

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 39-40 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011



BNSF: 158 χρόνια ιστορίας | **Μεταφορές πετρελαίου** στη Δυτική Μακεδονία | **Αφιέρωμα:**
Harald Navè: Ένας σπουδαίος φωτογράφος τρένων | **Βερολίνο:** Ένας νέος σταθμός για την
μητρόπολη των μέσων σταθερής τροχιάς | **Σερβία:** Ο σιδηροδρόμος στενού εύρους του Sargan |
Διακοπές και ατμός στην Ελλάδα του 1972 | **Απόσυρση τροχαίου** υλικού Πελοποννήσου
| **Μηχανοστάσιο** Καλαμάτας

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΤΕΥΧΟΣ 39-40 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011

ΕΞΟΦΥΛΛΟ, ΣΑΛΟΝΙ: Φωτογραφίες Νίκος Καντήρης

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 Κακαβιάς, Γιάννης Μαγαλιός, Ηλίας Νέλλιας,

Παναγιώτης Κάσσαρης, Ηλίας Νταΐβις, E. Charwat,

A. Luft, A. Knipping, H. Πετρόπουλος, Νίκος Καντήρης,

Πάνος Νακούδης, Νίκος Καραγεώργος

Συνεργασίες - Επικοινωνία:

Περιοδικό Σιδηροτροχιά

Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα

τηλ/fax: 210 51 30 300

www.sfs.gr

Art director:

Βαγγέλης Πυρπύλης,

www.pypsilon.gr

Εκτύπωση:

Λιθοτυπική, τηλ: 210 51 43 113

Κείμενα που αποστέλλονται για δημοσίευση στο περιοδικό δεν επιστρέφονται.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση,

η αναπαραγωγή ή μετάδοση

με οποιοδήποτε οπτικοακουστικό

μέσο όθου ή μέρους του περιοδικού

χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη.

Τα επώνυμα άρθρα εκφράζουν την

άποψη των συντακτών τους.

www.sfs.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 03 Λόγια του συρμού
- 06 Δραστηριότητες ΣΦΣ
- 10 Δραστηριότητες Συλλόγων Φίλων Σιδηροδρόμου, Μουσειακών Σιδηροδρόμων
- 14 Σιδηροδρομικά νέα
- 22 Harald Navè: Ένας σπουδαίος φωτογράφος τρενών
- 24 Αναμνήσεις από τον φίλο μου Harald Navè
- 28 Σερβία: Ο σιδηροδρόμος στενού εύρους του Sargan
- 34 Μεταφορές πετρελαίου στη Δυτική Μακεδονία
- 42 Διακοπές και ατμός στην Ελλάδα του 1972
- 48 Βερολίνο: Ένας νέος σιδηροδρομικός σταθμός
- 54 BNSF: 158 χρόνια ιστορίας
- 70 Απόσυρση τροχαίου υλικού Πελοποννήσου
- 71 Μηχανοστάσιο Καλαμάτας
- 72 Ένα μουσείο των ΣΠΑΠ
- 74 Καβούρια στις ράγες
- 75 Βιβλίο
- 76 Πριν 25 χρόνια

Λόγια του συρμού 39-40

Σπύρος Νικολόπουλος. Πρόεδρος ΔΣ



Χρεωκοπήσαμε.!!! Σιγά τα λάχανα.

Πολλοί από εμάς βλέπαμε την πτώχευση νάρχεται εδώ και πολλά χρόνια

Και δεν είμαστε ούτε μάγοι ούτε πυθίες. Το πράγμα φώναζε δυνατά και απορώ με την έκπληξη που νοιώθουν μερικοί ακόμα σήμερα για το πώς, δηλαδή, τα καταφέραμε να πτωχεύσουμε και να μπούμε σε ένα μοναδικό παγκοσμίως. Αδιέξοδο. Επί σειρά ετών επικράτησαν πάνω στις υγιείς δυνάμεις οι μέτριοι και οι ανεπαρκείς, τα λαμόγια και οι φελλοί, οι «περίπου» και οι «δήθεν». Και όταν αυτοί επικρατούσαν η δική μας υποκρισία και ανοχή μας σε πράγματα και καταστάσεις ακατανόμαστες περίσσευε. Η ανοχή όλων μας που-τρομάρα μας- θέλουμε να υπερηφανευόμαστε ως απόγονοι όλων αυτών που δοξάστηκαν στις Θερμοπύλες ή τον Μαραθώνα. Που ανακάλυψαν την φιλοσοφία, τις επιστήμες και την δημοκρατία και δημιούργησαν χρυσούς αιώνες.

Και σήμερα τελειωμένοι και διαχωρισμένοι από αξίες και αρχές, μωξοκλαίμε σαν κακομαθημένα παιδάκια που τους πήραν το γλειφιτζούρι. Ακόμα επιμένουμε να ελπίζουμε ότι τις λύσεις θα μας τις δώσουν οι «άλλοι» ή ότι αυτοί που μας έφεραν μέχρι εδώ θα μας βρουν τώρα την λύση.

Και όμως, τα πράγματα είναι πολύ πιο απλά και οι λύσεις εύκολες. Χρειάζεται μόνο πίστη και επιμονή. Ένα κλικ είναι αυτό που χωρίζει την αποτυχία από την επιτυχία. Ένα κλικ στο μυαλό του καθένα μας και μια πιο ξεκάθαρη ματιά στο πρόβλημα. πράγματα. Δόξα τω Θεώ η χώρα μας διαθέτει όλα τα

εργαλεία που αν θελήσουμε μπορούμε να τα χρησιμοποιήσουμε και να παράγουμε, αφού ευτυχώς, έχουμε ακόμα τεράστια συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων χωρών που μπορούν να μας κάνουν πολύ καλύτερους και ανταγωνιστικούς. Πάντα πίστευα ότι έχουμε τις δυνατότητες αντί να μας δανείζουν αυτοί να τους δανείζουμε εμείς και αυτό το πιστεύω ακόμα, άσχετα εάν όταν το αναφέρω πολλοί με κοιτάζουν με «συμπάθεια» και με μεγάλη ή μικρή δόση ειρωνείας. Δουλεύοντας όμως στην πραγματική οικονομία και στην παραγωγή για πάρα πολλά χρόνια ξέρω πολύ καλά και το έχω αποδείξει ότι μπορούμε να κάνουμε τα πάντα και αυτό το ηττοπαθές σλόγκαν ότι δεν μπορούμε να παράγουμε τίποτα είναι μια μπαρούφα των αποτυχημένων που, αν και, δυστυχώς, βρίσκονται ακόμη ανάμεσα μας εμείς συνεχίζουμε να τους ανεχόμαστε.

Ας πάρουμε για παράδειγμα τα εργαλεία και τις υποδομές που αφορούν το σιδηρόδρομο και ειδικότερα στην μετρική γραμμή της Πελοποννήσου. Ένα δίκτυο που για πάνω από 100 χρόνια λειτούργησε με πολύ μεγάλη επιτυχία και που τα τελευταία χρόνια εκσυγχρονίσθηκε με κόστος πολλών εκατομμυρίων. Και αφού εκσυγχρονίστηκε και τελείωσε και το πάρτυ των εργολάβων και των υμετέρων έκλεισε για να μην ξαναλειτουργήσει ποτέ. Φτιάξαμε δηλαδή ένα άριστο εργαλείο που στα κατάλληλα χέρια μπορεί να παράγει πλούτο και να δώσει θέσεις εργασίας.

Τα εργαλεία όμως πρέπει να τα χειρίζονται χέρια μαστόρων και ειδικών και σε καμιά περίπτωση να μην τα ακουμπάνε οι άσχετοι γιατί όχι μόνο θα αυτοτραυματιστούν αλλά υπάρχει κίνδυνος να ζημιώσουν και τους

γύρω τους. Αυτό ακριβώς έγινε και με το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου. Σε μια μοναδικής ομορφιάς περιοχή φτιάξαμε με το υστέρημα του Ελληνικού λαού ένα κόσμημα και το παραδώσαμε στα χέρια των ανεπάγγελτων να το δουλέψουν. Και αυτοί όχι μόνο δεν σεβάστηκαν το εργαλείο που τους δώσαμε αλλά το εγκατέλειψαν στην μοίρα του και στους κάθε λογής παπατζήδες –παλιατζήδες και κλέφτες . Όσο και αν κάποιος δήθεν αναπτυξιολόγος κραυγάζουν ότι το μετρικό δίκτυο δεν έχει μέλλον, εμείς απαντάμε ότι όχι μόνο έχει μέλλον αλλά μπορεί να αποφέρει και πολλά κέρδη, αφού μπορεί να λειτουργήσει σε πολλά τμήματα του με επιβατικό, τουριστικό και σε ορισμένες περιπτώσεις, και με εμπορικό έργο.

Δεν θα επαναλάβω τις μελέτες και τις προτάσεις που κατά καιρούς ο Σύλλογός μας έχει προτείνει στους αρμόδιους, αλλά θα επισημάνω μόνο ότι αυτή η κρίση που κατατρώει τις σάρκες μας δεν τους δίδαξε ακόμα .απολύτως τίποτα . Το κέρδος είναι μια άλλη ακατάλληλη λέξη στο λεξιλόγιο των υποκριτών μιζαδόρων. Και είναι άγνωστη αφού ποτέ δεν έμαθαν να κερδίζουν εργαζόμενοι και παράγοντας αλλά μόνο να μιζάρουν στα σίγουρα πάνω στην τίμια εργασία των υπολοίπων, μέσα από τα υπόγεια της διαπλοκής ακόμα και σήμερα.

Αυτό που εμείς η κοινωνία των πολιτών πρέπει να κάνουμε είναι να πάρουμε την κατάσταση στα χέρια μας και να αναλάβουμε δράση. Φτάνει η απραξία και η ανοχή.

Μπορεί ο κανόνας να λέει ότι οι βλάκες είναι ανίκητοι, αλλά στην περίπτωση του Πελοποννησιακού σιδηρόδρομου αυτός ο κανόνας πρέπει να βρει την εξαίρεση του.

Δραστηριότητες



Εκλογές Σ.Φ.Σ. Κυριακή 9 Ιανουαρίου 2011



Την Κυριακή 9 Ιανουαρίου 2011 πραγματοποιήθηκαν στα γραφεία του συλλόγου μας, οι ετήσιες αρχαιρεσίες 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 ΣΦΣ και ακολούθησαν οι αρχαιρεσίες για την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου για το 2011 η σύνθεση του οποίου έχει ως εξής.

Πρόεδρος: Σπύρος Νικολόπουλος.

Αντιπρόεδρος: Νίκος Καντήρης.

Γενικός Γραμματέας: Λευτέρης Παπαδημητρίου.

Ταμίας: Παντελής Αντωνίου.

Μέλος: Γεώργιος Χανδρινός.

Αναπληρωματικά μέλη: Παναγιώτης Κάσσαρης.

Για την Εξελεγκτική Επιτροπή εξελέγησαν οι Σταμάτης Κουτσούκος, Φώτης Λυκομήτρος, Ντίνος Βασιλόπουλος.

Κοπή πίτας 2011 Κυριακή 6 Φεβρουαρίου 2011

Στις 6 Φεβρουαρίου ο ΣΦΣ πραγματοποίησε την πρώτη του εκδήλωση για το 2011 με την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας στη πόλη της Χαλκίδας, όπου συμμετείχαν περισσότερα από 200 μέλη. Με την βοήθεια ενός θαυμάσιου καιρού αναχωρήσαμε από τον Σ.Σ. Λαρίσης στις 09:30 με μισθωμένο συρμό IC και λίγο μετά της 11.00 φτάσαμε στη Χαλκίδα όπου για περισσότερο από δυο ώρες περιηγηθήκαμε στη πόλη και στα καφέ της παραλίας μέχρι που να έρθει η ώρα της εκδήλωσης. Η πίτα κόπηκε σε ένα από τα παλιότερα ξενοδοχεία της πόλης το περίφημο «Λούση», σε μια αίθουσα γεμάτη από κόσμο που συνέβαλε και στην μεγάλη επιτυχία της λαχειοφόρου αγοράς που ακολούθησε. Η αναχώρησή μας για την Αθήνα έγινε περίπου στις 16:00 ολοκληρώνοντας την πρώτη εκδήλωση του συλλόγου μας με απόλυτη επιτυχία.



Εκδρομή στην Βουλγαρία 27 - 30 Οκτωβρίου 2011

Από τις 27 μέχρι και τις 30 Οκτωβρίου ο ΣΦΣ πραγματοποίησε εκδρομή στην Βουλγαρία. Η μετάβαση μας στην Θεσσαλονίκη έγινε με το IC 50 και από εκεί (ξανά λόγω έλλειψης σιδηροδρομικών δρομολογίων για το εξωτερικό), συνεχίσαμε με πούλμαν για την Σόφια όπου και διανυκτερεύσαμε. Την άλλη μέρα, μετά από μια σύντομη περιήγηση στην Βουλγαρική πρωτεύουσα, μεταβήκαμε σιδηροδρομικώς στο Μπουργκάς, διασχίζοντας σχεδόν όλη την χώρα, έχοντας έτσι την ευκαιρία να δούμε όλους τους τύπους του τροχαίου υλικού που διαθέτουν σήμερα οι ΒΔΖ. Στο Μπουργκάς είχαμε την ευκαιρία να περάσουμε ένα κεφάτο βράδυ γλεντώντας βουλγαρικά. Την άλλη μέρα περιηγηθήκαμε όλη την ακτή της Βουλγαρικής Μαύρης Θάλασσας και επισκεφθήκαμε τον οικισμό του Νεσέμπαρ (την ελληνική δηλαδή αποικία των Μεγαρέων Μεσημβρία), που αποτελεί τον πιο αξιόλογο παραδοσιακό οικισμό της Βουλγαρίας και την όμορφη πόλη της Βάρνας με τον πανέμορφο σιδηροδρομικό σταθμό. Στη Βάρνα δοκιμάσαμε και καλκάνι, το περίφημο και περιζήτητο ψάρι της Μαύρης Θάλασσας. Επιστρέψαμε στην Θεσσαλονίκη μέσω Σβίλενγκραντ και Εγνατίας οδού, από όπου και πήραμε το IC 61 για την Αθήνα.



Ετήσια καλοκαιρινή γιορτή του ΣΦΣ Τετάρτη 6 Ιουλίου 2011



Όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος την Τετάρτη 6 Ιουλίου 2011 ο σύλλογος μας πραγματοποίησε την ετήσια καλοκαιρινή του γιορτή με κύριο θέμα «Ο Μουσειακός και ιστορικός σιδηρόδρομος στην Ελλάδα». Την εκδήλωση άνοιξε με την ομιλία του Προέδρου του συλλόγου κ. Σπύρου Νικολόπουλου που για μια ακόμα φορά έθιξε το θέμα των μουσειακών τραίνων ενός τομέα παντελώς ανύπαρκτου στην Ελλάδα. Τον λόγο στη συνέχεια πήρε το μέλος μας κ. Τάκης Καρατόλος, Διαχειριστής της «ΕΜΟΣ», μη κερδοσκοπικής οργάνωσης που δραστηριοποιείται εδώ και αρκετά χρόνια στην εγκαταλειμμένη μετρική γραμμή του Θεσσαλικού, προβάλλοντας και αυτός με τη σειρά του, της θέσεις του για τον μουσειακό σιδηρόδρομο. Επίσης προβλήθηκε και σχετικό ντοκιμανταίρ με τις εργασίες συντήρησης, αποκατάστασης και λειτουργίας της γραμμής και του τροχαίου υλικού της «ΕΜΟΣ», αποτελούμενου από τη θρυλική αυτοκινητάμαξα των ΣΠΑΠ «Linke-Hofmann» τη μοναδική που σώζεται σε λειτουργική κατάσταση στη χώρα μας. Στη συνέχεια προβλήθηκαν αποσπάσματα από μουσικούς συρμούς στην Ευρώπη και στην Αμερική και η εκδήλωση έκλεισε με δεξίωση για τα μέλη και τους καλεσμένους μας.

