

# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 37-38 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010

**Αφιέρωμα: Ι. Δ. Λάμπρος**

**Τραμ στο San Francisco  
και στην Αττάλεια**

**Υδατόπυργοι  
μετρικών δικτύων**

**Βουλγαρία: τουριστικό  
τραίνο για Σερτεμνρι**

**N.3891/10: Και τώρα τι ;;;**



# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

## ΤΕΥΧΟΣ 37-38 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010

**ΕΞΩΦΥΛΛΟ:** Αναμονή.... (1952/53) Φωτογραφία: Ιωάννης Δ. Λάμπρος

**ΣΑΛΟΝΙ:** Αμαξοστοιχία μεταφοράς τεύτλων, με επικεφαλής ατμάμαξα της Σειράς Λγ κατευθύνεται προς τον Σ.Σ Αγγειών. Η συγκεκριμένη φωτογραφία έχει δημοσιευτεί αρκετές φορές στο παρελθόν, αλλά πάντοτε με λάθος λεζάντα: πρόκειται για την γέφυρα των Κυφαίρων, Δομοκού (χ.θ. 273.556) και όχι για την... «γέφυρα της Παπαδιάς» (αρχές δεκαετίας '60).

Φωτογραφία: Ιωάννης Δ. Λάμπρος

### Εκδότης - Διευθυντής:

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου

### Συντακτική ομάδα:

Σπύρος Κωνσταντόπουλος

Σπύρος Νικολόπουλος, Γιώργος Τόγιας

Σπύρος Φασούλας, Νίκος Φώτης

Γιώργος Χανδρινός, Βασίλης Χωριάτης

### Συνεργάτες τεύχους:

Κώστας Κακαβάς

Νίκος Καντήρης

Παναγιώτης Κάσσαρης

Γιώργος Νάθενας

### Συνεργασίες - Επικοινωνία:

Περιοδικό Σιδηροτροχιά

Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα

τηλ/fax: 210 51 30 300

www.sfs.gr

### Art director:

Βαγγέλης Πυρπύλης,

bassence@gmail.com

### Εκτύπωση:

Λιθοτυπική, τηλ: 210 51 43 113

Κείμενα που αποστέλλονται για δημοσίευση στο περιοδικό δεν επιστρέφονται.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση,

η αναπαραγωγή ή μετάδοση

μέσο όλου ή μέρους του περιοδικού

χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη.

Τα επώνυμα άρθρα εκφράζουν την

άποψη των συντακτών τους.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 03 Λόγια του συρμού
- 06 Δραστηριότητες ΣΦΣ
- 10 Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: Πλανώμεθα πλάνην οικτράν
- 14 Οι θέσεις του ΣΦΣ για το μέλλον του Ελληνικού σιδηροδρόμου
- 18 Πρωτοβουλία Ελληνικά τραίνα SOS
- 19 Επιστολή προς τον πρόεδρο του ΣΕΣ
- 20 Υδατόπυργοι μετρικών δικτύων
- 30 Αφιέρωμα: Ιωάννης Δ. Λάμπρος
- 38 Ο σιδηρόδρομος στενού εύρους, Septemvri - Dobrinishte
- 48 Διαγωνισμός φωτογραφίας
- 50 Το τραμ της Αττάλειας
- 56 Τα καλωδιακά τραμ του San Francisco
- 68 «ΣΕΚ»: 90 χρόνια απο την ίδρυσή τους
- 70 «Simplon Orient Express»: 90 χρόνια από την πρώτη του άφιξη στην Ελλάδα
- 72 The Forth bridge
- 74 Κατάκωλο - Αρχαία Ολυμπία
- 75 Κρουονέρι Αγρίνιο: Μια γραμμή φάντασμα
- 76 Πρίν 25 χρόνια
- 79 Βιβλίο

**www.sfs.gr**

# Λόγια του συρμού 37-38

Σπύρος Νικολόπουλος. Πρόεδρος ΔΣ



**Ζ**ώντας από κοντά τους τελευταίους μήνες το θέμα ΟΣΕ και αφρουγκαζόμενος τα τεκταινόμενα μαζί με όλα αυτά τα αλλοπρόσαλλα σχέδια και παραλογισμούς γύρω από το θέμα Ελληνικός σιδηρόδρομος, λέω και εγώ την φράση που αναφέρει ο λαός μας σε εποχές αδιεξόδων: «Ο Θεός να βάλει το χέρι του». Ο Θεός να βάλει το χέρι του, το λέμε όμως όταν τα συμβαίνουντα ξεπερνούν την ανθρώπινη λογική και για παράδειγμα έχουμε να κάνουμε με φυσικές καταστροφές και ανεξέλεγκτες καταστάσεις, που προκαλούν ακραία καιρικά φαινόμενα. Φτάσαμε να επικαλούμαστε τον Θεό ως και για την απύθμενη και ατέρμονη ανθρώπινη βλακεία και δει των υπευθύνων που οδήγησαν τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο στο σημείο μηδέν και στην πρωτοφανή απαξίωση του σε ένα υποτιθέμενο πολιτισμένο κράτος του 21ου αιώνα.

Ο Θεός λοιπόν να βάλει το χέρι του και να μας προστατέψει από όλους αυτούς που λειτουργώντας σαν συμμορία κατάφεραν τα τελευταία χρόνια να διαλύσουν τα πάντα και να επιβάλουν μια μοναδική λογική τού παράλογου, που δεν έχει ταίρι με καμιά άλλη παγκοσμίως. Οι πρωτομάστορες της ανεπάρκειας και της αμάκας εκθεμελίωσαν τα πάντα στο όνομα της μίζας και της πρόσκαιρης προσωπικής ωφέλειας και κατόπιν ήρθαν να διορθώσουν τα προβλήματα που αυτοί δημιούργησαν. Ατιμώρητοι με ακίνητα στην Διονυσίου Αρειοπαγίτου και με στέρηση της κομματικής τους ιδιότητας απλά, συνεχίζουν να δρουν σαν όχλος και να ταμπουρώνονται πίσω από τις ασυλίες. Με πρόσχημα τις δήθεν δημοκρατικές τους περγαμηνές (τις οποίες μόνοι τους ή και με την συνδρομή των γνωστών παπαγαλοδημοσιογράφων χάρισαν στον εαυτό τους), έφτασαν να βρίζουν ασύστολα τον λαό, ο οποίος αφελώς κάνει το σφάλμα να νομίζει ακόμα ότι αυτοί, που είναι οι βασικοί υπεύθυνοι για το μπάχαλο της πατρίδας μας, θα μπορέσουν να δώσουν τις λύσεις που απαιτούνται. Το καμπανάκι για τον ελληνικό σιδηρόδρομο χτύπαγε εδώ και πολύ καιρό, και τώρα μας λένε για διαθρωτικές αλλαγές που πρέπει να γίνουν, αλλά κανείς τους δεν έπαιρνε απόφαση να κάνει τις τομές

που έπρεπε να έχουν γίνει. Μόνο ο Σύλλογος μας, ήδη από το 2004, επεσήμαινε πάρα πολλά διατυπώνοντας και τις κατάλληλες λύσεις, αλλά λαιδορήθηκε από όλους, κυβερνώντες και συνδικαλιστές. Έτσι λοιπόν φτάσαμε στο αδιέξοδο (κατά την λογική ηλιθίων βέβαια), που σήμερα θέλουν να εξαφανίσουν τον σιδηρόδρομο από πολλά σημεία του χάρτη. Τι κι αν κράτη που τα ζηλεύουν και τα επικαλούνται (όπου παράλληλα τρέχουν γονατιστοί για τα προσφιλή τους δανεικά), επιμένουν να στηρίζουν με όλα τα μέσα τον Σιδηρόδρομο, ενώ αυτοί οι ίδιοι οι Έλληνες υπεύθυνοι επιμένουν στην διάλυση. Δεν μπορούν να σκεφθούν λίγο παραπάνω από αυτό το ελάχιστο ενός κακομαθημένου παλιόπαιδου. Βλέποντας τους και ακούγοντας τις βαθυστόχαστες σκέψεις τους μαζί με τις ηλίθιες ατάκες τους, όπως αυτό για την μεταφορά των επιβατών ενός τριανού με ταξί, ανατριχιάζει ο κάθε έντιμος και εχέφρων πολίτης εντός και εκτός χώρας. Η ανεπάρκεια και η βλακεία αποκτούν τον απόλυτο ορισμό τους. Αλήθεια, δεν αξίζουν οι πολίτες αυτής της δύσμοιρης χώρας το βασικό όπλο της ανάπτυξης που λέγεται σιδηρόδρομος; Απλώς, αυτούς τους βαθυστόχαστους τους βολεύει να χαρακτηρίζουν (κρίνοντας εξ ιδίων τα αλλότρια) ως διεφθαρμένους τους πολίτες και πολύ περισσότερο να χαντακώνουν τις μελλοντικές γενιές που με περίσσια υποκρισία τις θυμούνται όταν τους βολεύει, να μείνουν χωρίς σιδηρόδρομο. Ντροπή μας οδηγείτε πίσω από Τουρκία, Αλβανία, Μπάγκλαντές και άλλους πολλούς.

Εμείς, ο Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου, η Ευρωπαϊκή Ένωση Επιβατών, όπως και άλλοι φορείς είμαστε εδώ. Έχουμε άποψη και σχέδιο και απαιτούμε να ακουστούμε, άσχετα εάν σε πολλά σας χαλάμε την «σούπα» που ετοιμάζετε για μια ακόμα φορά. Λύσεις υπάρχουν και το δίκτυο μπορεί και να παραμείνει εξ ολοκλήρου ακέραιο και λειτουργικό και σε πρώτη φάση να λειτουργήσει με ελάχιστες ζημιές. Εάν επιμένετε όμως στην καταστροφική και ισοπεδωτική μη-λογική σας ως και στις ύποπτες μεθοδεύσεις ξεπουλήματος της σιδηροδρομικής υποδομής, θα είμαστε απέναντί σας με όλα τα νόμιμα και νομικά

μέσα που διαθέτουμε στους χώρους της Ε.Ε. Προσέξτε λοιπόν γιατί η τύχη δεν θα είναι πάντα με το μέρος σας και οι έωλες υποσχέσεις σας και το αιώνιο παραμύθι που για χρόνια επιμένετε να εμπορεύεστε, κάποια στιγμή θα παλιώσει και τότε εσείς θα είστε αυτοί που θα μουρμουράτε: «ο Θεός να βάλει το χέρι του». Εκτός εάν διακατέχεσθε από το ηροστράτειο σύμπλεγμα και στα μύχια τής ψυχής σας είναι χρυσογραμμένο: **Ο Τρικούπης δημιούργησε, εμείς εδώ καταστρέφουμε.....**

**ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΙΕΣΤΗΡΙΟΥ,**

## Το ατύχημα στον Αχλαδόκαμπο και η αναστολή δρομολογίων

Το πρόσφατο σιδηροδρομικό ατύχημα στον Αχλαδόκαμπο, που στοίχισε τη ζωή σε ένα επιβάτη, έδωσε την αφορμή σε ΟΣΕ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Υπουργείο Μεταφορών να αναστείλουν την εκτέλεση δρομολογίων, μολοντί ούτε η γραμμή αποκλείστηκε από το ατύχημα, ούτε είχε κάποιο πρόβλημα ή ζημιά λόγω του εκτροχιασμού. Σαν να γύρευαν αφορμή να κλείσουν μιά ώρα αρχύτερα την γραμμή, και μάλιστα όχι μόνο προς Τρίπολη, αλλά και προς Ναύπλιο.

Ας μας πουν λοιπόν οι ως άνω υπεύθυνοι γιατί μετά το πολύνεκρο ατύχημα του λεωφορείου του ΚΤΕΛ Ιωαννίνων στο δρομολόγιο προς Αλβανία δεν ανεστάλησαν τα δρομολόγια του (ή παλιότερα μετά το πολύνεκρο ατύχημα στον Αλιάκμονα λόγω υπερβολικής ταχύτητας, δεν ανεστάλησαν τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ στον ΠΑΘΕ)? Γιατί μετά τα ατυχήματα στη γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης (σύγκρουση στον Ασωπό κλπ) δεν ανεστάλησαν και εκεί τα δρομολόγια? Γιατί παρά τα επανειλημμένα πολύνεκρα δυστυχήματα στην Εθνική Οδό Κορίνθου-Πατρών ή Θεσσαλονίκης-Μουδανίων ή Χανίων-Ηρακλείου, δεν αναστέλλεται και εκεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων? Γιατί δυο μέτρα και δυο σταθμά, εναντίον του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο? Μήπως γιατί το μεταφορικό έργο στην περιοχή αυτή έχει εκχωρηθεί άνευ όρων στο μονοπώλιο των οδικών μεταφορών και μεταφορέων (παραχωρησιούχοι αυτοκινητοδρόμων, ΚΤΕΛ κλπ)?

# Δραστηριότητες



## Εκλογές Σ.Φ.Σ.

Κυριακή 17 Ιανουαρίου 2010

Την Κυριακή 17 Ιανουαρίου 2010 πραγματοποιήθηκαν στα γραφεία του Συλλόγου μας, οι ετήσιες αρχαιρεσίες του Συλλόγου για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Ο απερχόμενος πρόεδρος κ. Σπύρος Νικολόπουλος έκανε τον απολογισμό της χρονιάς, ενώ στη συνέχεια ακολούθησε η έγκριση του οικονομικού απολογισμού, έγινε συζήτηση για διάφορα θέματα που αφορούν την λειτουργία του Συλλόγου και ακολούθησαν οι αρχαιρεσίες για την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου για το 2010 η σύνθεση του οποίου έχει ως εξής.

Πρόεδρος: Σπύρος Νικολόπουλος.

Αντιπρόεδρος: Νίκος Καντήρης.

Γενικός Γραμματέας: Λευτέρης Παπαδημητρίου.

Ταμίας: Παντελής Αντωνίου.

Μέλος: Βασιλική Μανουσαρίδου.

Αναπληρωματικά μέλη: Απόστολος Αναστασασιάδης και Γεώργιος Γεωργίου  
Για την Εξελεγκτική Επιτροπή εξελέγησαν οι Σταμάτης Κουτσούκος, Κώστας Κράλλης, Παναγιώτης Κάσσαρης.



## Κοπή πίτας 2010

Κυριακή 31 Ιανουαρίου

Στις 31 Ιανουαρίου ο Σύλλογος μας πραγματοποίησε την πρώτη του εκδήλωση για το 2010 με την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του στο Κεφαλάρι Αργους. Στην εκδήλωση συμμετείχαν περισσότεροι από 230 μέλη και φίλοι του συλλόγου. Η αναχώρηση έγινε από τον μετρικό σταθμό των Αγίων Αναργύρων και με σύμμαχο τον πολύ καλό καιρό ξεκινήσαμε με μισθωμένη αμαξοστοιχία αποτελούμενη από 2 συρμούς MAN2 για τη Κόρινθο και μέσω της ανακαινισμένης πλέον γραμμής φτάσαμε στο Αργος, όπου με πούλμαν μας έφερε στο Κεφαλάρι Αργους. Σε μία αίθουσα γεμάτη από κόσμο κόπηκε η πίτα για το 2010 ενώ η λαχειοφόρος αγορά που ακολούθησε σημείωσε μεγάλη επιτυχία. Περίπου στις 4:00 έγινε η αναχώρηση για την πόλη του Αργους και στις 8:00 το βράδυ φτάσαμε στον σταθμό των Αγίων Αναργύρων ολοκληρώνοντας την πρώτη εκδήλωση του συλλόγου μας με απόλυτη επιτυχία.



## Εκδρομή στο Πήλιο Σάββατο 6 Μαρτίου 2010

Το Σάββατο 6 Μαρτίου ο Σύλλογος μας πραγματοποίησε μονοήμερη με ατμήλατο συρμό στο βουνό των κενταύρων στο Πήλιο και συγκεκριμένα στις Μηλιές. Από νωρίς το πρωί μέλη του συλλόγου και φωτογράφοι βρέθηκαν συγκεντρωμένοι στο σταθμό των Άνω Λεχωνίων για της παραδοσιακές φωτογραφίες κατά την προετοιμασία της ατμάμαξας «ΜΗΛΕΑ» η οποία αποτελούμενη από τρία μουσειακά βαγόνια αναχώρησε για τις Μηλιές. Κατά τη διάρκεια της διαδρομής βοηθούμενη από τον ανοιξιάτικο καιρό πραγματοποιήθηκαν φωτογραφικές στάσεις καθώς και μια μικρή στάθμευση για ύδρευση της ατμομηχανής στο σταθμό της Άνω Γατζέα. Κατά την παραμονή στις Μηλιές ο κόσμος επισκέφτηκε τα γραφικά ταβερνάκια της περιοχής για φαγητό και ξεκούραση. Δύστυχος μια σοβαρή βλάβη που παρουσιάστηκε στην ατμομηχανή δεν μας επέτρεψε την ατμήλατη επιστροφή μας στα Άνω Λεχώνια η οποία έγινε με τη βοήθεια δρομολογίου προκαλώντας απογοήτευση, και προβληματισμό για το μέλλον της ατμομηχανής.

Πολλά από τα μέλη του Συλλόγου μας δεν επέστρεψαν το απόγευμα στην Αθήνα αλλά παρέμειναν στο Βόλο όπου την επόμενη μέρα η Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων (ΕΜΟΣ) πραγματοποίησε διαδρομή από το Βελεστίνο μέχρι το Αερινό με τη μοναδική μουσειακή αυτοκινητάμαξα που υπάρχει σε λειτουργία, την Linke Hofman κατασκευής του 1936 χαρίζοντας μοναδικές στιγμές.



## ΕΤΗΣΙΑ ΘΕΡΙΝΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ 2010

Τετάρτη 30 Ιουνίου ημέρα Τετάρτη



Στις 30 Ιουνίου ημέρα Τετάρτη αποφάσισε ο Σύλλογος μας να πραγματοποιήσει την ετήσια θερινή γιορτή που φέτος συνέπεσε με τη συμπλήρωση των 90 χρόνων από την ίδρυση των ΣΕΚ καθώς και με σύνδεση της Αθήνας με την υπόλοιπη Ευρώπη με την περίφημη αμαξοστοιχία Simplon Orient Express. Την έναρξη της εκδήλωσης άνοιξε ο Πρόεδρος του συλλόγου κ. Σπύρος Νικολόπουλος με τον Πρόεδρο του Ομίλου ΟΣΕ να παίρνει τον λόγο. Η εκδήλωση συνεχίστηκε με την ιστορική παρουσίαση των γεγονότων από το μέλος κ. Γιώργο Χανδρινό παρουσιάζοντας ένα άψογο ντοκιμαντέρ για την ίδρυση των ΣΕΚ το 1920, καθώς επίσης μια εκτενή αναφορά με φωτογραφίες εποχής για τον διάσιμο συρμό. Η εκδήλωση συνεχίστηκε με δεξίωση που παρατέθηκε στους επίσημους προσκεκλημένους καθώς επίσης και στα μέλη του συλλόγου που τίμησαν με την παρουσία τους.

## Εκδρομή στο Bansko της Βουλγαρίας Τριήμερο του Αγίου Πνεύματος 2010

Το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος ο σύλλογος μας διοργάνωσε εκδρομή στο Bansko της Βουλγαρίας με ατμήλατο μουσειακό συρμό στη διαδρομή Septemvri – Veligrand. Ήταν η δεύτερη εκδρομή στη γειτονική χώρα σε διάστημα λιγότερο από ένα χρόνο στη γραμμή πλάτους 76cm σε μια διαδρομή μήκους 120 περίπου χιλιομέτρων από το Dobrinishte μέχρι Septemvri. Η αναχώρηση έγινε με την αμαξοστοιχία 500 για Θεσσαλονίκη και συνεχίστηκε με λεωφορεία μέχρι το Bansko, όπου καταλύσαμε σε ένα από τα καλύτερα ξενοδοχεία της περιοχής. Το πρόγραμμα της επόμενης μέρας περιελάμβανε αναχώρηση με λεωφορείο για την πόλη της Φιλιππούπολης με τελικό προορισμό το Septemvri ή με τον τοπικό συρμό από την πόλη του Bansko για Septemvri από όπου ξεκίνησε και ο ατμήλατος συρμός. Η σιδηροδρομική διαδρομή κράτησε περίπου 5 ώρες διασχίζοντας τον ορεινό όγκο της Ροδόπης μέσα από ένα πλήθος τεχνικών έργων και μιας καταπράσινης ανοιξιάτικης φύσης. Κατά την παραμονή μας στο Septemvri έγινε επίσκεψη στο τοπικό μηχανοστάσιο, και λίγο μετά της 5 έφτασε η ώρα της αναχώρησης για τη πόλη του Veligrand. Η ατμομηχανή σε άριστη κατάσταση ξεφυσούσε μέσα στο φαράγγι με τον ποταμό Νέστο να εναλλασσόταν τότε δεξιά και τότε αριστερά της διαδρομής και όλο τον κόσμο να κρέμεται κυριολεκτικά έξω από τα παράθυρα απολαμβάνοντας ένα πρωτόγνωρο θέαμα. Η άφιξη στο Bansko έγινε αργά το βράδυ κατάκοποι αλλά απολύτως ικανοποιημένοι αλλά και πικραμένοι μιας και στην χώρα δεν έχουμε αυτή τη δυνατότητα να δούμε επιτέλους ατμήλατους μουσειακούς συρμούς. Η επιστροφή για Αθήνα έγινε την επόμενη μέρα με την αμαξοστοιχία 503 αφού προηγουμένως έγινε μια μικρή επίσκεψη στο φράγμα της λίμνης Κερκίνης. Τέλος θα πρέπει να πούμε ένα μεγάλο ευχαριστώ για τη βοήθεια που μας προσέφερε ο Σύλλογος Φύλλων Σιδηροδρόμου της Βουλγαρίας για την πραγματοποίηση της εκδρομής, καθώς και της φωτογραφικές στάσεις που υπέδειξαν, με τη βοήθεια των άψογων και συνεργάσιμων μηχανοδηγών.



## Πρόσκληση του ΣΦΣ στην Διαρκή επιτροπή οικονομικών υποθέσεων της βουλής



Την 14ην Οκτωβρίου και κατά την διάρκεια της διαβούλευσης για το νομοσχέδιο εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ ο σύλλογος μας προσεκλήθη από την διαρκή επιτροπή οικονομικών υποθέσεων της βουλής για να εκθέσει τις απόψεις του πάνω στο επίμαχο νομοσχέδιο. Τον ΣΦΣ εκπροσώπησε ο πρόεδρος του ΔΣ κος Σπύρος Νικολόπουλος ο οποίος μίλησε στους βουλευτές του κοινοβουλίου και ανέπτυξε τις θέσεις του Συλλόγου μας πάνω στο νομοσχέδιο. Οι θέσεις του ΣΦΣ έκαναν μεγάλη αίσθηση στο ακροατήριο και δόθηκαν πλήθος απαντήσεων σε σχετικές ερωτήσεις που έγιναν από την πλευρά των βουλευτών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου ήταν ο μοναδικός εκπρόσωπος από όλες τις ΜΚΟ και επιστημονικούς συλλόγους που εκλήθη και εκπροσώπησε την πλευρά των πολιτών πάνω στο καυτό θέμα που λέγεται σιδηρόδρομος στην Ελλάδα.



## Εκδρομή στο Νέστο 28 Οκτωβρίου 2010

Με την ευκαιρία της αργίας της 28ης Οκτωβρίου, ο Σύλλογος μας πραγματοποίησε με μεγάλη επιτυχία τετραήμερη εκδρομή στη Δράμα και στα “στενά” του ποταμού Νέστου. Το πρόγραμμα της εκδρομής περιελάμβανε επίσκεψη στο υδροηλεκτρικό εργοστάσιο και το φράγμα της ΔΕΗ στο Θησαυρό της Δράμας. Το Σάββατο 30 Οκτωβρίου, οι εκδρομείς, απόλαυσαν βόλτα στην παραποτάμια διαδρομή μέχρι την Ξάνθη, με αμαξοστοιχία αποτελούμενη από τη μουσειακή μηχανή ALCO A-325, βαμμένη στα αρχικά χρώματα της και παλιά βαγόνια με ανοιγόμενα παράθυρα που συνέβαλαν στο να απολαύσουμε το σιδηροδρομικό ταξίδι και τη φύση, δίπλα στο ποτάμι και το πυκνό δάσος. Αξιοσημείωτη η προσέλευση φωτογράφων, από όλα τα μέρη της Ελλάδας, για να αποθανατίσουν ένα σπάνιο τραίνο σε μια σπάνιας ομορφιάς τοπίο.



**Ο** ελληνικός σιδηρόδρομος τα τελευταία τρία χρόνια βρίσκεται διαρκώς στο προσκήνιο της ενημέρωσης με σειρά άρθρων, δημοσιευμάτων και αναλύσεων, που άλλες λένε αλήθειες (δυστυχώς λίγες), άλλες τον στοχοποιούν, αρκετές δε τον συκοφαντούν, με σκοπό ελλείψει ενός οργανωμένου σχεδίου της «επόμενης μέρας», μεγάλο μέρος της χώρας να κινδυνεύει να «χάσει το τρένο» ολοκληρωτικά. Πλειστάκις σε άρθρα ή εκπομπές γίνονται αναφορές απαξιωτικές για το σιδηρόδρομο με ρήσεις του τύπου «είναι απλό: Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Δύο αντένες για σύνορα-άντε κάνα τραίνο για Κων/πολη αραιά και πού για εθνικούς λόγους», «Να κλείσει η Πελοπόννησος-μένει ανοιχτή για τα ψηφάκια» και άλλα πολλά, πασπαλισμένα με τη γνώριμη γαρνιτούρα των «τριών εκατομμυρίων την ημέρα».

Όλα αυτά βασίζονται σε:

- Σε μία λανθασμένη αντίληψη του τι ακριβώς σημαίνει «κερδοφορία σιδηροδρόμων»
  - Σε μία εσφαλμένη αντίληψη του ρόλου του σιδηροδρόμου στις μεταφορές
  - Σε άγνοια του πώς λειτουργούν οι σιδηρόδρομοι στην Ευρώπη
  - Σε μία σειρά από μύθους που καλλιεργήθηκαν γύρω από τον ελληνικό σιδηρόδρομο και τα ελλείμματά του (π.χ. 6.000 σιδηροδρομικοί ξεκοκαλίζουν καθημερινά 3 εκ. €!)
- Κανείς δεν γεννήθηκε συγκοινωνιολόγος ή μηχανικός σιδηροδρόμων. Θα προσπαθήσουμε λοιπόν να σας βοηθήσουμε να αναθεωρήσετε αυτές τις απόψεις.

Ας δούμε τι συμβαίνει στην Ευρώπη :

## 1. Μεγέθη δικτύου και απασχόληση

Στην Ευρώπη σήμερα αντιστοιχούν κατά μέσο όρο περίπου 440 km σιδηροδρόμου ανά 1 εκατομμύριο πληθυσμού ή 46km ανά 1000km<sup>2</sup> έκτασης. Σε αυτούς τους σιδηροδρόμους απασχολούνται περίπου 5.11 υπάλληλοι ανά χιλιόμετρο γραμμής.<sup>1</sup> Αν μεταφερθούν αυτοί οι μέσοι όροι στην ελληνική περίπτωση τότε η Ελλάδα έπρεπε να έχει περίπου 4500-5000 km δικτύου ενώ στο υφιστάμενο δίκτυο των 2500km έπρεπε να απασχολούνται περί τους 12000 υπάλληλοι.

Με βάση τα παραπάνω, το ελληνικό δίκτυο δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να χαρακτηριστεί

από «υπερβολικό μέγεθος» ώστε να «σηκώνει» περικοπή ούτε να χαρακτηριστεί «υπερστελεχωμένο» ώστε να περιορίσει, όπως λέγεται, τους υπαλλήλους του σε περίπου 3000!

## 2. Είναι όλοι αυτοί οι σιδηρόδρομοι κερδοφόροι;

Άλλοι ναι, άλλοι όχι. Οι κεντροευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης γενικά εμφανίζουν στις εκθέσεις πεπραγμένων τους κέρδη, μερικοί από τους παραχωρησιούχους εκμετάλλευσης του βρετανικού δικτύου επίσης, όμως ταυτόχρονα κάποιοι άλλοι παραχωρησιούχοι εμφανίζουν απώλειες ενώ ο γαλλικός σιδηρόδρομος εμφανίζει, ιδίως στον εμπορευματικό τομέα, συστηματικά ζημιές-είναι διαβόητος για αυτό. Άλλες εταιρείες εμφανίζουν σκαμπανεβάσματα, αντίστοιχα με τους κύκλους που εμφανίζει η οικονομία στην οποία κινούνται. Οι εταιρείες υποδομής εν γένει εμφανίζουν πρακτικώς ζημιές. Το ζήτημα της κερδοφορίας θα αναλυθεί περαιτέρω στα παρακάτω.

## 3. «Σίγουρα βέβαια δεν έχουν δίκτυα σαν της Πελοποννήσου»

Όλα τα ευρωπαϊκά κράτη περιλαμβάνουν και διατηρούν αυτό που έχει καθιερωθεί να λέγεται «περιφερειακές» (regional) ή «επαρχιακές» (rural) γραμμές. Σε αυτές περιλαμβάνονται γραμμές αντίστοιχες της Πελοποννήσου (μεγάλες περιφέρειες με σημαντικά περιφερειακά κέντρα-regional) αλλά και γραμμές που η σημασία τους

συγκρινόμενη με αυτή π.χ. της Πελοποννήσου είναι σαφώς υποδεέστερη (π.χ. σύνδεση πόλης της τάξης των 5000 κατοίκων με τα χωριά της-rural). Φυσικά στις χώρες αυτές το παράλληλο οδικό δίκτυο είναι ανεπτυγμένο και ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ είναι πολύ υψηλός.

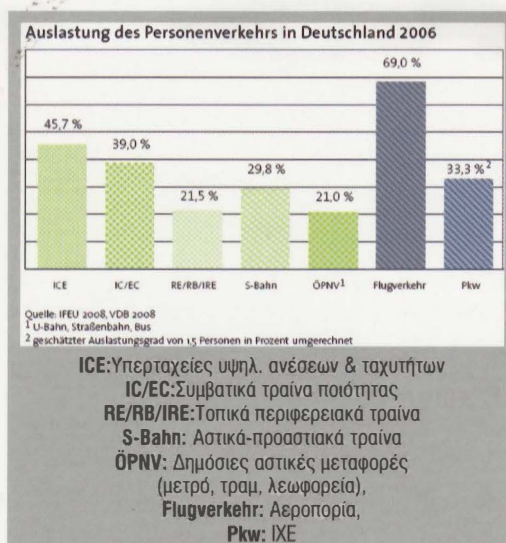
## 4. «Φυσικά τα τραίνα τους είναι γεμάτα, σίγουρα πάνω από 50%»

Αξίζει για την παρατήρηση αυτή, να διαβάσει κανείς την ετήσια έκθεση (Zahlen & Fakten 2010) της Ένωσης Σιδηροδρομικής Βιομηχανίας της Γερμανίας (Verband der Bahnindustrie in Deutschland)...

Τι δηλοί το σχήμα; Οι ναυαρχίδες των γερμανικών σιδηροδρόμων εμφανίζουν πληρότητα 46%, οι τοπικές γραμμές μόλις 22%. Αν στη Γερμανία εφαρμοστεί το κριτήριο που ακούστηκε/διοχετεύτηκε στον ελληνικό τύπο «ό,τι έχει πληρότητα άνω του 50% επιβιώνει» τότε το σύνολο του γερμανικού δικτύου θα πρέπει να κλείσει, αύριο κιόλας!!

## 5. Ιδιωτικοποίηση

Το ζήτημα της ιδιοκτησίας είναι ένα «καυτό» θέμα συζήτησης στην Ευρώπη. Αντιμετωπίζεται με δυσπιστία όχι για λόγους «αριστερισμού» αλλά γιατί τα παραδείγματα ιδιωτικοποιήσεων εμφανίζουν προβλήματα. Υπάρχουν βέβαια δύο χώρες με πετυχημένους ιδιωτικούς σιδηροδρόμους αλλά με τις ιδιομορφίες τους (ΗΠΑ με τις τεράστιες συμπαγείς χερσαίες αποστάσεις που ευνοούν τους εμπορευματικούς σιδηροδρόμους, Ιαπωνία με τις απίστευτες πληθυσμιακές πυκνότητες που ευνοούν τους επιβατικούς σιδηροδρόμους –τα 2/3 είναι μάλιστα μετρικοί –σαν της Πελοποννήσου!– αλλά και τις τεράστιες προσόδους από το Real Estate). Στην Ευρώπη το Βρετανικό παράδειγμα εμφάνισε τρομερά προβλήματα ασφάλειας –κύλησε αίμα!– στο ξεκίνημα τα οποία τώρα πια διορθώθηκαν. Αύξησαν δραματικά την πελατεία τους αλλά και τις ανάγκες επιχορήγησής τους. Με άλλα λόγια οι σιδηρόδρομοι στην Αγγλία απορροφούν και κοστίζουν στον Άγγλο φορολογούμενο σαν ιδιωτικοποιημένοι πλέον τέσσερις φορές παραπάνω επιχορηγήσεις σε σύγκριση με την





# Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι:

## Πλανάμεθα πλάνην οικτράν

“...Ενώ στην Ευρώπη κυκλοφορούν κατά μέσο όρο 25 ζευγάρια τρένα σε κάθε γραμμή, στην Ελλάδα κυκλοφορούν 10, ενώ στις περιφερειακές γραμμές κυκλοφορούν από 3 έως 4! Γιατί να προτιμήσει κανείς το τρένο; Πώς να αντιμετωπιστεί ο Σιδηρόδρομος ως «χρήσιμο» μέσο μεταφοράς; ...”

προ ιδιωτικοποίησης τους εποχή. Οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι κινούνται ίσως στην πιο ανοικτή σιδηροδρομική αγορά της Ευρώπης, ξεκίνησαν την διαδικασία ιδιωτικοποίησης κινούμενοι και από τις εμμονές του Δ/ντος Συμβούλου τους, σταμάτησαν λόγω κρίσης χρηματιστηρίων, ενώ φάνηκε ότι υπήρξε μεθόδευση φτιασιδώματος (όχι δημιουργική λογιστική πάντως) των ισολογισμών και πολιτική που προέταξε το βραχυπρόθεσμο έναντι του μακροπρόθεσμου με αποτέλεσμα τη σταδιακή χειροτέρευση των υπηρεσιών και με αποκορύφωμα το φιάσκο του προαστιακού του Βερολίνου. Παράλληλα ανθούν στη

Γερμανία περίπου 250 επιχειρήσεις ιδιωτικές ή αυτοδιοικητικές.

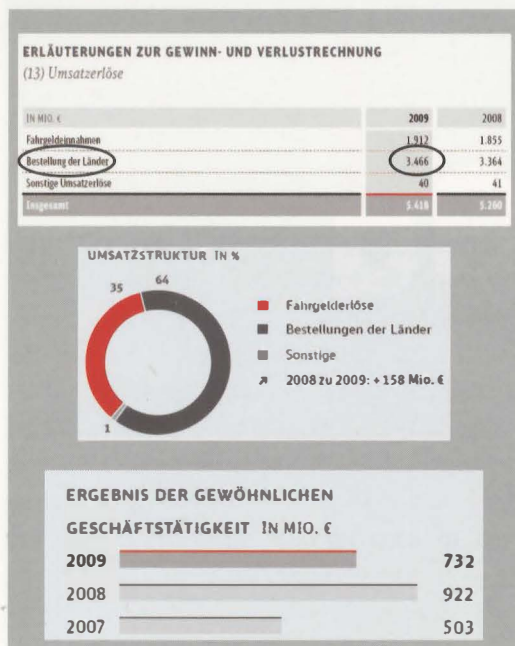
### 6. «Φυσικά βέβαια δε χάνουν €2-3 εκ. τη μέρα»

Το σύνθημα αυτό που λάνσαρε ο κ. Χατζηδάκης επί της καταστροφικής υπουργίας του μαζί με το «ο ΟΣΕ είναι η πιο ζημιόγνος επιχείρηση της Ευρώπης» από τον ακόμα πιο καταστροφικό Στυλιανίδη, είναι αυτό που στην επαρχία ονομάζουμε “misleading”.

Στην Ευρώπη λοιπόν, το πλαίσιο μίας υγιούς και

κυρίως ισορροπημένης πολιτικής μεταφορών οι εταιρείες λειτουργούν επιχορηγούμενες από το δημόσιο. Η επιχορήγηση είναι εύλογη αλλά με αυστηρούς όρους και κυρίως όχι «εν λευκώ». Είναι ουσιαστικά παραγγελία εκτέλεσης συγκεκριμένου μεταφορικού έργου (τραινοχιλιόμετρα<sup>2</sup>) με συγκεκριμένους όρους ποιότητας (καθυστερήσεις, ασφάλεια κλπ).

Δείτε λοιπόν τα αποτελέσματα για το 2009 της εταιρείας DB Regio AG, θυγατρικής της Deutsche Bahn AG για την εκμετάλλευση των τοπικών γραμμών: Η εταιρεία αυτή λοιπόν εμφανίζει στα έσοδά της:



- Περίπου €2 δισ. έσοδα εισιτηρίων,
- €3.5 δισ. έσοδα επιχορηγήσεων («Παραγγελίες των κρατιδίων» αναφέρει).

- Στον ισολογισμό δε εμφανίζεται με κέρδη €732εκ.

Η δε DB Regio «κερδίζει» τα συμβόλαια για τα περιφερειακά δίκτυα ανταγωνιζόμενη σκληρά με άλλες εταιρείες υπό την εποπτεία μίας πανίσχυρης ρυθμιστικής αρχής.

Ο ΟΣΕ λοιπόν κάθε χρόνο εγγράφει στα έξοδά του ό,τι για άλλους σιδηροδρόμους είναι έσοδα! Και φυσικά οι ανάγκες εξυπηρέτησης των παλαιών δανείων απορροφούν περίπου το 1/3 των ετήσιων δαπανών του με το άλλο 1/3 να αφορά τις δανειακές τρέχουσες ανάγκες του.

