

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 36 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2009

Προασιακός για το Λουτράκι

Vivarais

Αφιέρωμα

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο

**ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ
ΟΙ ΝΕΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ**



Μια μαύρη ημέρα για τον σιδηρόδρομο
1η Αυγούστου 2009

Σπύρος Νικολόπουλος

Σ.Ε.Κ.

Το ωραιότερο ταξίδι II

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

IRON

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΣΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ ...

... σε Ελληνική και Αγγλική έκδοση!

περιεχόμενα

λόγια του συρμού	05
δραστηριότητες ΣΦΣ	06
σιδηροδρομικά νέα	10
Ελλάδα	
ένα απέραντο σιδηροδρομικό εργοτάξιο	14
01/08/2009	
μια μαύρη ημέρα στην ιστορία των Ελληνικών σιδηροδρόμων	20
οι νέοι συρμοί του οδοντωτού	22
το σιδηροδρομικό μουσείο: παρόν και μέλλον	28
chemin de fer du vivarais	40
20 χρόνια πριν ... 25/11/1989 κυνηγώντας την τελευταία κεραμιδί alco	54
βιβλίο	59
ο προαστιακός σε τροχιά υλοποίησης στο Λουτράκι	60
25 χρόνια πριν	62



*Εξώφυλλο: Νέος συρμός του Οδοντωτού
Φωτογραφία: Θωμάς Αγάτσας*

*Σαλόνι: Νέος συρμός του Οδοντωτού στα «Δικαστήρια»
Φωτογραφία: Βασίλης Χωριάτης*



ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ
ΤΕΥΧΟΣ 36 / ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 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
Σπύρος Κωνσταντόπουλος
Σπύρος Νικολόπουλος
Γιώργος Τόγιας
Σπύρος Φασούλας
Νίκος Φώτης
Γιώργος Χανδρινός
Βασίλης Χωριάτης

Συνεργάτες τεύχους
Μιχάλης Αναστασάκης
Δημήτρης Γκριμάνης
Χρήστος Ζαχαρίας
Κώστας Κακαβάς
Νίκος Καντήρης
Ανδρέας Καπακλής
Γρηγόρης Καραθανάσης
Δημήτριος Καραπατάς
Γιάννης Μαγαλιός
Νώντας Μωυζές
Λευτέρης Παπαδημητρίου
Νίκος Παπαλέτσος
Μανώλης Τζεβελεκάκης
Κωνσταντίνος Χρονάκης
Balint Hajto
Ferenc Joos
Hans-Bernhard Schonborn

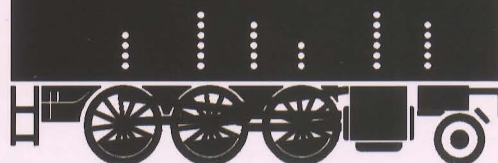
Συνεργασίες - Επικοινωνία
Περιοδικό Σιδηροτροχιά
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα
τηλ/fax: 210 51 30 300

ΣΦΣ on line
<http://www.sfs.gr>

Μελέτη - Σχεδιασμός
Κων/να Λατουσάκη, τηλ: 211 11 83 346

Εκτύπωση
Λιθοτυπική, τηλ: 210 51 43 113

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



Αποθητικός.

Αυτή η λέξη μου έρχεται στο νου, για τον αθηναϊκό σιδηρόδρομο της πατρίδος μου. Φτάσαμε ασιώς στο 2010 και παρά τις όποιες προσπάθειες (μισές και αποσπασματικές) που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια, ο ελληνικός σιδηρόδρομος αντί να πλησιάζει τα Ευρωπαϊκά στάνταρτς και να εκσυγχρονίζεται, αντιθέτως ολισθαίνει όλο και πιο πολύ σε τριτοκοσμικά πρότυπα. Και δεν είμαι καθόλου υπερβολικός και διόλου αυστηρός.

Ας τα πάρουμε από την αρχή:

1. Η πρώτη αποθητική εικόνα που ο επιβάτης θα αντικρύσει πλησιάζοντας ένα τρένο, είναι η εξοπεριική εμφάνιση των συρμών. Ζωγραφισμένοι από την κορυφή μέχρι τα νύχια με επαναλαμβανόμενα γραφίτι που πολλές φορές καλύπτουν και τα παράθυρα και σε συνδυασμό με την βρώμα δημιουργούν μια πρώτη αίσθηση απογοητευτική, αποθητική που σίγουρα δεν αποτελεί την πρόεπουσα εικόνα για το μέσο και για τον ίδιο τον Οργανισμό. Και ο απλά σκεπτόμενος θα κάνει συνειρμούς ακόμα και για την ασφάλεια των εγκαταστάσεων όταν ο καθένας μπορεί, έτσι εύκολα και απλά, να πλησιάσει οπουδήποτε μία αμαξοστοιχία για να την βάρει ή να την σαπιτοάρει.

Δεν αποτελεί υπερβολή η φράση «μιπάτε σκυλοι αλέστε» για την φύλαξη των εγκαταστάσεων και μάλλον αποτελεί θαύμα που οι ενέργειες βανδαλισμού του τροχαίου υλικού περιορίζονται μόνον στο graffiti.

2. Κατόπιν πάμε στην σφαγή των δρομολογίων και την ελαχιστοποίηση τους σε βαθμό που απαξιώνουν πλέον την έννοια «σιδηρόδρομος».

Η αδικαιολόγητη και άνευ τεκμηρίωσης περικοπή των δρομολογίων που πραγματοποιήθηκε την 1η Αυγούστου του 2009 αποτελεί την μεγαλύτερη απαξίωση που συντελέστηκε τα τελευταία 30 τουλάχιστον χρόνια. Μία απόφαση που ήταν απόρροια του περιβόητου σχεδίου ανασυγκρότησης με σχεδιαστές και εκτελεστές τους δύο τελευταίους υπουργούς ΥΜΕ της προηγούμενης κυβέρνησης κ. Χατζηδάκη και κ. Στυλιανίδη σε συνεργασία με τους κατά καιρούς «ειδικούς» που από ό,τι φαίνεται και εκ του αποτελέσματος, ουδεμία σχέση πρέπει να έχουν με τον σιδηρόδρομο και πολύ περισσότερο δε, με το σύγχρονο επιχειρείν. Κατάφεραν με την συνεργασία «ειδικών συμβούλων» να αποκρίνουν σιδηροδρομικά, ολόκληρες περιοχές της χώρας και ακόμα να καταργήσουν τρένα που αποδεδειγμένα ήταν κερδοφόρα. Με αποκλειστική δικαιολογία την περικοπή δαπανών, πράγμα που είναι πέρα για πέρα αναληθές, μιας και τα στοιχεία των δαπανών μόνον αυτήν δεν δικαιολογούν. Βέβαια σε μια κρατικοδίαιτης λογικής σκέψη κανένας δεν σκέφθηκε ότι η λύση για την περικοπή δαπανών λέγεται ανάπτυξη, υψηλότερη παραγωγικότητα και προσφορά καλύτερου και περισσότερου προϊόντος στο ράφι. Έτσι λοιπόν και από την στιγμή που ο πελάτης-επιβάτης στην εποχή της υπερπροσφοράς, όχι μόνο δεν εξυπηρετείται ανάλογα και στο επίπεδο που πρέπει, αλλά αντιθέτως, έμμεσα διώκεται από το μέσον, απλά θα επιλέξει κάτι άλλο. Το ανταγωνιστικό. Και αυτό δημιουργεί σκέψεις πονηρές, παρατηρώντας και την άμεση αντίδραση των ανταγωνιστών του σιδηρόδρομου.

3. Την ίδια εποχή ανακινώμετα και μία «αποφασίζουμε και διατάσσουμε» αναπροσαρμογή της τιμής των εισιτηρίων με προοπτική αυτή σε περίοδο ενός έτους να διπλασιαστούν. Άλλη μία αποθητική πρακτική που θυμίζει σαδιστική και αργή δολοφονία του Σιδηρόδρομου. Σε μία εποχή που μέσω του ανταγωνισμού σε όλα και που οι τιμές αν μη τι άλλο παραμένουν τουλάχιστον σταθερές, κάποιοι σκεπτόμενοι κρατικοδίαιτα και μονοπωλιακά αποφασίζουν αυξήσεις της τάξης του 100%. Και σύντομα θα φτάσει το ταξίδι με ένα IC προς την Θεσσαλονίκη, να κοστίζει ακριβότερα από ενοικιαζόμενο ταξί. Πέραν των παραπάνω δεν χρειάζεται να αναφερθώ στην αποθητική και ελλειπή λειτουργία του Προαστιακού, το ελλιπές και αποθητικό σύστημα κράτησης εισιτηρίων, το ελλιπές και αποθητικό κέντρο πληροφόρησης, το ελλιπές και αντιπαραγωγικό δίκτυο, αφού οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, με αυτές τις πρακτικές δεν αποδίδουν τα προσδοκώμενα οφέλη.

Μήπως επιτέλους πιάσαμε πάτο; Μήπως επιτέλους θα πρέπει το μέσον του μέλλοντος στις μαζικές μεταφορές και συγκοινωνίες να το δούμε και στην χώρα μας με την ματιά που το βλέπουν σε όλον τον πολιτισμένο κόσμο;

Στην σύνοδο της Κοπεγχάγης για το περιβάλλον, το τελευταίο στοίχημα για την αναστροφή της επικείμενης κλιματολογικής καταστροφής, ο σιδηρόδρομος ήταν πρωταγωνιστής. Περισσότεροι από 400 επιβάτες μεταξύ αυτών και ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και James P. Leape, μαζί με πλήθος ακτιβιστών, επιστημόνων, δημοσιογράφων, και ειδικών περί των περιβαλλοντολογικών, έφτασαν στην σύνοδο κορυφής με ειδική αμαξοστοιχία που σκοπό είχε να καταδείξει στους ηγέτες και στους λαούς την σπουδαιότητα και το άκρως οικολογικό πρόσωπο του σιδηρόδρομου. Και βέβαια αυτή η προσπάθεια κάθε άλλο, παρά μόνο ως κίνηση εντυπωσιασμού δεν θα πρέπει να εκκληθεί. Να πέραν των άλλων πλεονεκτημάτων που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια, την άνεση, την οικονομία, την ακρίβεια, την ταχύτητα, τον πολιτισμό, την τέχνη και την τεχνολογία, την διασκέδαση, τον τουρισμό, υπάρχει και η οικολογία. Ο σιδηρόδρομος είναι το οικολογικότερο μέσον. Και μόνο για αυτή του την παράμετρο θα πρέπει να αναπτυχθεί. Και όσον αφορά την χώρα μας να ξαναγεννηθεί.

Θέλουμε ακόμα να πιστεύουμε ότι θα υπάρξει κοινός νους που θα ξεφύγει από τις πλαδαρές σκέψεις των μπουζουνοκόφλων μυαλών και θα θέσει το κομμάτι που λέγεται «σιδηρόδρομος» σε καινούργιες, στέρεες και με μακροχρόνιου ορίζοντα, βάσεις. Θα εγκαταλειφθούν οι πρόσκαιρες πολιτικές και θα δοθούν λύσεις στα χρόνια προβλήματα ακόμα και αν πρέπει να σπάσουν τα αποστήματα των κατεστημένων. Ο σιδηρόδρομος δημιουργήθηκε για να υπηρετεί την ανθρωπότητα και όχι τον παραλογισμό, τους εργολάβους και να βολεύει τους «γνωστούς» υμετέρους. Πρέπει να μείνει πάνω και πέρα από κόμματα και κομματικούς μηχανισμούς. Πρέπει να τον οργανώσουν και να τον δουλέψουν επαγγελματίες, άνθρωποι με ιδέες, μεράκι και ζήλο και όχι απλά «μεταπτυχιακά» εξειδικευμένα δια πάσαν νόσον και παν Υπουργείον.

Πρέπει να λειτουργήσει αξιοκρατικά σε όλες τις βαθμίδες του.

Πρέπει, λοιπόν, η εκάστοτε κυβέρνηση (και δη η νεοεκλεγείσα) να παραδειγματίζεται από την Ευρώπη και τις ανεπτυγμένες κοινωνίες και να μην ζηλεύει τα τριτοκοσμικά μοντέλα.

Δεν είναι καθόλου δύσκολο σε αποφασισμένους και σε δημιουργικούς να φτιάξουν και προπαντός να διατηρήσουν και στην πατρίδα μας ένα σιδηροδρομικό πρότυπο. Ως λαός έχουμε αποδείξει ότι μπορούμε και έχουμε τη δύναμη ακόμα και να πρωτοπορούμε.

Να αφηγήσουν τους λόγους και μίζερους και να συμμαχήσουν με τους πολλούς και ασιόδοξους. Και να είναι σίγουροι ότι ο σιδηρόδρομος με τα πολλά και μόνο ωραία πρόσωπα που έχει, θα ξαναγίνει και πάλι φιλικός, συμπαθητικός και αγαπητός, στο παρόλα αυτά πιστό κοινό του! Και κερδοφόρος.....!

Σπίρος Νικολόπουλος
Πρόεδρος ΔΣ



Εκδρομή / Εκδήλωση του συλλόγου στο Διακοπτό και τα Σελιανίτικα 30/5/2009

Με επιτυχία και μεγάλη συμμετοχή μελών και φίλων του συλλόγου, πραγματοποιήθηκε, το διήμερο 29 και 30 Μαΐου, η εκδρομή στα Σελιανίτικα και στο Διακοπτό. Φέτος ο προορισμός ήταν σχετικά κοντά στην Αθήνα λόγω των Ευρωεκλογών που συνέπεσαν με το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος και τον αναγκαστικό περιορισμό των ημερών από τρεις σε δύο. Οι εκδρομείς του συλλόγου μας έφτασαν την Παρασκευή το απόγευμα στα Σελιανίτικα, όπου, σε εκδήλωση του Δήμου και άλλων τοπικών φορέων, κάτω από τον συντονισμό του συλλόγου μας, και με σημαντική συμμετοχή τοπικών παραγόντων και κατοίκων της περιοχής, πραγματοποιήθηκε ανοικτή συζήτηση για τις προοπτικές του Πελοποννησιακού σιδηροδρόμου. Ακολούθησαν δύο προβολές:

- α) το αισθητικό ντοκιμαντέρ "Σιδηρόδρομος, σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού" και
- β) το ντοκιμαντέρ για τον Οδοντωτό σιδηρόδρομο "Οδοντωτός, το τριναίκι του Βουραϊκού".

Την επόμενη ημέρα, Σάββατο, μεταβήκαμε με νοικιασμένη αμαξοστοιχία -την αυτοκινητάμαξα του οδοντωτού 3002, κατασκευής Billard του 1959- (είναι η μοναδική από αυτή τη σειρά που κυκλοφορεί), έως το Μέγα Σπήλαιο και τα Καλάβρυτα. Αργά το απόγευμα του Σαββάτου επηστρέψαμε στα Σελιανίτικα όπου ακολούθησε το "καθιερωμένο" γλέντι. Την Κυριακή το απόγευμα έγινε η επιστροφή μας στην Αθήνα μέσω του μετρικού τρένου που πλέον αποτελεί παρελθόν δεδομένου ότι η γραμμή αυτή μετατρέπεται σε κανονικού εύρους υψηλών ταχυτήτων.

Φωτογραφίες:

Αριστερά πάνω και μέση: Από την εκδρομή του ΣΦΣ στα Σελιανίτικα και στα Καλάβρυτα. (Φωτ. Γ. Καραθανάσης)

Αριστερά κάτω: Από την καλοκαιρινή εκδήλωση διακρίνονται από Αριστερά προς τα δεξιά, ο κ. Γιαννούσης, ο κ. Σ. Νικολόπουλος, ο κ. Α. Φιλιππουπόλιτης και ο κ. Δ. Καρατόλος. (Φωτ. Δ. Γριμάνης)

Δεξιά επάνω: Τα μέλλα και οι φίλοι μας στην καλοκαιρινή εκδήλωση. (Φωτ. Δ. Γριμάνης)

Δεξιά κάτω: Από την ημερίδα της 4-7-2009 στο Λουτράκι. (Φωτ. Γ.Καραθανάσης)



Καλοκαιρινή εκδήλωση / γιορτή του Σ.Φ.Σ. στο σιδηροδρομικό μουσείο Αθηνών 1/7/2009

Την Τετάρτη 1 Ιουλίου 2009 διοργανώθηκε η ετήσια γιορτή του Σ.Φ.Σ. η οποία συνέπεσε με τον εορτασμό των 30 χρόνων από την ίδρυση του Σιδηροδρομικού Μουσείου του ΟΣΕ.

Η εκδήλωση διοργανώθηκε στο προαύλιο του Μουσείου με τη συμμετοχή του Διευθύνοντος Συμβούλου του ομίλου ΟΣΕ, στελεχών του οργανισμού, του Προέδρου του ΟΑΣΑ, και εκπροσώπων από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών και με περισσότερα από 300 μέλη και φίλοι του Σ.Φ.Σ.

Την έναρξη της εκδήλωσης άνοιξε ο Πρόεδρος του ΔΣ του συλλόγου μας κ. Σπύρος Νικολόπουλος, ο οποίος πέραν του χαιρετισμού προς τους φιλοξενούμενους, στάθηκε ιδιαίτερα σε αυτό που προσδοκούμε όλοι για το μέλλον των Ελληνικών σιδηροδρόμων και ακόμα στην αναγκαιότητα που υπάρχει και στον τόπο μας για λειτουργία μουσειακών και τουριστικών τρένων.



Στην συνέχεια ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Γιαννούσης, επικεντρώθηκε στα μεγάλα έργα που εκτελούνται αυτή την περίοδο σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, τονίζοντας ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς κερδίζουν κάθε μέρα όλο και περισσότερο επιβατικό κοινό.

Στην ίδια κατεύθυνση είχαν στις ομιλίες τους ο Πρόεδρος του ΟΑΣΑ καθώς και των εκπροσώπων από της Αστικές Συγκοινωνίες, τονίζοντας την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς ως τη μόνη λύση στο κυκλοφοριακό χάος της πρωτεύουσας, αλλά και ως το πλέον οικολογικό και φιλικό μέσω μεταφοράς.

Στη συνέχεια έλαβε το λόγο το μέλος του Σ.Φ.Σ. κ. Σπύρος Φασούλας ο οποίος έκανε μια ιστορική αναδρομή για τα 30 χρόνια του μουσείου, και στάθηκε ιδιαίτερα στον τότε Αρχιμηχανικό του ΟΣΕ Χριστόδουλο Χριστοδούλου και τον διοικητικό υπάλληλο κ. Γεώργιο Νικάκη, για τους αγώνες που έδωσαν για τη διάσωση σπάνιου τροχιαίου και μουσειακού υλικού αλλά και την υλοποίηση του οράματος που είχαν για τη δημιουργία του πρώτου Σιδηροδρομικού Μουσείου στην Ελλάδα το οποίο και τελικά

πέτυχαν με τη βοήθεια του τότε διοικητή του Οργανισμού, Ιωάννη Λάμπρου. Η ομιλία του προέδρου τελείωσε τονίζοντας ότι έφτασε πλέον η στιγμή για τη μεταφορά του μουσείου σε μεγαλύτερο χώρο και συγκεκριμένα στο παλιό μηχανοστάσιο των ΣΠΑΠ στον Πειραιά, ζητώντας και επίσημα την συμβολή του ΟΣΕ για την υλοποίηση του.

Το δεύτερο κομμάτι της εκδήλωσης ήταν αφιερωμένο στο Πρόγραμμα της Κοινωνίας της Πληροφορίας το οποίο ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία. Έγινε μια σύντομη παρουσίαση του έργου διάσωσης και προβολής του αρχείου του Συλλόγου από το μέλος μας κ. Αντώνη Φιλιππουπολίτη και του φορέα υλοποίησης, αφήνοντας άριστες εντυπώσεις σε όλους τους προσκεκλημένους.

Η εκδήλωση συνεχίστηκε τιμώντας τα μέλη της ΕΜΟΣ, για το έργο τους στην συντήρηση και λειτουργία της μουσειακής γραμμής Βελεστίνου - Παλαιοφαρσάλου, καθώς και τηνη οικογένεια Μουστακή για την επί 10ετία περίπου βοήθεια στην λειτουργία της Λέσχης μας. Ακολούθησε δεξίωση.

Εκδήλωση / Ημερίδα Λουτράκι 5/7/2009

Στις 5/7/2009 πραγματοποιήθηκε στο Λουτράκι με βασική συμμετοχή του ΣΦΣ και του Δικτύου Επιβάτης, ημερίδα με θέμα την σιδηροδρομική σύνδεση του Λουτρακίου με την Αθήνα που οργανώθηκε από την οργανωμένη πρωτοβουλία των κατοίκων της περιοχής με επί κεφαλής τον κ. Καραπατά. Εκ μέρους του Συλλόγου παρευρέθηκαν πολλά μέλη και ως εκπρόσωπος του ο κος Α. Φιλιππουπολίτης. Τον ΕΠΙΒΑΤΗ εκπροσώπησαν ο πρόεδρος κ. Νάσος Κόκκινος και ο Μαθηματικός-Συγκοινωνιολόγος Γιώργος Νάθενας. Μεταξύ των προσκεκλημένων ήταν ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ΟΣΕ κος Γ. Γιαννούσης, εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ ο κος Γ. Σαμπατακάκης, ο Δήμαρχος του Λουτρακίου, ο Διευθύνων Σύμβουλος του Καζίνου Λουτρακίου και ο καθηγητής κος Βλαστός.

Οι θέσεις του ΣΦΣ ήταν ξεκάθαρες και σε πολλά σημεία ταυτώμενες με το σύνολο των υπολοίπων ομιλητών, οι οποίοι πρόταξαν την απλή κοινή λογική απέναντι στα ασταθή επιχειρήματα της Δημοτικής αρχής. Ο καθηγητής κος Βλαστός στην επιχειρηματολογία του έθεσε τα πλεονεκτήματα των μέσων σταθερής τροχιάς και την ανάπτυξη και εξυπηρέτηση που αυτά μπορούν να προσφέρουν σε πόλεις σαν αυτή του Λουτρακίου. Ο κος Γιαννούσης εκ μέρους του Ομίλου ΟΣΕ, ασπάστηκε τις απόψεις του κος Βλαστός και κατέστησε σαφές στον Δήμαρχο Λουτρακίου τις προθέσεις του Ομίλου να μην χαρίσει πλέον ούτε μέτρο γης από τις εγκαταστάσεις του σε τοπικούς φορείς. Οι θέσεις του κος Γιαννούσης θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα παρακάτω.

Ο Ο.Σ.Ε. ή θα κατασκευάσει μια γραμμή που θα προσεγγίζει τον αστικό ιστό ή δεν θα την κατασκευάσει καθόλου.

Η στάση στην περιοχή του "Βασιλόπουλου", είναι για την εξυπηρέτηση των πλησιέστερων οικισμών, και των οικισμών Ίσθμια, Κεχριές κλπ.

Εάν από τον Δήμο επιτραπεί η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής όσο πλησιέστερα στον αστικό ιστό της πόλης είναι τεχνικά δυνατόν, στη χειρότερη περίπτωση στη θέση της οδού Αιγαίου, (γεφυράκι), τότε ο ΟΣΕ θα λειτουργήσει - κατασκευάσει σταθμό μετεπιβίβασης στην θέση που σήμερα έχουν τοποθετηθεί αλλαγές τροχιάς και σηματοδότηση πριν το κανάλι του Ισθμού. Με αυτό τον τρόπο θα είναι δυνατή η δρομολόγηση αυτοκινηταμαξών "προαστιακού τύπου - tram-train - light rail", από τον σταθμό εντός της πόλης του Λουτρακίου



μέχρι τη διασταύρωση στον Ισθμό για την μετεπιβίβαση επιβατών από/προς Αθήνα και Πάτρα.

Στη θέση της οδού Παπανικολάου που ο Δήμος προτείνει τη μεταφορά όλων των δραστηριοτήτων του ΚΤΕΛ, πιάσας ταξί, χώρων στάθμευσης ΙΧ, κλπ, είναι δυνατή η κατασκευή στάσης, η οποία να εξυπηρετεί όσους πρέπει στη συνέχεια να χρησιμοποιήσουν ΚΤΕΛ, Δημοτική συγκοινωνία ή ταξί ή ΙΧ, αλλά και τους θαμώνες του "Club Hotel Casino Loutraki", του οποίου ο Διευθύνων Σύμβουλος κος Αντώνης Στεργιώτης δήλωσε ότι την επιχείρηση την ενδιαφέρει η σύνδεση του Λουτρακίου σιδηροδρομικά με την Αθήνα / Αεροδρόμιο και ότι η επιχείρηση θα είχε την πρόθεση ακόμα και της ενοικίασης αμαξοστοιχιών για την εξυπηρέτηση των πελατών της, αλλά και ότι ίσως να μπορούσε και οικονομικά να συνεισφέρει στην υποστήριξη της κατασκευής της σύνδεσης του Λουτρακίου.

Με τις αλλαγές που επήλθαν στις διοικήσεις του ομίλου ΟΣΕ, μέσα στον Αύγουστο, ο κος Γ. Γιαννούσης έπαψε να είναι Διευθύνων Σύμβουλος. Σημ. Για το θέμα "Προαστιακός Λουτρακίου" υπάρχει άρθρο του κ. Καραπατά στις σελίδες 62-63 του παρόντος τεύχους.



Έκθεση Φωτογραφίας 20/10-2/11/2009

Μεταξύ 20 και 27 Οκτωβρίου 2009 Σ.Φ.Σ. οργάνωσε, με πολύ μεγάλη επιτυχία, την πρώτη έκθεση σιδηροδρομικής φωτογραφίας των μελών του στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων. Οι 20 περίπου συμμετέχοντες εκθέσανε περισσότερες από 250 φωτογραφίες με θέμα τα μέσα σταθερής τροχιάς τόσο από τον Ελλαδικό χώρο, όσο και από το εξωτερικό.

Τα εγκαίνια πραγματοποιήθηκαν την Τετάρτη 21 Οκτωβρίου και μέχρι την τελευταία μέρα, η προσέλευση του κόσμου ήταν μεγάλη, αφού ο Σύλλογος μας είχε φροντίσει για τη σχετική διαφήμιση, καθώς επίσης και την προβολή της μέσω διαδικτύου. Μετά την μεγάλη επιτυχία της έκθεσης, αυτή ζητήθηκε να επαναληφθεί σε διάφορες περιοχές της χώρας μας με πρώτο σταθμό το Αγρίνιο, στο Πνευματικό κέντρο του Δήμου Αγρινίου στον παλιό σταθμό των ΣΒΔΕ. Η έκθεση θα πραγματοποιηθεί από τις 14 έως τις 24 Δεκεμβρίου 2009. Στη συνέχεια στο Μαρούσι, την Καρδίτσα κλπ.

Από το ΔΣ αποφασίστηκε η εκδήλωση αυτή να γίνει ετήσια και να δώσει ευκαιρίες και σε άλλους φωτογράφους να εκθέσουν τα έργα τους.

Φωτογραφίες:

Αριστερή σελίδα πάνω και μέση: Από την Έκθεση φωτογραφίας του ΣΦΣ. (Φωτ. Δ. Γριμάνης)

Κάτω: Η Βουλγάρικη σνάμαξα ευρους 66 cm.

Δεξιά σελίδα πάνω: Αναμνηστική φωτογραφία των εκδρομέων στο Bansko.

Κάτω: Απο την επιστροφή μας με το IC 55.



Εκδρομή στη Βουλγαρία 30/10-1/11/2009

Το τριήμερο μεταξύ 30, 31 Οκτωβρίου και 1 Νοεμβρίου 2009 ο Σύλλογός μας πραγματοποίησε εκδρομή στη γειτονική Βουλγαρία με μισθωμένο ατμήλατο μουσειακό συρμό στη διαδρομή μεταξύ SEPTEMVRI-VELINGRAD πλάτους 76 εκατοστών με τη συμμετοχή 85 μελών και φίλων του ΣΦΣ. Η αναχώρηση έγινε την Παρασκευή 30 Οκτωβρίου το πρωί από το Σταθμό Λαρίσης με την αμαξοστοιχία 500, η οποία μας έφερε στη Θεσσαλονίκη λίγο πριν τις 3 το μεσημέρι. Λίγα λεπτά αργότερα έγινε επιβίβαση σε μισθωμένα λεωφορεία και μετά από διαδρομή 5 περίπου ωρών φτάσαμε στο BANSKO, το οποίο είναι ένα από τα πιο φημισμένα ορεινά θέρετρα της Βουλγαρίας.

Το Σάββατο 31 Οκτωβρίου η μέρα ξεκίνησε με φωτογραφίες στις εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού σταθμού του BANSKO όπου δέσποζε ο πανέμορφος υδατόπυργος, μέχρι και τις 10 το πρωί όπου και έφτασε η τοπική αμαξοστοιχία η οποία είχε τελικό προορισμό το VELIGRAND. Μετά από περίπου 3 ώρες ταξίδι και με τα φθινοπωρινά χρώματα να εναλλάσσονται συνέχεια φτάσαμε στο SEPTEMVRI όπου και παραμείναμε για λίγο μέχρι να ετοιμαστεί ο συρμός και με τις φωτογραφικές μηχανές σχεδόν όλων να έχουν πάρει φωτιά κατά την εκκίνηση της ατμάμαξας.

Έτσι λίγο πριν από τις 2 το μεσημέρι ο συρμός ξεκίνησε να κατηφορίζει προς το VELIGRAND.



Η διαδρομή είναι χαραγμένη πάνω στον ορεινό όγκο του όρους Ροδόπης με δεκάδες γαλίες να διαδέχονται η μια την άλλη, ενώ ο ποταμός Νέστος κυλάει πότε από τη μια πλευρά και πότε από την άλλη στο μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, ενώ ένα πλήθος από τεχνικά έργα κατατάσσουν τη συγκεκριμένη διαδρομή σε μια από τις ομορφότερες της Ευρώπης.

Η διαδρομή κράτησε περίπου 3 ώρες με τις καθιερωμένες φωτογραφικές στάσεις και με μια μικρή χαλάρωση λίγων λεπτών για τους μηχανοδηγούς και το προσωπικό της αμαξοστοιχίας. Η άφιξη στο συννεφιασμένο VELIGRAND σήμανε το τέλος της διαδρομής αφήνοντας μας με τις καλύτερες εντυπώσεις αλλά και μια μεγάλη απογοήτευση για τη στάση του κρατά ο ΟΣΕ όλα αυτά τα χρόνια όσον αναφορά τους μουσειακούς συρμούς και ειδικά τους ατμήλατους. Η επιστροφή προς το BANSKO έγινε με λεωφορείο όπου φτάσαμε μετά τις 8 το βράδυ.

Την Κυριακή 1 Νοεμβρίου πήραμε το δρόμο της επιστροφής σε μια εξίσου υπέροχη διαδρομή με τη γραμμή κανονικού πλέον πλάτους να διέρχεται δίπλα από τον ποταμό Στρυμόνα όπου και κάποιο σημείο συναντήσαμε τον Ελληνικό συρμό με κατεύθυνση το σταθμό του Προμαχώνα. Μετά από μια μικρή στάση στο φράγμα της λίμνης Κερκίνης για καφέ και σνακ, φτάσαμε στη Θεσσαλονίκη για την επιστροφή στην Αθήνα η οποία και έγινε με την αμαξοστοιχία IC 55 ολοκληρώνοντας την καλύτερη ίσως εκδρομή του Συλλόγου μας.



Εδώ θα σταθούμε και θα πούμε ότι μετά την πολύ μεγάλη επιτυχία που σημείωσε η εκδρομή στην Βουλγαρία και την μεγάλη απαίτηση των μελών μας να επαναληφτεί, το ΔΣ αποφάσισε να την πραγματοποιήσουμε πάλι του Αγίου Πνεύματος το Μάιο του 2010. Επειδή οι συμμετοχές θα είναι μέχρι 80 φίλοι και ήδη υπάρχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον παρακαλούνται όσοι θέλουν να συμμετέχουν να δηλώσουν έγκαιρα στον ταμία του ΣΦΣ κ. Παντελή Αντωνίου.

Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου διοργανώνει

Διαγωνισμό Φωτογραφίας με τίτλο:

“ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ”

1. Ο κάθε διαγωνιζόμενος μπορεί να συμμετέχει με 1 έως και 3 φωτογραφίες, που δεν έχουν δημοσιευτεί σε έντυπη, ηλεκτρονική μορφή ή έχουν βραβευθεί σε άλλο διαγωνισμό.

2. Γίνονται δεκτές φωτογραφίες, που έχουν θέμα τους το σιδηρόδρομο, όπως φωτογράφιση συρμών, εγκαταστάσεων, σιδηροδρομικών αντικειμένων, καθώς και καταγραφή στιγμιότυπων από ταξίδια ή εξορμήσεις με τρένο.

3. Γίνονται δεκτές έγχρωμες και ασπρόμαυρες φωτογραφίες.

4. Μπορείτε να δηλώνετε τη συμμετοχή σας από σήμερα μέχρι και τις 31/07/2010 στο sfsphotos@gmail.com ή στα γραφεία του συλλόγου μας, Σιώκου 4 Αθήνα, κάθε Τετάρτη 19:00 έως 21:30μ. Καμία συμμετοχή δεν θα γίνει δεκτή μετά την καταληκτική ημερομηνία. Στην αίτησή σας, θα πρέπει να δηλώσετε ονοματεπώνυμο, τηλέφωνο επικοινωνίας και τον αριθμό των φωτογραφιών με τον οποίο επιθυμείτε να συμμετάσχετε στο διαγωνισμό. Μετά τη λήψη της αίτησης συμμετοχής σας, θα σας αποσταλεί με e-mail ένας κωδικός αριθμός, με τον οποίο θα αναγνωρίσετε το φάκελό σας κατά τη διαδικασία της βράβευσης.

5. Από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων συμμετοχής και μέχρι τις 15/09/10, υποχρεούστε να αποστείλετε το

υλικό σας, τυπωμένο σε Α4. Στην πίσω πλευρά των φωτογραφιών θα πρέπει να αναγράφονται ο κωδικός αριθμός που σας δόθηκε κατά την αίτηση, και ο αύξων αριθμός της κάθε φωτογραφίας καθώς και ο τίτλος της. Μπορείτε να αποστείλετε το υλικό ταχυδρομικά στην Διεύθυνση: Σιώκου 4 (πάρδος Λιοσίων 301) τ.κ. 104 43 , Αθήνα ή μπορείτε να το προσκομίζετε οι ίδιοι στην ίδια διεύθυνση, τις Τετάρτες, -που μεσολαβούν μέχρι την 15η Σεπτεμβρίου- από τις 19:00 έως τις 21:30μ.

6. Τα αποτελέσματα του διαγωνισμού και οι βραβεύσεις θα ανακοινωθούν στα εγκαίνια της Ετήσιας Έκθεσης Φωτογραφίας του ΣΦΣ, η ημερομηνία της οποίας θα ανακοινωθεί εν ευθέτω χρόνω.

ΒΡΑΒΕΙΑ

1ο Βραβείο: Φωτογραφική Μηχανή Canon 500D με φακό 18-55is, σιδηροδρομικό φωτογραφικό λεύκωμα “Νορβηγία, ο σιδηρόδρομος Bergen-Oslo & Flam” και 250Ευρώ μετρητά.

2ο Βραβείο: Φωτογραφική Μηχανή Sony Cyber-shot DSH-HX1, σιδηροδρομικό φωτογραφικό λεύκωμα “Νορβηγία, ο σιδηρόδρομος Bergen-Oslo & Flam” και 150 Ευρώ μετρητά.

3ο Βραβείο: Φωτογραφική Μηχανή FUJIFILM Finepix F70EXR, σιδηροδρομικό φωτογραφικό λεύκωμα “Νορβηγία, ο σιδηρόδρομος Bergen-Oslo & Flam” και 100 Ευρώ μετρητά.

3 έπαινοι: Φωτογραφικά Σιδηροδρομικά Λευκώματα.

Πριν δηλώσετε συμμετοχή βεβαιωθείτε ότι έχετε διαβάσει και κατανοήσει τους όρους συμμετοχής στο διαγωνισμό.

Χορηγός: STEEL DOORS HELLAS AEBE - Βιομηχανία Θυρών Ασφαλείας www.steeldoor.gr





νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Δρομολόγηση νέων συρμών Οδοντωτού 1/6/2009

Από τις αρχές Ιουνίου δρομολογήθηκαν οι νέοι συρμοί του οδοντωτού στη διαδρομή Διακοπτό - Καλάβρυτα. Εκτεταμένη παρουσίαση των συρμών γίνεται στο παρών τεύχος. Το επιβατικό κοινό και οι τοπικές αρχές δέχθηκαν τη δρομολόγηση των νέων συρμών με ενθουσιασμό, καθώς αποτελούν μία εποχή για τον "οδοντωτό σιδηρόδρομο" και την ανάπτυξη της περιοχής.

Τελευταία πετρέλαια Πελοποννήσου 16/7/2009

Στις 16/7/2009 κυκλοφόρησε στην Πελοπόννησο η "τελευταία" αμαξοστοιχία μεταφοράς πετρελαίου από τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου προς τα μηχανοστάσια της μετρικής γραμμής, Πάτρας, Πύργου και Καλαμάτας. Η αμαξοστοιχία στις 15/7 έφτασε αργά το απόγευμα στην Κόρινθο αφού είχε προηγουμένως εμπλακεί σε ένα ατύχημα σε Ι.Δ. μετά τον σταθμό της Λυκοποριάς. Ευτυχώς οι ζημιές ήταν μόνο υλικές και το εμπρόσθιο φορείο της Δ/Η που είχε εκτροχιαστεί εντροχιάστηκε από το συνεργείο του ΟΣΕ που έσπυσε στην θέση του συμβάντος. Την επόμενη μέρα, 16/7, η αμαξοστοιχία ξεκίνησε από τον ΣΣ Κορίνθου κατευθύνθηκε προς τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου και το απόγευμα επέστρεψε στην Πάτρα, για να συνεχίσει την επομένη προς Πύργο και Καλαμάτα. Οι Δ/Η που εκτέλεσαν το δρομολόγιο αυτό ήταν η 9103 και η 9108. Στις 14 Αυγούστου ένα επιπλέον δρομολόγιο μεταφοράς υπηρεσιακών πετρελαίων εκτελέστηκε και αποτέλεσε ουσιαστικά και το τελευταίο σε αυτή τη γραμμή. Η ΤΡΕΝΟΣΕ έχει υπογράψει σύμβαση για τη μεταφορά των υπηρεσιακών πετρελαίων με βυτιοφόρα οχήματα οδικώς καθώς στο τμήμα Κιάτου - Διακοπτού θα υπάρχουν πολύμηνες διακοπές της μετρικής γραμμής λόγω των εκτελούμενων έργων και η γραμμή Τρίπολης - Καλαμάτας δεν έχει δοθεί ακόμα σε κυκλοφορία.