Εκδρομή στη Καλαμπάκα. 25/26/27 Μαρτίου 2011



Με την ευκαιρία της αργίας της 25ης Μάρτιου ο ΣΦΣ πραγματοποίησε εκδρομή στην ΒΔ Θεσσαλία. Με κέντρο την πόλη της Καλαμπάκας επισκεφθήκαμε ορεινά χωριά των Γρεβενών, το χιονοδρομικό κέντρο της Βασιλίτσας και φυσικά τα περίφημα μοναστήρια των Μετεώρων, ενώ καταφέραμε να πραγματοποιήσουμε και σύντομη επίσκεψη στο εντυπωσιακό σπήλαιο της Θεόπετρας.



Εκδρομή στη Σερβία 10 - 13 Ιουνίου 2011

Στο διάστημα 10 -13η Ιουνίου 2011 ο ΣΦΣ εξέδραμε στο Βελιγράδι και το Νόβι Σάντ της Βοιβοντίας. Αναχωρήσαμε με το IC 50 για Θεσσαλονίκη και από εκεί, ελλείψει σιδηροδρομικών δρομολογίων προς το εξωτερικό, μεταβήκαμε με πούλμαν στα Σκόπια. Εκεί μας περίμενε σιδηροδρομικός υπάλληλος του τοπικού δικτύου (γνωστός του μέλους μας Κώστα Καζαντζίδη), ο οποίος και μας ξενάγησε στην πόλη και τον σιδηροδρομικό σταθμό. Στην συνέχεια μεταβήκαμε στο Βελιγράδι όπου και παραμείναμε τις δύο επόμενες μέρες. Το Σάββατο επισκεφθήκαμε την πόλη του Βελιγραδίου και καταλήξαμε στο (πολύ ενδιαφέρον και άρτια οργανωμένο) Σιδηροδρομικό Μουσείο το οποίο και άνοιξε ειδικά για τον σύλλογο μας, όπου και μας ξενάγησε ο διευθυντής του. Επισκεφτήκαμε επίσης και τον Σ.Σ.Βελιγραδίου και τις εκεί σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις. Την επόμενη μέρα επισκεφθήκαμε το Νόβι Σαντ με στάση για επίσκεψη των μοναστηριών της Τσέρνα Γκόρα. Η επιστροφή στο Βελιγράδι έγινε με συρμό των Σερβικών σιδηροδρόμων. Επιστρέψαμε και πάλι οδικώς στην Θεσσαλονίκη και από εκεί με το IC 57 φτάσαμε στην Αθήνα, πλήρεις νέων εντυπώσεων.



Εκδήλωση στα Σελιανίτικα 10 - 13 Ιουνίου 2011



Το Σάββατο 26 Νοεμβρίου 2011 ο ΣΦΣ και ο Εκπολιτιστικός Σύλλογος Σελιανίτικων «Ήλιος» συνδιοργάνωσαν, με μεγάλη επιτυχία, ημερίδα με θέμα «Η συμβολή του τραίνου στην ανάπτυξη και τον τουρισμό». Οι ομιλίες έγιναν από τον Πρόεδρο του ΣΦΣ κ. Σπύρο Νικολόπουλο, τον Πρόεδρο του «Ήλιου» κ. Γιώργο Ρόζο και το μέλος μας κ. Σπύρο Φασούλα, ενώ στη συνέχεια ακολούθησε συζήτηση με τους τοπικούς φορείς και πολίτες που παρακολούθησαν την εκδήλωση με ζωηρό ενδιαφέρον.

Συμμέτοχη σε σιδηροδρομική εκδήλωση στην Αλεξανδρούπολη

Στα πλαίσια των εκδηλώσεων «Ελευθέρια – Αλεξανδρούπολη 2011» που διοργανώνει κάθε χρόνο ο Δήμος Αλεξανδρούπολης, πραγματοποιήθηκαν σειρά εκδηλώσεων (10 - 12 Μαΐου 2011) σε συνεργασία με την Δνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Νομού Έβρου και το Εθνολογικό Μουσείο Θράκης. Στην φετινή εκδήλωση συμμετείχε ενεργά και ο ΣΦΣ, μια και το κύριο θέμα των εκδηλώσεων για το 2011 ήταν ο σιδηρόδρομος. Το ειδικό αυτό αφιέρωμα με τίτλο «Σταθμός ζωής... αγάπης προορισμός» πραγματοποιήθηκε σε αίθουσα του δήμου, σε σχολεία της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης καθώς και στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης. Οι εκδηλώσεις περιλάμβαναν έκθεση φωτογραφίας με θέμα το τρένο (κυρίως από την περιοχή του Έβρου), ομιλίες με κύριο ομιλητή τον Πρόεδρο του ΣΦΣ κ. Σπύρο Νικολόπουλο και από το μέλος μας κ. Σπύρο Φασούλα καθώς επίσης και η προβολή ηχοράματος από το μέλος κ. Αντώνη Φιλιππουπολίτη. Η συμμετοχή του συλλόγου μας στην παραπάνω εκδήλωση στέφτηκε από απόλυτη επιτυχία καθώς κατάφερε να προβάλλει και να τεκμηριώσει της θέσεις του για το μέλλον του σιδηρόδρομου όχι μόνο στον ακριτικό νομό που τόσο πολύ ταλαιπωρείται τα τελευταία χρόνια από την μείωση των δρομολογίων αλλά και ολόκληρης της Ελλάδος. Ο ΣΦΣ απέσπασε τα εύσημα όχι μόνο των διοργανωτών, αλλά κυρίως των πολλών μαθητών που χάρηκαν πραγματικά αυτή την τρινο-γιορτή.



Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων Αττικής (ΕΜΣΑ)

Εδώ και περίπου 2,5-3 χρόνια καταβάλλονται μεγάλες προσπάθειες από την ΕΜΣΑ και τους φίλους του σιδηροδρόμου (ΣΦΣ, ΕΜΟΣ, ΑΜΝΙΖΙΑ φόρουμ) να διασωθούν 2 μικρά τμήματα (Καλύβια-Πέτα και Κερατέα-Εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού υδάτων Κερατέας) της πάλαι ποτέ γραμμής Αγ.Αναργύρων-Λαυρείου. Τα 2 αυτά τμήματα περίπου 3 χιλιομέτρων το καθένα ίσως είναι και τα μοναδικά σε μία ανεκτή κατάσταση κυκλοφορίας και εργασιών επί της χάραξης της γραμμής. Εδώ και πολύ καιρό τα 2 τμήματα ήταν

χωρίς τροχαίο υλικό, και μόνο στο τμήμα Καλυβίων-Πέτα υπήρχε το όχημα Λεοντάριον, το οποίο όμως δεν μπορούσε να βοηθήσει όσο χρειάζεται στις εργασίες συντήρησης της γραμμής. Το τμήμα της Κερατέας δυστυχώς μετά την φυγή της δρεζίνας Δ-7 για την Θεσσαλία έμεινε χωρίς καθόλου όχημα με ότι αυτό συνεπάγεται...!

Έτσι πάρθηκε η απόφαση για κάτι πρωτότυπο για τα Ελληνικά δρώμενα, η κατασκευή ενός ιδιοκατασκευασμένου σιδηροδρομικού οχήματος με σασί από παλιά πλατφόρμα των σιδηροδρόμων

Θεσσαλίας, μηχανή 78 περίπου ίππων από ένα παλιό αυτοκίνητο Simca του 1971, και αμάξωμα Mitsubishi L300 από παλιό ανακριτικό τροχαίας, το οποίο αγοράστηκε από τον ΟΔΔΥ στα Άνω Λιόσια. Η διαδικασία κατασκευής του οχήματος ήταν δύσκολη και χρονοβόρα και πήρε περίπου κοντά στα 2 χρόνια για να υλοποιηθεί, με το τελικό μοντάρισμα να γίνεται σε ειδικό συνεργείο στο Άργος και οι πρώτες δοκιμές να είναι επιτυχημένες στο τμήμα Καλύβια-Πέτα.

Η ΕΜΣΑ τον τελευταίο καιρό μαζί με τους φίλους του σιδηροδρόμου που αναφέρθηκαν πιο πάνω έχει έντονη δραστηριότητα κυρίως στην περιοχή των Μεσογείων Αττικής και όχι μόνο, παρακάτω αναφέρονται οι πιο σημαντικές τελευταίες δραστηριότητες της.

27/10/2010 - Δοκιμές στην αποκομμένη και εγκαταλελειμμένη χάραξη της μετρικής γραμμής στην Κινέττα με το όχημα Λεοντάριον. 25/1/2011 - Δοκιμές επί του συνεργείου στο Άργος στο ιδιοκατασκευασμένο και μονταρισμένο όχημα της ΕΜΣΑ. 19/3/2011 - Το έτοιμο όχημα μεταφέρεται στο τμήμα Καλύβια-Πέτα γίνονται οι πρώτες δοκιμές πορείας που είναι επιτυχείς. 27/3/2011 - Εργασίες καθαρισμού και συντήρησης της γραμμής του 1ου τμήματος γραμμής (ΕΜΣΑ, ΕΜΟΣ, ΑΜΝΙΖΙΑ φόρουμ). 25/9/2011 - Event με τις ποδηλατοδρεζίνες του Κου Δημήτρη Ρίζου στο τμήμα Καλύβια-Πέτα. 16/10/2011 - Δοκιμές του ιδιοκατασκευασμένου ελαφρού σιδηροδρομικού οχήματος του Κου Σπύρου Νικολόπουλου στο τμήμα Καλύβια-Πέτα. 29-30/10/2011- Εκδήλωση του Ομίλου φίλων σιδηροδρόμου Βόρειο-Δυτικής Ελλάδας Χαρίλαος Τρικούπης σε συνεργασία με την ΕΜΣΑ και τον Βαγγέλη Πυρπυλή στο τμήμα των ΣΒΔΕ Αγγελόκαστρο-Σταμνά με το σιδηροδρομικό όχημα Λεοντάριον και τις ποδηλατοδρεζίνες του Κου Δημήτρη Ρίζου. Πολύ μεγάλη επιτυχία!!! 31/10/2011 - Δοκιμές με το όχημα Λεοντάριον στο τμήμα Τράπεζα Διακοφτού - Αίγιο και αντιστρόφως. 11/12/2011 - Πλήρης καθαρισμός και ανασυγκρότηση του εργοταξίου Κερατέας με σκοπό την αποκατάσταση και συντήρηση του 2ου τμήματος γραμμής. 17/11/2011 - Παραχώρηση αγορασμένου MB ιδιοκτησίας ΕΜΟΣ, Σ. Νικολόπουλου στο 2ο τμήμα γραμμής προς εργασίες αποκατάστασης και συντήρησης του. 18/12/2011 - Εργασίες καθαρισμού και συντήρησης της γραμμής του 2ου τμήματος γραμμής, έως ΙΔ διάβαση εισόδου Κερατέας (ΕΜΣΑ, ΕΜΟΣ, ΑΜΝΙΖΙΑ φόρουμ).



Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας

Η ανατολή του 2011 σήμανε ταυτόχρονα και τη δύση του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου, καθώς στις 30 Ιανουαρίου 2011 εκτελέστηκε η προειλημμένη απόφαση για πλήρη αναστολή λειτουργίας του δικτύου Πελοποννήσου, πλην των προαστιακών γραμμών Πάτρας και Πύργου.

Στη Μεσσηνία, το έγκλημα έλαβε την απεχθέστερη μορφή του καθώς έκλεισε το Μηχανοστάσιο Καλαμάτας, η κεντρική μέχρι τότε επισκευαστική βάση του Δικτύου Πελοποννήσου, ο σιδηροδρομικός σταθμός της Καλαμάτας και το τοπικό τμήμα γραμμής, ενώ εκδιώχθηκαν όλοι οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι από το νομό, αφήνοντας την περιουσία του ΟΣΕ βορά στις ορέξεις του κάθε τυχάρπαστου πλιατσικολόγου.

Για το θέμα αυτό, ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας είχε διαδοχικές επαφές με τη διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τις τοπικές πολιτικές αρχές της Μεσσηνίας. Κατά τις συνομιλίες με το Δήμαρχο Καλαμάτας, τον Περιφερειάρχη Πελοποννήσου και τον τότε Υφυπουργό Οικονομικών κ. Κουσελά, εισέπραξε μόνο την απροθυμία και την αδιαφορία τους να δρομολογήσουν υπαρκτές εναλλακτικές λύσεις για να παραμείνει το τρένο στο νομό, καθώς και τον εμπαιγμό, τις ψεύτικες υποσχέσεις και τον πολιτικό ανταγωνισμό για το ποιος θα επιδείξει δημοσίως το εντονότερο δήθεν ενδιαφέρον για τον τοπικό σιδηρόδρομο.

Ακολούθησαν καταγγελίες του Συλλόγου για εγκληματική αδιαφορία, εγκατάλειψη και απαξίωση της Δημόσιας Περιουσίας από τον ΟΣΕ στο Μηχανοστάσιο Καλαμάτας, οι οποίες δημοσιεύθηκαν σε μέσα πανελλαδικής εμβέλειας και έφτασαν στο κοινοβούλιο προκαλώντας τη γενική κατακραυγή, κάτι που ανάγκασε τον ΟΣΕ να λάβει τα απαραίτητα μέτρα φύλαξης του Μηχανοστασίου, καθώς και να μεταφέρει σε ασφαλέστερα σημεία του δικτύου το πανάκριβο εγκαταλειφθέν τροχαιό υλικό και τον εξειδικευμένο τεχνικό

εξοπλισμό του.

Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, οι επίμονες προσπάθειες του συλλόγου να εξασφαλίσει από τον ΟΣΕ άδεια εισόδου στο Μηχανοστάσιο Καλαμάτας, ώστε με δικά του έξοδα και με τη βοήθεια ομάδας εθελοντών του να προβεί στη συντήρηση και αποκατάσταση ιστορικών – μουσειακών βαγονιών και αυτοκινηταμαξών που φυλάσσονται βανδαλισμένα στο υπόστεγο του Μηχανοστασίου, προσέκρουσε στην αδιαφορία και τον ωχαδελφισμό των Υπηρεσιών του ΟΣΕ, ο οποίος δεν αξιώθηκε ούτε καν να απαντήσει στο σχετικό έγγραφο αίτημα.

Το Δεκέμβριο, ο Σύλλογος συμμετείχε στα γυρίσματα της εκπομπής «Μεταμουσείο» της Κρατικής τηλεόρασης με θέμα το σιδηροδρομικό Μουσείο της Αθήνας και το Δημοτικό πάρκο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας, στο μέρος που αφορούσε την Καλαμάτα.