- Όπως γράφτηκε πρόσφατα και στο ένθετο «Δαίμων της Οικολογίας», στη Δανία, την πατρίδα του επικεφαλής της Τρόικας κ. Τομζεν. ο κρατικός σιδηρόδρομος (DSB) εμφανίζει κέρδη €46εκ (340 εκ. κορώνες). Σχεδόν ο μισός τζίρος του είναι η κρατική επιχορήγηση: €603εκ ή (4.5 δισ. κορώνες) είναι η ετήσια επιχορήγηση των σιδηροδρόμων της Δανίας, ποσό που ξεπερνά σε ύψος τα έσοδα της DSB από εισιτήρια. Σημειώνεται ότι η Δανία εμφανίζει συγκρισιμότητα με την Ελλάδα τόσο σε μήκος δικτύου όσο και σε πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα. Δεν θα κουράσουμε άλλο με παρόμοιες συγκρίσεις, θα αναφέρουμε απλά ότι η ίδια πολιτική ακολουθείται στο σύνολο των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

## 7.Θα ήταν ο ΟΣΕ κερδοφόρος υπό «ευρωπαϊκές» συνθήκες;

Ο ΟΣΕ δύσκολα θα ήταν εστία «αριστείας» στον Ελληνικό δημόσιο τομέα (όπως είναι ίσως η Cos-

mote) για μια σειρά από λόγους:

- Αντιμετωπίζει εχθρική πολιτική μεταφορών (αποκορύφωμα οι συμβάσεις παραχώρησης του κ. Σουφλιά). Την ίδια στιγμή που ο σιδηρόδρομος κατηγορείται περί των €3εκ. τη μέρα, για το πρόγραμμα οδικών έργων, το ΥΠΕΧΩΔΕ ενέγραφε στον προϋπολογισμό €4.5εκ ημερησίως χωρίς σε αυτά να περιλαμβάνονται τα τοκοχρεωλύσια για παρελθόντα προγράμματα οδικών έργων.

- Εμφανίζει συστηματική απίσχυνση λόγω κακής πολιτικής προσλήψεων (στεγνότητα από το 1985 και ύστερα) και απώλεια τεχνογνωσίας

- Ταλανίζεται από φαινόμενα κομματισμού και συνδιοίκησης από διάφορες συνδικαλιστικές «παράγκες»

- Η καθοδήγηση από το ΥΜΕ είναι συνήθως ανεργάτιστη

- Φυσικά οι διοικήσεις έχουν υποπέσει σε σειρά επιχειρηματικών λαθών κυρίως στον εμπορευματικό τομέα.

- Ταλανίζεται από μία νοοτροπία μείωσης του κόστους μέσω περιορισμού των προσφερομένων υπηρεσιών (μείωση δρομολογίων, συνήθως «χορηγούνται» με δΟΣολογία φαρμάκου ένα πρωί, ένα μεσημέρι, ένα βράδυ). Αποτέλεσμα: Το δίκτυο του ΟΣΕ είναι σουπερμάρκετ με άδεια ράφια:

Ενώ στην Ευρώπη κυκλοφορούν κατά μέσο όρο 25 ζευγάρια τρένα σε κάθε γραμμή, στην Ελλάδα κυκλοφορούν 10, ενώ στη συνήθη των περιπτώσεων για αντίστοιχες περιφερειακές και rural γραμμές κυκλοφορούν από 3 έως 4! Γιατί να προτιμήσει κανείς το τρένο; Πώς να αντιμετωπιστεί ο Σιδηρόδρομος ως «χρήσιμο» μέσο μεταφοράς; Εξυπηρετούν κανένα αυτά τα δρομολόγια; Περιμένει ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έσοδα από μία τέτοια πολιτική;

Το ετήσιο έλλειμμα που μπορεί να αποδοθεί σε εσφαλμένες επιχειρηματικές επιλογές, κακοδιοίκηση και κακή διαχείριση ανθρωπίνων πόρων είναι πρακτικά –με δικούς μας υπολογισμούς– περίπου €40εκ. Φυσικά και

δεν είναι λίγα. Φυσικά και πρέπει να γίνει «0» ή πλεόνασμα €40εκ. Και αυτό έχει δύο όψεις: Μείωση εξόδων αλλά και αύξηση εσόδων μέσα από μια ελεγχόμενη αύξηση των κομίστρων. Σε ορισμένες διαδρομές και υπηρεσίες, τα κόμιστρα είναι ήδη υψηλότερα από τον χερσαίο ανταγωνιστή του σιδηροδρόμου, σε άλλες προκλητικά χαμηλά.

## 8.Και τι έγινε όλον αυτόν τον καιρό;

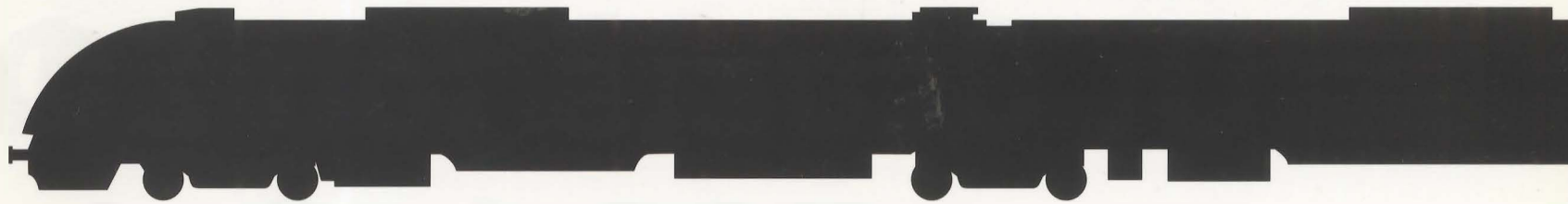
Μετά από την business as usual θητεία Λιάπη, και αφού είχαν περάσει διάφορες διοικήσεις όπως αυτή που επί Μαντέλη εισηγήθηκε πριν κάμποσα χρόνια το κλείσιμο του μεγαλύτερου μέρους του δικτύου και μνημονεύσατε στην τηλεόραση, ήλθε το «Σχέδιο Ανασυγκρότησης» του κ. Χατζηδάκη. Αφού δυσφήμισε το μέσο το οποίο ήθελε να «εξυγιάνει» πρόβη (μέσω του Ν3710) σε απίστευτες αναδιατάξεις αρμοδιοτήτων μεταξύ των εταιρειών του Ομίλου (ΟΣΕ-ΕΔΙΣΥ-ΕΡΓΟΣΕ) που βύθισαν το σιδηρόδρομο στην εσωστρέφεια ενώ ακόμα και σήμερα δεν είναι ξεκαθαρισμένο ποιος είναι αρμόδιος για τι. Στη συνέχεια ήλθε η υπουργία Στυλιανίδη με εξίσου ανεργάτιστη πολιτική (καταστροφικό ψαλίδισμα δρομολογίων + προαστιακός Κομοτηνής!) και μετά ήλθε η υπουργία Ρέππα και η πολιτική Ορεσγον που έπρεπε να περάσουν 7 μήνες για να οριστούν διοικήσεις!

Δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση ανάλωσε πολύτιμο πολιτικό κεφάλαιο, χωρίς να εφαρμόσει «φιλελεύθερες» λύσεις που υποτίθεται ότι επαγγέλετο (δηλ.: άνοιγμα αγοράς, υιοθέτηση πολιτικής «παραγγελιών» επιβατικού έργου) και κατέστρεψε την εικόνα του σιδηροδρόμου ως μέσου.

Η νέα κυβέρνηση, αφού έχασε πολύτιμο χρόνο τρέχει τώρα με το πιστόλι στον κρόταφο να συμμαζέψει τα ασυμμάζευτα. Ακούγεται ότι θέλει να «πελεκήσει» το δίκτυο. Είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τι ακριβώς σημαίνει αυτό: Μία τρύπα στο νερό, περίπου €20εκ. εξοικονόμηση από

## Για να δούμε τι συμβαίνει στην Εσπερία:

Τομέας	Ελλάδα	Ευρώπη
Χρηματοδότηση νέων έργων	Δανεισμός του ΟΣΕ (κυρίως) -Καταγράφεται στο έλλειμμα	Επιχορήγηση του κράτους (κυρίως) Καταγράφεται στα έσοδα
Εκμετάλλευση περιφερειακών / προαστιακών/ τοπικών γραμμών	Δανεισμός ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΟΣΕ αταγράφεται στο έλλειμμα	Επιχορήγηση του κράτους ή της αυτοδιοίκησης Καταγράφεται στα έσοδα
Εκμετάλλευση κυρίων αξόνων επιβατικού έργου	Δύσκολος ο διαχωρισμός από το υπόλοιπο επιβατικό έργο	Γενικά διαχωρισμένο business unit ή εταιρεία Καμία επιχορήγηση. Απαγορεύεται η σταυροειδής επιδότηση είτε από το εμπορευματικό είτε από τις επιχορηγήσεις του «περιφερειακού» έργου
Εκμετάλλευση εμπορικού έργου	Δύσκολος ο διαχωρισμός από το επιβατικό έργο	Γενικά διαχωρισμένο business unit ή εταιρεία Καμία επιχορήγηση



το έλλειμμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αν κλείσει το δίκτυο Πελοποννήσου. Αυτό είναι η όλη υπόθεση! Το βασικό δομικό πρόβλημα του σιδηροδρόμου δε θα έχει λυθεί (γήρανση, επιπτώσεις του Ν3710, περιορισμένα δρομολόγια και άρα έσοδα).

Αν ο ΟΣΕ κλείσει τελείως; Θα παραμείνει σίγουρα το κόστος εξυπηρέτησης των παλαιότερων δανείων (κοντά €400-500εκ. ετησίως) χωρίς όμως σιδηρόδρομο. Οπή εν ύδασι.

Για να είμαστε ακριβείς θα πούμε ότι η παραγωγική διαδικασία του ελληνικού σιδηροδρόμου απετέλεσε αντικείμενο μελέτης τους προηγούμενους μήνες. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτής της μελέτης, γραμμές στις οποίες οι συρμοί έχουν πληρότητες άνω του 50%, τα έσοδα παρουσιάζουν δυσανάλογη σχέση με τα έξοδα. Τραγικό παράδειγμα υποεκμετάλλευσης αποτελούν γραμμές στις οποίες έχουν ήδη περιοριστεί σημαντικά οι αριθμοί των δρομολογίων αφού τα όποια έξοδα αντί να επιμερίζονται σε δέκα π.χ. ζευγάρια αμαξοστοιχιών, επιμερίζονται σε δύο ή τρία, με αποτέλεσμα να εκτοξεύεται σε αυτές το μοναδιαίο κόστος. Σε αυτό συμβάλλει αρνητικά η υστέρηση εσόδων, αφού ο σιδηρόδρομος καθίσταται μη χρησιμοποιήσιμος. Για παράδειγμα, φτάνει κάποιος στην Τρίπολη στις 10:00 το πρωί, αλλά το επόμενο τρένο επιστροφής αναχωρεί στις 08:00 το βράδυ. Κάποιος άλλος μπορεί να φτάσει από τον Πύργο στην Πάτρα, αλλά δεν μπορεί να επιστρέψει αυθημερόν! Με αυτόν τον τρόπο εκμετάλλευσης ο σιδηρόδρομος είναι καταδικασμένος.

Γνωρίζουμε ότι τα στοιχεία αυτά έχουν φτάσει στα χέρια του κ. Ρέππα. Και καταλαβαίνουμε τη δυσθυμία του με το ζήτημα: Πιέζεται πανταχόθεν (από όχι καλά ενημερωμένους δημοσιογράφους, από τον Παπακωνσταντίνου, από τον Πάγκαλο) να δείξει «αίμα» και ξέρει ότι το αίμα θα χυθεί τζάμπα!

Θα έπρεπε τα στοιχεία να αξιολογηθούν σωστά, στη λεπτομέρειά τους. Να εντοπιστούν οι ακριβείς αιτίες απόκλισης (π.χ. ιδιαίτερα έως προκλητικά χαμηλά κόμιστρα σε ορισμένες διαδρομές που αναφέρθηκαν, τα τρένα αν και με υπεράριθμους επιβάτες θα παρουσιάζουν αναπόφευκτα αυτό το

αποτέλεσμα). Να έχουν γίνει ήδη οι ενέργειες για εξορθολογισμό του κόστους, να εφαρμοζόταν ένας εύλογος τρόπος εκμετάλλευσης και αν όλα αυτά δεν απέδιδαν, στη συνέχεια θα μπορούσαν να αναγγείλουν την αναστολή λειτουργίας τους. Δυστυχώς για μια ακόμα φορά επιλέγεται η εύκολη λύση: Αναστολή ζημιογόνων δρομολογίων, αναστολή ζημιογόνων γραμμών!

Εύλογα λοιπόν ερωτήματα:

- Θα ανασταλεί η γραμμή Θεσσαλονίκη – Φλώρινα με 7,1 εκ. € ετήσιο έλλειμμα και όχι ο Προαστιακός Πειραιάς – Κιάτο με 21,1 εκ. €;
- Θα ανασταλεί η γραμμή Πάτρα – Καλαμάτα με 4,2 εκατ. € ετήσιο έλλειμμα και όχι το Αθήνα – Θεσσαλονίκη με 14,2 εκ€;
- Θα ανασταλούν τα τοπικά δρομολόγια Καλαμάτας
- Μεσσήνης / ΤΕΙ με 1,8 εκ. € ετήσιο έλλειμμα και όχι ο Προαστιακός Λιόσια – Αεροδρόμιο με 6,3 εκατ.€;
- Θα κλείσει ο μοναδικός στην Ελλάδα και παγκοσμίως γνωστός Οδοντωτός σιδηρόδρομος με τα πολλαπλά ωφέλει που προσφέρει στην οικονομία της Αχαΐας επειδή είναι ζημιογόνος κατά 1 εκατομμύριο περίπου τον χρόνο.

Οι συγκρίσεις είναι εξόφθαλμες, καταδεικνύουν το εύλογο της όλης επιχειρηματολογίας που αναπτύχθηκε σε αυτό το κείμενο, και αποδεικνύουν ότι η προσέγγιση από πλευράς Υπουργείου τουλάχιστον δεν είναι αντικειμενική ή εύστοχη, αλλά βιαστική ως επιπόλαιη!

Ο στόχος, λοιπόν, είναι με εύλογη επιχορήγηση και κόστος ο ΟΣΕ (ή στο τέλος-τέλος όποια άλλη εταιρεία) να προσφέρει ό,τι και οι ευρωπαίοι «ομόλογοί» του. Η επιδότηση που αναφέρει το προσχέδιο νόμου για 50 εκατ. € ετησίως σε σχέση με την επιδότηση του ΟΑΣΘ των 111 εκατ. € (για το 2010) και σε σχέση με το φάσμα των παρεχομένων υπηρεσιών τους αντίστοιχα, αφήνει από μόνη της να εννοηθεί ο στόχος τον οποίο έχει θέσει και η παρούσα Κυβέρνηση: Περιορισμένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Ήδη με την περικοπή των μισθών η μισθοδοσία θα μειωθεί τουλάχιστον 20%. Είναι ένα πρώτο, σημαντικό βήμα άσχετα εάν είναι σωστό ή λάθος αυτή η συγκεκριμένη πρακτική. Μετά ακολουθεί

η μεθοδική οργάνωση της παραγωγής και το αυστηρό συμμάζεμα.

Υπάρχει το μνημόνιο θα πείτε... Δε γνωρίζουμε τι ακριβώς εννοεί το μνημόνιο. Κερδοφόροι είναι και οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι όπως φάνηκε επάνω. Θα επιζούσαν σε καθεστώς ΔΝΤ;

Τέλος πάντων θυμίζουμε την πιπεράτη έκφραση για το πόση προσοχή χρειάζεται για το πού τοποθετούμε την υπογραφή μας.

## Συμπεράσματα των πιο πάνω:

• Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας είναι μικρό, υποστελεχωμένο και με λίγα τρένα. ΔΕ ΣΗΚΩΝΕΙ ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΚΟΠΕΣ

• Είναι τέτοια η δομή του χρέους και του ελλείμματος που το κλείσιμο της Πελοποννήσου (ή όποιου άλλου περιφερειακού τμήματος) κανένα πρόβλημα δε θα λύσει ούτε θα ελαφρύνει ουσιαδώς τα χρηματοοικονομικά και άλλα προβλήματα της επιχείρησης

Κατανοούμε απόλυτα τις όποιες απαξιωτικές αναφορές για τον ΟΣΕ, ακόμα και για τους εργαζόμενούς του. Είναι πολιτική άποψη, σεβαστή, πολλές φορές βάσιμη. Η απαξιωτική αναφορά όμως για το σιδηρόδρομο είναι διατύπωση πολιτικής μεταφορών και ελέγχεται ως εντελώς αντιεπιστημονική, αβάσιμη και εν τέλει λαϊκίστικη. Είναι κατανοητές στο πλαίσιο του πολιτικού παιχνιδιού ή ακόμα και ως πολιτικές προτάσεις-μαχητές βέβαια οι αναφορές αυτές. Δεν είναι όμως πρόταση «το κλείστε το σιδηρόδρομο, τελεία» ή οι πρετεντέρειες πομφόλυγες «Συντάξεις ή ΟΣΕ; Προφανώς συντάξεις».

Επίσης η αναμάσηση έωλων και παραπλανητικών επιχειρημάτων όπως αυτό περί των «€2 εκ. τη μέρα» δεν βοηθά στη λήψη αποφάσεων στρατηγικού χαρακτήρα.

1: Τα στοιχεία για την πυκνότητα του δικτύου, τους εργαζόμενους και τον αριθμό τρενών ανά γραμμή προέρχονται από ανάλυση των UIC Statistics 2007 – UIC = Union Interational des Chemins de Fer.

2: Αν η απόσταση Αθήνα-Θεσ/νίκη είναι 500km τότε ένα τρένο σε αυτή τη διαδρομή πραγματοποιεί 500 τρινοχιλιόμετρα.

# Οι θέσεις του ΣΦΣ για το μέλλον του Ελληνικού σιδηροδρόμου

## μετά την ψήφιση του νόμου «εξυγιάνσους του ΟΣΕ»

### 1. Γενικά

1.1. Το νομοσχέδιο που ψήφισε η Βουλή (κυβερνητική παράταση και αξιωματική αντιπρόεδρος) για την «εξυγίανση των ελληνικών σιδηροδρόμων» και οι εξελίξεις που δημοσιεύονται για την προοπτική του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, αποτελέσαν όπως αποδεικνύεται, την αφετηρία για την δραματική συρρίκνωση και τον ακρωτηριασμό του.

Με πρόσχημα τα ελλείματα (που σε μεγάλο βαθμό αφορούν το Δημόσιο Χρέος), δρομολογείται μια πρωταρχής συρρίκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου, που κινδυνεύει όχι μόνο να εξοφάνσει από προσώπου γης το μεγαλύτερο μέρος του, αλλά υπονομεύει σε μεγάλο βαθμό και την προοπτική του. Γιατί κατάργηση των κλάδων του δικτύου θα δρομολογήσει τον μαρμαρό και του υπόλοιπου, ακριβώς όπως στερεύει ένα ποτάμι, όταν ξεραίνονται οι παραποτάμια.

1.2. Σε καθρούς κρίσης, ο σιδηροδρόμος δεν αποτελεί μόνο το ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο, αλλά και πολύτιμη διεξόδο απέναντι στα ακριβά καύσιμα, τα υψηλά διόδια και τα μειωμένα εισοδήματα. Η εθνική σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί πολύτιμο οικονομικό – συγκοινωνιακό πόρο, αντίθετο στους υποκειμενικούς σε κυκλοφοριακή συμφόρηση αυτοκινητοδρόμους, εργαλείο για την Πρόσβλη Ανάπτυξη και την βιώσιμη πολεοδομική και χωροταξική ανασυγκρότηση.

1.3. Τα ελλείματα του ΟΣΕ είναι πρώτα πολιτικά και έπειτα οικονομικά. Διοικητομηνιαία δημοσίου χρέους έχουν μεταμφιεστεί σε χρέος του ΟΣΕ, μέσα

από πολιτικές που σχεδιάστηκαν για να ευνοήσουν το αυτοκίνητο. Ενοείται ότι στήριζουμε εκείνες τις προτάσεις που εγγυώνται την αναδιοργάνωση, τον εξορθολογισμό λειτουργίας και την εξυγίανση του ΟΣΕ, απορρίπτοντας όμως τον ακρωτηριασμό του δικτύου, που θα δημιουργήσει ένα επικίνδυνο μονοπώλιο των οδικών μεταφορών. Ο σιδηροδρόμος, που καταναλώνει πολύ λιγότερα καύσιμα από το αυτοκίνητο, ρυπαινει από λιγότερο ως καθύλου και εξυπηρετεί την κυκλοφοριακή ασπιουμφόρηση, την κοινωνική και περιφερειακή ανάπτυξη, χρειάζεται οπωσδήποτε μια εικαρία να αναβαθμιστεί και να γίνει κορμός των χερσαίων μεταφορών.

### 2.0 μύθος των ελλειμάτων και η βιωσιμότητα

2.1. Τα ελλείματά του ΟΣΕ, που ως γνωστόν κατά 85% είναι κρυμμένο δημόσιο χρέος, αφορίζονται στην επί εναντίον των μη καταβολή από το ελληνικό δημόσιο της θεσμοθετημένης οικονομικής συμβολής του στα έξοδα συντήρησης και εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής υποδομής και παραρχής «ζημιόνων» αλλά και των κοινωικών υπηρεσιών και τιμολογιακών εκπτώσεων, και του εξαναγκασμού του ΟΣΕ σε επαχθή δανεισμό για την κάλυψη των ανωτέρω, με υψηλότερα τοκοχρεωλύσια (ακόμα και για την κάλυψη της εθνικής συμμετοχής στα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα). Αυτή ήταν μια πολιτική δύο μετρών και δύο σταθμών σε βάρος του σιδηροδρόμου, αφού στα υπόλοιπα μέσα μεταφορές (πλήν των αστικών συγκοινωνιών

της Αθήνας), το ελληνικό κράτος έπραξε και πράττει το ακριβώς αντίθετο, συμβάλλοντας έτσι σε ένα αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος του σιδηροδρόμου.

2.2. Σε όλο τον υπόλοιπο Κόσμο, η Πολιτεία επιδοτεί με μεγάλα ποσά τις λεγόμενες Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας (δρομολόγια σε άνογες γραμμές, τιμολογιακές εκπτώσεις), ενώ καλύτερα το σύνολο των δαπανών συντήρησης της Υποδομής και των Έργων εκσυγχρονισμού. Στην Ελλάδα, ο σιδηροδρόμος εγγράφει ως δαπάνες και χρέος, αυτά που σε άλλες χώρες εγγράφει ως έσοδα. Στην Ευρώπη, χωρίς τις επιδοτήσεις που αποτελούν περίπου το 60% των εσόδων τους, οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις Λειτουργιών (Operators) δεν θα μπορούσαν να εμφανίζονται κερδοφόρες.

2.3. Θα πρέπει να επισημανώμε ότι η αποδοτικότητα των επενδύσεων και της μεταφοράς στην περίπτωση όλων των μέσων μεταφορές και κατ'εξοχήν του σιδηροδρόμου, θα πρέπει να εκτιμώνται σε επίπεδο Εθνικής Οικονομίας και όχι σε επίπεδο μονάχα του ισολογισμού της επιχείρησης, τόσο για την απόσβεση της επένδυσης όσο και για το οικονομικό αποτέλεσμα της εκμετάλλευσής. Η οικονομική υπερχροή του σιδηροδρόμου έναντι των άμεσων ανταγωνιστών του στον τομέα του εξωτερικού κόστους της μεταφοράς που ποσοτικοποιεί τις επιπτώσεις από την ρυπανση και τα ατυχήματα, του κόστους αμφοφύρησης και της κατανάλωσης καυσίμων, τον καθιστά 4 φορές πιο φτηνό για ισοδύναμο μεταφορικό έργο από πλευράς Εθνικής Οικονομίας. Αυτό δεν μπορεί να μη ληφθεί υπόψη

όταν λαμβάνονται αποφάσεις για την επιδότηση λειτουργίας των «ζημιόνων υπηρεσιών» των διαφορών μέσων και να μην αποτελεί στοιχείο επιλεξιμότητας για την επιδότηση «άνογων σιδηροδρομικών δρομολογιών» με χαρακτηριστική «δημόσιας υπηρεσίας».

### 3.Τι σιδηροδρόμο θέλουμε

3.1. Στην Ευρώπη σήμερα αντιστοιχούν κατά μέσο όρο περίπου 440 km σιδηροδρόμου ανά 1 εκατομμύριο πληθυσμού ή 46 km ανά 1000 km<sup>2</sup> έκτασης. Σε αυτούς τους σιδηροδρόμους απασχολούνται περίπου 5,11 υπάλληλοι ανά χιλιόμετρο γραμμής. Αν μεταφερθούν αυτοί οι μέσοι όροι στην ελληνική περίπτωση τότε η Ελλάδα έπρεπε να έχει περίπου 4500-5000 km δικτύου είνω στο υφιστάμενο δίκτυο των 2500 km έπρεπε να απασχολούνται περί τους 12000 υπάλληλους. Ηδη το σιδηροδρομικό μας δίκτυο, είναι το αραιότερο της Ευρώπης, ακόμα και σε σχέση με την Αλβανία.

Με βάση τα παραπάνω, το ελληνικό δίκτυο δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να χαρακτηριστεί από «υπερβολικό μέγεθος» ώστε να «σηκώσει» περικοπή από τα 2500 χμ σε 700 (!!!), ούτε να χαρακτηριστεί «υπερπλεεχόμενο» ώστε να περιοριστεί, όπως λέγεται, τους υπαλλήλους του σε περίπου 3000!

3.2. Θέλουμε ένα σύγχρονο σιδηροδρόμο που να λειτουργεί στο σύνολο του σημερινού δικτύου και να εξυπηρετεί τις Περιφέρειες της Χώρας, συμβάλλοντας στην ισόρροπη και φιλοπεριβαλλοντικά προσανατολισμένη περιφερειακή ανάπτυξη. Με ένα κορμό (Πάτρα-Αθήνα-Λάρσα/Βόλο/Καλαμπάκα-Θεσσαλονίκη-

Αλεξανδρούπολη / Σύνορα) ανταγωνιστικό για μετακινήσεις και μεταφορές μεγάλου μήκους (υψηλές ταχύτητες, ηλεκτροκίνηση κλπ), με μια εντατική ανάπτυξη του Προστατικού Σιδηροδρόμου στις ευρύτερες περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης και με περιφερειακούς κλάδους που θα τροφοδοτούν τον κύριο άξονα επιβάτων και εμπορευματικά, ένα παράλληλο θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και για τοπική «συγκοινωνιακή, τουριστική και στρατιωτική χρήση».

3.3. Η Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή σε ολόκληρη τη χώρα, πέρα από την δυνητική εμπορευματική, στρατιωτική και τουριστική της αξιοποίηση, αποτελεί και ένα άθροισμα πολλών δυνητικών έτοιμων τοπικών μέτρων για τις ενδοχώρες των σημαντικών αστικών κέντρων της Ελληνικής Περιφέρειας. Αρκούν μόνο χαμηλό κόστους παρεμβάσεις, σωστή δρομολόγηση (ωραρία, συχνότητα), ανταποκρίσεις με λεωφορεία και κανα εισιτήρια, εφαρμογή ευέλικτων πρακτικών εκμετάλλευσής χαμηλού λειτουργικού κόστους (πχ μονομελής ή διμελής πλήρωμα αμαρτοσταχτών) και κατάλληλη διαφήμιση. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να συνεισφέρει στην βιώσιμη τοπική ανάπτυξη (κορμός των τοπικών μεταφορών και άξονας οργανωμένης πολεοδομικής και χωροταξικής ανάπτυξης) και την βιώσιμη κινητικότητα των τοπικών κοινωνιών της ελληνικής Περιφέρειας. Χαρακτηριστικά ή και πετυχημένα παραδείγματα τέτοιου είδους είναι:

- ο Προστατικός της Καλαμάτας (τοπικές συνδέσεις προς Μεσσηνία/ΤΕΙ/Ανω Μεσσηνία/Κυπαρισσία). Με πλήρη δρομολόγηση μέχρι πέσου (φέτος περκοπήκαν στο μισό) μετέφερε ημερησίως 2000 επιβάτες
- η σύνδεση Κόρινθος-Αργος-Ναύπλιο σε

ανταπόκριση του Προστατικού Αθηνών-Κορινθίου-Κιάτου,

- ο Προστατικός της Πάτρας που χωρίς δι-αφήμιση διπλασιάσε από μήνα σε μήνα την επιβατική του κίνηση
- η γραμμή Ολυμπία-Πύργος-Κατάκολο, που συνδέει τον παγκόσμιο σημείο αρχαιολογική χώρα της Ολυμπίας με το λιμάνι του Κατακόλου με ημερησία αριθμό 5-7000 επιβατών κρουαζιερόπλοιαν επί 8 μήνες το χρόνο.
- Η σύνδεση Πάτρας-Πύργου με ενδιάμεσα σημαντικά αστικά κέντρα του ηλιακού κάμπου
- ο Προστατικός Λάρσα-Βόλος
- ο ηλεκτρικός προστατικός Λάρσα-Θεσσαλονίκη
- η προστατική / περιφερειακή σύνδεση Θεσσαλονίκη-Έδεσσα / Φλώρινα με δρομολόγηση που παρουσιάζουν υψηλές πληρότητες
- η ακριτική σύνδεση Αλεξανδρούπολη-Διδυμύτσειο-Ορεστιάδα-Δίκαια κλπ

3.4. Υπάρχουν τμήματα του δικτύου, ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και μεγάλης τουριστικής σημασίας, που με διαφορετικού τύπου εκμετάλλευσή προσανατολισμένη στις αιχμές και τις ιδιαιτερότητες της τουριστικής αγοράς (όπως γίνεται στο εξωτερικό), θα μπορούσαν να ήσαν κερδοφόρες και πηγή εσόδων για την τοπική οικονομία γενικότερα.

- οδοντωτός Διακοφτό-Καλάβρυτα
- τραμβικ Πηλίου
- Ολυμπία-Κατάκολο
- Κόρινθος-Ναύπλιο / Τρίπολη
- Πέρομα Νέστω

Στην Πορτογαλία υπάρχει το παράδειγμα μιας τέτοιας γραμμής που όταν από μόνο συγκοινωνιακή μετατράπηκε σε κυρίως τουριστική,

πολλαπλασίασε την επιβατική της κίνηση τρεις φορές παραπάνω.

**3.5.** Το επιβατικό κοινό και τους πελάτες δεν τους ενδιαφέρει αν την σιδηροδρομική συγκοινωνία και μεταφορά την εκτελεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή κάποιος άλλος operator. Τους ενδιαφέρει όμως να απολαμβάνουν επαρκείς, αξιοπρεπείς και σύγχρονες σιδηροδρομικές υπηρεσίες σε όλο το μήκος του σημερινού δικτύου, να πληρώνουν ένα εύλογο κόμιστρο για ποιοτικές υπηρεσίες, να έχουν καθαρά τραίνα και εξυπηρετικό προσωπικό, καλοσχεδιασμένους και φιλικούς σταθμούς και σημεία διεπαφής με το κοινό, σωστή ενημέρωση, εύκολη και ελκυστική διαδικασία κρατήσεων και έκδοσης εισιτηρίων, ολοκληρωμένη εμπορευματική εξυπηρέτηση πόρτα-πόρτα με υπηρεσία logistics κλπ. Ας δώσει το Κράτος την ευκαιρία ισότιμα σε όποιον μπορεί να εγγυηθεί τα ανωτέρω με το μικρότερο δυνατό κόστος (και επιδότηση όπου χρειάζεται), να αναλάβει να καλύψει την σιδηροδρομική συγκοινωνία, αντί να προβεί σε κατάργηση των 2/3 του ήδη μικρού ελληνικού δικτύου.

**3.6.** Υπενθυμίζουμε ότι μόλις πρόσφατα έγινε νόμος του ελληνικού κράτους (ΦΕΚ 128Α / 3-7-2008) ο «Εθνικός Χωροταξικός Σχεδιασμός», ο οποίος προβλέπει μεταξύ άλλων τα εξής: «Στις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές αστικού και υπεραστικού τύπου δίδεται προτεραιότητα και η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει:

- επέκταση του δικτύου, αύξηση της ασφάλειας, βελτίωση των ταχυτήτων και πύκνωση όλων των δρομολογίων των μέσων σταθερής τροχιάς αστικού και υπεραστικού τύπου...Θεώρηση των μέσων σταθερής τροχιάς ως ραχοκοκαλιάς του συστήματος μεταφορών.
- επέκταση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών προαστιακού τύπου στις μητροπολιτικές περιοχές και εκεί όπου εμφανίζονται δυναμικά αστικά δίπολα.
- εξέταση της δυνατότητας να προωθηθούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες τύπου τροχιοδρόμου στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας
- ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με προτεραιότητα στα εμπορευματικά τμήματα των

λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας και δευτερευόντως στους λιμένες Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Χαλκίδας, Κορίνθου και Καλαμάτας, καθώς και στους λιμένες Ηγουμενίτσας και ΝΑΒΙΠΕ Αστακού, μετά την ολοκλήρωση του υπό επέκταση σιδηροδρομικού δικτύου...»

Επίσης εκτός από τις αναφορές στην ολοκλήρωση του δικτύου υψηλών ταχυτήτων στον ΠΑΘΕ, την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών με κορμό τον σιδηρόδρομο και την δημιουργία νέων σιδηροδρομικών αξόνων προς Ηπειρο (Ηγουμενίτσα κλπ), Δυτική Μακεδονία από Καλαμπάκα, νέα γραμμή Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Ξάνθη κλπ (σημ. συντ. τίποτα από όλα αυτά δεν εντάχθηκε τελικά στο ΕΣΠΑ 2008-2015), αναφέρει και τα εξής:

«...Αναβάθμιση υποδομών και υπηρεσιών του λοιπού (περιφερειακού) δικτύου

- Διερεύνηση της σκοπιμότητας επέκτασης και αναβάθμισης των υφιστάμενων υπηρεσιών σιδηροδρόμου προαστιακού τύπου στις παρακάτω περιοχές:

- Μητροπολιτική περιοχή Αθήνας (έως Χαλκίδα, Λεβάδεια, Κόρινθος-Κιάτο, Κόρινθο-Αργος-Ναύπλιο, λιμένα Λαυρίου, λιμένα Ραφήνας)

- Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (έως Κατερίνη-Πλαταμώνα, Βέροια-εδεσσα-Κοζάνη-Φλώρινα, Ειδομένη, Κιλκίς-Σέρρες)

- Ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας (Αίγιο-Πάτρα-Αερολιμένα Αράξου)

- Δίπολα Λάρισας-Βόλου, Κομοτινής-Αλεξανδρούπολης, Τρίπολης-Καλαμάτας, Πάτρας-Πύργου κλπ...» (άρθρο 6).

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι εάν ισχύσουν οι καταργήσεις που έχουν διαρρεύσει στον Τύπο (Σημ. συντ. την στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές), το τμήμα αυτό του θεσμοθετημένου με νόμο «Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού» καθίσταται «κουρελόχαρτο».

#### 4.Τι ζητάμε μετά την ψήφιση του νόμου

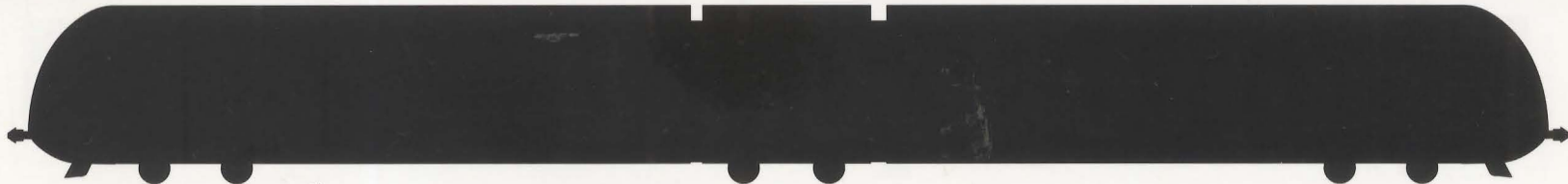
Πέρα λοιπόν από το βασικό και αυτονόητο να μην καταργηθεί κανείς κλάδος του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά να αξιοποιηθούν όλες οι γραμμές που αναβαθμίστηκαν ή έστω ανακαινίστηκαν πρόσφατα και μάλιστα με Κοινοτικά κονδύλια οι περισσότερες, ζητάμε πιο

συγκεκριμένα τα ακόλουθα:

-στο άρθρο 8 προβλέπεται πώληση ή εκποίηση τροχαίου υλικού που δεν θα μεταβιβαστεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με κίνδυνο να αχρηστευτούν ή χαθούν πολύτιμοι πόροι που περιστασιακά κριτήρια συρρικνωμένης εκμετάλλευσης θα τους θεωρήσουν πλεονάζοντες ενώ και η μεταβίβαση υλικού στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ που μελλοντικά θα είναι ένας από τους παίκτες στην απελευθερωμένη αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, παραβιάζει τις αρχές της ίσης μεταχείρισης. Θα πρέπει το τροχαίο υλικό να παραμείνει στη δύναμη του ΟΣΕ και να εκμισθώνεται κατά περίπτωση, αναλόγως της συμφερότερης προσφοράς.

- στο άρθρο 9 ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής σε 4 κατηγορίες θα ήταν λογικός αν δεν υπήρχε η πρόβλεψη το δίκτυο που είναι σε αναστολή λειτουργίας άνω του ενός έτους, να μεταπίπτει στην κατηγορία του καταργημένου (έστω και με υπουργική απόφαση προηγουμένως) που θα μπορεί να εκποιεί την δουλειά του η ΓΑΙΑΟΣΕ και άρα να χάνονται δια παντός πολύτιμοι συγκοινωνιακοί διάδρομοι που μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν στο άμεσο ή απώτερο μέλλον. Θυμίζουμε ότι στα συρτάρια του Υπουργείου ΥποΜεΔι υπάρχει περυσινή μελέτη που υποδεικνύει την ανάγκη σιδηροδρομικής
- συγκοινωνιακής επαναξιοποίησης παλαιών γραμμών του ΟΣΕ στην Δυτική Αττική, την Κορινθία και τον Πλαταμώνα. Το χειρότερο σενάριο είναι αυτό που διαρρέει ανεπίσημα από τον Τύπο, ότι με αυτή τη διαδικασία θα καταργηθεί και θα ξηλωθεί το εν ενεργεία σήμερα περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο εκτός ΠΑΘΕ. Εάν συμβεί αυτό θα είναι συγκοινωνιακό – οικολογικό – αναπτυξιακό έγκλημα. Ζητούμε με τροπολογία στο νόμο, να αλλάξει αυτή η χρονική προθεσμία και να γίνει τουλάχιστον 10ετής. Η επαναλειτουργία παλαιότερα γραμμών όπως της Στυλίδας, του Ναυπλίου κλπ οφείλεται στην διατήρηση των παλαιών διαδρόμων.