Επαναλειτουργία της γραμμής Οινόη - Χαλκίδα 1/8/2009

Παρά τις περικοπές των δρομολογίων που ίσχυσαν από 1/8/2009, η γραμμή Οινόης - Χαλκίδας δόθηκε ξανά σε εμπορική εκμετάλλευση. Για δύο χρόνια το τμήμα αυτό μήκους 21 χιλιομέτρων παρέμενε κλειστό λόγω ανακαίνισης, η οποία συμπεριλάμβανε την αντικατάσταση των στρωτήρων με ολόσωμους μπετονένιους, αντικατάσταση σιδηροτροχιών, εργασίες ενίσχυσης των πρανών και των μεγάλων επιχωμάτων, υδραυλικές εργασίες για την αποστράγγιση της γραμμής και αντιμετώπισης των προβλημάτων καθίζησης που παρουσιάζονταν. Επίσης συμπεριλαμβάνονταν εργασίες κατασκευής ηλεκτροκίνησης, οι οποίες βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη. Σε πρώτη φάση δόθηκαν σε εκμετάλλευση η "ενοποιημένη" πλέον στάση Καλοχώρι και ο σταθμός της Αυλίδας. Εργασίες κατασκευής νέων κρηπιδωμάτων βρίσκονται σε εξέλιξη στις στάσεις



Ο πρώτος συρμός ΒDμη 22+4A/12 3107 κατά τη διάρκεια των δοκιμών του στην Γερμανία στο δίκτυο Oechsle-Museumsbahn και συγκεκριμένα στις 2/3/2007 στην επίσημη παρουσίαση του στους υπεύθυνους του ΟΣΕ στο Warthausen, δίπλα δίπλα με την αμαξοστοιχία 99-716 του μουσειακού αυτού δικτύου, φωτογραφημένη από τον Hans-Bernhard Schonborn

Δήλεσι, Άγιος Γεώργιος, Ναυπηγεία και Στενό. Στον σταθμό της Χαλκίδας, παρουσιάστηκαν πολλά προβλήματα με τοπικούς φορείς αλλά και με την αρχαιολογία. Οι εργασίες προς το παρόν έχουν ανασταλεί και έχει κατασκευαστεί προσωρινός τερματικός σταθμός λίγο πριν την παλιά λίθινη αποθήκη, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Τα δρομολόγια είναι 16 ζεύγη και εκτελούνται με αυτοκινητάμαξες MAN 2000.

Επαναλειτουργία της γραμμής Άργος (Ναύπλιο) Τρίπολη 1/8/2009

Την 1η Αυγούστου δόθηκε σε κυκλοφορία και η κλειστή από το 2006, για ανακαίνιση γραμμής Κορίνθου - Άργους

Ο τελευταίος συρμός μεταφοράς υπηρεσιακών πετρελαίων, στη περιοχή της Κινέτας, 15 Ιουλίου 2009. Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης



- Τρίπολης μήκους 121,4 χιλιομέτρων, καθώς και η παράκαμψη Άργους - Ναυπλίου μήκους 11 χιλιομέτρων. Η γραμμή είναι στρωμένη με ολόσωμους μπετονένιους στρωτήρες, νέες σιδηροτροχιές και νέες αλλαγές τροχιών. Εκτελούνται 4 ζεύγη δρομολογίων ανά κατεύθυνση με τις αυτοκινητάμαξες GTW σειράς 4501-4510. Η ανταπόκριση με τους συρμούς του Προαστιακού από/προς Πειραιά, Αθήνα και Κιάτο, γίνεται στον Ν.Σ.Σ. Κορίνθου. Ο χρόνος ταξιδιού για τη διαδρομή Κόρινθος - Ναύπλιο είναι 1 ώρα και 26 λεπτά, ενώ για τη διαδρομή Κόρινθος - Τρίπολη 2 ώρες και 27 λεπτά. Μείωση χρόνου αναμένεται να επιτευχθεί όταν τεθούν σε λειτουργία όλα τα ΑΣΙΔ (αυτόματα συστήματα εξασφάλισης ισόπεδων διαβάσεων) και κατά συνέπεια αρθούν και οι επιβληθείσες βραδυπορίες.



Railbus στο νέο Σ.Σ. Ναυπλίου.
Φωτογραφία: Εμμανουήλ Τζεβελεκάκης

Άνοιγμα σταθμού Νομισματοκοπείο και επαναλειτουργία γραμμής Μετρό προς Αεροδρόμιο 2/9/2009

Στις 2/9/2009 εγκαινιάστηκε από τον τότε υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιά ο νέος σταθμός Νομισματοκοπείο στη γραμμή 3 του Μετρό, ενώ παράλληλα επαναδρομολογήθηκαν οι συρμοί από/προς το Αεροδρόμιο, η κυκλοφορία των οποίων είχε διακοπεί από τις 14 Φεβρουαρίου 2009, για την κατασκευή των τριών σταθμών, Χολαργός, Νομισματοκοπείο και κυρίως αυτού της Αγίας Παρασκευής. Στην επιφάνεια του σταθμού Νομισματοκοπείο έχει κατασκευαστεί ο μεγαλύτερος σταθμός μετεπιβίβασης του Μετρό από και προς λεωφορειακές γραμμές και ο οποίος αναμένεται να ολοκληρωθεί τους επόμενους μήνες. Απαραίτητη είναι βέβαια και η αναπροσαρμογή των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών. Προβλέφθηκε και κατασκευάστηκε τριώροφος υπόγειος χώρος στάθμευσης 630 θέσεων ΙΧ αυτοκινήτων, ο οποίος δεν έχει δοθεί ακόμα σε χρήση. Αναμένεται ο σταθμός Νομισματοκοπείο να αποτελέσει έναν σημαντικό πλέον συγκοινωνιακό κόμβο για τις αστικές μεταφορές της πρωτεύουσας, καθώς υπολογίζεται ότι 30.000 επιβάτες θα τον χρησιμοποιούν καθημερινά.

Προαστιακός Κομητηνής 9/2009

Την Πέμπτη 12 Μαρτίου 2009 πραγματοποιήθηκε η δοκιμαστική κυκλοφορία συρμού στο τμήμα Αλεξανδρούπολη - Κομοτηνή - Ξάνθη για να μετρηθούν χρόνοι διαδρομών και να χαραχθεί το πλέγμα δρομολογίων του "Προαστιακού Θράκης", τα δρομολόγια του οποίου ξεκίνησαν - εγκαινιάστηκαν, στις 10 Σεπτεμβρίου 2009 παρουσία του τότε υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Ευρ. Στυλιανίδη, του προέδρου και Δ/ντως Συμβούλου της ΤΡΕΝΟΣΕ κ. Προκόπη Καλογιάννη, του Διοικητικού Συμβουλίου της ΤΡΕΝΟΣΕ, τοπικών αρχών και παραγόντων και πλήθος κόσμου. Ο χρόνος διαδρομής Ξάνθης - Κομοτηνής είναι 33 λεπτά και Κομοτηνής - Αλεξανδρούπολης 60 λεπτά. Έχουν δρομολογηθεί 4 ζεύγη αμαξοστοιχιών, το ένα εκ των οποίων τερματίζει στην Κομοτηνή ενώ τα υπόλοιπα τρία στην Ξάνθη. Χρησιμοποιούνται αυτοκινητάμαξες AEG 4δμες ή 5δμες καθώς και MAN-EN ή MAN2000,

ανάλογα με τη διαθεσιμότητα. Οι πληρότητες είναι γενικά χαμηλές παρόλο που με τα δρομολόγια αυτά συνδέονται μεταξύ τους τρεις μεγάλες πόλεις και διάφοροι οικισμοί. Ίσως ένας περαιτέρω ανασχεδιασμός των ωρών των δρομολογίων, μια διαφήμιση της υπηρεσίας καθώς και η εξέταση δημιουργία επιπλέον στάσεων σε περιοχές που η γραμμή διέρχεται κοντά σε οικισμούς να βοηθούσε στην αύξηση του επιβατικού έργου. Επίσης μία προέκταση του δρομολογίου προς Σέρρες θα μπορούσε να βοηθήσει στην αύξηση των επιβατών. Οι στάσεις που πραγματοποιούνται σήμερα είναι Στάση Πολυσίτου, Ιασμος, Κομοτηνή, Μέστη, Συκοράχη, Κίρκη, Αλεξανδρούπολη και Αλεξανδρούπολη Λιμήν. Παρόλα αυτά υπάρχουν στάσεις στους οικισμούς Κιμμέρεια, Πολύσιτος, Κοπτερόν, Πολύανθος, Καλλιθέα, Βέννα και Στρατιωτική στάση Αλεξανδρούπολης, οι οποίες βρίσκονται εντός ή πλησίον οικισμών και θα μπορούσαν να δώσουν επιπλέον επιβατικό έργο.

(αρκετά για 17 συρμούς) για τις γραμμές 2 και 3 του Μετρό Αθηνών, αξίας 160 εκατ. Ευρώ. Η προηγούμενη παρτίδα συρμών του 2002 από την ίδια εταιρεία ήταν η πρώτη της παραγγελία στην Ευρώπη. Η Hyundai Rotem θα σχεδιάσει και θα κατασκευάσει τα οχήματα, που αναμένεται να παραδοθούν το 2011, ενώ η Hanhwa θα αναλάβει το τμήμα της εξαγωγής. Η πρόσοψη των νέων συρμών θυμίζει αρχαιοελληνικό κράνος, σύμφωνα με το δελτίο τύπου. Για μείωση του βάρους, θα χρησιμοποιηθούν κράματα αλουμινίου για το εξωτερικό μέρος και το υλικό Nomax (σε κυψελωτή μορφή) για το εσωτερικό. Ανάμεσα σε άλλες τεχνολογίες, θα υπάρχει και δυνατότητα ανακύκλωσης ρεύματος κατά το φρενάρισμα.

ΟΣΕ και ΣΔΙΤ

Σε ημερίδα για τα ΣΔΙΤ, ο (πρώην) Διευθύνων Σύμβουλος Γ. Γιαννούσης περιέγραψε την πλήρη



Προαστιακός Αλεξανδρούπολης-Κομοτηνής-Ξάνθης στην στρατιωτική στάση Αλεξανδρούπολης.
Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης

Καλοκαιρινά απευθείας βαγόνια για Κίεβο/Μόσχα

Από τις 10 Ιουνίου έως 21 Σεπτεμβρίου, ένα Ουκρανικό (UZ) κι ένα Ρωσικό (RZD) βαγόνι κινήθηκαν ανάμεσα Θεσσαλονίκη και Κίεβο-Μόσχα, με εβδομαδιαία συχνότητα. Οι αναχωρήσεις ήταν κάθε Τετάρτη από Κίεβο, και η επιστροφή από Θεσσαλονίκη γινόταν Παρασκευή. Οι τιμές κυμαίνονταν από 29 έως 96 Ευρώ one-way σε τρίκλινο διαμέρισμα.

Νέοι συρμοί για την Αττικό Μετρό

Η κοινοπραξία των Κορεατικών εταιριών Hyundai Rotem Company και Hanhwa ανακοίνωσε στις 16 Σεπτεμβρίου ότι κέρδισε το συμβόλαιο για 102 οχήματα

απουσία χρηματοδότησης ακόμα και για τη συντήρηση γραμμών εκτός ΠΑΘΕ (η οποία αναμένεται να τελειώσει το 2015). Τα σχέδια για επέκταση του δικτύου απαιτούν τεράστια κεφάλαια, τα οποία αναγκάζουν τον ΟΣΕ σε αναζήτηση συμπράξεων με ιδιώτες.

Σε ό,τι αφορά τη μορφή συνεργασίας που θα έχει η σύμπραξη ΟΣΕ και ιδιωτών μελετώνται, ο ΟΣΕ να αποπληρώνει τον ιδιώτη επενδυτή με ένα μέρος των εσόδων από τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής ή μέσω μιας ορισμένης και διακεκριμένης προσαύξησης του κομιστρου που θα καταβάλει ο τελικός χρήστης (κατ' αντιστοιχία των διοδίων των αυτοκινητοδρόμων). Επίσης το χρηματοδοτικό σχήμα μπορεί να περιλαμβάνει και πληρωμές διαθεσιμότητας (availability payments) που θα καταβάλλονται από τον



Η ανακατασκευασμένη A.9101 κατά τη διάρκεια της μεγάλης δοκιμής, στο Καλόγερο, 8 Οκτωβρίου 2009. Φωτογραφία: Βασίλης Χωριάτης

ΟΣΕ ή /και το κράτος.

Τα κύρια σχέδια που μελετώνται είναι μια νέα χάραξη υψηλών ταχυτήτων από τη περιοχή του Θριάσιου προς τη Σφίγγα, και μια νέα χάραξη προς Θεσσαλονίκη από Αιγίτιο, η οποία θα παρέκαμπε το Πλατύ. Αυτά τα δύο έργα θα μπορούσαν να ρίξουν τον συνολικό χρόνο διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη στις 2ώ50λ. Άλλα σχέδια περιλαμβάνουν την επέκταση του Προαστιακού προς τη Ραφήνα και το Λαύριο στην Αττική, καθώς και τις νέες χαράξεις σε Μακεδονία-Θράκη και Δυτική Ελλάδα (διάδρομος 29 της ΕΕ, Ηγουμενίτσα-Αντίριο).

Επέκταση μετ'εμποδίων του Τραμ για Πειραιά

Σύμφωνα με εφημερίδες, το Μάιο κατατέθηκαν

επτά προσφορές για την επέκταση του δικτύου Τραμ προς τον Πειραιά. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 77 εκατ. Ευρώ συν ΦΠΑ, και υπήρξαν εκπτώσεις μέχρι και 39%. Μία από τις προσφορές απορρίφθηκε άμεσα, ενώ ο διαγωνισμός για το τροχαίο υλικό (18 συρμοί και 7 οχήματα) διαχωρίστηκε (ο αρχικός προϋπολογισμός ήταν 130 εκατ. Ευρώ για τα δύο έργα μαζί). Η χάραξη θα είναι σε μονή κατεύθυνση, μήκους 4.5 χιλιομέτρων και προβλέπεται να χρειαστούν 2 χρόνια για την υλοποίησή της.

Η επέκταση προς Πειραιά έχει ήδη καθυστερήσει περισσότερο από ένα χρόνο, χάρις και στις αμοιβαίες ενστάσεις μεταξύ των συμμετεχόντων στον διαγωνισμό. Εάν όλα πάνε καλά, η κατασκευή της γραμμής θα αρχίσει το καλοκαίρι του 2010, με κόστος 91.8 εκατ. Ευρώ. Στο μεταξύ, υπήρξαν κατηγορίες

από εφημερίδες για προσλήψεις υπεράριθμου προσωπικού (700 αντί 350 που προβλέπει το οργανόγραμμα, μαζί με καθαρίστριες και προσωπικό ασφαλείας) και 'δανεισμού' του στον ΟΑΣΑ και άλλες ΔΕΚΟ, καθώς η Τραμ Α.Ε. δεν υπόκειται στους περιορισμούς του ΑΣΕΠ. Παρόμοια, ισχυρή κριτική καταγράφηκε και για το ψηλό συσσωρευμένο λειτουργικό έλλειμμα της τελευταίας πενταετίας, που ξεπερνάει τα 90 εκατ. Ευρώ. Στο μεταξύ, η διοίκηση ανακοίνωσε ότι έψαχνε χώρο γραφείων προκειμένου να στεγάσει το προσωπικό της.

Τα "Ελληνικά" Desiro συνεχίζουν την καριέρα τους στην Ουγγαρία

Κείμενο: Γρηγόρης Καραθανάσης,
Στοιχεία: Ferenc Joos

Συνεχίζουν τη σιδηροδρομική τους ζωή στην Ουγγαρία για λογαριασμό των Ούγγρικων Σιδηροδρόμων MAV τα οκτώ Desiro DMU που είχαν κυκλοφορήσει στην Ελλάδα από το 2004 έως το 2007. Μετά τις επισκευές που τους έγιναν στην Ουγγαρία ανέλαβαν υπηρεσία επτά από τους οκτώ συρμούς. Συνήθως κυκλοφορούν στην γραμμή Budapest-Esztergom. Τα Σάββατο-κύριακα μπορεί να τα βρει κανείς να εκτελούν και τα "εξπρές" δρομολόγια μεταξύ Budapest Deli - Tapolca, στις ακτές της λίμνης Balaton, που εκτελούνται με Desiro DMU σε τριπλή έλξη!!! (Σάββατο ως αμαξοστοιχίες 970-975-978 και Κυριακή ως 979-974-971 αντίστοιχα). Η αρίθμηση που έχουν λάβει στην Ουγγαρία είναι η ακόλουθη, σε αντιστοίχιση με αυτή που είχαν στην Ελλάδα:

660-101, 660-201	6342 024-4
660-102, 660-202	6342 025-1
660-103, 660-203	6342 026-9
660-104, 660-204	6342 027-7
660-105, 660-205	6342 028-5
660-106, 660-206	6342 029-3
660-107, 660-207	6342 030-1
660-108, 660-208	6342 031-9

Άποψη της εισόδου του νέου σταθμού Νομισματοκοπείο. Φωτογραφία: Γρηγόρης Καραθανάσης





νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Δοκιμές της ανακατασκευασμένης ALCO A-9101

Συνεχίστηκαν οι δοκιμές της ανακατασκευασμένης ALCO A-9101. Τον Σεπτέμβριο παραλείφθηκε η νέα γεννήτρια από την Αμερική και αφού έγινε η εγκατάστασή της ακολούθησε σειρά δοκιμών. Μικρή δοκιμή στις 3 Οκτωβρίου έγινε δοκιμή από την Πάτρα μέχρι το Αίγιο. Στις 8 Οκτωβρίου έγινε δοκιμή της μηχανής από Πάτρα για Ζευγολατιό. Η σύνθεση του συρμού δοκιμών ήταν A-9101 + A-9108 2 βυτία P16 και 2 σκευοφόρους. Στο Καλόνερο με την 9103 μεταφέρθηκαν 2 MAN-4 τα οποία προστέθηκαν στον συρμό για τη δοκιμή στο ορεινό κομμάτι Καλόνερο - Ζευγολατιό το οποίο έχει κλίση που φτάνει έως 25%. Στη δοκιμή παρουσιάστηκαν προβλήματα στην ανάβαση και συνεχίστηκαν οι ρυθμίσεις στο μηχανοστάσιο της Πάτρας από την ομάδα ανακατασκευής της μηχανής. Ακολούθησε δοκιμή στις 14 Οκτωβρίου και η μεγάλη δοκιμή πραγματοποιήθηκε τελικά στις 30/10/2009 με την ακόλουθη πολύ εντυπωσιακή σύνθεση A-9101 + A-9108 + 8 Z14 + 1 P16 + 2 σκευοφόρους + 3 MAN-4 + A-9105. Η δοκιμή σε γενικές γραμμές πήγε καλά και ακολούθησαν άλλες δύο τις επόμενες εβδομάδες. Στις 5/11/2009 με την σύνθεση A-9101 + A-9108 + 3 P16 + 5 Z14 + 3 MAN-4 + 2 ΣΚΕΥΟΦΟΡΟΙ + 1 ALCO, αλλά και στις 19/11/2009 με τον ακόλουθο συρμό A-9101 + A-9108 + 3 P16 + 1 Z14 + 3 MAN-4 + 3 ΣΚΕΥΟΦΟΡΟΙ + 1 ALCO.

Απόσυρση παλαιών επιβαταξών από το Σ.Σ. Ξυλοκάστρου

Ένας συρμός με "περίεργη" σύνθεση κυκλοφόρησε στην Πελοπόννησο στις 9 Νοεμβρίου 2009. Όπως πολλοί γνωρίζουμε, στον σταθμό του Ξυλοκάστρου είχαν παροπλιστεί επιβατάμαξες και σκευοφόροι της μετρικής γραμμής. Τα οχήματα εκεί παρέμεναν απλά στην "βορά" των γκαφιδάδων, των βανδαλιστών που είχαν σπάσει σχεδόν όλα τα τζάμια των παραθύρων, και αποτελούσαν αν μη τι άλλο μία εστία μόλυνσης για την περιοχή. Κατόπιν ενεργειών από τις τοπικές αρχές αποφασίστηκε να μεταφερθούν αρχικά στον σταθμό της Κορίνθου και στη συνέχεια θα αποφασιστεί ο χώρος εναπόθεσής τους.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έγινε μέλος των UIC και CER

Μετά από την απόσπαση από τον όμιλο ΟΣΕ την 1η Ιανουαρίου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έγινε μέλος της UIC κατά τη γενική συνέλευση της 30ής Απριλίου. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε ήδη γίνει μέλος της CER στις 4 Απριλίου.

Επέκταση μετ'εμποδίων του Τρομ για Πειραιά

Σύμφωνα με εφημερίδες, τον Μάιο κατατέθηκαν επτά προσφορές για την επέκταση του δικτύου Τρομ προς τον Πειραιά. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 77 εκατ. Ευρώ συν ΦΠΑ, και υπήρξαν εκπτώσεις μέχρι και 39%. Μία από τις προσφορές απορρίφθηκε άμεσα, ενώ ο διαγωνισμός για το τροχαίο υλικό (18 συρμοί και 7 οχήματα) διαχωρίστηκε (ο αρχικός προϋπολογισμός ήταν 130 εκατ. Ευρώ για τα δύο έργα μαζί). Η χάραξη θα είναι σε μονή κατεύθυνση,



Ένα από τα "εξπρές" δρομολόγια με επικεφαλής συρμό, με ένα από τα "πρώην" Ελληνικά Desiro, φωτογραφημένο στον σταθμό Budapest Deli. Φωτογραφία: Balint Hajto

μήκους 4.5 χιλιομέτρων και προβλέπεται να χρειαστούν 2 χρόνια για την υλοποίησή της. Η επέκταση προς Πειραιά έχει ήδη καθυστερήσει περισσότερο από ένα χρόνο, χάρις και στις αμοιβαίες ενστάσεις μεταξύ των συμμετεχόντων στον διαγωνισμό. Εάν όλα πάνε καλά, η κατασκευή της γραμμής θα αρχίσει το καλοκαίρι του 2010, με κόστος 91.8 εκατ. Ευρώ. Στο μεταξύ, υπήρξαν κατηγορίες από εφημερίδες για προσλήψεις υπεράριθμου προσωπικού (700 αντί 350 που προβλέπει το οργανόγραμμα, μαζί με καθαρίστριες και προσωπικό ασφαλείας) και 'δανεισμού' του στον ΟΑΣΑ και άλλες ΔΕΚΟ, καθώς η Τραμ Α.Ε. δεν υπόκειται στους περιορισμούς του ΑΣΕΠ. Παρόμοια, ισχυρή κριτική καταγράφηκε και για το ψηλό συσσωρευμένο

λειτουργικό έλλειμμα της τελευταίας πενταετίας, που ξεπερνάει τα 90 εκατ. Ευρώ. Στο μεταξύ, η διοίκηση ανακοίνωσε ότι έψαχνε χώρο γραφείων προκειμένου να στεγάσει το προσωπικό της.

Προεκλογικός αγώνας με το τρένο

Σε μια ασυνήθιστη κίνηση για τα Ελληνικά δεδομένα, το κόμμα των Πράσινων Οικολόγων χρησιμοποίησε μια μετρική αυτοκινητάμαξα για προεκλογικό αγώνα πριν τις πρόωρες εκλογές στις 4 Οκτωβρίου. Το ειδικό δρομολόγιο ξεκίνησε από Αγ. Αναργύρους με τελικό προορισμό το Ναύπλιο, και έκανε στάσεις σε ενδιαμέσες πόλεις και χωριά διανέμοντας προεκλογικό υλικό.

Συρμός μεταφοράς παροπλισμένου τροχαίου υλικού στην Κορίνθο, 09 Νοεμβρίου 2009. Φωτογραφία: Χρηστος Ζαχαρίας



Ελλάδα

ένα απέραντο σιδηροδρομικό εργοτάξιο 2

Συνεχίζονται οι ανακαινήσεις των γραμμών σε μεγάλα τμήματα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, και παράλληλα και οι εργασίες κατασκευής των νέων γραμμών και της ηλεκτροκίνησης.

Τμήμα Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου - Ελληνοβουλγαρικών συνόρων (Α-Ο)

Το ανατολικότερο τμήμα του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, είναι αυτό που ξεκινάει από την Αλεξανδρούπολη και εκτείνεται μέχρι το Ορμένιο, συνεχίζοντας βόρεια για να εισέλθει στη Βουλγαρία και να φτάσει στον συνοριακό σταθμό της, το Σβίλενγκραδ.

Γνωστό και σαν Α-Ο, το τμήμα αυτό κατασκευάστηκε το 1874 σαν διακλάδωση του κύριου άξονα της Εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, η οποία ένωνε τη Σερβία με την Κωνσταντινούπολη, και με ένα παρακλάδι της από το Πύθιο έφτανε μέχρι την μετέπειτα Αλεξανδρούπολη (Δεδεαγάτς).

Η γραμμή αυτή έχει μήκος 178 χιλιόμετρα, (αρχή χιλιόμετρησης ο σταθμός Αλεξανδρούπολη Λιμνή, και τέλος το σύνορο Ελλάδας - Βουλγαρίας). Στο τμήμα αυτό υπάρχουν 22 στάσεις και 13 σταθμοί.



Η Δηζελάμαξα 44 153 κατασκευής FauI στο σταθμό Διδυμοτείχου με συρμό έργων για τις εργασίες ανακατασκευής της γραμμής. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.

Η πρώτη ανακαίνιση της γραμμής ξεκίνησε το 1979, ενώ το 1995 ανακαινίστηκε και το τελευταίο τμήμα Λαγυνά - Πύθιο, επιτυγχάνοντας την αύξηση του αξονικού φορτίου στους 20 τόνους από 16 που ήταν πιο πριν.

Η τελευταία πρόσφατη ανακαίνιση της γραμμής, γίνεται με την εκ νέου κατασκευή της επιδομής με στρωτήρες ολόσωμους προεντεταμένου σκυροδέματος τύπου Β70, σιδηροτροχιές UIC54 και νέες αλλαγές τροχιάς. Στις δευτερεύουσες παρακαμπτήριες τοποθετούνται υλικά από αποξήλωση. Σήμερα έχει ολοκληρωθεί στο μεγαλύτερο μέρος της.

Ξεκινώντας αμέσως μετά το σταθμό της Διαλογής της Αλεξανδρούπολης μέχρι τον σταθμό Σουφλί, η γραμμή είναι ανακαινισμένη εντός και εκτός των σταθμών. Στο Σ.Σ. Πέπλου μένει ακόμα να ανακαινισθεί η τρίτη γραμμή (παρακαμπτήρια), ενώ στο Σ.Σ. Σουφλίου γίνονται εργασίες στην 3η παρακαμπτήρια γραμμή. Από το Σουφλί έως τη στάση Μάνδρα έχει ολοκληρωθεί η ανακαίνιση και η κατασκευή παραλλαγής, η οποία έχει ανυψώσει και το υψόμετρο της γραμμής για την αποφυγή πλημμυρών. Μεταξύ Μάνδρας και Σ.Σ. Λαβάρων δεν έχουν γίνει εργασίες ανακαίνισης ενώ ο σταθμός Λάβαρα πλην τρίτης παρακαμπτηρίου είναι ανακαινισμένος. Μετά τα Λάβαρα ξεκινάει και η μεγάλη παραλλαγή που κατασκευάζεται

στα πλαίσια κατασκευής τμήματος της Εγνατίας Οδού, μήκους 13 χιλιομέτρων Η παραλλαγή κινείται στα δεξιά της υφιστάμενης γραμμής σε υψηλό επίχωμα για την αποφυγή πλημμυρών, έχουν δε, κατασκευαστεί τεχνικά, και οδικές γέφυρες για την εξασφάλιση της εκατέρωθεν οδικής κυκλοφορίας. Σε τμήματα αυτής είναι ήδη στρωμένη γραμμή ενώ σε άλλα απλά έχει γίνει διασπορά υλικών. Η κυκλοφορία διεξάγεται από την υφιστάμενη γραμμή. Η ίδια κατάσταση συνεχίζει μέχρι περίπου την είσοδο του Σ.Σ. Διδυμοτείχου, όπου η γραμμή εντός του σταθμού είναι υπό ανακαίνιση. Συνεχίζοντας βορειότερα, η ανακαινισμένη γραμμή περνά από το Πράγγιο και τους Πετράδες και φτάνει στο Σ.Σ. Πυθίου όπου και σταματάει στην είσοδο του σταθμού. Ο σταθμός Πυθίου αντιμετωπίζει προβλήματα με τις πλημμύρες του ποταμού Έβρου σχεδόν κάθε χρόνο. Η μελέτη προβλέπει την ανύψωση του επιπέδου των γραμμών περίπου κατά ένα μέτρο. Στη φάση κατασκευής η κυκλοφορία θα διεξάγεται από τις πίσω γραμμές του σταθμού. Μέχρι στιγμής δεν έχει αρχίσει η ανακαίνιση εντός του σταθμού. Το αρχικό κτίριο επιβατών, το ξύλινο, έχει υποστεί ορισμένες ζημιές λόγω των τελευταίων πλημμυρών και οι δραστηριότητες του σταθμού έχουν μεταφερθεί σε ένα παράπλευρο κτίριο κοντά στο τελωνείο. Συνεχίζοντας μέχρι τον Σ.Σ. Δικαίων η ανακαίνιση έχει ολοκληρωθεί, πλην του τμήματος από τη Ν. Βύσσα μέχρι τις Καστανιές. Το κτίριο του Σ.Σ. Χειμώνιου, ανακαινίστηκε από τον εργολάβο του έργου και χρησιμοποιείται ως γραφείο της εταιρίας. Άλλα ανακαινισμένα κτίρια μέχρι εδώ είναι στον Σ.Σ. Πέπλου καθώς και στο Σ.Σ. Τυχερού. Στο Σ.Σ. Δικαίων δεν έχουν γίνει εργασίες γραμμής εντός του σταθμού όπως και στο Σ.Σ. Ορμενίου. Στην ανοιχτή όμως γραμμή μεταξύ Δικαίων και Ελληνοβουλγαρικών συνόρων η ανακαίνιση έχει ολοκληρωθεί.

Στους σταθμούς και στις στάσεις έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται κρηπίδες και στις Ι.Δ. έχουν τοποθετηθεί ελαστικοί τάπητες.

Για τις ανάγκες της ανακαίνισης κατά διαστήματα η κυκλοφορία διακόπτεται και διεξάγεται με μετεπιβίβαση σε λεωφορεία. Η τελευταία μεγάλη αποκοπή ήταν μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου στο τμήμα Ν. Ορεστιάδα - Ορμένιο. Πλέον η κυκλοφορία διεξάγεται κανονικά.

Τμήμα Θεσσαλονίκη - Στρυμώνας

Στα πλαίσια της ανακαίνισης του τμήματος Τ.Χ. 1 - Μουριές, μεταξύ των Σ.Σ. Γαλλικού και Σ.Σ. Κιλκίς, όπου οι εργασίες είναι σε εξέλιξη, η κυκλοφορία διεξάγεται από την παλιά γραμμή (προ των παλαιότερων

Αμαξοστοιχία έργων στο σταθμό Μεταλλικού. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.



παραλλαγών), παράλληλα σχεδόν με την υπό ανακαίνιση. Από το Σ.Σ. Κιλκίς έως το Σ.Σ. Χέρσου η ανακαίνιση έχει ολοκληρωθεί. Ο Σ.Σ. Μεταλλικού που βρίσκεται στο ενδιάμεσο είναι επίσης ήδη ανακαινισμένος. Λίγο πριν το Σ.Σ. Χέρσου, η κυκλοφορία εκτρέπεται ξανά σε προσωρινή παραλλαγή παράλληλη σχεδόν με την υφιστάμενη γραμμή στην οποία οι εργασίες είναι σε εξέλιξη. Στο Σ.Σ. Καλίνδοιας, ο οποίος ανακαινίζεται, η κυκλοφορία διεξάγεται από την 4η παρακαμπτήριο και συνεχίζει σε παραλλαγή έως τη Χ.Θ. 27+400. Από εκεί μέχρι τον Σ.Σ. Δοϊράνης η ανακαινισμένη γραμμή έχει αποδοθεί σε κυκλοφορία. Ο Σ.Σ. Δοϊράνης είναι σχεδόν ολοκληρωμένος και μέχρι πριν τη στάση Ακρολίμνιο κυκλοφορείται πλέον η νέα γραμμή. Από εκεί έως το Σ.Σ. Μουριών χρησιμοποιείται και εδώ προσωρινή παραλλαγή. Τέλος, από το Σ.Σ. Μουριών έως το Σ.Σ. Καστανούσας η γραμμή είναι ολοκληρωμένη.

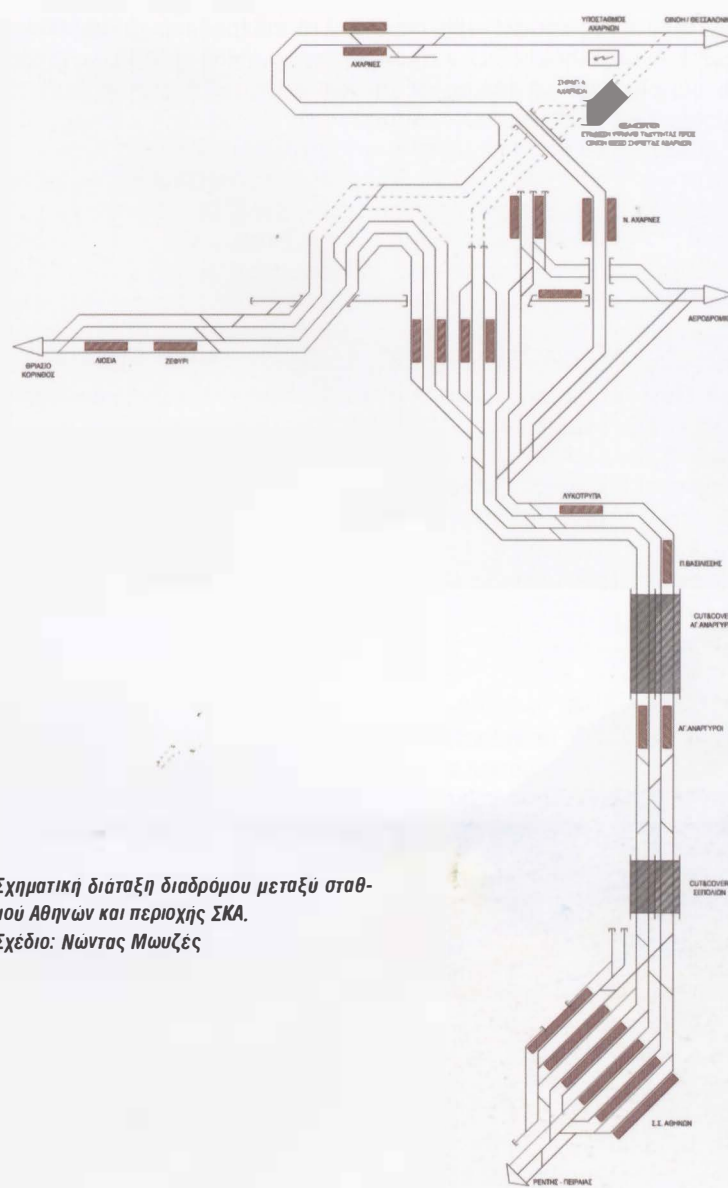
Τμήμα Πειραιάς - Τρεις Γέφυρες - Σ.Κ.Α.

Μεταξύ Σ.Σ. Πειραιά (Πρώην Σταθμός Πελοποννήσου) και Ρουφ έχουν τοποθετηθεί στύλοι ηλεκτροκίνησης και τις προσεχείς μέρες αναμένεται να αρχίσει η τοποθέτηση κονσολών και αγωγού επαφής. Από το Ρουφ έως την Ι.Δ. της οδού Λένορμαν, έγιναν συμπληρωματικές εργασίες στην αριστερή γραμμή (πρώην μετρική), η οποία είχε μεν στρωθεί από παλιότερα πλην όμως είχε μείνει ημιτελής λόγω της απαγόρευσης εργασιών από το ΣτΕ. Στο τμήμα αυτό, έχουν ανοιχθεί θεμέλια για την τοποθέτηση στύλων ηλεκτροκίνησης. Ακριβώς πριν την Ι.Δ. Λένορμαν τοποθετήθηκε αλλαγή τροχιάς που την συνδέει με την υπό κυκλοφορία δεξιά γραμμή.



Πριν την εκτροπή της κυκλοφορίας κάτω από το τεχνικό έργο στην οδό Σιδηροδρόμων. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.

Στην είσοδο του Σ.Σ. Αθηνών η κυκλοφορία έχει πλέον εκτραπεί μέσω του νέου τεχνικού της οδού Σιδηροδρόμων. Ο σταθμός Αθηνών και συγκεκριμένα οι δυτικές νέες αποβάθρες παίρνουν μορφή, αφού έχει ολοκληρωθεί η πλακόστρωση και τοποθετούνται οι κυλιόμενες κλίμακες. Επιπλέον έχουν τοποθετηθεί οι υαλοθώρακες στα ασανσέρ. Στην βόρεια έξοδο του σταθμού, μέχρι περίπου την Ι.Δ. της οδού Σεπολίων έχουν τοποθετηθεί στύλοι ηλεκτροκίνησης και από εκεί και μέχρι τις Τρεις Γέφυρες έχουν ανοιχθεί θεμέλια. Στις Τρεις Γέφυρες, με την μονογράμμιση που ισχύει από τις 19 Οκτωβρίου έχει γίνει έλιξη στην γραμμή καθόδου που την συνδέει με τη γραμμή που οδηγεί πλέον στον νέο Σ.Σ. Αγ. Αναργύρων και στο υπόγειο τμήμα μέχρι τον Πύργο Βασιλίσσης. Από τις 13 Νοεμβρίου αναμένεται να αποκοπεί η γραμμή ανόδου και η κυκλοφορία όλων των αμαξοστοιχιών να διεξάγεται από την γραμμή καθόδου και μέσω του υπογείου τμήματος, έως τις 24 Νοεμβρίου, όπου πλέον και η γραμμή ανόδου θα συνδεθεί στην αντίστοιχη του υπογείου τμήματος. Στο υπόγειο τμήμα Αγίων Αναργύρων - Πύργου Βασιλίσσης, είναι πλέον ολοκληρωμένες και οι δύο γραμμές, με σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση. Από τον Πύργο Βασιλίσσης μέχρι και την είσοδο του Σ.Κ.Α. γίνονται τελικές εργασίες επιδομής στο "υπεραστικό" ζεύγος



Σχηματική διάταξη διαδρόμου μεταξύ σταθμού Αθηνών και περιοχής ΣΚΑ. Σχέδιο: Νώντας Μωυζές

Είσοδος στο ΣΚΑ. Γενική άποψη όπου φαίνεται η αλυσσοειδής αναρτημένη σε όλο το σύμπλεγμα. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.