Συνάντηση ΣΦΜ με τον Υφυπουργό Οικονομικών κ. Κουσελά

Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Τρικάλων



Το βράδυ της πρωτοχρονιάς οι φίλοι του τρένου ταξίδεψαν από το 2010 στο 2011 με το τρενάκι του συλλόγου. Η εκδήλωση σημείωσε επιτυχία και το γλέντι μέσα στο συρμό επαναλήφθηκε και την Τσικνοπέμπτη. Το πρώτο δεκαήμερο του Γενάρη ο σύλλογος αντιδρά έντονα στην απόφαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να καταργήσει όλα τα ανταποκρινόμενα δρομολόγια της δυτικής Θεσσαλίας, τη στιγμή μάλιστα που υποτίθεται ότι προγραμματιζόταν η επαναδρομολόγηση του ΙΝΤΕΡΣΙΤΙ 47/48. Ο οδικός ανταγωνισμός δεν άφησε φυσικά την ευκαιρία να πάει χαμένη.

Στις 22 Φεβρουαρίου συναντήσαμε τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας με κύριο

στόχο την προώθηση της ηλεκτροκίνησης της γραμμής στη δυτική Θεσσαλία.

Στις 25 του Μάρτη δεχθήκαμε στο τρενάκι μας, τους φίλους μας του ΣΦΣ με έδρα την Αθήνα.

Το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος ο σύλλογος οργάνωσε εκδρομή στη Βουλγαρία με ατμήλατο συρμό στη διαδρομή Σεπτέμβρη- Βέλγικραντ. Καθ' όλη τη διάρκεια της χρονιάς ο σύλλογος λειτουργεί σε εβδομαδιαία βάση το στέκι του στον παραδοσιακό συρμό και οργανώνει βιντεοπροβολές για μαθητές και άλλες ομάδες επισκεπτών.



Όμιλος Φίλων Σιδηροδρόμου Β/Δ Ελλάδας “Χ. Τρικούπης”

Το Σάββατο 22 Ιανουαρίου 2011 στην αίθουσα του Τ.Ε.Ε. στο Αργίνο εκλέχτηκε το νέο Δ.Σ. του Ομίλου Φ. Σιδηροδρόμου «Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ». Πρόεδρος: Βαγγέλης Πυρπύλης, Αντιπρόεδρος: Αριστείδης Μπαρχαμπάς, Γραμματέας: Χρυσάνθη Μαυρίκα, Ταμίας: Κωνσταντίνα Σταθοπούλου, Κοσμήτορας: Δημήτρης Παπαδάκης. Στη Γεν. Συνέλευση παρέστη και μίλησε εκ μέρους του Δημάρχου ο Αντιδήμαρχος Αργινίου κ. Στάθης Τσοούκαλος. Ο κ. Τσοούκαλος, διαβεβαίωσε στο νέο Δ.Σ. ότι θα είναι ειλικρινής συμπαραστάτης στους αγώνες του. Ο Ιδρυτής και επίτιμος Πρόεδρος του Ομίλου διαβεβαίωσε ότι οι Φίλοι του Σιδ/μου θ' αγωνισθούν ανυποχώρητα για την επίτευξη των στόχων τους:

α) Την σύσταση εταιρείας διαχείρισης και λειτουργίας του Προαστιακού Σιδ/μου Αργινίου-Μεσολογγίου-Κρουονερίου. Θα επιδιώξει να συμμετέχουν στην Εταιρεία οι Δήμοι Αργινίου και Μεσολογγίου, τα ΚΤΕΛ, το Εμπορικό Επιμελητήριο, Φίλοι του Σιδ/μου και ευαίσθητοι κεφαλαίουχοι.

β) Θα αγωνιστούμε για την ολοκλήρωση των τελικών μελετών του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα 29 (Δυτικός σιδηροδρομικός άξονας) και συγκεκριμένα του τμήματος Ιωαννίνων-Άρτας-Αργινίου-Μεσολογγίου-Πλατυγιαλίου-Αντιρρίου που η πολιτεία έπρεπε να δημοπρατήσει μέσα στο 2010 αλλά τεχνηέντως προσπαθεί να αποφύγει. Με εφαλτήριο τις 11 ΟΜΟΦΩΝΕΣ αποφάσεις του 2003-2004 των 11 Δήμων της Β-Α Αιτ/νίας θα παλέψουμε εναντίον στη σχεδιαζόμενη αγνόηση από τον υπό μελέτη άξονα, του μεγαλύτερου αστικού κέντρου μεταξύ Πάτρας και Ιωαννίνων, του Αργινίου.

Την Πέμπτη 17/2 ο όμιλος ήταν καλεσμένος στην εκπομπή του Βασίλη Μπενέκου εκδότη της εφημερίδας «Παναιτωλική», στον τηλεοπτικό σταθμό της Δυτικής Ελλάδας Αχελώος TV. Συζητήσαμε ζωντανά στην τηλεόραση, ενημερώσαμε για τα θέματα του Σιδηροδρόμου στην περιοχή και για τα τεκταινόμενα σε όλη την Ελλάδα, δεχτήκαμε παρεμβάσεις και ένθερμα μηνύματα από πολλές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου και Ηπείρου.

Τον Σεπτέμβριο πραγματοποιήθηκε παρέμβαση με επιστολή στην περιφέρεια και με δελτία τύπου σχετικά με την συνάντηση των Προέδρων ΕΡΓΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τον Περιφερειάρχη Δ. Ελλάδας. Θέμα της σύσκεψης ήταν «το σύνολο των ζητημάτων που αφορούν στα έργα σιδηροδρόμου στο δίκτυο Πελοποννήσου».

Το Σάββατο 29 Οκτωβρίου 2011 ο Όμιλος σε συνεργασία με την ΕΜΣΑ διοργάνωσε με μεγάλη επιτυχία εκδήλωση στο σταθμό του Αγγελόκαστρου της σιδ. γραμμής Αργινίου – Κρουονερίου. Συγκεντρωθήκαμε με φίλους, μέλη και



Φωτογραφία Ν. Καραγεώργος

εθελοντές από το πρωί στο σταθμό, όπου αρχικά καθαρίσαμε τη γραμμολογία του και την κύρια γραμμή με κατεύθυνση τον επόμενο σταθμό της Σταμνάς. Στη συνέχεια εντροχιάσαμε το μηχανοκίνητο βαγονέτο της ΕΜΣΑ «Λεοντάριον» και δυο ποδηλατοδρεζίνες που παραχώρησε για την εκδήλωση ο κ. Δημήτρης Ρίζος. Για πρώτη φορά από την ανακατασκευή της γραμμής από το 2004 ήρθε η ώρα τρόπον τινά να λειτουργήσει. Με μια καταρχάς συμβολική ενέργεια αρχίσαμε να κινούμαστε επάνω στη γραμμή με τα πρωτότυπα αυτά σιδηροδρομικά οχήματα. Απολαύσαμε πάμπολλες διαδρομές σε μια εκπληκτικής ομορφιάς «ανεξερεύνητο» τοπίο με έντονες εναλλαγές παράλληλα στον ποταμό Αχελώο. Την εκδήλωση με την παρουσία του τίμησε και ο αντιδήμαρχος Αργινίου κ. Στάθης Τσοούκαλος, εκπροσωπώντας τον Δήμο. Μια πρόταση του ομίλου, πέρα από το πάγιο αίτημα λειτουργίας του προαστιακού, είναι η τουριστική χρήση της γραμμής εκτός των πιθανών τουριστικών συρμών και από ποδηλατοδρεζίνες, όπως αυτές που θέσαμε σε λειτουργία στην εκδήλωση. Ακόμα και δήμος θα μπορούσε να δημιουργήσει μια επιχείρηση και να εκμεταλλευτεί τη γραμμή τουριστικά με αυτό τον τρόπο.

Τον Δεκέμβριο ο όμιλος συμμετείχε στις δημόσιες διαβουλεύσεις της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας και του Δήμου Αργινίου σχετικά με τα επιχειρησιακά τους προγράμματα 2012-2014. Κατέθεσε προτάσεις σχετικά με την εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών υποδομών σε συγκοινωνιακό και τουριστικό επίπεδο και επεκτάθηκε σε προτάσεις για πολιτιστικές δράσεις σχετικά με τον σιδηρόδρομο.



Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων (ΕΜΟΣ)



ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΣΦΣ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΑ ΜΟΥΣΕΙΑΚΑ ΤΡΑΙΝΑ
Όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος έγινε με μεγάλη προσέλευση η ετήσια εκδήλωση του ΣΦΣ. Η γιορτή ήταν αφιερωμένη στις Μουσειακές και Τουριστικές γραμμές (ΜΤΓ), θέμα, στο οποίο αναφέρθηκαν διεξοδικά οι ομιλητές. Μεταξύ αυτών ήταν και ο Δημ. Καρατόλος, Διαχειριστής της ΕΜΟΣ, ο οποίος ανέπτυξε το θέμα των ΜΤΓ στο εξωτερικό, αλλά και τις δυνατότητες ανάπτυξής τους και στη χώρα μας. Έκπληξη προκάλεσε η παρουσίαση του τροχαίου υλικού του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, που έγινε από τον Σπύρο Παπανδρεάδη. Λίγοι γνωρίζουν το ποικίλο λειτουργικό τροχαίο υλικό το οποίο είναι περισσότερο από είκοσι μονάδες, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα διασωθέντα εμπορικά οχήματα που έχουν αποτεθεί στους ΣΣ Αερινού και Δασόλοφου.

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ & ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟ ΤΟΥ ΟΣΕ ΚΟ Π. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟ

Σε συνάντηση που είχαμε με τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ κο Παν. Θεοφανόπουλο, στο γραφείο του στις αρχές Σεπτεμβρίου, τον ενημερώσαμε για την πορεία των εργασιών μας, για τους προσεχείς και μελλοντικούς στόχους μας, αλλά και για την συνεργασία μας. Έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για την πορεία μας, αλλά και για το έργο μας γύρω από τα μουσειακά θέματα. Μας είπε ότι λόγω των πιθανών επικείμενων διαρθρωτικών αλλαγών στον ΟΣΕ, θα πρέπει να ξανασυναντηθούμε τον Δεκέμβριο για να δούμε πως θα υλοποιήσουμε την συνεργασία μας στον τομέα των μουσειακών σιδηροδρόμων, αλλά και πως θα μπορέσουμε να πάρουμε μία ατμάμαξα (No42) για να ξεκινήσουμε το θέμα της επισκευής της.

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΜΕ ΚΑ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ (Πρώην Δ/ντρια Επιβατών ΤΡΑΙΝΟΣΕ και νυν Σύμβουλος Διοικήσεως) Σε συνάντηση που είχαμε με την Κα Μαρκοπούλου, την ενημερώσαμε για τις δυνατότητες ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τουρισμού στη χώρα μας. Επίσης της τονίσαμε ότι είναι απαραίτητο να

εφαρμοστεί νέος ευέλικτος κανονισμός λειτουργίας για τα Μουσειακά & Τουριστικά Δίκτυα, πράγμα το οποίο θεώρησε ότι είναι σωστό και ήδη μας ζήτησε να βοηθήσουμε να γίνει αυτό. Έτσι απευθυνθήκαμε στην FEDECRAIL από την οποία ζητήσαμε να μας βοηθήσει στο θέμα αυτό.

ΕΝΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΣΤΟ ΜΣΘ

Μία από τις δυσκολότερες εργασίες που αντιμετωπίζει η ΕΜΟΣ είναι η διατήρηση της γραμμής του Θεσσαλικού σε κατάσταση λειτουργίας. Η διατήρηση του περιτυπώματος είναι εξίσου δύσκολη με την αλλαγή των φθαμένων στρωτήρων, διότι τα πλησίον της γραμμής δέντρα και θάμνοι μεγαλώνουν με πολύ ταχύ ρυθμό, σε σημείο που να μην προλαβαίνουμε μερικές φορές τον πλήρη καθαρισμό τους με τα εργαλεία που διαθέταμε μέχρι σήμερα. Έτσι λοιπόν, ζητήσαμε με επιστολή μας, να έρθει από το δίκτυο της Πελοποννήσου, στο Θεσσαλικό ένα UNIMOG με καταστροφή, ειδικό για τον γρήγορο και καλύτερο καθαρισμό του περιτυπώματος, που σε πολλά σημεία είναι αδιαπέραστο από την πολύ πυκνή βλάστηση. Αφού έγιναν οι κατάλληλες υπηρεσιακές ενέργειες, η διοίκηση της γραμμής έδωσε το ΟΚ για τη μετακίνηση ενός οχήματος. Ας σημειωθεί ότι η μετακίνηση έγινε με την εθελοντική προσφορά τεχνιτών από το μηχανοστάσιο Βόλου, που είναι φίλοι μας και μας συνδράμουν συχνά χωρίς αμοιβή από τον ΟΣΕ, σε πολλές ειδικές εργασίες. Ευχαριστούμε δημόσια όλους όσους συνέβαλλαν στην ενέργεια αυτή και ιδιαίτερα τον Αρχιμηχανικό ΔΙΠΑΡ/ΥΓΠ του ΟΣΕ κο Δημ. Τζιβάρα.

ΔΕΥΤΕΡΗ NIPPON SHARYO ΣΤΟΝ ΜΣΘ

Πέρασαν κιάλας δέκα χρόνια από τότε που αποκτήσαμε την δηζελάμαξα Nippon Sharyo, από την ΔΕΗ. Στις 30-6-2001, εντροχιάστηκε στις ράγιες του Θεσσαλικού στο Βόλο και έκτοτε προσφέρει τις πολύτιμες υπηρεσίες της. Το έργο της είναι πολύ σημαντικό τόσο στον τομέα της μετακίνησης του συρμού έργων, όσο και στον τομέα της μετακίνησης του τροχαίου υλικού. Με την έλξη του συρμού έργων έχουμε καταφέρει να κρατάμε ζωντανό ένα μεγάλο

τμήμα της γραμμής και ευελπιστούμε ότι σύντομα θα είμαστε σε θέση να κυκλοφορήσουμε σε όλο το τμήμα του Θεσσαλικού από το Βόλο που σήμερα δεν μπορούμε λόγω περιτυπώματος. Με την έλξη των οχημάτων καταφέραμε να διαφυλάξουμε αρκετά από τα οχήματα του πρώην Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, πράγμα το οποίο είναι η απόδειξη για την ύπαρξη του ιστορικού δικτύου του Θεσσαλικού. Έτσι λοιπόν η μηχανή αυτή ήταν, είναι και θα είναι το πολυτιμότερο αντικείμενο για την διάσωση και ανάδειξη του Θεσσαλικού δικτύου και της ιστορίας του. Ας σημειωθεί ότι στα δέκα αυτά χρόνια λειτουργήσε άψογα χωρίς ποτέ να παρουσιάσει οποιαδήποτε βλάβη. Λόγω της σπουδαιότητάς της, αλλά και της ανάπτυξής μας, θεωρήσαμε αναγκαία την ύπαρξη και μίας ακόμη όμοιας δηζελάμαξας στο Θεσσαλικό δίκτυο, για την ύπαρξή της σαν υποστήριξη στο έργο της πρώτης αλλά και σαν ασφάλεια για την πιθανή περίπτωση προβλήματος της πρώτης ώστε να μην υπάρξει ποτέ διακοπή στο έργο μας. Η αίτηση που υποβάλλαμε στην αρμόδια υπηρεσία της ΔΕΗ, για την προμήθεια μιας ακόμη μηχανής (την No 4), εγκρίθηκε και περιμένουμε την ολοκλήρωση των διαδικασιών για να την παραλάβουμε και να την μεταφέρουμε στο Θεσσαλικό δίκτυο.