- στο άρθρο 12, επίσης με τροπολογία του νόμου, θα πρέπει να αναθεωρηθεί το αστείο κυριολεκτικά πλαφόν των 50 εκατ. Ευρώ ετησίως για τις επιδοτήσεις δρομολογίων Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, που αν τελικά ισχύσει για τα έτη 2011/2/3, θα καταργηθούν το 75% περίπου των σημερινών δρομολογίων. Ηδη αυτό δρομολογείται, σύμφωνα με όσα έχουν



διαρρεύσει στα ΜΜΕ, αφού από τα 50 αυτά εκατ., πρόθεση του Υπουργείου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι να κατανεμηθούν τα 35 στον Προαστιακό της Αθήνας και τα υπόλοιπα 15 στα δρομολόγια της γραμμής προς Ανατολική Μακεδονία-Θράκη (όσα διατηρηθούν).

Δηλαδή θα μείνουν χωρίς σιδηροδρομική συγκοινωνία, έρμια του μονοπωλίου των οδικών μεταφορών και των ακριβών και πυκνότερων διοδίων (σε εποχές τεράστιας οικονομικής κρίσης και συρρίκνωσης των οικογενειακών εισοδημάτων) πολύ μεγάλες περιοχές της χώρας και διαδρομές, πολλές από τις οποίες εξυπηρετούν σημαντικά αστικά και τουριστικά κέντρα (ολόκληρο το δίκτυο Πελοποννήσου με εξαίρεση τον οδοντωτό, τον Προαστιακό Πάτρας-Ρίου και ίσως τη γραμμή Ολυμπίας-Κατακόλου, η Ανατολική Φθιώτιδα και τέλος η ακριτική Δυτική Μακεδονία).

Ερωτούμε, πως είναι δυνατόν να καταργηθούν τα σιδηροδρομικά δρομολόγια προς Φλώρινα με τις υψηλές πληρότητες και την εθνική αναγκαιότητα που εξυπηρετούν.

Ερωτούμε, πως είναι δυνατόν να καταργούνται γραμμές που έχουν ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά προς την οδική μεταφορά από πλευράς χρόνου διαδρομής και σημαντική επιβατική κίνηση εν δυνάμει, όπως το (Αθήνα) Κόρινθος-Ναύπλιο (μετά την ηλεκτροκίνηση του Προαστιακού Αθηνών-Κορίνθου-Κιάτου και την προσδοκώμενη μείωση του χρόνου διαδρομής) και που μάλιστα ανακαινίστηκαν μόλις πρόσφατα με κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ερωτούμε πως είναι δυνατόν να καταργούνται πολυτιμες σιδηροδρομικές υπηρεσίες προαστιακού τύπου που αποσυμφορούν το τοπικό οδικό δίκτυο και τις πόλεις που εξυπηρετούν από εκατοντάδες αυτοκίνητα ημερησίως και που τις θέλει η τοπική κοινωνία, όπως ο Προαστιακός της Καλαμάτας ή η γραμμή Πάτρας-Πύργου (βλ. στοιχεία πληρότητας και κίνησης των δρομολογίων, όταν δεν είχαν περικοπεί, δηλώσεις των πολιτικών και αυτοδιοικητικών εκπροσώπων τους πχ Νομαρχών, βουλευτών, δημάρχων και δημοσιεύματα των τοπικών ΜΜΕ).

Ετσι θα προχωρήσει η «Πράσινη ανάπτυξη» (μάλλον πράσινη υπανάπτυξη είναι αυτή).

Ζητάμε και εδώ, με σχετική τροπολογία του νόμου, διπλασιασμό τουλάχιστον του ποσού των επιδοτήσεων των σιδηροδρομικών δρομολογίων

(100 εκατ. Ευρώ), ταυτόχρονα με την υλοποίηση των οργανωτικών και αναδιαρθρωτικών αλλαγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για μείωση του μοναδιαίου λειτουργικού της κόστους. Να ληφθεί υπόψη ότι ο ΟΑΣΘ που εξυπηρετεί μία μόνο πόλη, επιδοτείται με 112 εκατ. Ευρώ ετησίως, ενώ να αναφέρουμε και το παράδειγμα των Δανικών Σιδηροδρόμων (με ίδιο μήκος δικτύου και παραπλήσια δεδομένα πληθυσμού εξυπηρέτησης) που επιδοτούνται με παραπάνω από 600 εκατ. Ευρώ ετησίως.

Ζητάμε ακόμα οι Περιφέρειες να ασκήσουν το δικαίωμα που τους δίνει ο νόμος να επιδοτούν και αυτές τα δρομολόγια των «άγονων γραμμών», ενώ θα πρέπει στα πλαίσια του Σχεδίου Καλλικράτης να αναλάβουν συνολικά την αρμοδιότητα σχεδιασμού, παραγγελίας, ελέγχου και επιδότησης των δρομολογίων τοπικού, αστικού, προαστιακού και περιφερειακού χαρακτήρα τρενών και λεωφορείων, με δημιουργία κατάλληλα στελεχωμένων δομών και ανάληψη πόρων.

Ζητάμε ακόμα, τα κριτήρια δρομολόγησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να είναι αντικειμενικά και όχι να στηρίζονται σε αξιολόγηση των 2 τελευταίων ετών, όπου πολλές γραμμές υπολειπούνταν με ελάχιστα, άρα μη ελκυστικά, δρομολόγια (πχ Πελοπόννησος, Ανατ. Μακεδονία-Θράκη κλπ) ή δεν λειτουργούσαν καθόλου λόγω έργων ή επαναλειτούργησαν μετά πολύχρονη διακοπή και χωρίς διαφήμιση, με χρόνους διαδρομής μεγαλύτερους από τους στοχευόμενους από τα έργα ανακαίνισης (πχ γραμμή Τριπόλεως, Ναυπλίου). Να οριστούν σωστά και επαρκή σε αριθμό, χρόνο διαδρομής και ωράρια δρομολόγια, κατόπιν αντικειμενικών έρευνών αγοράς και μετά να λειτουργήσουν για ένα εύλογο χρονικό διάστημα, πριν αξιολογηθούν. Εάν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θέλει τώρα να λειτουργήσει κάποια τμήματα του δικτύου, υποχρεούται άμεσα το Κράτος να κάνει διεθνή διαγωνισμό για την εξεύρεση εταιρείας λειτουργίας (operator), βάσει των δεδομένων απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής αγοράς που έχει θεσπίσει η ΕΕ με τα Σιδηροδρομικά Πακέτα και όπως ακριβώς γίνεται στις θαλάσσιες (ακτοπλοϊκές) και αεροπορικές μεταφορές.

Ζητάμε τέλος η ακίνητη περιουσία του σιδηροδρόμου που βρίσκεται σε επαφή με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, κατά προτεραιότητα να αναπτυσσεται και αξιοποιείται με τρόπο που να μεγιστοποιεί το μεταφορικό του

έργο, με χωροθέτηση και ανάπτυξη κατάλληλων χρήσεων επ'αυτής, όπως έχει γίνει σε πετυχημένα παραδείγματα του εξωτερικού (Rail oriented real estate development).

## 5. Συμπερασματικά

- Υπάρχει μια κόκκινη γραμμή που αφορά τον μη ακρωτηριασμό του σιδηροδρομικού δικτύου και την κατάλληλη αξιοποίησή του κατά περίπτωση είτε για υπεραστικές, είτε για τοπικές-προαστιακές, είτε για εμπορευματικές, είτε για τουριστικές μεταφορές. Δεν θα πάμε από τα 2500 χλμ στα 700, ενώ θάπρεπε να έχουμε περί τα 5000 χλμ.

- Να χαραχθεί στην πράξη εθνική πολιτική μεταφορών με κορμό τον σιδηρόδρομο στο πλήρες σημερινό του ανάπτυγμα και συμπληρωματικές λεωφορειακές γραμμές ή συνδυασμένες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, όπως ακριβώς προβλέπει ο θεσμοθετημένος «Εθνικός Χωροταξικός Σχεδιασμός».

- Να προχωρήσουν οι εξορθολογισμοί στην λειτουργία και την οργάνωση των σιδηροδρομικών μεταφορών (νέοι κανονισμοί, ανανέωση προσωπικού για εξάλειψη υπερεργασίας και μείωση μισθολογικού κόστους, ορθολογικοποίηση κυκλωμάτων εργασίας και κατανομής προσωπικού και αξιοποίησης πόρων, χρηστή διαχείριση) που θα μειώσουν το μοναδιαίο λειτουργικό κόστος, χωρίς περικοπή υπηρεσιών και τιμωρία των φορολογούμενων πολιτών. Η μείωση προσωπικού που εντελώς απαράδεκτα επιχειρείται μέσω των μετατάξεων (και χωρίς ταυτόχρονη προώθηση στοχευμένων νέων προσλήψεων, με αποτέλεσμα απορροφισμό από προσωπικό πρώτης γραμμής των δύο τρίτων του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου), εκτός που θέτει θέματα ασφαλείας, αποσκοπεί στην συρρίκνωση και κατάργηση του δικτύου αυτού, όπως δυστυχώς αποδεικνύεται.

- Τέλος να επιταχυνθούν επιτέλους και να ολοκληρωθούν τα χρονίζοντα έργα εκσυγχρονισμού, ώστε να αποδώσουν τα προβλεπόμενα οι επενδύσεις και να αλλάξει η εικόνα του μέσου και ο χάρτης των μεταφορών στην Ελλάδα. Για ποια Πράσινη Ανάπτυξη μιλάμε, χωρίς σιδηρόδρομο;

# Πρωτοβουλία Ελληνικά τραίνα SOS

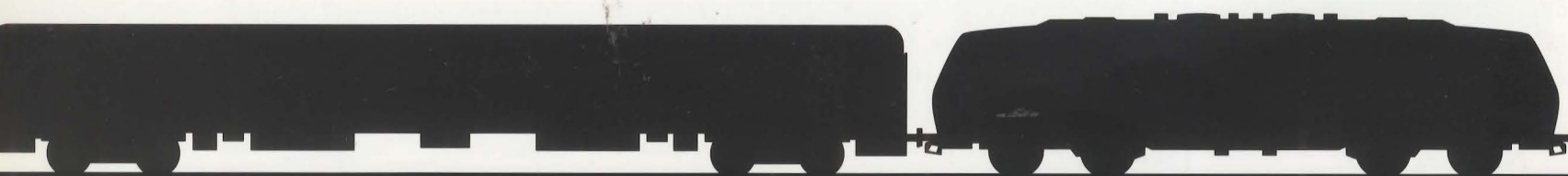
## Συνέντευξη τύπου Ξενοδοχείο Πάρκ 16 Σεπτεμβρίου 2010

**Μ**ε τον τίτλο «Ελληνικά Τραίνα SOS», το Δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ. (για την Δημόσια Συγκοινωνία και την Βιώσιμη Κινητικότητα), ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου (με έδρα την Αθήνα), ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας, ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Τρικάλων και ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Αρκαδίας, συγκρότησαν μία ενωτική πλατφόρμα, ανοικτή και σε άλλους συλλόγους και κινήσεις της κοινωνίας των πολιτών που θα ήθελαν να την πλαισιώσουν, για την προάσπιση της ακεραιότητας και αναπτυξιακής προοπτικής των ελληνικών σιδηροδρόμων που στην παρούσα συγκυρία, με τις κυοφορούμενες εξελίξεις από το ψηφισθέν τελικά νομοσχέδιο για την «εξυγίανση του ΟΣΕ», κινδυνεύουν σοβαρά με πρωτοφανή συρρίκνωση και ακρωτηριασμό, αντί της επιβαλλόμενης πραγματικής τους εξυγίανσης, στα πλαίσια μιας αναπτυξιακής προοπτικής.

Στο νομοσχέδιο αυτό, που τελικά έγινε νόμος του Κράτους, με τις ψήφους του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ, προβλέπονται ρυθμίσεις με βάση τις οποίες, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, που είναι το αραιότερο στην Ευρώπη (πλην Αλβανίας), κινδυνεύει να συρρικνωθεί στο ένα τέταρτο του σημερινού του μήκους, αφήνοντας πρακτικά την χώρα χωρίς σιδηρόδρομο. Οι ανωτέρω κινήσεις λοιπόν, εκφράζοντας τη φωνή της κοινωνίας των πολιτών και των επιβατών, συνδιοργάνωσαν συνέντευξη τύπου την Πέμπτη 16 Σεπτεμβρίου 2010 στην αίθουσα εκδηλώσεων του Ξενοδοχείου ΠΑΡΚ, όπου έγιναν τοποθετήσεις με αποκαλύψεις, καταγγελίες και προτάσεις, συμβολή στην δημόσια διαβούλευση για το σοβαρό αυτό θέμα. Η εκδήλωση τελούσε υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Επιβατών (EPF), της οποίας είναι μέλη το Δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ. και ο ΣΦΣ. Παραβρέθηκαν εκπρόσωποι κομμάτων και φορέων. Το κεντρικό μήνυμα της εκδήλωσης ήταν

**ΝΑΙ ΣΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ**

**ΟΧΙ ΣΤΗ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΚΡΩΤΗΡΙΑΣΜΟ**



# Επιστολή προς τον πρόεδρο του ΣΕΣ

Η σύνταξη της ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ, έλαβε την επιστολή του Προέδρου του ΕΠΙΒΑΤΗ Νάσου Κόκκινου - πολιτικού μηχανικού, συγκοινωνιολόγου προς τον Πρόεδρο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κ. Βασίλη Χαλκιά (και Προέδρου των ΑΤΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ - εταιρείας εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού), που διαμαρτύρεται για την ολιγωρία του ΣΕΣ απέναντι στο σιδηροδρομικό νομοσχέδιο της κυβέρνησης (διατύπωσε θέσεις την τελευταία μέρα της ψηφοφορίας, δεν συμμετείχε στην ηλεκτρονική δημόσια διαβούλευση και οι θέσεις που έβγαλε δεν αντικρούουν, αλλά ουσιαστικά δέχονται τις σιδηροδρομικές διατάξεις του νομοσχεδίου). Ο κ. Νάσος Κόκκινος ζήτησε να δημοσιευτεί η επιστολή αυτή στην ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ, αφού ο Πρόεδρος του ΣΕΣ έβαλε βέτο να μην δημοσιευτεί στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΣΕΣ

## Αγαπητέ Bill

Σου γράφω αυτή την ανοιχτή επιστολή γιατί ο διάλογος που ξεκινήσαμε με τα mails δεν αφορά τους δύο μας, αλλά όλο το ΔΣ και το σύνολο των μελών του ΣΕΣ. Είμαι μέλος του Συλλόγου σχεδόν τριάντα χρόνια και είναι σε όλους μας γνωστό ότι δεν είναι μέσα στις συνήθειές μου ούτε να γράφω επιστολές, ούτε να τα βάζω με το προεδρείο.

Αντίθετα και άσχετα από όποιες μικροδιαφωνίες είμαστε ΟΛΟΙ μας πάντα ενθαρρυντικοί και υποστηρικτικοί με το προεδρείο του Συλλόγου και ιδιαίτερα με τα νεότερα μέλη του (Γιαννης, Παπαδάκος, Χανδάνος), που δημιούργησαν μια παράδοση, μια σχολή, αξιοπρεπούς αλλά και δυναμικής παρουσίας. Κατάφεραν ο λόγος τους να γίνεται σεβαστός από τους πολιτικούς αλλά κυρίως από τα ΜΜΕ.

Δεν ξέρω αν το κατάλαβες Bill, αλλά τις προηγούμενες εβδομάδες πέρασε ένα σημαντικότερο νομοσχέδιο για τον ΟΣΕ, και ο καθ' ύλη αρμόδιος επιστημονικός φορέας για τις μεταφορές, που είναι ο ΣΕΣ, ήταν παντελώς απών. Αυτό δεν είναι δικιά μου άποψη για να συμφωνείς η διαφωνείς, είναι γεγονός.

Ο σιδηρόδρομος είναι η ραχοκοκαλιά των χε-

ρσαίων μεταφορών, επιβατών και εμπορευμάτων, αυτό μάθαμε στις σπουδές και τη δουλειά μας. Τώρα, το ότι έχει ξεφτιλιστεί στην συνείδηση των συμπολιτών μας, οφείλεται κυρίως στο ότι έχει παραδοθεί αποκλειστικά στα χέρια των συνδικαλιστών, των εργολάβων, των προμηθευτών και της κρατικής κακοδιαχείρισης. Επί πλέον η σιδηροδρομική υποδομή δεν έχει το πλεονέκτημα της οδοποιίας, με τις τμηματικές παραδώσεις, εδώ οι πολίτες βλέπουν για χρόνια εργοτάξια ακούνε για δισεκατομμύρια και δεν γεύονται τις υπηρεσίες. Πρέπει το έργο να ολοκληρωθεί μέχρι την τελευταία του λεπτομέρεια για να εκτιμηθεί από το κοινό. Όπως έγινε με το μετρό.

Γίνεται λοιπόν δημόσια συζήτηση για το σημαντικότερο εργαλείο της δουλειάς μας και ο ΣΕΣ στέλνει τις θέσεις του στις 15-10-2010, την τελευταία μέρα της διαβούλευσης, Την τελευταία στιγμή ίσα-ίσα για να κατατεθούν στο πρωτόκολλο των εφημερίδων και ούτε γάτα, ούτε ζημιά!

Που είναι ο ΣΕΣ τόσο καιρό στον τύπο, τα ραδιόφωνα, τις τηλεοράσεις, στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ; Που είναι η δήθεν πολιτική επιρροή; Που είναι το lobbying;

Με τον ΕΠΙΒΑΤΗ και τον ΣΦΣ οργανώσαμε τουλάχιστον μία συνέντευξη τύπου (Με έξοδα από την τσέπη μας στο ξενοδοχείο Παρκ, την Πέμπτη 16-09-2010, ένα μήνα πριν τη λήξη της δημόσιας διαβούλευσης, όπου καλέσαμε και το ΣΕΣ, με ηλεκτρονικό μήνυμα και μας έγραψε), στείλαμε γράμματα στους πολιτικούς, κινητοποιήσαμε συλλόγους της επαρχίας, που παλεύουν για την διατήρηση του τρένου τους, όπως ΣΦΣ Τρικάλων και Μεσσηνίας, προσπαθήσαμε να μιλήσουμε στις επιτροπές της Βουλής, γεμίσαμε με απόψεις και σχόλια την δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση.

Έχουμε την τύχη να είναι Υφυπουργός Μεταφορών ο Σπύρος ο Βούγιος, δεν θα έπρεπε να τον στηρίξουμε δεν θα έπρεπε να του ζητήσουμε να μας καλέσει στην Βουλή.

Στην Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής εκλήθη τελικά να μιλήσει μόνον ο Πρόεδρος του ΣΦΣ κος Σπύρος Νικολόπουλος. Μπράβο του, αφού ο άνθρωπος έτρεξε, μίλησε

με πολιτικούς, παρακάλεσε φίλους και γνωστούς και τα κατάφερε. Ήταν παρών στη συζήτηση στη Βουλή. Η λεπτομέρεια Bill είναι ότι ο κος Νικολόπουλος είναι βιομήχανος κατασκευαστής πορτών ασφαλείας και μόνο η αγάπη και η αγωνία του για την τύχη του σιδηροδρόμου τον έκανε να αφήσει την δουλειά του και να πάει στην Βουλή να μιλήσει ως εκπρόσωπος των κοινωνικών και επιστημονικών φορέων για το θέμα. Αξίζει, τα μέλη μας, να ακούσουν τα πρακτικά (είναι διαθέσιμα στο διαδίκτυο) της Βουλής.

Που ήσουν Πρόεδρε τόσο καιρό; που είναι οι παρεμβάσεις του ΣΕΣ στην δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση;

Ούτε μια αράδα Bill, έτσι για την τιμή των όπλων!

Και ο ΟΣΕ, είναι μόνον η αρχή μπροστά μας υπάρχει μεγάλος, τεράστιος Γολγοθάς με τις Αστικές Συγκοινωνίες, αναμένεται μάχη σκληρή ανάμεσα στην κυβέρνηση και τα συνδικάτα των ΑΣ. Τι νομίζεις Bill η μάχη αυτή πρέπει να γίνει με θεατές τους επιβάτες και τους επιστημονικούς συλλόγους, όπως ο ΣΕΣ;

Επιτρέπεται να επαναληφθεί το '93, που τις συγκοινωνίες αλλά και το κοινό εκπροσωπούσαν τα σωματεία των οδηγών με τον Αντρέα Κολλά και τον μακαρίτη τον Σταμούλο;

Είτε σ' αρέσει, είτε όχι Bill θα είσαι, πρέπει να είσαι, στο προσκήνιο τους επόμενους μήνες θα αναγκαστείς (πι ειρωνεία της τύχης) να υπερασπιστείς τις δημόσιες συγκοινωνίες, να συγκρουστείς ενδεχόμενα με τους εργοδότες σου και το χειρότερο είτε σου αρέσουμε, είτε όχι, μας θέλεις ΟΛΟΥΣ μαζί σου, γιατί οι συγκοινωνιολόγοι και ο Σύλλογος οφείλουν να υποστηρίζουν όλα τα μέσα μεταφοράς, για να μην πω ιδιαίτερα τα ΜΜΜ.

Αθήνα 25-10-2010

Νάσος Γ. Κόκκινος,

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ENPC  
AM ΣΕΣ 64

nassoskok@gmail.com

Πρόεδρος του Δικτύου Ε.Π.Ι.Β.Α.Τ.Η.Σ

www.epivatis.gr



# Υδατόπυργοι μετρικών δικτύων

Υδατόπυργος = πύργος ύδατος

Κείμενο-φωτογραφίες: Βασίλης Χωριάτης

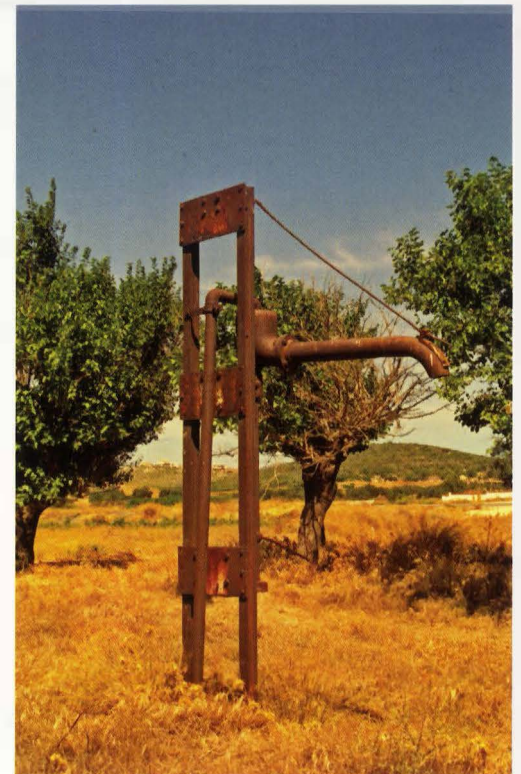
**Ε**ίναι κατασκευή η οποία φέρει ειδική δεξαμενή νερού με σκοπό τον ανεφοδιασμό των ατμαμαξών. Ως γνωστόν, η ατμάμαξα χρειάζεται νερό που αφού θερμανθεί στον λέβητά της σε υψηλή θερμοκρασία θα μετατραπεί σε ατμό, η δύναμή του οποίου μετατρέπεται σε πίεση σαν κινητήριος μοχλός επί των εμβόλων της μηχανής, που με την σειρά τους κινούν τα έμβολα των τροχών. Κάπως έτσι απλά παρουσιάζεται η χρησιμότητα των υδατόπυργων, που για να εξυπηρετούν καλύτερα τον σκοπό τους είναι προσεκτικά καταμεμημένοι σε επιλεγμένους σταθμούς κατά μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου, ανά τον κόσμο και φυσικά και του Ελληνικού.



*Δεν είναι φάρος σε βραχονησίδα, είναι ο υδατόπυργος στους Σοφάδες!*

Η παρούσα αναφορά επικεντρώνεται στους υδατόπυργους των μετρικών δικτύων στην Ελλάδα με έμφαση στα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, τον τρόπο κατασκευής τους και την λειτουργία τους. Η όλη κατασκευή είναι σχετικά απλή και στηρίζεται σε δυο μέρη: στην πέτρινη, συνήθως κυλινδρική, βάση και στην αντίστοιχη άνωθεν μεταλλική δεξαμενή. Η πέτρινη βάση συνήθως έχει διάμετρο 2,5μ και ύψος 4μ περίπου. Το σχήμα της πέτρας από το οποίο είναι κατασκευασμένη είναι ως επί το πλείστον ακανόνιστου πολυγωνικού

σχήματος ή παραλληλόγραμμου και στο επάνω μέρος της φέρει πέτρινο περίτεχνο γείσο. Όλες οι βάσεις έχουν θυρίδα πρόσβασης με περιφερειακό γείσο κατασκευασμένο είτε από πελεκητή πέτρα, είτε από τούβλα Βυζαντινού τύπου. Εντός του εσωτερικού χώρου της βάσης συνήθως υπήρχε αρχικά ατμοκίνητη γεννήτρια που ανέβαζε το νερό στην δεξαμενή, κάποιες δε από αυτές τις γεννήτριες -μέχρι και την δεκαετία του '20- έπαιρναν κίνηση από την ίδια την ατμάμαξα. μέσω ιμάντα. Αργότερα, τα ηλεκτρικά



*Ο κρουνός ύδρευσης στο Δασκαλειό Αττικής*



*Καθίτηκνία σιδηρουργίας επί του κρουνού ύδρευσης στο Διακοπτό*

μοτέρ αντικατέστησαν τις ατμογεννήτριες ή οι σωληνώσεις συνδέθηκαν με το υπάρχον δίκτυο ύδρευσης.

Πάνω στην βάση βρίσκεται η μεταλλική δεξαμενή, επίσης κυλινδρικού σχήματος, με διάμετρο 1,8μ και ύψος που κυμαίνεται από το 1,5μ έως τα 8μ. Η δεξαμενή αυτή είναι κατασκευασμένη από μεταλλικές πλάκες πάχους 1εκ. συνδεδεμένες μεταξύ τους με ατσάλινα καρφιά ή σε νεότερες επισκευές με οξυγονοκόλληση. Μεταξύ του κάτω πέτρινου μέρους και του άνω μεταλλικού

“...και φυσικά ο  
υδατόπυργος του Ρήγαίου  
ο οποίος έχει μεταλλική  
δικτυωτή βάση και  
θυμίζει περισσότερο  
τους αντίστοιχους σε  
Αμερικάνικες ταινίες  
Western.”

παρεμβάλλονται σιδηροτροχιές ως έδρανα. Οι μεταλλικές δεξαμενές διαθέτουν -στην πλευρά της σιδηροδρομικής γραμμής- κρουνό ύδρευσης με στρόφιγγα, σωληνώσεις γέμισης, σκάλα πρόσβασης, θυρίδα εξαερισμού, κατακόρυφος μετρητή στάθμης νερού και τέλος, στο πάνω μέρος, θυρίδα πρόσβασης για εργασίες ελέγχου και καθαρισμού. Επί πλέον, σε πιο σύνθετες κατασκευές που περιλαμβάνουν 3 ή περισσότερους πύργους μαζί ( Σ.Σ. Ζευγολατιού, Σ.Σ. Ασσέας κλπ) υπάρχουν επιπλέον σωληνώσεις παροχέτευσης νερού, στρόφιγγες ασφαλείας, φίλτρα καθαρισμού, χειροκίνητο έμβολο άντλησης υδάτων, σωλήνας και δοχείο θερμού νερού για αποπαγοποίηση καθώς και διαχωριστήρας παροχέτευσης με δοσομετρητή.

## Οι υδατόπυργοι ανα δίκτυο:

### Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας (ΣΘ)

Οι πρώτοι υδατόπυργοι εμφανίζονται στην Ελλάδα στις αρχές του 1880 με την κατασκευή του μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου στην Θεσσαλία. Η τεχνοτροπία κατασκευής τους είναι βαθιά επηρεασμένη από την Γαλλική σχολή, με κάποιες, όμως, Ελληνικές σχεδιαστικές τάσεις και πρωτοτυπίες. Παράλληλα με την κατασκευή της γραμμής από τον Βόλο για τη Λάρισα και για την Καλαμπάκα, κτίζονταν και οι κτιριακές εγκαταστάσεις των σταθμών, των μηχανοστασίων, των αποθηκών, των φυλακίων και φυσικά των υδατόπυργων. Αυτοί κατασκευάζονταν συνήθως πλησίον των μηχανοστασίων όπου αυτά υπήρχαν ή και στις εισόδους-εξόδους (στις αλλαγές τροχιών) των σταθμών. Η τεχνοτροπία κατασκευής τους τουλάχιστον στην αρχή δεν ακολουθούσε κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο, ενώ φαίνεται να ακολουθεί σπάντα σχέδιο κατά το τελευταίο στάδιο ολοκλήρωσης. Ενώ ο 1ος



Υδατόπυργος Βεθεστίνου. Εντός του οικήματος διασώζεται η αμμοκίνητη αντλία ύδρευσης των ατμομηχανών.

Ότι απέμεινε από τους υδατόπυργους του Αχλαδόκαμπου. Η δεξιά ξύλινη πόρτα έχει πηλαίο από αρχαία κινάοκρانا!



**“Αγγελόκαστρο  
Αιτωλοακαρνανίας:  
Ο μοναδικός αυτός στο είδος  
του υδατόπυργος ο οποίος  
άντεξε σεισμούς, επέζησε  
δύο παγκοσμίων πολέμων  
και ενός εμφυλίου,  
κατεδαφίσθηκε αναίτια ! το  
2003 λόγω της ανακατασκευής  
της γραμμής έπειτα από  
119 χρόνια ύπαρξης.”**

υδατόπυργος που κατασκευάστηκε ( αυτός του Σ.Σ. Βόλου και κατόπιν των Σ.Σ. Τρικάλων , Σ.Σ Βελεστίνου και Σ.Σ Καλαμπάκας) ακολουθεί το πιο κοινόχρηστο σχέδιο, δηλαδή πέτρινη βάση με μεταλλική δεξαμενή νερού, αμφότερα σε κυλινδρικό σχήμα, η τεχνοτροπία αυτής της κατασκευής δεν ακολουθείται σε όλο το δίκτυο, αλλά παρουσιάζει παραλλαγές , όπως π.χ. κυλινδρική μεταλλική δεξαμενή νερού αλλά με εξαγωγή πέτρινη βάση (Σ.Σ. Αερινού και Σ.Σ.

Φαρσάλων). Διαφοροποιήσεις στην τεχνοτροπία κατασκευής και μάλιστα σημαντικές υπάρχουν στον παραλληλόγραμμο υδατόπυργο του Σ.Σ. Καρδίτσας, σε αυτόν του Σ.Σ. Σοφάδων-που περισσότερο μοιάζει με ναυτικό φάρο-και αυτός στον Σ.Σ Ρήγαιου ο οποίος με την μεταλλική, δικτυωτή του βάση θυμίζει περισσότερο τους αντίστοιχους σε Αμερικάνικες ταινίες γουέστερν. Όσον, τέλος, αφορά στην γραμμή Βόλου- Λάρισας , η οποία έγινε κανονικού εύρους την δεκαετία του '60, οι πληροφορίες αναφέρουν υδατόπυργους κλασσικής μορφής, δηλαδή πέτρινη βάση με μεταλλική δεξαμενή, αμφότερα σε κυλινδρικό σχήμα. Δεν σώζεται δυστυχώς κανένας εξαιτίας των καταστροφικών σεισμών την δεκαετία του '50, αλλά και των κατεδαφίσεων από τον ΟΣΕ για χάρη της αλλαγής εύρους γραμμής. Ευτυχώς, στον καλοδιατηρημένο υδατόπυργο του Σ.Σ. Βελεστίνου σώζεται -εντός του βοηθητικού οικήματος- και η ατμοκίνητη αντλία νερού !

### **Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας(ΣΒΔΕ)**

Σε αυτή η γραμμή, συνολικού μήκους 61 χλμ, υπήρχαν υδατόπυργοι στους σιδηροδρομικούς

σταθμούς Κρουονερίου, Μεσσολογγίου, Αιτωλικού, Κατοχής, Αγγελόκαστρου και Αγρινίου. Η τεχνοτροπία κατασκευής ήταν και εδώ η διαδεδομένη πλέον πέτρινη κυλινδρική βάση με αντίστοιχη μεταλλική δεξαμενή. Εντύπωση προκαλεί η μικροσκοπική μεταλλική δεξαμενή του υδατόπυργου στον Σ.Σ. Κρουονερίου και ο μοναδικός στο είδος του υδατόπυργος του Σ.Σ. Αγγελόκαστρου, που στην μία άκρη του περιλαμβάνει και κτήριο για οικία η οποία επεκτείνεται και στην πέτρινη βάση του ! Αυτός ο ηλικίας 119 χρόνων μοναδικός στο είδος του υδατόπυργος ο οποίος άντεξε σεισμούς, επέζησε δύο παγκοσμίων πολέμων και ενός εμφυλίου, κατεδαφίσθηκε τελικά χωρίς κανένα λόγο το 2003 λόγω της ανακατασκευής της γραμμής. Μιας άχρηστης σήμερα γραμμής που χρέωσε τους Έλληνες φορολογούμενους με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ. Τα συμπεράσματα δικά σας.....

### **Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α)**

Οι Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α) διέθεταν και αυτοί υδατόπυργους στις εγκαταστάσεις των σιδηροδρομικών τους σταθμών, όπως στο Λαύριο, στο Δασκαλειό, στο Κορωπί, στα Καλύβια,

*Ο πάθε ποτέ μοναδικός στο είδος του υδατόπυργος του Αγγελόκαστρου ο οποίος κατεδαφίστηκε για χάρη του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου στην Αιτωλοακαρνανία. ΚΑΙ ΤΡΑΙΝΟ ΔΕΝ ΠΕΡΑΣΕ ΠΟΤΕ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ!*





*Τα απομεινάρια του υδατόπυργου στον έρημο πια σταθμό του Λεονταρίου Αρκαδίας,  
24 ώρες μετά το πέρασμα της πύρινης θάλασσας στο Λεύκτρο Αρκαδίας το καλοκαίρι του 2007*





Ο υδατόπυργος του Μεσοπογγίου βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση μετά την ανακαίνιση στην αρχική του μορφή από τον δήμο της πόλης.



Το πλήρες συγκρότημα ύδρευσης στο σταθμό της Αλφειούσας στην Ηλία. Η παροχή νερού γίνεται από τον παρακείμενο ποταμό Αλφειό.

στην Κερατέα, στο Λεοντάρι, στον Γέρακα και, πιθανόν, στο Νέο Ηράκλειο. Μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '90 σώζονταν, σε καλή σχετικά κατάσταση, ο κρουνός ύδρευσης στο Δασκαλειό και ο υδατόπυργος του Κορωπίου. Αμφότεροι, έπεσαν θύματα της διαπλάτυσης οδικών αρτηριών....

### Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ)

Το δίκτυο των πρώην Σ.Π.Α.Π., λόγω, βεβαίως, του συνολικού του μήκους, διέθετε τους περισσότερους υδατόπυργους από όλα τα μετρικά δίκτυα στην Ελλάδα, αρκετοί, μάλιστα, από αυτούς λειτουργούν ακόμη και σήμερα. Η τεχνοτροπία κατασκευής και εδώ παρουσιάζεται -στην πλειονότητα των περιπτώσεων- με τον συνηθισμένο κυλινδρικό τύπο (πέτρινη βάση με μεταλλική δεξαμενή), αλλά παρουσιάζει και βασικές

παραλλαγές, όπως διπλοί πύργοι (Αχλαδοκάμπος, Βαρθολομιό, Καλόνερου κλπ), διπλοί πύργοι με πέτρινη και μεταλλική βάση αντίστοιχα (Διαβολίτσι κλπ), διπλοί με μεταλλικές βάσεις αμφότεροι (Λεύκτρο, Αλφειούσα κλπ), τριπλοί με μια πέτρινη βάση σε σχήμα 0 και δύο πέτρινες κυλινδρικές (Ζευγολατιό, Μύλοι, Τρίπολη κλπ) ή αντίστοιχα όπως προηγουμένως, αλλά με δύο μεταλλικές βάσεις (Αγ. Βασίλειος), πενταπλοί πέτρινοι (Κόρινθος), τσιμεντένιοι με πυλωτή κατασκευή (Διακοφτό) και τέλος οι σύγχρονης κατασκευής υδατόπυργοι όπως αυτοί στα μηχανοστάσια Πατρών, Καλαμάτας σε κυλινδρικό σχήμα ή παραλληλόγραμμο όπως στα μηχανοστάσια Καλαμάτας και Πύργου. Ο υδατόπυργος του Σ.Σ. Ασσέας είναι ο υψηλότερος βάσει υψομέτρου από την επιφάνεια της θάλασσας (654μ), ενώ και ο υδατόπυργος του παλαιού Σ.Σ. Καλαμάτας είναι αντίστοιχα ο χαμηλότερος (5,5μ.). Εκ των

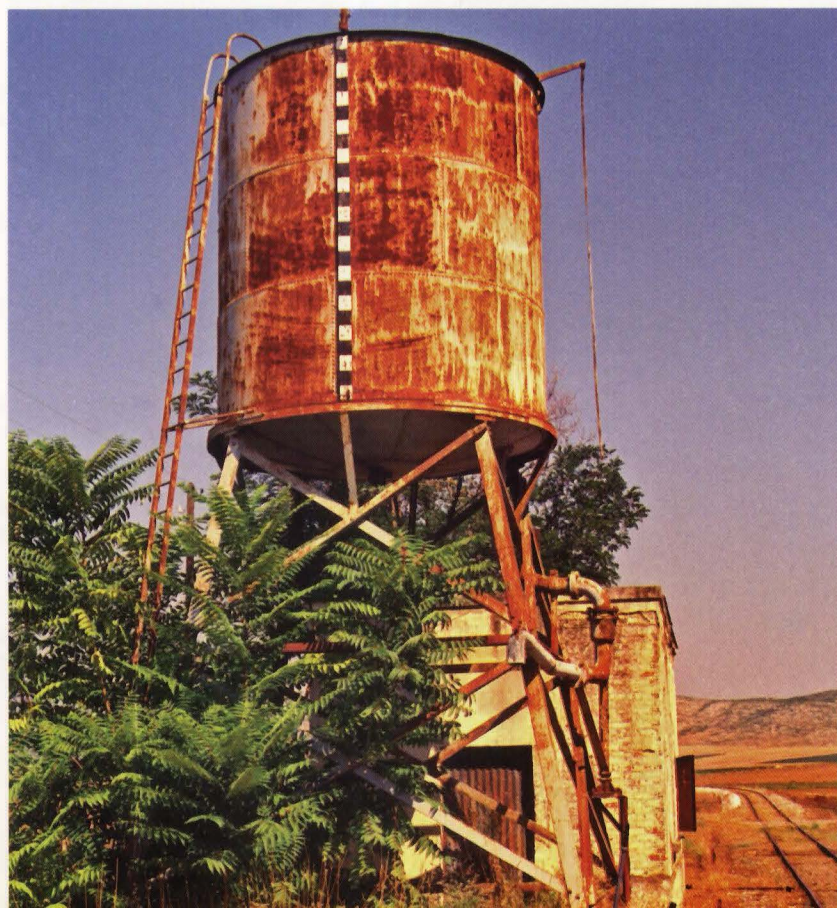
υπαρχόντων υδατόπυργων, ο διπλός μεταλλικός στον Σ.Σ. Λεύκτρου στην Αρκαδία εφοδίαζε, τουλάχιστον έως τα τέλη της δεκαετίας του '90, με νερό τους νηζελοκίνητους διερχόμενους συρμούς όποτε παρουσιαζόταν ανάγκη. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το ότι στις εναπομείνουσες πέτρινες βάσεις των υδατόπυργων του Σ.Σ. Αχλαδοκάμπου και συγκεκριμένα στη μια θύρα πρόσβασης, διακρίνει κανείς ότι οι κάθετες πλευρές της και η στέψη (αέτωμα), προέρχονται από αντίστοιχη αρχαιοελληνική θύρα, που σώζεται σε άριστη κατάσταση. Ίσως μια ενημέρωση της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας για σχετικό επιτόπιο έλεγχο θα ήταν χρήσιμη. Επίσης, στον Σ.Σ. Ζευγολατιού και σε αρκετά καλή κατάσταση διασώζεται επί του υδατόπυργου σχετική πινακίδα του εργοστασίου Γαλλικής εταιρείας κατασκευής ατμογεννητριών και φίλτρων.



Διακρίνονται ακόμα μετά από 110 και πλέον χρόνια τα στοιχεία του Γάλλου κατασκευαστή στον υδατόπυργο του Ζευγολατιού Μεσσηνίας.

Στον υδατόπυργο του Ρήγαίου Μαγνησίας λείπουν ο "Καλός ο Κακός και ο Άσχημος" της γνωστής ταινίας για να γυρίσουμε σε εποχές Western!

Ο υδατόπυργος στο Κορωπί δεν υπάρχει πια διότι εμπόδιζε τον δήμο της πόλης στην δημιουργία νέας αστικής οδού.



## Οι σωζόμενοι υδατόπυργοι σήμερα, ανα δίκτυο:

### Δίκτυο Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.)

Μηχανοστάσιο Πειραιά (ΜΠΡ), Ελευσίνα, Κόρινθος, Αίγιο, Διακοφτό, Μηχανοστάσιο Πατρών, Κάτω Αχαΐα, Καβάσιλα, Βαρθολομιό, Πύργος, Ολυμπία, Αλφειούσα, Καλόνερο, Κυπαρισσία, Εξαμίλια, Μύλοι, Τρίπολη, Ασσέα, Λεύκτρο, Ισσαρη, Ζευγολατιό, Μηχανοστάσιο Καλαμάτας, Σταθμός Λιμνήν Καλαμάτας.

### Δίκτυο Θεσσαλίας (Σ.Θ.)

Βόλος, Βελεστίνο, Αερινό, Ρήγαιο, Φάρσαλα, Σοφάδες, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Καλαμπάκα.

### Δίκτυο Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.ΒΔ.Ε.)

Κρυονέρι, Μεσσολόγγι, Αιτωλικό.



#### Αριστερή σελίδα:

Φωτό επάνω:  
Ο μεγαλειώδης υδατόπυργος στην Ασσέα  
Αρκαδίας. Στέκει αγέρωχος παρά τα 113 χρόνια  
στην πηγή του.

Φωτό αριστερά:  
Υδατόπυργος και μηχανοστάσιο συνυπάρχουν  
αρμονικά στον σταθμό της Κυπαρισσίας.

#### Δεξιά σελίδα:

Φωτό πάνω δεξιά:  
Διακρίνεται η συνδεσμολογία των σωλήνων  
ύδρευσης στον υδατόπυργο του Ζευγολατιού.

Φωτό πάνω αριστερά:  
Το μεγαλύτερο συγκρότημα ύδρευσης βρίσκεται  
στον σταθμό της Κορίνθου. Σήμερα διασώζονται  
μόνο οι πέτρινες βάσεις.

Φωτό κάτω:  
Μια νοσταλγική αναπαράσταση της συνήραξης  
υδατόπυργου και ατμάμαζας στον σταθμό των  
Μύλων Αργολίδας.





Υ.γ. θερμές ευχαριστίες στον σταθμάρχη Ζευγολατιού  
κο Ανδρέα Τσιωνόπουλο για τις πολύτιμες ιστορικές και  
τεχνικές πληροφορίες του.

# Αφιέρωμα: Ιωάννης Δ. Λάμπρος: Ο πατέρας της σιδηροδρομικής φωτογραφίας στην Ελλάδα

του Γ. Χανδρινού

Στο τέλος του 2007 το Μουσείο Μπενάκη διοργάνωσε έκθεση φωτογραφίας για να τιμηθεί, δυστυχώς μετά θάνατον, ένας από τους καλύτερους Έλληνες φωτογράφους. Έναν ευγενή λάτρη του φακού που αν και εξ ίσου δραστήριος με άλλους συναδέλφους του όπως π.χ. η Βούλα Παπαϊωάννου, ο Δημήτρης Χαρισιάδης που έγιναν πιο γνωστοί ή έαυτο πιο αναγνωρισίμα, αυτός παρέμεινε σχεδόν άγνωστος για τους πολλούς. Ένας άνθρωπος, ήπιος, ευγενής, σεμνός που, πέρα από την οικογένεια του, αγάπησε πολύ την φωτογραφία και τον σιδηρόδρομο. Πρόκειται για τον Ιωάννη Δ. Λάμπρο έναν άνθρωπο που, όπως εύστοχα έγραψε ο φωτογράφος Ι. Σταθάτος «... είναι μια

παραδειγματική μορφή της εποχής και του χώρου του...» (Σταθάτος, 2008)

Στην εν λόγω έκθεση την οποία επιμελήθηκε η κα Αλίκη Τσιργιάλου και που συνοδεύτηκε και από ένα λεύκωμα 176 σελ. (με επιμέλεια και πάλι της ίδιας) το κοινό είχε την ευκαιρία να γνωρίσει ένα μικρό μόνο δείγμα της δουλειάς ενός σημαντικού μας φωτογράφου που για 40 και πλέον χρόνια δούλεψε με πάθος, αλλά και σεμνότητα, για να μπορέσει να αχμολωθείσει σε φιλμ το Ελληνικό φως και τοπίο, τον άνθρωπο, τον σιδηρόδρομο... Και τα κατάφερε με μεγάλη επιτυχία. Η φράση «Ευγενείς επιστημάνες ενός ανήσυχου φακού», όπως τιτλοφορήθηκε η έκθεση του Μουσείου Μπενάκη



Καταχειρίζομαι σε έναν επαρχιακό σιδηροδρομικό σταθμό, εθίβας που μόλις έχουν αποβιβαστεί από το τρένο στον (κατά πάσα πιθανότητα) Σ. Σ. Αγγεϊών (1955)

(Τσιργιάλου, 2007), είναι αυτή που χαρακτηρίζει πολύ εύστοχα τον σεμνίτη φωτογράφο... Για όλους εμάς του σιδηροδρομικού, πολύ δε περισσότερο σε όσους από εμάς ασχολούνται και με την σιδηροδρομική φωτογραφία, ο Ι. Λάμπρος είναι μια εμβληματική μορφή, διπλά αγαπητή τόσο για τις εκπληκτικές φωτογραφίες του που αποτυπώνουν με μοναδικό τρόπο την ιστορία και γοητεία του τρένου στα μέσα του περασμένου

αιώνα, όσο και για την μεγάλη προσφορά του στον ίδιο τον σιδηρόδρομο, σε όλη την διάρκεια της καριέρας του, ως εξέχων στελέχους των ΣΕΚ και (τελικά) Διοικήτης του ΟΣΕ (βλ. «Σ» τ. 29 και τ. 32). Παρότι επιτυχημένος και ιδιαίτερα αγαπητός στους συναδέλφους του, παρέμεινε μέχρι τέλους ασημένιος και χαμηλών τόνων. Ίσως το παρόν αφιέρωμα, ελάχιστος φόρος τιμής στην μνήμη του, θα μας βοηθήσει να τον γνωρίσουμε καλύτερα.

## Ένας ευγενής ανήσυχος φωτογράφος

Ο ιωάννης Λάμπρος άρχισε να φωτογραφίζει την περίοδο του μεσοπολέμου, προσπαθώντας με τα πενήντα τεχνικά μέσα που διέθετε τότε να βρει διέξοδο στις καλλιτεχνικές του ανησυχίες. Με μια μεταχειρισμένη Vest Pocket Kodak και ένα ποδήλατο ξεκίνησε στα 14 του χρόνια να

πειραματίζεται με θέματα, φωτοσκίσεις, κάδρα κα για την προσωπική του ευχαρίστηση και μόνο, αγνοώντας –τότε– ότι η πορεία του αυτή θα τον οδηγούσε στις ψηλότερες θέσεις του βάθρου των Ελλήνων φωτογράφων. Όπως και άλλοι ερασιτέχνες φωτογράφοι της περιόδου, ο Ι. Λάμπρος γίνεται μέλος του «Οδοπορικού Συνδέσμου», που το 1937 μετονομάζεται σε «Ελληνική Περιηγητική Λέσχη», και έτσι αρχίζει



Το περίφημο «Simplon Orient Express» στην γέφυρα της Πισαδιάς. Επικεφαλής ατμάμαξα της Σειράς Λα και τελικός προορισμός η Αθήνα ( 1949/50).

να «ανακαλύπτει» τις ομορφιές της Ελληνικής υπαίθρου φωτογραφίζοντας τις σε κάθε ευκαιρία. Από αυτή την ομάδα, μάλιστα, γεννήθηκε η ερασιτεχνική φωτογραφία στην Ελλάδα, αφού το Φωτογραφικό Τμήμα που ίδρυσαν άρχισε να διοργανώνει εκθέσεις, ομιλίες κλπ., με κεντρικό θέμα το Ελληνικό τοπίο ( και όχι μόνον).

Μετά την Κατοχή, το τμήμα αυτό αρχίζει να επαναδραστηριοποιείται και το 1948 διοργανώνει έκθεση τουριστικής φωτογραφίας, όπου ο Ι. Λάμπρος εντυπωσιάζει με δέκα φωτογραφίες του, αποσπώντας μάλιστα 4 βραβεία/ επαίνους. Λίγα χρόνια μετά (1952) ιδρύει, μαζί με άλλους την «Ελληνική Φωτογραφική Εταιρεία», που συμπληρώνοντας ένα μεγάλο κενό θα εξελιχθεί στον σημαντικότερο φωτογραφικό φορέα στη χώρα μας. Κύριος σκοπός της ΕΦΕ «...είναι να δώσει ώθηση στην φωτογράφιση των ωραιότερων Ελληνικών τοπίων και αρχαιολογικών θησαυρών...

**“ ..είναι τόσο το πάθος  
του για την φωτογραφία  
που χαίρεται ειλικρινά  
να το διαδίδει σε  
κάθε ενδιαφερόμενο,  
αποκαλύπτοντας απλόχερα τα  
«μυστικά» της τέχνης του. ”**

αναδεικνύοντας την δουλειά των ερασιτεχνών φωτογράφων, ως απάντηση στα άθλια καρτ-ποστάλ της εποχής, που δυσφημούν την χώρα...» (Τσίργιαλου, 2007). Υπο αυτό το πρίσμα, η ΕΦΕ δίνει μεγάλη έμφαση στην διοργάνωση τακτικών

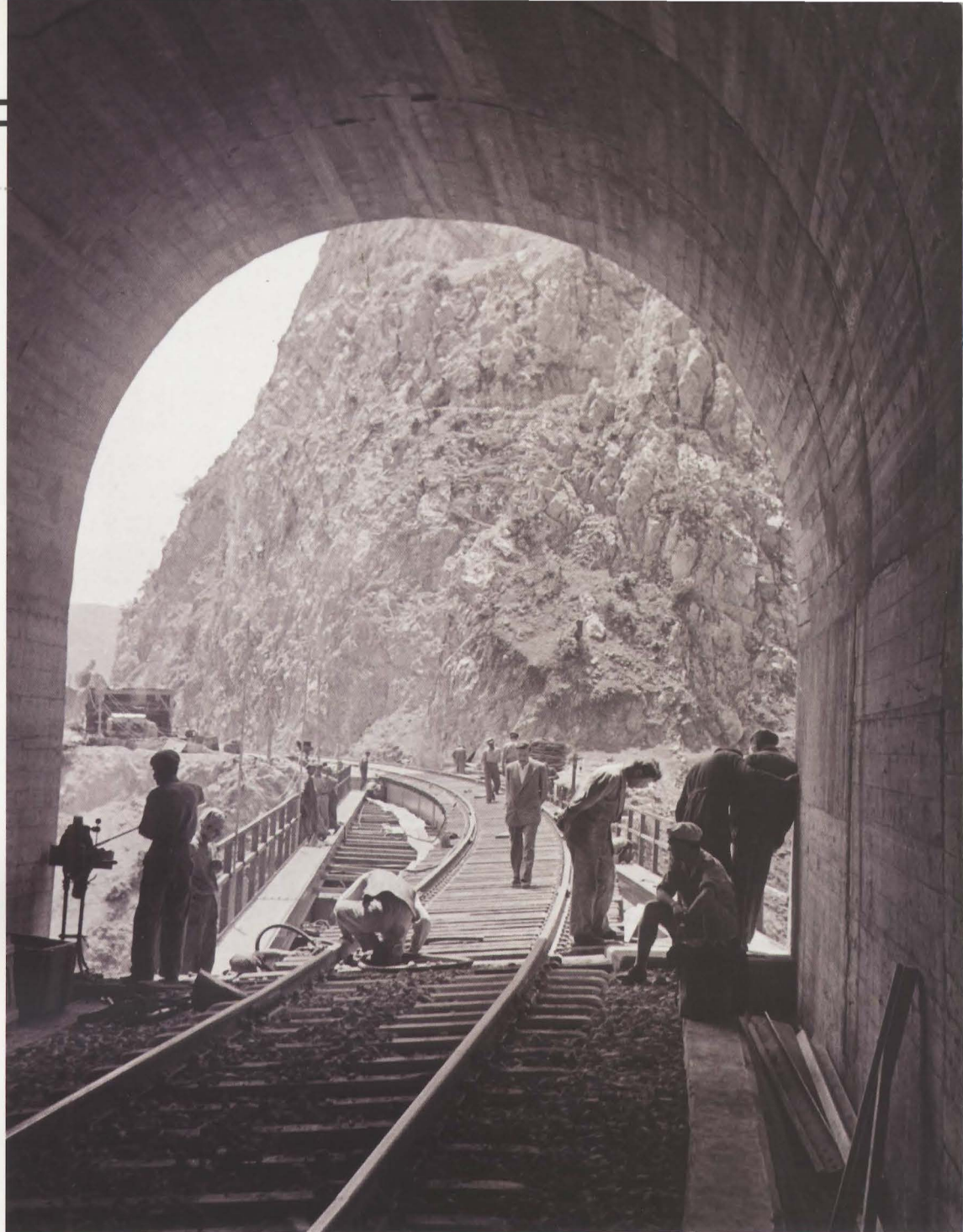
φωτογραφικών εκθέσεων, τομέας στον οποίο ο Ι. Λάμπρος διαπρέπει τόσο ως οργανωτής, όσο και ως φωτογράφος. Και είναι τόσο το πάθος του για την φωτογραφία που χαίρεται ειλικρινά να το διαδίδει σε κάθε ενδιαφερόμενο, αποκαλύπτοντας απλόχερα τα «μυστικά» της τέχνης του: αρθρογραφεί συχνά στην «Ελληνική Φωτογραφία» (το περιοδικό της ΕΦΕ), διοργανώνει σεμινάρια για αρχαρίους, δημιουργεί και διαχειρίζεται το φωτογραφικό αρχείο της ΕΦΕ, μεταφράζει από ξένα περιοδικά τεχνικά κλπ άρθρα για την φωτογραφία και μετέχει ενεργά στα διοικητικά της εταιρεία, εκλεγόμενος τελικά (1968) στην θέση του Προέδρου του Δ.Σ. Λίγο αργότερα (1971) καταφέρνει να διοργανώσει στην Αθήνα, τον πρώτο και τελευταίο διεθνή διαγωνισμό της ΕΦΕ (Μπιεννάλε F.I.A.P. Έγχρωμης Φωτογραφίας & Διαφανειών), αλλά ο διορισμός του (1975) ως Διοικητού στον ΟΣΕ τον αναγκάζει, λόγω φόρτου εργασίας, να μην ασχοληθεί ξανά με τα οργανωτικά

της ΕΦΕ, που όμως τον κήρυξε ομόφωνα ως Επίτιμο Πρόεδρο και καθιέρωσε, μετά τον θάνατο του, ειδικό έπαθλο με το όνομα του.

Σε όλη την φωτογραφική του διαδρομή, ο Ι. Λάμπρος χρησιμοποιεί ασπρόμαυρο, αλλά και έγχρωμο φιλμ και διαφάνειες διαφόρων διαστάσεων. Ο ίδιος λέει πως δεν ακολουθεί καμία συγκεκριμένη «τεχνοτροπία», αφού τις βρίσκει όλες καλές για τον σκοπό του. Πίστευε επίσης ότι για καλές φωτογραφίες δεν είναι απαραίτητη η χρήση ακριβού εξοπλισμού, αλλά το καλό μάτι και η ψυχή. Έδινε, πάντως ιδιαίτερη σημασία στις τεχνικές εκτύπωσης των ασπρόμαυρων φωτογραφιών του, πειραματιζόμενος συνεχώς έτσι ώστε το τελικό αποτέλεσμα να μοιάζει με πραγματικό έργο τέχνης. Η προσέγγιση του τοπίου, στα μεσοπολεμικά κυρίως χρόνια του, είναι αυτή του όψιμου ρομαντισμού. Του αρέσουν οι καθαρές εικόνες, που αποπνέουν νοσταλγία, χωρίς τα σημάδια της ανθρώπινης παρουσίας που, μετά τον πόλεμο, άρχισε να αλλοιώνει την Ελληνική ύπαιθρο. Του αρέσει ιδιαίτερα να εντάσσει την ανθρώπινη φιγούρα είτε σε αρχαιολογικούς χώρους, είτε ως προσωπογραφία μέσα στο σπίτι, στο γραφείο, στους χώρους δουλειάς, φωτογραφίζοντας με σκηνοθετημένα και καλά μελετημένα κάδρα. Και ενώ οι φωτογραφίες του θα μπορούσαν, συνολικά, να χαρακτηριστούν ως «πληροφοριακές», πολλές από αυτές αποτελούν δείγματα ενδιαφέρουσας σαφούς καλλιτεχνικής γραφής. Ο ίδιος, άλλωστε, πίστευε ότι η φωτογραφία μπορεί εύκολα να εξελιχθεί ως τέχνη, ακριβώς όπως και ένας πίνακας ζωγραφικής, αρκεί και στις δύο περιπτώσεις, ο καλλιτέχνης να έχει καταθέσει την ψυχή του. Και ήταν ο ίδιος που κατάφερε σε μεγάλο βαθμό να επιτύχει μια τέτοια κατάθεση.

## Η σιδηροδρομική φωτογραφία του Ι. Λάμπρου

Αν και τακτικός αρθρογράφος στο περιοδικό της ΕΦΕ, ο Ι. Λάμπρος δεν μας άφησε κανένα κείμενο του περί σιδηροδρομικής φωτογραφίας κ.λ.π. και, συνεπώς, δεν γνωρίζουμε τις προσωπικές του απόψεις για το θέμα ή κατά πόσον του άρεσε πράγματι να φωτογραφίζει τρέινα. Στο «Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη» οι σιδηροδρομικές φωτογραφίες του Ι. Λάμπρου αποτελούν μόλις το 10% (περίπου) του συνόλου, δηλαδή περί τις 3000 φωτογραφίες- κυρίως ασπρόμαυρες- γεγονός που υποδεικνύει ότι όντως η σιδηροδρομική φωτογραφία δεν ήταν στις προτεραιότητές του. Ωστόσο, παρά τον μικρό τους,



Ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της νέας γέφυρας και σήραγγας του Ασωπού (1948/49).

για τα σημερινά δεδομένα αριθμό, οι φωτογραφίες αυτές αποτελούν ένα μοναδικό στην Ελλάδα ενιαίο σύνολο από μια χρονική περίοδο όπου κανείς άλλος Έλληνας φωτογράφος δεν φωτογράφιζε τρέινα. Μελετώντας τις φωτογραφίες αυτές θα μπορούσαμε να διακρίνουμε-τόσο χρονικά, όσο και θεματικά- δύο περιόδους: την πρώτη από το 1944/45 μέχρι το 1950 και την δεύτερη από το 1950 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70.

Πριν ο Ι. Λάμπρος προσληφθεί στους ΣΕΚ (1942) ήταν ήδη ένας καταξιωμένος ερασιτέχνης φωτογράφος με ιδιαίτερη αγάπη στο τοπίο, αλλά δεν γνωρίζουμε να υπάρχει καμία σιδηροδρομική φωτογραφία του από τα προπολεμικά χρόνια, γεγονός που μάλλον επιβεβαιώνει την άποψη μας ότι το τρέινο δεν τον ενδιέφερε σαν φωτογραφικό θέμα. Οι πρώτες του σιδηροδρομικές λήψεις

Ξεκίνησαν λίγο μετά την απελευθέρωση, όταν ο ίδιος –παραμερίζοντας την αγάπη του για το ωραίο – άρχισε να φωτογραφίζει με καθαρά αποτυπωτική - ντοκουμενταριστική ματιά τις τεράστιες καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο που προξένησαν οι Γερμανοί κατά την αποχώρησή τους. Για 5 τουλάχιστον χρόνια (1945-50) ο ίδιος ως μηχανικός μαζί με όλο το τότε δυναμικό των ΣΕΚ δούλεψαν υπεράνθρωπα επισκευάζοντας κτίρια, σταθμούς και σήραγγες, κατασκευάζοντας νέες γέφυρες, συναρμολογώντας γραμμές, καταγράφοντας, συγχρόνως, στο φιλμ όλη αυτή την τιτάνια προσπάθεια, ως άτυπος φωτορεπόρτερ της Υπηρεσίας του. Πολλές άλλωστε φωτογραφίες του από αυτήν την περίοδο τις χρησιμοποιεί για να τεκμηριώσει τις τεχνικές εκθέσεις που ο ίδιος και οι συνάδελφοι του συνέτασαν για τους ΣΕΚ.

Αν και οι φωτογραφίες αυτής της περιόδου δεν έχουν ίχνος ρομαντισμού ή ποιητικής χροιάς- όλα του τα κάδρα είναι κατ' ανάγκη γεμάτα ερείπια, σκαλωσιές και μπάζα- δεν ξεχνά να στρέφει πολύ συχνά τον φακό του και στην ανθρώπινη παρουσία, με την μορφή των εργατών του σιδηροδρόμου που μοχθούν για την επιτυχή ολοκλήρωση των έργων αποκατάστασης. Υπό το πρίσμα αυτό, ο Ι. Λάμπρος γίνεται μοναδικός φωτογραφικός τεκμηριωτής της καταστροφής, αλλά και της αναγέννησης του σιδηροδρόμου σε εκείνα τα δύσκολα για την Ελλάδα χρόνια, οι δε φωτογραφίες του αυτές αποτελούν πλέον ένα εξαιρετικά πολύτιμο ιστορικό ντοκουμέντο, που όμοιο του δεν υπάρχει στην χώρα μας.

Στην δεύτερη περίοδο των σιδηροδρομικών φωτογραφιών του, ο Ι. Λάμπρος φαίνεται πιο

χαλαρός. Τα μεγάλα έργα αποκατάστασης του δικτύου έχουν πλέον ολοκληρωθεί και ίσως τότε άρχισε πλέον και ο ίδιος να αναπτύσσει ένα ειδικότερο φωτογραφικό ενδιαφέρον για τον σιδηρόδρομο. Ασχολούμενος εντατικά με τις καταστροφές και την αποκατάσταση έχει ήδη συσσωρεύσει μεγάλη εμπειρία στα σιδηροδρομικά δρώμενα, γνωρίζει, ως μηχανικός, πολύ καλά κάθε χιλιόμετρο του δικτύου, ενώ η καθημερινή επαφή του με τους εργάτες γραμμής φαίνεται πως τον βοήθησε να ανακαλύψει όλα εκείνα τα μικρά πράγματα στα οποία κρύβεται η αληθινή γοητεία του σιδηρόδρομου. Είναι αξιοσημείωτο ότι σε αντίθεση με πολλούς σημερινούς ερασιτέχνες λάτρεις της σιδηροδρομικής φωτογραφίας, δεν φωτογραφίζει τραίνα στο τοπίο, κατά τον κλασικό τρόπο, αλλά το μάτι του στρέφεται με πολύ

ενδιαφέρον σε σημαφόρους, σε φωτοσήματα, στις γραμμές που γυαλίζουν στο χώμα, σε μια καμπύλη σιδερένια γέφυρα, σε ένα μοναχικό βαγόνι ή στις φωτοσκιάσεις στην είσοδο μιας γαλαρίας. Έτσι, σταδιακά, ο παλιός, άσχημος κόσμος της καταστροφής χάνεται, η τεχνολογία προοδεύει, το σιδηροδρομικό τοπίο καθαρίζει και το μέλλον δείχνει πια αισιόδοξο. Οι φωτογραφίες του από αυτήν την περίοδο ξαναβρίσκουν σε μεγάλο βαθμό το ποιητικό στοιχείο των παλαιότερων τοπίων του, πολλές δε από αυτές διακρίνονται για την μεγάλη αισθητική και καλλιτεχνική τους αξία, χωρίς μάλιστα να χάνουν καθόλου και τον τεκμηριωτικό τους χαρακτήρα. Ορισμένες από τις φωτογραφίες της περιόδου αυτής είναι υψηλής ποιότητας, τόσο που συγκρίνονται επάξια με τις αντίστοιχες μεγάλων Αμερικανών φωτογράφων

*Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας στην περιοχή της Όθρυος. Επικεφαλής ατμάμαξα της Σειράς Λγ (1954).*





Την δεκαετία του '60 ο σιδηρόδρομος ήταν ακόμη το κύριο μεταφορικό μέσο για χιλιάδες ανθρώπους. Εδώ, επιβάτες στον Σ.Σ. Μιθράδου.

Δύο από τις ολοκαίνουργιες μετρικού εύρους ντηζελάμαξες ALCO (Σειρά A.9100-9112) στον Σ.Σ. Αθηνών (Πελοποννήσου), σε ένα από τα πρώτα τους δρομολόγια (1965 / 1966).



του σιδηροδρόμου, όπως ο Otto Perry, ο Richard Kinding ή ο Richard Steinheimer. Και όπως έκανε πάντοτε με χαρά, ο Ι. Λάμπρος προσφέρει πολλές και εξαιρετικές φωτογραφίες του στον ίδιο τον οργανισμό όπου εργάζεται, έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν από τους ΣΕΚ σε καρτ-ποστάλ, σε διαφημιστικά έντυπα, στην διακόσμηση σταθμών κ.α. Με αυτόν τον τρόπο ο Ι. Λάμπρος συνέβαλε τα μέγιστα στην διαφήμιση του σιδηροδρόμου και των πλεονεκτημάτων του, παραμένοντας ο ίδιος σε σχετική αφάνεια: παρ'ότι οι φωτογραφίες του ήταν πασίγνωστες το όνομα του δεν αναφερόταν ποτέ σε αυτές, αφού είχαν καταχωριστεί ως «Αρχείο ΣΕΚ/ΟΣΕ».

Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμη και πολλοί από εμάς στον ΣΦΣ γνωρίζαμε για κάποιον ανώτερο υπάλληλο του ΟΣΕ που φωτογραφίζει τραίνα και είχαμε δημοσιεύσει κιόλας μέρος του υλικού αυτού ( ΣΦΣ, 1997) δεν είχαμε ταυτοποιήσει τις φωτογραφίες αυτές με τον Ι. Λάμπρο, αδικώντας

**“Στρέφοντας  
τον φακό του στον  
σιδηρόδρομο είτε ως  
τεκμηριωτής, είτε με  
καλλιτεχνική διάθεση,  
άφησε ένα αληθινά  
πολύτιμο έργο”**

έτσι - άθελα μας - τον σεμνό αυτό εργάτη του φακού. Άλλες πάλι φορές, οι φωτογραφίες του έφεραν λάθος λεζάντες, κάτι πού, δυστυχώς, παρατηρήσαμε ακόμη και στην έκθεση του

Μουσείου Μπενάκη.

Στρέφοντας ο Ι. Λάμπρος τον φακό του στον σιδηρόδρομο είτε ως τεκμηριωτής, είτε με καλλιτεχνική διάθεση, άφησε ένα αληθινά πολύτιμο έργο που αποτελεί για όλους εμάς τους σημερινούς φωτογράφους σιδηροδρομικών θεμάτων μια αστείρευτη πηγή έμπνευσης, αλλά και ένα σπουδαίο υλικό για τον μελετητή της ιστορίας των σιδηροδρόμων μας. Και όπως π.χ ο Σπύρος Μελετιζής θεωρείται ο φωτογράφος της Εθνικής Αντίστασης, έτσι και ο Ι. Λάμπρος θα μπορούσε, δικαίως, να χαρακτηριστεί ως ο πατέρας της σιδηροδρομικής φωτογραφίας στην Ελλάδα. Και είναι πράγματι ευτύχημα οτι το αρχείο του, ταξινομημένο από τον ίδιο, δωρήθηκε από την οικογένεια του στο «Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη», έτσι ώστε να βρίσκεται διαθέσιμο στον κάθε ενδιαφερόμενο.

## **ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΛΑΜΠΡΟΣ ( 1915-1988) ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ**

Γεννιέται στην Αθήνα στις 5/1/1915. Σπουδάζει στο ΕΜΠ, από όπου αποφοιτά ( 1939) με πτυχίο Πολιτικού Μηχανικού. Μετά την στρατιωτική του θητεία στο Βασιλικό Ναυτικό ( 1939-41) παντρεύεται την Λίζα Α. Δραγούμη με την οποία αποκτούν δυο κόρες, την Σόνια και την Φανή. Το 1942 προσλαμβάνεται στους ΣΕΚ ως έκτακτος μηχανικός και μονιμοποιείται ένα χρόνο αργότερα. Για 2 περίπου χρόνια (1952-54) παραιτείται από τους ΣΕΚ για να εργαστεί στον Καναδά και στα μεταλλεία χρωμίου της εταιρείας Αγγελόπουλου. Επανέρχεται στους ΣΕΚ και ανέρχεται σταδιακά όλες τις βαθμίδες ιεραρχίας, φτάνοντας τελικά μέχρι την θέση του Διοικητή του ΟΣΕ από όπου και συνταξιοδοτείται (1973).

Ιδρύει, μαζί με άλλους, την «Ελληνική Φωτογραφική Εταιρεία» (1952) το έργο της οποίας βοηθά σημαντικά, οργανώνοντας το αρχείο της, στήνοντας εκθέσεις, ενημερωτικά σεμινάρια και συνέδρια, αρθρογραφώντας συστηματικά στο περιοδικό « Ελληνική Φωτογραφία» και συμβάλλοντας για πολλά χρόνια στην ανάδειξη πολλών Ελλήνων φωτογράφων και στην διαμόρφωση μιας «Ελληνικής» φωτογραφικής σχολής. Παράλληλα συνεχίζει να αποτυπώνει σε φιλμ την εξέλιξη του σιδηροδρόμου-κυρίως των ΣΕΚ- οργανώνοντας σχετικό αρχείο, αλλά και φωτογραφικές εκθέσεις των σιδηροδρομικών υπαλλήλων . Εκτός από το Μετάλλιο Εξαιρέτων Πράξεων που του απένειμε το Υπ. Στρατιωτικών, έχει τιμηθεί με πολλά φωτογραφικά βραβεία και επαίνους, στην Ελλάδα και διεθνώς.

Φεύγει από την ζωή στις 22/4/1988. Το 2000, οι κόρες του δωρίζουν ολόκληρο το αρχείο του ( περί τις 32000 φωτογραφίες, αρνητικά κλπ) στο «Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη» που διοργανώνει έκθεση (17/10 – 25/11/2007 ) με τίτλο «Ευγενείς επισημάνσεις ενός ανήσυχου φακού»,. 176σελ. Α. Τσίργιαλου





*Έργα ενίσχυσης της γέφυρας στην κ.θ. 211.202. μεταξύ Τραχίνας και Αρπίνης. Επικεφαλής της διερχόμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας οι νητζελόμαξες ALCO A. 305 + A.200 (1962.).*

## **Βιβλιογραφία**

1 Σταθάτος, Ι. (2008) Ι. Λάμπρος, ο σηματοφόρος της Ε.Φ.Ε. Φωτογράφος, τ. 169, σελ.36-37

2 Τσίργιαλου, Α. (2007) Ιωάννης Δ. Λάμπρος (1915-1988). Ευγενείς επισημάνσεις ενός ανήσυχου φακού. Μουσείο Μπενάκη, Αθήνα. 176σελ.

## **Ευχαριστίες**

Ευχαριστούμε θερμά το Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη για την παραχώρηση στον ΣΦΣ αδείας δημοσίευσης φωτογραφιών από το «Αρχείο Λάμπρου», ιδιαίτερα δε την κα Αλίκη Τσίργιαλου για την βοήθεια και την υποστήριξη της.



# Септември - - Добринище

Βουλγαρία:

## Ο σιδηρόδρομος στενού εύρους, Septemvri- -Dobrinishte

Κείμενο-φωτογραφίες: Νίκος Καντήρης

## Η γραμμή – Το ταξίδι

Στα νοτιοδυτικά της γειτονικής μας Βουλγαρίας, όχι πολύ μακριά από τα σύνορα μας με αυτή και σε μια από τις πιο πράσινες γωνιές της Βαλκανικής, βρίσκεται ο σιδηρόδρομος που ένώνει την πεδινή πόλη Septemvri με το ορεινό χωριό Dobrinishte. Η γραμμή στο μεγαλύτερο μέρος της, έχει ορεινό χαρακτήρα με κλειστές καμπύλες, μεγάλες ανωφέρειες και περάσματα από δύσκολα μορφολογικά σημεία. Για ένα τόσο δύσκολο εδαφικό ανάγλυφο, μια γραμμή στενού εύρους, είναι το ιδανικότερο για να στήσεις ένα σιδηρόδρομο. 76cm μόνο, είναι το εύρος αυτής της γραμμής που επιτρέπει στο τρένο να ελίσσεται άνετα στα ορεινά μονοπάτια που πρέπει διασχίσει. Η γραμμή αυτή, είναι η τελευταία από τις δύο σημαντικότερες αυτού του εύρους που είχε η Βουλγαρία. Η άλλη, ήταν η γραμμή που ένωνε το Cherven Bryag με το Oryachovo, μια γραμμή 105 Km, στα βορειοδυτικά της χώρας, που κατέληγε στις όχθες του ποταμού Δούναβη. Η γραμμή αυτή, δυστυχώς έχει κλείσει, για οικονομικούς κυρίως, λόγους από το 2002.

Το 1920, η τότε Βουλγαρική κυβέρνηση, αποφάσισε να υλοποιήσει μια σιδηροδρομική σύνδεση, που θα ένωνε τα χωριά της Ροδόπης με το βασικό σιδηροδρομικό άξονα Sofia - Plovdiv - Burgas. Η γραμμή αυτή, είχε σαν σκοπό την επιβατική κίνηση, που τους βαρείς χειμερινούς μήνες ήταν πολύ δύσκολη, αλλά και για τη μεταφορά ξυλείας που η παραγωγή της ήταν τότε μεγάλη, λόγω των πολλών και πυκνών δασών της περιοχής. Η κατασκευή της γραμμής ξεκίνησε το 1921 από το Septemvri, μια μικρή πόλη στα κεντρικά της χώρας, 120Km νοτιοδυτικά της Σόφιας. Η γραμμή ξεκινάει από υψόμετρο 200μ. και μέχρι το τέλος της, θα σκαρφαλώσει, πάνω από τα 1200μ. Πέντε χρόνια μετά την έναρξη των εργασιών, η γραμμή είχε κατασκευαστεί σε μήκος 39Km μέχρι το Velinograd την μεγαλύτερη πόλη της διαδρομής. Δύο χρόνια μετά, παραδόθηκε ένα παρακλάδι της γραμμής μήκους 16 Km, που είχε κατασκευαστεί για βιομηχανικούς σκοπούς από το χωριό Varvara κοντά στο Septemvri, μέχρι το Pazardjik, όπου είχαν την έδρα τους πολλά εργοστάσια ξυλείας κλπ. Το παρακλάδι αυτό, μη υπάρχοντος εμπορευματικού έργου, έκλεισε το 2002. Η γραμμή από το Velinograd συνέχισε να σκαρφαλώνει και μετά από δύσκολα περάσματα με γαλαρίες, γέφυρες και περιστροφές της γραμμής, γύρω από τον εαυτό της (loop) φτάνει (1937) στο χωριό Yakorouda (86

Km) από όπου το τοπίο γίνεται πιο ομαλό. Τέλος, τον Μάρτη του 1943, η γραμμή φτάνει στο γνωστό χειμερινό θέρετρο του Bansko (119 Km) και τον Δεκέμβρη του 1945 ολοκληρώνεται, φτάνοντας στο χωριό Dobrinishte (126 Km), σε υψόμετρο 850μ κάτω από την οροσειρά του Pirin. Μια επέκταση της γραμμής μέχρι το Gotse Delchev, είχε ήδη εγκριθεί αλλά δεν κατασκευάστηκε ποτέ.