γραμμών (δυτικότερες), καθώς και εργασίες ολοκλήρωσης της σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης. Στο σιδηροδρομικό σύμπλεγμα του Σ.Κ.Α. ολοκληρώνεται η κατασκευή του ενωτικού απ'ευθείας κλάδου Θριασίου-Αχαρνών, ο οποίος, με την παράδοση του συγκροτήματος του Θριασίου, θα χρησιμοποιείται από όλες τις εμπορικές αμαξοστοιχίες, οι οποίες πλέον θα σταματήσουν να διέρχονται από το Σ.Σ. Αθηνών. Ο στόχος που έχει τεθεί, είναι, να αποδοθούν στην κυκλοφορία, οι δυτικές νέες τροχιές του Σταθμού Λαρίσης καθώς και οι δυτικότερες γραμμές από Αγ. Αναργύρους έως Σ.Κ.Α. σε συνδυασμό και με την έναρξη λειτουργίας της σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης, έτσι ώστε να γίνει δυνατή η δρομολόγηση EMU Desiro σε κάποιες από τις προαστιακές γραμμές της Αθήνας καθώς και σταδιακά, πυκνότερη και ανετότερη κυκλοφορία για όλα τα τρένα, ανακουφίζοντας το πρόβλημα διαθεσιμότητας DMU MAN και Railbus, καθώς και το πρόβλημα μειωμένης προσφοράς δρομολογίων και θέσεων.

Στο διάστημα όλων αυτών των αποκοπών γραμμών έχουν γίνει μεταβολές στα δρομολόγια των αμαξοστοιχιών, καταργήσεις δρομολογίων στο τμήμα Λιόσια - Αθήνα - Πειραιάς για τις αμαξοστοιχίες του προαστιακού,



Αποψη των έργων στην περιοχή του Ποταμίτικου γαλαού, λίγο πριν τον Πλάτανο Αιγαλείας. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.

τμήματα Λιόσια - Μαγούλα και Κόρινθος - Κιάτο. Στην ανοιχτή γραμμή μεταξύ Λιοσίων και Μαγούλας, στο μεγαλύτερο τμήμα της είναι ολοκληρωμένες οι εργασίες κατασκευής της ηλεκτροκίνησης και έχει αναρτηθεί η αλυσοειδής. Από το σταθμό Μαγούλα έως το Κιάτο, είναι τοποθετημένοι στύλοι, πλαίσια και κονσόλες σε πολύ μεγάλα τμήματα. Εντός των σταθμών, στο τμήμα αυτό, έχουν τοποθετηθεί πλαίσια στήριξης στα Μέγαρα και έχουν κατασκευαστεί οι θεμελιώσεις τους στους υπόλοιπους σταθμούς. Ολοκληρώνονται παράλληλα οι εργασίες στους δύο υποσταθμούς.

Τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη

Στις 17 Αυγούστου διακόπηκε η κυκλοφορία συρμών μετρικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο - Πάτρα για τη συνέχιση των έργων της Ν.Σ.Γ.Υ.Τ. Η πλήρης διακοπή της κυκλοφορίας διήρκεσε μέχρι λίγο πριν της εκλογές της 4ης Οκτωβρίου, οπότε και αποδόθηκε σε κυκλοφορία το τμήμα Πάτρα - Διακοπτό. Μεταξύ Διακοπτού και Κιάτου, οι επιβάτες μεταφέρονται με λεωφορεία, όπου τις περισσότερες φορές δυστυχώς οι θέσεις δεν ανταποκρίνονται στις θέσεις της αμαξοστοιχίας με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων μεταξύ επιβατών και προσωπικού των αμαξοστοιχιών.

Τα έργα που εκτελούνται αυτή την περίοδο στο τμήμα από το Κιάτο έως τη Ροδοδάφνη έχουν ως εξής:

Μεταξύ Ξυλοκάστρου και Δερβενίου βρίσκονται σε εξέλιξη χωματουργικές εργασίες, ενώ έχει αποξηλωθεί η μετρική γραμμή σε ορισμένα σημεία, συμπεριλαμβανομένου και του Σ.Σ. Καμαρίου, ώστε να κατασκευαστεί

καταργήσεις δρομολογίων από/προς Χαλκίδα και άλλες κυκλοφοριακές τροποποιήσεις σε ορισμένες αμαξοστοιχίες.

Στο σκαρίφημα που ακολουθεί φαίνεται η τελική μορφή του διαδρόμου από τον Σ.Σ. Αθηνών μέχρι και το Σ.Κ.Α.

Εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου

Στον εμπορευματικό σταθμό του Θριασίου, όπου και έχουν ολοκληρωθεί σχεδόν στο σύνολό τους οι σιδηροδρομικές εργασίες, κατασκευάζεται πλέον το προβλεφθέν τμήμα σταθερής επιδομής (τύπου Bogl). Έχουν αποκοπεί οι προσωρινές γραμμές, όπου ο ΟΣΕ πραγματοποιούσε φορτοεκφορτώσεις, και έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες κατασκευής του νέου συμπλέγματος εισόδου του συγκροτήματος, με ταυτόχρονη επανένωση των 2 προαναφερθεισών γραμμών.

Ηλεκτροκίνηση ΣΚΑ - Κιάτο

Συνεχίζονται οι εργασίες κατασκευής της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα ΣΚΑ - Κιάτο. Μονογραμμίσσεις για την εκτέλεση των εργασιών έχουμε στα



Οχήματα για την κατασκευή της Ηλεκτροκίνησης στον σταθμό Θριασίου. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.

το νέο επίχωμα και κάποιες προσωρινές παραλλαγές της μετρικής γραμμής. Κατασκευάζονται τεχνικά άνω διαβάσεων καθώς επίσης πασσαλοεμπήξεις για την κατασκευή τοιχών αντιστήριξης, αλλά και πλήθος άλλα μικρά τεχνικά. Η γέφυρα στην περιοχή Λυκοποριάς είναι ολοκληρωμένη, καθώς επίσης και μία μικρή παραλλαγή κοντά στο Δερβένι. Το cut&cover στην πρώτη σήραγγα Δερβενίου έχει φτασει έως την Ν.Ε.Ο., ενώ τοίχοι αντιστήριξης φαίνονται κατασκευασμένοι για να στηρίξουν το επίχωμα της νέας γραμμής μετά την έξοδο του υφιστάμενου Σ.Σ. Δερβενίου.

Η μετρική γραμμή έχει ξηλωθεί λίγο μετά το Δερβένι, όπου και γίνεται διαμόρφωση επιχωμάτων. Έχει κατασκευαστεί η γέφυρα πριν την Αιγείρα, ενώ εντός του οικισμού δεν έχει γίνει κάποια εργασία, όπως και στον σταθμό της Ακράτας.

Μετά το Σ.Σ. Ακράτας έχει ξηλωθεί και πάλι η μετρική γραμμή και, κατασκευάζεται ο δεύτερος φορέας της γέφυρας του ποταμού Κράθη, στη θέση της παλιάς μεταλλικής σιδηροδρομικής γέφυρας, ενώ ο πρώτος είχε ήδη κατασκευαστεί. Πριν τον ποταμίτικο γαλαό, συνεχίζεται η διαμόρφωση των επιχωμάτων και έχουν ολοκληρωθεί κάποιες υπόγειες διαβάσεις, ενώ εμφανείς είναι οι εργασίες στο μεγάλο cut&cover και στους πασσαλότοιχους προς την πλευρά της θάλασσας.

Ανάμεσα στην σήραγγα Πλατάνου, της οποίας η διάνοξη έχει ξεκινήσει και από το μέτωπο προς την πλευρά του οικισμού Πλατάνου, και της σήραγγας της Τράπεζας, έχει ξεκινήσει η κατασκευή των βάθρων της γέφυρας του Λαδοπόταμου, αλλά και οι τελικές επενδύσεις των δύο σηράγγων.

Μεταξύ Ελίκης και Τεμένης έχει ξεκινήσει η κατασκευή της γέφυρας του ποταμού τους.



Γενική άποψη των έργων πριν την σήραγγα της Όρθρους. Φωτογραφία Μιχάλης Ανοστοσάκης.

Στην δυτική είσοδο σήραγγας του Αιγίου συνεχίζονται οι εργασίες της τελικής διαμόρφωσης, ενώ στην ανατολική είσοδο έχει ξεκινήσει η τοποθέτηση μεμβράνης. Στην είσοδο του Αιγίου έχει γίνει παραλλαγή της παλιάς εθνικής οδού για να κατασκευαστεί το cut&cover της σήραγγας.

Τμήμα Τιθορέα - Λειανοκλάδι - Δομοκός

Οι εργασίες στην σήραγγα Καλλιδρόμου συνεχίζονται με ικανοποιητικούς ρυθμούς.

Στο βόρειο μέτωπο έχουν μπει στον σχιστώδη σερπεντινίτη που είναι πιο δύσκολο πέτρωμα από τον ασβεστόλιθο και κατά συνέπεια οι ρυθμοί διάνοιξης είναι ελαφρώς μειωμένοι.

Έχουν απομείνει λιγότερα από 2 χλμ σε κάθε σήραγγα για να συναντηθούν τα μέτωπα. Ο ρυθμός διάνοιξης είναι 1 μ/ημέρα στο βόρειο μέτωπο και 1,4 μ/ημ στο νότιο, δηλ. 2,4 μ/ημ συνολικά.

Πριν τον υφιστάμενο σταθμό Λειανοκλαδίου συνεχίζεται η κατασκευή των χωματοουργικών.

Πέραν Λειανοκλαδίου η μορφή του έργου αλλάζει καθημερινά. Ειδικότερα μετά τη μεγάλη σιδηροδρομική γέφυρα (ΣΓ 10), στην περιοχή Στύρφακων, η οποία και ολοκληρώθηκε, η πρόοδος των έργων είναι πραγματικά εντυπωσιακή. Σε φάση κατασκευής τα καταστρώματα των υπόλοιπων γεφυρών και των βάθρων τους πριν τη μεγάλη σήραγγα της Όρθρους, η διάνοιξη της οποίας συνεχίζεται κανονικά. Στην περιοχή των Αγγειών το χωματοουργικό είναι σχεδόν ολοκληρωμένο και αμέσως μετά έχουν ξεκινήσει οι εργασίες στα τεχνικά και στα cut & cover στα σημεία όπου η χάραξη πλησιάζει την χάραξη του αυτοκινητοδρόμου Ε65.

Κατηφορίζοντας προς Θαυμακό, πλέον το επίχωμα είναι ολοκληρωμένο και οι σήραγγες πλήρως διανοιγμένες. Το μόνο μεγάλο τεχνικό του οποίου δεν έχει ξεκινήσει η κατασκευή, είναι η ΣΓ 26 στην περιοχή της Εκκάρας.

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

Η ανακαίνιση της γραμμής γίνεται πλέον στο τμήμα Λεπτοκαρυάς-Λιτοχώρου (γραμμή ανόδου), και πρόκειται να ακολουθήσει και η γραμμή καθόδου. Υπολείπεται, το τμήμα Λάρισας-Ευαγγελισμού. Σε συνέχεια προβλημάτων εύρους (παραδεκτών ωστόσο μέχρι 160km/h) που αναφέρθηκαν σε ανακαινισμένα τμήματα με υφιστάμενους ξύλινους στρωτήρες, και που έχουν να κάνουν με την εξ' αρχής λανθασμένη πεδίλωση των εν λόγω στρωτήρων, αποφασίστηκε, στο εξής, σε ανακαινίσεις κυρίων γραμμών για ταχύτητες έως 200km/h να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ολόσωμοι στρωτήρες τύπου Β70.

Η απόφαση, έχει άμεση ισχύ, και στα υπολείπόμενα προς ανακαίνιση τμήματα (Λάρισα-Ευαγγελισμός και Λεπτοκαρυά-Λιτόχωρο), θα πραγματοποιηθεί και αντικατάσταση στρωτήρων. Πρόκειται για εγγενές μειονέκτημα των ξύλινων στρωτήρων, ακριβώς λόγω της μη δυνατής πεδίλωσής τους με την ακρίβεια και τις ανοχές που απαιτεί η ταχύτητα των 200km/h.

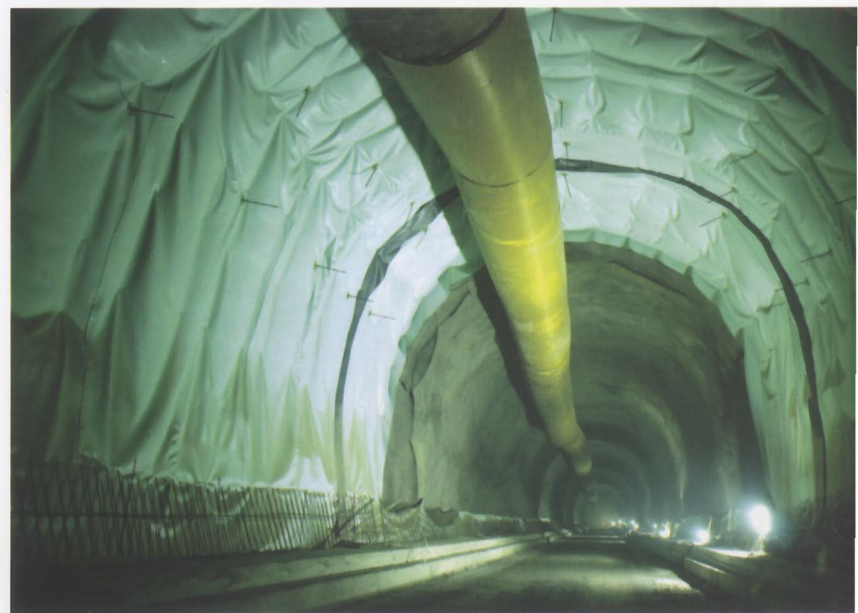
Ανακαίνιση Σ.Σ. Κατερίνης

Στον Σ.Σ. Κατερίνης έχει ολοκληρωθεί και αναμένεται άμεσα να αποδοθεί σε κυκλοφορία η 1η γραμμή του σταθμού με λειτουργική ηλεκτροκίνηση. Οι εργασίες επιδομής έχουν πρακτικά ολοκληρωθεί, και υπολείπεται η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στις υπόλοιπες γραμμές, καθώς και το σύστημα σηματοδότησης. Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκονται επίσης οι εργασίες στις κάτω διαβάσεις του σταθμού.

Τμήμα ΣΚΑ - Οινόη

Στο τμήμα αυτό, πέραν της ανακαίνισης των σταθμών (σε αρχιτεκτονικό επίπεδο), πραγματοποιήθηκε υψομετρική παραλλαγή της γραμμής (βύθιση) στο σημείο της άνω διάβασης δίπλα στον ΣΣ Σφενδάλης. Το σημείο αυτό αποτέλεσε για χρόνια "εμπόδιο" στην ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης Αθήνας-Τιθορέας, μαζί με 2 ακόμα "χαμηλές" άνω διαβάσεις, αυτήν του Πολυδενδρίου και αυτήν των Οινοφύτων. Οι δύο τελευταίες ανακατασκευάστηκαν με ταυτόχρονη ύψωση, πλην όμως σε αυτή της Σφενδάλης, παρουσιάστηκαν σοβαρά προβλήματα λόγω της έλλειψης εναλλακτικού οδικού δικτύου για την περίοδο των έργων. Το παραπάνω, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η γέφυρα αυτή αποτελεί μέρος σημαντικού δρόμου (προς Αγ. Μερκούριο), καθυστέρησαν κατά πολύ τις εργασίες και διόγκωσαν το κόστος του έργου. Κατόπιν αυτών επιλέχθηκε η απλούστερη λύση της βύθισης της γραμμής, εργασία που ολοκληρώθηκε σχεδόν ανέξοδα, και σε ελάχιστο χρόνο.

Σήραγγα Καλλιδρόμου, Νότιο μέτωπο, τοποθετημένη μεμβράνη, πριν την τοποθέτηση του οπλισμού της μονώσεως. Φωτογραφία Γρηγόρης Κοροθανάσης.



Ανακαίνιση γραμμής ΗΣΑΠ

Με σχετικά αργούς ρυθμούς προχωράει η ανακαίνιση της γραμμής του ΗΣΑΠ (Μετρό Γραμμή 1), η οποία ξεκίνησε τον περασμένο Φεβρουάριο. Στην γραμμή συνολικού μήκους 26 περίπου χιλιομέτρων, προβλέπεται να κατασκευαστούν τμήματα με σταθερή επιδομή, τμήματα με σκυρογραμμή ενώ μεταξύ αυτών θα κατασκευαστούν μεταβατικά τμήματα.

Σε όλους αυτούς τους μήνες τα περισσότερα Σαββατοκύριακα υπάρχει διακοπή κυκλοφορίας σε διαφορετικά τμήματα του δικτύου για να γίνονται σε αυτά απαραίτητες εργασίες για την ανακαίνιση. Αποκορύφωμα αυτών των αποκοπών ήταν η πλήρης διακοπή κυκλοφορίας μεταξύ Ν. Ιωνίας και Ειρήνης από τις 25 Ιουλίου έως τα τέλη Αυγούστου.

Το πρώτο κομμάτι όπου κατασκευάστηκε σταθερή επιδομή ήταν το τμήμα μεταξύ Ηρακλείου και Ειρήνης στην γραμμή ανόδου τον περασμένο Μάιο. Δυστυχώς προβλήματα και διαφωνίες που ενέσκυψαν μεταξύ της διοίκησης των ΗΣΑΠ και αναδόχου είχαν ως αποτέλεσμα να κριθεί απαραίτητη η αποξήλωση του κατασκευασθέντος αυτού τμήματος. Το όλο πρόβλημα που δημιουργήθηκε είχε να κάνει με το εάν η στρώση της σταθερής επιδομής έπρεπε να ήταν οπλισμένη ή απλή - όπως αυτή είχε κατασκευαστεί.



Από τις εργασίες βύθισης της γραμμής στην περιοχή της Σφενδάλης. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.

Υπερίσχυσε η άποψη της διοίκησης και τελικά ξεκίνησαν εκ νέου οι στρώσεις σταθερής επιδομής σε τμήματα της γραμμής.

Σαν σύστημα έχει επιλεγεί το Rheda 2000 της Rail One. Οι στρωτήρες που χρησιμοποιούνται σε αυτό το σύστημα είναι διμέρεις στρωτήρες τύπου B-355 και παρασκευάζονται στην Ελλάδα από την εταιρεία "Πρεμίξ". Πρόκειται για την πρώτη εφαρμογή του εν λόγω συστήματος στην Ελλάδα, έχει δε ιδιαίτερη σημασία, καθ' όσον κατά πάσα πιθανότητα με αυτό το σύστημα θα στρωθούν όλες οι υπό κατασκευή σήραγγες του ΟΣΕ (Μελίσσι, Καθαρονέρι, Δερβένι I & II, Πλάτανος, Τράπεζα, Αίγιο, Παναγοπούλα, Καλλίδρομο και Ορθρυς). Πρόκειται για το καλύτερο στο είδος του (μονολιθικό) σύστημα Σ.Ε. που υπάρχει αυτή τη στιγμή διαθέσιμο στην αγορά. Φυσικά στην περίπτωση του ΗΣΑΠ ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι ειδικοί στρωτήρες για την στήριξη της ηλεκτροφόρου.

Η κατάσταση στο μέτωπο της ανακαίνισης σήμερα, παρουσιάζει την πιο κάτω εικόνα.

Το τμήμα από τον Πειραιά μέχρι το Φάληρο δεν προβλέπεται να ανακαινισθεί καθώς αναμένεται να υπογειοποιηθεί στο μέλλον, με την κατασκευή της νέας γραμμής τραμ από Φάληρο για Πειραιά. Από Φάληρο έως Μοσχάτο η γραμμή καθόδου (κατεύθυνση από Κηφισιά προς Πειραιά), έχει αποξηλωθεί, αλλά δεν έχουν γίνει περισσότερες εργασίες. Από Μοσχάτο μέχρι Ταύρο δεν έχουν γίνει εργασίες. Από την έξοδο του σταθμού Ταύρου μέχρι την έξοδο του Θησείου έχει ολοκληρωθεί η ανακαίνιση και στις δύο γραμμές. Σε αυτό το τμήμα συναντάμε σκυρογραμμή με ξύλινους στρωτήρες, στις περιοχές των αλλαγών τροχιάς, επάνω σε τεχνικά και σε γέφυρες, σκυρογραμμή με ολόσωμους μπετονένιους στρωτήρες τύπου B70, αλλά και σταθερή επιδομή μετά τον

Ταύρο έως την γέφυρα Πουλοπούλου.

Έξοδος Θησείου έως Κάτω Πατήσια, περίπου έως την Χ.Θ. 13+850, καμμία επέμβαση στην επιδομή της γραμμής δεν έχει γίνει. Από Κάτω Πατήσια και αμέσως μετά την προσωρινή διαγώνιο, ξεκινά η σταθερή επιδομή η οποία φτάνει μέχρι μετά τον σταθμό του Αγ. Ελευθερίου. Συνεχίζεται το ανακαινισμένο τμήμα μέχρι τον σταθμό Άνω Πατήσια, με σκυρογραμμή. Τόσο σε αυτόν τον σταθμό όσο και στο Μαρούσι η αποβάθρα προς Κηφισιά δεν είναι αυτή την περίοδο σε χρήση από το επιβατικό κοινό. Από Άνω Πατήσια έως Νέα Ιωνία εκτελούνται εργασίες στην γραμμή ανόδου.

Το τμήμα μεταξύ Νέας Ιωνίας και σταθμού Ειρήνης, ήταν αυτό που έκλεισε εξ ολοκλήρου από τις 25/7/2009 έως το τέλος Αυγούστου (31/8), και κατασκευάστηκε η σταθερή επιδομή και στις δύο γραμμές. Σε κάποια τμήματα, κλειστές καμπύλες και είσοδο του σταθμού Ειρήνης έχει στρωθεί σκυρογραμμή είτε με ξύλινους, είτε με στρωτήρες από σκυρόδεμα.

Το τμήμα από Νερατζιώτισσα έως Κηφισιά είναι το μέτωπο στο οποίο οι εργασίες προχωρούν με πιο γοργούς ρυθμούς, ενώ μεταξύ Φαλήρου και Μοσχάτου δεν έχουν εκτελεσθεί εργασίες, εκτός από την αποξήλωση της γραμμής καθόδου.

Καθ' όλη τη διάρκεια του έργου, έως σήμερα, είναι πολλά τα Σαββατοκύριακα όπου τμήματα της γραμμής αποκόπτονται πλήρως. Σε αυτές τις περιπτώσεις δρομολογούνται λεωφορειακές γραμμές παράλληλα με τους σταθμούς του ΗΣΑΠ για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Είναι σαφές ότι οι χρόνοι διαδρομής των λεωφορείων σε καμμία περίπτωση δεν μπορούν να συγκριθούν με αυτούς του ηλεκτρικού.

Γραμμή Ικονίου

Κείμενο & Φωτογραφίες: Μιχάλης Αναστασάκης

Στη γραμμή αυτή έχει αρχίσει πλέον η κατασκευή των δύο σημαντικών γεφυρών, της γέφυρας Δαφνίου και της γέφυρας της Κατολίσθησης.

Η γέφυρα Δαφνίου είναι σε καμπύλη ακτίνας 450 μ. και θα έχει 3 μεσόβραθα μορφής διπλής λεπίδας. Τα βράθρα αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του Νοεμβρίου. Ο φορέας θα κατασκευαστεί με προβολοδόμηση. Για το τμήμα του φορέα πάνω από την Ε.Ο. θα κατασκευαστεί προστατευτικό ικρίωμα για να αποφευχθεί ο κίνδυνος να πέσουν αντικείμενα επί της Εθνικής οδού και των διερχομένων οχημάτων.

Στη σήραγγα Δαφνίου έχει ξεκινήσει η τοποθέτηση των Η/Μ (φωτισμός κλπ).

Πριν τον σταθμό Άνω Πατήσια, εργασίες κατασκευής του υποστρώματος στην γραμμή καθόδου. Φωτογραφία Γρηγόρης Καραθανάσης.



Η γέφυρα της "Κατολίσθησης", αποτελείται από μεταλλικό φορέα με μικρά ανοίγματα και ένα μεγάλο μεταλλικό τοξωτό άνοιγμα πάνω από την κατολισθαίνουσα περιοχή. Είναι ο μόνος τρόπος να κατασκευαστεί, καθότι η κατασκευή από μπετόν, (λόγω βάρους), θα χρειαζόταν ενδιάμεσο βάρθρο μέσα στην κατολίσθηση. Το τόξο κατασκευάζεται σε προσωρινά υποστυλώματα και θα ολισθήσει στην τελική του θέση.



Γέφυρα Κατολισθησης στην γραμμή Ικονίου.
Φωτογραφία Μιχάλης Αναστασάκης.

Επίσης εργασίες βρίσκονται σε εξέλιξη και στο cut & cover στο σημείο τομής της σιδηροδρομικής χάραξης με τη Λεωφόρο NATO κοντά στα Άνω Λιόσια.

Το πρόβλημα που παραμένει είναι η μη συνέχιση των εργασιών πάνω από τον Σκαρμαγκά λόγω της απαγόρευσης χρήσης εκρηκτικών αλλά και εντός της ζώνης του Λιμένος Ικονίου, καθότι ο ΟΛΠ απαιτεί να δει τη γραμμή στρωμένη μέχρι το χώρο του πριν επιτρέψει την είσοδο συνεργείων!

GSMR

Κείμενο & Φωτογραφίες: Κωνσταντίνος Χρονάκης

Το σύστημα κινητών ραδιοεπικοινωνιών GSM-R είναι μέρος ERTMS (ETCS + GSM-R) και πρόκειται για ένα δίκτυο κινητής τηλεφωνίας αποκλειστικής χρήσης του σιδηροδρόμου. Η σύμβαση της ΕΡΓΟΣΕ υλοποιείται από την SIEMENS και μέσω αυτής θα δημιουργηθεί δίκτυο GSM-R από το Κιάτο - Προμαχώνα. Οι δυνατότητες του συστήματος GSM-R είναι πάρα πολλές,

Φαίνεται η διεπαφή μηχανοδηγού (οθόνη χειρισμών) του συστήματος GSM-R.
Φωτογραφία Κωνσταντίνος Χρονάκης.



ενδεικτικά:

Επικοινωνία Εδάφους αμαξοστοιχίας (μεταξύ ελεγκτή κυκλοφορίας και μηχανοδηγού)

Επικοινωνία μεταξύ αμαξοστοιχιών

Επικοινωνία κατά την διενέργεια ελιγμών

Επικοινωνία συνεργείων συντήρησης

Επικοινωνία σε σταθμούς και αμαξοστάσια

Επισημαίνεται ότι η κάλυψη του δικτύου θα είναι πλήρης κατά μήκος του δικτύου ακόμη και εντός των σιδηροδρομικών περιοχών όπου σήμερα δεν καλύπτονται πλήρως από τα υφιστάμενα ραδιοτηλέφωνα.

Πλην του βασικού τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, εγκαθίσταται εξοπλισμός σε τρένα και σταθμούς. Σε πρώτη φάση εξοπλίζονται οι εξής τύποι κινητηρίων μονάδων: Adtranx (έχει σχεδόν ολοκληρωθεί η εγκατάσταση στις μονάδες) AEG/LEW, MLW (450&500). Το υπόλοιπο τροχαίο υλικό θα εξοπλιστεί μέσω προσεχούς σύμβασης.

Επιπλέον στους σταθμούς, εγκαθίσταται κατάλληλη σταθερή συσκευή GSM-R για τις επικοινωνίες του σταθμάρχη. Τέτοιες συσκευές θα εγκατασταθούν σε πρώτη φάση σε κύριους σταθμούς του δικτύου καθώς και στα ΚΕΚ. Επιπλέον θα δοθούν ειδικά κινητά τηλέφωνα στο προσωπικό αμαξοστοιχιών και ελιγμών.

Επεκτάσεις Μετρό Θεσσαλονίκης

Το έργο της κατασκευής της πρώτης επέκτασης του Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά δημοπρατήθηκε με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. Γιώργου Σουφλιά στις 6 Μαΐου 2009. Εκτός από την κατασκευή των 5 σύγχρονων σταθμών προβλέπεται και η κατασκευή Σταθμού Μετεπιβίβασης και χώρου στάθμευσης 1.000 ΙΧ οχημάτων στον τερματικό σταθμό της Μίκρας. Για την επέκταση της Γραμμής προς Καλαμαριά έχει εξασφαλισθεί χρηματοδότηση ύψους 400.000.000 Ευρω από το Δ' ΚΠΣ.

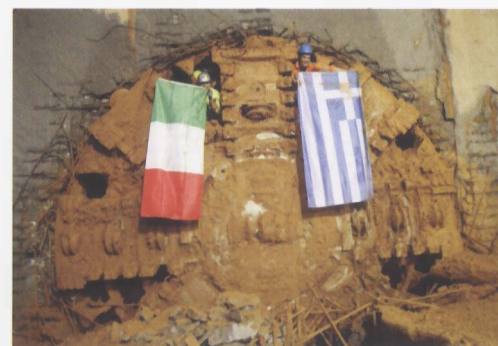
Σε εξέλιξη βρίσκονται και οι τοπογραφικές, γεωλογικές και γεωτεχνικές έρευνες και μελέτες και για την επέκταση προς Σταυρούπολη.

Στόχος του ΥΠΕΧΩΔΕ και της Αττικό Μετρό είναι η δημοπράτηση και κατασκευή των επεκτάσεων να πραγματοποιείται παράλληλα με την κατασκευή του βασικού έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης, και οι πρώτες επεκτάσεις του δικτύου να ολοκληρωθούν σε μικρό χρονικό διάστημα από την λειτουργία της Βασικής Γραμμής του Μετρό.

Στην β' φάση των επεκτάσεων του Μετρό της Θεσσαλονίκης, ύστερα από τις σχετικές έρευνες της Αττικό Μετρό ΑΕ, θα ενταχθούν και άλλες περιοχές της πόλης (π.χ. προς Αεροδρόμιο και Κορδελιό) προκειμένου σταδιακά να δημιουργηθεί ένα πλήρες δίκτυο Μετρό στη Θεσσαλονίκη που θα εξυπηρετεί ολόένα και περισσότερους κατοίκους.



Από την άφιξη του μετροπόντικα στη διασάυρωση Συντριβάνι
Κείμενο/Φωτογραφίες: Αττικό Μετρό.



1η ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009

**ΜΙΑ ΜΑΥΡΗ ΗΜΕΡΑ
ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.**

**Η ημέρα που καταργήθηκαν στο σύνολο τους
πλήθος δρομολογίων και οδηγεί τον σιδηρόδρομο
στην Ελλάδα προς την πλήρη απαξίωση του.**

**Απαιτούμε την άμεση επαναφορά,
όλων των δρομολογίων που καταργήθηκαν
και ακόμα την αύξηση τους εκεί που για χρόνια
ήταν απαραίτητα και τον πλήρη εξορθολογισμό τους.**

ΑΙΔΩΣ ΑΡΓΕΙΟΙ

Ξεκίνησε στις 1η Αυγούστου, το καινούργιο-απαράδεκτο - πρόγραμμα κυκλοφορίας επιβατικών αμαξοστοιχιών του ΟΣΕ. Πρόκειται για το μεγαλύτερο κόψιμο δρομολογίων στα τελευταία 30 τουλάχιστον χρόνια κυκλοφορίας του σιδηρόδρομου, που έχει ως αποτέλεσμα τόσο την αύξηση του κομίστρου, όσο -κυρίως- την σιδηροδρομική αποκοπή πολλών περιοχών της Ελλάδας με την Αθήνα, αλλά και μεταξύ τους. Η περικοπή αυτή, δεν είναι παρά μέρος του περιφημου σχεδίου ανασυγκρότησης του ΟΣΕ, που επινοήθηκε πριν ένα χρόνο από δύο διαδοχικούς υπουργούς Μεταφορών και μαγειρεύτηκε από αλληπάλληλα πρόσωπα που συμμετείχαν στα Δ.Σ. της "ΤΡΕΝΟΣΕ Α.Ε" ή του ΟΣΕ. Ο περιορισμός, μάλιστα, των δρομολογίων ονομάστηκε "συμπύκνωση", όρος της έμπνευσης του τελευταίου, πριν τις εκλογές, Υπουργού ΜΕ, που ανέλαβε να σώσει τον κατατλαιπωρημένο ΟΣΕ, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν οι, επίσης, κατατλαιπωρημένες σιδηροδρομικές μεταφορές, σε μια (αυτή και αν είναι!!!) κατατλαιπωρημένη χώρα...

Ανασυγκρότηση, συμπύκνωση κλπ, έννοιες στις οποίες καλείται να δώσει νόημα μια ιδιωτική (βεβαίως!!!) εταιρεία συμβούλων. Και αυτή δεν είναι άλλη από την γνωστή στην Ελλάδα "Price Waterhouse Cooper", η οποία αφού βεβαίως πληρώθηκε αδρά από τα λεφτά του έλληνα φορολογούμενου, κατέθεσε την μελέτη της, που η διοίκηση της "ΤΡΕΝΟΣΕ Α.Ε", με περγαμηνές αποτυχίας στο ενεργητικό της, ανέλαβε ευχαρίστως να υλοποιήσει...Εύκολο το εγχείρημα "...Πονάει δόντι, κόψε κεφάλι...". Καμαρώστε λοιπόν.

Το πρώτο δρομολόγιο της ημέρας, από την Αθήνα για τον Πύργο Ηλείας αναχωρεί πλέον στις 06.06 και το τελευταίο της ημέρας στις 08.06 το πρωί (!!!) Μέχρι σήμερα τα δρομολόγια ήταν 5. Το μοναδικό δρομολόγιο από την Αθήνα για την Καλαμάτα ξεκινά, επίσης, στις 06.06. Μέχρι σήμερα τα δρομολόγια ήταν 5. Τα 2 και μοναδικά δρομολόγια από την Καλαμάτα προς την Πάτρα ξεκινούν στις 16.32 και στις 17.39, έτσι ώστε η μία αμαξοστοιχία να κυνηγά την άλλη (!!!). Από τον Πύργο προς την Αθήνα, υπάρχουν πλέον 2 μόνον δρομολόγια: το πρώτο στις 14.44 και το δεύτερο στις 18.44. Αυτό φτάνει στην πρωτεύουσα της χώρας ακριβώς μετά τη λήξη της κυκλοφορίας του ΜΕΤΡΟ(!!!). Λέτε να τόκαναν επίτηδες? Υπενθυμίζουμε ότι όλα τα δρομολόγια που κυκλοφορούσαν μεταξύ Πάτρας και Καλαμάτας (που είναι και το πιο θιγόμενο τμήμα της Πελοποννήσου), είχαν πολύ μεγάλη τοπική κίνηση κιθώς εξυπηρετούσαν τοπικές ανάγκες σε μια περιοχή που δεν διαθέτει άλλες συγκοινωνίες. Τώρα, η γραμμή μένει με 5 μόνο δρομολόγια από 9 που είχε μέχρι πρόσφατα.

Και συνεχίζουμε... Η γραμμή της Αρχαίας Ολυμπίας, κοιτίδας των Ολυμπιακών Αγώνων και του πολιτισμού, χώρος που επισκέπτονται χιλιάδες τουρίστες από τα πέρατα της γης, τους καλοκαιρινούς μήνες διατηρεί μεν τα 5 δρομολόγια της, αλλά από την 1/10 έως την 31/5 μένει με 2 μόνον δρομολόγια. Το τελευταίο, μάλιστα, δρομολόγιο από τον Πύργο αναχωρεί στις 11.35(!!!). Χρειάστηκε να περάσουν 2 ολόκληροι μήνες για

να αντιληφθούν οι υπεύθυνοι την "πατάτα" τους και να επαναφέρουν τα δρομολόγια στην "θερινή" τους συχνότητα. Ωραίος στρατηγικός σχεδιασμός (!!!). Και μια και είμαστε στην ίδια περιοχή, τι θα γίνει επί τέλους με την συγκοινωνιακή σύνδεση του Κατακώλου, στο οποίο προσεγγίζουν καθημερινά μεγάλα κρουαζιερόπλοια αποβιβάζοντας χιλιάδες τουρίστες, πολλοί από τους οποίους θα ήθελαν να χρησιμοποιούν το τραίνο για την μετάβαση τους στην Αρχαία Ολυμπία? Αντί λοιπόν να αυξηθούν τα δρομολόγια αυτά, παραμένουν ως έχουν, ενώ, τους χειμερινούς μήνες, περιορίζονται σε 2 ώστε να μην εξυπηρετούνται ούτε οι μόνιμοι κάτοικοι αυτών των περιοχών.

Πρόσφατα, άνοιξε (επι τέλους μετά από 5 χρόνια!!!) η ανακαινισθείσα γραμμή Κορίνθου-Τριπόλεως και Ναυπλίου. Εδώ υπάρχουν 3 ζεύγη δρομολογίων για την Τρίπολη και 4 για το Ναύπλιο. Οι χρόνοι δρομολογίου όμως παραμένουν, στην καλύτερη περίπτωση, όπως είχαν πριν την ανακαίνιση (!!!), ανακαίνιση που έγινε με τα πλέον σύγχρονα υλικά και τεχνογνωσία για να πηγαίνουν τα τραίνα γρηγορότερα. Ε και λοιπόν? Επισημαίνουμε ότι το τελευταίο δρομολόγιο από την Αρκαδική πρωτεύουσα για την Αθήνα αναχωρεί στις 15.11 ενώ το πρώτο από την Αθήνα στις 09.06. Τέλος, ο περίφημος οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοπτού - Καλαβρύτων, παραμένει με 3 δρομολόγια τις καθημερινές και 2 έκτακτα / περιοδικά τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες. Και τούτο, παρά το ότι και εδώ η γραμμή ανακαινίσθηκε πλήρως, ενώ οι νέοι υπερσύγχρονοι συρμοί, που κυκλοφορούν ήδη θα επέτρεπαν την δρομολόγηση, τουλάχιστον για τους θερινούς μήνες, 5 δρομολογίων καθημερινά.

Αλλά ούτε και το δίκτυο κανονικού εύρους γλίτωσε... Με την περίφημη "συμπύκνωση" των δρομολογίων, η "ΤΡΕΝΟΣΕ Α.Ε" απαξιώνει πλήρως την προσφάτως διαπλατυνθείσα (πολυδάπανο έργο) γραμμή της Δυτικής Θεσσαλίας. Και τούτο, γιατί κατήργησε το απευθείας δρομολόγιο INTERSITY μεταξύ Αθήνας-Καλαμπάκας και ενδιάμεσων προορισμών, (Καρδίτσα και Τρίκαλα), ίσως το πιο αποδοτικό τραίνο της εταιρείας, τραίνο που επιβάρυνε την εταιρεία με ένα μόνο συνοδό, αφού κινούνταν συνδεδεμένο με το INTERSITY του Βόλου, έδινε δηλαδή έσοδα χωρίς έξοδα. Καταργήθηκαν και τα 4 από τα 6 τοπικά τραίνα μεταξύ Παλαιοφαρσάλου και Καλαμπάκας, τραίνα που όχι μόνο εξυπηρετούσαν την τοπική κίνηση, αλλά και τροφοδοτούσαν τις αρτηριακές αμαξοστοιχίες από και προς Αθήνα - Θεσσαλονίκη με κόσμο. Έτσι από τη Δυτική Θεσσαλία προς τη Θεσσαλονίκη υπάρχουν πια μόνο δύο δυνατότητες να ταξιδέψει ο επιβάτης, η μία στις 8 το πρωί και η άλλη στις 18 το απόγευμα. Το δε πρωινό ταξίδι για το Βόλο διαρκεί πια πάνω από 4 (ολογράφως τέσσερις) ώρες. Υπενθυμίζουμε ότι παλιότερα η γραμμή αυτή (ως μετρική και με τις προδιαγραφές του Τρικούπη) εξυπηρετούσε ετησίως 1,5 εκατομμύριο επιβάτες (!!!) Στην προαστιακή γραμμή Λάρισας-Βόλου κυκλοφορούν τώρα 6 ζεύγη αμαξοστοιχιών από τα 16 που είχε μέχρι πρόσφατα. Είναι, βεβαίως, γνωστό ότι ο προαστιακός Λάρισας-Βόλου ήταν σημαντικό κριτήριο για την ανάληψη μέρους των

Μεσογειακών αγώνων του 2013, ενώ, μάλιστα, στον ίδιο φάκελο αναφερόταν ρητά και κατηγορηματικά, ότι θα κατασκευαστούν δύο επιπλέον στάσεις για τη σύνδεση των σταδίων Λάρισας και Βόλου, αλλά και ότη γραμμή Λάρισας - Βόλου θα ηλεκτροκινείται μέχρι την περίοδο των αγώνων. Ψιλά γράμματα.....