ΒΑΦΗ ΟΡΟΦΗΣ ΤΗΣ Α/Α LINKE HOFMANN

Στα πλαίσια των εργασιών για τη συντήρηση της αυτοκινητάμαξας Linke - Hofmann, πραγματοποιήσαμε ένα επείγον έργο που αφορούσε στην βαφή της οροφής της. Επειδή αυτή η α/α δεν στεγάζεται σε κάποιο υπόστεγο, είναι εκτεθειμένη στα καιρικά φαινόμενα και η συντήρηση της οροφής είναι αρκετά σημαντική εργασία, καθόσον διασφαλίζει την βιωσιμότητα της.

ΟΜΑΔΑ ΤΟΥ AMNIZIA ΣΕ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΜΣΘ

Όταν πριν από λίγο καιρό, μέλη του ΣΦΣ και του Amnizia, επισκέφθηκαν τον Θεσσαλικό και προχώρησαν πέραν του ΣΣ Αερινού, διαπίστωσαν το πρόβλημα του περιτυπώματος και αποφάσισαν να οργανώσουν ομάδα που θα αναλάβει τον καθαρισμό κάποιων σημείων της γραμμής.

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Αναδιοργάνωση ΟΣΕ/ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Τον Οκτώβριο 2010 ψηφίστηκε τελικά από τη Βουλή ο Ν. 3891/2010 με τίτλο “Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα”, ο οποίος επέφερε σημαντικές αλλαγές. Ανάμεσα σε αυτές περιλαμβάνεται πλαφόν 50 εκ.€ για επιδότηση δρομολογίων ανά έτος, μείωση κατά 751 υπαλλήλους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πρόβλεψη για νέες συλλογικές συμβάσεις, κτλ.

Από τις 29 Νοεμβρίου, έπαψε να υπάρχει ο ΕΔΙΣΥ (ενσωματώθηκε πλήρως στον ΟΣΕ). Δεν είναι σαφές αν αυτό αποτελεί κίνηση συμβατή με τις επιταγές της ΕΕ για τον διαχωρισμό υποδομής από εκμετάλλευση. Επίσης, στις 4 Δεκεμβρίου 2010 καταργήθηκαν επίσημα οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και η διοίκηση κάλεσε τα σωματεία για επαναδιαπραγμάτευση νέας ΣΣΕ. Παρά τις απεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού, οι οποίοι έφτασαν μέχρι και την αποκήρυξη του κυβερνώντος κόμματος, τελικά υπεγράφη νέα ΣΣΕ στις 22 Μαρτίου στη ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στο μεταξύ ‘διέρρευσε’ αναλυτική λίστα μετατάξεων του προσωπικού (2700 άτομα), και αξιοπεριεργό είναι ότι περιλάμβανε προσωπικό του ΟΣΕ με έδρα σε νησιά(!)

Η αναδιοργάνωση υπήρξε, σε γενικές γραμμές, χαοτική. Ως παράδειγμα, στις 3 Μαρτίου, το Reuters ανέφερε ότι ο ΟΣΕ δεν πλήρωσε έγκαιρα το κουπόνι αξίας 3.2 εκ.€ ενός ομολόγου αξίας 10 δις. γιεν με επιτόκιο 7.35% σε Ιαπωνική τράπεζα, και έγινε εσπευσμένη πληρωμή εκ των υστέρων. Αναφέρθηκε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει πρόβλημα ακόμα και στον ανεφοδιασμό σε καύσιμα, κι έχουν καταγραφεί περιπτώσεις με συρμούς που μένανε από καύσιμο επάνω στη γραμμή.

Στο μεταξύ, από το 2007 που ιδρύθηκε, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει συσσωρεύσει πάνω από 1 δις € έλλειμμα. Οι προσπάθειες για εξοικονόμηση κόστους είναι συνεχείς, και περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

- Από τον Μάιο 2010 λειτουργία του 1110 με προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (1.5 εκ. € εξοικονόμηση το χρόνο)
- Από τον Ιούνιο του ίδιου έτους, η έδρα μεταφέρθηκε από τη Κρατίνου στη Καρόλου (κέρδος 800.000 € / χρόνο)
- Συνεχείς αλλαγές και αναθεωρήσεις στο δίκτυο, με αυξήσεις εισιτηρίων και κατάργηση δρομολογίων παρά τις αντιδράσεις των επιβατών
- Συνεχής μείωση προσωπικού

Θεωρητικά, με όλες αυτές τις παρεμβάσεις, το λειτουργικό έλλειμμα θα μειωθεί κατά 75%. Σύμφωνα όμως με τις οδηγίες της ΕΕ και τον νόμο 3891/2010, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να είναι αυτοσυντηρούμενη μέσα στο 2011. Σε ανακοίνωση του γ.γ. του Υπουργείου, δηλώθηκε τον Αύγουστο ότι ο ΟΣΕ για πρώτη φορά είχε

λειτουργικό πλεόνασμα 3 εκ. € το πρώτο εξάμηνο του 2011, και ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μείωσε το μηνιαίο έλλειμμα στο 1.7 εκ. € τον Ιούλιο, συγκρινόμενη με 20 τον Ιανουάριο.

Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, ανακοινώθηκαν στις 23 Δεκεμβρίου 2010 περικοπές δρομολογίων, όπως τα τρέινα στο μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου (πλην Προαστιακού Πάτρας και οδοντωτού Καλαβρύτων), όλα τα διεθνή επιβατικά δρομολόγια, όλα τα τρέινα πέραν Φλώρινας κτλ.

Αναλυτικότερα, από τις 30 Ιανουαρίου έχουμε διακοπή δρομολογίων στους παρακάτω άξονες

Αθήνα-Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη-Φλώρινα, Λάρισα-Καλαμπάκα, Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα, Καλαμάτα-Μεσσήνη-ΤΕΙ, Κόρινθος-Τρίπολη-Ναύπλιο, Θεσσαλονίκη-Σκόπια-Βελιγράδι, Θεσσαλονίκη-Σκόπια Βουκουρέστι, Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη

Αλλαγές στους υπόλοιπους άξονες (περιλαμβάνονται και οι αλλαγές στις 22 Ιουνίου)

- Όλα τα ημερήσια αρτηριακά τρέινα γίνονται IC (με το ανάλογο τίμημα) και μειώνονται οι στάσεις
- Οι χρόνοι για το Αθήνα-Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν στις 5.5 ώρες (με στάση στο Δομοκό για αλλαγή με ηλεκτράμαξα), αλλά η αξιοπιστία στους χρόνους παραμένει ακόμα κακή
- Από τα τέλη Ιουνίου, υπάρχουν 7 ζεύγη ημερησίως στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με διάκενο 1.5 ωρών στη καλύτερη περίπτωση
- Μεγάλα κενά στα δρομολόγια (π.χ. κανένα τρέινο Θεσ/κη-Αθήνα από τις 18:04 έως τις 23:00)
- Στις 25 Φεβρουαρίου καταργήθηκαν τα δημοφιλή 504/505 νυχτερινά τρέινα με κρεβάτια
- Τα 604/603 απέκτησαν ένα βαγόνι με κρεβάτια, αλλά από τις 22 Ιουνίου αντικαταστάθηκαν από τα 500/501 (τερματίζουν Θεσσαλονίκη), χωρίς κρεβάτια πλέον
- Όλα τα τρέινα στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη σταματούν πλέον στο ΣΚΑ, παρέχοντας τη δυνατότητα ανταπόκρισης με τον άξονα Κιάτο-Αεροδρόμιο
- Δύο ζεύγη την ημέρα στον άξονα Θεσσαλονίκη-Δίκαια (604, 605, 613, 614), παρά την ακριβή ανακαίνιση γραμμής που κράτησε μια πενταετία
- Η γραμμή Αθήνα-Χαλκίδα έχει μια σχετική τακτικότητα
- Η Δ. Θεσσαλία έχει το πρώτο δρομολόγιο για Αθήνα στις 17:36, κάτι εντελώς άχρηστο για τους επιβάτες, ενώ για μια περίοδο επανήλθε το ζεύγος 47/48
- Η γραμμή Λιανοκλάδι-Στυλίδι απέκτησε τακτικό τρέινο που πηγαينόερχεται ανταποκρινόμενο με τα αρτηριακά τρέινα
- Η γραμμή Λάρισα-Βόλος εξυπηρετείται πλέον με 9 ζεύγη ημερησίως
- Για πρώτη φορά δεν γίνεται καμία αναφορά σε μετρικό δίκτυο

Το τελικό αποτέλεσμα είναι ότι, παρά τις τεράστιες δαπάνες σε (μερικό) διπλασιασμό της γραμμής και ηλεκτροκίνηση, η κατάσταση επανήλθε στη δεκαετία του 1990. Και οι τιμές των εισιτηρίων έχουν ανεβεί πάρα πολύ, ακυρώνοντας το παραδοσιακό πλεονέκτημα της χαμηλής τιμής του σιδηροδρόμου.

Στις 13 Φεβρουαρίου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ άρχισε τη λειτουργία του ‘ski train’ τα Σαββατοκύριακα από Θεσσαλονίκη προς Άρνησσα, χρησιμοποιώντας κυρίως βαγόνια-εστιατόρια. Οι κάτοικοι της Άρνησσας και της Φλώρινας θεώρησαν αυτή τη κίνηση εμπαιγμό, καθώς είχε μόλις κοπεί η τακτική συγκοινωνία, και αντέδρασαν μπλοκάροντας τη γραμμή και κατεβαίνοντας για διαδήλωση στη Θεσσαλονίκη.



Διαμαρτυρίες κατοίκων Φλώρινας στη Θεσσαλονίκη στις 20 Μαρτίου

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Κλέβοντας γέφυρες, ράγες και.. ολόκληρα τραίνα!



Δείγμα από τις κλεμμένες Mitsubishi, τραβηγμένες ένα χρόνο πριν (Φωτογραφία Β. Χωριάτης)

Η κατάσταση με τις κλοπές μετάλλων (κυρίως χαλκού) είναι πλέον εκτός ελέγχου. Περισσότερα από 136χλμ. αγωγού επαφής είχαν κλαπεί μέχρι τον Οκτώβριο 2010 η δε λεηλασία συνεχίζεται αδιάλειπτα. Όλο σχεδόν το τμήμα της γραμμής Δεκέλεια - Τιθορέα υφίσταται συνεχείς κλοπές, παρά τις προσπάθειες της αστυνομίας να ελέγξει την κατάσταση. Το βράδυ της 29ης Νοεμβρίου, δύο Πακιστανοί συνελήφθησαν επάνω σε κολώνες ηλεκτροκίνησης ενώ έκοβαν καλώδια κοντά στις σήραγγες του Αγ.Στεφάνου. Το κωμικό της υπόθεσης είναι ότι είχαν κρυμμένα τα κλοπιμαία μέσα στην κλειστή στη κυκλοφορία σήραγγα της γραμμής ανόδου. Το όχι και τόσο αστείο ήταν ότι είχαν κόψει 4 χλμ. καλώδιο, με εκτιμώμενη ζημιά τα 280.000 €. Πιο σοβαρό ήταν το περιστατικό με τιμεντόλιθους στη γραμμή κοντά στην Αλιάρτο, τους οποίους χτύπησε το IC40 στις 5 Δεκεμβρίου, με αποτέλεσμα 50 λεπτά καθυστέρησης.

Σε ένα άλλο περιστατικό στο Δροσερό Καρδίτσας, μια ολόκληρη γέφυρα των «Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων» (κατασκευής 1890) λεηλατήθηκε για το σίδηρο της παρά το γεγονός ότι βρισκόταν δίπλα στη νέα γραμμή κανονικού εύρους και θεωρητικά η επιχείρηση θα ήταν ορατή από τα τραίνα που διέρχονταν δίπλα.

Στις 8 και 9 Μαΐου, δύο Βούλγαροι ηλικίας 37 και 35 ετών έκοψαν καλώδιο επαφής στη περιοχή της Σίνδου, δημιουργώντας χάος στα δρομολόγια. Στις 10 και 12 Μαΐου, βρέθηκαν δύο φορτηγά εγκαταλειμμένα στη γραμμή Αθήνα-Κιάτο με κλεμμένα καλώδια, και στη δεύτερη περίπτωση μια A/A Desiro συγκρούστηκε με το φορτηγό, το οποίο ήταν παρκαρισμένο σε σήραγγα στη Κακιά Σκάλα. Και στις 15 Μαΐου, σε έρευνα σε οικισμό αθιγγάνων στο Ζευγολατιό Κορινθίας βρέθηκε ένα φορτηγό με ένα τόνο χάλκινων καλωδίων, αξίας, σύμφωνα με τον ΟΣΕ, 200.000 €.

«Αθλιόι» και αθλιότητες στον Πειραιά

Ο (κλειστός πλέον) Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου στον Πειραιά, ένα στολίδι της σιδηροδρομικής μας αρχιτεκτονικής, έχει «καταληφθεί» εδώ και καιρό από διάφορους άστεγους, περιθωριακούς κλπ. χωρίς να ιδρώνει το αυτί κανενός. Μας είναι αδιάφορο αν η ευθύνη επέμβασης ανήκει στον ΟΣΕ, στην αστυνομία ή στον Δήμο Πειραιά, αλλά η κατάσταση αυτή είναι εντελώς απαράδεκτη και

Το βραβείο ασυδοσίας όμως απονέμεται στο δίκτυο της (τέως) ΣΠΑΠ, χάρη στην παρατηρητικότητα ενός 14 χρονου μέλους του ΣΦΣ και του Απνιζία forum στα μέσα του Αυγούστου 2011. Ο φίλος μας λοιπόν, είχε υπόψη του ότι πριν ένα χρόνο νητζελάμαξες Mitsubishi και βαγόνια μεταφέρθηκαν από τη Πάτρα στο Καρδιακαύτι (ανάμεσα σε Καβάσιλα και Βαρθολομιά) και πήγε να κάνει καταγραφή. Μπορείτε να φανταστείτε την έκπληξή του όταν διαπιστώθηκε ότι οι μηχανές (και δέκα βαγόνια) απλά είχαν εξαφανιστεί(!), μαζί με ράγες κτλ. Οι κλαπίτσες ντήζελ-υδραυλικές Mitsubishi 48 BB H1 (κατασκευής 1967) είναι οι 9401, 9404, 9405, 9406, 9410, 9420. Οι μηχανές προορίζονταν για εκποίηση από τις 11 Ιουνίου 2007, αλλά οι κλέφτες ήταν ταχύτεροι. Από τις εναπομείνουσες 14 της σειράς αυτής, οι τρεις έχουν ήδη εκποιηθεί και τέσσερις είναι σε λειτουργική κατάσταση. Το συνολικό βάρος του τροχαίου υλικού και των σιδηροτροχιών που κλάπηκε ξεπερνά τους 500 τόνους είναι δε αξιοπερίεργο ότι η όλη επιχείρηση πρέπει να έγινε υπό το φως της ημέρας, με χρήση φλόγας οξυγόνου και βαρέος εξοπλισμού, χωρίς κανείς να ειδοποιήσει την αστυνομία.

Στο μεταξύ, η λεηλασία του μετρικού δικτύου συνεχίζεται. Την 1η Σεπτεμβρίου 2011, μια δραιζίνα συγκρούστηκε με ΙΧ νοτίως του Πύργου, με τα συστήματα ΑΣΙΔ να έχουν κλαπεί τη παραμονή (και την ίδια μέρα οι εγκαταστάσεις άλλου ΑΣΙΔ στη Κορινθία, αξίας 100.000 €, έκαναν φτερά). Το πρωί της 14ης Σεπτεμβρίου, συνελήφθησαν δύο αθιγγανοί έχοντας κλέψει 18 μπαταρίες από ισόπεδες διαβάσεις στην Ηλεία. Στις 29 Σεπτεμβρίου, δύο ανήλικοι (17 και 14 ετών) επίσης αθιγγανοί συνελήφθησαν έχοντας στοιβάξει σε αυτοκίνητο μισό τόνο κομμένες (με φιάλη οξυγόνου) ράγες στο τμήμα Καβάσιλα-Κυλλήνη.