Η κάλυψη των αναγκών για μηχανές έλξης στα πρώτα χρόνια λειτουργίας της γραμμής,

καλύφθηκε αρχικά από ατμάμαξες άλλων δικτύων. Όσο το έργο προχωρούσε όμως, οι ανάγκες μεγάλωναν και έτσι, λίγο πριν τον πόλεμο οι Βουλγαρικοί σιδηρόδρομοι, έδωσαν παραγγελία στο εργοστάσιο «Schwartzkopf» του Βερολίνου για την κατασκευή 5 ατμαμαξών. Μετά από 17 μήνες, η κατασκευάστρια εταιρία άρχισε να παραδίδει τις μηχανές και μέχρι τον Ιανουάριο του 1941 είχε ολοκληρώσει τη παραγγελία. Μια δεύτερη παραγγελία για δέκα ακόμα μηχανές ακολούθησε το 1944, αυτή την φορά στο Πολωνικό

Ένα από τα 8 τακτικά δρομοϋόγια. Λίγο μετά το σταθμό του Konstantovo



Το Μουσουλμανικό στοιχείο, είναι διάσπαρτο στα Πομακοχώρια, στις βόρειες πηλαγιές της Ροδόπης



εγοστάσιο «Pierwsza Fabryka Lokomotyw Polskie -Chrzanow». Και στις δυο περιπτώσεις, επρόκειτο για ατμάμαξες με διάταξη αξόνων 2-10-2T και παρόμοια τεχνικά χαρακτηριστικά. Η ατμοκίνηση στη γραμμή σταμάτησε το 1965, δίνοντας τη σκυτάλη της έλξης στις νεοαποκτηθείσες ντηζελάμαξες. Οι πρώτες δέκα από αυτές, (Σειρά 75), ήταν Γερμανικής κατασκευής («Henschel») και η αξιοπιστία τους παραμένει υψηλή, ακόμα και σήμερα. Η επόμενη παραλαβή 15 ντηζελαμαξών (Σειρά 76) της Ρουμανικής («Faur») χαρακτηρίστηκε από μεγάλη αναξιοπιστία και ιδιαίτερα στο σύστημα ψύξης που παρουσίαζε συνεχώς προβλήματα. Το κενό που άφηναν οι προβληματικές αυτές μηχανές, ήρθε να καλύψει το 1988, η νέα παλαβή 10 νέων ντηζελαμαξών – και πάλι από την («Faur»)– με βελτιωμένα όμως τα προβληματικά τους σημεία. Όλες οι ντηζελάμαξες, ήταν παρόμοιες εξωτερικά με μικρές μόνο διαφοροποιήσεις. Είχαν κινητήρα 1100hp περίπου, υδραυλική μετάδοση και μέγιστη ταχύτητα τα 70 Km/h για τις δύο πρώτες γενιές και 60 Km/h για την τελευταία. Η έλλειψη εμπορευματικού έργου και η

**“Οι 5 + ώρες ταξιδιού, ακούγονται υπερβολικά πολλές για τη απόσταση των 125 Km . Το σίγουρο όμως είναι, πως περνάνε πολύ ευχάριστα, διασχίζοντας καταπληκτικά τοπία...”**

περίσσια μηχανών, ανάγκασαν τελικά τους BDZ, να πωλήσουν 5 μηχανών (Σειρά 77) σε δίκτυο της πόλης Rio Turbio στην Παταγονία της Αργεντινής. Τις κινητήριες μονάδες, συμπληρώνουν και 10 μικρές ντηζελάμαξες ελιγμών, Ρωσικής κατασκευής «KMZ». Η μέγιστη ταχύτητα των ντηζελαμαξών αυτών, ίσως ακούγεται μικρή, είναι όμως υπέρ αρκετή για ένα δρομολόγιο που έχει μέση ωριαία ταχύτητα λιγότερη από 30 Km/h

Το ταξίδι στην γραμμή αυτή διαρκεί συνολικά 5 + ώρες, που φαίνονται υπερβολικά πολλές για τη απόσταση των 125 Km. Η μικρή μέση ταχύτητα, του πεντάωρου δρομολογίου, δεν οφείλεται στο ότι το τραίνο ταξιδεύει αργά, αλλά στο μεγάλο



Τέλος υπηρεσίας για τη μικρή δηζελάμαξα στο σταθμό του Bansko.

χρόνο παραμονής στους 25 σταθμούς και στάσεις που πραγματοποιεί. Το σίγουρο όμως είναι, πως η ώρα περνά πολύ ευχάριστα, διασχίζοντας καταπληκτικά τοπία, μέσα σε όμορφες πλαγιές, απόκρημνους βράχους, ορμητικά ποτάμια και πυκνά δάση που ανάλογα με την εποχή, σου δίνουν διαφορετικές εικόνες και χρώματα. Οι ρομαντικοί ταξιδιώτες και οι φανατικοί σιδηροδρομόφιλοι που καταφθάνουν από όλη την Ευρώπη, βρίσκουν εδώ την ευκαιρία να απολαύσουν το ρυθμικό άκουσμα των διακένων των γραμμών, έναν ήχο που χάθηκε

με τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων και πάρα πολύ σπάνια πλέον, τον ακούμε στις μέρες μας.

Μετά την αναχώρηση από την «άχρωμη» μάλλον πόλη του Septemvri, το τραίνο, για λίγα χιλιόμετρα περνάει από μια μεγάλη πεδιάδα για να χωθεί στη κυριολεξία μετά από λίγο, στο φαράγγι του ποταμού Cherinska. Η συμβολική είσοδος στο στενό φαράγγι, γίνεται με το πέρασμα της πρώτης γέφυρας της γραμμής, μια μεγαλοπρεπή κατασκευή από πέτρα και ατσάλι. Η διαδρομή μέσα

Λίγα χιλιόμετρα πριν από το Septemvri, οι στροφές χάνονται και το τοπίο, γίνεται πεδινό



στο φαράγγι και μέχρι το σταθμό του Dolene είναι απλά μαγική. Ψηλά κάθετα βράχια και ορμητικά νερά, είναι τα βασικά στοιχεία που συνθέτουν το σκηνικό. Μικρές και μεγάλες γέφυρες και απόκρημνα σημεία, διαδέχονται συνεχώς το ένα το άλλο, ενώ σε όλη την διαδρομή υπάρχουν 35 γαλαρίες, οι περισσότερες κλειστού τύπου, αλλά και κάποια φτιαγμένα προληπτικά (αμυντικά) για την προστασία από πτώσεις βράχων. Το 1928 και όταν η γραμμή ήταν ακόμη στην αρχή της κατασκευής της, κάποιες γαλαρίες παρουσίασαν προβλήματα από μετακίνηση του εδάφους και ξαναφτιάχτηκαν από την αρχή. Η διαδρομή μέχρι το Dolene, είναι δίπλα στο ποτάμι, μετά όμως το αφήνουμε και περνώντας μια ακόμα μεγαλοπρεπή γέφυρα αρχίζουμε τον ανήφορο μέσα στα πυκνά δροσερά δάση και προορισμό τη μικρή πόλη του Velingrad. Η πόλη αυτή, που παλιότερα ήταν στις «καλές» εποχές- βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο. Ξυλεία κυρίως για τις βιομηχανίες επίπλων που κάποιες λίγες λειτουργούν ακόμα και σήμερα, ήταν το βασικό προϊόν που διακινούσε ο σιδηρόδρομος και ο μεγάλος σταθμός, με τα

πολλά εγκαταλελειμμένα εμπορικά βαγόνια, φανερώνει πως κάποτε η περιοχή είχε αρκετή κίνηση. Το Velingrad όμως, δεν είναι γνωστό για τα εργοστάσια του, αλλά για τα ιαματικά νερά που διαθέτει. Από παλιά, ήταν προορισμός διακοπών, ξεκούρασης και χαλάρωσης. Ακόμα και σήμερα, στις 80 περίπου ιαματικές πηγές που βρίσκονται στη περιοχή, καταφάνει κόσμος απ' όλη τη Βουλγαρία, με σκοπό την ανακούφιση από κάθε λογής ασθένεια. Τη μεγάλη επιβατική κίνηση αυτού του σταθμού, υποψιάζεται κανείς, βλέποντας το μεγάλο και επιβλητικό κτήριο του, το οποίο είναι το μεγαλύτερο από όλους τους σταθμούς της γραμμής αυτής. Το μεγάλο χρόνο παραμονής του τρένου σε αυτό το σταθμό, θα εκμεταλλευθούν αυτοί πεύσαν και θέλουν να φάνε κάτι πρόχειρο. Από το μαγαζί που βρίσκεται δίπλα στο σταθμό, μπορούν να προμηθευτούν τα παραδοσιακά kebapctse και banitsa, κάτι σαν μπιφτεκοκουκάνικο και τυρόπιτα αντίστοιχα.

Το διάλειμμα όμως τελειώνει και η ανάβαση συνεχίζεται στο γνωστό ορεινό δασικό τοπίο. Οι

κλίσεις της γραμμής πλέον μεγαλώνουν και είναι φανερό πως το υψόμετρο αυξάνει. Τα πεύκα και άλλα φυλλοβόλα δένδρα που βλέπαμε μέχρι τώρα, δίνουν τη θέση τους σε ψηλά έλατα, πράγμα που μαρτυρά πως το υψόμετρο είναι κοντά στα 1000 μ.. Σε αυτό το υψόμετρο, και στη γεωγραφική θέση που βρισκόμαστε, δεν είναι σπάνιο να δεις χιόνι, τους φθινοπωρινούς και ανοιξιάτικους μήνες και ειδικά το πρωί που η θερμοκρασία, είναι ακόμα χαμηλή. Συνεχίζουμε να ανεβαίνουμε και μετά από αρκετή ώρα, φτάνουμε στο Avramovo. Εκτός του ότι ο σταθμός αυτός είναι κουκλίστικος - θαρρείς πως βλέπεις μακέτα όταν τον κοιτάς από ψηλά- έχει το χαρακτηριστικό, ότι χτισμένος στα 1267μ - στο ψηλότερο σημείο της διαδρομής - κατέχει τον τίτλο του υψηλότερου σιδηροδρομικού σταθμού στα Βαλκάνια. Από εδώ και πέρα αρχίζει η κατάβαση, μέχρι δε το σταθμό Yakovuda (υψόμετρο 888μ) η υψομετρική διαφορά είναι μεγάλη και το ορεινό ανάγλυφο έντονο. Μερικά από τα πιο εντυπωσιακά σημεία της διαδρομής, βρίσκονται ανάμεσα σε αυτούς τους δυο σταθμούς, όπως π.χ. οι 15 από τις 35 γαλαρίες της όλης διαδρομής είναι εδώ.



Το εκδρομικό τρένο με επικεφαλής την όμορφη ατμάμαξα, ανηφορίζει το φαράγγι του ποταμού Cerpinska



*Ο σταθμός του Ανγατονο, είναι το υψηλότερο υψομετρικά σημείο της διαδρομής, με υψόμετρο, 1267m*

*Ο ατμός από τη μικρή ατμάμαξα, δημιουργεί μια ατμόσφαιρα, μαγική*





Η Μεγαλοπρεπή γέφυρα από ασάθι και πέτρα, σηματοδοτεί την βόρεια είσοδο της γραμμής στο φαράγγι του ποταμού Cerpinska.

Στην περιοχή αυτή υπάρχουν επίσης δύο loop στη γραμμή, όπου, για να κερδίσει ύψος το τρένο, θα κάνει δύο περιστροφές πάνω από τον εαυτό του. Μη παραξενευτείτε λοιπόν, αν απολαμβάνοντας από το παράθυρο την όμορφη φύση, διαπιστώσετε ότι πολλά μέτρα πιο κάτω σας η γραμμή μπαίνει κάθετα στο βουνό...!!!

Η Yakovuda, είναι η μεγαλύτερη κωμόπολη της περιοχής. Είναι το κεφαλοχώρι θα λέγαμε, μιας σειράς χωριών, που κατοικούνται κυρίως από Βούλγαρους Μουσουλμάνους – Πομάκους. Η ιδιαιτερότητα των χωριών αυτών, φαίνεται από τη πρώτη κιόλας ματιά, αφού οι μιναρέδες και τα τζαμιά σου τραβάνε την προσοχή από μακριά. Ακολουθούμε πλέον ομαλή πορεία, χωρίς ιδιαίτερες υψομετρικές διαφορές. Το τοπίο παραμένει πανέμορφο και ανάμεσα σε ψηλά βουνά. Τώρα πια, πάμε παράλληλα με τον ποταμό Mesta, δηλαδή τον δικό μας Νέστο και χωρίς να το καταλάβουμε, πλησιάζουμε στο τέλος της όμορφης διαδρομής. Από το χωριό Razlogh, σχεδόν 10 Km πριν από το τέλος της διαδρομής, διακρίνουμε τις

“ ...το 2003 η  
χαρτοβιομηχανία της  
περιοχής έκλεισε,  
καταργώντας οριστικά το  
εμπορευματικό έργο του  
σιδηροδρόμου.”

σχεδόν πάντα χιονισμένες κορυφές της οροσειράς του Pirin (υψομ. 2914μ) που τα τελευταία χρόνια, έχει γεμίσει με πίστες για τους λάτρεις των χειμερινών σπορ. Το σιδηροδρομικό ενδιαφέρον του Razlogh, σταμάτησε το 2003, όταν η έκλεισε η μεγάλη χαρτοβιομηχανία της περιοχής και μαζί με αυτήν το εμπορευματικό έργο του σιδηροδρόμου. Λίγα χιλιόμετρα πιο πάνω είναι το Bansko γνωστό ήδη τουριστικό θέρετρο. Οι ιδανικές χειμερινές συνθήκες, η ομορφιά του τοπίου και τα σύγχρονα ξενοδοχειακά συγκροτήματα που χτίστηκαν τον

τελευταίο καιρό στη περιοχή, συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον τουριστών από όλη την Ευρώπη, αλλά κυρίως από την Ελλάδα. Μη παραξενευτείτε λοιπόν καθόλου, αν στο ξενοδοχείο ή την ταβέρνα που θα πάτε, τους μιλήσετε αγγλικά και σας απαντήσουν σε άπταιστα Ελληνικά. Μεγάλος και εντυπωσιακός ο Σ.Σ του Bansko αλλά δυστυχώς, χωρίς μεγάλη επιβατική κίνηση. Σιδηροδρομικό ενδιαφέρον αποτελούν, δύο εγκαταλελειμμένες ατμάμαξες και το μικρό μηχανοστάσιο, που η μηχανή του τελευταίου δρομολογίου, επιστρέφει από το Dobrinishte και διανυκτερεύει εκεί. Στο μικρότερο από το Bansko, αλλά εξίσου τουριστικό Dobrinishte τελειώνει το ταξίδι μας. Τερματικός, ωραίος σταθμός με café για τους ταξιδιώτες. Πολλές πηγές με ιαματικά και μεταλλικά νερά υπάρχουν και εδώ, σε συνδυασμό δε με τις πίστες του σκι, κάνουν το χωριό αυτό έναν ακόμη ιδανικό τουριστικό προορισμό. Οι μύθοι και οι παραδόσεις της περιοχής λένε, πως το Dobrinishte ήταν το προπύργιο άμυνας για τους Βυζαντινούς που εισέβαλαν στην Βουλγαρία μέσω της κοιλάδας του ποταμού Μέστα / Νέστου. Εκτός από το τελευταίο

δρομολόγιο, το τρένο παραμένει εδώ για ένα τρίωρο περίπου, χρόνος άφθονος για καφέ στον όμορφο σταθμό και βόλτες στο χωριό σε ένα όμορφο, καταπράσινο, περιβάλλον.

## Τουριστικό ενδιαφέρον

Το μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει η γραμμή αυτή, αλλά και το μεράκι κάποιων για τη διάσωση παλιών μουσειακών μηχανών, τροχαίου υλικού κ.α. οδήγησαν τους ΒDZ το 2003, στην απόφαση να επισκευάσουν μερικές ατμάμαξες, οι οποίες είχαν ήδη ευτυχώς χαρακτηριστεί μουσειακές και διασώθηκαν από την εκποίηση για παλιοσιδέρα. Μια από αυτές, συγκεκριμένα η 609.76 (Πολωνικής κατασκευής) δούλεψε εξ αρχής στο δίκτυο Septemvri – Dobrinishte, αλλά για 20 περίπου χρόνια, βρισκόταν παροπλισμένη στον Σ.Σ. του Bansko. Από εκεί, η ατμάμαξα αυτή μεταφέρθηκε στο κεντρικό εργοστάσιο των ΒDZ στη Σόφια όπου αντικαταστάθηκαν όλοι οι ζωτικοί της μηχανισμοί και όργανα. Επισκευές και δοκιμές, διήρκησαν μέχρι το τέλος του 2004 και από τις αρχές του 2005, η 609.76, είναι και πάλι «ζωντανή» στις ράγες, με τα σφυρίγματά της και το σκαπαμέντο της να αντιλαλούν στις βουνά της Ροδόπης. Σιδηροδρομόφιλοι από όλη την Ευρώπη και όχι μόνο, μισθώνουν τακτικά την όμορφη ατμάμαξα που σε συνδυασμό με παλιά επιβατικά βαγόνια «ρετρό» που έχουν και αυτά ανακατασκευαστεί, προσφέρουν στους επιβάτες ένα όμορφο νοσταλγικό ταξίδι στο παρελθόν, μέσα σε ένα ονειρεμένο φυσικό τοπίο, ταξίδι που απολαύσαμε και εμείς στον Σ.Φ.Σ σε δύο εκδρομές που οργανώσαμε με μεγάλη επιτυχία (Οκτώβρης 2009 και Μάης 2010).

## Το παρόν και το μέλλον

Εκτός του τουριστικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει για τους επισκέπτες η γραμμή αυτή συνεχίζει ακόμα και σήμερα να προσφέρει σημαντικές συγκοινωνιακές υπηρεσίες για τους κατοίκους της περιοχής. Ίσως είναι ελάχιστοι αυτοί που θα προτιμήσουν το τρένο για το σύνολο της διαδρομής του, σίγουρα όμως, είναι πολλοί αυτοί που το χρησιμοποιούν για τους ενδιάμεσους προορισμούς, αφού η γραμμή εξυπηρετεί πολλά χωριά. Στα οκτώ καθημερινά δρομολόγια του το τρένο εξυπηρετεί κάθε λογής πολίτες, εργαζόμενους, μαθητές που πάνε στο σχολείο ή όσους που πηγαίνουν στα πολλά παζάρια που γίνονται στα διάφορα χωριά της Ροδόπης. Οι άνθρωποι που θα συναντήσεις μέσα στα παλιά βαγόνια του, είναι ο ξυλοκόπος με το τσεκούρι στον ώμο, ο αγρότης με τα προϊόντα του στο ζεμπίλι ή οι γυναίκες με το μαντίλι στο κεφάλι κρατώντας στο ένα χέρι το παιδί που σχόλασε από το σχολείο και στο άλλο την πάνινη λουλουδάτη τσάντα με τα ψώνια.

Παρ' όλα τα «ωραία» και «καλά» που προσφέρει η γραμμή αυτή, οι οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει είναι μεγάλες και το κλείσιμο της, είναι κάτι που έχει πολλές φορές προταθεί ως λύση του οικονομικού αδιεξόδου. Ας ελπίσουμε, πως η άποψη αυτή, δεν θα βρεί υποστηρικτές και το πιο αργό (ίσως) επιβατικό τρένο της Ευρώπης, θα συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του στο ντόπιο πληθυσμό αλλά και τους ξένους επισκέπτες και φίλους του, που τόσο το αγαπούν.

Για μεγάλο διάστημα, η γραμμή ακολούθει την πορεία του ποταμού και παράλληλα ο στενός οδικός δρόμος.

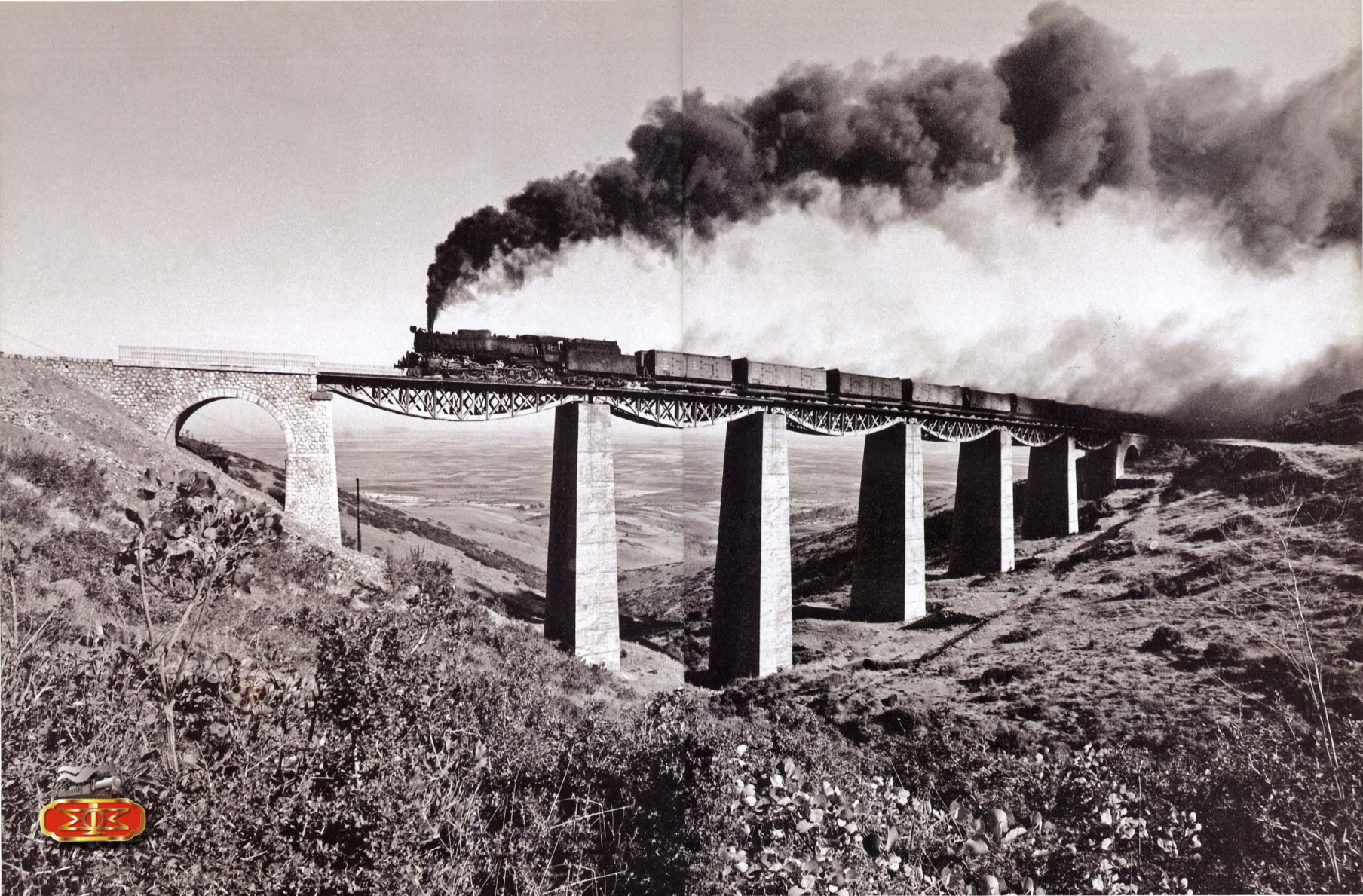


Ηλεκτράμαξες SKODA σειράς 45 στο σταθμό του Septemvri. Βασική κινητήρια μονάδα των ΒDZ για το κανονικό εύρος γραμμών.



Στο χωριό Βαγα, η όμορφη αυτή πέτρινη γέφυρα, είναι το ορόσημο για την νότια είσοδο στην ορεινή διαδρομή.







# Διαγωνισμός φωτογραφίας:

## « Δημιουργική Σιδηροδρομική Φωτογραφία »

**Τ**ο καλοκαίρι που μας πέρασε, διεξήχθη με μεγάλη επιτυχία από το σύλλογο μας, διαγωνισμός φωτογραφίας με τίτλο « Δημιουργική Σιδηροδρομική Φωτογραφία ». Σκοπός μας ήταν η διάδοση της σιδηροδρομικής ιδέας και η συγκέντρωση φωτογραφιών που έχουν άμεση σχέση με τον σιδηρόδρομο, χωρίς απαραίτητα να τον αποτυπώνουν με τον παραδοσιακό τρόπο.

Για την αντικειμενικότερη επιλογή των καλύτερων φωτογραφιών, ορίστηκε επιτροπή αποτελούμενη κατά το ήμισυ από εξω-σιδηροδρομικούς φωτογράφους, ώστε να αποφευχθεί η συναισθηματική επιρροή στη κρίση. Την επιτροπή αποτέλεσαν οι κύριοι Κατακαλαίος Κώστας, Κατακαλαίος Δημήτρης, Κλώνος Αρτέμης και Χανδρινός Γιώργος.

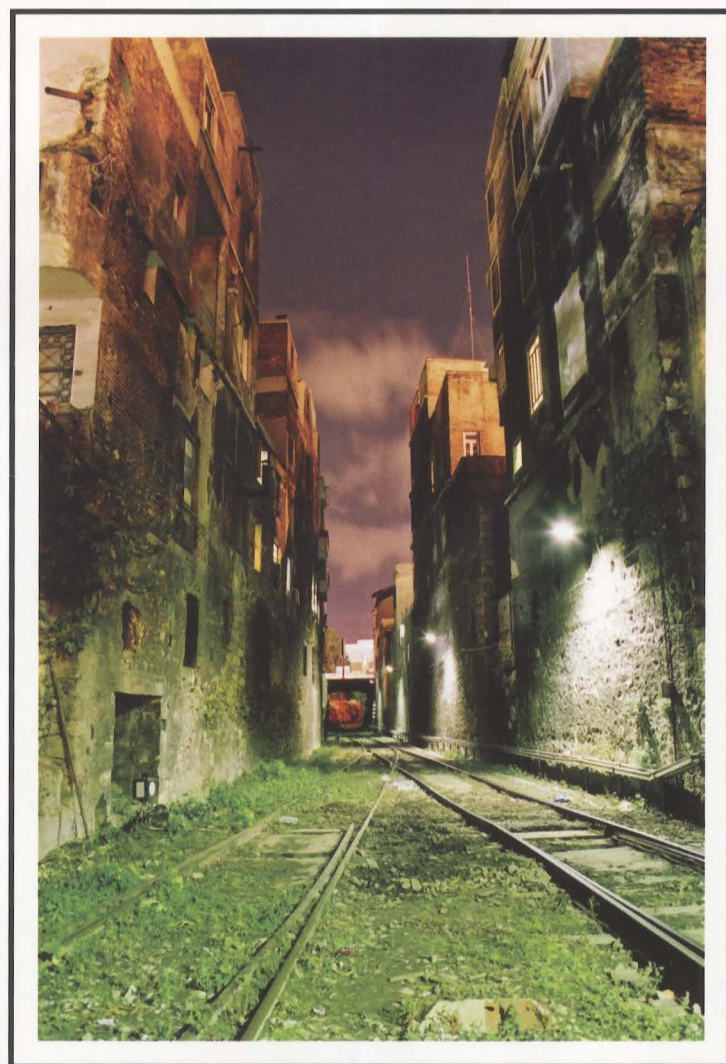
Το ενδιαφέρον των φωτογράφων ήταν μεγάλο και έφτασε σε 62 συμμετοχές με ένα σύνολο 170 εκλεκτών φωτογραφιών.

Πολλές οι αξιόλογες και εντυπωσιακές φωτογραφίες, τη συμπάθεια όμως στη ματιά των κριτών, κατάφερε να αποσπάσει η φωτογραφία του κυρίου Νίκου Παπαλέτσου από την Θεσσαλονίκη με θέμα, «Λυκόφως στον Αξιό» (φωτ 1). Την δεύτερη και Τρίτη θέση, απέσπασαν οι φωτογραφίες «Χειριστήρια οδοντωτού» του κυρίου Βασίλη Ακτσόγλου από την Αθήνα (φωτ 2) και το «Στο φαράγγι νύχτωσε» πάλι του κυρίου Νίκου Παπαλέτσου (φωτ 3) αντίστοιχα.

Επτά ακόμα αξιόλογες φωτογραφίες τιμήθηκαν με έπαινο.



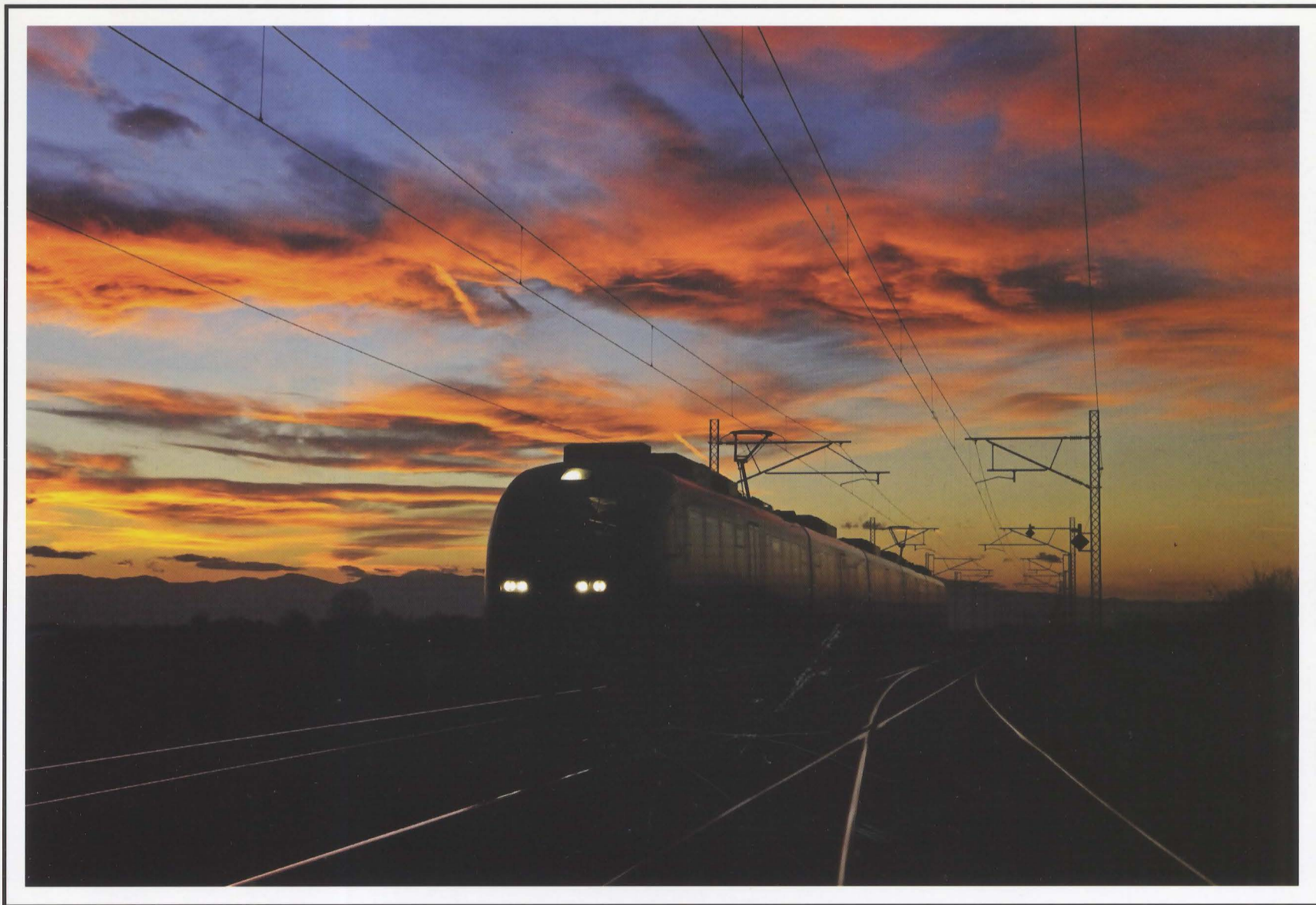
Ο πρόεδρος του ΣΦΣ κ. Σ. Νικολόπουλος βραβεύει τον κ. Ν. Παπαλέτσο



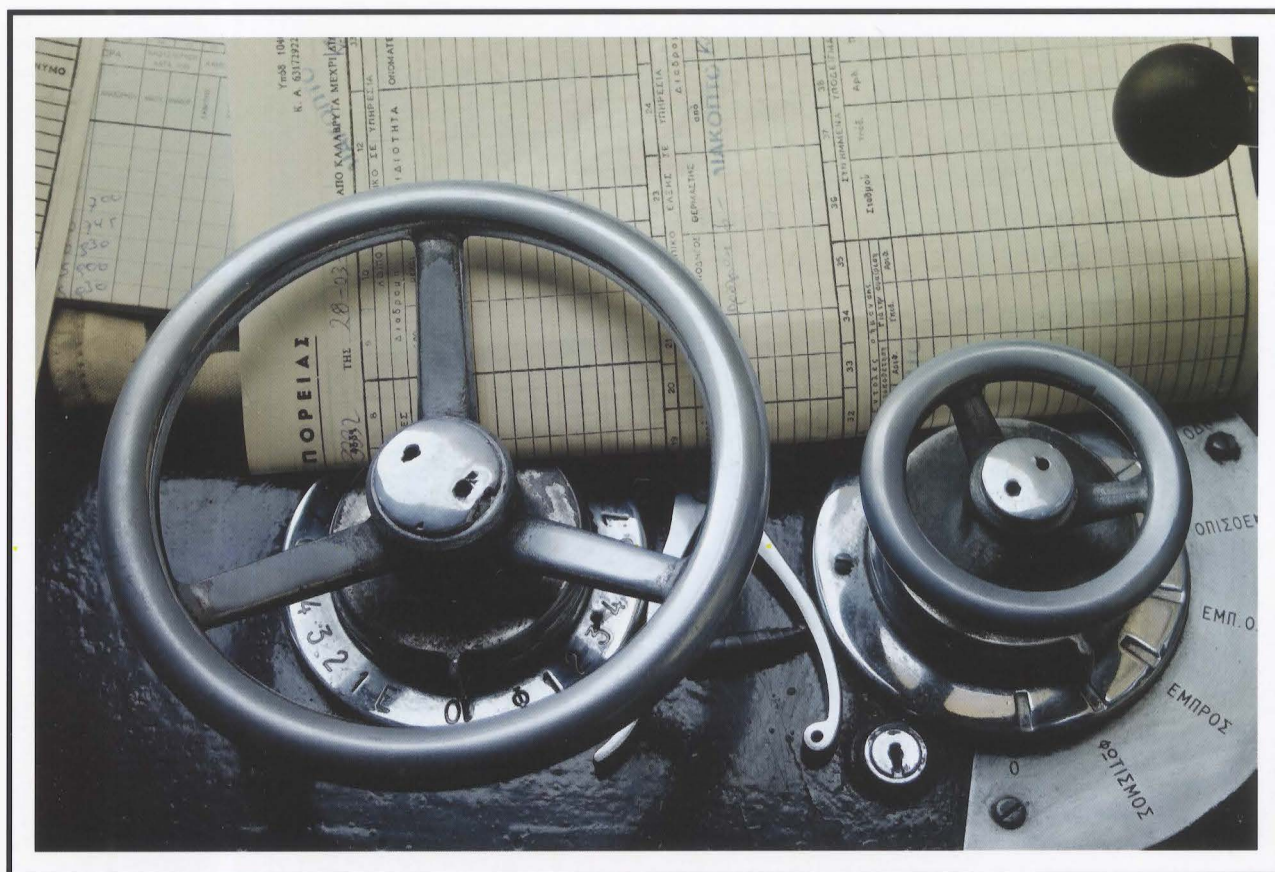
3ο Βραβείο: «Στο φαράγγι νύχτωσε» Νίκος Παπαλέτσος

Η επιτυχής διοργάνωση του διαγωνισμού, επιτεύχθηκε χάρη στη βοήθεια των χορηγών μας. Την εταιρία θυρών ασφαλείας **Steel Doors** για την προσφορά των βραβείων και τον φωτογραφικό ιστοχώρο [www.digitalphotos.gr](http://www.digitalphotos.gr), για τη προβολή και επικοινωνία της οργάνωσης.





1ο Βραβείο: «Λυκόφως στον Αξιό» Νίκος Παπαλέτσος



2ο Βραβείο: «Χειριστήρια οδοντωτού» Βασίλης Ακτσόγλου

## Η πόλη

**Η** Αττάλεια ( Τουρκ: Antalya) είναι μια μεγάλη πόλη στα νότια παράλια της Τουρκίας. Ιδρύθηκε τον 2ο αι. π.Χ. από τον Άτταλο Β΄, βασιλιά της Περγάμου και οικοδομήθηκε αμφιθεατρικά γύρω από ένα μικρό λιμάνι. Η μακραίωνη ιστορία της πόλης ανιχνεύεται και σήμερα μέσα από τα ερείπια των διαφόρων ιστορικών της περιόδων, όπως π.χ. η περίφημη Πύλη του Αδριανού, από την Ρωμαϊκή περίοδο, τα υπολείμματα των Μεσαιωνικών της τειχών και διάφορα απομεινάρια από κτίσματα των Βυζαντινών, των Σελτζούκων και των Οθωμανών. Η σημερινή πόλη εκτείνεται γύρω από αυτό το ιστορικό κέντρο και έχει τυπικό ανατολίτικο χαρακτήρα.