Και ας μην ξεχνάμε ότι οι δύο αυτές πόλεις έχουν συνολικό πληθυσμό μισό εκατομμύριο κατοίκους και θα μπορούσαν να απέχουν σιδηροδρομικά μόνο 30 λεπτά της ώρας.

Ίδια κατάσταση και στην Μακεδονία. Η γραμμή Αμυνταίου-Κοζάνης (επίσης προσφάτως ανακαινισθείσα!!!) παραμένει με 1 ζεύγος αμαξοστοιχιών, χωρίς οι "ειδήμονες" να εξετάσουν την πιθανότητα ύπαρξης επιβατικής κίνησης από Κοζάνη και Πτολεμαΐδα προς Φλώρινα και Έδεσσα. Επί πλέον, καταργούνται όλα τα τοπικά δρομολόγια Θεσσαλονίκης-Σερρών και ας είναι ο σιδηρόδρομος η μόνη αξιόπιστη και απ' ευθείας συγκοινωνία της περιοχής Κερκίνης (Κιλκίς - Δοϊράνη - Μουριές - Λιβαδειά Σερρών [Κερκίνη] - Ροδόπολη [Πορτοί] - Βυρώνεια - Ν.Πετρίτσι - Σιδηρόκαστρο). Αλλά, ξαφνικά, οι λόγοι κατάργησης του πρωίνου δρομολογίου από Θεσσαλονίκη προς/από Σέρρες εξέλιπαν μόλις οι αγανακτισμένοι κάτοικοι άρχισαν τις διαμαρτυρίες τους, διαμαρτυρίες που εξαφάνισαν "εν μια νυκτί" τις δήθεν "οικονομικές" δυσχέρειες και τις διαβόητες αναφορές για περικοπή δαπανών κλπ.

Όσο για την (πάντα ξεχασμένη) Θράκη? Σήμερα υπάρχουν μόνον 2 δύο απ' ευθείας δρομολόγια από την Αθήνα προς την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη και 1 ακόμη που θα μπορούσε πάντως, να γίνεται με ανταπόκριση στη Θεσσαλονίκη. Κατά παγκόσμια πρωτοτυπία όμως, στον ΟΣΕ του 2009 δεν ισχύουν ανταποκρίσεις (!!!), για να μην υπάρχουν απαιτήσεις των επιβατών στην περίπτωση που (εξ υπαιτιότητας του οργανισμού) χάσουν το ανταποκρινόμενο τραίνο κι ας είναι το τελευταίο. Επί πλέον, όλες οι αμαξοστοιχίες τερματίζουν πλέον στην Αλεξανδρούπολη η δε συγκοινωνία προς τις ακριτικές περιοχές του Έβρου, Πύθιο, Ορεσιτιάδα, Δίκαια, θα γίνεται πλέον με μετεπιβίβαση και πολύωρη αναμονή. Ευτυχώς και εδώ, μετά τον ξεσηκωμό των τοπικών κοινωνιών, προστέθηκε (ή μάλλον τροποποιήθηκε) το δρομολόγιο 614/613 συνεχίζοντας από/προς Δίκαια με την ίδια σύνθεση, αφού βέβαια και αυτό παραμένει στην Αλεξανδρούπολη για μεγάλο χρονικό διάστημα. Όπως περιέργως, και η γραμμή του Ν. Έβρου ανακαινίστηκε πρόσφατα!!!!

Τα σχόλια δικά σας

Υστερόγραφο και επί του τυπογραφείου.

Μετά από το συμβάν των Τεμπών που δημιούργησε μεγάλα προβλήματα στις χερσαίες μεταφορές, περιμένουμε να δούμε τον σιδηρόδρομο να σηκώνει το βάρος των μεταφορών, ιδιαίτερα μεταξύ Θεσσαλίας και Μακεδονίας. Ακόμα και την αυξημένη επιβατική κίνηση των Εορτών. Η ευκαιρία αυτή δεν πρέπει να πάει χαμένη.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΥΡΜΟΙ ΤΟΥ ΟΔΟΝΤΩΤΟΥ

κείμενα - φωτογραφίες:
Μανώλης Τζεβελεκάκης



Η 1η Ιουλίου 2009 θα μείνει στην ιστορία ως η μέρα όπου το σιδηροδρομικό δίκτυο στενού εύρους (750 mm) από το Διακοφτό μέχρι τα Καλάβρυτα, γνωστό και σαν Οδοντωτός, θα αναβαθμιζόταν με την είσοδο στην εμπορική εκμετάλλευση και επίσημα, της τρίτης γενιάς συρμών στην εκατονταετή και πλέον πορεία του στην ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Ξεκινώντας με ατμήλατη κίνηση στα τέλη του 19ου αιώνα, συγκεκριμένα το 1896, πέρασε στη συνέχεια στην κίνηση ντιζελ με την παραλαβή το 1959 και το 1967 των νέων τότε ντιζελοκίνητων αυτοκινηταμαξών Billard και Decauville αντίστοιχα, και έφτασε πλέον στα τέλη του 20ου αιώνα η ανάγκη για την ανανέωση του τροχαίου υλικού. Οι αυτοκινητάμαξες Billard και Decauville παρότι παρείχαν ακούραστα τις υπηρεσίες τους στον οδοντωτό σιδηρόδρομο για παραπάνω από 30 χρόνια, έφεραν φανερά τα σημάδια της παλαιότητας και της φθοράς με ότι αυτό συνεπάγεται σε αξιοπιστία, ταχύτητα, άνεση, αλλά και αισθητική. Έτσι στα πλαίσια του γενικότερου εκσυγχρονισμού του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας, αποφασίστηκε και η αναβάθμιση του οδοντωτού σιδηρόδρομου τόσο στον τομέα της υποδομής-επιδομής όσο και στον τομέα του τροχαίου υλικού, έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις, να αναδεχθεί ακόμη περισσότερο η ομορφιά του και να αποτελέσει έναν σημαντικό πόλο έλξης για το τουριστικό κοινό.

Ήδη από το 1998 ο ΟΣΕ έκανε τις πρώτες προσπάθειες για την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού, με προκήρυξη διαγωνισμού στον οποίο είχαν δείξει ενδιαφέρον η ελβετική εταιρία SLM και η αγγλική Hunslet Barclay. Η πρώτη προσπάθεια αποδείχτηκε άκαρπη αφού καμία από τις δυο εταιρίες δεν μπόρεσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών του ΟΣΕ. Ακολούθησε δεύτερος διαγωνισμός το 2001, με μοναδικό ενδιαφερόμενο την Stadler που όμως ούτε αυτή είχε αίσιο τέλος με αποτέλεσμα να ακολουθήσει το 2002 η προκήρυξη τρίτου διαγωνισμού που προέβλεπε μια ολοκληρωμένη λύση ανακατασκευής της υποδομής με σκοπό την αύξηση του αξονικού βάρους στους 12 (t) τόνους. Μοναδικός κατασκευαστής που παρουσιάστηκε και πάλι ήταν η Stadler Bussnang AG. Η τελική υπογραφή της σύμβασης έλαβε χώρα την 12η Μαρτίου του 2004 και αφορούσε την κατασκευή τεσσάρων νέων τρίδυμων συρμών συνολικού κόστους 34,8 ελβετικών φράγκων ή 22 εκ. ευρώ.

Η παραγγελία αφορούσε την κατασκευή τεσσάρων τρίδυμων αυτοκινηταμαξών, τύπου BDmh+2Z+4A/12, (η ανάλυση της παραπάνω ονομασίας στον πίνακα 1), που θα έπαιρναν αριθμηση από το 3107 μέχρι το 3110. Η αριθμηση που δόθηκε στα οχήματα κάθε σύνθεσης είναι 310χ-350χ-320χ. Η κατασκευή των αυτοκινηταμαξών έγινε στο εργοστάσιο της STADLER στο Bussnag της Ελβετίας, σύμφωνα με τον ελβετικό κανονισμό περί οδοντωτών σιδηροδρόμων (AB EBV). Οι νέοι συρμοί εξοπλίστηκαν έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των σύγχρονων σιδηροδρομικών



οχημάτων αλλά και να ενσωματώνονται άριστα στο φυσικό περιβάλλον της γραμμής Διακοπτού - Καλαβρύτων, επιτρέποντας στον επιβάτη την δυνατότητα να θαυμάσει τις φυσικές ομορφιές του φαραγγιού. Το αμάξωμα των νέων συρμών είναι κατασκευασμένο από χάλυβα ελαφρού κράματος και συνολικά φτάνει τα 34,90 μέτρα σε μήκος ενώ μπορεί να εγγραφεί σε καμπύλες με ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας τα 30 μέτρα. Κινητήριος δύναμη της αυτοκινητάμαξας, ο 12κύλινδρος diesel κινητήρας, προδιαγραφών Euro2, που βρίσκεται στο μεσαίο μέρος του οχήματος σε ειδικό ηχομονωμένο τμήμα, μιας και το μεσαίο όχημα διαθέτει και θέσεις για 16 επιβάτες. Ο κινητήρας αποδίδει 588 KW, ισχύ ικανή να τροφοδοτήσει μέσω τετραπολικής γεννήτριας εναλλασσόμενου ρεύματος τους 4 ασύγχρονους ηλεκτροκινητήρες που βρίσκονται μοιρασμένοι και στα τρία οχήματα, ώστε να μπορεί να αναπτύσει μέγιστη ταχύτητα σε κανονική πρόσφυση 60χλμ/ώρα και σε οδόντωση ανόδου 25χλμ/ώρα. Επιπλέον οι νέοι συρμοί είναι εφοδιασμένοι με αυτόματα ζεύξη τύπου Scharfenberg και μπορούν να κυκλοφορήσουν σε διπλές συνθέσεις, ανάλογα με τις ανάγκες της επιβατικής κίνησης, με χειρισμό μόνο από μία καμπίνα μηχανοδήγησης. Στους νέους συρμούς συναντάμε 3 διαφορετικούς τύπους φορείων οι οποίοι είναι:

Φέροντα φορεία (ΦΦ)(x2): Τα φορεία αυτά είναι 2 στον αριθμό και βρίσκονται στα άκρα κάθε σύνθεσης. Στον ένα από τους δύο άξονες του φορείου υπάρχει οδοντωτός τροχός που χρησιμεύει μόνο για την πέδη. Κινητήρια φορεία πρόσφυσης (ΚΦΠ)(x2): Τα κινητήρια φορεία πρόσφυσης διαθέτουν το καθένα 2 κινητήριους άξονες. Η κίνηση σε αυτούς μεταδίδεται με την βοήθεια αξόνων καρντάν. Ο κινητήρας είναι τοποθετημένος κατά τον διαμήκη άξονα ανάμεσα στους δύο κινητήριους άξονες.

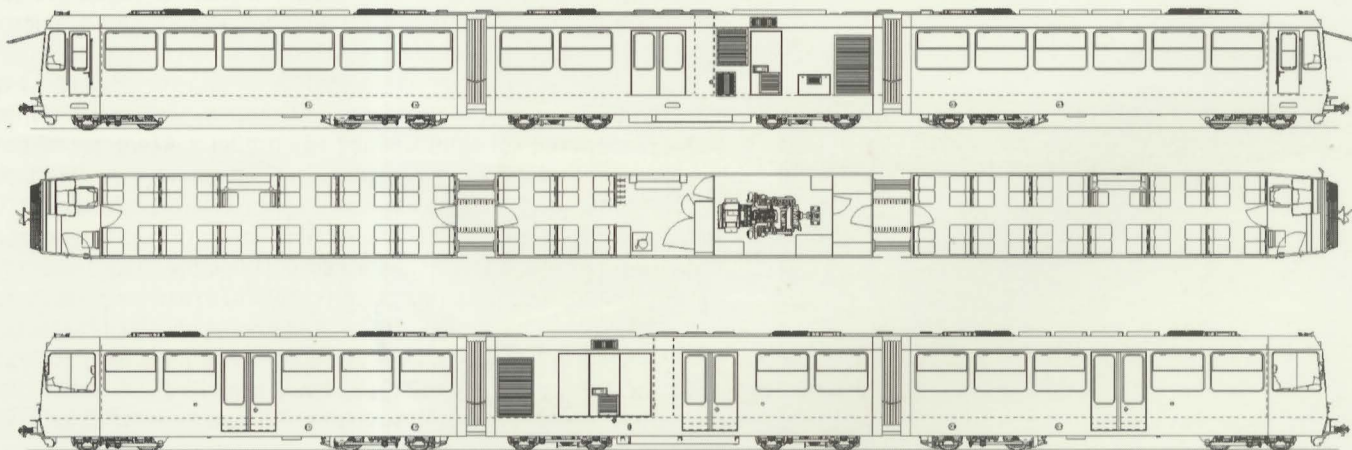


Οδοντωτά κινητήρια φορεία (ΟΚΦ)(x2): Τα φορεία αυτά βρίσκονται στο μεσαίο όχημα της σύνθεσης και καθένα διαθέτει δύο συστήματα αξόνων. Στους άξονες του κάθε φορείου που βρίσκονται προς την πλευρά της κατωφρείας υπάρχουν τοποθετημένοι αξονικοί μηχανισμοί

μετάδοσης οδοντωτής κίνησης "σε αναρτημένη διάταξη". Οι οδοντωτοί τροχοί κινούνται από τον μηχανισμό μετάδοσης κίνησης. Ο κινητήρας του συστήματος οδοντωτής κίνησης είναι τοποθετημένος εγκάρσια στο φορείο και σταθερά βιδωμένος στον μηχανισμό μετάδοσης κίνησης ενώ ανάμεσα τους υπάρχει ένας συμπλέκτης ολίσθησης.

Όλα τα φορεία διαθέτουν πέδη για τους τροχούς πρόσφυσης και για τους οδοντωτούς -όσα έχουν. Κατά την πορεία, στα μη οδοντωτά κομμάτια, τίθενται σε κίνηση μόνο οι 4 άξονες από τους 12 του συρμού με τους οδοντωτούς τροχούς να περιστρέφονται ελεύθερα σε λειτουργία λίπανσης, ενώ στην οδόντωση μπαίνουν σε λειτουργία και οι δύο κινητήριους οδοντωτοί τροχοί. Τα συστήματα πέδης που διαθέτει ο συρμός θα μπορούσαμε να τα διακρίνουμε α) σε αυτά που χρησιμοποιούνται στα τμήματα της απλής πρόσφυσης και β) σε αυτά που χρησιμοποιούνται στην οδόντωση. Για την απλή πρόσφυση έχουμε την πέδη αδράνειας ή αλλιώς την δυναμική πέδη αντίστασης των συστημάτων και την πέδη πρόσφυσης που επιδρά στους 10 από τους 12 τροχούς μέσω τροχοπέδων.

Η πέδηση κατά την οδοντωτή κίνηση χωρίζεται και αυτή σε 2 συστήματα. Στο 1ο σύστημα πέδησης έχουμε συνεργασία της ηλεκτροπνευματικής πέδης του οδοντωτού μηχανισμού μετάδοσης στους άξονες μετάδοσης της οδοντωτής κίνησης, μιας "ταινιοπέδης" στα δύο φέροντα φορεία στα άκρα του συρμού, και της πέδης πρόσφυσης με τροχοπέδα. Η πέδη αυτή είναι ρυθμιζόμενη και ενεργοποιείται είτε με τον μοχλό πέδης όπου διαθέτει 7 σκάλες είτε με τον μοχλό έλξης/πέδησης όπου γίνεται χρήση και της ηλεκτροδυναμικής πέδης και της πνευματικής πέδης ανάλογα με την επιθυμητή τιμή της πέδησης. Το 2ο σύστημα οδοντωτής πέδης αποτελεί την πέδη ασφαλείας σύμφωνα με τις ελβετικές προδιαγραφές και δεν είναι ρυθμιζόμενο. Έχει την μορφή πέδης με αποταμιευτήρα ελατηρίου και αποτελείται από την "ταινιοπέδη" οδοντωτής κίνησης στους δύο κινητήριους οδοντωτούς άξονες και από μια δεύτερη "ταινιοπέδη" οδοντωτής κίνησης στα δύο φέροντα φορεία των βαγονιών στα άκρα της αμαξοστοιχίας. Ο συρμός διαθέτει επίσης και ξεχωριστό κομβίο πέδης ακινητοποίησης τόσο για τα τμήματα απλής πρόσφυσης, όσο και για τα οδοντωτά.





Οι συρμοί διαθέτουν σύστημα χειρισμού και επικοινωνίας μεταξύ οχήματος και οδηγού μέσω διαγνωστικής οθόνης, που βρίσκεται στην τράπεζα μηχανοδήγησης καθώς και 4 θερμοκύκλους αισθητήρες ανίχνευσης πυρκαγιάς στον χώρο του μηχανοστασίου αλλά και στο σύστημα παροχής καυσίμου. Αξίζει επίσης να αναφέρουμε την ύπαρξη μονάδας κλιματισμού για όλο τον συρμό, όπως και στους δύο χώρους μηχανοδήγησης, κάτι που είναι αρκετά σημαντικό, αφού εξασφαλίζει άνετες συνθήκες ταξιδιού ακόμη και για τις πιο ζεστές μέρες του χρόνου, χαρακτηριστικό φαινόμενο των μηνών Ιουλίου και Αυγούστου για την χώρα μας. Στα συστήματα ασφαλείας να προσθέσουμε και την δυνατότητα χρήσης των "παρπρίζ" (μετωπικών υαλοπινάκων) στις δύο μετόπες του συρμού σαν εξόδους διαφυγής σε περίπτωση που είναι αδύνατη η διαφυγή των επιβατών από τις πλαϊνές πόρτες στα πολύ στενά ή απόκρημνα σημεία του φαραγγιού. Συνολικά, με όλα τα παραπάνω, το βάρος των νέων συρμών φτάνει τους 55 τόνους γεγονός που οδήγησε στην αναγκαιότητα ενίσχυσης των τεχνικών έργων (γέφυρες - επιδομή), όπως αναλύεται παρακάτω. Στον πίνακα 2 παρουσιάζονται τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά των νέων συρμών.

Από αισθητικής πλευράς οι νέοι συρμοί, εξωτερικά αλλά και εσωτερικά,

καταφέρνουν να μας εντυπωσιάσουν. Τόσο οι χρωματικές επιλογές όσο και η εσωτερική διαρρύθμιση των χώρων δημιουργούν μια ευχάριστη αίσθηση στον επιβάτη αλλά και στον επισκέπτη-περιπατητή του φαραγγιού. Ο εξωτερικός χρωματισμός αν και σχετικά απλός κρίνεται ιδιαίτερα επιτυχής και ελκυστικός κάνοντας τους νέους συρμούς να ξεχωρίζουν, δημιουργώντας έντονη αντίθεση με τα πράσινα και καφέ χρώματα του περιβάλλοντος. Στο εσωτερικό, το χρώμα που κυριαρχεί είναι το απαλό γαλάζιο που συνδυάζεται με το σκούρο μπλε της ταπετσαρίας των καθισμάτων, κάνοντας τον χώρο επιβατών ιδιαίτερα φωτεινό, που σε συνδυασμό με τα αρκετά μεγάλα παράθυρα, προσφέρει στον επιβάτη ικανοποιητικότερη οπτική και ευχάριστο περιβάλλον για ένα απολαυστικό ταξίδι. Τα καθίσματα αν και σχετικά μικρά λόγω του περιτυπώματος (εξωτερικών διαστάσεων) του συρμού είναι αρκετά άνετα και δεν κουράζουν τον επιβάτη. Συνολικά οι νέοι συρμοί διαθέτουν 104 θέσεις καθημερινων συν 4 ανακλινόμενες θέσεις καθώς και χώρο για αναπηρικό αμαξίδιο στον χώρο του μεσαίου οχήματος. Τα ράφια (εταζέρες) για τις αποσκευές απουσιάζουν και για αυτό τον λόγο έχει προβλεφθεί χώρος στο μεσαίο όχημα, ενώ οι λάτρες των χειμερινών σπορ μπορούν να στηρίξουν το εξοπλισμό τους στις ειδικά διαμορφωμένες θέσεις. Όλες οι θύρες του συρμού καθώς και τα χειριστήρια βρίσκονται από την αριστερή πλευρά του συρμού, με φορά προς τα Καλάβρυτα, όπου δηλαδή είναι κατασκευασμένες και οι αποβάθρες των σταθμών. Εξαιρεση αποτελεί η μία και μοναδική, -από την δεξιά πλευρά (ανεβαίνοντας)-, θύρα που βρίσκεται στο μεσαίο όχημα και παίζει τον ρόλο εξόδου διαφυγής. Όλες οι πόρτες είναι αυτόματες και υπάρχει η δυνατότητα χειρισμού τους, είτε από το μηχανοδηγό, είτε από τους επιβάτες. Παρά την ύπαρξη κλιματισμού, τα παράθυρα του συρμού έχουν την δυνατότητα να κατεβαίνουν, ικανοποιώντας έτσι κάποιους πιο ρομαντικούς ταξιδιώτες. Τελειώνοντας με την περιγραφή του εσωτερικού, να προσθέσουμε στα θετικά την χρήση γυάλινης επιφάνειας για το διαχωρισμό του χώρου επιβατών από τον θάλαμο μηχανοδήγησης, που προσφέρει ακόμη μεγαλύτερο οπτικό πεδίο στον επιβάτη.

Πίνακας 1.

Αποκωδικοποίηση της ονομασίας **BDmh 2Z + 4A/12**

B = Βαγόνια δεύτερης θέσης

D = Χώρος για αποσκευές

m = Κινητήρας εσωτερικής καύσης

h = Οδοντωτοί τροχοί σε συνδυασμό με τους κανονικούς τροχούς

2Z = 2 κινητήριοι οδοντωτοί τροχοί

4 / 12 = 4 κινητήριοι άξονες από τους 12

4A = 4 κινητήριοι άξονες σε απλή πρόσφυση

Σύστημα οδόντωσης

Εκτός όμως από τις καινοτομίες για τα μέχρι τώρα δεδομένα, που φέρουν οι νέοι συρμοί στον εξοπλισμό τους, καινοτομούν και στο σύστημα της οδόντωσης. Μπορεί σαν σύστημα να παραμένει μεν το ίδιο, δηλαδή το Abt, αλλά πλέον οι συρμοί είναι εξοπλισμένοι με συστήματα ώστε να αυτοματοποιούν, να ελέγχουν και να κάνουν πιο εύκολη για τον μηχανοδηγό την διαδικασία της σύμπλεξης και της αποσύμπλεξης στα οδοντωτά τμήματα. Το νέο σύστημα οδόντωσης χρησιμοποιώντας κάποιους αισθητήρες αναλαμβάνει την προειδοποίηση του οδηγού για την είσοδο ή έξοδο στα οδοντωτά τμήματα, την ομαλή λειτουργία των οδοντωτών τροχών ώστε να επιτευχθεί η σωστή σύμπλεξη, αλλά και την διατήρηση της επιτρεπόμενης ταχύτητας τόσο κατά την είσοδο, όσο και εντός των τμημάτων της οδόντωσης. Αναλυτικότερα το σύστημα περιλαμβάνει εξοπλισμό γραμμής (μαγνήτες στο ύψος της σιδηροτροχιάς) και εξοπλισμό συρμού (αισθητήριοι μαγνήτες λήψης), ώστε να αναγνωρίζει τα σημεία εισόδου στις οδοντώσεις και να δίνει τις σωστές εντολές στον μηχανοδηγό. Οι αισθητήρες λήψης βρίσκονται στην δεξιά -κατά την άνοδο- μεριά του συρμού, στο μεσαίο όχημα. Οι μαγνήτες γραμμής για την είσοδο στην οδόντωση, είναι σταθερά τοποθετημένοι εκατέρωθεν σε απόσταση διακοσίων μέτρων από αυτήν, ενώ οι μαγνήτες εξόδου είναι τοποθετημένοι στα 25 μέτρα πριν το τέλος κάθε οδοντωτού τμήματος. Την διαδικασία εισόδου στην οδοντωτή γραμμή θα μπορούσαμε να την χωρίσουμε σε δύο στάδια, σε καθένα από τα οποία έχουμε μια σειρά ενεργειών-διαδικασιών. Αρχικά έχουμε το στάδιο του συγχρονισμού κατά το οποίο ο συρμός διέρχεται από το μαγνήτη εισόδου στην οδόντωση και αυτομάτως εκπέμπεται σήμα στον μηχανοδηγό για αλλαγή κατάστασης λειτουργίας και προσαρμογή της ταχύτητας, στην ταχύτητα εισόδου (9 χλμ/ώρα), ενώ μια φωτεινή ένδειξη εμφανίζεται στο καντράν. Όταν η ταχύτητα του συρμού φτάσει την επιθυμητή τιμή, ταυτόχρονα τίθενται σε λειτουργία τα συστήματα οδοντωτής κίνησης και συγχρονίζονται με την ταχύτητα του συρμού. Ακολουθεί το στάδιο αλλαγής κατάστασης λειτουργίας, κατά την διέλευση του συρμού από τον μαγνήτη που βρίσκεται εντός της οδόντωσης, όπου μετά από ένα ηχητικό σήμα και μια οπτική ένδειξη, ο μηχανοδηγός επιλέγει την κατάσταση λειτουργίας οδοντωτής κίνησης από τον διακόπτη κατεύθυνσης πορείας/συστήματος, ολοκληρώνοντας έτσι την διαδικασία μετάβασης. Ο συρμός πλέον μπορεί να κινηθεί με την ταχύτητα που του επιβάλει το σύστημα για πορεία στην οδόντωση. -(πίνακας 2)-

Σε λειτουργία οδοντωτής κίνησης η κατανομή της έλξης/πέδησης κατανέμεται στα συστήματα οδοντωτής κίνησης και κίνησης πρόσφυσης σε αναλογία 2:1, ενώ αξίζει να αναφέρουμε πως η όλη διαδικασία που περιγράψαμε είναι απολύτως ελεγχόμενη και σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή υπέρβασης της επιτρεπόμενης ταχύτητας, ο συρμός ακινητοποιείται. Η διαδικασία εξόδου από τα οδοντωτά τμήματα είναι αντίστροφη αυτής της εισόδου, με πρώτο στάδιο αυτό της αλλαγής κατάστασης λειτουργίας,

Πίνακας 2.

Κύρια χαρακτηριστικά οδοντωτών συρμών STADLER

Εύρος γραμμής	750mm, Οδόντωση τύπου Abt
Αριθμός οχημάτων	4
Αρίθμηση οχημάτων	3107 - 10 3507 - 10 3207 - 10
Κωδικοποίηση	DBmz 2Z+4A/12
Διάταξη αξόνων	2'B'+2'2'+B'2' Απλή πρόσφυση 2'2'+1'A'+1'A'+2'2' Οδόντωση
Ολικό μήκος	34.950 mm
Μέγιστο πλάτος	2.200 mm
Μέγιστο ύψος	3.100 mm
Βάρος	55 tons
Θέσεις καθήμενων	104
Ανακλινόμενα καθίσματα	4
Υψος δαπέδου	
χαμηλό δάπεδο	850 mm
υψηλό δάπεδο	1200 mm
Πλάτος θύρων	1200 mm
Μεταξόνιο τροχών	
Κινητήριο φορείο πρόσφυσης	1800 mm
Οδοντωτό κινητήριο φορείο	1900 mm
Φέρων Φορείο	1600 mm
Διάμετρος τροχών	675 mm
Δηζελοκινητήρας	MAN, 12/κυλ., 588 kW στις 2100 σ.α.λ., Euro 2
Χωρητικότητα καυσίμου	400 (lt)λίτρα
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας	
Απλή πρόσφυση	30 m
Οδόντωση	50 m
Μέγιστη ισχύς στους τροχούς	4 x 105 kW
Ελκτική δύναμη	
Απλή πρόσφυση	40 kN
Οδόντωση	80 kN
Μέγιστη ταχύτητα	
Απλή πρόσφυση	60 km/h
Ανάβαση με οδόντωση	25 km/h
Κατάβαση με οδόντωση	16.5 km/h
Μέγιστη κλίση	152 τοις χιλιοίς
Διαμήκης αντοχή στην πρόσκρουση	400 kN
Πολλαπλή ζεύξη	μέχρι 2 συνθέσεις
Ενταξη στην κυκλοφορία	Ιούλιος 2009





αλλά με δεύτερο στάδιο τον συμπληρωματικό έλεγχο κατά την διέλευση από τον μαγνήτη εκτός οδόντωσης που επαναφέρει τα συστήματα οδόντωσης σε λειτουργία λίπανσης, όπου και περιστρέφονται με περίπου 40 περιστροφές ανά λεπτό.

Εκτός όμως από την αλλαγή στα συστήματα του συρμού έχει αλλάξει και ο εξοπλισμός της οδόντωσης επί της γραμμής.

Τοποθετήθηκαν ερμάρια με κατάλληλο εξοπλισμό για τον έλεγχο της πίεσης των λαδιών των αμορτισέρ, που έχουν οι συσκευές εισόδου-εξόδου 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, 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.

Η όλη διαδικασία μπορεί στην περιγραφή της να φαίνεται αρκετά πολύπλοκη, είναι όμως εντελώς αθόρυβη και εξασφαλίζει απόλυτη άνεση για τον επιβάτη.

Από το εργοστάσιο στην εμπορική χρήση

Από την στιγμή που η πρώτη σύνθεση βγήκε από το εργοστάσιο μέχρι την ημέρα που θα μπορούσε και επίσημα να ξεκινήσει η εμπορική εκμετάλλευση των νέων συρμών, πέρασαν περισσότερα από δυο χρόνια, αρκετά για να γραφτούν και να ακουστούν διάφορα σχόλια για το νέο τροχαίο υλικό, άλλες φόρες θετικά, αλλά συχνότερα αρνητικά. Ο πρώτος ολοκληρωμένος συρμός βγήκε από το εργοστάσιο τον Ιανουάριο του 2007 και ξεκίνησε τις δοκιμές στην Oechslebahn της Γερμανίας, ώστε να πάρει το πιστοποιητικό από την κρατική υπηρεσία μεταφορών της Ελβετίας (BAV). Οι δοκιμές στην Γερμανία κράτησαν μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου και στις 2 Μαρτίου ο συρμός παρουσιάστηκε στον τύπο. Το ταξίδι τους για την Ελλάδα ξεκίνησε στις 13 Μαρτίου από το Warthausen, πάνω σε νταλικές και στις 19 Μαρτίου 2007 η σύνθεση 3107/3507/3207 έφτασε νωρίς το πρωί στο Διακοπτό όπου και εντροχιάστηκε. Ακολούθησε

η σύνθεση 3108/3208, στις 16 Απριλίου, ενώ το μεσαίο όχημα 3508 έφτασε στο Διακοπτό στις 27 Απριλίου. Ακολούθησε η παραλαβή της μονάδας 3109 και τέλος τις 3110. Για να μπορούν όμως οι νέοι συρμοί να κυκλοφορήσουν στην γραμμή των Καλαβρύτων έπρεπε πρώτα να ανακαινιστεί η επιδομή έτσι ώστε να αυξηθεί το αξονικό της βάρος. Και ναι μεν η ανακαίνιση των τμημάτων χωρίς οδόντωση είχε ολοκληρωθεί από το 2006, αλλά η ανακαίνιση των οδοντωτών τμημάτων την περίοδο που ήρθαν οι νέοι συρμοί δεν είχε ακόμη ξεκινήσει.

Επιπρόσθετα αναγκαία ήταν η ενίσχυση των μεταλλικών γεφυρών καθώς και εργασίες εντός ορισμένων σπράγγων. Η ανάγκη αύξησης του αξονικού βάρους, οδήγησε αναπόφευκτα στην αντικατάσταση των υπάρχουσων σιδηροτροχιών με νέες βαρύτερου τύπου, ίδιου τύπου με αυτές που χρησιμοποιούνται στο μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου, βάρους 31,6



χλγ/μ, που όμως είχαν μεγαλύτερο ύψος στο προφίλ τους από τις υπάρχουσες. Και αν αυτό δεν αποτελέσει πρόβλημα για τα απλά κομμάτια, στα κομμάτια της οδόντωσης η διάφορα ύψους μεταξύ οδόντωσης και σιδηροτροχιάς δεν επέτρεπε την σωστή εμπλοκή των οδοντωτών τροχών, δημιουργώντας πρόβλημα στην κυκλοφορία. Έπρεπε λοιπόν να κατασκευαστούν νέοι στρωτήρες για τα οδοντωτά τμήματα που θα εξασφάλιζαν την υπερύψωση της οδόντωσης και την σωστή διαφορά ύψους που αναφέρθηκε. Όλες οι παραπάνω εργασίες στις σήραγγες και οι ενισχύσεις των γεφυρών, καθώς και η ανακατασκευή της επιδομής στα οδοντωτά τμήματα ξεκίνησε στις 18 Μαΐου 2007 οπότε και σταμάτησε εντελώς για μια ακόμη φορά η κυκλοφορία του οδοντωτού. Επιπλέον καθυστερήσεις στην κατασκευή του έργου προκλήθηκαν και από τις πυρκαγιές το καλοκαίρι του 2007 -όπου καταστράφηκε υλικό των εργολάβων- αλλά και από τις συνέπειες της φωτιάς, όπως κατολισθήσεις φερτών υλικών και βράχων που δυσχέραναν το έργο των συνεργείων. Οι εργασίες ενίσχυσης των γεφυρών εξελίχθηκαν χωρίς προβλήματα και ήταν οι πρώτες που ολοκληρώθηκαν, με επόμενες τις εργασίες ανακατασκευής της οροφής μιας σήραγγας όπου είχε καταστραφεί από τις πυρκαγιές. Με την αποπεράτωση των εργασιών στα τμήματα της οδόντωσης η γραμμή δόθηκε ξανά στην κυκλοφορία για τους παλιούς συρμούς, ενώ οι νέοι συρμοί άρχισαν τις δοκιμές τους στις αρχές Φεβρουαρίου έως το χιλιόμετρο 9+100, κοντά στο σταθμό Τρικλιά, συμπεριλαμβάνοντας δηλαδή και την πρώτη οδόντωση. Στις 6 Μαΐου 2009 ο συρμός 3509, παρουσία στελεχών του ΟΣΕ, τοπικών αρχόντων και πολλών φίλων του Οδοντωτού, ήταν ο πρώτος που έφτασε -στα πλαίσια των δοκιμών- στα Καλάβρυτα, γεγονός που έφερε χαμόγελα ικανοποίησης σε όλους, ιθύνοντες και μη. Σχεδόν ταυτόχρονα με τις δοκιμές ξεκίνησαν και οι εργασίες ανάπλασης του μηχανοστασίου Διακοπτού όπου προέβλεπαν την επέκταση του λάκκου επιθεώρησης συρμών ώστε να μπορεί να δεχθεί έναν ολόκληρο νέο συρμό, τον εξοπλισμό του με φωτισμό, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και αέρα, και επιπλέον πλακόστρωση, προσθήκες στεγάστρων για την προστασία των συρμών καθώς και την κατασκευή νέων βιομηχανικού τύπου δαπέδων. Η γενικότερη ανάπλαση του περιβάλλοντα χώρου περιλαμβάνει την διαμόρφωση του χώρου με βιομηχανικό και σταμπωτό δάπεδο, την κατασκευή δικτύου απορροής υδάτων, κατάλληλη κλίση για την πλύση των συρμών, την τοποθέτηση γρύλων για την ανύψωση βαγονιών και την κατασκευή ηλεκτρομηχανολογικού δικτύου για μελλοντική χρήση. Επίσης έγινε περίφραξη χώρου φύλαξης συρμών σε μια από τις μόρτες έξω από το μηχανοστάσιο αφού και με την άφιξη των νέων συρμών, το τωρινό μηχανοστάσιο αποδεικνύεται σχετικά στενάχωρο. Οι εργασίες στον χώρο του μηχανοστασίου ολοκληρώθηκαν στα τέλη Ιουνίου 2009, λίγο πριν την επίσημη παράδοση στην κυκλοφορία του νέου τροχαίου υλικού. Ο χώρος του μηχανοστασίου δείχνει πλέον πιο καθαρός και φιλικός ενώ την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, μελετές για μια δεύτερη φάση έργων που περιλαμβάνει την ολοκλήρωση των εργασιών περιβάλλοντα χώρο και στο υπόλοιπο τμήμα του μηχανοστασίου, την εγκατάσταση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού (φωτισμό, κάμερες ασφαλείας και γενική ανακαλωδίαση) και την συντήρηση της κεραμωτής στέγης, βρίσκεται σε εξέλιξη.

Όλα αυτά τα πολύ σημαντικά έργα καθιστούν το μηχανοστάσιο Διακοπτού ένα από τα πιο ενεργά αυτή την στιγμή στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ενώ αξίζει να σημειώσουμε πως τίποτα δεν θα είχε γίνει πραγματικότητα, χωρίς την συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού του μηχανοστασίου αλλά και των διευθύνσεων Υποδομής και Έλεγχος του ΟΣΕ.

Με την επιτυχή ολοκλήρωση των δοκιμών, ξεκίνησε η εκπαίδευση μηχανοδηγών και προσωπικού/τεχνιτών στους νέους συρμούς παρουσία τεχνικών της Stadler καθ' όλη την περίοδο των δοκιμών. Η μέρα της επίσημης πρώτης δρομολόγησης, ορίστηκε η 1η Ιουλίου 2009 και μετά την ολοκλήρωση των δοκιμών και επίσημη παραλαβή από τον ΟΣΕ η σύνθεση 3510 ήταν η πρώτη που δόθηκε προς εμπορική εκμετάλλευση. Οι υπόλοιπες 3 μονάδες ολοκλήρωσαν τις δοκιμές τους μέσα στον Ιούλιο και παραδόθηκαν σταδιακά στην κυκλοφορία κλείνοντας και επίσημα αυτό το μεγάλο κεφάλαιο, ξεκινώντας μια νέα σελίδα στην ιστορία του σιδηροδρομικού δικτύου Διακοπτού - Καλαβρύτων.