πρέπει να βρεθεί λύση το συντομότερο δυνατόν. Αν η ΓΑΙΑΟΣΕ αδιαφορεί ή αδυνατεί να προστατεύσει την περιουσία της (που πάντως είναι και περιουσία όλων μας),ας παραχωρήσει το εξαιρετικό αυτό κτίριο σε όσους (νομικά πρόσωπα ή και ιδιώτες) έχουν το μεράκι και μπορούν να το διαφυλάξουν και να το αναδείξουν κατάλληλα.

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Οριστική(;) αυλαία στο μετρικό δίκτυο



Τη νύχτα της 9ης Δεκεμβρίου 2010, η A/A 4501 τύπου GTW2/6 εκτροχιάστηκε καθώς επέστρεφε από το Ναύπλιο στη Τρίπολη με το τελευταίο δρομολόγιο. Το δυστύχημα συνέβη ένα χιλιόμετρο πριν τον Αχλαδόκαμπο, με το τρένο να κινείται με 60 χλμ/ώρα σε ανηφορική καμπύλη. Ένας επιβάτης που ετοιμαζόταν να κατεβεί σκοτώθηκε, ενώ οι υπόλοιποι τραυματίστηκαν. Το δυστύχημα είναι το πρώτο εδώ και αρκετά χρόνια που είχε θύμα επιβάτη, ενώ δεν είναι γνωστό αν δημοσιοποιήθηκε κάποιο πόρισμα για τα αίτια του (η απουσία αυτόνομης υπηρεσίας διερεύνησης ατυχημάτων, παρά την νομική απαίτηση ύπαρξής της, έγινε αισθητή). Η πρόσφατα ανακαινισμένη γραμμή Κορίνθου-Τριπόλεως έκλεισε στη κυκλοφορία και έκτοτε παραμένει κλειστή.

Στο μεταξύ, εμφανίστηκαν στον τύπο έντονα επικριτικά δημοσιεύματα για κακοδιαχείριση και σπατάλη εκ μέρους των ΟΣΕ / ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Για παράδειγμα, σε μια επίσκεψη στο μηχανοστάσιο Καλαμάτας διαπιστώθηκε ότι η κατάσταση ήταν τραγική, με το περισσότερο προσωπικό να έχει μεταταγεί, ενώ η όλη επένδυση που είχε υλοποιηθεί τα προηγούμενα έξι χρόνια για να γίνει εκεί το κέντρο συντήρησης του μετρικού δικτύου (υποδαπέδιοι τόρνοι, αυτόματα πλυντήρια, μηχανήματα βαριάς συντήρησης, κτλ.) έχει πλέον αχρηστευτεί.

Ενδεικτικά:

- καμιά A/A MAN-4 IC (σειρά 6501) δεν λειτουργούσε λόγω βλαβών, έλλειψης αναταλλακτικών και έλλειψης τεχνιτών.
- από 10 MAN-1 (σειρά 6521), μόνο 5 λειτουργούσαν (μία είχε μόνο ένα κινητήρα σε λειτουργία)
- από τις 12 νεώτερες GTW2/6 (σειρά 4501), αξίας 35+ εκ. € όταν αγοράστηκαν το 2004, επτά είναι εκτός λειτουργίας (από τις οποίες οι τρεις έχουν πάθει σοβαρή ζημιά σε ατυχήματα), οι υπόλοιπες καλύπτουν τον προασιακό της Πάτρας (μέχρι να ακινητοποιηθούν και αυτές από έλλειψη συντήρησης)
- μόνο 2 από τις 4 ALCo (σειρά A-9101) παρούσες ήταν σε λειτουργία (η πλήρως ανακατασκευασμένη A-9101 αραχνιάζει στη Πάτρα, και όλο το project έχει 'παγώσει').

Αν συνοψολογιστούν τα 70+ εκ. € (τα περισσότερα από πόρους της ΕΕ) που

ξοδεύτηκαν στην ανακατασκευή της γραμμής Κόρινθος-Καλαμάτα (μέχρι και οι ισόπεδες διαβάσεις ανακατασκευάστηκαν), η εικόνα μιας άσκοπης σπατάλης ήταν εμφανής. Το τμήμα Τρίπολη-Ζευγολατιό ποτέ δεν λειτούργησε μετά την ανακατασκευή, και όσα τμήματα λειτούργησαν αυτό έγινε με τον πλέον αναποτελεσματικό τρόπο (αραιά δρομολόγια, σε ώρες που δεν εξυπηρετούσαν τους επιβάτες κτλ.)

Η αντίδραση του ΟΣΕ σε αυτά τα δημοσιεύματα ήταν, πάντως, έντονη: όλο το τροχαίο υλικό μεταφέρθηκε από το μετρικό δίκτυο (από τις 11 Μαρτίου και μετά), σε τοποθεσίες στη Τρίπολη και την Αθήνα (οι τελευταίες χρειάστηκε να γίνουν οδικά, λόγω της αποκοπής της γραμμής νοτιώς των Αγ.Αναργύρων). Σε μια συστηματική εκστρατεία (που ξεπερνάει σε οργάνωση τη λειτουργία της γραμμής όλα αυτά τα χρόνια...), αφαιρέθηκε εξοπλισμός από το ΜΚ, μηχανισμοί από τα νέα ΑΣΙΔ, κτλ. Φυσικά, ακόμα και η εσπευσμένη αφαίρεση του τροχαίου υλικού δεν ήταν χωρίς προβλήματα: λόγω έλλειψους συντήρησης – μηχανές και A/A υπέφεραν από υπερθέρμανση, απώλεια λιπαντικών, ζημιά σε κινητήρες κτλ. Φημολογείται ότι αρκετό από το τροχαίο υλικό προβλέπεται να πουληθεί ως παλιοσίδηρα, τερματίζοντας άδοξα τη καριέρα του.



Γερμανική πρόταση για την επαναλειτουργία του μετρικού δικτύου Πελοποννήσου



Στις 5 Σεπτεμβρίου, ανακοινώθηκε ότι δύο Γερμανοί με επαγγελματική εμπειρία σε σιδηρόδρομους (πρόκειται για τους Κριστόφ Φελντχάους και Εκχαρτ Σάουτερ που η εταιρεία τους λειτουργεί στη γραμμή Riesa-Nossen στη Γερμανία) παρουσίασαν πρόταση τους στο Δήμο Καλαμάτας για την επαναλειτουργία του μετρικού δικτύου. Τα κύρια σημεία της πρότασής τους είναι :

- ζητούν χρησιδάνειο του δικτύου διάρκειας 3 ετών (η κυριότητα παραμένει στον ΟΣΕ)
- η αναμενόμενη επιδότηση εκτιμάται στα 7 εκ. €, από εκτίμησή τους οι ΟΣΕ

και ΤΡΑΙΝΟΣΕ χρειάζονται πάνω από 25 εκ. € για ισοδύναμο αποτέλεσμα

- στη πρόταση περιλαμβάνεται το κόστος της συντήρησης γραμμής και εγκαταστάσεων, με προτεραιότητα τις γραμμές που έχουν παραμείνει σε αχρηστία (Ζευγολαπιό-Κυπαρισία). Προφανώς, η πρόσφατα ανακαινισθείσα γραμμή της Τρίπολης θα έχει τις λιγότερες απαιτήσεις συντήρησης
 - προβλέπεται να χρησιμοποιήσουν το ήδη υπάρχον μετρικό τροχαίο υλικό που αποσύρθηκε από την εκμετάλλευση
 - αναμένεται να χρησιμοποιήσουν 170+ άτομα προσωπικό στη πλήρη λειτουργία της επιχείρησης, με προσθήκη περισσότερων δρομολογίων (και εμπορικών)
 - εάν πετύχουν τουλάχιστον το επίπεδο δρομολογίων που προσέφερε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πριν εγκαταλείψει το δίκτυο, θα έχουν δυνατότητα ανανέωσης του χρησιδανείου για άλλα 12 έτη
- Το πλάνο έτυχε πολύ θετικής δημοσιότητας σε τοπικά μέσα, και ο δήμαρχος της Καλαμάτας εμφανίστηκε ως θερμός υποστηρικτής της πρότασης.

Επάνδρωση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων

Από τη 1η Μαρτίου, η ΡΑΣ επανδρώθηκε για πρώτη φορά, με πρόεδρο τον Βασίλη Τσιαμαντή (πρώην πρόεδρο ΟΣΕ) με άτομα προερχόμενα κατά κύριο λόγο από τον ΟΣΕ και πρόεδρο τον Βασίλη Τσιαμαντή (πρώην πρόεδρο ΟΣΕ). Στην ομιλία του στη Βουλή, ο κ. Τσιαμαντής δήλωσε ότι «...ο ΟΣΕ έχει μεγάλες δυνατότητες...», υπογράμμισε ότι ένας από τους στόχους του είναι

να κάνει τη τοπική σιδηροδρομική αγορά ελκυστική για ξένους επενδυτές, ενώ χαρακτήρισε «μεγάλη πρόκληση» τη αξιοποίηση των εκτάσεων ιδιοκτησίας του ΟΣΕ. Δήλωσε τέλος ότι θα προωθήσει τη χρήση του σιδηροδρόμου από τους επιβάτες, και ότι η διακοπή δρομολογίων δεν συνεπάγεται κατάργηση του δικτύου.

Εκδήλωση για τα θύματα του σαμποτάζ στο Κούρνοβο

Στις 2 Ιουνίου 1943, ομάδα αντάρτων του ΕΛΑΣ με επικεφαλής τον Σπύρο Μπέκιο («Λάμπρος») ανατίναξε την σήραγγα στο Κούρνοβο, την ώρα που περνούσε από αυτήν αμαξοστοιχία με κατεύθυνση την Λάρισα. Η ανατίναξη είχε σαν αποτέλεσμα την πρόκληση πυρκαϊάς που κατέστρεψε πλήρως την αμαξοστοιχία (πλην της ατμάμαξας), αλλά δυστυχώς προκάλεσε και τον τραγικό θάνατο 48 Ελλήνων πατριωτών, που μεταφέρονταν από τις φυλακές Αβέρωφ, σε άλλες φυλακές. Για μια σειρά από λόγους που δεν μπορούν να αναλυθούν εδώ, η μεγάλη αυτή απώλεια έμεινε για πολλά χρόνια στην αφάνεια και την λήθη, όχι όμως από τους συγγενείς των θυμάτων που αποφάσισαν να σπάσουν αυτήν την σιωπή.

Έτσι, στις 5 Ιουνίου 2011, πραγματοποιήθηκε στον Αγ. Στέφανο (πρώην Νεζερός), ειδική επετειακή επιμνημόσυνη δέηση και τρισάγιο στον τόπο της θυσίας των 48 πατριωτών, σε ένα απέρριπτο μνημείο που στήθηκε στην βόρεια έξοδο της σήραγγας του Κούρνοβου. Στην σεμνή αυτή, αλλά συγκινητική εκδήλωση, παρέστησαν οι συγγενείς αρκετών από τους νεκρούς (πολλοί από αυτούς κατάγονταν από τον Μπράλο) αρκετοί σιδηροδρομικοί, οι τοπικές αρχές και ο ΣΦΣ. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρωτοβουλία για την τελετή ανήκε στον φίλο μας Νίκο Τσίτσα, ο αδελφός του οποίου ήταν μεταξύ των νεκρών, είναι δε η πρώτη φορά μετά από 68 ολόκληρα χρόνια που τιμήθηκαν, όπως τους



αξίζει, τα αθώα αυτά θύματα. Για την ιστορία, ο Νίκος Τσίτσας είναι αυτός που «ανακάλυψε» τον πλήρη κατάλογο με τα ονοματεπώνυμα των 48 αυτών θυμάτων και τον πρωτοδημοσίευσε στο εξαιρετικό του βιβλίο «Μπράλος: το σιδηροδρομικό πέρασμα» (βλ. «Σ», τεύχος 35, σελ. 70.)

Εποχιακά δρομολόγια

Τον Αύγουστο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ακύρωσε σχεδόν τα μισά δρομολόγια Αθήνας και Χαλκίδας, επικαλούμενη μειωμένη ζήτηση (κάτι περίεργο για μια γραμμή

προαστιακού τύπου). Μερικοί κακόπιστοι πιστεύουν ότι απλά δεν υπήρχε προσωπικό λόγω αδειών, αλλά τότε ποιά «περιττό προσωπικό» μετατάχθηκε;

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Ακύρωση σύμβασης για το τμήμα Πειραιάς-Τρεις Γέφυρες

Στις 28 Φεβρουαρίου, ανακοινώθηκε η ακύρωση της πολύπαθης σύμβασης για το έργο της ανακατασκευής του τμήματος Πειραιάς-Αθήνα-Τρεις Γέφυρες. Η σύμβαση 994/2005 είχε χαρακτηριστεί ως «Ολυμπιακό έργο» (δηλαδή ένα χρόνο μετά την διεξαγωγή των αγώνων) και ήταν ύψους 161.4 εκ. €. Υποτίθεται ότι θα είχε ήδη τελειώσει, αλλά οι περιβαλλοντικές μελέτες ετοιμάστηκαν και κατατέθηκαν 8 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Παραχωρήθηκαν μια ντουζίνα επεκτάσεις του έργου, με πρόσθετο κόστος 36 εκ. €, χάρη και σε νομικές επιπλοκές με κατοίκους που μπλόκαραν το έργο και απαίτησαν την υπογειοποίηση των γραμμών και του σταθμού Αθηνών. Ο εργολάβος υλοποίησε το 70% του έργου και ο ΟΣΕ προβλέπεται να κάνει νέα

προκήρυξη για τη συμπλήρωση του έργου. Έτσι, ο Σ.Σ. Αθηνών (Λαρίσης) θα παραμείνει γιατί για αρκετά χρόνια ακόμη, ενώ φήμες εμπλέκουν και τη περιβόητη Siemens ως έναν ακόμη λόγο καθυστέρησης. Αυτή όμως η ιστορία εμπλέκεται και με το έργο Τρεις Γέφυρες-ΣΚΑ (άλλα 102 εκ. €) και την ηλεκτροκίνηση του Αθήνα-Θεσσαλονίκη, η οποία επρόκειτο να είναι έτοιμο στις 31 Δεκεμβρίου 2000. Πέρα από τις ρήτρες προς τον εργολάβο, ο ΟΣΕ κινδυνεύει να επιστρέψει στην ΕΕ 340+ εκ. €. Σε άλλο μέτωπο, τα έργα στο περιβόητο Καλλιδρόμο σταμάτησαν, λόγω έλλειψης χρημάτων και διαφωνιών με τους εργολάβους για πρόσθετα έργα.