Η πόλη είναι χτισμένη σε χαμηλό υψόμετρο (περί τα 40μ.) πάνω σε βραχώδη ακτή, που πάντως διαθέτει και ωραίες, εκτεταμένες παραλίες, όπως το Konyaalti στα δυτικά και η Lara στα νοτιοανατολικά. Και καθώς περιβάλλεται από μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, διαθέτει μεγάλο εμπορικό λιμάνι στα δυτικά, ένα σημαντικό αεροδρόμιο στα ανατολικά και πληθυσμό που, μαζί με τα περίχωρα, φτάνει το 1.000.000 κατοίκους, η Αττάλεια αποτελεί σήμερα το οικονομικό κέντρο της λεγόμενης «Τουρκικής Κυανής Ακτής».

Παρόλα αυτά η πόλη δεν συνδέεται σιδηροδρομικώς με το δίκτυο των TCCD και έτσι, ο κύριος όγκος της κυκλοφορίας διεξάγεται οδικώς. Νύχτα –μέρα, εκατοντάδες υπεραστικά, αστικά, τοπικά και τουριστικά λεωφορεία, νταλίκες και ΙΧ επιβαρούν υπερμέτρα τον κυκλοφορικό φόρτο και ταλαιπωρούν αφάνταστα την πόλη, τους κατοίκους της και τους τουρίστες, ιδιαίτερα τις πρωινές και απογευματινές ώρες.

## Η πόλη

**Η** Αττάλεια ( Τουρκ. Antalya) είναι μια μεγάλη πόλη στα νότια παράλια της Τουρκίας. Ιδρύθηκε τον 2ο αι. π.Χ. από τον Άτταλο Β΄, βασιλιά της Περγάμου και οικοδομήθηκε αμφιθεατρικά γύρω από ένα μικρό λιμάνι. Η μακρά της ιστορία της πόλης ανιχνεύεται και σήμερα μέσα από τα ερείπια των διαφόρων ιστορικών της περιόδων, όπως π.χ. η περίφημη Πύλη του Αδριανού, από την Ρωμαϊκή περίοδο, τα υπολείμματα των Μεσαιωνικών της τειχών και διάφορα απομεινάρια από κτίσματα των Βυζαντινών, των Σελτζούκων και των Οθωμανών. Η σημερινή πόλη εκτείνεται γύρω από αυτό το ιστορικό κέντρο και έχει τυπικό ανατολίτικο χαρακτήρα.

Η πόλη είναι χτισμένη σε χαμηλό υψόμετρο ( περί τα 40μ.) πάνω σε βραχώδη ακτή, που πάντως διαθέτει και ωραίες, εκτεταμένες παραλίες, όπως τα Κοργαλί στα δυτικά και η Lara στα νοτιοανατολικά. Και καθώς περιβάλλεται από μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, διαθέτει μεγάλο εμπορικό λιμάνι στα δυτικά, ένα σημαντικό αεροδρόμιο στα ανατολικά και πληθυσμό που, μαζί με τα περίχωρα, φτάνει το 1.000.000 κατοίκους, η Αττάλεια αποτελεί σήμερα το οικονομικό κέντρο της λεγόμενης «Τουρκικής Κιανής Ακτής».

Παρόλα αυτά η πόλη δεν συνδέεται σιδηροδρομικά με το δίκτυο των ΤΣΣΔ και έτσι, ο κύριος όγκος της κυκλοφορίας διεξάγεται οδικώς. Νύχτα –μέρα, εκατοντάδες υπεραστικά, αστικά, τοπικά και τουριστικά λεωφορεία, νταλίκες και ΙΧ επιβαρύνουν υπέρμετρα τον κυκλοφορικό φόρτο και ταλαιπωρούν αφάνταστα την πόλη, τους κατοίκους της και τους τουρίστες, ιδιαίτερα τις πρωινές και απογευματινές ώρες.

# Τουρκία: Το τραμ της Αττάλειας

Του Erich Charwat, μετάφραση-απόδοση: Γ. Χανδρινός



## Το τράμ

Στην προσπάθεια τους να επιλύσουν το συνεχές μποτιλιάρισμα, οι Αρχές της Αττάλειας επέλεξαν την σοφότερη λύση: προχώρησαν στην κατασκευή μιας μικρής γραμμής τραμ στο κέντρο της πόλης, κατά μήκος της παραλίας και γύρω από τα παλιά τείχη, με το λιμανάκι των ψαράδων και την τουριστική μαρίνα. Η γραμμή έχει συνολικό μήκος μόλις 5,1χλμ, με 10 στάσεις και δύο τερματικούς σταθμούς με καμπύλη αναστροφής των συρμών. Πρόκειται για μονή γραμμή κανονικού εύρους, με τρία ψαλιδιά αλλαγής για την εξυπηρέτηση των διασταυρώσεων. Οι αλλαγές βρίσκονται στα δεξιά της γραμμής καθώς οι συρμοί εισέρχονται στους αντίστοιχους σταθμούς. Το Zerdalilik, ο Ν.Α. τερματικός σταθμός, διαθέτει και δυο μικρές παρακαμπτήριες, καθώς και ένα μικρό υπόστεγο με μικρή τεχνική βάση. Η ηλεκτροδότηση γίνεται μέσω ενός μονού καλωδίου (και μονά κατενέρ) στα 750V DC. Οι αποστάσεις μεταξύ δύο σταθμών κυμαίνονται από 400-500μ. η δε μέγιστη κλίση της

**“ Η δεξιά της λωρίδα είναι δρόμος μονής κατεύθυνσης, ενώ η αριστερή, όπου κινείται και το τραμ, έχει πεζοδρομηθεί και είναι πάντα γεμάτη κόσμο που μπεινοβγαίνει στα πολλά μαγαζιά. ”**

γραμμής φτάνει το 2%.

Ξεκινώντας από το Zerdalilik, το τραμ ακολουθεί για κάποια απόσταση την παραλία προς τα Ν.Δ. Οι σταθμοί Cender και Isikllar εξυπηρετούν τους τοπικούς κατοίκους και μερικά μικρά μέρη για μπάνιο στα οποία φτάνει κάποιος με μεγάλα

κλιμακοστάσια. Κοντά στον σταθμό Belediye, όπου υπάρχει το πρώτο ψαλιδί αλλαγής, βρίσκεται ένα αθλητικό κέντρο. Μετά από, περίπου, 100μ. μπαίνουμε στο κέντρο της πόλης, όπου, δίπλα σε ένα παραδοσιακό χαμάμ, η γραμμή στρίβει απότομα προς τα δεξιά και φτάνει στο Atatürk Caddesi, μια διάσημη λεωφόρο που χωρίζεται στην μέση από μια μακριά γραμμή εντυπωσιακών φοινικόδεντρων. Η δεξιά της λωρίδα είναι δρόμος μονής κατεύθυνσης, ενώ η αριστερή, όπου κινείται και το τραμ, έχει πεζοδρομηθεί και είναι πάντα γεμάτη κόσμο που μπεινοβγαίνει στα πολλά μαγαζιά. Η επόμενη στάση είναι το Üskariilar, κοντά στην Πύλη του Αδριανού. Περνώντας την ιστορική αυτή πύλη μπαίνουμε σε ένα από τα πιο ήσυχα τμήματα της πόλης, με παλιά, παραδοσιακά κτίρια που φτάνουν χαμηλά μέχρι το λιμάνι. Λίγο πιο πέρα, η γραμμή, ακολουθώντας τα παλιά τείχη, στρίβει αριστερά στο Cumhuriyet Caddesi και φτάνει στην στάση Kalekarpisi, όπου υπάρχει το δεύτερο ψαλιδί αλλαγής. Η στάση αυτή βρίσκεται στο μέσο της γραμμής και εδώ



οι τακτικές διασταυρώσεις των συρμών γίνονται κάθε 12' και 45' της ώρας. Από εδώ και με βάδισμα λίγων λεπτών φτάνουμε στα πολλά πολυκαταστήματα της νέας πόλης ή συνεχίζοντας για λίγο ακόμη μπαίνουμε στην παλαιά πόλη ή φτάνουμε στην μαρίνα. Στην περιοχή αυτή, πού είναι πάντα γεμάτη κόσμο, υπάρχει ο φημισμένος κόκκινος μιναρές, το ρολόι και διάφορα άλλα σημαντικά κτίρια, περπατώντας δε δίπλα στην γραμμή για 100 περίπου μέτρα προς τα δυτικά, ο επισκέπτης φτάνει σε ένα μεγάλο μνημείο του Κεμάλ Ατατούρκ, από όπου η θέα προς την παλιά πόλη και το λιμάνι είναι πράγματι εντυπωσιακή. Το σημείο όμως αυτό είναι αρκετά στενό και έτσι δεν μπόρεσε να κατασκευαστεί εδώ στάση για το τραμ, αν και είδα συρμούς να σταματούν για λίγο αποβιβάζοντας τουρίστες. Η επόμενη στάση λέγεται Selekler και ακολουθεί η Meslek Silesi η τρίτη με ψαλίδι αλλαγής. Η επόμενη στάση είναι η Barbaros ( εξυπηρετεί κυρίως τους ντόπιους) και ακολουθεί ο τερματικός σταθμός M ze (Μουσείο) του οποίου η καμπύλη αναστροφής φτάνει μέχρι την προκουμαία από όπου ο επισκέπτης έχει απεριόριστη θέα του κόλπου και της οροσειράς του Ταύρου στο ορίζοντα. Από εδώ και σε απόσταση 5α με τα πόδια, φτάνουμε στην περίφημη παραλία Konyaalti, ενώ κοντά στον τερματικό σταθμό βρίσκεται και το Αρχαιολογικό Μουσείο, ένα από τα σημαντικότερα στην Τουρκία, με σημαντικά εκθέματα από την Λυκία και την Παμφυλία.

## Τα δρομολόγια

Το τραμ λειτουργεί από τις 07.00 μέχρι τις 21.00. Υπάρχουν 2 ζεύγη συρμών ανά ώρα, ξεκινώντας κάθε μισή ώρα από τους αντίστοιχους τερματικούς, διασταυρώνονται δε στον κεντρικό σταθμό του Kalekarisi. Το εισιτήριο στοιχίζει 1 Λίρα (Τουρκ.), ενώ σε ορισμένους σταθμούς πωλούνται επίσης εισιτήρια που ισχύουν και για τις λεωφορειακές γραμμές.

Η γραμμή εγκαινιάστηκε το 1999 με συρμούς που ήρθαν από την Νυρεμβέργη, επειδή η μεγάλη αυτή Γερμανική πόλη είναι «αδελφή» της Αττάλειας και έτσι τα οχήματα δόθηκαν με εξαιρετικά χαμηλό κόστος. Κατασκευάστηκαν από την MAN (1957-64) και δούλεψαν στην Νυρεμβέργη μέχρι το 1996, αν και ορισμένα παρέμειναν σε χρήση μέχρι το 2003. Στην Αττάλεια πήραν αριθμηση 1-6. Κάθε συρμός αποτελείται από δύο οχήματα, κινητήριο και ιθυντήριο. Τα κινητήρια έχουν μήκος 14.1 μ., βάρος (κενό) 16200 kg, διπλά φορεία με ισχύ 206KW και ασύρματο για επικοινωνία με τους





σταθμάρχες. Τα ιθυντήρια έχουν το ίδιο μήκος, αλλά είναι ελαφρύτερα (10300 kg). Κάθε όχημα έχει χωρητικότητα 133 επιβατών (33 καθήμενοι).

Στην Γερμανία, τα τραμ κυκλοφορούσαν χωρίς εισπράκτορα. Στην Αττάλεια, η εταιρεία κατασκεύασε στο μπροστινό μέρος των οχημάτων ειδική θέση για εισπράκτορα, με μικρό τραπεζάκι και κουρτινάκια για σκιά. Αυτός ανοιγοκλείνει τις πόρτες και ελέγχει τα εισιτήρια. Στα ιθυντήρια οχήματα, ο εισπράκτορας διαθέτει ειδικό ηλεκτρικό κουδούνι για να ενημερώνει τον ηλεκτροδηγό.

Το τροχαίο υλικό

### Το μέλλον

Τον Ιούνιο του 2007, ο Δήμος Αττάλειας υπέγραψε σύμβαση με την Ισπανική εταιρεία CAF (Guiruzcoa). Η CAF, σε συνεργασία με την Τουρκική εταιρεία ALARCO, πρόκειται να κατασκευάσουν μία νέα, διπλή γραμμή τραμ, μήκους 11.1 χλμ και 16 στάσεις. Η σύμβαση περιλαμβάνει επίσης πλήρη, νέα μελέτη σκοπιμότητας, οικονομοτεχνική

μελέτη και κατασκευαστική μελέτη για το σύνολο του έργου, που εκτός άλλων, περιλαμβάνει την προμήθεια 14 νέων συρμών CAF, μήκους 35 μ. έκαστος, με χαμηλότερο δάπεδο, χωρητικότητα

305 επιβατών έκαστος (70 καθήμενοι) και μέγιστη ταχύτητα 70χλμ / ώρα. Το συνολικό κόστος της νέας αυτής σημαντικής για την πόλη επένδυσης, προϋπολογίζεται σε 110.000.000 Ευρώ.





### Το τροχαίο υλικό

1ος συρμός: Κινητήριο όχημα 1 (Νυρεμβέργη: 213)	ιθυκτήριο 2 (Νυρεμβέργη: 1553).
2ος συρμός: Κινητήριο όχημα 3 (Νυρεμβέργη: 255)	ιθυκτήριο 4 (Νυρεμβέργη: 1534).
3ος συρμός: Κινητήριο όχημα 5 (Νυρεμβέργη: 212)	ιθυκτήριο 6 (Νυρεμβέργη: 1586).

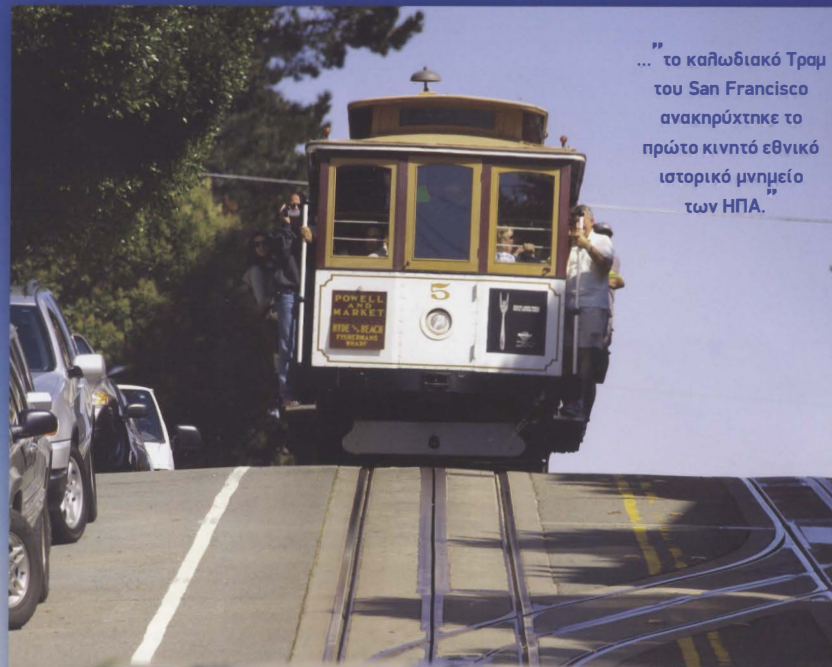




Ηνωμένες Πολιτείες:

# Τα καλωδιακά τραμ του San Francisco

Κείμενο - φωτογραφίες: Σπύρος Νικολόπουλος  
(οι φωτογραφίες εποχής είναι από το βιβλίο του George W. Hilton «The Cable Car In America»).



... το καλωδιακό Τραμ του San Francisco ανακηρύχτηκε το πρώτο κινητό εθνικό ιστορικό μνημείο των ΗΠΑ.

## Η πόλη

Το San Francisco είναι μια από τις ωραιότερες πόλεις των ΗΠΑ και αίγυρα η ομορφότερη πόλη της Δυτικής ακτής. Η λοφώδης στεριά με τον κλειστό κόλπο και τον ωκεανό σε συνδυασμό με την καλαισθητή οικιστική συμμετρία, έχουν σαν αποτέλεσμα να συμπαιθεί, με την πρώτη κιόλας ματιά αυτή την όμορφη πόλη. Ιδρύθηκε το 1776 και το 1850 έγινε Δήμος. Το όνομα της το οφείλει στον Άγιο Φραγκίσκο της Ασίας. Ο Δήμος έχει 760.000 κατοίκους, ενώ συνολικά 3.250.000 άνθρωποι κατοικούν στην ευρύτερη περιοχή.

Όπως όλες οι πόλεις που σέβονται το εαυτό τους έχουν λόφους έτσι και η πόλη του San Francisco έχει αρκετούς, πενήντα για την ακρίβεια, πολλοί δε από αυτούς έχουν πάρει το όνομα τους, από την ιστορία τους (Russian Hill), της θέας τους (Pacifiс Heights) ή κάποιων άλλων στοιχείων που τους χαρακτηρίζουν (Telegraph Hill). Η πόλη είναι κτισμένη κοντά στο περίφημο ρήγμα του Αγίου Ανδρέα το οποίο είναι υπεύθυνο για την έντονη σεισμικότητα της περιοχής και έχει δώσει πέραν των άλλων τον καταστροφικό σεισμό του 1906 (τον ακολούθησε μια μεγάλη πυρκαγιά που κατέστρεψε σχεδόν την πόλη) και τον σεισμό του 1989, που και αυτός δημιούργησε τεράστια προβλήματα. Οι κάτοικοι του San Francisco, οι οποίοι αγαπούν και είναι πολύ υπερήφανοι για την πόλη τους, μέσα σε όλα τα άλλα έχουν και ένα μεγάλο πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων Αμερικανών: διαβάζουν κατά μέσο όρο 5 φορές περισσότερα βιβλία από τους υπόλοιπους. Σε αυτό ίσως να οφείλεται και η ευαισθησία που έδειξαν και το 1955 όταν σύσσωμοι ψήφισαν υπέρ της διατήρησης του περιφημου καλωδιακού τραμ, ένα από τα χαρακτηριστικότερα εμβλήματα της πόλης και όχι μόνο. Μετά από 9 χρόνια μάλιστα, το καλωδιακό Τραμ του San Francisco ανακηρύχτηκε το πρώτο κινητό εθνικό ιστορικό μνημείο των ΗΠΑ.

Ένα άλλο μνημείο της πόλης αλλά και ολόκληρης της χώρας είναι η πασίγνωστη παγκοσμίως –ορισμένοι την θεωρούν την ομορφότερη του κόσμου– πολυφωτογραφημένη γέφυρα Golden Gate ή απλά «Η ΓΕΦΥΡΑ» (η πόλη έχει ακόμα μια εξίσου εντυπωσιακή γέφυρα που την συνδέει με το Oakland –την San Francisco-Oakland bay bridge– αλλά αυτή είναι πολύ νεότερη και καθόλου «μυθική»). Η ανάγκη επέκτασης της πόλης



**“...μετά την επιτυχή εφαρμογή τους στην πόλη του San Francisco με την λοφώδη μορφολογία, υιοθετήθηκαν από πολλές μεγαλουπόλεις σαν ένα αυτοτελές σύστημα αστικής συγκοινωνίας.”**



προς τις πανέμορφες περιοχές του Golden Gate, ήταν αυτή που οδήγησε στην κατασκευή της γέφυρας Golden Gate. Η πολύ δύσκολη κατασκευή της ξεκίνησε το 1933 και περατώθηκε 4 χρόνια μετά. Κόστισε 35 εκατομμύρια δολάρια της εποχής που αποπληρώθηκαν μέσω των διοδίων το 1971. Κατά τον σχεδιασμό της και κατά την διάρκεια της κατασκευής της υπήρξαν πολλές αντιδράσεις με πρόσχημα την καταστροφή του φυσικού τοπίου, αλλά και της ρύπανσης οι οποίες με την περάτωση του έργου περιορίστηκαν στο ελάχιστο. Το μονοκόμματο άνοιγμα της είναι 1.280 μ., το ύψος του καταστρώματος από την θάλασσα είναι στα 80 μ. και το ύψος των πύργων που κρέμονται τα, 91 εκατοστών διαμέτρου καλώδια, είναι στα 230 μ. Κράτησε τα σκήπτρα της μεγαλύτερης σε μονοκόμματο άνοιγμα γέφυρας παγκοσμίως μέχρι το 1959 που κατασκευάστηκε η Verrazano Bridge της Νέας Υόρκης. Η γέφυρα Golden Gate πέρασε με επιτυχία το σοκ του σεισμού το 1989 και αυτή την εποχή ενισχύεται για να αντέξει σε σεισμό 8,2 βαθμών της κλίμακας Ρίχτερ.

### Τα καλωδιακά τραμ της πόλης

Πολύ πριν την επικράτηση του αυτοκινήτου, οι ανάγκες για αστικές μετακινήσεις οδήγησαν στην ανάπτυξη τεχνικών των μέσων σταθερής τροχιάς για την διευκόλυνση της συγκοινωνίας και στην χρυσή εποχή του σιδηροδρόμου. Η ατμάμαξα όμως δεν ήταν κατάλληλη για τις αστικές μετακινήσεις και έτσι σε πολλές πόλεις εμφανίστηκαν τα ιππήλατα τραμ. Κατόπιν, και σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, ήρθαν τα ηλεκτροκίνητα. Το μικρό όμως μεσοδιάστημα που μεσολάβησε μεταξύ των ιππήλατων και ηλεκτροκίνητων τραμ, μαζί με την αλματώδη ανάπτυξη που συντελούνταν, συνέπεια της βιομηχανικής επανάστασης και της τεχνολογίας που εξελίσσονταν με ραγδαίους ρυθμούς, ήταν αρκετό για να εξελιχθούν και να επιβληθούν σε πολλές πόλεις τα περίφημα Cable Cars ή αλλιώς καλωδιοκίνητα / καλωδιακά τραμ. Ειδικά στις ΗΠΑ και μετά την επιτυχή εφαρμογή τους στην πόλη του San Francisco με την λοφώδη μορφολογία, υιοθετήθηκαν από πολλές μεγαλουπόλεις σαν ένα αυτοτελές σύστημα αστικής συγκοινωνίας.

Όλα ξεκίνησαν στο San Francisco με τους απότομους λόφους, όταν ο Σκωτσέζος μηχανικός ορυχείων Andrew Hallidie, έγινε μάρτυρας ενός τραγικού ατυχήματος με ένα κάρο, στο οποίο τα άλογα δεν μπόρεσαν να συγκρατήσουν το φορτίο σε μια ανωφέρεια. Δουλεύοντας έτσι πάνω σε μια παλαιότερη ιδέα για κίνηση οχημάτων με συρματόσχοινο, εξέλιξε και τελειοποίησε το όλο σύστημα και τελικά κατασκεύασε και έθεσε σε εφαρμογή το 1873 την πρώτη γραμμή καλωδιακού τραμ στην Clay street. Το όλο εγχείρημα στέφτηκε με απόλυτη επιτυχία και έδωσε δυνατότητα συγκοινωνίας, ανάπτυξης και αξίας σε περιοχές που ήταν υποβαθμισμένες. Σε σύντομο χρονικό διάστημα ενεργοποιήθηκαν συνολικά 8 εταιρείες καλωδιακών τραμ



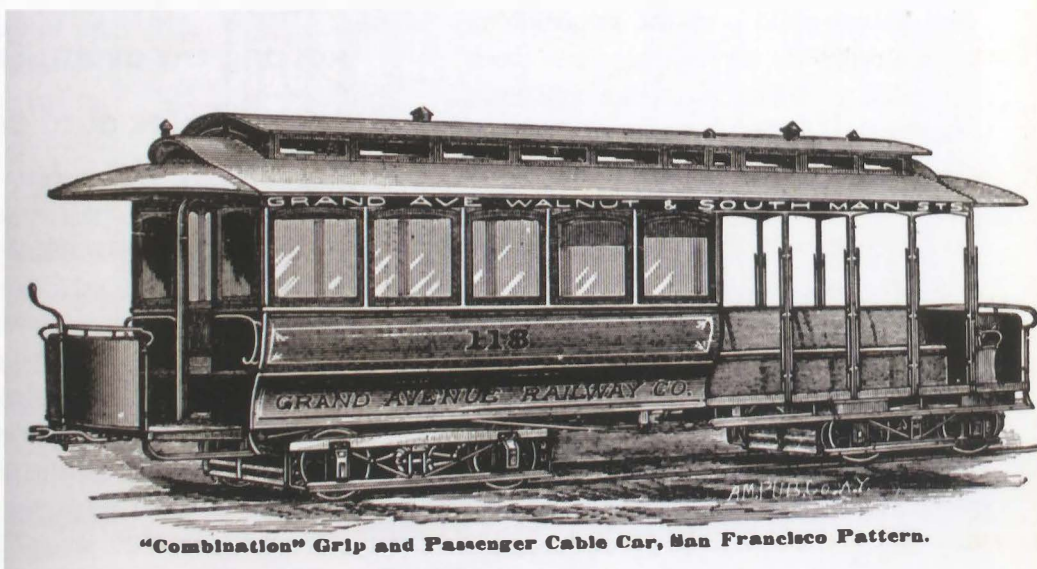
στο San Francisco που τότε ( περί το1890) είχε 298.997 κατοίκους, με συνολικό μήκος δικτύου τα 110 μίλια- σε 3 διαφορετικά πλάτη γραμμής- και με περισσότερα από 600 οχήματα σε υπηρεσία.

Το 1906 ο σεισμός και κατόπιν η φωτιά που ισοπέδωσαν την πόλη, τραυμάτισαν σχεδόν θανάσιμα και τα καλωδιακά τραμ. Παράλληλα, η εμφάνιση του ηλεκτρικού τραμ και η επέκταση της χρήσης του αυτοκινήτου οδήγησαν τα καλωδιακά τραμ σε παρατεταμένη παρακμή. Πολλά τμήματα των γραμμών δεν ξαναφτιάχθηκαν και την συγκοινωνία την ανέλαβαν λεωφορεία, ηλεκτρικά τραμ και τρόλεϊ. Παρ' όλα αυτά, το 1955 οι Αρχές της πόλης αποφάσισαν ότι αυτό το μοναδικό πλέον συγκοινωνιακό μέσον σταθερής τροχιάς πρέπει να αναστηθεί, να βελτιωθεί και να επανέλθει σε πλήρη λειτουργία, καθότι παρά την ολική επέλαση του αυτοκινήτου, εξακολουθούσε να προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες. Η απόφαση αυτή δικαιώθηκε απόλυτα όταν, 9 χρόνια αργότερα, τα καλωδιακά τραμ του San Francisco έγιναν το πρώτο κινητό εθνικό μνημείο των ΗΠΑ.

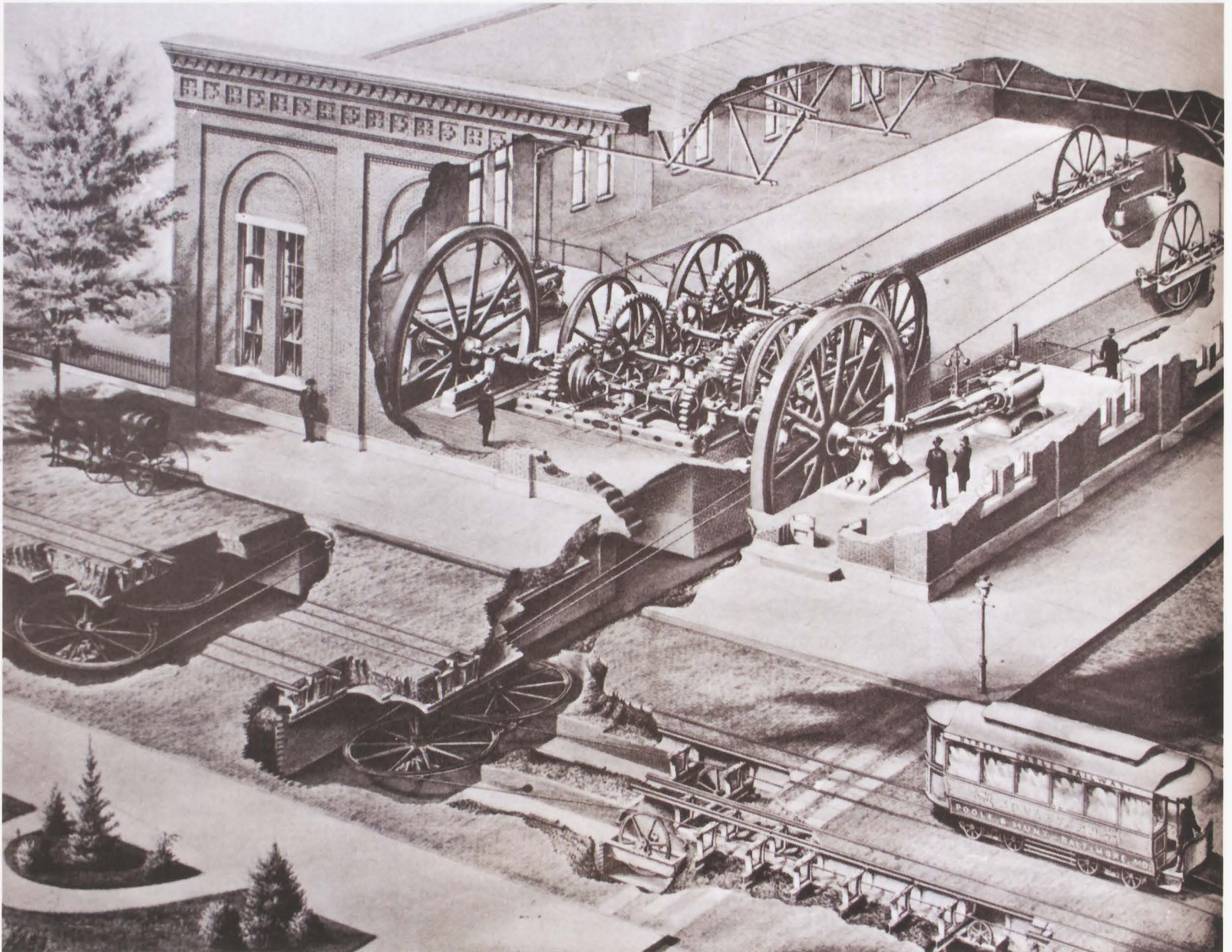
### Λίγη παγκόσμια ιστορία...

Η πρώτες προσπάθειες για καλωδιοκίνητη συγκοινωνία σε

“...το τραμ διατηρεί και μεγάλη ανεξαρτησία από το καλώδιο διότι σταματάει, έχει ψαλίδια και αηλάζει πορεία, διασταυρώνεται με άλλες γραμμές και ακόμα περιστρέφεται στα τέρματα των γραμμών πάνω στις περιστροφικές πλάκες.”



“Combination” Grip and Passenger Cable Car, San Francisco Pattern.



μέσα σταθερής τροχιάς ξεκίνησαν στο Λονδίνο το 1840. Τα πολύ σοβαρά προβλήματα όμως που είχαν τα συρματόσχοινα εκείνης της εποχής οδήγησαν το όλο εγχείρημα σε αποτυχία. Στην πορεία έγιναν αρκετές αποτυχημένες προσπάθειες από πολλούς, αλλά ο πρώτος καλωδιοκίνητος σιδηρόδρομος που τέθηκε σε λειτουργία από το 1868 έως το 1870 κατασκευάστηκε στην Δυτική Νέα Υόρκη και στηρίχτηκε στην ευρεσιτεχνία Yonkers. Το σύστημα όμως αυτό και η συνεργασία καλωδίου-οχήματος αποδείχθηκε πολύ δυσκίνητη με αποτέλεσμα να μην λειτουργεί τις περισσότερες ημέρες, λόγω προβλημάτων. Τελικά, ο Andrew Hallidie ήταν αυτός που το 1873 πρώτος έδωσε λύσεις σε όλα τα τεχνικά προβλήματα αυτής της κεντρικής ιδέας, καταφέροντας την πολύ καλή συνεργασία οχήματος-καλωδίου στο San Francisco. Η μέθοδος αυτή που πήρε και το όνομα του (Hallidie) ήταν και η βάση που πάνω της στηρίχθηκαν κατόπιν όλες οι άλλες γραμμές

**“ Η επιτυχία που σημείωσε το σύστημα συγκοινωνίας καλωδιακού τραμ φαίνεται και από την ανάπτυξη που γνώρισε αυτό σε ολόκληρες τις ΗΠΑ...”**

καλωδιακού τραμ. Ήταν και μια μεγάλη οικονομικά επιτυχία για τον Hallidie ο οποίος την πούλησε σε όλους τους υπόλοιπους κατασκευαστές παρόμοιων συστημάτων. Στην πορεία η μέθοδος Hallidie εξελίχθηκε σε δύο ακόμα σημεία (στην γραμμή Dunedin της Νέας Ζηλανδίας), που είχαν να κάνουν με την απρόσκοπτη έλξη στις καμπύλες καθώς και με το φρένο που υπάρχει στην αυλάκωση του καλωδίου. Και οι δύο αυτές

καινοτομίες υιοθετήθηκαν και από άλλες πόλεις συμπεριλαμβανομένου και του San Francisco.

Η επιτυχία που σημείωσε το σύστημα συγκοινωνίας καλωδιακού τραμ φαίνεται και από την ανάπτυξη που γνώρισε αυτό σε ολόκληρες τις ΗΠΑ: στα τέλη του 19ου αι, υπήρχαν 62 τέτοιες εταιρείες σε 28 διαφορετικές πόλεις, όπως π.χ. στο Σικάγο, στην Φιλαδέλφεια, στο Κάνσας, στην Νέα Υόρκη, στο Λος Άντζελες και σε αρκετές ακόμα μεγάλες και μικρότερες πόλεις. Αυτό βέβαια οφείλεται στο ότι την εποχή εκείνη η καλωδιακή τεχνολογία ήταν η πιο οικονομική λύση για το πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών. Αρκετές πόλεις από αυτές π.χ. το Σικάγο, που δεν είχε υψομετρικές διαφορές στην μορφολογία του, επέλεξαν τα καλωδιακά τραμ διότι, τότε, κόστιζαν πολύ λιγότερο από τα ιππήλατα. Ένα άλογο μπορούσε να απασχοληθεί το πολύ 4-5 ώρες την ημέρα, κατανάλωνε 14 κιλά τροφής, και ήθελε χώρους (στάβλους) για

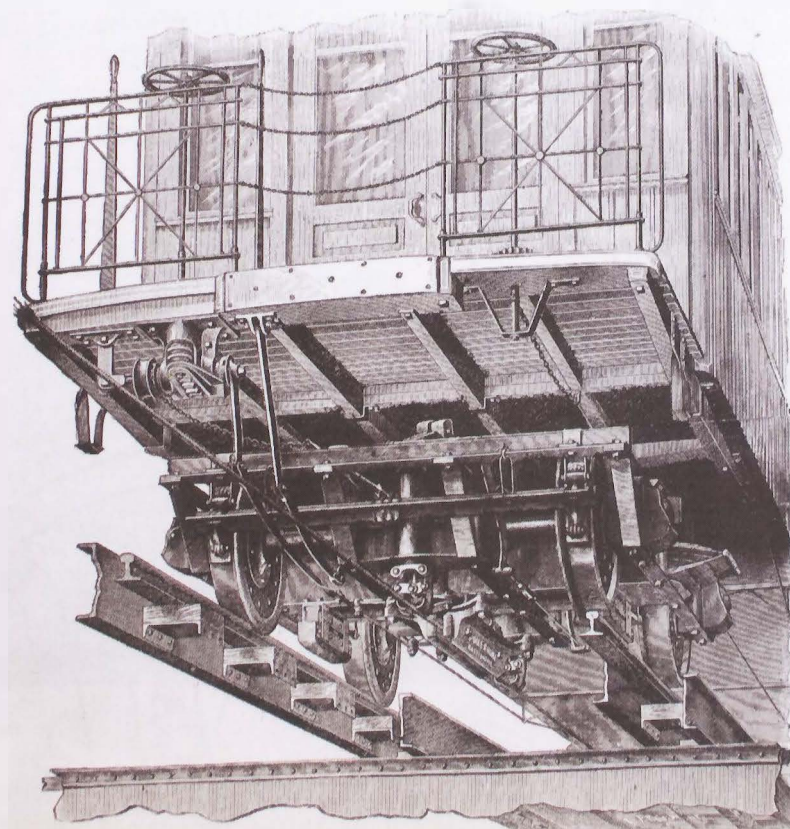
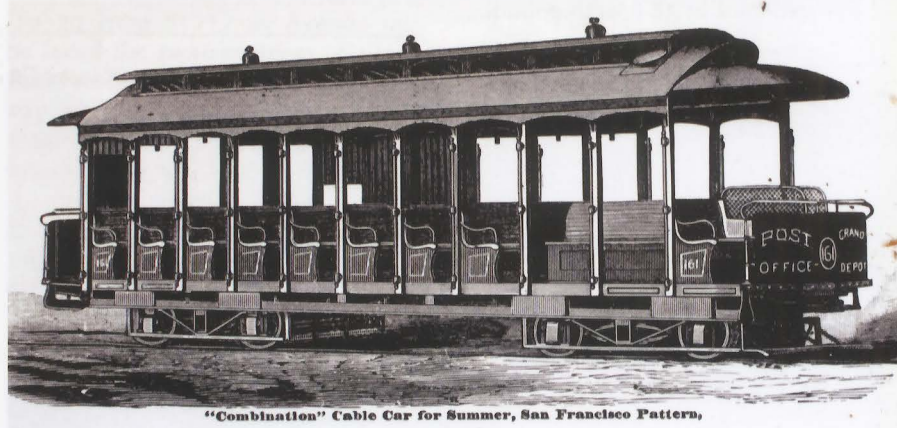
να στεγαστεί κλπ πράγματα που χρειαζόταν και την συμβολή αρκετού εργατικού δυναμικού. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν ότι το καλωδιακό τραμ στο Σικάγο ήταν το μεγαλύτερο και πιο κερδοφόρο σύστημα καλωδιακού τραμ.