Κλείνοντας, είναι φανερό πως όλο αυτό που εμείς περιγράψαμε μέσα σε λίγες σελίδες κράτησε πάνω από μια δεκαετία, στην διάρκεια της οποίας ακούστηκαν πολλά για το όλο έργο, για τη μη συμβατότητα των νέων συρμών, για την δυσκολία διέλευσης τους από σήραγγες και στενά σημεία, για παραγγελίες χωρίς προγραμματισμό. Λόγια που κατά



κύριο λόγο εξυπηρετούσαν συμφέροντα κοινωνικοπολιτικά, παρά τον ίδιο τον σιδηρόδρομο. Το σύνολο του έργου όμως εν τέλη, είναι πλέον απτή πραγματικότητα και ο μόνος δρόμος, είναι αυτός της προόδου. Δίνεται στην πολιτεία, στον ΟΣΕ, και στους τοπικούς παράγοντες μια ευκαιρία για ανάπτυξη της περιοχής αυτής που έχει πολλά ακόμη να προσφέρει. Αρκεί να ξεφύγουμε επιτέλους από λογικές που εξυπηρετούν τα συμφέροντα των λίγων και να κοιτάξουμε το γενικό όφελος. Η τουριστική αξιοποίηση της γραμμής, με εκδρομικές αμαξοστοιχίες με την χρήση ατμήλατων συρμών καθώς και των ντιζελοκίνητων Billard και Decauville, η πύκνωση και ο εξορθολογισμός των δρομολογίων του οδοντωτού ώστε να πετυχαίνονται ανταποκρίσεις με τα αρτηριακά δρομολόγια στο Διακοπτό, η ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική αναλόγως της κίνησης και πολλά άλλα είναι ζητήματα που ΟΣΕ και τοπική κοινωνία πρέπει να συζητήσουν σοβαρά και να πάρουν δυναμικές αποφάσεις που θα είναι προς όφελος όλων, από τον απλό ταξιδιώτη μέχρι τον τελευταίο πολίτη της περιοχής. Εμείς, σαν φίλοι του σιδηροδρόμου, μπορούμε μόνο να αισιοδοξούμε για την θετική εξέλιξη των πραγμάτων και η "Σιδηροτροχιά" να εύχεται καλά ταξίδια στους νέους συρμούς, γεμάτα πάντα με κόσμο.

Βιβλιογραφία:

Σιδηροτροχια Τευχος 31
Stadler Bussnag AG leaflet

Θερμές ευχαριστίες στο προσωπικό του ΟΣΕ από το μηχανοστάσιο Διακοπτού για την φιλοξενία και πληροφορίες που μου παρείχαν καθώς και στους Καραθανάση Γρηγόρη και Μανουσαρίδου Βασιλική για την γενικότερη βοήθεια τους.

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο: Παρόν και Μέλλον

κείμενα - επεξεργασία: Γιώργος Χανδρινός
φωτογραφίες: Λευτέρης Παπαδημητρίου

Με αφορμή την 30η επέτειο από την ίδρυση του, η "Σ" παρουσιάζει το παρόν αφιέρωμα στο Μουσείο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων του ΟΣΕ. Στο πρώτο μέρος θα μάθουμε την προϊστορία και την ιστορία του Μουσείου και θα ξεναγηθούμε στους χώρους και τα εκθέματα του. Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζουμε τις προτάσεις του ΣΦΣ για το μέλλον, την αναβάθμιση και την ανάδειξη του Μουσείου. Το μικρό αυτό πόνημα αφιερώνεται από καρδιάς σε όλους εκείνους που πίστεψαν σε ένα τέτοιο μουσείο και το δημιούργησαν, αλλά και σε εκείνους που σήμερα εργάζονται αθόρυβα, αλλά με σοβαρότητα, για την μετεξέλιξη του. Είναι όλοι

αυτοί, οι επώνυμοι και ανώνυμοι, που μας δίνουν μια νότα αισιοδοξίας και μάλιστα στην εποχή του ατομικισμού, της αρπαχτής και του "ωχαδερφισμού". Είναι αυτοί οι άνθρωποι που με εναισθησίες και οράματα ξοδεύουν τον χρόνο και τον κόπο τους για το καλό του συνόλου και όχι για να "φτιαχτούν", σύμφωνα με την νέο-νεοελληνική έκφραση, άνθρωποι που προσφέρουν κοινωνικά χωρίς κάποιο όφελος και που αδιαφορούν αν κάποιοι, δυστυχώς οι πολλοί, συχνά τους χαρακτηρίζουν ως "κοροΐδα" ή αιθεροβάμονες, αφού τους ενδιαφέρει περισσότερο η γνώμη των "καλών κ' αγαθών" και "τα δύσκολα και τ' ανεκτίμητα εύγε", όπως λέει ο Καβάφης.

Προϊστορία - Ιστορία

Η προϊστορία του Σιδηροδρομικού Μουσείου (εφεξής ΣΜ) αρχίζει κάποια μέρα του 1973, όταν ο νεοπροσληφθείς ως διοικητικός υπάλληλος του ΟΣΕ Γιώργος Νικάκης συνάντησε τον Χριστόδουλο Χριστοδούλου, Υπαρχιμηχανικό τότε του ΟΣΕ και συνάδελφο του στην Δνση Έλξης. Τότε, πρωτόκουσε το όραμα του Χριστοδούλου για την δημιουργία και στην Ελλάδα ενός μουσείου που θα στέγαζε την ιστορία όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς της χώρας. Δυστυχώς, η ιδέα του αυτή δεν έγινε αποδεκτή από την τότε ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, στο οποίο ο Χριστοδούλος είχε ήδη αποταναθεί. Τότε ο Νικάκης πρότεινε να επικεντρωθούν τις προσπάθειές τους στην δημιουργία ενός μουσείου αποκλειστικά και μόνο για τα μέσα σταθερής τροχιάς και κυρίως για τον σιδηρόδρομο,

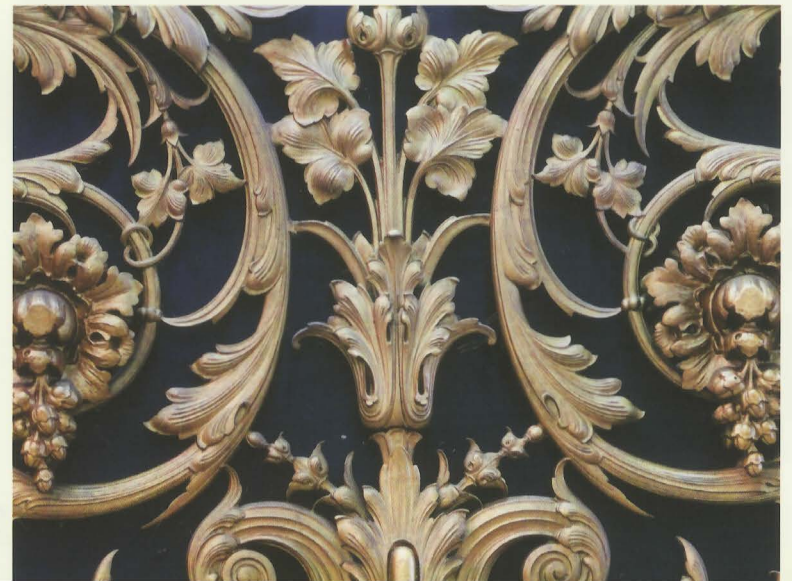
αφού κάτι τέτοιο θα ήταν ευκολότερο να υλοποιηθεί από τον ίδιο τον ΟΣΕ. Η ιδέα αυτή άρεσε στον Χριστοδούλου και έτσι οι δύο οραματιστές, άρχισαν να ψάχνουν για τον κατάλληλο χώρο, πριν ακόμα εξασφαλίσουν την έγκριση της δημιουργίας του μουσείου, ξοδεύοντας ατελείωτες ώρες από τον ελεύθερο τους χρόνο στην προσπάθεια αυτή.

Τελικά επέλεξαν, ως πλέον κατάλληλο για τον σκοπό αυτό, τον χώρο που και σήμερα βρίσκεται το ΣΜ, στην οδό Σιώκου 4, χώρος που το μεν ισόγειο χρησιμοποιούνταν ως αποθήκη μικροϋλικών και ελαστικών αυτοκινήτων του ΟΣΕ, το δε διώροφο κτίσμα ως χώρος μαθητείας, αλλά και υπνωτήριο των σιδηροδρομικών που έρχονταν για μαθητεία από την επαρχία. Παλαιότερα, ο χώρος αυτός είχε άλλη χρήση, αφού εδώ στεγαζόνταν το δρεζινοστάσιο των πάλα

Βαγόνι - καπιιστήριο του σουλτάνου Αβδούλ Αζίζ, λάφυρο του Ελληνικού Στρατού κατά τον 1ο Βαλκανικό Πόλεμο



Λεπτομέρεια από τα αραβουργήματα που κοσμούν το βαγόνι - καπιιστήριο του σουλτάνου Αβδούλ Αζίζ





Τριαξονική 2-6-0 Z 7505 "ΕΡΥΜΑΝΘΟΣ" είναι κατασκευή της γαλλικής SACM (1893)

ποτέ ΣΠΑΠ, την περιστρεφόμενη πλάκα του οποίου μπορούμε να διακρίνουμε ακόμα και σήμερα, κάτω από την ασφάλτο της οδού Σιώκου. Σ' αυτό το σημείο άλλωστε υπήρχε, προπολεμικά και ένας σταθμός των ΣΠΑΠ με το όνομα "Μύλοι Αθηνών". Ένας από τους λόγους που επελέγη τελικά ο χώρος αυτός ήταν ότι ο ΟΣΕ δεν τον θεωρούσε πλέον ιδιαίτερα απαραίτητο για τις ανάγκες του και, μάλλον, επρόκειτο να εγκαταλειφθεί. Έτσι, το ελπίσιμο βήμα ήταν να πεισθεί η τότε ηγεσία του ΟΣΕ να παραχωρήσει τον χώρο για την ίδρυση του ΣΜ. Μετά από πολλές προσπάθειες το αίτημα έγινε τελικά δεκτό, ίσως διότι οι αρμόδιοι πίστεψαν ότι έτσι θα απαλλαγούν από τις συνεχείς οχλήσεις των δύο "τρελλών", όπως τους θεωρούσαν αρκετοί από τους συναδέλφους τους. Στην τελική απόφαση για την παραχώρηση του χώρου, ουσιαστική ήταν η συμβολή του τότε Διοικητή του ΟΣΕ, του αείμνηστου Ιωάννη Λάμπρου, ο οποίος, σιδηροδρομόφιλος και ο ίδιος, κατάλαβε την σπουδαιότητα του εγχειρήματος.

Υπενθυμίζουμε ότι μετά το τέλος της ατμοκίνησης (αρχές της δεκαετίας του '70), δεκάδες ατμάμαξες, άλλο τροχαίο υλικό και πλήθος σχετικών αντικειμένων παραπλίστηκαν και εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους και, έτσι, άρχισε ο μεγάλος αγώνας, για την επιλογή και περισυλλογή των αναγκαίων εκθεμάτων και η μεταφορά τους στον χώρο του μουσείου. Αυτό γινόταν κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες, αφού η διοίκηση του ΟΣΕ δεν παρείχε τίποτα παραπάνω από μια ηθική βοήθεια και αυτή υπό τον όρο να μη προκαλείται καμιά δυσκολία στην ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών του. Αλλωστε, όχι μόνο δεν αποσπάστηκε προσωπικό για το υπό δημιουργία μουσείο, αλλά, επιπλέον, οι δύο πρωτοπόροι εργαζόνταν για τον σκοπό μόνον στις ώρες που δεν είχαν υπηρεσία, όλες δε οι

μετακινήσεις τους γίνονταν με δικά τους μέσα και δικές τους δαπάνες. Ακόμα και τις προθήκες των εκθεμάτων που παραγγέλθηκαν αργότερα, τις μετέφεραν με τα δικά τους αυτοκίνητα. Ευτυχώς που ο Χριστοδούλου, εκμεταλλευόμενος προσωπικές του γνωριμίες και το κύρος του σαν καταξιωμένου μηχανικού, κατάφερε να του παραχωρηθεί από τον ΟΣΕ ένα φορτηγό αυτοκίνητο για να μεταφερθεί, ότι υπήρχε στον χώρο αυτό και να αποθηκευθεί στις εγκαταστάσεις της Αμαλίας, εκεί δηλαδή που βρίσκεται σήμερα το ΣΚΑ. Με προσωπικές του επίσης παρεμβάσεις, το Μηχανοστάσιο Πατρών επισκεύασε το τροχαίο υλικό της μετρικής γραμμής που υπάρχει σήμερα στο ΣΜ, ενώ η επιβατάμαξα του οδοντωτού αποκαταστάθηκε στο ΚΕΠ και η ατμάμαξα της κανονικής γραμμής στο Μηχανοστάσιο Λάρισας. Παράλληλα, ο Χριστοδούλου έπεισε τον Δήμο Μεσολογγίου να του παραχωρήσει την μοναδικής αξίας ατμάμαξα των ΣΒΔΕ, που βλέπουμε μεταξύ των εκθεμάτων, η οποία είχε τότε τοποθετηθεί ως στατικό έκθεμα σε κάποια πλατεία της πόλης, αντικαθιστώντας την με μία άλλη που ο ίδιος βρήκε.

Στο μεταξύ, όσο προχωρούσε ο εμπλουτισμός του ΣΜ και αποκαλύπτονταν η σπανιότητα και μοναδικότητα των εκθεμάτων, τόσο η διοίκηση του ΟΣΕ, όσο και αρκετοί συνάδελφοί τους, άρχισαν να παίρνουν πιά σοβαρά τους δύο "τρελλούς", γεγονός που εξομάλωνε πολύ την αποδοχή των αιτημάτων τους. Έτσι, με την βοήθεια του ΤΜΚ τοποθετήθηκε το υφιστάμενο στέγαστρο, εγκρίθηκαν κάποια κονδύλια για τον ελαιοχρωματισμό των κτισμάτων και την διαρρύθμιση των χώρων του μουσείου και παραχωρήθηκαν τα απαιτούμενα μέσα για τη μεταφορά των βαρέων εκθεμάτων. Και πάλι όμως όλα γίνονταν με ευθύνη και πρωτοβουλία των δύο πρωτοπόρων και υπό την διαμόκλειο σπάθη ότι δεν θα συμβεί το



Ποδοκίνητη δραιζίνα, σε στυλ ποδηλάτου

παραμικρό, που θα είχε καθυστερούσε ή θα παρακώλυε την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών κλπ. Αντί δηλαδή να μεριμνήσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΣΕ για την μεταφορά των εκθεμάτων, ήταν υποχρεωμένοι αυτοί οι δύο να σχεδιάζουν την κάθε κίνηση, χωρίς καμία βοήθεια πέραν της χορήγησης των απαραίτητων μέσων. Τότε τοποθετήθηκε στο μουσείο και ο πρώτος υπάλληλος από τον ΟΣΕ, ο Νίκος Απέργης, τεχνίτης - ελαιοχρωματιστής την ειδικότητα, ο οποίος αργότερα παρέμεινε ως υπάλληλος του μουσείου, όταν αυτό άρχισε να λειτουργεί αφού, ο μεν Χριστοδούλου ως διευθυντής, ο δε Νικάκης ως γραμματέας και βοηθός του, απασχολούνταν στο ΣΜ μόνο τις ώρες που δεν είχαν υπηρεσία, ο δε Νικάκης αντικαταστάθηκε αργότερα από τον Νίκο Γιαννόγλου ο οποίος αγάπησε το μουσείο και δέθηκε και αυτός μαζί του.

Χάρη λοιπόν σε αυτούς τους ανθρώπους, στήθηκε το μουσείο που βλέπουμε σήμερα, ένα απόκτημα, τόσο για τον ΟΣΕ, όσο και για την Ελλάδα, μια και το ΣΜ είναι ένα μουσείο μοναδικό του είδους στη χώρα μας και μέλος της "Διεθνούς Ένωσης Μουσείων". Μετά τον Χριστοδούλου, το ΣΜ διοίκησαν διαδοχικά οι, Κώστας Ανδρουλιδάκης, Γιάννης Τσαδάρης, Αστέριος Τσαβδάρης και Γιώργος Νικάκης, σήμερα δε το διευθύνει ο Γιάννης Κατσαρής. Τα εγκαίνια έγιναν τον Ιούνιο του 1979, πριν δηλαδή από 30 χρόνια, με μία λαμπρή τελετή που τίμησε όλη η τότε ηγεσία του ΟΣΕ και πολλοί άλλοι επίσημοι.

Όλοι αυτοί που δημόθησαν το μουσείο, άλλος λιγότερο και άλλος περισσότερο, έβαλαν το πετράδακι τους για να γίνει αυτό που βλέπουμε σήμερα, αλλά χωρίς να μειώνουμε την προσφορά των υπολοίπων θα θέλαμε να σταθούμε ιδιαίτερα στον Γιάννη Τσαδάρη. Οχι τόσο επειδή επί της εποχής του, για πρώτη φορά από την ίδρυση του μουσείου, έγιναν, με χρηματοδότηση του ΟΣΕ, πολλά έργα (η διαρρύθμιση του αύλειου χώρου, η διαμόρφωση και η επίπλωση της αίθουσας πολλαπλών χρήσεων και η γραμμή των 60εκ., πάνω στην οποία κινούνταν ένας βιομηχανικός συρμός κλπ), αλλά, κυρίως, διότι έδωσε μια άλλη διάσταση στο μουσείο, που λίγα μουσεία είχαν στην Αθήνα. Εκμεταλλευόμενος, μάλιστα, την αγάπη των μελών του ΣΦΣ για το ΣΜ, συνδιοργάνωσε μαζί μας ποικίλες εκδηλώσεις, που έφεραν σ' αυτό ανθρώπους των γραμμάτων και των τεχνών και αύξησαν την επισκεψιμότητά του.

Έτσι, εκτός από πολλές τις εκθέσεις ζωγραφικής, οργανώθηκαν και πολλές άλλες εκδηλώσεις που άφησαν εποχή και προβλήθηκαν εκτενώς από τον Τύπο. Αναφέρουμε, ενδεικτικά, το αφιέρωμα έκθεση του ζωγράφου των τραίνων Στέλιο Μαυρομάτη, τον οποίον το έργο παρουσίασε ο επιφανής τεχνοκριτικός Χρυσάνθος Χρήστου, τον εορτασμό για την συμπλήρωση 120 χρόνων από την



Χειροκίνητες δραιζίνες, μέρος του υπηρεσιακού τροχαίου υλικού των σιδηροδρομικών δικτύων

πρωτολειτούργια αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα, που συνδιοργανώθηκε από το μουσείο, τον ΣΦΣ και τον ΟΑΣΑ, αλλά και άλλων σιδηροδρομικών εποτείων. Θα μας μείνει όμως αξέχαστη η εκδήλωση που διοργανώθηκε από το ΣΜ, τον ΣΦΣ και τον Δήμο Αθηναίων (επι Δημαρχίας Δημήτρη Αβραμόπουλου), για την προώθηση του οράματος του Αντώνη Τρίτση για κατασκευή και λειτουργία τραμ στην Αθήνα, όραμα που προωθούσε τότε ο Δήμος Αθηναίων.

Το τελευταίο διάστημα ο ΟΣΕ χρηματοδότησε την επισκενή και την ανάδειξη του μουσείου, που είχε ταλαιπωρηθεί και από τον σεισμό του 1999, και χάρη στην αγάπη των εργαζομένων σ' αυτό το ΣΜ εξακολουθεί δίνει σήμερα μία ωραία εντύπωση στους επισκέπτες του, ιδιαίτερα δε στους μαθητές των σχολείων. Όμως, δυστυχώς, καμία εκδήλωση σαν αυτές που προαναφέραμε δεν έγινε τα τελευταία χρόνια. Ελπίζουμε ότι σύντομα θα επαναληφθούν τέτοιες εκδηλώσεις και ότι η γιορτή που διοργανώθηκε τον περασμένο Ιούνιο, από τον ΟΣΕ και τον ΣΦΣ, για την επέτειο των 30 χρόνων λειτουργίας του, θα αποτελέσει την αφετηρία για μια νέα απογείωση του ΣΜ.

Και ας μην ξεχνάμε, τέλος, ότι το Μουσείο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων έπαιξε έναν ιδιαίτερο ρόλο και στην ίδρυση του συλλόγου μας. Όπως το φως έλκει τα έντομα, έτσι και η ίδρυση και λειτουργία του μουσείου προσέλκυσε τους πρώτους σιδηροδρομοφίλους και τους έφερε σε επαφή μεταξύ τους, με αποτέλεσμα σύντομα να αποφασισθεί η συνένωσή τους σε έναν φορέα, τον ΣΦΣ, που έκτοτε φιλοξενείται στους χώρους του ΣΜ.



Υπηρεσιακά τηλέφωνα με μανιτό

Σύντομη Περιήγηση

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο εκτείνεται, σήμερα, σε έκταση 1200τ.μ. και δέχεται πολλούς επισκέπτες, ιδιαίτερα μαθητές σχολείων, που έρχονται για να περιηγηθούν τους χώρους του και να θαυμάσουν τα σπάνια εκθέματα. Με μια επίσκεψη σας στο ΣΜ:

- Θα κάνετε μία ρομαντική περιήγηση στην πολύχρονη και σημαντική ιστορία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων και Τροchioδρόμων, μέσα από σπάνιες φωτογραφίες και χάρτες, πολύτιμα αυθεντικά εκθέματα και ενδιαφέροντα μηχανολογικά και αρχιτεκτονικά σχέδια.
- Θα δείτε την "ΤΥΡΙΝΘΑ" την παλαιότερη διασωθείσα ατμάμαξα στην Ελλάδα, γερμανικής κατασκευής του 1884.
- Θα θαυμάσετε τα εξαιρετικά αραβουργήματα που κοσμούν το μοναδικής ιστορικής αξίας βεγόνι - καπνιστήριο του σουλτάνου Αβδούλ Αζίζ, λάφυρο του Ελληνικού Στρατού κατά τον 1ο Βαλκανικό Πόλεμο.
- Θα εντυπωσιαστείτε από την πολυτέλεια του βασιλικού οχήματος του Γεωργίου Α', που κατασκευάστηκε στον Πειραιά και συγκέντρωσε το θαυμασμό της Διεθνούς Έκθεσης του Ζαπτείου στα 1888.
- Θα έχετε την ευκαιρία να μελετήσετε από κοντά τον περίπλοκο μηχανισμό μιας οδοντωτής ατμάμαξας που επί 69 συναπτά έτη σκαρφάλωνε υπομονετικά τη γραμμή Διακοφτού - Καλαβρύτων.
- Σας περιμένει το τραμ της Παράλιας του Πειραιά, ο περίφημος "Καουμπόης" της Μελίνας και του "Ποτέ την Κυριακή". Χτυπήστε το καμπανάκι του και ακούστε το νοσταλγικό ήχο μιας ολόκληρης εποχής.
- Θα δείτε μια επίδειξη λειτουργίας του συγκροτήματος της μονοκύλινδρης ατμομηχανής που οδηγούσε τις εργαλειομηχανές στο Μηχανοστάσιο Δράμας.
- Θα βρεθείτε ανάμεσα στα θαυμάσια έπιπλα & σκεύη εποχής που κοσμούσαν το βασιλικό όχημα των ΣΠΑΠ.

- Θα περιεργαστείτε τις "Ντεκοβίλ", αυτές τις μικροκαμωμένες και ευέλικτες ατμάμαξες γραμμής εύρους 600mm που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της παγκόσμιας βιομηχανικής και μεταλλευτικής ιστορίας.
- Θα δείτε τις δρεζίνες, τα χειροκίνητα και ποδοκίνητα υπηρεσιακά οχήματα των σιδηροδρομικών δικτύων.
- Θα παρατηρήσετε τα σιδηροδρομικά σήματα, τους φανούς, τα χειροκίνητα τηλέφωνα, τις τηλεγραφικές συσκευές, τις στολές και τον εξοπλισμό των σιδηροδρομικών στις αρχές του 20ου αιώνα.
- Θα δείτε σε ακριβείς μικρογραφίες μηχανές και βαγόνια που χρησιμοποιεί σήμερα ο ΟΣΕ και θα ενημερωθείτε για την πορεία των έργων εκσυγχρονισμού των Ελληνικών Σιδηροδρόμων.

1. Ο περίβολος

Δύο τροchioδρομικά οχήματα κανονικής γραμμής που αναμένουν αποκατάσταση βρίσκονται στον περίβολο του Σ.Μ.: το Νο. 54 των Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (ΕΗΣ), κατασκευή του βρετανικού οίκου Dick Kerr (1909), είναι ένα διαξονικό κινητήριο χωρητικότητας 40 επιβατών, αντίστοιχο των παλαιών τραμ της Βαρκελώνης. Κυκλοφορούσε στον τροchioδρομο της παράλιας του Πειραιά και έμεινε στην ιστορία με το όνομα "Καουμπόης", λόγω του σκαμπανεβάσματος στο οποίο "υπέβαλε" τους επιβάτες του. Το δεύτερο τροchioδρομικό όχημα είναι το τετραξονικό κινητήριο Νο 76, επίσης των ΕΗΣ, χωρητικότητας 100 επιβατών, κατασκευασμένο από την Officine Meccaniche / CGE στο Μιλάνο (1935). Προέρχεται από τον ηλεκτρικό προαστιακό τροchioδρομο Πειραιά - Περάματος, το γνωστό "τραινάκι του Περάματος", μοναδικό στο είδος του στην Ελλάδα. Πρόσφατα, οι ΗΣΑΠ πρόσφεραν στο Σ.Μ. δύο ακόμη ιστορικά οχήματα: την πυρρωτή ηλεκτράμαξα Νο 59 και την ηλεκτράμαξα Νο 31, που βρίσκονται στο πίσω μέρος του περιβόλου και περιμένουν συντήρηση και αποκατάσταση.



Ατμάμαξα, κατασκευής του γαλλικού εργοστασίου Cail (1899)





Άποψη του αριστερού διαδρομού με κυρίαρχη τη εμπρόσθια λεπτομέρεια ατμάμαξας



Διαξονικό ηλεκτρικό τραμ Νο. 63 των ΕΠΣ

Κοντά στα τραμ, βρίσκονται δύο ατμάμαξες και μία νηζελάμαξα Decauville (γραμμή εύρους 600mm) εκπρόσωποι των βιομηχανικών & μεταλλευτικών σιδηροδρόμων της χώρας μας. Είναι δανεισμένες στο ΣΜ από την Α.Ε. "Επιχειρήσεων Μεταλλευτικών, Βιομηχανικών & Ναυτιλιακών", επιδιώκεται δε η επισκευή τους με σκοπό τη λειτουργία τους σε σιδηρόδρομο αναψυχής στο "Περιβαλλοντικό Πάρκο Τρίτση".

Η διαξονική εφοδιοφόρος ατμάμαξα "ΜΑΙΡΗ", κατασκευή του γερμανικού οίκου Jung (1929), επιστρατεύτηκε από το σιδηρόδρομο των μεταλλείων χρωμίου στην Ερέτρια Θεσσαλίας, για να συνδράμει την επαναλειτουργία του ατμοτροχιόδρομου Βόλου κατά την διάρκεια της Γερμανικής Κατοχής. Από τα μεταλλεία Ερέτριας προέρχονται και οι άλλες δύο μηχανές. Η διαξονική εφοδιοφόρος ατμάμαξα "ΤΣΑΓΚΛΗ" κατασκευή της γερμανικής Orenstein & Koppel (1904), και η διαξονική νηζελάμαξα κατασκευής Deutz (1957), η μοναδική νηζελάμαξα που εκτίθεται στο Σ.Μ. Απούσα, δυστυχώς, είναι η τριαξονική εφοδιοφόρος ατμάμαξα "ΒΑΡΒΑΡΑ", που ακόμη αναμένει αποκατάσταση στο Κ.Ε.Π. Η ιστορική αυτή μηχανή κατασκευάστηκε από τη Decauville το 1917 για λογαριασμό του Γαλλικού Στρατού και υπηρέτησε στο Μακεδονικό μέτωπο του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου. Μετά το τέλος του πολέμου ακολούθησε μια δεύτερη καριέρα στον βιομηχανικό σιδηρόδρομο Ερμιόνης - Ηλιόκαστρον στην Αργολίδα, εκεί όπου το 1985 την ανακάλυψαν παρατηρήμενη μέλη του Σ.Φ.Σ.

2. Ο προθάλαμος

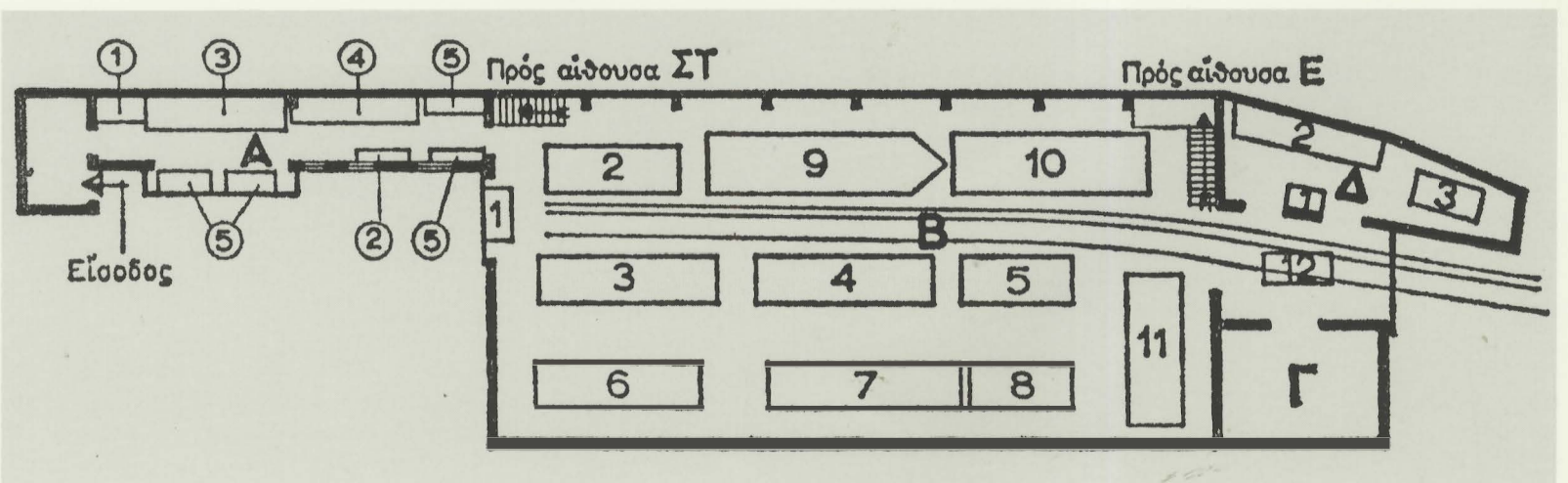
Το μεγαλύτερο μέρος του προθαλάμου είναι αφιερωμένο σε τροχαίο υλικό του ΟΣΕ. Ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να παρατηρήσει από κοντά ακριβείς μικρογραφίες του τροχαίου υλικού που κυκλοφορεί στη χώρα μας. Τα εκτιθέμενα μοντέλα περιλαμβάνουν αυτοκινητάμαξες, νηζελάμαξες πορείας και ελιγμών, επιβατικά και φορτηγά βαγόνια διαφόρων τύπων, μετρικής και κανονικής γραμμής.

Εργοστασιακές φωτογραφίες και σχέδια από το σύγχρονο στόλο του ΟΣΕ βρίσκονται περιμετρικά του χώρου. Με την παράλληλη μελέτη του ιστορικού και σύγχρονου τροχαίου υλικού, ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να κατανοήσει την τεχνολογική εξέλιξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.

Το χώρο του προθαλάμου συμπληρώνουν επίσης:

- Βιβλιοθήκη που φιλοξενεί το ιστορικό & τεχνικό αρχείο του ΣΜ.
- Πλήθος φωτογραφιών από τη μουσειακή επαναλειτουργία ατμήλατων συρμών στο ελληνικό δίκτυο.
- Παλιές καρτ-ποστάλ, γραμματόσημα και ειδικές εκδόσεις ταχυδρομικών φακέλων από διάφορες σιδηροδρομικές ετερείους.

Σακρίφημα με τα κύρια εκθέματα του Σιδηροδρομικού Μουσείου

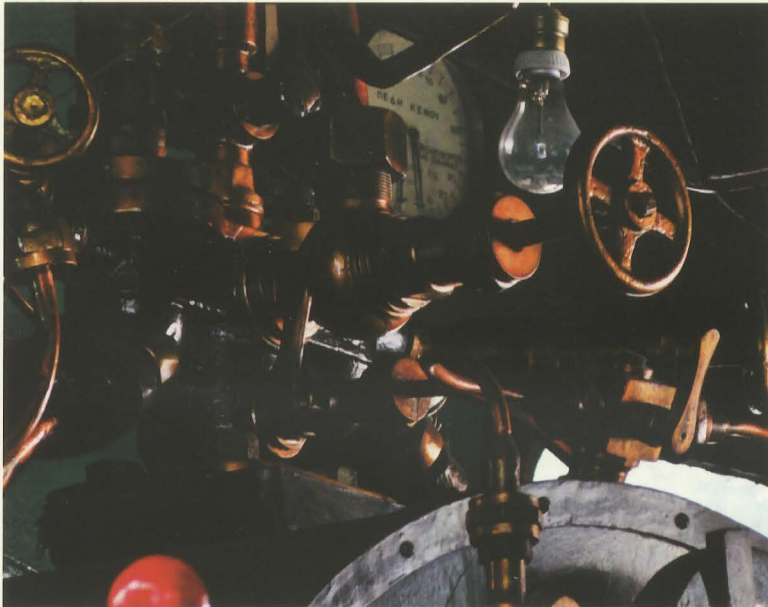


3. Ο διάδρομος

Οι δρεζίνες, μικρές και ελαφρές κατασκευές με στοιχειώδη εξοπλισμό και ευκολία χειρισμού, αποτελούν μέρος του υπηρεσιακού τροχαίου υλικού των σιδηροδρομικών δικτύων και χρησιμοποιούνται, ως επί το πλείστον, στην επιθεώρηση της γραμμής και τη μεταφορά προσωπικού, εργαλείων και υλικών. Οι σημερινές δρεζίνες του ΟΣΕ είναι φυσικά μηχανοκίνητες, οι πρόγονοί τους όμως εξασφάλιζαν την κίνησή τους χάρη στη μυϊκή δύναμη των οδηγών τους. Αντιπροσωπευτικά δείγματα χειροκίνητων και ποδοκίνητων δρεζίνων, σε διάφορους τύπους και για διαφορετικά εύρη γραμμής εκτίθενται εδώ.

Από τους "Σιδηρόδρομους Θεσσαλίας" (ΣΘ), φιλοξενούνται δύο ξύλινες χειροκίνητες δρεζίνες, γραμμής εύρους 1000mm και 600mm αντίστοιχα, μοναδικοί εκπρόσωποι του ιστορικού αυτού δικτύου στο ΣΜ. Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει η χειροκίνητη διθέσια δρεζίνα των ΣΠΑΠ, η οποία διαθέτει τρεις τροχούς και η μετατροπή ενός απλού ποδηλάτου σε στοιχειώδες σιδηροδρομικό μέσο.

Η τοποθέτηση, ανακαίνιση και συντήρηση της σιδηροδρομικής επιδομής γίνεται πλέον με μηχανικά μέσα. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται ειδικά οχήματα-συνεργεία, γνωστά ως "Πλάσσερ" (από την ελβετική κατασκευάστρια εταιρία Plasser & Theurer). Ο επισκέπτης μπορεί να δει φωτογραφικό υλικό από τη χρήση των



Όργανα ελέγχου της λειτουργία των ατμομαξών

λειτουργική διαθεσιμότητα του τροχαίου υλικού. Στους χώρους αυτούς εκτελούνται οι διάφορες εργασίες περιοδικής συντήρησης (λίπανση, καθαρισμός, τεχνικός έλεγχος), γίνεται η τροφοδοσία σε καύσιμα και αναλώσιμα και αντιμετωπίζονται οι τεχνικές βλάβες και φθορές. Αρκετές φορές μάλιστα και αντίθετα από τη συνήθη πρακτική, τα εργοστάσια των διαφόρων σιδηροδρομικών δικτύων κατασκεύασαν και κινητήριες μονάδες. Στη χώρα μας για παράδειγμα, το Κεντρικό Εργοστάσιο των ΣΠΑΠ στη Λεύκα του Πειραιά, κατασκεύασε (1954) την οδοντωτή εφοδιοφόρο ατμάμαξα ΔΚ 5 της γραμμής Διακοφτού - Καλαβρύτων.

Εδώ εκτίθενται επίσης χειροκίνητα και μηχανικά εργαλεία της περιόδου 1880 - 1900 από συγκροτήματα συντήρησης τροχαίου υλικού, σε ενιαίο σύνολο που αποτελεί αναπαράσταση μηχανουργείου της εποχής. Από το Εργοστάσιο του Σιδηροδρόμου Πύργου - Κατακόλου (ΣΠΥΚ) στο Κατάκολο, προέρχονται τα εξής εκθέματα:

- Ποδοκίνητος Τόρνος

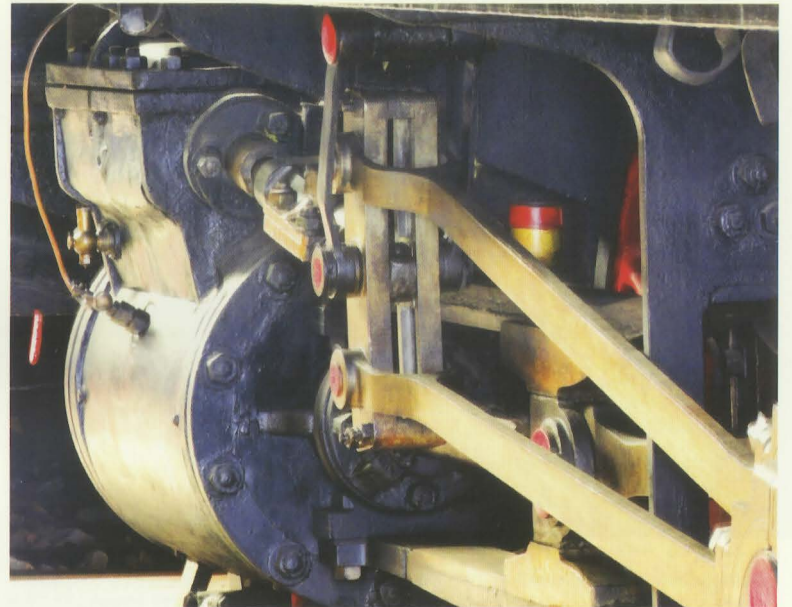
οχημάτων αυτών σε εργασίες οριζοντιογραφικής τακτοποίησης γραμμής, καθαρισμού & γόμωσης έρματος, τοποθέτησης στρωτήρων κ.ά.

Στις προθήκες του διαδρόμου βρίσκονται συγκεντρωμένα διάφορα τοπογραφικά όργανα που χρησιμοποιήθηκαν στην κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου στα τέλη του 19ου αιώνα.