ΓΑΙΑΟΣΕ: προς «αξιοποίηση» ακίνητης περιουσίας

Η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει ήδη ξεκινήσει την εκτίμηση της αξίας των ακινήτων του ομίλου ΟΣΕ. Μια μελέτη του 2005 τοποθετούσε την αξία τους στα 4.6 δις €, υπάρχει δε ισχυρή πίεση για τη ταχύτερη δυνατή «αξιοποίησή» τους. Έχει αναφερθεί εκδήλωση ενδιαφέροντος για ανακαίνιση και εκμετάλλευση, μέσω ΣΔΙΤ, των χώρων των πέντε μεγαλύτερων σταθμών (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πειραιάς, Λάρισα, Βόλος), καθώς και του χώρου στη Λεύκα Πειραιώς. Παράλληλα, δημοσιεύματα στον Τύπο αναφέρονται στο ενδεχόμενο μετατροπής του διαδρόμου της μετρικής γραμμής σε ποδηλατόδρομο, λόγω πιέσεων από

υψηλά πολιτικά κλιμάκια για τη προώθησή μιας τέτοιας ιδέας, αν και εκτιμάται ότι πρόκειται μάλλον για ψηφοθηρική κίνηση σε συμφέροντα που θέλουν να καταπατήσουν τον διάδρομο.

Σε μια πιο θετική κίνηση πάντως, η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει καταθέσει αιτήσεις για τη αδειοδότηση πέντε μεγάλων φωτοβολταϊκών εγκαταστάσεων της τάξης των 32 MW συνολικά σε εκτάσεις ιδιοκτησίας ΟΣΕ. Ήδη έχουν ιδρυθεί τρεις θυγατρικές εταιρείες για αυτό το σκοπό στη Βοιωτία, Καρδίτσα και Λάρισα.

Θριάσιο: άλλη μια αστοχία

Το έργο της παραχώρησης χώρου στο Θριάσιο κατέληξε ξανά σε άγονο αποτέλεσμα στις 19 Ιουλίου παρά τις διαδοχικές παρατάσεις που δόθηκαν στον δεύτερο διαγωνισμό (ο πλειοδότης όμιλος του πρώτου αποσύρθηκε το καλοκαίρι του 2009). Εγιναν προσπάθειες να ικανοποιηθούν οι αιτιάσεις εταιρειών σαν τη COSCO Pacific (η οποία φαίνεται να επιζητεί τη δημιουργία μιας ζώνης ελεύθερου εμπορίου και συναρμολόγησης Κινέζικων προϊόντων ώστε να αποφεύγουν εισαγωγικούς δασμούς). Ακόμα κι έτσι όμως, κανείς δεν διεκδίκησε το έργο ύψους 150+ εκ. €, κάτι που αποδίδεται κατά ένα μέρος στη κακή οικονομική κατάσταση της Ελλάδας.

Το “Πλάνο Β” αναμένεται να είναι μικρότερο σε φιλοδοξίες (1000-1500 στρμ. αντί για 6000 προς αξιοποίηση), και με μικρότερο προϋπολογισμό, έτσι ώστε το έργο να ολοκληρωθεί μέσα στο 2012. Σε αντίθετη περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος επιστροφής στην ΕΕ 90 εκ. € που είχαν δοθεί για τη κατασκευή των τρεχουσών εγκαταστάσεων, οι οποίες παραμένουν ημιτελείς. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ άρχισε ξανά να εκτελεί δρομολόγια στο Θριάσιο στις 24 Ιουλίου, ενώ η ΕΡΓΟΣΕ ανακοίνωσε τον διαγωνισμό για τη κατασκευή της 2ης φάσης του Θριασίου στις 6 Σεπτεμβρίου.

Διαφημιστικό βάψιμο



Για πρώτη φορά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εφάρμοσε βινύλια σε μια A/A Desiro (460 020), η οποία διαφημίζει τις νέες τιμές εισιτηρίων στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη (από 9€), με το σλόγκαν “συγχρονισμένες υπηρεσίες”. Ανάλογη παρέμβαση έγινε και σε δεύτερο Desiro στη γραμμή Αεροδρόμιο-Κιάτο.

Φωτογραφία Π. Νακούδης

ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης: προς νέα αναθεώρηση;

Την άνοιξη του 2011, κατατέθηκε μια ακόμη πρόταση για το Μετρό, που αφορά στην επέκταση προς Καλαμαριά παράλληλα με την γραμμή υπό κατασκευή. Αυτό θα επέτρεπε τη λειτουργία με ένα αμαξοστάσιο αντί για δύο που προέβλεπε ο αρχικός σχεδιασμός (ένα για την αρχική γραμμή κι ένα για την επέκταση στη Καλαμαριά), οδηγώντας σε εξοικονόμηση περίπου 350 εκ. €.

Στο μεταξύ, έχουν προκύψει πολλά προβλήματα όπως η στάση των ιδιοκτητών και των αποφοίτων του Παπάφειου ορφανοτροφείου (που οδήγησε στη κατάργηση μιας στάσης που θα εξυπηρετούσε όλη τη περιοχή), καθυστερήσεις με την Αρχαιολογική υπηρεσία κτλ.

Κακοδιαχείριση τροχαίου υλικού

Το φόρουμ Amnizia.com αποκάλυψε άλλο ένα δείγμα σκανδαλώδους κακοδιαχείρισης του ΟΣΕ, και αφορά στο νέο τροχαίο υλικό. Ως ενδεικτικό παράδειγμα αναφέρεται ότι από τα 185 νέες επιβατάμαξες που αγοράστηκαν τη περίοδο 2004-7 αντί 220 εκ. €, μόνο οι 115 ήταν σε λειτουργία την περίοδο της καταγγελίας. Στα περισσότερα από αυτά τα 70 ακινητοποιημένα οχήματα, τα 30 είχαν μικροπροβλήματα στις τουαλέτες, ενώ άλλα απλώς δεν έχουν περάσει τακτική επιθεώρηση. Άλλο παράδειγμα, μια A/A MAN κατασκευής 2006 και κόστους 4.2 εκ. € η οποία ακινητοποιήθηκε μετά από σύγκρουση το 2007 έχοντας καταγράψει μόλις 200.000χλμ τώρα κανιβαλίζεται για εξαρτήματα. Άλλο παράδειγμα, μια ηλεκτρική A/A Desiro αξίας 6 εκ. € μετά από δύο μικροσυγκρούσεις ξεγυμνώθηκε από εξαρτήματα κι έγινε στόχος «καλλιτεχνών» στη Θεσσαλονίκη. Και στο ενδιάμεσο, ο τομέας επισκευών έχει αποφιλωθεί λόγω μετατάξεων στον



δημόσιο τομέα, με αποτέλεσμα σήμερα ο ΟΣΕ να αδυνατεί να συντηρήσει ένα στόλο αξίας 1.2 δις. €, που αγοράστηκε τη τελευταία δεκαετία. http://www.amnizia.com/site/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=73

ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο μικροσκόπιο της ΕΕ

Σύμφωνο με δημοσιεύματα, η Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ΕΕ διατυπώνει έντονες επιφυλάξεις για το πλάνο αναδιοργάνωσης των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ που περιγράφεται στον Ν. 3891/2010. Ο ΟΣΕ προβλέπεται να μειώσει το προσωπικό από 4.817 άτομα σε 2.241 έως το 2013, να διαγράψει το συσσωρευμένο χρέος (8.6 δις €, χωρίς να περιλαμβάνονται τα δάνεια EURO-FIMA για αγορά τροχαίου υλικού), και κρατική ενίσχυση 100 εκ. € ετησίως. Τα δύο τελευταία είναι τα κύρια σημεία τριβής με την ΕΕ.

Ο ΟΣΕ είχε αρνητικό αποτέλεσμα 189.4 εκ. € το 2010 που ελπίζεται να μειωθεί στα 1.42 εκ. € το 2011 πριν περάσει τελικά σε θετικό αποτέλεσμα. Μια πρόσφατη ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών πάντως θέτει εν αμφιβόλω το εγχείρημα, καθώς το πρώτο πεντάμηνο του 2011 το οικονομικό αποτέλεσμα ήταν -112.9 εκ. €, περιλαμβανομένων 50 εκ. € απο επιδότηση. Επίσης, οι μονάδες επισκευής και συντήρησης προβλέπεται να αποσχιστούν και να πωληθούν σε Ευρωπαϊό κατασκευαστή. Το κόστος υποδομής ήταν 35.3 εκ. € το 2010 και προβλέπονταν να πέσουν στα 24.7 εκ. € λόγω του κλεισίματος γραμμών και της πληρωμής ηλεκτρικής έλξης από τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Επειδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ χρειάζεται λιγότερο τροχαίο υλικό, προβλέπεται να μειωθεί το σχετικό εισόδημα κατά 18% τη περίοδο 2011-3, στα 27.5 εκ. €. Η εκποίηση τροχαίου υλικού προβλέπεται να μειώσει την αξία του από τα 147 στα 73 εκ. €.

Για την περίπτωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Κομισιόν ανακοίνωσε στις 13 Ιουλίου, ότι εξετάζονται έξι μέτρα τα οποία ενδέχεται να παραβιάζουν τους κανόνες για τον ανταγωνισμό και τις κρατικές ενισχύσεις. Τα μέτρα είναι ύψους 1.2 δις € και περιλαμβάνουν διαγραφή χρεών, μεταφορά περιουσιακών στοιχείων και προσωπικού (π.χ. μεταβίβαση διαλογών στη ΤΡΑΙΝΟΣΕ), αύξηση κεφαλαίου, αποζημίωση για υπηρεσίες κοινής ωφελείας, και συμφωνίες με ΟΣΕ/ΕΔΙΣΥ. Ενδιάμεσα, το Υπουργείο Οικονομικών δημοσιοποίησε στοιχεία που δείχνουν ότι το εισόδημα της εταιρείας μειώθηκε κατά 17%, ενώ τα έξοδα κατά 43%. Όλα αυτά συμβαίνουν ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επίσημα προβλέπεται να ιδιωτικοποιηθεί (κατά πάσα πιθανότητα μέσα στο 2012).

Πηγή (πέραν εφημερίδων) <http://english.capital.gr/News.asp?id=1238342>, <http://www.minfin.gr/portal/el/resource/contentObject/id/73ec1a08-b01a-4523-96aa-98b1c3b4a3c4->

Συγχωνεύσεις αστικών συγκοινωνιών

Στο μέσο του έτους ανακοινώθηκε ότι ο ΟΑΣΑ προβλέπεται να έχει για πρώτη φορά θετικές ταμειακές ροές. Αυτό αποδίδεται σε μείωση μισθών και αύξηση εσόδων. Επίσης, έγινε συγχώνευση όλων των μεταφορικών φορέων σε δύο εταιρείες. Η ΣΤΑΣΥ (Σταθερές Συγκοινωνίες) περιλαμβάνει όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς (Μετρό, ΗΣΑΠ, Τραμ), ενώ η ΟΣΥ (Οδικές Συγκοινωνίες) περιλαμβάνει την ΕΘΕΛ (θερμικά λεωφορεία) και τα τρόλεϊ (ΗΛΠΑΠ). Το πλέον ελλειμματικό τμήμα είναι ο ΟΣΥ, με τις εταιρείες-μέλη να έχουν συνολικά έσοδα 128.4 εκ. € (214.6 με τις επιδοτήσεις) το 2010 και έξοδα 435 εκ. (περίπου -220 εκατ. € τελικό αποτέλεσμα). Οι εταιρείες που αποτελούν τη

ΣΤΑΣΥ είχαν 143 εκ. € συνολικό εισόδημα το 2010 (171.5 με επιδοτήσεις) και έξοδα 230.5 εκ. € (-59 τελικό άθροισμα)

Ένο σημαντικό έργο για τις ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ είναι το ενιαίο ηλεκτρονικό εισιτήριο. Στις 13 Ιουλίου, έξι κοινοπραξίες υπέβαλαν τις προτάσεις τους για το έργο, και αναμένεται να προχωρήσει γρήγορα, ώστε να καταπολεμηθεί η αποφυγή πληρωμής εισιτηρίων και να αυξηθούν τα έσοδα, παρέχοντας κι ένα ενιαίο εισιτήριο. Στις 4 Ιουλίου, ο υπουργός κ.Ραγκούσης ανακοίνωσε ότι θα εγκατασταθεί δωρεάν ασύρματο Internet (WiFi) σε όλους τους σταθμούς Μετρό και σε αρκετούς σιδηροδρομικούς σταθμούς μέσα σε ένα χρόνο.

Η ΕΡΓΟΣΕ, ως διεθνής εργολάβος

Σύμφωνα με δημοσίευμα εφημερίδος, μετά τα «επιτεύγματα» της στην Ελλάδα, η ΕΡΓΟΣΕ δημοσιοποίησε τη πρόθεσή της να μπει στην διεθνή αγορά έργων. Η ΕΡΓΟΣΕ θέλει να ασχοληθεί με την διαχείριση οδικών και σιδηροδρομικών έργων εκτός Ελλάδας, με έμφαση στα Βαλκάνια, τη Ρωσία και τη Μέση Ανατολή. Ενδιάμεσα πάντως, προβλέπεται η μείωση του προσωπικού κατά 90 άτομα από 340, με τα λειτουργικά κόστη μειωμένα στα 20 εκ. €, συγκρινόμενα με 26 το 2009.

Στην Ελλάδα, η ΕΡΓΟΣΕ έχει ανακοινώσει ότι θα δημοπρατήσει έργα ύψους 1 δις. € μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 2012 στον ΠΑΘΕ. Μόνο το τμήμα Ροδοδάφνη-Πάτρα αναμένεται να κοστίζει 530 εκ. €. Η ηλεκτροκίνηση και η διπλή γραμμή στο τμήμα Τιθορέα-Δομοκός που είναι υπό κατασκευή αναμένεται να κοστίζει 350 εκ. €, ενώ η δεύτερη φάση της κατασκευής του Θριάσιου αναμένεται να ανέλθει στα 130 εκ. €. Πρόσφατα, αναφέρθηκε ότι θα δημοπρατηθεί η αποκατάσταση της ηλεκτροκίνησης στο (ληλατημένο) τμήμα ΣΚΑ-Τιθορέα, με κόστος 25 εκ.€.

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Καθυστερούν οι επεκτάσεις του Μετρό

Επτά ήδη κατασκευασμένοι σταθμοί του Μετρό αναμένουν την τελική τους ολοκλήρωσή καθώς η Siemens έχει μειοδοτήσει στο έργο της κατασκευής των ηλεκτρομηχανικών έργων και της σηματοδότησης, αλλά οι αρμόδιοι Υπουργοί δεν υπογράφουν τις συμβάσεις. Το Ελεγκτικό Συμβούλιο έχει ήδη αποφανθεί θετικά για τη νομιμότητα των συμβάσεων, αλλά το αδιέξοδο παραμένει, καθώς η αντικατάσταση της Siemens με άλλο προμηθευτή είναι ανέφικτη λόγω συμβατότητας. Η επέκταση προς Ελληνικό είναι 5.5 χλμ. και περιλαμβάνει 4 σταθμούς, οι οποίοι προβλέπεται να συνεισφέρουν 100.000 επιβάτες ημερησίως στο δίκτυο. Άλλοι τρεις σταθμοί αναμένουν την ολοκλήρωση των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και προβλέπεται να συνεισφέρουν 60.000 επιβάτες ημερησίως. Η αναμενόμενη αύξηση της κίνησης έχει οδηγήσει

στη παραγγελία τρίτης παρτίδας συρμών για την ΑΜΕΛ, κατασκευής Hyundai-Rotem, οι οποίοι αναμένουν στη Κορέα την ολοκλήρωση των επεκτάσεων για να παραδοθούν.