Στην πάροδο του χρόνου, φάνηκε ότι η πολυπλοκότητα του συστήματος λειτουργίας τους συγκρινόμενη με την εξέλιξη και την πολύ μεγαλύτερη οικονομία, πλέον, των ηλεκτρικών τραμ και τρόλεϊ και βασικά του αυτοκινήτου, ήταν μια πολύ δικαιολογημένη αφορμή για την κατάργησή τους. Το ότι στο San Francisco παρέμειναν και μετά το 1906, παρά τις των καταστροφές που προξένησε ο μεγάλος σεισμός, ίσως να οφείλεται, στην μορφολογία της πόλης και τους απότομους λόφους της (φανταστείτε πχ, τα Τουρκοβούνια στην Αθήνα ή τα «κάστρα» στην Θεσ/νίκη), που δεν θα είχαν άλλες λύσεις. Εκτός των ΗΠΑ, καλωδιακά τραμ αυτής της μορφής, που είχαν δηλαδή την δυνατότητα απεμπλοκής από το καλώδιο και σχετικής ανεξαρτησίας από αυτό, λειτούργησαν στην νέα Ζηλανδία, στην Αυστραλία, στην Αγγλία και Σκωτία καθώς και στο νησί Isle of Man. Στην Γλασκώβη, μάλιστα, λειτούργησε ο πρώτος υπόγειος καλωδιακός σιδηρόδρομος στο κόσμο.

## Σύγχρονη ιστορία

Σήμερα λειτουργούν στο San Francisco 44 καλωδιακά τραμ, σε 3 γραμμές καλωδιακού τραμ οι οποίες εξυπηρετούν ένα σχετικά μεγάλο μέρος της πόλης. Είναι οι γραμμές Powell-Hyde (Line 30), η Powell-Mason (Line 59) και η California Street (Line 61) που είναι και η παλαιότερη. Όλες ανήκουν στην εταιρεία «San Francisco Municipal Railway» η αλλιώς «MUNI» που είναι υπεύθυνη για όλη την διαχείριση και εποπτεία των συγκοινωνιών της πόλης, αφού εκτός από τα τραμ, διαθέτει και ένα στόλο από 1000 λεωφορεία και τρόλεϊ, 151 οχήματα Light Rail καθώς και 34 ιστορικά τραμ (Historic Streetcar) που πραγματοποιούν κανονικά δρομολόγια.

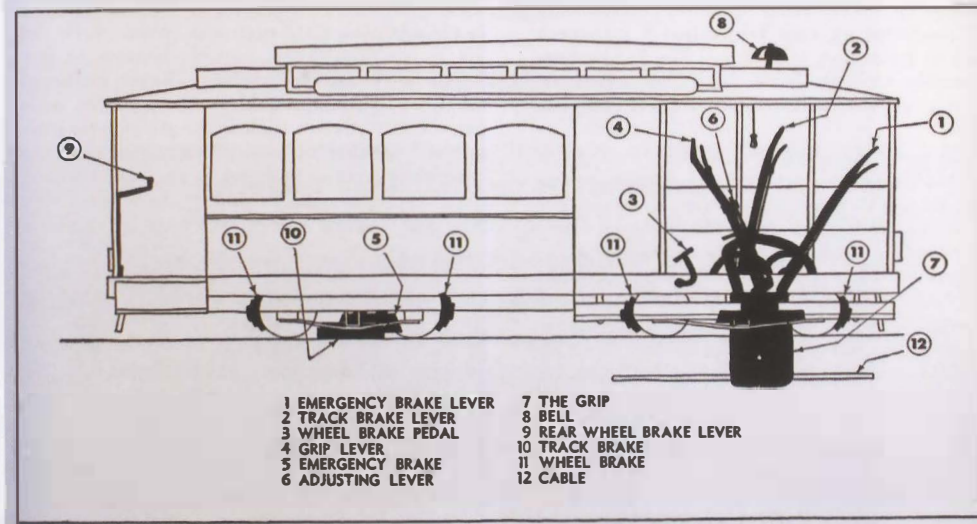
Το δίκτυο των 3 καλωδιακών γραμμών είναι ότι απόμεινε από το τεράστιο δίκτυο των καλωδιακών τραμ που υπήρχαν κάποτε στην πόλη. Αξίζει να αναφερθεί ότι περί το 1890 από τον τερματικό κτήριο του σταθμού ( όπου κατέληγαν 5 γραμμές, κοντά στα πορθμεία), σε ώρες αιχμής αναχωρούσε ένα καλωδιακό τραμ κάθε 15'', δηλαδή σε κάθε γραμμή εκκινείτο ένα όχημα / λεπτό. Η επέκταση όμως της χρήσης ηλεκτροκίνητων τραμ επέφερε δραματική μείωση του κόστους: δημοσιεύματα της εποχής αναφέρουν ότι αυτά ήταν 50% φτηνότερα στην λειτουργία τους, ενώ μια γραμμή κατασκευαζόταν στο 1/6 του χρόνου που χρειαζόταν μια αντίστοιχη καλωδιακή γραμμή, ενώ μπορούσαν και αυτά να σκαρφαλώνουν στις περισσότερες περιοχές της πόλης, εκτός από τα σημεία που και σήμερα είναι δύσκολο να ανεβούν ακόμη και αυτοκίνητα 4 X 4. Ειδικά δε μετά τον σεισμό του 1906 όταν καταστράφηκαν πολλές υποδομές, κύριοι σταθμοί καθώς και 117 οχήματα των καλωδιακών τραμ, πολλές γραμμές αντικαταστάθηκαν με συμβατικά ηλεκτροκίνητα τραμ και ακόμη περισσότερες με λεωφορεία και τρόλεϊ. Το 1912 παρέμεναν σε λειτουργία μόνον 8 γραμμές καλωδιακών τραμ, που στις δεκαετίες του '20 και '30 ακόμη και αυτές βρέθηκαν κάτω από ισχυρές πιέσεις τερματισμού τους, καθότι με τις νέες χαράξεις που σχεδιάζονταν τα ηλεκτροκίνητα τραμ θα μπορούσαν να αναρριχηθούν και στους πιο απότομους λόφους του San Francisco. Έτσι, μέχρι το 1944 είχαν παραμείνει σε λειτουργία 5 καλωδιακές γραμμές, 2 εκ των οποίων είχαν περιέλθει στην δημοτική ιδιοκτησία του MUNI, ενώ το 1947 ο Δήμαρχος Roger Lapham, πρότεινε



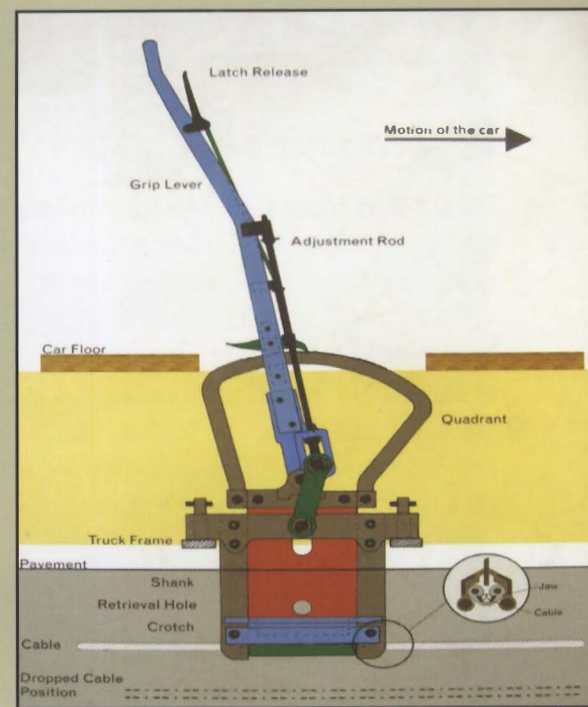
το κλείσιμο των 2 γραμμών που ανήκαν στην κυριότητα του Δήμου. Σε αντιμετώπιση αυτής της «πρωτότυπης και γεμάτης όραμα» πρότασης η απάντηση δόθηκε όταν, μετά από κοινή συνεδρίαση όλων των πολιτικών ομάδων, συγκροτήθηκε επιτροπή πολιτών «για την σωτηρία των καλωδιακών τραμ». Μετά από μεγάλες αγωνιστικές κινητοποιήσεις η πραγματική Δημοκρατία λειτούργησε και στο Δημοψήφισμα που ακολούθησε, το 75% των κατοίκων της πόλης ψήφισε υπέρ της διατήρησης των καλωδιακών τραμ που είχαν απομείνει. Τα προβλήματα όμως δεν ξεπεράστηκαν αφού το 1951 η εταιρεία που είχε την ιδιοκτησία και διαχείριση των υπολοίπων τριών γραμμών, χρεοκόπησε, με αποτέλεσμα, ο Δήμος να αγοράσει και να ξαναλειτουργήσει ( 1952) αυτές τις γραμμές. Όμως η εμμονή για κλείσιμο τους παράλληλα με την αλλαγή του σχεδιασμού του συγκοινωνιακού χάρτη της πόλης, οδήγησε τελικά σε ένα συμβιβασμό με την επιτροπή για την διατήρηση των καλωδιακών τραμ. Τελικά, το 1955, κατέληξαν όλοι σε ένα κοινά αποδεκτό σχέδιο το οποίο αφορά στις τρεις γραμμές που λειτουργούν σήμερα. Εκτός της «California» οι υπόλοιπες δύο αποτελούνται από αρκετά τμήματα των αρχικών δικτύων που συνενώθηκαν. Η συμφωνία αυτή επέτρεψε σε όλες οι γραμμές του παραμένοντος δικτύου να παίρνουν κίνηση για τα καλώδια τους από ένα κοινό εργοστάσιο παραγωγής. Το 1971 λόγω ηλικίας και προβλημάτων ασφαλείας η γραμμή Powell-Hyde χρειάστηκε να κλείσει επί 7 μήνες, για επείγουσες επισκευές. Στη συνέχεια μια επαναξιολόγηση του δικτύου, κατέληξε στο ότι θα έπρεπε να γίνουν εκτεταμένες εργασίες συντήρησης και ανακατασκευής. Έτσι το 1982 το δίκτυο έκλεισε για 2 χρόνια για μια ριζική ανακατασκευή, που κόστισε 60 εκατομμύρια δολάρια, ενώ το MUNI συνεχίζει και μετά το 1984 να αναβαθμίζει το δίκτυο, όπως π.χ. με την κατασκευή 9 ολοκαίνουργιων οχημάτων που αντικατέστησαν παλαιότερα, με την ίδρυση νέου τερματικού και περιστροφικής πλάκας στο σταθμό Hyde, μιας νέα περιστροφικής στο τέρμα Powell κλπ.

## Η Επιβατική Κίνηση

Το καλωδιακό τραμ του San Francisco είναι σήμερα ένα μοναδικό ζωντανό και ενεργό μνημείο: με 44 οχήματα και 17 μίλια (27,2 χλμ) συνολικό μήκος δικτύου, μεταφέρει 13 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο, δηλαδή 37.000 άτομα /ημέρα. Είναι ιδιαίτερα αγαπητό στους χιλιάδες τουρίστες που κατακλύζουν την πόλη, αλλά το 50% των επιβατών του είναι οι δημότες που το χρησιμοποιούν καθημερινά για τις μετακινήσεις τους και την εξυπηρέτηση που τους προσφέρει. Από την άλλη, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν το 2007 από την MUNI, αναφέρουν ότι ο αριθμός αυτών που χρησιμοποιούν το τραμ χωρίς εισιτήριο φτάνει το 40% του συνόλου, ίσως γιατί τα οχήματα αυτά με τις ανοικτές και εύκολες προσβάσεις ενδείκνυνται για τζαμπατζήδες. Το απλό εισιτήριο μονής διαδρομής κοστίζει 5 δολάρια, αλλά για το διάστημα πριν τις 07.00 και για μετά τις 21.00 τα εισιτήρια μειώνεται στο 1 δολάριο. Μπορείτε όμως να χορτάσετε βόλτες σε όλες τις συναρπαστικές διαδρομές αγοράζοντας ένα ημερήσιο (11 δολάρια), ένα τριήμερο ( 18 δολάρια) ή τέλος ένα επτάημερο εισιτήριο ( 24 δολάρια). Είπαμε όμως ότι για μικρές διαδρομές



... “ το μαγικό και ευφυές εργαλείο που συνδέει το όχημα με το συρματόσχοινο είναι το Grip.”



Watch the gripman next time you ride the cable car.

**Partial release**  
During passenger and other stops, the grip lever is put about half-way forward. The adjustable jaws are opened slightly. The cable slides through the grips and the car does not move. This permits stops without having to pick up the cable each time.



Stop



Cable Speed 9.55 mph

As the grip lever is pulled back, the dies squeeze the cable harder and the car accelerates up to cable speed. The farther back the hand lever is pulled, the stronger the hold the grip has on the cable. Starting is smooth because the cable is lubricated with pine tar which liquefies and then vaporizes under the heat and pressure, ultimately giving a metal-to-metal contact.



Accelerating



Cable Speed 9.55 mph

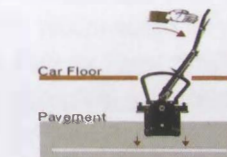


Car Speed 9.55 mph



Cable Speed 9.55 mph

**Full release**  
To drop the cable out of the grip, the lever is pushed all the way forward, opening the jaws fully. This is done at cable crossings, switches, let-go curves, and ends of lines.



τα ανοικτά αυτά τραμ με το εύκολο και σίγουρο ανέβασμα (όχι σκαλο-μαρία) είναι ο παράδεισος των τζαμπατζήδων.

## Τα οχήματα

Ένα καλωδιακό Τραμ είναι παρόμοιο με ένα Funicular σταθερής τροχιάς. Η βασική διαφορά του και το μεγάλο του πλεονέκτημα όμως είναι ότι δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένο με το καλώδιο και επομένως μπορεί να σταματήσει ανεξάρτητα από την κίνηση του καλωδίου, ενώ το συνηθισμένο Funicular σταματάει μόνο όταν σταματήσει και το καλώδιο του. Στις αρχές της καριέρας τους τα καλωδιακά τραμ αποτελούνταν συνήθως από δύο οχήματα. Το όχημα επαφής (Grip Car) που είχε το grip και τον χειριστή, με περιορισμένες θέσεις επιβατών και ένα ρυμουλκούμενο (Passenger Car) αποκλειστικά για επιβάτες. Στο Σικάγο, ήταν σύνηθες θέαμα οι συρμοί των καλωδιακών τραμ που αποτελούντο από το Grip Car και δύο έως τρία Passenger Car που συνδεόντουσαν σε ένα συρμό.

Σήμερα στο San Francisco, στις γραμμές Powell-Hyde και Powell-Mason τα οχήματα είναι τα λεγόμενα single-ended (μονών χειριστηρίων). Αυτά έχουν ένα ανοικτό εμπρόσθιο τμήμα με πάγκους καθίσματα και σκαλοπάτια όρθιων, που πλαισιώνουν τα χειριστήρια και τον χώρο που εργάζεται ο χειριστής του οχήματος. Το πίσω μέρος τους είναι κλειστό και έχει καθίσματα πάγκους καθώς και μια μικρή πλατφόρμα στο τέλος του οχήματος. Οι διαστάσεις τους είναι 8,6 μ. μήκος και 2,4 μ. φάρδος. Δέχονται 29 καθήμενους επιβάτες και 31 (+) όρθιους. Ζυγίζουν 7 τόνους το κάθε ένα. Τα περισσότερα από αυτά ανακατασκευάστηκαν πλήρως στην δεκαετία του 90. Τα μονών χειριστηρίων οχήματα στο τέλος της διαδρομής τους περιστρέφονται σε χειροκίνητες περιστροφικές πλάκες με την βοήθεια του προσωπικού τους. Θέαμα πολύ δημοφιλές, λίγο αξιοπερίεργο για τον 21 αιώνα και πολυφωτογραφημένο. Στην γραμμή της California Street κινούνται 11 οχήματα double-ended (διπλών χειριστηρίων). Αυτά είναι ανοικτά εμπρός και πίσω, με διαρρύθμιση όπως και αυτά με τα μονά χειριστήρια και έχουν το κλειστό τμήμα στο κέντρο. Είναι λίγο μεγαλύτερα σε μήκος ( 9,2 μ.), αλλά έχουν το ίδιο πλάτος. Ζυγίζουν 7,6 τόνους το κάθε ένα και χωράνε 34 καθήμενους και 34 (+) όρθιους επιβάτες. Τα οχήματα διπλών χειριστηρίων δεν χρειάζεται να περιστραφούν για να αλλάξουν κατεύθυνση και έτσι αυτή η γραμμή δεν έχει στα τέρματα της περιστροφικές πλάκες. Πολλά είναι γνήσια O'Farrell και αρκετά έχουν ανακατασκευαστεί στο τμήμα Ξυλουργικής της MUNI. Και οι δύο τύποι οχημάτων οδηγούνται από ένα τετράτροχο ζεύγος φορείων.

Σαν επίλογο σε αυτή την ενότητα θα τονίσω την ασφάλεια που προσφέρουν στο καλωδιακό τραμ τα τρία (3) συστήματα μηχανικών φρένων που έχει. Το πρώτο (μεγάλο πετάλι δίπλα από τον μοχλό του grip και ο μοχλός στο πίσω μέρος του οχήματος που χειρίζεται ο ελεγκτής) ενεργεί πάνω στους τροχούς, το δεύτερο (ο μεγάλος μοχλός δεξιά του grip) που εκτονώνεται κάθετα ενεργεί στις αιδηροτροχίες και τέλος το τρίτο που είναι έκτακτης ανάγκης (κόκκινος μοχλός αριστερά του grip) για ακαριαία πέδηση είναι μια μεταλλική σφήνα που σαν λεπίδα (slot)





εισχωρεί στο κενό που υπάρχει στο κεντρικό αυλάκι που κινείται το καλώδιο και σταματάει άμεσα το τραμ.

## Πως λειτουργεί

Όταν το δεις από κοντά και ταξιδέψεις μ'αυτό, θα καταλάβεις αμέσως πόσο απλό, καθημερινό, φιλικό και φυσιολογικό είναι. Αν δε έχεις και μια μικρή αντίληψη της τεχνολογίας, τότε βλέπεις πόσο έξυπνο αλλά, συνάμα, και πόσο πολύπλοκο είναι. Όλα αυτά τα χιλιάδες απλά εξαρτήματα «κουμπώνουν» και συνεργάζονται με μοναδικό ρυθμό και μαγικό τρόπο που δεν υπάρχει περίπτωση να κρύψεις τον αυθόρμητο θαυμασμό σου. Το κάθε όχημα ( οι ντόπιοι το λένε «bus») δεν διαθέτει κανενός είδους κινητήρα, παρά μόνο ένα δυναμό που φορτίζει τις μπαταρίες για τα βραδινά, παιχνιδιάρικά φώτα του. Την κίνηση την παρέχει ένα συρματόσχοινο που τρέχει μέσα σε ένα μεταλλικό αυλάκι ανάμεσα στις ράγες. Το συρματόσχοινο αυτό, μήκους πολλών χιλιομέτρων, κινείται αδιάκοπα με 9,5 μίλια / ώρα. Η ενέργεια για την κίνηση του παράγεται σε μεγάλους ηλεκτροκινητήρες που υπάρχουν στο εργοστάσιο παραγωγής. Το μαγικό και ευφυές εργαλείο που συνδέει το όχημα με το συρματόσχοινο είναι το γρίπ, που μοιάζει σαν μια μεγάλη ισχυρή πένσα, μόνιμα στερεωμένη στην βάση του οχήματος (που από εδώ και πέρα θα το λέω τραμ). Με τον ανάλογο χειρισμό από τον χειριστή/ τροχοπεδητή (ή «gripman») το γρίπ σφίγγεται πάνω στο καλώδιο, το οποίο κινούμενο συνεχώς παρασύρει και το τραμ στην πορεία του. Το καλώδιο αυτό τραβάει σταθερά το τραμ με 9,5 μίλια την ώρα τόσο στην ανηφόρα, όσο και στην κατηφόρα, όπου δεν του επιτρέπει να αναπτύξει και μεγαλύτερη ταχύτητα. Παρ'όλα αυτά όμως, το τραμ διατηρεί και μεγάλη ανεξαρτησία από το καλώδιο διότι σταματάει, έχει ψαλίδια και αλλάζει πορεία, διασταυρώνεται με άλλες γραμμές και ακόμα περιστρέφεται στα τέρματα των γραμμών πάνω στις περιστροφικές πλάκες. Έτσι λοιπόν, πέραν της καλωδιακής βοήθειας το τραμ ακινείται και με την βαρύτητα, την αδράνεια και με την ανθρώπινη δύναμη!. Ο «gripman»-που στην ουσία είναι ο οδηγός του τραμ- με τους ανάλογους χειρισμούς από τα τελειώς μηχανικά χειριστήρια εμπλέκει ή ελευθερώνει το καλώδιο, χειρίζεται τα δύο από τα τρία συστήματα των φρένων συνεχώς και σε συνεννόηση που έχει, κτυπώντας ρυθμικά το καμπανάκι του, με τον βοηθό του που βρίσκεται στο πίσω μέρος του τραμ, κανονίζει την ομαλή, ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση του οχήματος καθώς και την εκτέλεση όλων των αναγκαιών. Είναι ωραία η ατμόσφαιρα που δημιουργούν οι «gripmen» όταν διασταυρώνονται τα τραμ και αυτοί κτυπούν ρυθμικά τα καμπανάκια για να χαιρετίσει ο ένας τον άλλο. Πολλές φορές χωρίς αιτία και καθώς τα τραμ τρέχουν στις κατηφόρες τις πόλης, αυτοί ξεκινάνε κτυπώντας το καμπανάκι, ένα σκοπό που διασκεδάζει αλλά παράλληλα κάνει και την παρουσία του τραμ, αξιοπρόσεκτη.



## Το εργοστάσιο παραγωγής και το μουσείο

Πάνω στους λόφους και στις ανηφόρες των οδών Washington και Jackson και στο σημείο που αυτές διασταυρώνονται με την οδό Mason βρίσκεται το κτήριο του εργοστασίου παραγωγής, το



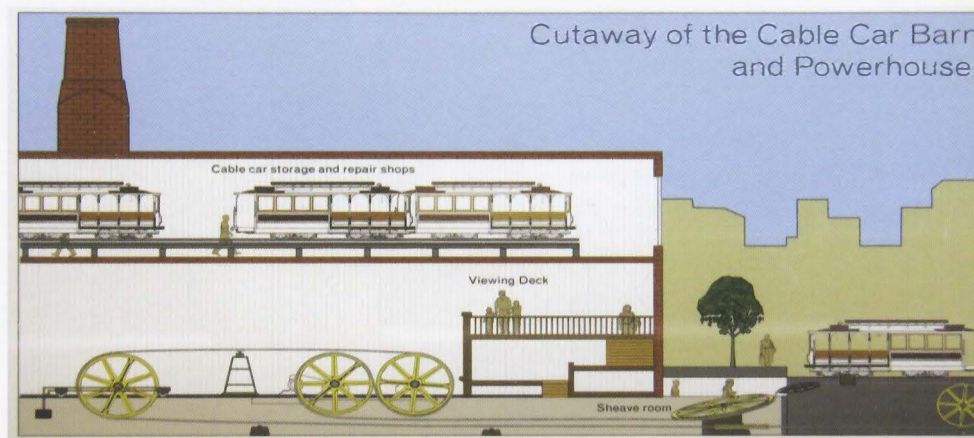
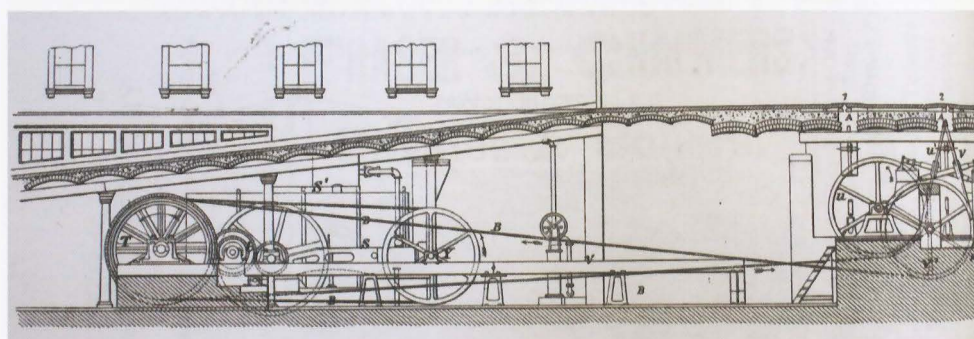
μουσείο και το αμαξοστάσιο των καλωδιακών τραμ του San Francisco. Συνυπάρχουν σε ένα κτήριο που στον πρώτο όροφο στεγάζει το αμαξοστάσιο και την περιστροφική πλάκα, ενώ στο ισόγειο υπάρχουν οι μηχανές που κινούν το καλώδιο και το μουσείο. Υπάρχουν 4 μηχανές για ισάριθμα καλώδια. Το ένα είναι για την γραμμή της California Street και τα επόμενα τρία για τις γραμμές Powell-Hyde και Powell-Mason καθώς και για το κοινό τμήμα γραμμής που χρησιμοποιούν σε ένα σημείο της διαδρομής τους. Το κάθε καλώδιο (συρματοόχοινο) έχει διάμετρο 2,5 cm και το κάθε ένα οδηγείται από μια ηλεκτρική μηχανή 380KW (510 Ps).

**“ Στο μουσείο, που καταλαμβάνει έναν πολύ μεγάλο χώρο του ισογείου, η είσοδος είναι δωρεάν και δεν απαγορεύεται η φωτογράφιση. ”**

Στο μουσείο, που καταλαμβάνει έναν πολύ μεγάλο χώρο του ισογείου, η είσοδος είναι δωρεάν και δεν απαγορεύεται η φωτογράφιση. Εκεί ο επισκέπτης θα δει παλαιά τραμ, ενδιαφέροντα εκθέματα, μοντέλα, εξαρτήματα, φορεία οχημάτων και διάφορα αντίτυπα εφημερίδων εποχής με όλα τα σημαντικά γεγονότα που αφορούσαν το καλωδιακό τραμ του San Francisco. Μέσα στο χώρο του μουσείου λειτουργεί και ένα πλήρες κατάστημα με αναμνηστικά, μοντέλα, βιβλία, δώρα και πολλά ακόμα συνηθισμένα και ασυνήθιστα πράγματα που έχουν σχέση με το καλωδιακό τραμ. Η προϊσταμένη μαζί με τους δύο βοηθούς της είναι πολύ εξυπηρετική και προπαντός φιλόξενη. Το τελευταίο το αναφέρω για να κάνετε τις συγκρίσεις σας. Πόλυ ενδιαφέρον τέλος έχουν και οι δύο στοές που μέσω αυτών καθοδηγούνται τα καλώδια έξω στον δρόμο.

### «Gripmen» και «Conductors»

Ο οδηγός ενός καλωδιακού Τραμ είναι γνωστός ως gripman. Είναι ένας πολύ καλά καταρτισμένος και έμπειρος τεχνίτης σε αυτό το αντικείμενο και με ευρεία αντίληψη. Εκτός της ομαλής εμπλοκής του μοχλού (grip) για ήρεμη εκκίνηση του τραμ πρέπει να ξέρει που θα τον απομονώσει στα σημεία που το καλώδιο δεν ακολουθεί την διαδρομή (πχ ψαλίδια αλλαγής πορείας), η σε σημεία διασταυρώσεων και να εκμεταλλευτεί την αδράνεια του οχήματος στην κίνηση μέχρι να ξανά-εμπλέξει το grip. Χειρίζεται τα συστήματα των φρένων και ακόμα πρέπει να προβλέπει εκ των προτέρων τις αντιδράσεις των οδηγών των αυτοκινήτων οι οποίοι συνήθως δεν καταλαβαίνουν τους περιορισμούς ενός καλωδιακού τραμ. Ακόμα, πρέπει να έχει αυξημένες σωματικές δυνάμεις για να μπορεί να χειρίζεται και πειθαρχεί όλα αυτά τα καθόλου «ελαφρά» χειριστήρια και φρένα. Στα τόσα χρόνια λειτουργίας του καλωδιακού τραμ μόνο μια γυναίκα, τον Δεκέμβριο του 2005, η Fannie Barnes κατάφερε να ολοκληρώσει με επιτυχία την εκπαίδευση και να αναλάβει την οδήγηση ενός καλωδιακού τραμ. Από την μερίδα των ανθρώπων που μαθητεύουν για την οδήγηση ενός τέτοιου τραμ μόνο το 30% περνά τον κύκλο της εκπαίδευσης.





Αρκετοί γρίμπερ είναι χαρακτηριστικοί τύποι και πολύ αναγνωρίσιμοι στην πόλη.

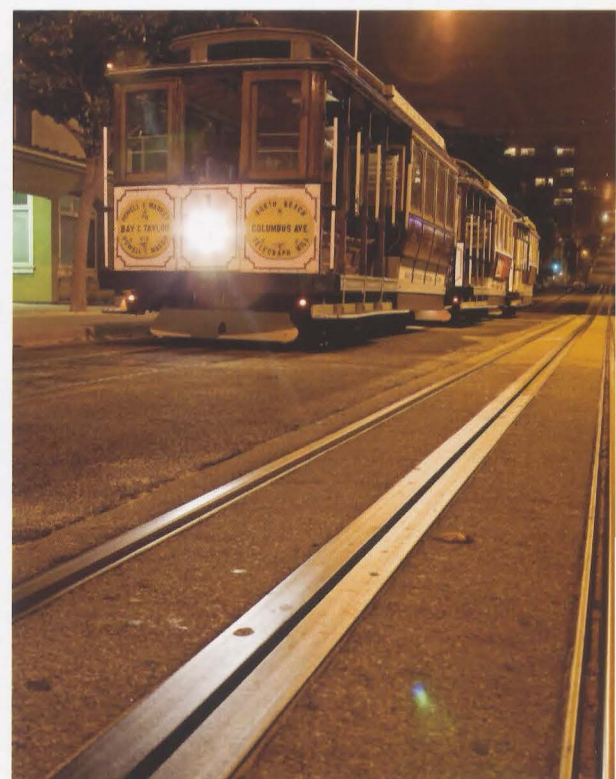
Το καλωδιακό τραμ εκτός από τον γρίμπερ έχει και δεύτερο άτομο, τον conductor ο οποίος θα μπορούσε να ονομαστεί ελεγκτής. Αυτός έχει καθήκοντα να ελέγχει τα εισιτήρια ή και να κόβει επί του τραμ, να κατευθύνει τους επιβάτες και ειδικά τους όρθιους και το σημαντικότερο όταν λάβει το ανάλογο σήμα από τον γρίμπερ που γίνεται με ανάλογο κτύπημα από το μπροστινό καμπανάκι του τραμ, να ενεργοποιεί τα φρένα των πίσω τροχών. Ακόμα, δίνει σήμα για τις εκκινήσεις και τις στάσεις.

Κάθε χρόνο και ειδικότερα την δεύτερη ή τρίτη Πέμπτη του Ιουλίου γίνεται ένας διαγωνισμός μεταξύ των χειριστών με τα καμπανάκια των τραμ και τις μελωδίες που μπορούν να συνθέσουν με αυτά. Έχει προηγηθεί ένας προκαταρκτικός αγώνας τον Ιούνιο που δίνει την πρόκριση στον τελικό του Ιουλίου σε έναν περιορισμένο αριθμό γρίμπερ. Πολύ-πρωταθλητής με πέντε νίκες μέχρι τώρα είναι ο Kevin Davis.

### Μικρός επίλογος

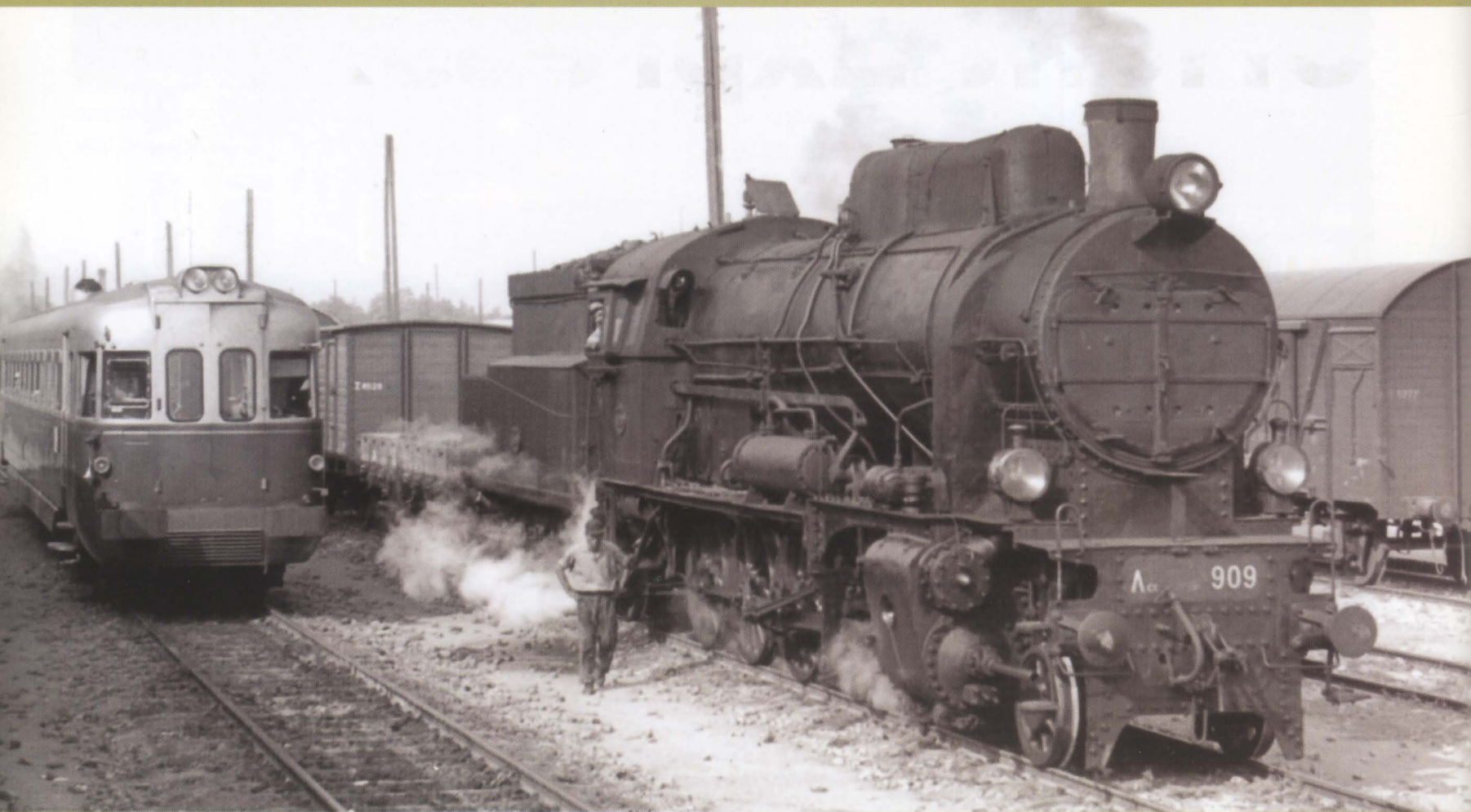
Το καλωδιακό τραμ του San Francisco είναι σήμερα ένα μοναδικό ζωντανό και ενεργό

μνημείο. Επέζησε μέσα από τεράστια προβλήματα και φυσικές καταστροφές και σήμερα στον 21ο αιώνα είναι ένα εντυπωσιακό και αξιοθαύμαστο συγκοινωνιακό μέσο παγκοσμίως. Ίσως το βοήθησε η τύχη για να επιζήσει. Η τύχη που είχε να βρεθεί σε ένα μέρος που το αγάπησαν, το στήριξαν και αγωνίστηκαν για να επιβιώσει. Αν βρεθείτε σε αυτή την όμορφη πόλη του San Francisco αξίζει να συμπεριλάβετε στο πρόγραμμά σας μια ημέρα για να το δείτε και να ταξιδέψετε μαζί του. Μια βόλτα με το ιδιόρρυθμο αυτό τραμ θα σας μείνει αξέχαστη.



# Επετειακό αφιέρωμα

του Γ. Χανδρινού



Συμπεληρώνονται φέτος 90 χρόνια από δυο σημαντικές επετείους της σιδηροδρομικής μας ιστορίας: την ίδρυση των ΣΕΚ [7/3/1920] και στην πρώτη άφιξη στην Ελλάδα της αμαξοστοιχίας του περίφημου «Simplon Orient Express» [1/7/1920].

Ως μικρή συμβολή της «Σ» στις επετείους αυτές, παρουσιάζουμε εδώ ένα μικρό αφιέρωμα, υπό μορφήν συνοπτικού χρονολογίου, με τα σημαντικότερα γεγονότα τόσο της ιστορίας των ΣΕΚ, όσο και του SOE στην Ελλάδα. Το αφιέρωμα αυτό προέρχεται από την αντίστοιχη παρουσίαση του γράφοντος στην γιορτή του ΣΦΣ (30/6/2010).

# «Simplon Orient Express»:

## 90 χρόνια από την πρώτη του άφιξη στην Ελλάδα

### Η πρώτη άφιξη του «Simplon Orient Express» στην Ελλάδα

Το ξεκίνημα του 20ου αι. βρίσκει την Ελλάδα κουρασμένη από τους πολέμους, σε οικονομική καχεξία και διεθνή απομόνωση. Η σιδηροδρομική σύνδεση μας με την υπόλοιπη Ευρώπη είναι μια επείγουσα προτεραιότητα, που όμως δεν θα γίνει εφικτή, παρά μόνον μετά την απελευθέρωση της Μακεδονίας και την σύνδεση του δικτύου με αυτό των (τέως)

Οθωμανικών σιδηροδρόμων. Η άφιξη, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, του περιφημου «Simplon Orient Express» πριν από 90 χρόνια ( 1/7/1920) σηματοδοτεί το τέλος της –συγκοινωνιακής έστω- απομόνωσης της χώρας μας και την σοβαρή ενδυνάμωση / ανάπτυξη σημαντικών οικονομικών δραστηριοτήτων στον τομέα των μεταφορών όπως π.χ. το διεθνές εμπόριο, ο τουρισμός κ.α. Το SOE, με την αρχική του ή άλλες μορφές δούλεψε στην Ελλάδα για μισό. περίπου. αιώνα, χρόνια ακολουθώντας την εξέλιξη των

σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη, μετά δε την σταδιακή παρακμή και την κατάργησή του, οι ΣΕΚ καθιέρωσαν άλλα διεθνή δρομολόγια ( « Ακρόπολις» Express, «Ελλάς» Express κ.α.) κυρίως προς την Δ. Γερμανία τόπο προορισμού χιλιάδων μεταναστών. Τα 26 οχήματα της CIWL συνέχισαν να κυκλοφορούν σε Ελληνικές αμαξοστοιχίες μέχρι το 1998, αλλά παρά την κήρυξη τους ( 1994) ως προστατευόμενων μνημείων από το ΥΠΠΟ, λιγότερα από 10 διατηρούνται σε κάπως καλή κατάσταση, ενώ η τύχη των υπολοίπων αγνοείται.

## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

1. 1874: Ιδρύεται, από τον Βέλγο επιχειρηματία G. Nagelmackers η «Companie International de Wagons-Lits» (CIWL). Κύριος σκοπός, η δρομολόγηση διεθνών αμαξοστοιχιών, με κλινάμαξες και εστίαμαξες πολυτελείας που θα διασχίζουν την Ευρώπη.
2. 1914: Το Ελληνικό Δημόσιο υπογράφει σύμβαση με την CIWL, που αργεί να υλοποιηθεί.
3. 1/7/1920: Η πρώτη αμαξοστοιχία του «Simplon Orient Express» (SOE), με προέλευση το Παρίσι, φτάνει στην Αθήνα. Για πρώτη φορά η Ελλάδα συνδέεται σιδηροδρομικώς με την υπόλοιπη Ευρώπη. Διάρκεια ταξιδιού: 75 ώρες, με 3 δρομολόγια / εβδομάδα.
4. 1927-1927: Οι ΣΕΚ αναβαθμίζουν το δίκτυο για την καλύτερη εξυπηρέτηση των δρομολογίων του SOE. Βελτίωση της επιδομής και προμήθεια νέων ισχυρών αμαμαξών ( Σειρά Λα), αυξάνουν την ταχύτητα σε 70χλμ/ώρα, περιορίζοντας την διάρκεια ταξιδιού σε 70-71 ώρες. Καθιερώνεται η δρομολόγηση ( 4 φορές / εβδομάδα) Ελληνικής κλινάμαξας μέχρι την Βιέννη.
5. 1936: Σταδιακή διάθεση από την CIWL στους ΣΕΚ 7 εστίαμαξες.
6. 15/5/1939: Καθιέρωση δρομολογίων του SOE στο τμήμα Αθήνα-Κωνσταντινούπολη.
7. 1939: Διακοπή των δρομολογίων του SOE, λόγω του πολέμου.
8. 1947: Το SOE ξαναρχίζει τα δρομολόγια από και προς την Αθήνα.
9. 1963: Διακοπή της συνεργασίας της CIWL με τους ΣΕΚ που αγοράζουν τις 7 εστίαμαξες.
10. Σταδιακή καθιέρωση από τους ΣΕΚ, άλλων διεθνών αμαξοστοιχιών («Ελλάς Express», «Ακρόπολις Express» κ.α.).
11. 15/5/1977: Το τελευταίο Orient Express φτάνει στην Κωνσταντινούπολη. Διακοπή της λειτουργίας του θρυλικού τρένου.
12. 3/11/1994: Μετά από εισήγηση του ΣΦΣ, όλα τα οχήματα της CIWL ( 26 κλινάμαξες & εστίαμαξες) στην Ελλάδα κηρύσσονται από το ΥΠΠΟ, ως «προστατευόμενα μνημεία της νεότερης πολιτιστικής μας κληρονομιάς».
13. 1998: Οριστική απόσυρση από την κυκλοφορία όλων των Ελληνικών οχημάτων της CIWL που τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιούσε ο ΟΣΕ, στις αμαξοστοιχίες 500 / 501.

# «ΣΕΚ»: 90 χρόνια απο την ίδρυσή τους

Οι «Σιδηρόδρομοι  
του Ελληνικού Κράτους»

**Ο**Ι ΣΕΚ ιδρύθηκαν από τον Ελ. Βενιζέλο, με κύριο σκοπό την συγκέντρωση σε ένα, κρατικό φορέα των Οθωμανικών δικτύων της Β. Ελλάδας μετά την απελευθέρωση της Μακεδονίας, αλλά και την καλύτερη ανάπτυξη /οργάνωση / διοίκηση κλπ των σιδηροδρόμων κανονικού εύρους της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η ιστορία των ΣΕΚ θα μπορούσε να διακριθεί σε 3 περιόδους. 1) περίοδος ενδυνάμωσης και ανάπτυξης ( 1920 – 1940), 2) Πόλεμος και Κατοχή (1940-1945) και 3) περίοδος ανασυγκρότησης και ανάπτυξης – χρυσή περίοδος των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα (1945 – 1970). Σε αυτά τα 50 χρόνια ζωής τους οι ΣΕΚ εξελίχθηκαν σταδιακά σε μία από τις μεγαλύτερες κρατικές εταιρείες -από αυτές που αργότερα καθιερώθηκε να αποκαλούμε ως ΔΕΚΟ- με όλα τα πλεονεκτήματα, αλλά και τις παθογένειες των εταιρειών αυτών. Σε κάθε περίπτωση πάντως, η ιστορική εξέλιξη των ΣΕΚ είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την κοινωνικοοικονομική εξέλιξη της ίδιας της χώρας μας και έτσι η ενδελεχής καταγραφή της ιστορίας τους ( που δυστυχώς κανείς δεν την έχει ακόμη επιχειρήσει ) παρουσιάζει τεράστιο ενδιαφέρον όχι μόνον για εμάς τους σιδηροδρομόφιλους, αλλά για κάθε ερευνητή της νεότερης ιστορίας μας.





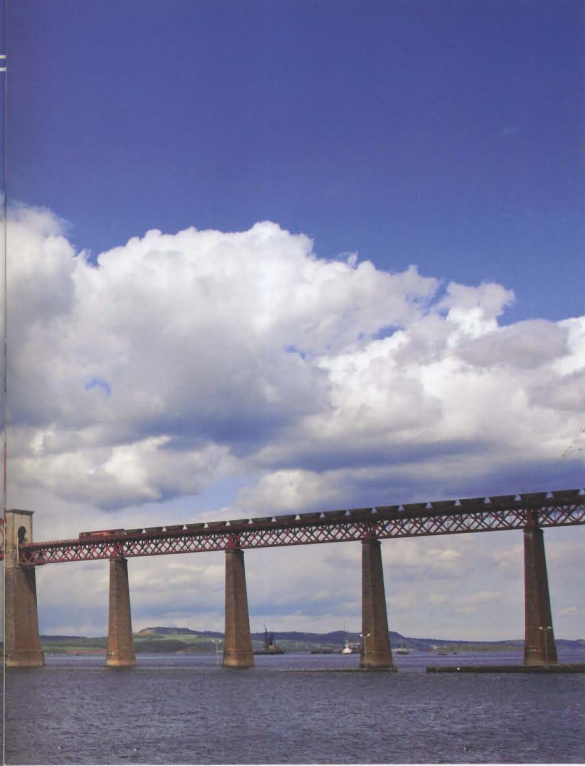
## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

1. 1900: Σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου με την Γαλλική εταιρεία «Batignolles». Σκοπός η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους από τον Πειραιά μέχρι τα σύνορα (Παπαπούλι).
2. 1902 : Ίδρυση της «Εταιρείας Ελληνικών Σιδηροδρόμων- ΕΕΣ» (γνωστής και ως «Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Δεμερλή-Συνόρων» ή «Λαρισαϊκός».
3. 1908: Η πρώτη αμαξοστοιχία φτάνει στην Λάρισα.
4. 1914: Εξαγορά της Ε.Ε.Σ. από το Ελληνικό Δημόσιο.  
18/3/1920: Δημοσίευση του Ν. 2144/20 «περί διοικήσεως των σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους».
5. Ίδρυση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ). Απορρόφηση από τους ΣΕΚ των τέως Οθωμανικών δικτύων της Β. Ελλάδας ( CO, SM & JSC), καθώς και των ΤΣΜ. Σύνολο προσωπικού Σ.Ε.Κ.: 7802 άτομα, μήκος γραμμών δικτύου 1484χλμ.
6. 1928 -1931: Ξεκινούν τα έργα κατασκευής της γραμμής Καλαμπάκας-Κοζάνης-Βέροιας (μήκους 180χλμ). Σύντομα το έργο εγκαταλείπεται οριστικά.
7. 1931: Κατασκευάζεται η ενωτική γραμμή Αρμενοχωρίου (Μεσσηνίου)-Φλώρινας ( μήκους 6χλμ).
8. 1938-1940: Ξεκινούν τα έργα κατασκευής της γραμμής Μυρρίνη-Αμφίπολη ( μήκους 26 χλμ). Σύντομα το έργο εγκαταλείπεται οριστικά.
9. Προμήθεια 112 νέων, ισχυρότερων, ατμαμαξών ( Σειρές Κβ, Κγ και Λα) καθώς και των πρώτων στην Ελλάδα (1936) Α/Α ( Florisdorf Γερμανίας). Συνεχείς επισκευές και συντήρηση υποδομής.
10. 28/10/1940: Κήρυξη Ελληνο-ιταλικού πολέμου. Οι ΣΕΚ αναλαμβάνουν με επιτυχία την μεταφορά ανδρών και εφοδίων καταγράφοντας μοναδικό ρεκόρ κυκλοφορίας: 83 αμαξοστοιχίες / ημέρα, 2525 / μήνα.
11. Οι ΣΕΚ υπο Βουλγαρική ( από Ροδόπολη, Κιλκίς μέχρι την Αλεξανδρούπολη) και Γερμανική Διοίκηση ( όλο το υπόλοιπο δίκτυο).
12. 1941-1944: Εθνική Αντίσταση: συνεχή, μικρά και μεγάλα, σαμποτάζ σε όλο το δίκτυο (Ασωπός, Γοργοπόταμος, Κούρνοβο, Τέμπη κ.α.). Πολλοί σιδηροδρομικοί συμμετέχουν ενεργά στην προσπάθεια αυτή.
13. Οκτώβριος 1944: Αποχώρηση των Γερμανών που προβαίνουν σε πλήρη καταστροφή του δικτύου, εγκαταστάσεων & τροχιαίου υλικού. Κόστος καταστροφών: > 5 δις προπολεμικές δρχ.
14. 1945-1950: Μεγάλα έργα ανασυγκρότησης / επισκευής του καταστραμένου δικτύου.
15. 1945 -1960: Απόκτηση νέων κινητηρίων μονάδων: 119 ατμάμαξες ( Σειρές Δα,Θγ,Λβ,Λγ & Μα) , καθώς και 55 Α/Α.
16. 1951 -1954: Κατασκευή της γραμμής Αμύνταιο-Κοζάνη ( μήκους 59χλμ).
17. Συγχώνευση με τους ΣΕΚ των ΓΕΣ (1954), των ΣΘ (1955) & των ΣΠΑΠ (1962).
18. 1956-1960: Διαπλάτυνση της γραμμής Λάρισα- Βόλου.
19. 1964-1966: Κατασκευή της γραμμής Στρυμόνα-Κουλάτα ( μήκους 15χλμ).
20. 1962: Εγκαινιάζεται ο νέος επιβατικός Σ.Σ. Θεσσαλονίκης-ο μεγαλύτερος στην Ελλάδα. Η κατασκευή του είχε ξεκινήσει το 1937.
21. Απόκτηση νέων κινητηρίων μονάδων (113 ντηζελάμαξες). Σταδιακή κατάργηση της ατμοκίνησης.
22. 1970: Δημοσίευση του Ν.671/70. Ίδρυση του ΟΣΕ. Αυλαία για τους ΣΕΚ.

Σκωτία:

# The Forth bridge

Κείμενο - φωτογραφίες: Σπύρος Νικοδήπουλος



**Α**υτή η μοναδική σχήματος εντυπωσιακή και εξ ολοκλήρου χαλύβδινη γέφυρα, δίπλα διαδρόμου, κατασκευάστηκε από το 1883 έως το 1890.

Βρίσκεται βορειοδυτικά του Εδιμβούργου στην Σκωτία (Queensferry) και είναι ένα μεγαλειώδες έργο της εποχής και καταδεικνύει την δυναμική που ανέπτυξε ο σιδηρόδρομος τότε.

Σχεδιάστηκε από τους sir Benjamin Baker και Sir John Fowler.

Πρότερα υπήρχαν σχέδια από τον διάσημο μηχανικό της εποχής sir Thomas Bouch, για την κατασκευή γέφυρας στο ίδιο σημείο η οποία δεν κατασκευάστηκε ποτέ έπειτα από την καταστροφή της Tay bridge. Η γέφυρα Tay που είχε σχεδιάσει και επιβλέπει την κατασκευή της ο Bouch, στην

εποχή της ήταν η μεγαλύτερη γέφυρα του κόσμου σε μήκος και η καταστροφή της έπειτα από δυσμενείς καιρικές συνθήκες στόλισε την ζωή σε 75 ανθρώπους που κόστισε σε φήμη και αξιοπιστία στον Bouch.

Την εποχή εκείνη ήταν πολύ νωρίς για την καλυδική τεχνολογία η οποία θα απλοποιούσε κατά πολύ τα πράγματα. Έτσι λοιπόν πάνω στο πρωτοποριακό σχέδιο « cantilever » των δύο μηχανικών, και με δεδομένη την εξέλιξη στην αντοχή του χάλυβα, κατασκευάστηκε μια ολομεταλλική γέφυρα. Χρησιμοποιήθηκαν πάνω από 55.000 τόνους χάλυβα, (8.000.000) οκτώ εκατομμύρια κορφά και 18.122 κυβικά μέτρα γρανίτη. Στην κορυφή των εργασιών δούλευαν 4.600 εργαζόμενοι από τους οποίους 98 έχασαν

την ζωή τους και εκατοντάδες ακρωτηριάστηκαν σε εργατικά ατυχήματα στην διάρκεια της κατασκευής της. Από τα στοιχεία που υπάρχουν έχουν καταγραφεί στο ημερολόγιο ατυχημάτων και ασθενειών λόγω της απάνθρωπης εργασίας πάνω από 26.000 συμβάντα.

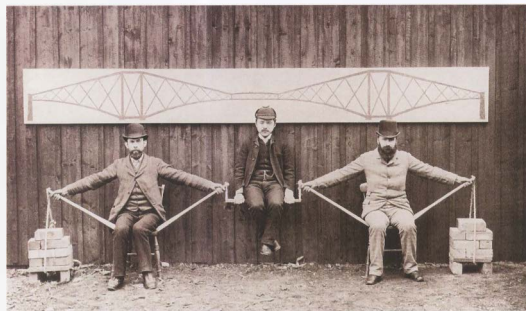
Η χρήση «cantilever» στον σχεδιασμό των γεφυρών ήταν μια πρωτοποριακή ιδέα η οποία αργότερα εφαρμόστηκε και σε πολλά άλλα μέρη του κόσμου. Στην FORTH BRIDGE πάρθηκαν πάρα πολλά μέτρα και με την αποκτηθείσα εμπειρία από την καταστροφή της Tay, που αφορούσαν την επαρκή στατικότητα, την αντοχή στις ανεμοπιέσεις, την συστολοδιαστολή των μετάλλων καθώς και μέτρα για την μείωση των μελλοντικών δαπανών συντήρησης.

Η γέφυρα θεωρείται ως θαύμα εφαρμοσμένης μηχανικής και είναι ένα από τα μνημεία που ανήκουν στην παγκόσμια κληρονομιά της Ουνέσκο. Έχει 2,5 χλμ μήκος και είναι ανυψωμένη 46 μέτρα πάνω από την υψηλή παλίρροια. Το όριο ταχύτητας είναι τα 50 μίλια/ώρα (80 χλμ) για τα επιβατικά τρένα και 20 μίλια/ώρα (32 χλμ) για τα εμπορικά. Το όριο βάρους είναι οι 1.422 τόνοι που όμως εξαιρείται για τα τρένα που μεταφέρουν άνθρακα στο εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρισμού, με την προϋπόθεση ότι δυο τρένα δεν θα καταλαμβάνουν ταυτόχρονα την γέφυρα, ακόμα η χωρητικότητά της είναι τα 8-10 τρένα ανά ώρα. Για το 2006 η στατιστικές λένε για 190 έως 200 τρένα ημερησίως.

“Painting the Forth Bridge” είναι ένας καινός καθημερινός όρος των Σκωτσέζων όταν θέλουν να αναφερθούν σε μια ατέρμονη στακλειώδη εργασία, μια σύγχρονη απόδοση του μύθου του Σίσυφου, η οποία είναι απόρροια μιας λανθασμένης πεποίθησης που λέει ότι μόλις ολοκληρωθούν οι εκάστοτε εργασίες βροφής της Forth Bridge, πρέπει αμέσως να ξεκινήσει η επαναβροφή της.

Μια έκθεση του 2004 σχετικά με την σύγχρονη συντήρηση κατέδειξε ότι μια τέτοια πρακτική δεν υπήρξε ποτέ. Παράλληλα από το 2002 έχει ξεκινήσει μια εργολαβία βροφής (αυτός είναι και ο λόγος που στις φωτογραφίες φαίνονται πολλά σημεία της γέφυρας καλυμμένα με νέτες προστασίας από την βροχή καθώς και πολλές μεταλλικές σκαλωσιές) που υπολόγιζαν ότι θα έχει περατωθεί το 2009. Θα κληρωθούν 20.000 τετραγωνικά μέτρα με χρώμα το οποίο αναμένεται να έχει 25 χρόνια ζωής. Το κόστος υπολογίστηκε σε 13 εκατομμύρια λίρες ανά έτος εργασιών το οποίο όμως αναθεωρήθηκε το 2008 στα 180 εκατομμύρια λίρες συνολικό κόστος μιας και οι εργασίες θα περατωθούν τελικά το 2012. Ακόμα στην αλλαγή των αιθροτροχιών που έγινε το 1992, χρησιμοποιήθηκαν ράνα των 54 kg/m (BS113A).

Υπολογίστηκε ακόμα κατά εκτίμηση ότι η Forth bridge θα είναι οικονομικά συμφέροσα και πέραν του έτους 2110. Ακόμα σχεδιάζεται μια νέα γραμμή για τα τρένα που μεταφέρουν άνθρακα στο εργοστάσιο παραγωγής ρεύματος του Lom-ganet μέσω της πόλης Stirling, πράγμα που θα επιτρέψει την αύξηση της χωρητικότητας της γέφυρας στα 12 έως 14 τρένα ανά ώρα.





# Κατάκωλο -

Κείμενα - φωτογραφίες:  
Παναγιώτης Κάσσαρης

# Αρχαία Ολυμπία



**Κ**άθε χρόνο, από την άνοιξη έως το φθινόπωρο, κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν το λιμάνι του Κατάκωλου με σκοπό οι τουρίστες να επισκεφθούν την Αρχαία Ολυμπία. Αρκετοί τουρίστες επιλέγουν να πάνε

στην Αρχαία Ολυμπία σιδηροδρομικώς. Οι φωτογραφίες "μιλάνε" από μόνες τους. Διπλή αυτοκινητάμαξα τύπου Rail bus παραλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό τουριστών από το σταθμό του Κατάκωλου, που θα τους μεταφέρει στην Ολυμπία.

Τίθεται το ερώτημα: Οι άγονες γραμμές και τα ζημιογόνα δρομολόγια στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας είναι μύθος ή πραγματικότητα; Τα σχόλια δικά σας.....



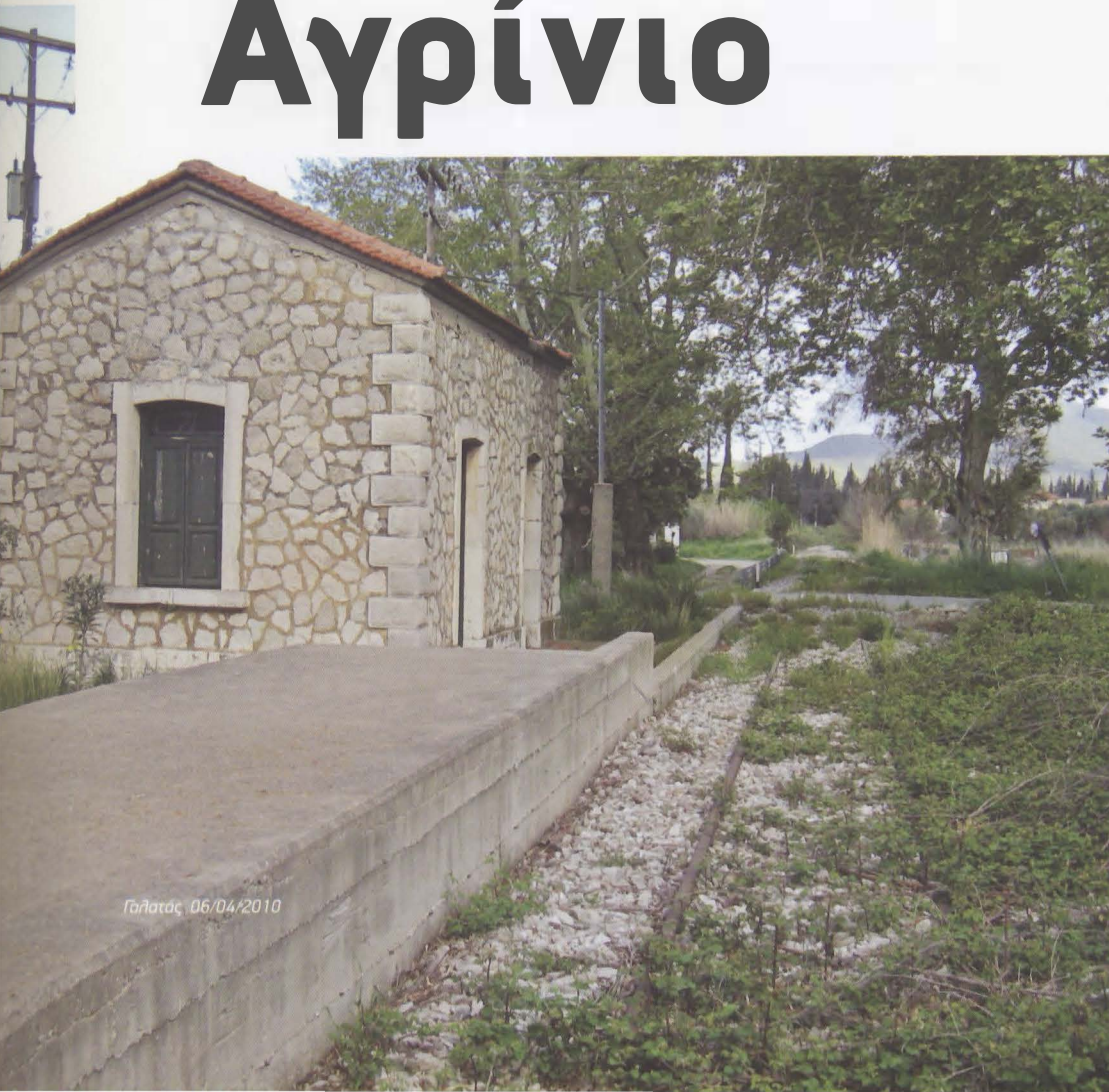


Αιτωλικό 06/04/2010

# Κρυονέρι

## Μια γραμμή φάντασμα

# Αγρίνιο



Γαλατάς 06/04/2010

Στα τέλη του 19ου αιώνα, με πρωτοβουλία του αείμνηστου πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη, κατασκευάστηκε σιδηροδρομική γραμμή από το Αγρίνιο έως το Μεσολόγγι και στη συνέχεια μέχρι το Κρυονέρι για την ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Πάτρα. Το δίκτυο, γνωστό ως «Σιδηρόδρομοι Β. Δυτικής Ελλάδος - ΣΒΔΕ» λειτούργησε από το 1891 έως το 1970, οπότε αποφασίστηκε η οριστική διακοπή του, λόγω του υπερβολικά ελλειμματικού χαρακτήρα της έκμεταλλευσης.

Πέρασαν πολλά χρόνια από τότε, με τη γραμμή να βρίσκεται σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 με πρωτοβουλία της Νομαρχίας Αιτωλοακαρνανίας και των τοπικών ΟΤΑ, αναθερμάνθηκε η ιδέα της ανακατασκευής και επαναλειτουργίας της γραμμής. Πράγματι, με την εξασφάλιση χρηματικών πόρων, το 1997 ξεκίνησαν οι εργασίες ανακατασκευής και σχεδόν ολοκληρώθηκαν το 2005. Μάλιστα στις αρχές του 2004, μια Α/Α τύπου GTW / Rail bus εκτέλεσε δοκιμαστικά δρομολόγια στο τμήμα Μεσολόγγι-Αιτωλικό. Δυστυχώς και αφού είχε ολοκληρωθεί το έργο, η τότε διοίκηση του ΟΣΕ αλλά και οι μετέπειτα διοικήσεις εγκατέλειψαν οριστικά το σχέδιο επαναλειτουργίας της γραμμής, η δε Α/Α επέστρεψε στο δίκτυο της Πελοποννήσου.

Στις 06/04/2010 αποφάσισα να επισκεφτώ την γραμμή και να την αποτυπώσω φωτογραφικά από το Κρυονέρι έως το Αγρίνιο. Αν και προετοιμασμένος, διαπίστωσα με μεγάλη μου απογοήτευση ότι η σιδηροδρομική γραμμή ήταν σε πλήρη εγκατάλειψη, αφού σε πολλά σημεία της:

- Ήταν πνιγμένη από αγριόχορτα ή σκεπασμένη από μπάζα.
- Τα σκύρα έχουν φύγει από τη θέση τους.
- Οι σιδηροτροχιές έχουν υποστεί στρεβλώσεις και καθιζήσεις.
- Ξηλωθήκανε οι αυτόματοι μηχανισμοί φύλαξης στις ισόπεδες διαβάσεις.
- Ασφαλτώθηκαν οι ισόπεδες διαβάσεις.
- Οι σταθμοί έχουν υποστεί φθορές και βανδαλισμούς.

Παρά την κατάσταση αυτή υπάρχουν ακόμη άνθρωποι και φορείς στην Αιτωλοακαρνανία που προσπαθούν να επαναφέρουν το θέμα του σιδηροδρόμου στο προσκήνιο, μακάρι δε να ακούσουμε ξανά το σφύριγμα του τρένου στην ωραία αυτή περιοχή. Όμως εδώ προκύπτουν αβίαστα και κάποια ερωτήματα: γιατί κατασπαταλήθηκαν τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων σε ένα έργο, που η τότε ηγεσία του ΥΜΕ και του ΟΣΕ είχαν οι ίδιοι εξ αρχής καταδικάσει σε μαρasmus? Αισθάνονται σήμερα δικαιωμένοι από το αποτέλεσμα? Και αν όχι, δεν οφείλουν μια συγγνώμη στον λαό της Αιτωλοακαρνανίας, αλλά και στον Ελληνικό λαό γενικότερα για αυτό το έργο φάντασμα?

# Πρίν 25 χρόνια

## Αμαξοστοιχία 712 Θεσσαλονίκης- -Κοζάνης

Στις 23-8-1985 η 06-28 των Βουλγαρικών σιδηροδρόμων εκτελεί την αμαξοστοιχία 712 Θεσσαλονίκης -Κοζάνης και ετοιμάζεται να αναχωρήσει από την Έδεσσα. Λόγω έλλειψης μηχανών ο ΟΣΕ νοίκιαζε από τους ΒΔΖ από το 1984 έως και το 1990 περίπου, αυτές τις μηχανές, οι οποίες είχαν κατασκευαστεί στην Ρουμανία από την ELECTROPUTERE(και οι δικές μας ..Ρουμάνες είχαν κατασκευαστεί εκεί.)

Στο δίκτυο του ΟΣΕ κυκλοφορούσαν συνήθως 4 τέτοιες μηχανές στη Μακεδονία ημερησίως σε εμπορικούς συρμούς αλλά κάποιες φορές όπως αυτή, έκαναν και επιβατικές αμαξοστοιχίες.

Κείμενα-φωτογραφίες: Κώστας Κακαβάς





## Αμαξοστοιχία 291 “ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ”

Από την Θεσσαλονίκη μόλις αναχώρησε η αμαξοστοιχία 291 με προορισμό την Αθήνα. Επικεφαλής η MLW A505 και πρώτο βαγόνι το εστιατόριο της πάλαι ποτέ CIWL. Ακολουθεί ένα ακόμη ελληνικό βαγόνι και τα υπόλοιπα είναι βαγόνια των Γερμανικών σιδηροδρόμων DB.

Το ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ ξεκινούσε γύρω στις 08.00 το πρωί από το Μόναχο και έφθανε στην Αθήνα στις 23.10 της επόμενης ημέρας

ενώ αντίστοιχο ήταν και το δρομολόγιο από Αθήνα προς Μόναχο.

Η κυκλοφορία του σταμάτησε τον Μάιο του 1991.

Η MLW A505 καταστράφηκε λόγω σύγκρουσης με φορτηγό το 1989 στη Γέφυρα Θεσσαλονίκης και εκπονήθηκε λίγα χρόνια αργότερα.

Η φωτογραφία τραβήχτηκε στις 25-8-1985.

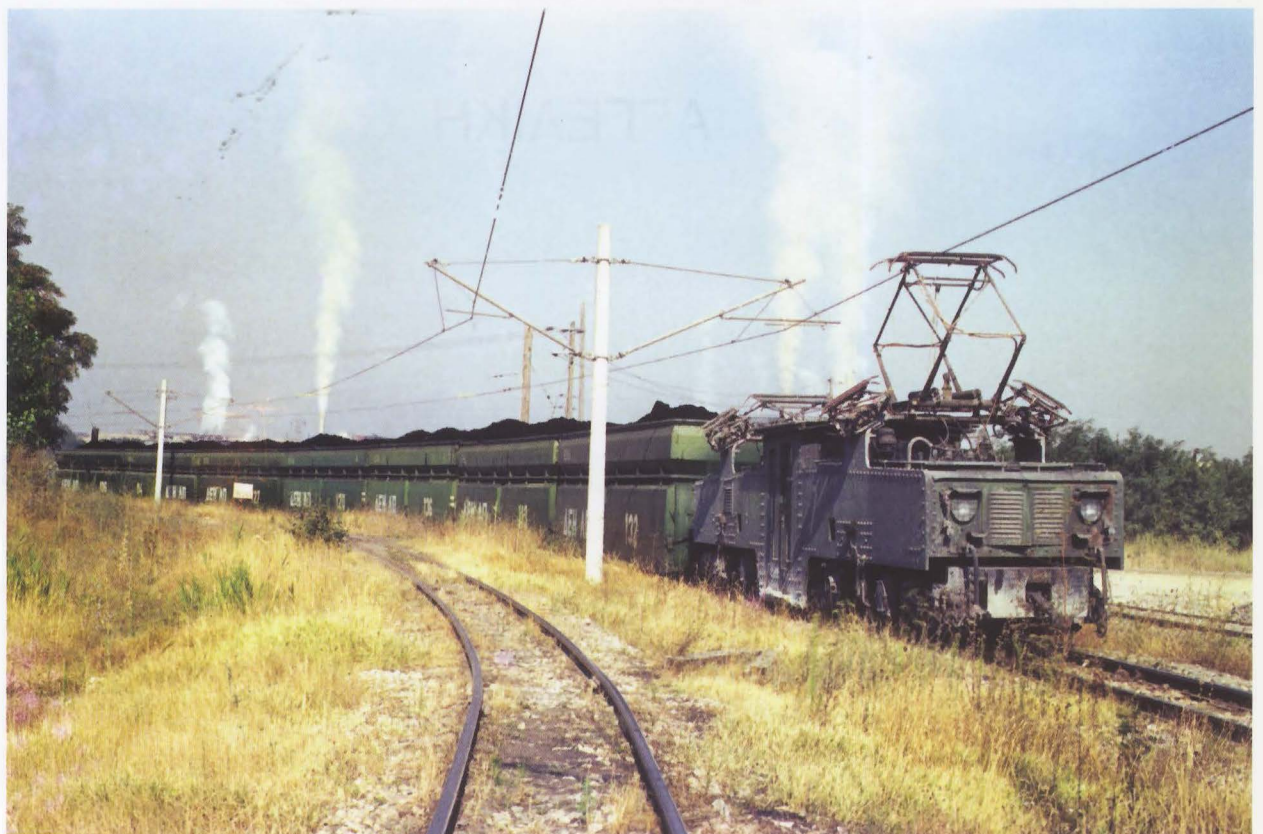
## Συνεργείο γραμμής στο σταθμού του Πυθίου



Η ομάδα γραμμής του σταθμού Πυθίου σε μια αναμνηστική φωτογραφία στις 28-8-1985. Οι κακουχίες της σκληρής δουλειάς είναι έντονα εμφανείς στα πρόσωπα αυτών των ανθρώπων που μοχλούσαν στις πιο αντίξοες καιρικές συνθήκες για την ασφαλή κυκλοφορία των τραινών.

## Ηλεκτράμαξα 7 της ΔΕΗ

Στις 23-8-1985 η Ηλεκτράμαξα 7 της ΔΕΗ ωθεί συρμό μεταφοράς λιγνίτη από το ορυχείο προς τον ατμοηλεκτρικό σταθμό Πτολεμαΐδας. Το πλάτους 90εκ δίκτυο της ΔΕΗ αντικαταστάθηκε προοδευτικά από ταινιόδρομους μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 90.

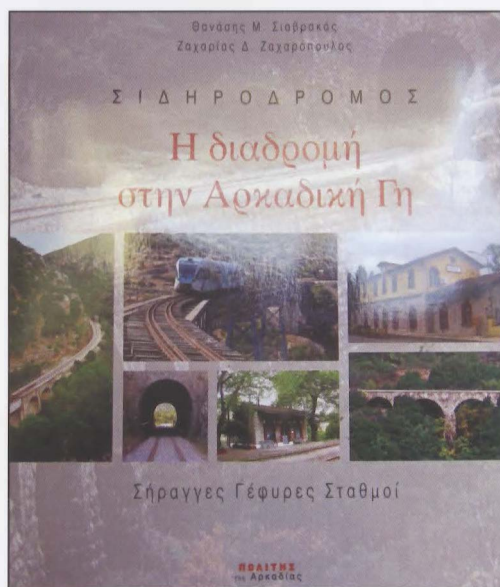


# Βιβλίο: «Σιδηρόδρομος: Η Διαδρομή στην Αρκαδική γη»

Θ. Σιαβρακάς & Ζ. Ζαχαρόπουλος

**Π**αρ'ότι κοινότοπο είναι αδιαμφισβήτητο: η Αρκαδία –ακόμη και μετά τις καταστροφικές πυρκαϊές – παραμένει μία από τις ομορφότερες περιοχές της χώρας. Και τι πιο ωραίο από το να διασχίζεις μια τόσο όμορφη περιοχή με το τρένο...

Αυτό σκέφτηκαν και οι Θ. Σιαβρακάς και Ζ. Ζαχαρόπουλος, δυο Αρκάδες άνθρωποι του Τύπου και εξέδωσαν ένα σχετικά ολιγοσέλιδο, αλλά ωραιότατο βιβλίο- λεύκωμα με αυτόν ακριβώς τον τίτλο: « Σιδηρόδρομος: Η Διαδρομή στην Αρκαδική Γή» ( έκδοση εφημερίδας «Πολίτης της Αρκαδίας», 2008). Στις 84 σελίδες του βιβλίου τους οι δυο συγγραφείς μας καλούν να ταξιδέψουμε νοερά στην διαδρομή των 80χλμ –περίπου – που καλύπτει το τρένο στον Ν. Αρκαδίας, διαδρομή που αποτελεί τμήμα της γραμμής Κορίνθου- Καλαμάτας. Όπως μας λένε οι ίδιοι «...καταγράφουμε, φωτογραφικά, όλη την πορεία του σιδηροδρόμου με κάθε λεπτομέρεια και μαζί τα τεχνικά, γεωγραφικά και ιστορικά στοιχεία



και τοπωνύμια...». Από τους Μύλους μέχρι το Παραπούγκι το τρένο μας θα σκαρφαλώσει στον Αχλαδόκαμπο και στο Καλογερικό ( το υψηλότερο σιδηροδρομικό πέρασμα στην Ελλάδα ), θα διασχίσει σκιερές χαράδρες και φαράγγια

( Ανδρίτσα, Νικολακάκινα, Ίσσαρι κλπ), θα ξεκουραστεί για λίγο στην Τρίπολη, θα περάσει από το οροπέδιο της Μεγαλόπολης, θα ταξιδέψει ανάμεσα σε αμέτρητα λιόδεντρα, θα ψηλαφήσει τον μύθο και την ιστορία του τόπου...

Με περισσότερες από 160 έγχρωμες φωτογραφίες, το βιβλίο αυτό μας ξεναγεί στα σημαντικότερα σημεία της διαδρομής: σταθμοί, γεφύρια- λίθινα ή μεταλλικά- σήραγγες (όλες σχεδόν οι σιδηροδρομικές σήραγγες της Πελοποννήσου βρίσκονται στο τμήμα αυτό), υδατόπυργοι και άλλα τεχνικά έργα, μας βοηθούν να αποκτήσουμε μια πλήρη εικόνα του σιδηροδρόμου στην Αρκαδία. Η πλειονότητα, μάλιστα, των τεχνικών αυτών έργων, κατασκευάστηκε στα τέλη του 19ου αι. και είναι τόσο αρμονικά δεμένα με το φυσικό περιβάλλον που η μελέτη και καταγραφή τους αποτελεί σπουδή τόσο στην ίδια την Αρκαδική φύση όσο και στην ιστορία της νεότερης βιομηχανικής μας κληρονομιάς. Και αυτό είναι κάτι που οι δυο συγγραφείς φαίνεται πως κατανοούν απόλυτα.

**ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΧΥΜΗ**  
**ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΜΠ**

**ΜΕΛΕΤΕΣ - ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΑ - ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΕΙΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ**

Γράμμου 339, Ν. Φιλαδέλφεια  
Τηλ.: 210 2582835 / 697 2035597, email: [a.chymi@teemail.gr](mailto:a.chymi@teemail.gr)