Από τα πιο κοινά δείγματα της αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών στα τέλη του 19ου αιώνα και πρότυπο αρκετών από τους μεταγενέστερους, αποτελεί ο Σ.Σ. Βόλου. Στον διάδρομο, εκτίθεται λεπτομερές σχέδιο των αρχιτεκτονικών κτερισμάτων που κοσμούσαν το κτίριο των επιβατών μέχρι τους σεισμούς του 1955. Για λόγους οικονομίας, οι επισκευές που ακολούθησαν (1955-57) δεν αποκατάστησαν την πρωτότυπη μορφή του κτιρίου. Σήμερα, ύστερα από τη βραβευμένη ανακαίνιση στα μέσα της δεκαετίας του 1980, ο Σ.Σ. Βόλου θεωρείται ένας από τους ωραιότερους στη χώρα.

4. Αίθουσα Α & Α1

Οι ζωτικές εργασίες συντήρησης και επισκευής μηχανών και οχημάτων, γίνονται σε ειδικά εξοπλισμένους χώρους που ονομάζονται Μηχανοστάσια και Εργοστάσια και εγγυώνται τη



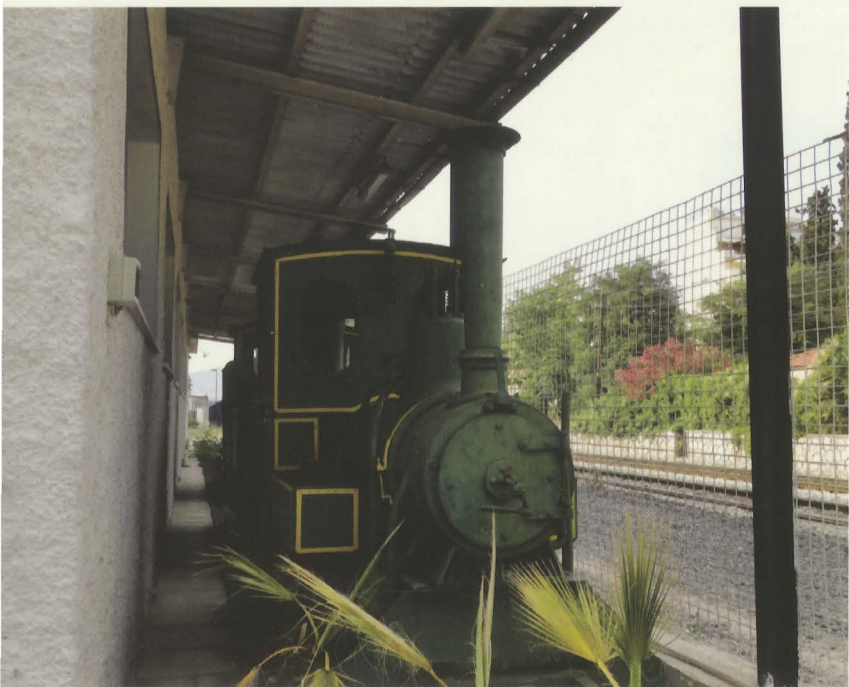
Ο μηχανισμός κίνησης της ατμάμαξας

- Καμινετήριο & Χειροκίνητο Φυσερό
- Άκμων
- Χειροκίνητα Δράπανα
- Ποδοκίνητος Τροχός Λειάνσεως

5. Αίθουσα Β & Β1

Από τα πλέον αξιόλογα εκθέματα της αίθουσας Β, είναι ο σπάνιος σιδηροδρομικός χάρτης της Πελοποννήσου του 1888, χρονιά κατά την οποία το δίκτυο των ΣΠΑΠ είχε ολοκληρωθεί σχεδόν κατά το ήμισυ. Το ενδιαφέρον του χάρτη είναι ότι περιλαμβάνει τις σιδηροδρομικές συνδέσεις που είχαν προταθεί στους ΣΠΑΠ από τη μελέτη Gotteland και δεν πραγματοποιήθηκαν ποτέ, όπως π.χ. η γραμμή Τρίπολης - Σπάρτης- Γυθείου.

Αυθεντικές μετοχές των ετών 1886 - 1899 των ΣΠΑΠ, των ΣΘ και του σιδηροδρόμου Jonction Salonique - Constantinople βρίσκονται αναρτημένες στην αίθουσα. Σε ειδικές προθήκες εκτίθεται ιστορικό έντυπο υλικό, ελληνικό και ξενόγλωσσο, που



Ατμάμαξες και μία νηξελάμαξα Decauville (600mm) στον περίβολο του Μουσείου

περιλαμβάνει Συμβάσεις Σιδηροδρομικών Εταιριών, Κανονισμούς Εκμεταλλεύσεως, φυλλάδια Τιμολογιακής Πολιτικής κ.α.

Από το λιγότερο γνωστό δίκτυο των Τοπικών Σιδηροδρόμων Μακεδονίας (ΤΣΜ), γραμμής εύρους 600mm, φιλοξενείται μία ηλιοτυπία τεχνικού σχεδίου τετραξονικής επιβατάμαξας 1ης & 3ης θέσης, ανακατασκευή γαλλικής στρατιωτικής φορτάμαξας. Η ανώνυμη εταιρία των ΤΣΜ ιδρύθηκε το 1923 με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση ενός στρατιωτικού σιδηροδρόμου που είχε κατασκευαστεί από Γάλλους και Σέρβους στη Μακεδονία του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου. Η εκμετάλλευση, που περιλάμβανε τη γραμμή Σκύδρας - Αριδαίας και τη διακλάδωση Όρμα - Άψαλος συνολικού μήκους 42 km, θα καταργηθεί το 1936 ως οικονομικά ασύμφορη και οι ΤΣΜ θα περάσουν στην ιστορία ως το πλέον βραχύβιο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα.

Στο προσωπικό της Εκμετάλλευσης είναι αφιερωμένη η μεγάλη προθήκη που περιλαμβάνει στολές και πηλίκια σιδηροδρομικών, ωρολόγια, σάλπιγγες, φανούς, σημαίες και κώδωνες, ακυρωτικά εισιτηρίων και χρονολογικές σφραγίδες, όλα αγαπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής εργασίας των πιονιέρων του ελληνικού σιδηροδρόμου. Τη συλλογή συμπληρώνουν ιστορικές φωτογραφίες του προσωπικού του σιδηροδρόμου Πειραιώς - Δεμερλί - Συνόρων (ΠΔΣ) στις αρχές του 20ου αιώνα.

Οι εγκαταστάσεις Τηλεπικοινωνιών & Σηματοδότησης είναι το κλειδί της ασφαλούς κυκλοφορίας των τρένων. Ο σύγχρονος σιδηροδρόμος διαθέτει εξελιγμένα συστήματα τηλεδιοίκησης και η εφαρμογή της ψηφιακής τεχνολογίας και των μικροϋπολογιστών στον έλεγχο των συρμών, επιτρέπει να μιλάμε ακόμα και για "απόλυτη ασφάλεια" στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Οι πρώτες ηλεκτρικές τηλεγραφικές συσκευές, που ικανοποιούσαν τις απαιτήσεις μιας γρήγορης και αξιόπιστης μετάδοσης μηνυμάτων, ήταν εφεύρεση του αμερικανού Μόρς και χρησιμοποιήθηκαν ευρέως στους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Στην αίθουσα Β1 εκτίθενται σε διάφορους τύπους μαζί με χειροκίνητες τηλεφωνικές συσκευές. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι ειδικές παραλλαγές τηλεφωνικών και τηλεγραφικών συσκευών, όπως οι φορητές, που χρησιμοποιούνταν από συννεργεία γραμμής και πληρώματα αμαξοστοιχιών σε περιπτώσεις ανάγκης. Τη συλλογή συμπληρώνουν μονωτήρες, συσσωρευτές και λοιπό ηλεκτρολογικό υλικό από τις εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών.

6. Αίθουσα Τροχαίου Υλικού

Σε κάθε σιδηροδρομικό μουσείο, το ενδιαφέρον του επισκέπτη επικεντρώνεται στην εκτιθέμενη συλλογή μηχανών και οχημάτων. Στην αίθουσα Τροχαίου Υλικού φιλοξενείται ένα μικρό μόνο μέρος από το διασωθέν ιστορικό υλικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, σε τρία διαφορετικά εύρη γραμμής (1435mm, 1000mm και 750mm).

Λόγω του περιορισμένου χώρου, οι εκτιθέμενες ατμάμαξες είναι αποκλειστικά εφοδιοφόρες (φέρουν δηλαδή οι ίδιες τα εφόδια καυσίμου & νερού), γεγονός που καθιστά το ΣΜ, ένα μοναδικό μουσείο των τοπικών σιδηροδρόμων της "παλαιάς Ελλάδας".

Ο πρώτος σιδηροδρόμος στην Ελλάδα, εγκαινιάστηκε το 1869 με την επωνυμία "Σιδηροδρόμος Αθηνών - Πειραιώς" (ΣΑΠ), τμήμα της σημερινής γραμμής των ΗΣΑΠ. Οι πρώτες ατμάμαξες των ΣΑΠ και κατ' επέκταση οι πρώτες ατμάμαξες στην Ελλάδα, κατασκευάστηκαν το 1865 - 1868 στη Βρετανία και δυστυχώς, σώζονται μόνον σε φωτογραφίες. Σε μία από αυτές εικονίζεται στα 1868 η ατμάμαξα "ΟΛΓΑ" στον περίβολο του εργοστασίου κατασκευής της. Ένα χρόνο νωρίτερα, το 1867, η ομώνυμη ρωσίδα πριγκίπισσα γινόταν η δεύτερη βασίλισσα της Ελλάδας.

Από τους πρώτους ιππήλατους τροχιόδρομους (τραμ) που κυκλοφόρησαν στην πρωτεύουσα στις αρχές της δεκαετίας του 1880, εκτίθενται εδώ δύο σπάνιες φωτογραφίες που προέρχονται από ιδιωτική συλλογή. Σημειώνεται πως εκτός από την Αθήνα και τον Πειραιά, τροχιόδρομικές γραμμές λειτούργησαν και στη Θεσσαλονίκη, Βόλο, Πάτρα, Καλαμιάτα και Καρλόβασι Σάμου. Οι "νεότεροι" ηλεκτρικοί τροχιόδρομοι εκπροσωπούνται από τρία κινητήρια οχήματα προερχόμενα από τις γραμμές του Πειραιά και των προαστίων του και παραχωρήθηκαν στο Μουσείο από τους ΗΣΑΠ. Έντυπο ιστορικό υλικό που περιλαμβάνει πλήθος φωτογραφιών και χαρτών από το τροχιόδρομικό δίκτυο Αθήνας και Πειραιά είναι συγκεντρωμένο σε δύο προθήκες. Δυστυχώς, κανένα από τα τραμ της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών (ΗΕΜ) στην Αθήνα, δεν γλύτωσε από την εκποίηση.

Κυριότερα εκθέματα

(η αρίθμηση αντιστοιχεί στο σχέδιο της κάτοψης):

9) Η μεγαλύτερη ατμάμαξα που φιλοξενείται στο ΣΜ και η μοναδική κανονικού εύρους γραμμής, είναι η 2-6-0 Εα 204, κατασκευή του γαλλικού οίκου Batignolles (1903), στο πλαίσιο μιας παραγγελίας

Περίτεχνο ρολόι σταθμού μιας άλλης εποχής



23 μηχανών του ίδιου τύπου που αποτέλεσαν τις πρώτες ατμάμαξες κανονικής εκμετάλλευσης του ΠΔΣ, πρόγονου των ΣΕΚ, και δρομολογήθηκαν ως επί το πλείστον στη γραμμή Πειραιά - Αθήνας - Χαλκίδας. Η συγκεκριμένη, που εκτίθεται εξοπλισμένη με εκχιονιστήρα, τερμάτισε την καριέρα της στις αρχές του 1970 εκτελώντας ελιγμούς στη Λάρισα. Δυστυχώς, στο διάστημα του εκεί παροπλισμού της, άγνωστοι αφαίρεσαν τους κυλίνδρους.

2) Η διαξονική ατμάμαξα 0-4-0 A4 "ΤΙΡΥΝΣ", μετρικού εύρους, είναι κατασκευή του γερμανικού οίκου Krauss & Co. (1884) και αποτέλεσε μία από τις πρώτες ατμάμαξες των ΣΠΑΠ, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν ως επί το πλείστον σαν μηχανές έργων στην κατασκευή του δικτύου. Η συγκεκριμένη σώθηκε ως εκ θαύματος από την εκποίηση, ξεχασμένη επί μισό αιώνα στον περίβολο του Μηχανοστασίου Πατρών. Αποκαταστάθηκε το 1978 και εκτίθεται εδώ ως η παλαιότερη διασωθείσα ατμάμαξα στην Ελλάδα.

4) Η 2-6-0 Gbis 211, ανήκε σε σειρά οκτώ τριαξονικών ατμάμαξών που κατασκεύασε η βελγική Couillet (1890) για λογαριασμό του Σιδηροδρόμου Μύλων - Καλαμών. Μετά την απορρόφηση του τελευταίου από τους ΣΠΑΠ, η σειρά αυτή κυκλοφόρησε σε όλη την Πελοπόννησο.

3) Η τριαξονική 2-6-0 Z 7505 "ΕΡΥΜΑΝΘΟΣ" είναι κατασκευή της γαλλικής SACM (1893). Περισσότερες από 40 τέτοιες ατμάμαξες κατασκευάστηκαν για τους ΣΠΑΠ και τους Σιδηροδρόμους Αττικής (ΣΑ), σε διάφορες παραλλαγές αναφορικά με το είδος και την αποτόνωση του ατμού. Η συγκεκριμένη, κεκορεσμένη ατμού απλής αποτόνωσης, είναι η μοναδική που διασώθηκε από τις 18 του ίδιου τύπου που παρέλαβαν οι ΣΠΑΠ την περίοδο 1890 - 1901.

6) Η νεότερη ατμάμαξα που εκτίθεται στην αίθουσα και η μοναδική με υπερθερμαντήρα, είναι η διαξονική 2-4-0 Bs 151, μία εκ των πέντε που κατασκεύασε η γερμανική Henschel (1912) για λογαριασμό των ΣΠΑΠ. Λόγω του χαμηλού βάρους κατ' άξονα, οι ατμάμαξες αυτές κυκλοφορούσαν κυρίως στις τοπικές γραμμές Πύργου και Κυπαρισσίας. Εξαιτίας της κιβωτοειδούς εμφάνισής τους, οι παλιοί σιδηροδρομικοί τις αποκαλούσαν "Μπαούλα".

8) Πολύτιμο αυθεντικό έκθεμα από τον εγκαινιασθέντα το 1896 και μοναδικό στη χώρα μας οδοντωτό σιδηρόδρομο Διακοφτού - Καλαβρύτων, αποτελεί ένα από τα πρώτα τραίνα του με την ατμάμαξα 0-6-2 ΔΚ 4 και το θερινό ημιανοικτό τετραξονικό όχημα ΔΚ 111 1ης & 3ης θέσης. Ο σιδηρόδρομος Διακοφτού - Καλαβρύτων, εύρους γραμμής 750mm και οδόντωσης τύπου Abt, αποτελεί τη στενότερη οδοντωτή γραμμή στην Ευρώπη. Η εκτιθέμενη ατμάμαξα, κατασκευή του γαλλικού εργοστασίου Cail (1899), αγοράστηκε με χρήματα του Ελληνικού Κράτους κατόπιν συμβατικής του δέσμευσης έναντι των ΣΠΑΠ. Η ατμάμαξα διαθέτει δύο ζεύγη κυλίνδρων απλή αποτόνωσης. Το εσωτερικό οδηγεί τους δύο οδοντωτούς τροχούς και το εξωτερικό τους τρεις συνεξευγμένους άξονες. Αναλόγως των τμημάτων της διαδρομής (οδόντωση ή απλή πρόσφυση) εναλλάσσεται και η παροχή του ατμού στα αντίστοιχα ζεύγη κυλίνδρων. Παραπλεύρως του συρμού είναι αναρτημένο μέρος του αρχαικού φωτογραφικού υλικού της γραμμής.

5) Κατά το μεγαλύτερο διάστημα της ζωής του τοπικού μετρικού δικτύου των "Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος" (ΣΒΔΕ) στο Μεσολόγγι, η κυκλοφορία εξασφαλιζόταν από εφοδιοφόρες ατμάμαξες τριών συνεξευγμένων αξόνων, κατασκευή της βελγικής Couillet (1888). Δύο από αυτές επέζησαν μέχρι τις μέρες μας και η 0-6-0 A5 "ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΝ", εκτίθεται εδώ ως η δεύτερη παλαιότερη ατμάμαξα της συλλογής.

12) Το διαξονικό ηλεκτρικό τραμ Νο. 63 των ΕΗΣ κυκλοφορούσε στον τροχιόδρομο της παραλίας του Πειραιά έως την κατάργησή του το 1960. Το συγκεκριμένο όχημα, χωρητικότητας 40 επιβατών, είναι ιδιοκατασκευή των ΕΗΣ (1938/39) και φέρει εξοπλισμό Siemens. Η ρευματοληψία από τον εναέριο αγωγό συνεχούς ρεύματος τάσεως 600 Volt, επιτυγχάνονταν μέσω του τοξωτού παντογράφου που βρίσκεται στην οροφή του οχήματος.

10) Από τον τομέα της αμαξοποιίας έχουν διατηρηθεί εξαιρετικά ενδιαφέροντα αυθεντικά δείγματα. Ένα εντυπωσιακό κομμάτι της συλλογής οχημάτων, με θαυμάσιο εσωτερικό διάκοσμο και υπερκατασκευή από ακριβό ξύλο καρυδιάς και τίκ, αποτελεί το

τετραξονικό βασιλικό όχημα του Γεωργίου Α'. Η κιβωτός του κατασκευάστηκε εξ' ολοκλήρου στο Εργοστάσιο των ΣΑΠ στον Πειραιά (1888) σε σχέδια του αρχιμηχανικού Simons και ήταν δώρο της εταιρίας για τα 25 χρόνια βασιλείας του Γεωργίου Α'. Παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στη Διεθνή Έκθεση του Ζαπτείου (1888) συγκεντρώνοντας πολλά βλέματα θαυμασμού λόγω της πρωτοφανούς για την Ελλάδα πολυτέλειάς του. Εκτός των άλλων αξίζει να προσεχθούν οι χειροποίητοι βασιλικοί θυρεοί που κοσμούν τα κιβώτια των αξόνων και οι σιδερότυπες παραστάσεις από φύλλο χρυσού στις εξωτερικές πλευρές. Το βασιλικό όχημα, που χρησιμοποιήθηκε για τελευταία φορά το 1936 στην μετακομιδή της σορού του Κωνσταντίνου Α', παραχωρήθηκε δε στο ΣΜ από τους ΗΣΑΠ.

11) Το πλέον ιδιόμορφο έκθεμα του Σ.Μ., είναι το μοναδικής ιστορικής αξίας διαξονικό όχημα - καπνιστήριο, τμήμα του σουλτανικού συρμού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, δώρο στο σουλτάνο Αβδούλ Αζίζ από τη Γαλλίδα αυτοκράτειρα Ευγενία. Το όχημα περιήλθε στην κατοχή του Ελληνικού Στρατού κατά τη διάρκεια του 1ου Βαλκανικού Πολέμου. Ορισμένα από τα υπόλοιπα βαγόνια του σουλτανικού συρμού (υπνωτήριο, σαλόνι, υπασπιστήριο, μαγειρείο) εκτίθενται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο της Βάρνας στη Βουλγαρία.

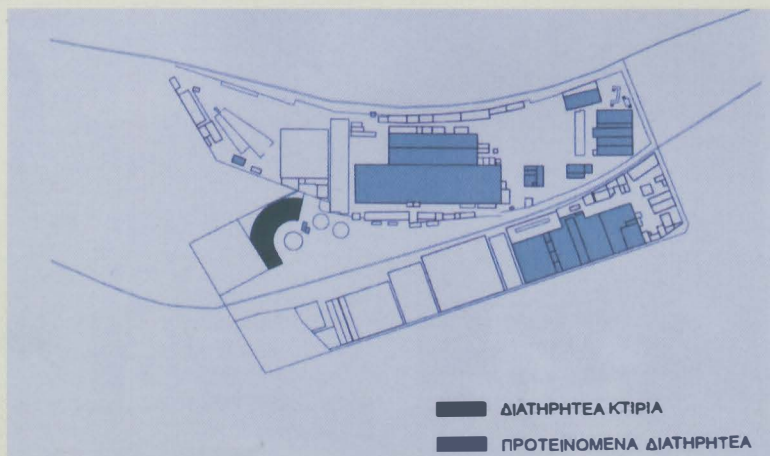
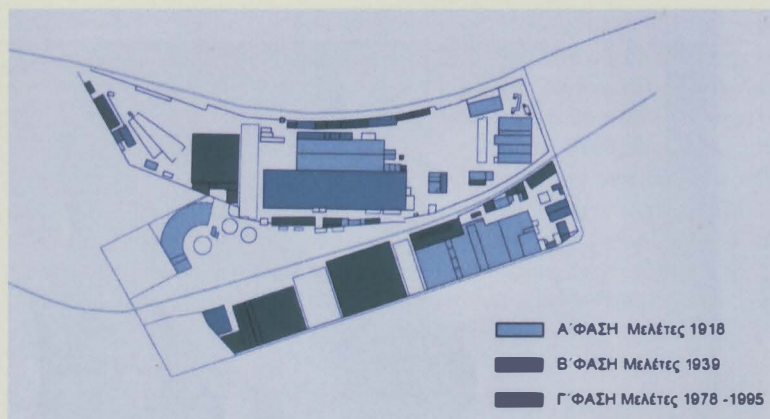


Βασιλικό όχημα, που χρησιμοποιήθηκε για τελευταία φορά το 1936 στην μετακομιδή της σορού του Κωνσταντίνου Α', παραχωρήθηκε δε στο ΣΜ από τους ΗΣΑΠ

Εα 204 ατμάμαξα 2-6-0, κατασκευής του γαλλικού οίκου Batignolles (1903)



Το μέλλον του Σιδηροδρομικού Μουσείου - Οι προτάσεις του Σ.Φ.Σ.



Από τα πρώτα κιόλας χρόνια της λειτουργίας του φάνηκε καθαρά ότι το Σιδηροδρομικό Μουσείο που έστησαν κάποιοι άνθρωποι με τόσο μεράκι, ασφικτιούσε. Τα 1200τ.μ στα οποία αναπτύσσονταν ήταν πολύ λίγα σε σχέση με τις ανάγκες που συνεχώς μεγάλωναν με την σταδιακή αύξηση της επισκεψιμότητας του, αλλά και ελάχιστα για να στεγάσουν τα πολυπληθή σπάνια και αξιολογικά αντικείμενα που συνεχώς ανακάλυπταν πεταμένα οι υπεύθυνοι, χωρίς να συνυπολογίσουμε το τροχαίο υλικό (ατιμιάξιες, βαγόνια κλπ) που επίσης σάπιζε ανά την Ελλάδα. Παράλληλα, το ΣΜ στερείται σύγχρονων υποδομών, όπως π.χ. έλλειψη μηχανοργάνωσης, ανυπαρξία ηλεκτρονικής πρόσβασης στο αρχείο του, ενώ πολλά σπάνια αντικείμενα (π.χ. πινακίδες ατιμιάξιων, μηχανικά εξαρτήματα, φανάρια κλπ) σκουριάζουν αποθηκευμένα χωρίς συντήρηση. Είναι, άλλωστε, γνωστό ότι τα σιδηροδρομικά μουσεία έχουν την ανάγκη μεγάλων χώρων (ανοικτών ή κλειστών) για την στέγαση υπερμεγέθων εκθεμάτων, όπως οι ατιμιάξιες, οι νηξελιάξιες ή ακόμη και ένας ολόκληρος, μικρός σιρμιός.

Με πρωτοβουλία και την ενεργό συμμετοχή μελών του ΣΦΣ, ξεκίνησε (από τα τέλη της δεκαετίας του 80) μια εργώδης προσπάθεια για την εξεύρεση νέου χώρου για την μετεγκατάσταση του μουσείου. Κατ' αρχήν, τα στελέχη του Τομέα Μουσειακού του ΣΦΣ ολοκλήρωσαν την πλήρη καταγραφή και αποτύπωση όλων των σπανίων και μουσειακής αξίας βαγονιών, ατιμιάξιων κλπ παραδίδοντας τον σχετικό φάκελο στον ΟΣΕ, έτσι ώστε το τροχαίο αυτό υλικό να διασωθεί από την εκποίηση για παλιοσίδηρα. Παράλληλα, η ίδια ομάδα του ΣΦΣ, μετά από πλήρη και αναλυτική οικονομοτεχνική πρόταση, κατέληξε ότι ο προσφορότερος χώρος για τον σκοπό αυτό ήταν ο Σ.Σ. Αγ. Αναργύρων, όπου σε οικοπέδο έκτασης 22.700τ.μ θα μπορούσε να ανεγερθεί το νέο σιδηροδρομικό μουσείο με κτήρια συνολικού εμβαδού 14.231 τ.μ. Υπενθυμίζουμε ότι εκείνα τα χρόνια

σχεδιάζονταν ήδη η υλοποίηση εκτεταμένων έργων εκσυγχρονισμού του μετρικού δικτύου κλπ στην περιοχή και, έτσι, μια τέτοια προοπτική φαινόταν ευνοϊκή. Λίγα χρόνια αργότερα, όμως, η Ελλάδα κατόφερε να αναλάβει την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, γεγονός που προκάλεσε τη ριζική αλλαγή των σχεδίων του ΟΣΕ (Προαστιακός, ΣΚΑ κλπ) και έτσι η ιδέα για την παραχώρηση του εν λόγω οικοπέδου εγκαταλείφθηκε.

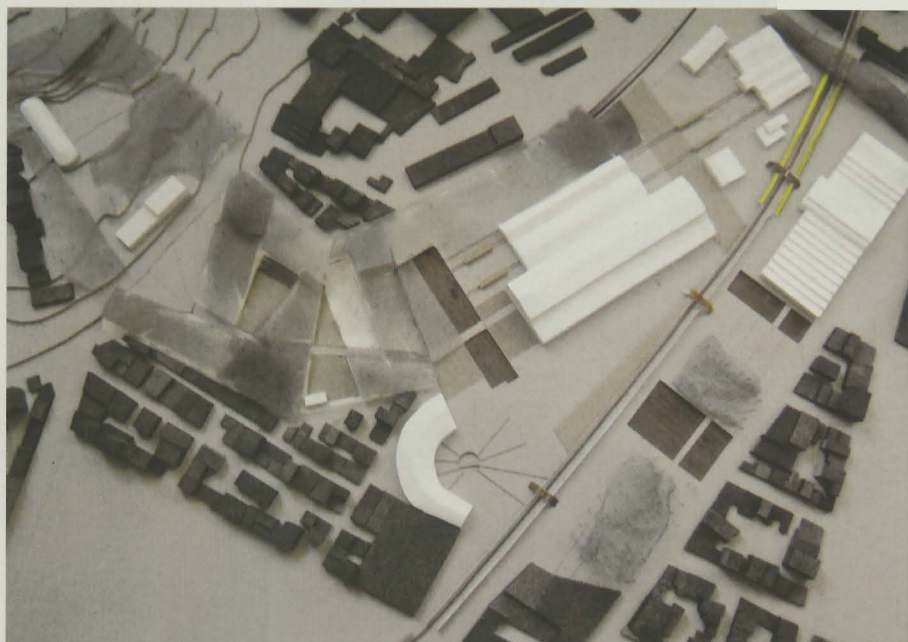
Παρ' όλα αυτά ο ΣΦΣ δεν εγκατέλειψε τον αγώνα για την δημιουργία ενός νέου σύγχρονου σιδηροδρομικού μουσείου. Στα χρόνια που μεσολάβησαν το ΔΣ, πάντα σε συνεργασία με τους υπεύθυνους του ΣΜ, κάθε φορά που άλλαζε ο αρμόδιος Υπουργός ή τα διευθυντικά στελέχη του ΟΣΕ έστειλε πολλές σχετικές επιστολές, χωρίς μέχρι τώρα να έχει λάβει ποτέ ούτε μία, τυπική έστω, απάντηση. Στο μεταξύ, τα έργα εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ σε Αθήνα και Πειραιά προχωρούσαν ραγδαία, αλλάζοντας άρδην το σιδηροδρομικό τοπίο της Αττικής, έργα από τα οποία προέκυψαν (2005) δύο νεότερα δεδομένα για το μέλλον του σιδηροδρομικού μουσείου: πρόκειται για την μετεγκατάσταση του Μηχανοστασίου των (τέως) ΣΠΑΠ στην Καλαμιάτα, οπότε απελευθερώθηκαν όλες οι σχετικές εγκαταστάσεις στα Καμίνια / Λεύκα του Πειραιά και, παράλληλα το οριστικό κλείσιμο του ιστορικού Σ.Σ. Αθηνών (Πελοποννήσου). Το γεγονός αυτό έδωσε νέα ώθηση στις προσπάθειες μετεγκατάστασης του ΣΜ και, μάλιστα, με το χαρακτήρα του επείγοντος, αφού η απαρχή των έργων υπογειοποίησης του σιδηροδρομικού διαδρόμου στην περιοχή της οδού Σιώκου σημαίνει την άμεση μεταφορά του μουσείου από τον χώρο όπου βρίσκεται εδώ και 30 χρόνια.

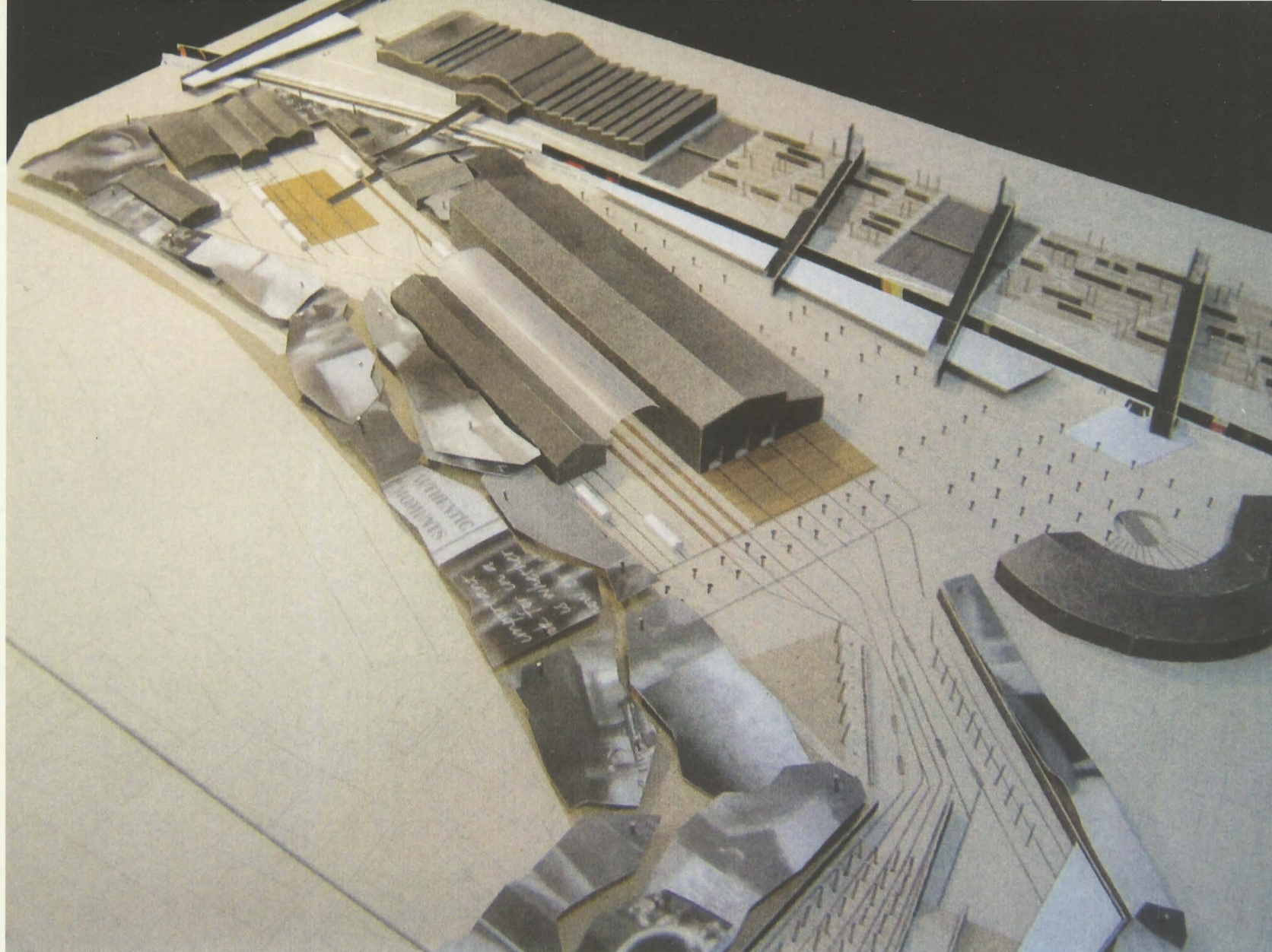
Ταυτόχρονα, όμως, κάποιοι διατύπωσαν την πρόταση το νέο μουσείο να μην είναι αμιγώς σιδηροδρομικό, αλλά μουσείο μέσω μεταφοράς (λεωφορεία κλπ), ενώ προέκυψε και ένα σοβαρό δίλημμα: ποιος ακριβώς είναι ο καταλληλότερος χώρος για την μετεγκατάσταση του σιδηροδρομικού μουσείου? Το περίτεχνο κτήριο του Σ.Σ. Αθηνών (Πελοποννήσου) ή οι εγκαταστάσεις του ΜΠΡ με την ροτόντα και την περιστροφική του πλάκα (έχουν προ πολλού κηρυχθεί ως διατηρητέα από το ΥΠΠΟ) και το ΚΕΠ με τα γύρω κτήρια? Χρειάστηκαν 2-3 χρόνια έντονων συζητήσεων και ανταλλαγής απόψεων, τόσο στον ΣΦΣ, όσο και σε άλλους σχετικούς φορείς και ενδιαφερόμενους, μέχρι που, παρενέβη στο ζήτημα αυτό, ένας κατ' εξοχήν "αρμόδιος" επιστημονικός φορέας ξεκαθαρίζοντας τα πράγματα.

Με πρωτοβουλία του τομέα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, αλλά και του Ελληνικού Τμήματος της "Διεθνούς Οργάνωσης για την Προστασία της Βιομηχανικής Κληρονομιάς" (ΤΙCCHΙ), με το οποίο ο ΣΦΣ συνεργάζεται εδώ και χρόνια, ο χώρος των εργοστασίων κλπ του ΟΣΕ στην Λεύκα, Πειραιά μελετήθηκε διεξοδικά και αποτυπώθηκε πλήρως. Το πρόγραμμα αυτό αποκρυσταλλώθηκε σε ειδική μελέτη-Διπλωματική εργασία (Υπεύθυνοι Καθηγ: Δ. Νικολάου & Ν. Μπελαβίλας, Ομάδα Μελέτης: Μ Ζάρρα και Μ. Οικονομοπούλου-2008) όπου προτείνεται, με ολοκληρωμένα και τεκμηριωμένα επιχειρήματα και ενδιαφέροντα γραφήματα και εικόνες, η μετεγκατάσταση του σιδηροδρομικού μουσείου στην περιοχή αυτή. Επιστημαίνεται ότι, λίγο πριν την κατάθεση της εν λόγω μελέτης, ο "Εμπορικός Σύλλογος Πειραιώς", με επιστολή του προς τον (τότε) Δντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, ζήτησε και αυτός την αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής, με την μεταφορά του σιδηροδρομικού μουσείου στις εκεί εγκαταστάσεις του ΟΣΕ.

Η πρόταση αυτή των ειδικών του ΕΜΠ (καθώς και η παρέμβαση του ΕΣΠ) που βρίσκει απόλυτα σύμφωνο τον ΣΦΣ, στηρίζεται στους εξής κύριους λόγους:

1. Η μετεγκατάσταση (ουσιαστικά όμως η δημιουργία) του ΣΜ στην





Λεύκα είναι απόλυτα συμφέρουσα από οικονομική άποψη. Τοίτο, διότι δεν απαιτείται η δαπανηρή οικοδόμηση νέων κτηριακών εγκαταστάσεων, αλλά μόνον η επισκενή και μετατροπή υπαρχουσών κτηριακών υποδομών. Παράλληλα, επειδή το οικοπέδο και οι κτηριακές εγκαταστάσεις είναι ιδιοκτησία του ΟΣΕ, δεν απαιτείται καμία νέα απαλλοτρίωση, αγορά γης κλπ., ενώ ορισμένες από τις εγκαταστάσεις έχουν ήδη κηρυχθεί, από το ΥΠΠΟ, ως διατηρητέα μνημεία της βιομηχανικής μας κληρονομιάς. Τέλος, εκτιμάται ότι και το κόστος μεταφοράς των εκθεμάτων από το υπάρχον μουσείο της οδού Σιώκου, μέχρις εδώ, θα είναι μηδαμινό για τον ΟΣΕ, αφού η μεταφορά αυτή μπορεί να γίνει σιδηροδρομικώς.

2. Ο υπάρχων χώρος είναι απολύτως επαρκής για ένα νέο και σύγχρονο σιδηροδρομικό μουσείο, που έτσι θα μπορέσει να εμπλουτίσει σημαντικά τα εκθέματα του, να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον και να ξεδιπλώσει τις πολλαπλές δραστηριότητες που απαιτεί η σύγχρονη μουσειολογία. Επιπλέον, ο χώρος διαθέτει όλη την σχετική, κατάλληλη υποδομή (ροτόντα, περιστροφική πλάκα, λάκκοι, γερανοί, εξαρτήματα κλπ), αλλά φέρει και πολύχρονες ιστορικές μνήμες, αφού χρησιμοποιείται από τον σιδηρόδρομο ανελλιπώς εδώ και 120 χρόνια.

3. Με την δημιουργία του σιδηροδρομικού μουσείου εδώ, ολόκληρη η περιοχή της Λεύκας (που είναι σήμερα πολύ υποβαθμισμένη, ρυπογόνος κλπ) αναβαθμίζεται οριστικά και αξιοποιείται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, αποκτώντας έναν νέο ρόλο στον τοπικό και ευρύτερο πολεοδομικό ιστό. Η μελέτη του ΕΜΠ μάλιστα προτείνει συγκεκριμένους τρόπους για την δημιουργία γύρω από το σιδηροδρομικό μουσείο, επαρκών χώρων πρασίνου που τόσο το έχουν ανάγκη οι κάτοικοι της περιοχής και ο Πειραιάς γενικότερα. Έτσι, αυξάνονται κατά πολύ οι δυνατότητες αναμνηχίας του κόσμου, άσχετα εάν επισκέπτονται το ΣΜ ή όχι.