Στο μεταξύ, η επέκταση από Χαϊδάρι προς Πειραιά έχει εμπλακεί σε νομικές διαμάχες ανάμεσα στις κοινοπραξίες που μετέχουν στη διαδικασία, και δεν αναμένεται το τοπίο να ξεκαθαρίσει πριν τον Φεβρουάριο 2012. Άλλες δύο επεκτάσεις βρίσκονται στη διαδικασία μελέτης, με τη γραμμή 4 (γραμμή U) να είναι η πλέον φιλόδοξη, με μήκος 8.5 χλμ. και 9 σταθμούς και προϋπολογισμό 1 δις. €. Η προκήρυξη για το πρώτο τμήμα αναμένεται το 2012. Άλλη μια μελετώμενη επέκταση προς τα βορειοδυτικά (Ανθούπολη-Ίλιον) περιλαμβάνει 3.5 χλμ., 3 σταθμούς και προϋπολογισμό άνω των 300 εκ. €.

«Τουρκικά» εμπορικά τρέινα στην Ελλάδα



Φωτογραφία Η. Νέλλας

Από το μέσα Μαρτίου μέχρι τα τέλη Απριλίου, η γραμμή από το Σβίλεγκραντ (Svilengrad) της Βουλγαρίας προς Κωνσταντινούπολη μέσω Αδριανούπολης (Edirne) έκλεισε για κάτι παραπάνω από ένα μήνα για να γίνει επισκευή γεφυρών κτλ. Σε αυτό το διάστημα (48 ημέρες) όλη η κίνηση των εμπορικών αμαξοστοιχιών προς Τουρκία διοχετεύτηκε μέσω της γραμμής Πύθιο-Δίκαια, προς μεγάλη χαρά των τρινοφωτογράφων στην Ελλάδα. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατάργησε τα επιβατικά τρέινα βορείως Αλεξανδρούπολης αυτή τη περίοδο (τα αντικατέστησε με λεωφορεία), καθώς δεν υπήρχε ενδιάμεσος σταθμός ανοιχτός για διασταυρώσεις.



Φωτογραφία Η. Νέλλας

Περισσότερη ηλεκτροκίνηση

Στις 21 Δεκεμβρίου 2010, το καλώδιο επαφής που εγκαταστάθηκε ανάμεσα στη Γέφυρα και τον Αξιό που συνδέει τις γραμμές Θεσσαλονίκη-Ειδομένη και Θεσσαλονίκη-Πλατύ ενεργοποιήθηκε επι τέλους, επιτρέποντας ηλεκτροκίνητους συρμούς να κάνουν απευθείας τη διαδρομή Ειδομένη-Δομοκός παρακάμπτοντας τη Θεσσαλονίκη. Τη προηγούμενη ημέρα, οι ηλεκτρικές A/A Desiro άρχισαν να εξυπηρετούν και τη διαδρομή Θεσσαλονίκη-Κιάτο, αλλά χωρίς αύξηση των ταχυτήτων σε σχέση με τις ντζελ A/A των 120 χλμ/ώρα. Ο χρόνος που αναφέρεται επίσημα είναι 86 λεπτά για τα απευθείας τρέινα Αεροδρόμιο-Κιάτο.

Λόγω της αυξημένης τιμής του πετρελαίου κίνησης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναγκάστηκε να επεκτείνει την αναμενόμενη (εδώ και δυο χρόνια) ηλεκτροκίνηση μέχρι τον Δομοκό. Τα πρώτα δρομολόγια ξεκίνησαν στις 19 Ιουνίου 2011, με αλλαγή των ντζελαμαξών (AdTranz) με ηλεκτράμαξες σε όλες τις αμαξοστοιχίες, με συχνές, πάντως, καθυστερήσεις στην όλη διαδικασία.



Φωτογραφία Π. Νακούδης

Η σιδηροδρομική Ελλάδα σε κλίμακα 1:87

Εδώ και μερικούς μήνες το γνωστό κατάστημα μοντελισμού Erail που δραστηριοποιείται σε χώρο στα Κάτω Πατήσια στην Αθήνα, έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια κατασκευής και διάθεσης Ελληνικών θεμάτων σιδηροδρομικού θέματος και όχι μόνο. Είναι μια αξιόπαινη και κοπιώδης προσπάθεια η οποία στηρίζεται στην αγάπη, στο μεράκι και στην τέχνη κάποιων μοντελιστών, χαρακτών, κατασκευαστών κλπ να αποδώσουν με μεγάλη ακρίβεια σε κλίμακα 1:87 σταθμούς, στάσεις, τουαλέτες, φυλάκια, γέφυρες, εκκλησίες, οικίες, και τροχαιο υλικό όπως αυτοκινητάμαξες, βαγόνια κλπ, όλα φυσικά, πιστά αντίγραφα των πραγματικών που βρίσκονται διάσπαρτα στο Ελληνικό δίκτυο.

Η εταιρεία αυτόν τον καιρό ασχολείται με θέματα που αφορούν το δίκτυο της Πελοποννήσου αλλά σύντομα θα επεκταθεί και στην υπόλοιπη Ελλάδα του κανονικού εύρους. Ετσι μέχρι τώρα υπάρχουν διαθέσιμα προς πώληση τα κιτ: σταθμός Παραδεισιών, φυλάκιο διάβασης Βαλύρας, στάση Μαντζαρίου, τουαλέτα σταθμού Θουρίας, υδατόπυργος Καλού Νερού και φυλάκιο Αχλαδοκάμπου. Τα κιτ έρχονται σε καλαίσθητη και προσεγμένη συσκευασία και περιλαμβάνουν κομμάτια ρητίνης, φωτοχαραγμένου μπρούντζου, διαφανούς πλαστικού αλλά και ειδικού γύψου. Χάρη στις αναλυτικές οδηγίες και φωτογραφίες, κατασκευάζονται πανεύκολα, διαθέτουν εκπληκτική λεπτομέρεια και αναπαριστούν με απόλυτη ακρίβεια τα πρωτότυπα.

Η παρουσία τους έχει κάνει αίσθηση στον μοντελιστικό χώρο, ενώ είναι αρκετοί αυτοί που δείχνουν έντονο ενδιαφέρον οι οποίοι παρ' ότι δεν είναι μοντελιστές τα προτιμούν λόγω του Ελληνικού θέματος. Να τονίσουμε επίσης και το μεγάλο ενδιαφέρον που υπάρχει από μοντελιστές του εξωτερικού! Να μην ξεχνάμε βέβαια πως η τεχνική και η ποικιλία των Ελληνικών σιδηροδρομικών θεμάτων ήταν ανέκαθεν στις πρώτες προτιμήσεις και ενδιαφέροντα των ξένων σιδηροδρομόφιλων. Ολοκληρώνοντας αυτή την μικρή παρουσίαση να τονίσουμε πως ο υπεύθυνος της Erail Productions κος Γιάννης, θα σας ξεναγήσει στο κατάστημά του, γεμάτο κυριολεκτικά από σιδηροδρομικά μοντέλα για όλα τα γούστα και βαλάντια, ενώ αναλαμβάνει κατασκευές επί παραγγελία, αλλά είναι και πρόθυμος μέσω σεμιναρίων μοντελισμού, βοήθειας σε άπειρους κλπ να μάθει τα μυστικά και την μαγεία της τέχνης του μοντελισμού και φυσικά του μοντελισμού με κυρίαρχο το Ελληνικό θέμα.. Ο επιμένων Ελλη-νικά!

Erail Productions (www.erail.gr)

Διαθέσιμα κιτ !



ΣΣ Παραδεισιών



Υδατόπυργος Καλού Νερού



Φυλάκιο Αχλαδοκάμπου



WC Θουρίας



ΣΣ Μαντζαρί



Διάβαση Βαλύρας

Προσεχώς !



Υδατόπυργοι Διαβολιτσίου



Αγία Θεοδώρα



ΣΣ Δεσύλλα



ΑΑ Urdingen

Harald Navè: (1935- 2004)

Ένας σπουδαίος φωτογράφος τραίνων

Γ. Χανδρινός



Σ. | Στο πλαίσιο της οδού Λεωρμαν, ο Η. Navè φωτογραφίζει για A/A Fiat και φωτογραφίζεται από τον A. Luft (φωτο: A. Luft, 28/7/1959)

Εισαγωγικό σημείωμα

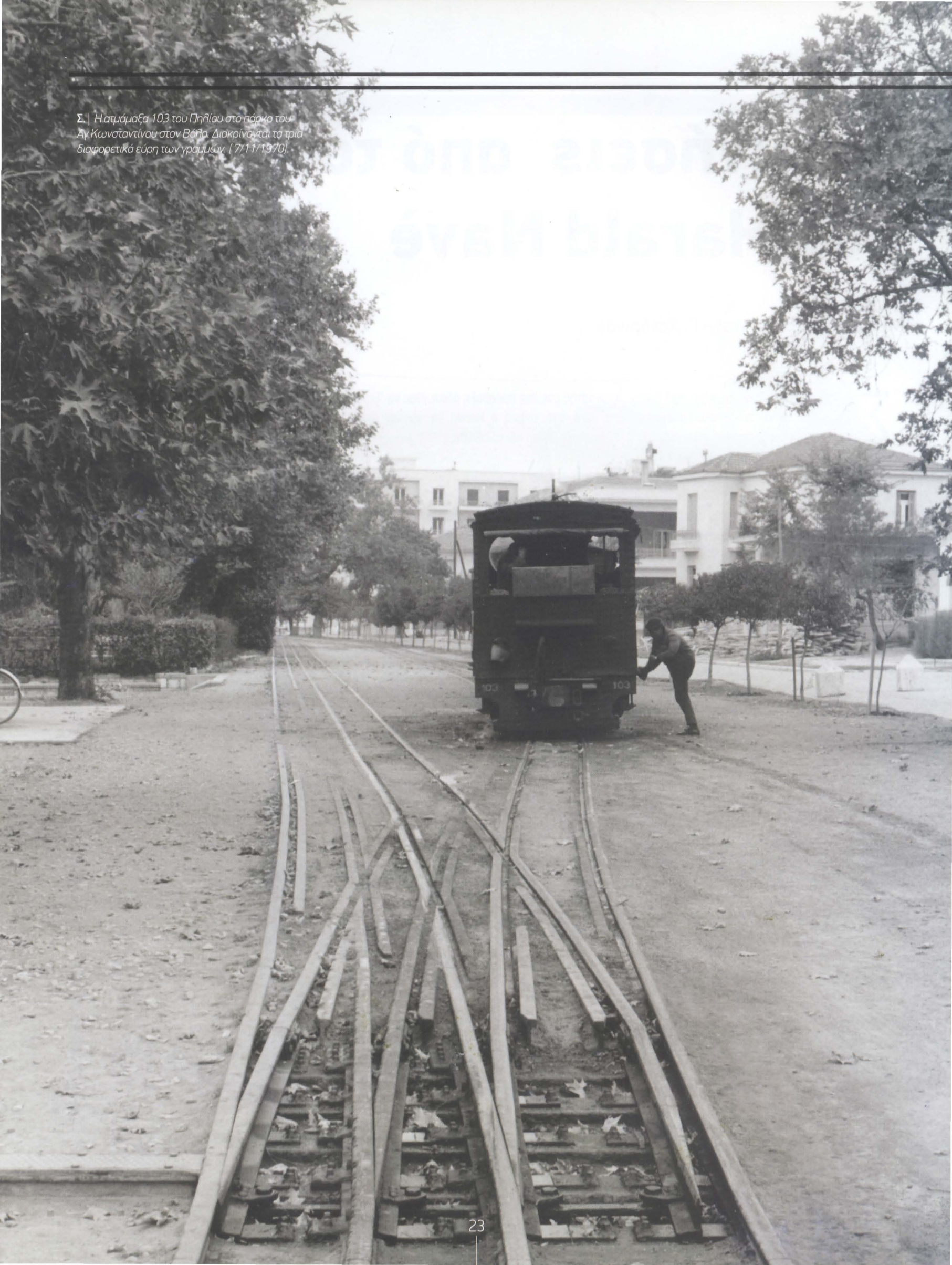
Το παρακάτω κείμενο γράφηκε από τον A. Luft που με αυτό τον τρόπο θέλησε να τιμήσει την μνήμη του φίλου του Harald Navè. Δεν πρόκειται για βιογραφικό του αιμνηστού φωτογράφου, αλλά μια πολύ προσωπική κατάθεση ψυχής από ένα φίλο που ζεί ακόμη προς ένα καλό του φίλο που χάθηκε άδικα. Ο Harald Navè, που δεν έκανε ποτέ δική του οικογένεια, απεθανόταν κάθε είδους δημοσιότητα ήταν πολύ σεμνός και μάλλον απομονωμένος άνθρωπος, αλλά ιδιαίτερα ευγενής και προσιτός στον κόσμο. Το κείμενο αυτό έχει δημοσιευτεί παλαιότερα σε 2-3 Αυστριακά και Γερμανικά σιδηροδρομικά περιοδικά, αλλά κρίναμε σκόπιμο να αναδημοσιεύσουμε εδώ μια εκτεταμένη περίληψη του για να τιμήσουμε και εμείς, με την σειρά μας, ένα μεγάλο φωτογράφο τραίνων που ήρθε και στην χώρα μας για να φωτογραφήσει το τέλος της ατμοκίνησης.

Ο Harald Navè ήρθε στην Ελλάδα 4 φορές: την πρώτη μαζί με τον φίλο του A. Luft το 1959 και κατόπιν το 1966, το 1970 και το 1977. Από τα τρία τελευταία του ταξίδια υπάρχουν (τουλάχιστον) 94 φωτογραφίες, όλες ασπρόμαυρες, που ανήκουν σήμερα στο αρχείο της VEF («Verbandes der Eisenbahnfreunde») στην Βιέννη. Η πλειονότητα τους αφορά στους ΣΕΚ (v=60), οι δε υπόλοιπες προέρχονται από τους ΣΠΑΠ (v=15), τους ΣΘ (v=7) και το τραινάκι του Πηλίου (v=11). Από αυτές, ο ίδιος δημοσίευσε λιγότερες από 10 (Whitehouse, 1966, Navè, 1977 κ.α.), ενώ οι υπόλοιπες φαίνεται πως είναι

αδημοσίευτες. Παρά το μικρό τους αριθμό, οι ελληνικές σιδηροδρομικές φωτογραφίες του Navè, είναι όντως ιδιαίτερα αξιόλογες, τόσο από τεκμηριωτική, όσο-κυρίως- από αισθητική άποψη. Σε αντίθεση με τον A. Luft (που αναμφισβήτητα είναι επίσης ένας πολύ καλός φωτογράφος), ο Navè εκτός από το ίδιο το τρένο, έδινε ιδιαίτερη σημασία και στο τοπίο, εστιάζοντας τον φακό του έτσι ώστε να αποτυπώνονται στο φιλμ όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία από αυτό. Στις φωτογραφίες του κυριαρχούν οι ανοιχτοί ορίζοντες, ενώ η διερχόμενη αμαξοστοιχία απεικονίζεται στην πραγματική της κλίμακα σε σχέση με το γύρω τοπίο. Επίσης, σε αντίθεση με άλλους φωτογράφους που ήρθαν στην Ελλάδα, ο Navè συνήθως ακολουθούσε την αμαξοστοιχία με αυτοκίνητο, επιλέγοντας έτσι τις καλύτερες δυνατές γωνίες λήψης-πάντα σε σχέση με το τοπίο- και αποφεύγοντας να φωτογραφίζει σταματημένα τρένα σε σταθμούς ή άλλα σημεία. Δυστυχώς, σε καμία από τις φωτογραφίες του δεν αναγράφεται η τοποθεσία λήψης και έτσι σε ορισμένες από αυτές -ευτυχώς όχι πολλές- είναι μάλλον αδύνατη η ταυτοποίηση των τοποθεσιών αυτών.