4. Η συγκεκριμένη περιοχή έχει άμεση και εύκολη πρόσβαση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς: υπάρχει εδώ ήδη ο Σ.Σ. Λεύκας (Προαστιακός), λίγο πιο κάτω βρίσκεται ο τερματικός σταθμός Πειραιά των ΗΣΑΠ, το λιμάνι, ενώ υπάρχει και πυκνή λεωφορειακή σύνδεση.

Για τους λόγους αυτούς, ο ΣΦΣ συνηγορεί απόλυτα στην πρόταση του ΕΜΠ για την μετεγκατάσταση του ΣΜ στην περιοχή της Λεύκας και, μάλιστα, το συντομώτερο δυνατόν. Όπως άλλωστε έχουμε επανειλημμένως και

εγγράφως ενημερώσει τον ΟΣΕ, ο σύλλογος μας είναι διατεθειμένος να συμβάλλει -αφιλοκερδώς- με τον πλέον εποικοδομητικό τρόπο στις εργασίες μετεγκατάστασης του μουσείου, όσο και στην εκθεσιακή διαμόρφωση ενός ορθολογικού σχεδιασμού συνδυαζόμενου με την συναφή βιομηχανική αισθητική της περιοχής (Σταθμός ΣΠΑΠ Αθηνών).

Η Ελλάδα έχει το πλεονέκτημα να διαθέτει πολλά και σημαντικά μουσεία, ορισμένα εκ των οποίων είναι μοναδικά. Είναι χρέος μας να ιδρύσουμε και ένα σύγχρονο Εθνικό Σιδηροδρομικό Μουσείο. Τώρα είναι η πλέον κατάλληλη στιγμή για το Υπουργείο Υποδομών, το Υπουργείο Πολιτισμού και τον ΟΣΕ να δώσουν, επί τέλους, το "πράσινο φως", για την υλοποίηση ενός τόσο σημαντικού έργου.

Τα σχέδια είναι από τη μελέτη της ομάδας του ΕΜΠ



Chemin de Fer du Vivarais

κειμενο - φωτογραφίες: Σπύρος Νικολόπουλος



Ταξιδεύοντας από την Τουρνόν έως την Λαμάστρ

Πατρίδα του διάσημου Marc Seguin, εφευρέτη του λέβητα της ατμάμαξας και της κρεμαστής γέφυρας, και των αδελφών Μονγκολφιέ, πρωτοπόρων του αερόστατου, η Ardeche είναι μια ορεινή περιοχή της Γαλλίας στην οποία η πρόσβαση ήταν πάντα δύσκολη. Ο σιδηρόδρομος από την Τουρνόν μέχρι την Lamastre ήταν μια απ' τις πρώτες απόπειρες των σύγχρονων συγκοινωνιών να εισχωρήσουν και να διασχίσουν την περιοχή αυτή.

Πριν από περίπου 120 χρόνια, η "Compagnie des Chemins de Fer Departementaux", μια μικρή περιφερειακή σιδηροδρομική εταιρεία, άρχισε την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου, μετρικού όμως εύρους, έτσι ώστε να χωράει στο ορεινό ανάγλυφο της περιοχής. Το 1891, η γραμμή έφτασε στη Lamastre από δε το 1903 έγινε εφικτή η σύνδεση των ποταμών Ροδανού και Λίγηρα με μια διαδρομή που περνούσε πάνω από τα όρη Boutieres. Η κατασκευή της γραμμής ήταν γεγονός ιστορικής σημασίας για την περιοχή, την οποία βάραινε η κατάρα επικίνδυνων, αναξιόπιστων δρόμων. Και παρά το βαρύ ηπειρωτικό κλίμα, η ευημερία απλώθηκε πάνω από την Ardeche. Στην διάρκεια του μεσοπολέμου μάλιστα, τέθηκαν σε υπηρεσία γρηγορότερες και πιο άνετες αυτοκινητάμαξες, αντικαθιστώντας προοδευτικά τις πιο ακριβές και πιο βαριές ατμάμαξες. Το μετρικό εύρος του δικτύου όμως, δεν συνδέονταν με το (κανονικού εύρους) δίκτυο της υπόλοιπης χώρας, η δε σταδιακή βελτίωση του οδικού δικτύου, έκαναν τη σιδηροδρομική επιχείρηση όλο και λιγότερο αποτελεσματική και κερδοφόρα. Η οικονομική αυτή δυσπραγία επιδεινώθηκε και, τελικά, το 1968, το δίκτυο αυτό εγκαταλείφθηκε, παρά τον εξέχοντα ρόλο του ως κοινωνική υπηρεσία που λειτουργούσε υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

Αμέσως κατέφθασαν οι παλιατζήδες και οι σαβουρατζήδες (σας θυμίζει τίποτε αυτό;) με τους οξυγονοκόπτες για να τεμαχίσουν τις παλιές, ατμάμαξες, για να κατεδαφίσουν τις τολμηρά σχεδιασμένες γέφυρες και να καταστρέψουν τα μικρά βαγονέτα που κάποτε έφεραν νέα δύναμη στην περιοχή. Ευτυχώς, μια αποφασισμένη ομάδα εθελοντών αποφάσισε να αναλάβει τη γραμμή Τουρνόν - Lamastre, να επισκευάσει το θαυμάσιο τροχαίο υλικό και να θέσει ξανά σε λειτουργία

το δίκτυο, όχι για να μεταφέρει τους απομονωμένους αγρότες στην πόλη αλλά για να ανοίξει αυτή τη θαυμάσια περιοχή στους τουρίστες που έσπευδαν κάθε χρόνο στην Κοιλάδα του Ροδανού. Παρά όλα τα εμπόδια -έλλειψη νομοθετικού πλαισίου, γραφειοκρατία και τεχνικά ή χρηματοδοτικά προβλήματα - η ομάδα αυτή κέρδισε το στοίχημά. Η γραμμή ξανάνοιξε το 1969 και τώρα εκεί λειτουργεί το μεγαλύτερο ατμοκίνητο τρένο στη Γαλλία, το μόνο που ταξιδεύει καθημερινά την καλοκαιρινή περίοδο και που, φυσικά, προσελκύει χιλιάδες επισκέπτες.



Το Mastrou

"Mastrou" ήταν το παρατσούκλι που δόθηκε στη γραμμή Τουρνόν - Lamastre το 1891, επρόκειτο δε για λέξη της τοπικής διαλέκτου των κατοίκων της La Mastre. Η γραμμή των 33χλμ. ακολουθούσε την ροή του Doux, ενός ορεινού χειμάρρου που κυλά ορμητικά από τις παρυφές του Άνω Λίγηρα προς την Τουρνόν μέσα από απροσπέλαστα φαράγγια, απροσπέλαστα εκτός αν πάτε με τρένο. Τα γριβάδια και οι πέστροφες αφθονούν ακόμα στον Doux, και παρόλο που έχουν φύγει οι караβίδες του γλυκού νερού, υπάρχουν ακόμη πολλοί κάστορες για να μασήσουν τα δέντρα που παρασύρονται κάθε φορά που πλημμυρίζουν οι όχθες του χειμάρρου. Δεν θα τους δείτε, επειδή βγαίνουν έξω μόνο το βράδυ, ίσως όμως εντοπίσετε κάποια κλαδιά, απογυμνωμένα από τα φύλλα τους και παρατημένα σ' ένα σωρό ετερόκλητων αντικειμένων κατά μήκος του χειμάρρου.

Η CFTM και ο Σύνδεσμος SGVA

Η γραμμή του Vivarais ανήκει στην "Εταιρεία

Τουριστικού και Ορεινού Σιδηροδρόμου" (CFTM). Έχει την έδρα της στη Λυών και είναι μια εταιρεία δημόσιου αποθέματος η οποία, με βάση την Γαλλική νομοθεσία πρέπει να εμφανίζει ισολογισμένο προϋπολογισμό. Είναι υπεύθυνη για την λειτουργία, τον εξοπλισμό εδάφους και για το τροχαίο υλικό. Έχει 12-15 υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης, ενώ το διευθυντικό προσωπικό αποτελείται εξ' ολοκλήρου από άμισθους εθελοντές.

Ο SGVA ("Σύνδεσμος για τη Διάσωση και την Λειτουργία Παλιών Οχημάτων") είναι μια μη-κερδοσκοπική οργάνωση με περίπου 300 μέλη, όλα υποστηρικτές της γραμμής Τουρνόν - Lamastre. Πολλοί απ' αυτούς παρέχουν τακτικά εργασία χωρίς πληρωμή σε περιοχές που δεν είναι πάντα οικονομικά κερδοφόρες (βάψιμο οχημάτων παλαιού σιλ, επαναφορά στην κατάσταση του πρωτοτύπου, βελτίωση της ασφάλειας, συμμετοχή σε επιχείρηση ή σε επιδείξεις κλπ.). Ένα τριμηνιαίο δελτίο αναφέρεται σ' αυτές τις εθελοντικές δραστηριότητες. Ως αποτέλεσμα, από τότε που ξεκίνησε, ο Σύνδεσμος SGVA έχει παράσχει 60,000 ώρες δωρεάν εργασίας και έχει συνεισφέρει πολλές χιλιάδες Ευρώ (από χορηγίες, δωρεές κλπ), προκειμένου να υποστηριχθούν

οι δράσεις των επαγγελματιών της CFTM. Η κοινή λοιπόν δράση της CFTM και του SGVA εγγυώνται την ύπαρξη του σιδηροδρόμου του Vivarais (CFV) στην Ardeche και του σιδηροδρόμου του Άνω Ροδανού, στην Isere (από το Montalieu ως το Sault Brenaz).

Το Vivarais - Ένα στοίχημα

Πριν να μετατραπεί σε τουριστική, η γραμμή Τουρνόν - Lamastre κόστιζε στους φορολογούμενους πολλά εκατομμύρια φράγκα ετησίως. Από τότε, εκτός από την αρχική βοήθεια που δέχτηκε από το συμβούλιο της περιοχής πριν πολλά χρόνια, η CFTM κατάφερε να ισοσκελίσει τον προϋπολογισμό της, με τις εξής συμβατικές υποχρεώσεις:

1. Να διατηρεί τη γραμμή σε πλήρως αυθεντική μορφή, ως ένα αληθινό ζωντανό μουσείο της σιδηροδρομικής τεχνολογίας του παρελθόντος.
2. Να συντηρεί τα ιστορικά τρένα, τα οποία σύντομα θα πάψουν να υπάρχουν οπουδήποτε αλλού.
3. Να εξασφαλίζει πλήρη ασφάλεια στους επιβάτες της σε μια πραγματική παλιομοδίτικη βόλτα με το τρένο.



414, στράμαξα Mallet 030+030, 48 τόνων, κατασκευής 1932.





4. Να διατηρεί ένα καλό επίπεδο τουριστικής δραστηριότητας σ' αυτή την ελάχιστη γνωστή περιοχή.

Μέχρι εδώ, φαίνεται ότι οι παραπάνω στόχοι έχουν επιτευχθεί, ακόμη κι αν το στοίχημα ήταν δύσκολο από όλες τις απόψεις.

Η Tournon-sur-Rhone

Δεν ήταν τρελοί αυτοί οι Ρωμαίοι! Ενώ οι πρόγονοί τους είχαν χτίσει τα χωριά τους δίπλα στο Ροδανό, εκείνοι στρατοπέδευαν σ' ένα βράχο, που διαθέτει στρατηγική θέα προς το ποτάμι, ιδρύοντας έτσι την Tournon. Το φεουδαλικό κάστρο (το οποίο τώρα είναι μουσείο) προστέθηκε στα οχυρωματικά έργα του 15ου αιώνα, λίγο μετά το χτίσιμο της εκκλησίας του Αγίου Ιουλιανού. Το σημερινό δευτεροβάθμιο σχολείο είναι ο διάδοχος ενός άλλου που φτιάχτηκε το 1536, όπου πέθανε ο γιος του Φραγκίσκου του 1ου, και όπου ο ποιητής Μαλλαρμέ ήταν καθηγητής αγγλικών. Το σημαντικότερο, όμως, πλεονέκτημα της Tournon είναι πως αποτελεί πύλη προς το Γαλλικό Νότο, με δρόμο περιπάτου της στο πλατύ ποτάμι, με τα αρώματα των περίφημων κρασιών, τα διακριτικά δρομάκια της κάτω από τις ηλιόλουστες βουνοκορφές, τα πασιγνωστα φεστιβάλ της (κωμωδίας, μουσικής κλπ.). Εδώ το καλό κλίμα πηγαίνει χέρι-χέρι με το καλό φαγητό και ποτό.

Επιβιβαστείτε!

Ή, στα Γαλλικά, "En voiture, s' il vous plait!". Αυτή είναι η παραδοσιακή φράση που παρακινεί τους επιβάτες να πάρουν τις θέσεις τους πριν την αναχώρηση. Σε ένα σπάνιο συνδυασμό, η μετρικού εύρους γραμμή του Vivarais, χάρη σε μια συμπληρωματική σιδηροτροχιά, συνδέεται πλέον με την κύρια (εμπορική) γραμμή της Lyon-Nemes, η οποία περνά μέσα από ένα μεγάλο τούνελ κάτω από την Tournon. Συνεπώς, για να ξεκινήσει η κυκλοφορία στην γραμμή του Vivarais, η SNCF πρέπει πρώτα να ρυθμίσει κατάλληλα την κίνηση των δικών της αμαξοστοιχιών. Γι' αυτό, μερικές φορές, παρατηρείται μια μικρή αναμονή μέχρι να ξεκινήσει το Vivarais. Μπορείτε να ορκιστείτε ότι το μακρύ τούνελ είναι εκεί μόνο και μόνο για να προσφέρει μια αντίθεση με τη μαγευτική εξοχή η οποία ακολουθεί. Όπως λέει ο ποιητής, "...τη νύχτα είναι που κάποιος λαχταρά το φως...".

Ένα τρένο που ξεκινά προκαλεί πάντα ένα επίσημο, αργό και μεγαλοπρεπές θέαμα. Αυτό, ισχύει, βεβαίως, και στο Vivarais, καθώς ο λέβητας αρχίζει να βγάζει απότομα αφρούς ατμού, η γραμμή του καπνού γίνεται πιο πηχτή, και η ταχύτητα αργά αυξάνει αργά αλλά σταθερά με κάθε χτύπημα του πιστονιού. Μοιάζει με θεατρική παράσταση - με τα μαντίλια να ανεμίζουν από τα παράθυρα-



Αριστερά επάνω: Η σιμάντα Mallet στο μηχανοστάσιο του Vivarais.

Αριστερά κάτω: Αυτοκινητάμαξα Billard, κατασκευής του 1938, στον σταθμό της Lamastre.

Επάνω: Στάση στον σταθμό του Colombier.

και εσύ θα μπορούσες να φανταστείς ότι είσαι στο Οριάν Εξπρές στο δρόμο για την Κωνσταντινούπολη! Καλό ταξίδι, και μην ξεχνάτε να μας γράφετε...

Αμπελώνες και ένας βραχώδης δρόμος

Πάνω από την πόλη της Tournon, το τρένο την μεταλλική γέφυρα του ποταμού Doux,



Η αυτοκινητάμαξα Billard στην έξοδο του τούνελ που ο μουσειακός σιδηρόδρομος CFV έχει σε κοινή χρήση με τους CNSF.

έπειτα χαμηλώνει ταχύτητα καθώς πλησιάζει ο διαχωρισμός της κανονικής γραμμής της SNCF και της μετρικής γραμμής του Vivarais. Εδώ απαιτούνται λεπτοί χειρισμοί με ταχύτητα όχι μεγαλύτερη των 6 χλμ./ώρα. Η σιδηροτροχιά είναι επικαλυμμένη από κράμα ατσάλιου και βολφραμίου, για να βελτιώνει την ηλεκτρική επαφή της σηματοδότησης, και αυτό κάνει τα βαγόνια να τρεμουλιάζουν ελαφρά. Υπάρχει εδώ μια ισόπεδη διάβαση ακριβώς πριν το σταθμό του Saint-Jean-de-Muzols, πρώην Misi, μια εμπροσθοφυλακή των Φωκαέων εμπόρων οι οποίοι ήρθαν από τη Μασσαλία και τη Μικρά Ασία πριν τους Ρωμαίους. Αυτή η μικρή, αλλά ζωντανή

πόλη είναι σκαρφαλωμένη σε μια ηλιόλουστη, ζεστή και προφυλαγμένη πλαγιά. Από τα αμπέλια που κρέμονται σε στενές πεζούλες προς την σιδηροδρομική γραμμή και το ρέμα, παράγεται το φημισμένο κρασί του Σεν-Ζοζέφ (λευκό και κόκκινο). Το δρομάκι κατά μήκος της γραμμής ήταν κάποτε το βορειότερο σύνορο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, για περίπου 70 χρόνια ξεκινώντας από το 128 π.Χ., πριν ο Καίσαρας το επαναφέρει πίσω στο Ρήνο. Το 1944, εδώ συνέβησαν εδώ σκληρές μάχες ανάμεσα σε ένοπλους της Γαλλικής Αντίστασης και τον Γερμανικό στρατό που υποχωρούσε.

Η Douce-Place

Οι όχθες του ποταμού στενεύουν ξαφνικά ακριβώς πριν την πλατιά γέφυρα της Douce-Plage. Λίθινη και μονότοξη, με τόξο πλάτους 51 μ., η γέφυρα χτίστηκε το 1583, μετά από έναν αιώνα αγώνων με αντίπαλο τα πλημμυρισμένα νερά του Doux. Εκείνη την εποχή εθεωρείτο η μεγαλύτερη μονότοξη γέφυρα του κόσμου. Ο πυλώνας που κρατά το μεσαίο μέρος της ανήκε κάποτε σε μια Ρωμαϊκή γέφυρα πάνω από την οποία πέρασε η πλακόστρωτη οδός που ανέβαινε προς το Velay και την Ωβέρνη. Ευτυχώς, τα βαριά Γερμανικά τανκς που περνούσαν από πάνω της για αρκετές μέρες το 1944 δεν της προξένησαν ζημιές. Λίγο μετά τη γέφυρα υπάρχει ένα φράγμα.

Η Mordane

Η γραμμή αρχίζει να ανηφορίζει, η ατμάμαξα σπρώχνει με όλη της τη δύναμη και οι μηχανοδηγοί έχουν τα μάτια τους δεκατέσσερα για τυχόν προβλήματα. Το τρένο περνά από τον, κλειστό πλέον, σταθμό της Troye και συνεχίζει πάνω από μια καμπυλωτή οδογέφυρα η οποία έχει θέα προς το ρέμα. Η γέφυρα έχει ένα πλάγιο μονοπάτι το οποίο



Πώληση τοπικών προϊόντων στον σταθμό του Colombier.



χρησιμοποιούν οι πεζοπόροι. Λέγεται ότι μια φορά κι ένα καιρό, πολλά γαϊδούρια έπεφταν και σκοτώνονταν καθώς προσπαθούσαν να διαβούν αυτό το άγριο φαράγγι πάνω από το ρέμα, η στάθμη επίπεδο του οποίου ανεβοκατέβαινε απρόβλεπτα., εξ' ου και το όνομα "Mordane" ή "ο θάνατος του γαϊδάρου". Ο σιδηρόδρομος ακολουθεί τώρα τις απότομες πλαγιές της ρεματιάς.

Η πρόσβαση για το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο που υπάρχει γίνεται μόνο με το τραίνο. Πριν την εγκατάσταση τηλεχειρισμού στο εργοστάσιο, δύο επιστάτες έμεναν εδώ με τις οικογένειές τους, απομονωμένοι όσο οι φαροφύλακες. Κάθε πρωί, μια υπηρεσιακή δραιοζίνη πήγαινε τα παιδιά των επιστατών στο σχολείο. Ένα κοντό, καμπυλωτό τούνελ οδηγεί στην άνυδρη Χαράδρα Barys, όπου αντικρίζουμε ένα τεχνητό κανάλι του υδροηλεκτρικού εργοστασίου. Το κανάλι χτίστηκε το 1916 από Γερμανούς αιχμαλώτους πολέμου, γι' αυτό οι ντόπιοι το αποκαλούν "το κανάλι των Γερμανών". Πάνω από τη δεξαμενή Clauzel υπάρχει ένας παλιός σταθμός, που έχει πια πουληθεί, γιατί κανένας δε σταματούσε ποτέ εδώ. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, οι Γάλλοι αντιστασιακοί συχνά έκρυβαν εδώ σε μυστικές υπόγειες κρυψώνες, οπλισμό και άλλα εφόδια.

Παρατηρώντας μέσα από το βαγόνι μια άποψη της περιοχής.

Το Colombier-le-Vieux και το Saint-Barthelemy le plain

Τώρα η κοιλάδα γίνεται ακόμα πιο στενή και το τραίνο στριφογυρνά ανάμεσα σε ένα στενό πέρασμα ακριβώς πάνω από το ρέμα, μεταξύ των βράχων των "Στενωμάτων", ένα είδος γρανιτικού τεκτονικού ρήγματος το οποίο σχηματίζει ένα φυσικό φράγμα για τα νερά του Doux. Έχοντας περάσει τη γέφυρα πάνω από το δρόμο του Saint-Felicien, φτάνουμε σ' ένα σταθμό με πολύ μακρύ όνομα, παρόλο που δεν υπάρχει σχεδόν τίποτε εκεί. Το B.B.C. κινηματογράφησε εδώ σ' αυτό τον τυπικά Γαλλικό επαρχιακό σιδηροδρομικό σταθμό την

ταινία "Clochemerle". Το Colombier και το Boucieu εκτελούν εναλλάξ χρέη ενδιάμεσης στάσης, κάτι που εξαρτάται από το ποιό καφεσινατόριο τυχαίνει να είναι ανοιχτό. Εδώ η μεν ατμάμαξα σβήνει τη δίψα της με νερό, οι δε επιβάτες με ωραία τοπικά κρασιά.

Το Boucieu le Roi

Από το Colombier μέχρι το Boucieu, η κοιλάδα γίνεται ηπιότερη και λιγότερο απόκρημνη. Το Boucieu έγινε "Boucieu le Roi" ή "Boucieu ο βασιλιάς", το 1294, όταν ο Φίλιππος ο Δίκαιος ήρθε αυτοπροσώπως εδώ για να στήσει το "προτείχιμα του κάστρου", το δικαστήριο του







Vivarais το οποίο σημάδεψε μόνιμα την υποταγή της περιοχής στο Γαλλικό στέμμα. Το 1715 ιδρύθηκε, επίσης εδώ, η "Συγκέντρωση των Αδελφών της Θείας Ευχαριστίας", που τώρα είναι ένα αναμνηστικό ανηλίκων το οποίο πήρε το όνομα του Pierre Vigne, ιδρυτή του Τάγματος.

Πρόκειται για ένα το φαρδύ κτήριο με θέα στο σταθμό. Αυτό το όμορφο χωριό έχει επίσης μια εκκλησία του 13ου αι., το "Σπίτι του Δικαστικού Κλητήρα", καθώς και τον λεγόμενο "Δρόμο του Σταυρού" με 39 ξωκλήσια.

Στην καρδιά της Ardeche

Λίγο μετά το Boucieu le Roi, εμφανίζεται, μέσα από τα δέντρα το κάστρο της Κόμησας. Αυτή η γοητευτική ηλικιωμένη κυρία υποστήριξε πλήρως την CFTM όταν η εταιρεία προσπαθούσε να σώσει τη γραμμή που περνούσε μπροστά από το κάστρο. Παρόλο που εκείνη έχει πλέον πεθάνει, οι μηχανοδηγοί ακόμη σφουρίζουν φιλικά για χάρη της, όπως ακριβώς έκαναν και τότε που ζούσε ακόμη. Το σφύριγμα της Κόμησας είναι πιά μια ατράνταχτη παράδοση. Η γραμμή διασταυρώνεται με τον Doux πάνω από την πανέμορφη οδογέφυρα του Banchet. Ψηλά στους λόφους διακρίνεται το χωριό Arlebosc. Ένας μεγάλος, κρεμαστός βράχος μοιάζει να αιωρείται πάνω από τις σιδηροτροχιές. Ο θρύλος λέει ότι ο βράχος γυρνά γύρω από τον εαυτό του κάθε εκατό χρόνια - κανένας όμως δεν ξέρει πότε ήταν η τελευταία φορά! Έπειτα από μια δεύτερη οδογέφυρα στο Garnier, το τρένο φτάνει στο λουλουδιασμένο χωριό του Empurany, όπου βρίσκεται ένα παλιό κουκουλοποιείο, για την εκτροφή μεταξοσκωλήκων. Σήμερα δεν δουλεύει

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ TOURNON-LAMASTRE

Εύρος : 1 μέτρο (οι περισσότερες γραμμές της SNCF έχουν κανονικό εύρος)
Μήκος : 33 χλμ.
Μέγιστη κλίση: 22 mm / μέτρο
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας: 100 μ.
Βάρος ανά άξονα: 8 τόνοι
Βάρος μιας ατμάμαξας Mallet σε τάξη λειτουργίας: 48 τόνοι
Μέγιστη σύνθεση τρένου: 14 βαγόνια (200 τόνοι), ή 500 επιβάτες.
Μέγιστη ταχύτητα: 40 χλμ./ώρα για ατμάμαξες, 60 χλμ./ώρα για αυτοκινητάμαξες.
Μήκος ενός κοινού τμήματος τριπλής σιδηροτροχιάς με το δίκτυο της SNCF: 2.2 χλμ.
Ύψος στην αφετηρία της Tournon: 124 μ.
Ύψος στο τέρμα της Lamastre: 373 μ.
Μέσος όρος κατανάλωσης κάρβουνου: 1.2 τόνοι στην ανάβαση, 0.5 τόνοι στην κατάβαση, σε ένα σύνολο 200 τόνων το χρόνο.
Μέσος όρος κατανάλωσης νερού: 6,000 λίτρα νερού στο ανέβασμα, 2,000 λίτρα στο κατέβασμα.
Φρένα: με κενό αέρος για τρένα με ατμό, με αέρα για αυτοκινητάμαξες.



πια, αλλά στέκεται ακόμη εντυπωσιακά ανθεκτικό. Έπειτα από μια ισόπεδη διάβαση στο Plat, η διαδρομή περνά ξανά φιδογυριστά μέσα από ένα φαράγγι μέχρι που φτάνει σε μια λίθινη γέφυρα. Είναι η Pont des Soupirs, ή αλλιώς "Γέφυρα των Στεναγμών", επειδή εδώ οι θερμοαστές παύουν να τροφοδοτούν τον καυστήρα με κάρβουνο και έτσι μπορούν να βγάλουν έναν αναστεναγμό ανακούφισης. Εδώ, ο σκηνοθέτης Φρανσουά Τρυφώ κινηματογράφησε τις "Δυο Αγγλίδες", η ιστορία των οποίων τοποθετείται στην Ουαλία, στο σταθμό της Monteil. Δεξιά κι επάνω βρίσκεται μια φαρδιά πινακίδα που δείχνει την τοποθεσία του 45ου παράλληλου, την ίση δηλαδή απόσταση από το Βόρειο Πόλο και τον Ισημερινό. Αυτό θεωρείται επίσης και το σύνορο ανάμεσα στο μαγείρεμα με βούτυρο, μια κοφή προφορά και τον Καθολικισμό (προς βορά) και το μαγείρεμα με λάδι, μια τραγουδιστή προφορά και τον Προτεσταντισμό (προς νότο). Δεν πρόκειται, βέβαια, για επίσημο σύνορο, αλλά είναι σημαντικότερο από το σύνορο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, που όπως είδαμε βρίσκεται κοντά στην Tournon.

Η Lamastre

Τα πρώτα σπίτια της Lamastre γίνονται ορατά ακριβώς μετά τη "φάρμα του κρεμασμένου". Αυτό το χωριουδάκι διαθέτει εξάισιο κλίμα, αφού βρίσκεται ακριβώς πάνω στο 45ο παράλληλο, μια εξαιρετική τοποθεσία με εύκρατο κλίμα, και επιπλέον το κάτω μέρος του χωριού έχει ακριβώς το μέσο όρο υψόμετρου της Γαλλίας (350 μ.). Η Lamastre είναι η πατρίδα μιας όμορφης επικούρειας παράδοσης, και είναι γνωστή σε πολλούς αναγνωρισμένους διανοούμενους. Ο δημοσιογράφος Ferdinand Herold προσκαλούσε συχνά πολλούς από αυτούς για διακοπές στο σπίτι του, όπως π.χ. τον Georges Courteline, τον ποιητή Pierre Louys, τον Maurice Ravel (ο οποίος συνέθεσε εδώ το περίφημο βαλς του), τον Paul Valery και τον Jean Perrin, πατέρα της ατομικής ενέργειας στη Γαλλία. Όχι πολύ μακριά από εδώ, στη Boffres, ο Vincent d'Indy συνέθεσε, το 1886, την διάσημη "Συμφωνία Σεβενόλ", όπως και πολλά άλλα φημισμένα μουσικά κομμάτια τα οποία καθόρισαν τη γαλλική μουσική του 20ού αιώνα. Όσο για τοπικούς ποιητές: οι Charles

Forot, Louis Pize, Faure και Seignobos τίμησαν πράγματι τη λογοτεχνική παράδοση της περιοχής. Η Lamastre σας περιμένει: υγιεινή, ήσυχη και ευχάριστη.

Στον σιδηροδρομικό σταθμό της Lamastre, οι παλιομοδίτικες μανούβρες των ατμαμαξών και το στρίψιμό τους με τα χέρια στην περιστροφική πλάκα είναι πάντα δημοφιλή θεάματα για το κοινό. Σ' ένα μικρό μουσείο στο σταθμό εκτίθενται όμορφα σιδηροδρομικά μοντέλα σε μινιατούρες διαφόρων μεγεθών. Το αποκορύφωμα, πάντως, είναι η ρομβία, που χαρούμενα αλλά με δυσκολία εκπέμπει μελωδίες από την εποχή του τέλους του 19ου αι.: βαλς, τζάβες, πόλκες και γκάλοπ (ζωηρός χορός με πλάγια βήματα) συχνά ανάβουν τη σπίθα για ζωηρούς χορούς στη μέση της αίθουσας αναμονής. Αν θέλετε, μπορείτε να γυρίσετε τη μανιβέλα για να δημιουργήσετε οι ίδιοι τη χαρούμενη αυτή μουσική. Απλά ρωτήστε το χειριστή της - το μόνο που χρειάζεστε είναι ένα αρκετά μακρύ χέρι για να βγάλετε τη μελωδία μέσω της μανιβέλας! Μπορείτε ακόμη και να χρησιμοποιήσετε τη διάτρητη κάρτα που αντιστοιχεί στο τραγούδι της επιλογής σας.



Αφιξη της ατμάμαξας στο σταθμό Lamastre.

Πικρός επίλογος

Τελειώνοντας την επίσκεψή και περιήγησή μου σε αυτή την όμορφη σιδηροδρομική γωνιά του πλανήτη μας πήρα το αυτοκίνητο και έκανα μια βόλτα στην περιοχή για να την δω και από μια άλλη οπτική. Σε αυτή την βόλτα γνώρισα από πιο κοντά ανθρώπους που στηρίζουν όλη αυτή την προσπάθεια. Ανθρώπους, που πολλοί απ' αυτούς, καμιά σχέση δεν είχαν παλαιότερα με τον σιδηρόδρομο και ίσως ούτε καμιά ιδιαίτερη συμπάθεια, απλώς τους ήταν αδιάφορος. Όμως αγατώντας την ιδιαίτερη πατρίδα τους την Ardeche είδαν ότι αυτή η "χαζή" και "αστεία" προσπάθεια, όπως νόμιζαν πολλοί τότε, που έγινε από μερικούς "γραφικούς" που προσπαθούσαν να ξανά λειτουργήσουν τον χρεοκοπημένο σιδηρόδρομο, κάτω από άλλη προσέγγιση, σα μουσειακό τρένο, σιγά-σιγά άρχισε να δίνει ζωντάνια στην περιοχή τους. Τα μαγαζιά όχι μόνο σταμάτησαν να κλείνουν αλλά πολλά καινούργια άνοιξαν. Παράλληλα με τον σιδηροδρομικό τουρισμό που καθημερινώς εξ αιτίας του έρχονται στα μέρη τους 600-700 νέοι επισκέπτες, αναπτύχθηκαν και πολλές παράπλευρες δραστηριότητες με οικοτουρισμό, περιηγήσεις, φεστιβάλ, που και αυτές με την σειρά τους με διάφορες και ποικίλες αφορμές φέρνουν ακόμα περισσότερους τουρίστες. Δημιουργήθηκαν με τον καιρό και αναπτύχθηκαν μονάδες με βιολογικές καλλιέργειες, βιοτεχνίες αναμνηστικών, οινοποιεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, μαγαζιά που πωλούν τυποποιημένα τοπικά προϊόντα και πολλές ακόμα μικρές και μέσες επιχειρήσεις που εργάζονται για να υποστηρίξουν και εξυπηρετήσουν αυτόν τον δυναμικά αναπτυσσόμενο τουρισμό ο οποίος δεν είναι βιομηχανικός ούτε οργανωμένος και που η αφορμή της ζωντάνιας του είναι ένα "παλιό" τρένο. Με βάση λοιπόν τα παραπάνω καταλαβαίνεις αμέσως γιατί οι πιο ένθερμοι υποστηρικτές του τρένου είναι πρωτίστως η τοπική αυτοδιοίκηση και οι επαγγελματίες

της περιοχής οι οποίοι συνεισφέρουν εκτός της προσωπικής εθελοντικής δουλειάς στην γραμμή και οικονομικά.

Και φανταστείτε τώρα, μία ατμάμαξα, π.χ. ένα "Ζητάκι", να ξεκινάει από το Λεοντάρι και περνώντας από τα Παραδείσια και τους Χράνους να καταλήγει στο Ίσσαρι, στην ορεινή και παρατημένη Πελοπόννησο ή ακόμα μια "Jung" να διασχίζει στον Θεσσαλικό, Κάμπο το Βελεστίνο το Αερινό και το Ρήγαιο. Σκεφτείτε αυτά τα ερημωμένα σήμερα χωριά να ξαναζωντανεύουν και να αναπτύσσονται πάλι. Όσον αφορά δε το τμήμα της ορεινής Πελοποννήσου αντικειμενικά η ομορφιά του είναι πολύ καλύτερη από αυτό της Τουρνη. Το πλαίσιο λοιπόν υπάρχει και οι συγκυρίες είναι κατάλληλες. Στον Θεσσαλικό υπάρχει μια παρατημένη στην μοίρα της γραμμή που κάποιοι "γραφικοί" προσπαθούν να την κρατήσουν στην ζωή. Στην Πελοπόννησο η ορεινή μετρική γραμμή που πρόσφατα ανακατασκευάστηκε, ποτέ μα ποτέ (έτσι όπως έχουν αναπτυχθεί πλέον οι αυτοκινητόδρομοι και η αυτοκίνηση) δεν θα ξαναγίνει κερδοφόρα ή έστω θα ισοσκελίσει τον προϋπολογισμό της. Μήπως είναι η ώρα να αφήσουμε πίσω μας την Βαλκάνια "υψηλού" δείκτη εξυπνάδα και να προσαρμοστούμε λίγο στην πιο μέτρια ευφυΐα των "κουτόφραγκων"; Κάποια στιγμή θα πρέπει κάποια πράγματα να τα δούμε με πιο ανοικτό μυαλό ή έστω εάν δεν έχουμε την ικανότητα να πρωτοτυπήσουμε ας αντιγράψουμε και προσαρμόσουμε στα δικά μας δεδομένα κάποιες δοκιμασμένες ήδη συνταγές. Ανθρώπους με θέληση, γνώση του αντικειμένου και μεράκι έχουμε, το πρόβλημα και τα εμπόδια σε όλα αυτά που θα μπορούσαν (μπορούν) να γίνουν, είναι οι γραφειοκράτες και οι βολεμένοι που δεν αγαπούν (αγάπησαν) αυτό που κάνουν. Ως τότε αυτοί θα υποθηκεύουν το μέλλον και ως τότε εμείς θα ανεχόμαστε τέτοιες συμπεριφορές;





Alco A9112 με την αμαξοστοιχία μεταφοράς καυσίμων ξεφορτώνει το πολύτιμο υγρό στον ΣΣ Μεγαλόπολης.

20 χρόνια πριν ...

25 Νοεμβρίου 1989

κείμενο - φωτογραφίες: Βασίλης Χωριάτης

Κυνηγώντας την τελευταία

κεραμιδί ALCO

Παρασκευή 24/11/1989, ώρα 21:30.

Ύστερα από μια κουραστική ημέρα με αρκετό κρύο και ψιλόβροχο, βρίσκομαι αραγμένος στον καναπέ μου μπροστά στην τηλεόραση και απολαμβάνω στιγμές ξεκούρασης.

Το τηλέφωνο χτυπά και στην άλλη μεριά του ακουστικού βρίσκεται ο φίλος Τζών Σέρμαν, ένα Αμερικάνος φανατικός σιδηροδρομόφιλος ο οποίος με ενημερώνει πως στην Μεγαλόπολη βρίσκεται η Alco A9112 με συρμό πετρελαίων, να είναι η τελευταία Alco που δεν έχει υποστεί ακόμα την πορτοκαλοποίηση! Και φυσικά με προτρέπει να ξεκινήσουμε αύριο το πρωί για την Μεγαλόπολη με σκοπό το φωτογραφικό ρεπορτάζ. Αμέσως συμφωνώ, αφενός μεν μια μονοήμερη εκδρομή έξω από την τσιμεντούπολη θα ήταν αναζωογονητική, αφετέρου δε η Alco 9112 ήταν η τελευταία που κυκλοφορούσε ακόμα με τον παλιό χρωματισμό και σύντομα θα έπαιρνε τον δρόμο της γενικής επισκευής και νέας πορτοκαλί βαφής, η τελευταία μηχανή 9107, είχε περάσει γενική επισκευή 3 μήνες πριν.

Με σύμβαση του 1985 μεταξύ ΟΣΕ και ΔΕΗ, αποφασίσθηκε ο ανεφοδιασμός του εργοστασίου ΑΗΣ Μεγαλόπολης από τον ΟΣΕ, με πετρέλαιο ούτως ώστε ο εμπλουτισμός του εξορυσσόμενου λιγνίτη με το καύσιμο αυτό να αυξάνει την θερμογόνο δύναμή του. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως ο λιγνίτης που εξορύσσεται στην Μεγαλόπολη έχει σχεδόν την μιση θερμογόνο δύναμη και ποιότητα από τον αντίστοιχο λιγνίτη της Πτολεμαΐδας

στην δυτ. Μακεδονία. Η σύμβαση αυτή είχε 15ετή διάρκεια με την υποχρέωση από τον ΟΣΕ να προμηθεύει έγκαιρα, σε επαρκείς ποσότητες και όποτε αυτό ζητηθεί, με πετρέλαιο το εργοστάσιο της ΔΕΗ. Αναλόγως της ποιότητας του λιγνίτη που εξόρυσσε η ΔΕΗ ήταν και η ποσότητα του μεταφερόμενου πετρελαίου, υπήρχαν δε περιπτώσεις όπου ημερησίως υπήρχε ένα ζευγάρι συρμών μεταφοράς καυσίμων και σε αρκετές περιπτώσεις οι συρμοί αυτοί ήταν ενισχυμένοι με δυο μηχανές έλξης και έως και 13 βυτία καυσίμων.

Σάββατο 25/11/89 λοιπόν περί ώρα 04:30 στον σταθμό Ελευσίνας παραλαμβάνω τον φίλο Τζών (COLORADO ZEPHYR το παρατσούκλι του) και με το Opel Cadett του πατέρα μου ξεκινάμε μέσα σε έντονο ψιλόβροχο, καταχνιά και κρύο. Προορισμός: Σ.Σ. Μεγαλόπολης. Ο δρόμος από τα Δερβενάκια, Άργος,



Σε 1ο πλάνο το ΔΧ φορτηγό όχημα μεταφοράς του πετρελαίου από τον σταθμό Μεγαλόπολης στον ΑΗΣ της ΔΕΗ λίγο έξω από την πόλη.



Μέσα στο υγρό και ομιχλώδες πρωινό η Ganz Mavag A6461 εκτελεί την 421 επιβατική αμαξ/χία Καλαμάτας-Αθήνας.

Κολοσούρτη, Παλαιόχουνη ήταν δύσκολος λόγω του καιρού αλλά και της παλαιότητας... (ταξίδι τότε τέσσερις ώρες)

Φτάνουμε στην Μεγαλόπολη στις 07:45 και εκεί όπου 13 χρόνια πριν σφύριζε ο θρυλικός Gagarin, η 75431 αμαξοστοιχία ξεφορτώνει ακόμα πετρέλαιο και μπροστά η Alco, η A.9112, πίσω σκευοφόρος Ρουμάνικη + 7 P16 βυτία + Z14 συνοδείας! Η μυρωδιά του ελαίου της πέτρας διάχυτη παντού. Λοιπόν δεν πρέπει να με πιάσει ταραχή και να τραβώ φωτογραφίες με μέτρο, άλλωστε έχω μόνο ένα 24άρι φίλμ στην μηχανή μου και επιπλέον χρήματα μόνο για την βενζίνη της επιστροφής και μερικά σουβλάκια καλαμάκι στο Αργος, οπότε ψυχραιμίαααα. Ο καιρός βαρύς, πότε βρέχει λίγο, πότε βρέχει έντονα, η υγρασία ήδη τσιγκλά τα κόκκαλά μας και κάνουμε υπομονή για λίγο καλύτερο φώς. Ώσπου (η υπομονή Θεϊόν δώρο) ο

ήλιος σκάει ελάχιστα, η φωτογραφική μηχανή στο 125 ταχύτητα και 8 διάφραγμα, νετάρω και... βγάζω την 1η φωτογραφία. Ενθουσιασμένος ο Τζών, χαρούμενος εγώ και πριν κλείσει ο καιρός οριστικά προλαβαίνω άλλη μια φωτογραφία παρέα με το φορτηγό της ΔΕΗ και άλλη μια μετά με τους νταλικέρηδες Δεητζίδες και Οσετζίδες επί τω έργω. Ο ουρανός είναι γκριζός, δεν προσφέρεται για άλλες φωτογραφίες και έτσι πιάνουμε την κουβέντα με τους φίλους μηχανοδηγούς. Ρωτούμε γιατί έχουν αφήσει τα 3 τα βυτία στην 2η γραμμή και μας λένε πως λόγω καιρού θα έχει γλίτσα για το Ανεμοδοούρι και για ανέβει το τρέινο στα σίγουρα, θα αφήσουν από τα 10 βυτία τα 3 και θα τα πάρει το άλλο πετρέλαιο αύριο για Αθήνα!

Η ώρα είναι 8 και κάτι, αφήνουμε προσωρινά την Μεγαλόπολη και αναχωρούμε για το Λεύκτρο (το 1989 στην νότια ταμπέλα του σταθμού φαινόταν έντονα η



Ο ΣΣ Ανθοχωρίου, (Καρούμπαλι) μεταξύ Μεγαλοπόλεως-Λευκτρού, ο μοναδικός στην Πελοπόννησο με διπλή ονομασία!



ΣΣ Λευκτρού και η 75431 αμαξοστοιχία αναμένει το σήμα του σταθμάρχη για αναχώρηση.

παλιά ονομασία Μπιλάλι), για να προλάβουμε να φωτογραφίσουμε την αμαξοστοιχία 421 Καλαμάτας-Αθήνας. Πλησιάζοντας στον σταθμό η υγρασία και η καταχνιά εξαιτίας του ποταμού Αλφειού που περνά κοντά στον σταθμό, είναι έντονη, Αγγελοπουλικό τοπίο! Πράγματι μετά από λίγα λεπτά ακούγεται μέσα στην ομίχλη ο χαρακτηριστικός ήχος της Ganz Mavag A.6461, το τρένο σταθμεύει και οι λιγοστοί επιβάτες με γρήγορες κινήσεις επιβιβάζονται στο τρένο, ο σταθμάρχης δίνει το σινιάλο της αναχώρησης, ο μηχανοδηγός μας χαιρετά κορνάροντας και σε λίγο ο σταθμός αποκτά την γνώριμη ησυχία του.

Επιστρέφουμε στην Μεγαλόπολη και παρακολουθούμε τις τελευταίες κινήσεις του προσωπικού για την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας των πετρελαίων. Η ώρα πέρασε γρήγορα, έφτασε 10:30 και το τρένο σφυρίζοντας αναχωρεί σιγά-σιγά και εμείς τραβάμε τα 3 παρατημένα βυτία στο έρημο πια σταθμό.

Ξεκινάμε και εμείς γρήγορα με το αυτοκίνητο για να προλάβουμε το τρένο στο Ανθοχώρι (ο ΣΣ Ανθοχωρίου είναι ο μοναδικός σταθμός στην Ελλάδα

που έχει διπλή ονομασία και συγκεκριμένα η νότια ταμπέλα γράφει ΑΝΘΟΧΩΡΙΟΝ και η βόρεια ΚΑΡΟΥΜΠΑΛΙ, η οποία φωτογραφίζεται ακόμα και σήμερα). Φτάνουμε στο μικρό σταθμό και αφού τραβάμε μια πανοραμική φωτογραφία τον σταθμό, φωτογραφίζουμε και την παλαιά μεταλλική πινακίδα που βρίσκεται πάνω από την είσοδο του κτηρίου και η οποία αναγράφει "ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΑΙ ΕΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗ-1837". Οι συγκεκριμένες πινακίδες υπάρχουν και σε άλλους σταθμούς και ίσως αποτελούσαν ένδειξη ασφαλιστηρίου των κτηρίων την εποχή που αυτοί κτίζονταν την δεκαετία του 1890. Από μακριά ακούμε που στριγκλίζουν οι ρόδες των βαγονιών στην παλιά γραμμή και αποφασίζουμε να το φωτογραφίσουμε μετά την στροφή που φαίνεται στο βάθος, έτσι και γίνεται και φεύγουμε πάλι για να το προλάβουμε στο Λευκτρο, ευτυχώς το τρένο λόγω κατάστασης της γραμμής έχει ανώτατη ταχύτητα τα 15χλμ.

Φτάνουμε γρήγορα στο Λευκτρο και αρχίζουμε να σκαρφαλώνουμε στην νέα γέφυρα του δρόμου Τριπόλεως-Καλαμών, τότε είχε σκαλωσιές ακόμα γιατί



Η 75431 διασχίζει την Ξακουστή γέφυρα του Μάναρη Αρκαδίας ανηφορίζοντας για το δίσσελο του Καλογερίκου.



Διέλευση της 75431 αμαξοστοιχίας από τον ΣΣ Ασσέας.

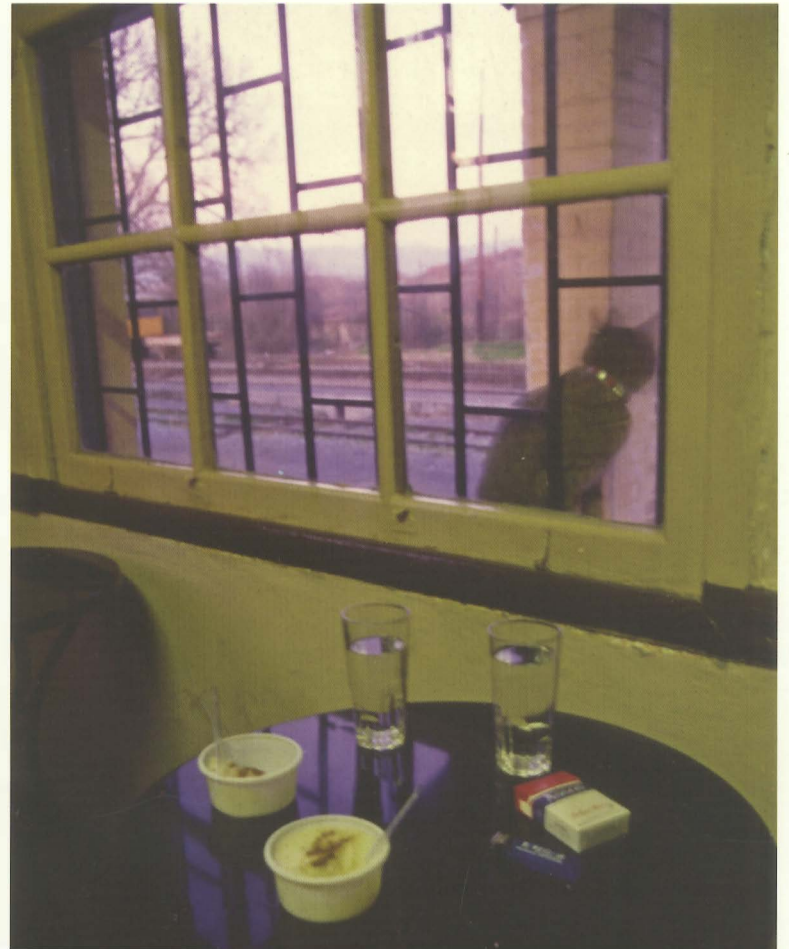


Η Ganz Mavag A6465 εκτελεί την επιβατική 423, ενώ σταθμεύει στον ΣΣ Ασσέας.

φτιαχνόταν, και σε 2-3 λεπτά η μηχανή με τα βυτία γκαζώνοντας και καπνίζοντας εισέρχεται στον σταθμό Σ.Σ. Λεύκτρου στην 3η γραμμή. Φτάνουμε και εμείς στον σταθμό και την ξανα-φωτογραφίζουμε, ο καιρός όμως κλείνει και άλλο και το έντονο ψιλόβροχο αρχίζει ξανά. Το πετρέλαιο σε 10 λεπτά περίπου αναχωρεί και εμείς λόγω βροχής δεν το ακολουθούμε, αντιθέτως περιμένουμε το 422 το οποίο θα κάνει διασταύρωση με το πετρέλαιο στο Λεοντάρι έπειτα από την πληροφόρηση που έχουμε από τον σταθμάρχη. Πράγματι σε 20 λεπτά περίπου έρχεται η 422 αμαξοστοιχία Αθήνας-Καλαμάτας εκτελούμενη

από την A6466 GMN (Ganz Mavag Νέα). Φωτογραφίζουμε και αυτή με φόντο στα δεξιά το πούλμαν που εκτελεί πλέον το δρομολόγιο Λεύκτρο-Μεγαλόπολη. (έως το 1976 το δρομολόγιο το εκτελούσε ο Gagarin DBs9321+φορτάμαξα Z14+επιβατάμαξα Πολεμιστής+σκευοφόρος Z14, μετά έως το 1991 το εκτελούσε το εικονιζόμενο λεοφωρείο, έπειτα έως το 1996 εκτελούνταν από μισθωμένα ταξί και από το 1996 έως σήμερα εκτελείται από.....). Λέμε να κάνουμε μια επίσκεψη στο καφεενεδάκι του σταθμού και να γευτούμε το παραδοσιακό ρυζόγαλο, Μπαίνοντας μέσα η μυρωδιά της ξυλόσομπας έντονη,

Το καφεενείο του ΣΣ Λεύκτρου με την ατμόσφαιρα που δεν υπάρχει πια.



η ζέστη καλή και οι ηλικιωμένοι μας καλημερίζουν, τρώμε το ρυζογαλάκι μας υπό την διακριτική συντροφιά μιας γάτας η οποία τριβόταν στο τζάμι απ' έξω σαν να προσπαθούσε να κλέψει λίγο από την ζεστασιά του καφενέ.

Η χαλάρωση διαρκεί λίγο και αποφασίζουμε να φύγουμε και να το ξαναφωτογραφίσουμε στον Σ.Σ. Ασσέας. Φεύγοντας, ο σταθμάρχης του Λεύκτρου μας πληροφορεί, πως το πετρέλαιο ολισθαίνει και μάλλον θα "φάει" υπέρβαση από το 423 στην παρακαμπτήριο στο Ρούτσι. Ανηφορίζουμε χαλαρά για Ασσέα, φτάνουμε στον σταθμό, ασπασμοί με τον σταθμάρχη και ανεβαίνουμε στον υδατόπυργο για να φωτογραφίσουμε την 423 αμαξοστοιχία που έρχεται σε λίγο. Το αγιάζι πάνω στον υδατόπυργο έντονο αλλά εμείς εκεί και ο καιρός μας ξανοίγει λίγο θέλοντας ίσως να μας βοηθήσει και... η 423 με την Α6465 GMN κορνάρωντας (Α6465 διαλύθηκε σε εκτροχιασμό στον Αχλαδόκαμπο) σταθμεύει για λίγο. Αναμονή στο κρύο και στην ησυχία και μετά από 30 λεπτά περίπου να και η 75431 αμαξοστοιχία μεταφοράς καυσίμων χωρίς ο ήλιος να μας κάνει τα κέφια. Άλλη μία φωτογραφία από ψηλά στον υδατόπυργο και αμέσως αναχωρούμε για την γέφυρα του Μάναρη.

Μπαίνουμε στον χωματόδρομο και το προλαβαίνουμε εύκολα γιατί ολισθαίνει και ανεβαίνει σιγά στην ανηφόρα, όσο για τον ήχο της μηχανής... Φωτογραφία λοιπόν και... δρόμο για το Καλογερικό. Εκεί το ακολουθούμε παράλληλα για λίγο και το προσπερνάμε για να φτάσουμε πρώτοι στην Τρίπολη.

Μπαίνουμε στον Σ.Σ. Τριπόλεως και περιμένοντας το τρένο φωτογραφίζουμε ένα συμπαθές τετράποδο το οποίο εκτελεί χρέη φύλακα μπροστά από το κλειδουχείο. Σε 20 λεπτά περίπου μπαίνει και το πετρέλαιο στην 2η γραμμή. Ο καιρός ξανείγει και ο ήλιος χαμογελά, έτσι μας δίνεται η ευκαιρία να φωτογραφίσουμε την 424 αμαξοστοιχία Αθήνας-Καλαμάτας εκτελούμενη από την De Diedrich Αβφπτ 6404 την ώρα που η ντηζελομηχανή Mitsubishi 9415 εκτελεί ελιγμό για να προσδέσει 6 φορτάμαξες Ζ14 στην ουρά του πετρελαίου. Φωτογραφίες και άλλη μια της αναχώρησης της 6404, ξανά της 9415 και τρέχουμε να προλάβουμε την 9112 στο τρίγωνο περιστροφής (πως λέμε τρίγωνο πανοράματος, πως λέμε τρίγωνο ερωτικό, πως λέμε τρίγωνο-κάλαντο). Βγάζουμε και την Α.9112 στο τρίγωνο σε διάφορες φάσεις και ξαφνικά ο καιρός κλείνει και αρχίζει πάλι η βροχή. Βρίσκουμε καταφύγιο στον σταθμό, η 75421 αναχωρεί υπό έντονη βροχόπτωση και εμείς πλέον αναχωρούμε για Αθήνα.

Ήταν ένα ταξίδι μοναδικό για μένα, γιατί πρόλαβα την 9112 με τα παλιά χρώματα και ήμουν τυχερός γιατί η τελευταία κεραμιδί Alco, την Δευτέρα 26/11/89 μπήκε στο ΚΕΠ από όσο θυμάμαι για γενική επισκευή και πορτοκαλοποίηση! Ο δε φίλος John Serman, μετά από λίγα χρόνια επέστρεψε στην Αμερική και



Η επιβατική 426 Αθήνας-Καλαμάτας, εκτελείται από την 6404 αυτοκινητάμαξα De Diedrich ενώ το Mitsubishi 9415 εκτελεί ελιγμούς στον ΣΣ Τρίπολης.

χαθήκαμε, αλλά είχαμε την τύχη να ξαναβρεθούμε μέσα από τις σελίδες του www.railpictures.net, αυτός σαν Colorado Zephyr και εγώ σαν Billchor.

Ιστορικά να αναφερθούμε πως το τρένο των πετρελαίων συνέχισε την λειτουργία του έως και το 2000, οπότε έληξε και η σύμβαση με την ΔΕΗ, χωρίς αυτή να ανανεωθεί. Έκτοτε συρμούς πετρελαίων συναντάμε στην παραλιακή γραμμή Κορίνθου- Πάτρας- Καλαμάτας, μόνο όμως ως έκτακτες μεταφορές υπηρεσιακών καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των μηχανοστασίων Πατρών, Πύργου και Καλαμάτας. Η λειτουργία αυτών των συρμών συνεχίστηκε έως και τον Αύγουστο του 2009. Με το κλείσιμο στην παραλιακή γραμμή του τμήματος Κιάτο-Διακοφτό (λόγω κατασκευής νέας χάραξης κανονικού εύρους) η επαναλειτουργία των συγκεκριμένων συρμών θεωρείται αβέβαιη, ειδικότερα με τις φήμες που κυκλοφορούν περί ανάληψης εργολαβίας από εταιρία πετρελαιοειδών για τη μεταφορά με βυτιοφόρα αυτοκίνητα! Ας μην μας κάνει όμως εντύπωση το γεγονός διότι από την μεταπολίτευση και μετά ο σιδηρόδρομος ήταν και είναι ο αποδιοπομπαίος τράγος των μεταφορών..... Σε πείσμα των καιρών όμως, πάλι 20 χρόνια μετά, μια ανακαινισμένη Alco (9101) και μάλιστα με το παλιό γνώριμο κεραμιδί χρώμα έρχεται για μια δεύτερη θητεία στο ταλαιπωρημένο δίκτυο της Πελοποννήσου ευελπιστώντας σε καλύτερες ημέρες; εφάμιλλες του ένδοξου παρελθόντος των θρυλικών Σ.Π.Α.Π.

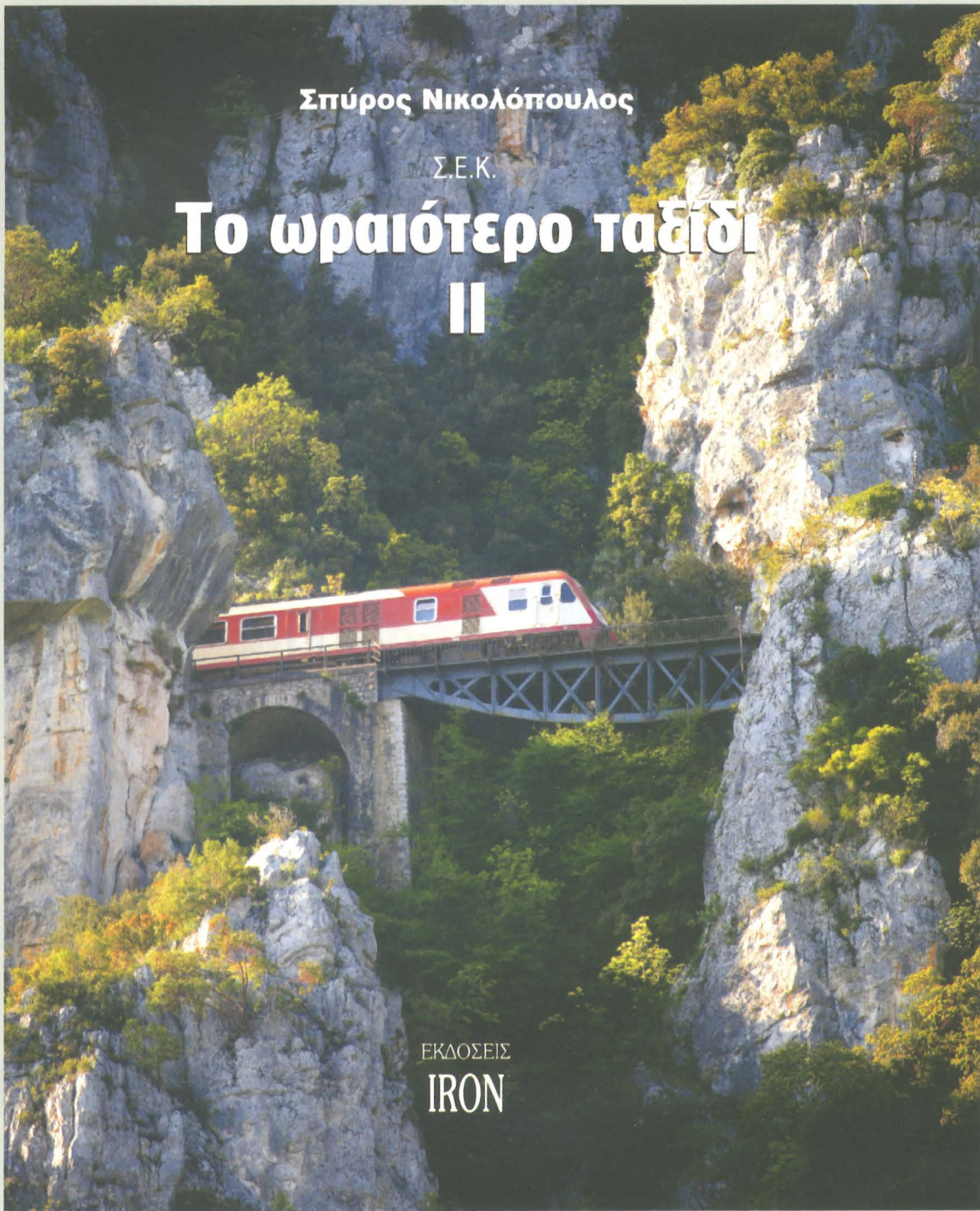
Η σύγχρονη εκδοχή μεταφοράς καυσίμων. Η Alco Α9103 έλκει την 63350 ενώ διέρχεται από το λιμάνι της Πάτρας.



Σπύρος Νικολόπουλος

Σ.Ε.Κ.

Το ωραιότερο ταξίδι II



ΕΚΔΟΣΕΙΣ
IRON

βιβλίο βιβλίο

δευτερεύουσες ή και
δυσδιάκριτες, δίνουν
μια ξεχωριστή
ατμόσφαιρα σε ένα
τραίνο που περνά, στις
γραμμές που χάνονται
στον μουντό ορίζοντα,
στα φυλλώματα ενός
δέντρου που

Μετά την πρώτη του περιπλάνηση στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου «Το Ωραιότερο Ταξίδι», εκδόσεις «IRON», 2005), ο Σπύρος Νικολόπουλος μας καλεί σε ένα ακόμη «ωραιότερο ταξίδι». Με τον άρτιο φωτογραφικό του εξοπλισμό, το απεικονιστικό του ταλέντο και το ιδιαίτερο μεράκι του για τα τραίνα δημιούργησε «Το Ωραιότερο Ταξίδι II - ΣΕΚ», (εκδόσεις «IRON», 2007), ένα εξαιρετικής ποιότητας λεύκωμα 244 σελίδων, που μας δίνει μια πρώτη τάξεως ευκαιρία να ταξιδέψουμε νοερά στα σιδηροδρομικά τοπία της ηπειρωτικής Ελλάδος. Το βιβλίο αυτό ασχολείται με το δίκτυο κανονικού εύρους, αυτό δηλαδή που ήταν, κάποτε, γνωστό ως δίκτυο των ΣΕΚ.

Μέσα από συνοπτικά, αλλά περιεκτικά κεφάλαια, ο φωτογράφος-συγγραφέας μας δίνει μια καλή εικόνα της ιστορίας του δικτύου, αλλά, βεβαίως, οι φωτογραφίες είναι αυτές που κυριαρχούν σε όλο το βιβλίο. Ο Σπύρος Νικολόπουλος είναι ένας ιδιαίτερος φωτογράφος σιδηροδρομικών θεμάτων. Η ματιά του ξεφεύγει από τα στερεότυπα που συνήθως κυριαρχούν στην σιδηροδρομική φωτογραφία. Αντί για τις κλασικές πόξες που όλοι μας επιδιώκουμε, εκείνος αρνείται να υποκύψει στα εύκολα. Εστιάζει την προσοχή του σε λεπτομέρειες, που αν και συχνά

πλασιώνουν έναν μικρό σταθμό. Οι φωτογραφίες του δείχνουν, επίσης, την μεγάλη του ικανότητα στο να εκμεταλλεύεται όλες τις εποχές και το ιδιαίτερο φως της κάθε μιας. Αποφεύγοντας τα ηλιόλουστα πλάνα –σε στυλ καρτ ποστάλ- ο φακός του εστιάζει όχι τόσο στο ίδιο το τραίνο, αλλά σε χλωμά δειλινά, παιχνιδιάρικα σύννεφα, μολυβένιους ορίζοντες και ρόδινα ξημερώματα. Έτσι, το τραίνο χάνεται σκόπιμα μέσα στο τοπίο, γίνεται ένα με αυτό και, τελικά, το αναδεικνύει.

Επί πλέον, οι 200, σχεδόν, φωτογραφίες του λευκώματος χαρακτηρίζονται από μεγάλη θεματική ποικιλομορφία: από τον Πειραιά μέχρι το Ορμένιο και από την Θεσσαλονίκη μέχρι την Φλώρινα, την Κοζάνη και την Ειδομένη τραίνα επιβατικά και εμπορικά, τραίνα σύγχρονα ή μιας άλλης εποχής, παλιοί και μοντέρνοι σταθμοί, βαγόνια, γεφύρια, σηματοφόροι. Αλλά και χιόνια, λιακάδες και ανοιξιτιάτικα λουλούδια. Τίποτα δεν πάει χαμένο, αρκεί να προκαλεί τον φακό του φωτογράφου και το ενδιαφέρον του αναγνώστη.

Το βιβλίο είναι δίγλωσσο και έτσι, παρά τις κάποιες ενστάσεις για την ποιότητα της Αγγλικής μετάφρασης, γίνεται άμεσα προσιτό και στους ξένους σιδηροδρομόφιλους που τόσο διψούν για Ελληνικά σιδηροδρομικά βιβλία και μάλιστα τέτοιας ποιότητας.



Ο κ. Καραπατάς, του οποίου το κείμενο δημοσιεύουμε σε αυτό το τεύχος, ήταν και συνεχίζει να είναι, η ψυχή του αγώνα για την σιδηροδρομική σύνδεση του Λουτρακίου και χωρίς αυτόν και τον δυναμισμό του δεν θα ήταν εύκολη η σύνδεση και ο συντονισμός όλων όσων θέλουν το τραίνο στο Λουτράκι. Ο σύλλογος μας αισθάνεται ευτυχής αλλά και δικαιωμένος από την εξέλιξη αυτή του αγώνα των κατοίκων του Λουτρακίου, διότι ήδη από το 1992 αγωνίστηκε για την σιδηροδρομική επανασύνδεση του Λουτρακίου από την υφιστάμενη γραμμή, αλλά και για την επέκταση αργότερα, με σύγχρονη πλέον γραμμή, μέχρις εκεί του "Προαστιακού" σιδηρόδρομου. Μάλιστα ο σύλλογός μας ήταν ο πρώτος που στράφηκε εναντίον όσων αντιμετώπιζαν στην επαναλειτουργία της γραμμής, το 1992, συμπαραστάμενος στον εμπνευσμένο Δήμαρχο της πόλης κ. Γιωτάκη, αλλά ήταν και αυτός που πρώτος οργάνωσε μια "πανηγυρική" είσοδο στην πόλη με μουσειακό ατιμήλατο συρμό. Αναφέρουμε επίσης ότι οι φωτογραφίες που συνοδεύουν το κείμενο ελήφθησαν και ανήκουν στον κ. Καραπατά.

Ο προαστιακός σε τροχιά υλοποίησης στο Λουτράκι

Θέλω να ελπίζω ότι η μάχη που δώσαμε στέφθηκε από επιτυχία και ότι σύντομα ο "Προαστιακός" σιδηρόδρομος θα σφυρίξει και στο Λουτράκι, μετά την απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Λουτρακίου-Περαχώρας με αριθμό 303, της 8ης Οκτωβρίου 2009 που, με μεγάλη πλειοψηφία και παρά τους προβληματισμούς του Δημάρχου, αναίρεσε όλες τις προηγούμενες αποφάσεις του για το θέμα αυτό. Με την νέα του απόφαση το Δημοτικό Συμβούλιο καλεί τον ΟΣΕ να μετατρέψει σε "κανονική" την υφιστάμενη μετρική γραμμή από τον Ισθμό στο Λουτράκι, ώστε να έρθει και στην πόλη μας ο "Προαστιακός" σιδηρόδρομος, ζητά την κατασκευή νέου σταθμού του "Προαστιακού" στον Ισθμό, στον χώρο όπου

βρίσκεται το κλειδί προς το Λουτράκι, την κατασκευή στάσης στην οδό Παπανικολάου, ώστε να εξυπηρετούνται οι επιβάτες με προορισμό το Καζίνο και την νέα συνοικία που θα δημιουργηθεί εκεί και την υποβάθμιση της γραμμής, μετά την οδό Παπανικολάου και μέχρι τον τερματικό σταθμό του 1Προαστιακού" στην οδό Αιγαίου, ώστε να βρίσκεται στο ίδιο ύψος με το οδόστρωμα. Στα τελευταία 800 μέτρα της διαδρομής ο "Προαστιακός" θα πραγματοποιεί ήπια διέλευση, κινούμενος όπως και ένα αστικό τράμ. Αποφασίστηκε επίσης να κατασκευασθούν όλα τα απαραίτητα αποστραγγιστικά έργα, με συνεργασία της ΕΡΓΑΟΣΕ και των Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου.

Όλα αυτά είναι σύμφωνα με τις προϋ-

ποθέσεις που θέτει ο ΟΣΕ, όπως αυτές διατυπώθηκαν κατά την δημόσια διαβούλευση της 5 Ιουλίου 2009, αλλά και με το αίτημα του Καζίνου, που υπέβαλλε κατά την εκδήλωση αυτή ο παριστάμενος Διευθυντής του κ. Στεργιώτης, να έχει την δυνατότητα μισθώσεως συρμών για την μεταφορά της πελατείας του, που προϋποθέτει στάση κοντά στο Καζίνο.

Για να φτάσουμε όμως ως εδώ προηγήθηκαν προσπάθειες και εξαντλητική δουλειά 7 μηνών περίπου, που κορυφώθηκαν με τις εξής ενέργειες:

1. Με κοινή συνάντηση του υπογράφοντα, συγκοινωνιολόγων και του εξουσιοδοτημένου εκπρόσωπου του "Συλλόγου των Φίλων του Σιδηρόδρομου" της Αθήνας κ. Φασούλα, με τον

Δήμαρχο Λουτρακίου-Περαχώρας κ. Γκιώνη και τον Αντιδήμαρχο κ. Ρουμελιώτη, οπότε και αποφασίστηκε η ανοικτή διαβούλευση της 5-7-2009.

2. Την ανοικτή στους κατοίκους δημόσια διαβούλευση της 5-7-2009 στην οποία έλαβαν μέρος, ο Δήμος, ο ΟΣΕ, η ΕΡΓΑΟΣΕ, οι φορείς των εμπόρων και των ξενοδόχων της περιοχής, καθώς και το "Club Hotel Casino Loutraki" δια του ως άνω Διευθυντού του.

3. Την ανοικτή τοποθέτηση υπέρ της έλευσης του "Προαστιακού" στο Λουτράκι του πρώην Δημάρχου κ. Γιωτάκη και των υποψήφιων Δημάρχων κ. κ. Παύλου και Λογοθέτη, του υποψήφιου βουλευτή της Ν.Δ. του Νομού μας κ. Μάρκελλου και του βουλευτή του ΠΑΣΟΚ του νομού μας κ. Μπεγλίτη, ο οποίος μάλιστα υπέβαλλε και σχετική "Ερώτηση" στην Βουλή, καθώς και της Ν.Ε. Κορινθίας του ΛΑΟΣ.

4. Την συλλογή πάνω από 1500 υπογραφές κατοίκων της πόλης μας και την αποδοχή από σχεδόν το 100% των επαγγελματιών και των κατοίκων της πρωτοβουλίας αυτής, και

5. Την εκτύπωση από την "Πρωτοβουλία" μας αφίσας με αίτημα την σύνδεση του Λουτρακίου με το δίκτυο του 1Προαστιακού σιδηρόδρομου, η οποία αναρτήθηκε σε πολλά καταστήματα της πόλης μας, καθώς και στο Δημαρχιακό μέγαρο και το μέγαρο της Νομαρχίας στην Κόρινθο.

Το αίτημα αυτό των Λουτρακιωτών ακούστηκε, δια του υποφαινόμενου, από το ραδιόφωνο του "ΣΚΑΙ", την 5-7-2009, καθώς και από τρεις τοπικούς τηλεοπτικούς σταθμούς. Δημοσιεύτηκαν επίσης πάνω από 17 άρθρα στον τοπικό τύπο, αλλά και ανοικτή επιστολή προς τον πρώην Υπουργό κ. Παπαληγούρα, στην οποία και τον καταγγέλλαμε για την πρωτοβουλία του να μετατεθεί ο σταθμός του Προαστιακού από τον Ισθμό σε χώρο μετά την διώρυγα, αποκλείοντας έτσι την σιδηροδρομική σύνδεση του Λουτρακίου και απομακρύνοντας ακόμη περισσότερο την πόλη μας από κάποιον σταθμό του "Προαστιακού". Όσον αφορά δε τον Δήμαρχο Λουτρακίου-Περαχώρας κ. Γκιώνη, εγώ προσωπικά του άσκησα οξεία κριτική για τις πρωτοβουλίες του εις βάρος της σιδηροδρομικής σύνδεσης, φτάνοντας μάλιστα μέχρι του σημείου να του ζητήσω, από τις στήλες της εφημερίδας "Αλλαγή στο Λουτράκι", να παραιτηθεί για το καλό της πόλης. Αυτή του η τακτική άλλωστε οδήγησε και 4 Συμβούλους της παρατάξεώς του σε παραίτηση.

Θέλω, ως εκ τούτου, να ευχαριστήσω για την συμπαράσταση στον αγώνα μας τους Δημοτικούς Συμβούλους, κ.κ. Παύλον Παύλου, Ν. Λόη, Γ. Μάρκελλο, Ι. Γιαννούλη, Μ. Κούτμου, Δ. Κυριάκη, Χ. Γεωργίου, Αθ. Γεωργίου, Δ. Πρωτονοτάριο και Γ. Φάνη, αλλά ιδιαίτερα τους εκπροσώπους του "Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου" της Αθήνας Σπύρο Φασούλα και Αντώνη Φιλιππουπολίτη, τον εκπρόσωπο του "Επιβάτη" Γιώργο Νάθενα, που οι δύο μας αποτελέσαμε ένα "εκρηκτικό δίδυμο" και τον Π. Μνηματίδη, σύμβουλο έκδοσης της εφημερίδας "Αλλαγή στο Λουτράκι" για τον χώρο που μας παραχώρησε στην εφημερίδα του όποτε του το ζητήσαμε.

Δημήτριος Καραπατάς



8 Αυγούστου 1984 Αλεξανδρούπολη 07.00 π.μ

Στο σταθμό Αλεξανδρούπολη Λιμνή μόλις αφίχθηκε η αμαξοστοιχία 602 έχοντας συμπληρώσει 17 ώρες ταξιδιού από την Αθήνα.

Τελικός προορισμός τα Δίκαια. Επικεφαλής του συρμού η ALSTHOM A 353. Το προσωπικό έλξης κάνει τους απαραίτητους ελέγχους στη μηχανή ενώ επιβάτες αποβιβάζονται και επιβιβάζονται στην αμαξοστοιχία. Πρώτο βαγόνι η κλινάμαξα της πάλαι ποτέ CIWL και δεύτερο κλινοθέσιο των DB σε χρώματα ΟΣΕ. Τα δύο βαγόνια αυτά κυκλοφορούσαν με την αμαξοστοιχία 602 μόνο μεταξύ Θεσσαλονίκης-Δικαίων.

Χαρακτηριστικό η ALSTHOM με την μεγάλη μετώπη μπροστά ή "αλαργέν" στη σιδηροδρομική αργκό. Ένας άγραφος κανόνας εκείνης της εποχής ήταν πως οι ALSTHOM όταν ταξίδευαν στη διαδρομή Θεσσαλονίκη-Δίκαια πήγαιναν σχεδόν πάντα με τη μεγάλη μετώπη μπροστά, ενώ επέστρεφαν κανονικά (έχοντας εμπρός τη μικρή μετώπη). Η απορία για το γιατί μου λύθηκε πριν από μερικά χρόνια από μηχανοδηγούς του ΜΘ.

Επειδή οι ALSTHOM είχαν ένα χειριστήριο και

μπορούσαν να οδηγηθούν με την ίδια ευκολία και ανάποδα και επειδή η συντριπτική πλειοψηφία των σταθμών από Θεσσαλονίκη μέχρι τα Δίκαια ήταν από την αριστερή πλευρά της φοράς, προτιμούσαν οι μηχανοδηγοί να οδηγούν από την αριστερή πλευρά και να έχουν υπό την άμεση επίβλεψή τους την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών καθώς και τα σινιάλα των σταθμαρχών στις πάμπολλες σταθμεύσεις της διαδρομής.

Προαστιακό traffic στο Ρέντη

Στις 28 Δεκεμβρίου 1984 στο σταθμό του Ρέντη βρίσκονται παραταγμένες τρεις AA GANZ MAVAG. Συγκεκριμένα η πρώτη από δεξιά είναι η AA98 που ετοιμάζεται να κάνει το δρομολόγιο 1520 για Λιανοκλάδι. Στη μέση η AA93 που αναχωρεί για Χαλκίδα σαν αμαξ 1556 ενώ αριστερά μόλις αφίχθηκε η AA94 εκτελώντας την αμαξ.1551 από Χαλκίδα.

Τρίπολη 24 Δεκεμβρίου 1984 / Αμαξοστοιχία 427

Η αυτοκινητάμαξα DE DIETRICH ABKΘπτ 6406 έλκοντας το ρυμουλκούμενο ABφπτ 0013 αναχωρεί από την Τρίπολη με τελικό προορισμό τον Πειραιά.

Χειμωνιάτικο σκηνικό με την υπέροχη μυρωδιά της Ξυλόσομπας της αυτοκινητάμαξας να συνοδεύει τη διέλευσή της. Δυστυχώς αυτά τα υπέροχα ερεθίσματα δεν μπορούν να αποτυπωθούν στο χαρτί και μένουν μόνο μέσα στο μυαλό μας σαν γοητευτικές αναμνήσεις μια αξέχαστης εποχής.

χρόνια 25 πριν

κείμενα - φωτογραφίες
του Κώστα Κακαβά