Συμπερασματικά, οι φωτογραφίες του Navè από την Ελλάδα αποτελούν ένα σύνολο με μεγάλη ιστορική, τεκμηριωτική και -κυρίως- αισθητική αξία. Δικαίως, λοιπόν ο φίλος του A. Luft τον θεωρεί τον καλύτερο, ίσως, φωτογράφο τραίνων παγκοσμίως.

Σ. | Η αμαξάκι 103 του Πηλίου στο πάρκο του Αγ. Κωνσταντίνου στον Βόλο. Διακρίνονται τα τρία διαφορετικά εύρη των γραμμών. (7/11/1970)



Αναμνήσεις από τον φίλο μου Harald Navè

Κείμενο: A. Luft

Μετάφραση: E. Charwat – Γ. Χανδρινός

Στις 6 Οκτωβρίου 2004 το νήμα της ζωής ενός, ίσως, από τους καλύτερους και λαμπρούς σιδηροδρομικούς φωτογράφους κόπηκε απότομα σε ένα τραγικό αεροπορικό δυστύχημα. Αλλά ας ξεκινήσουμε από την αρχή....

Ο Harald Navè γεννήθηκε το 1935 ως ο πρωτότοκος γιός ενός διπλωμάτη, που όμως πέθανε νωρίς. Οι οικογένεια του ζούσε τότε στο IX προάστιο της Βιέννης, δίπλα στο Friedensbrücke, μια γέφυρα που οδηγούσε στο XX προάστιο. Αν και εγώ ήμουν λίγο μικρότερος πρωτοσυναντηθήκαμε (το 1946) στο ίδιο σχολείο. Τα πρώτα χρόνια δεν είχαμε πολλές επαφές: ήταν καλό και ήσυχο παιδί, σε αντίθεση με εμένα που ήμουν πιο άτακτος. Τον συμπάθησα όμως αμέσως, όταν κάποια μέρα ο

γυμναστής μας τον πρόσβαλε άδικα. Που να 'ξερε, ότι μετά από χρόνια ο Harald θα γινόταν ένας εξαιρετικός σκιέρ και ορειβάτης.

Στα 16 μας ένας νέος μαθητής ήρθε στην τάξη μας: ήταν ο Hellmuth Fröhlich, που καταγόταν από το -πιο αριστοκρατικό- XIX προάστιο. Τόσο σε εμένα όσο και στον Harald άρεσαν τα τρέινα- ιδιαίτερα ο μοντελισμός- αλλά ποιός μπορούσε τότε να αγοράσει φωτογραφική μηχανή, εκτός από τον Hellmuth, που όχι μόνο διέθετε μια δική του, αλλά είχε κιόλας αρχίσει να φωτογραφίζει τρέινα. Αμέσως γίναμε καλοί φίλοι. Εγώ δανείστηκα από τον πατέρα μου την προπολεμική του Retina, ενώ ο Harald κατάφερε-δεν ξέρω πως-να αποκτήσει μια γνήσια Leica. Στις 19 Δεκεμβρίου 1952 εγκαινιάστηκε

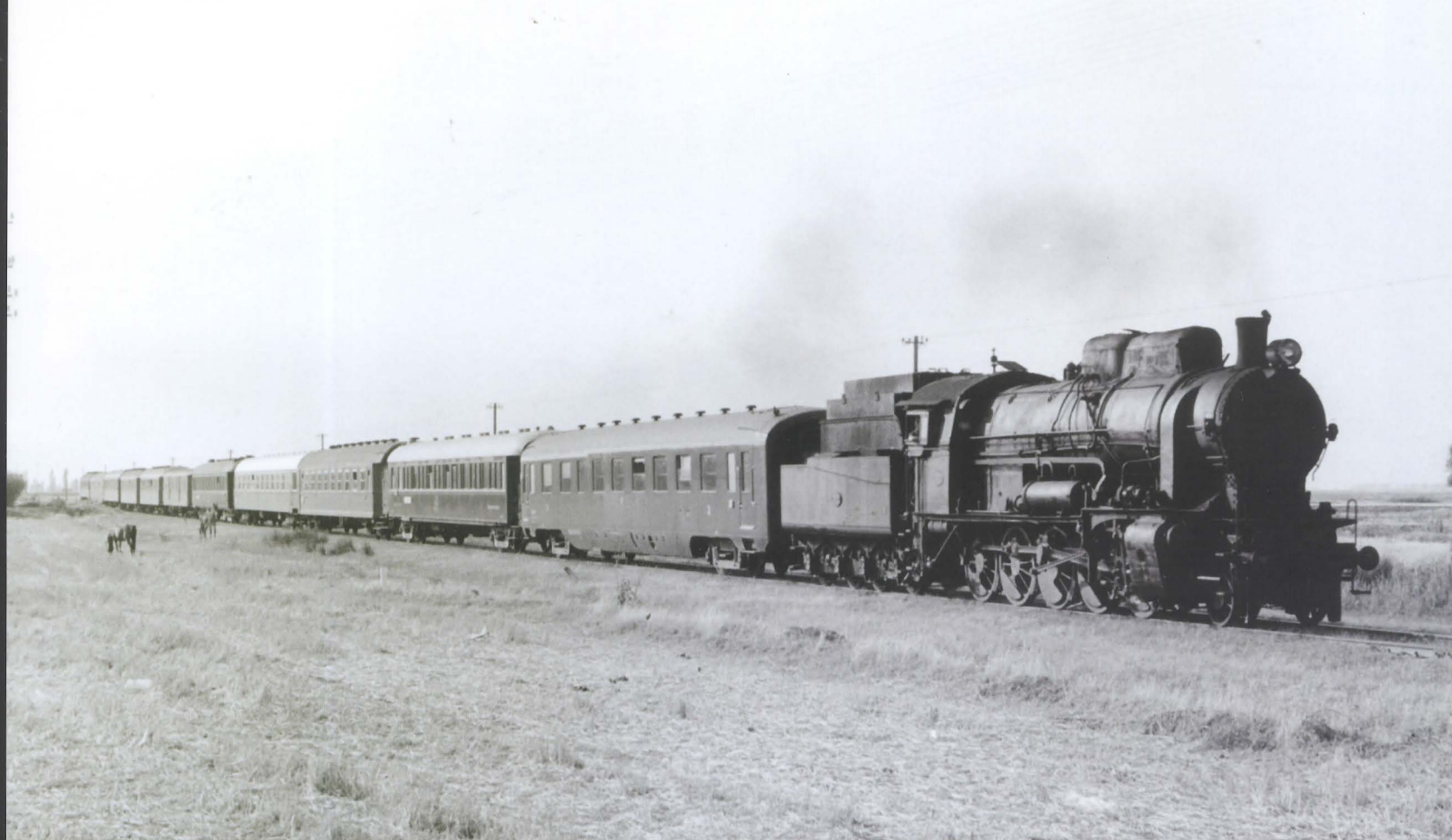
η ηλεκτροκίνητη γραμμή μεταξύ Βιέννης και Amstetten και έτσι, με την έγκριση μάλιστα του δασκάλου μας, πήγαμε στα εγκαίνια και βγάλαμε τις πρώτες μας φωτογραφίες. Το σαράκι μάλιστα αυτό το κόλλησαν και δυο ακόμη συμμαθητές μας; Ο αδελφός μου Gerhard και ο Ewald Göller. Είμαι σίγουρος ότι κανένα άλλο σχολείο δεν έβγαλε τόσο πολλούς και καλούς φωτογράφους τρέινων σε τόσο σύντομο διάστημα.

Συνεχίζοντας τις σπουδές μας (1953-1960), αρχίσαμε με τον Harald να γυρνάμε όλη την Αυστρία φωτογραφίζοντας τρέινα, αλλά σύντομα τα ταξίδια μας επεκτάθηκαν και σε άλλες χώρες (Τσεχοσλοβακία, Γιουγκοσλαβία και Ελλάδα), όπου τρέχοντας με την ψυχή στο στόμα για



Σ. | A/A/ Fiat στην περιοχή της Άρνισσας (27/6/1966).

Σ. | Η ατμάμαξα Λα 940 επικεφαλής της διεθνούς αμαξοστοιχίας # 401, στην περιοχή Άσπρου, κατευθύνεται προς την Θεσσαλονίκη (28/6/1966).



“ ...τρέχοντας με την ψυχή στο στόμα για να προλάβουμε το τέλος της ατμοκίνησης, καταφέραμε να απαθανάτισουμε σκηνές που σε λίγο θα ανήκαν στο σιδηροδρομικό παρελθόν. ”

Σ. | Η ατμάμαξα Ε 7726 επικεφαλής της αμαξοστοιχίας Πειραιώς -Καλαμάτας στην Ανδρίτσα (25/6/1966).





Σ. | Η ατμάμαξα 0γ 578 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας λίγο μετά την γέφυρα του Πηγειού κατευθύνεται προς την Λάρισα (5/ 1971).

να προλάβουμε το τέλος της ατμοκίνησης, καταφέραμε να απαθανάτισουμε σκηνές που σε λίγο θα ανήκαν στο σιδηροδρομικό παρελθόν. Σε όλα αυτά τα ταξίδια μας ο Harald απεδείχθη ένας ανεκτίμητος σύντροφος και φίλος-δεν θυμάμαι να τσακωθήκαμε ούτε μια φορά. Μαζί όμως πηγαίναμε τον χειμώνα και για σκί, ενώ το καλοκαίρι κάναμε ορειβασία (μια φορά φτάσαμε σε υψόμετρο 3000μ), αλλά στην πραγματικότητα καταγράφαμε στο φιλμ κάθε ατμάμαξα που συναντούσαμε εδώ και εκεί στα μικρά ορεινά δίκτυα. Λέγαμε τότε ότι τα βουνά είναι αθάνατα, ενώ οι ατμάμαξες θα πεθάνουν σύντομα. Τότε εγώ σπουδάζα φαρμακευτική –για να αναλάβω το φαρμακείο του πατέρα μου- ενώ εκείνος προτίμησε να σπουδάσει ηλεκτρολόγος-μηχανολόγος. Έτσι, ενώ εγώ είχα ήδη στρωμένη δουλειά, ο Harald μετακόμισε στην Ελβετία όπου και παρέμεινε έκτοτε. Από τότε βλέπομασταν σπανίως, αν και καταφέραμε να κάνουμε μαζί κάποια αξέχαστα ταξίδια όπως π.χ. στην Αν. Γερμανία (1968), στην Πορτογαλία (1978),

στην Νότια Αφρική (1979) και, τέλος, στην Ιάβα (2002). Αυτό ήταν και το τελευταίο μας ταξίδι για φωτογράφιση τραινών, συνεργαστήκαμε όμως μαζί στην διοργάνωση αρκετών σιδηροδρομικών εκδρομών για άλλους, όπως π.χ. στην Συρία / Ιορδανία, την Ουκρανία και το Βιετνάμ. Θυμάμαι επίσης και ένα θρυλικό ταξίδι που ο Harald και ο αδελφός μου Gerhard έκαναν στην Ισπανία το 1961. Ο αδελφός μου είχε ενθουσιαστεί με την ζωτικότητα και συντροφικότητα του Harald, αλλά και με τις καταπληκτικές φωτογραφίες από τα ατμοκίνητα τρένα που έβγαλαν μαζί.

Ο Harald δεν παντρεύτηκε ποτέ και έτσι μπορούσε να ταξιδεύει σε όλο τον κόσμο, παρέχοντας τεχνικές συμβουλές στην κατασκευή σταθμών ηλεκτροπαραγωγής. Σε μια εποχή που τα αεροπορικά τουριστικά ταξίδια ήταν πανάκριβα, εκείνος είχε την τύχη να συνδυάζει τις επαγγελματικές με τις φωτογραφικές του ενασχολήσεις. Κατάφερε έτσι να αποτυπώσει στο φιλμ, ξεχασμένα σιδηροδρομικά δίκτυα, ατμάμαξες κλπ, σε μέρη και τοποθεσίες

μάλιστα, που κανείς δυτικός δεν είχε ποτέ φωτογραφήσει τρένα. Κατά καιρούς επέστρεφε στην Βιέννη για να δει την μητέρα του που ζούσε ακόμη. Πάντα ερχόταν να με επισκεφτεί για να απολαύσουμε μαζί τις καταπληκτικές του εικόνες από μακρινά μέρη με παράξενα τρένα. Οι πολλές επαγγελματικές του υποχρεώσεις και τα ταξίδια του αυτά ωστόσο, δεν του άφηναν καθόλου χρόνο για άλλες ασχολίες και, παρ' ότι δημοσίευσε κάποια καταπληκτικά βιβλία-λευκώματα, οι εκδόσεις αυτές περιέχουν ένα πολύ μικρό τμήμα της πλούσιας φωτογραφικής του παραγωγής. Λίγο πριν συνταξιοδοτηθεί, άρχισε να δημοσιεύει- στο Αυστριακό περιοδικό «Schienenverkehr Aktuell»- μια σειρά άρθρων με τίτλο: «Αυστρία-50 χρόνια πριν», αλλά η σειρά αυτή σταμάτησε πολύ σύντομα.

Εκτός από την αγάπη του για τα τρένα, στον Harald άρεσε πολύ το σκί – πήγαινε συχνά στις πίστες του Καναδά - καθώς και η ανάβαση σε δύσκολα βουνά στην Ευρώπη. Για μια περίοδο, μάλιστα, έγινε και οδηγός βουνού στο γνωστό

Σ. | Η εμπορική αμαξοστοιχία #9532 στον
Εθαίωνα. Θηβών. Επικεφαλής η ατμάμαξα
Μα 1019 (6/11/1970).



Ελβετικό σωματείο «Alpine Swiss SAC». Είχε επίσης πάθος για τα μικρά, ελαφρά αεροπλάνα, φωτογραφίζοντας από ψηλά τραίνα και απόκρημνα βουνά, αλλά το πάθος του αυτό απεδείχθη τελικά μοιραίο: παρά τις προειδοποιήσεις φίλων, χρησιμοποιούσε ένα ευέλικτο αεροπλάνο, που όμως εμφάνιζε κατασκευαστικές αστοχίες και συχνές βλάβες. Με το αεροπλάνο αυτό χάθηκε από τα ραντάρ στις 6 Οκτωβρίου 2004, το δε νεκρό του σώμα βρέθηκε, τυχαία από ορειβάτες, δύο χρόνια αργότερα στα βουνά Ötztal της Αυστρίας.

Κάποιοι- καλωσύνη τους- ισχυρίζονται ότι ανήκω

και εγώ στην ελίτ των μεγάλων της σιδηροδρομικής φωτογραφίας. Ωστόσο, από τα πρώτα κιόλας χρόνια της φιλίας μου με τον Harald κατάλαβα αμέσως ότι εκείνος βρισκόταν πολύ πάνω από εμένα. Κατά την γνώμη μου, ο αείμνηστος Harald , κατέχει επάξια-αναφορικά με την ποσότητα, την ποιότητα και την ποικιλία της δουλειάς του-τον τίτλο του καλύτερου φωτογράφου τρενών παγκοσμίως. Του οφείλουμε παρά πολλά και έχουμε υποχρέωση να αναδείξουμε το έργο του με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Στο κάτω –κάτω, ανθρώπους σαν τον Η. Nanè δεν χρειάζεται να τους πενθούμε, αλλά να

διατηρούμε ζωντανή τη μνήμη τους. Πέρασαμε μαζί αξέχαστες εμπειρίες και στιγμές: αυτές είναι που θέλω να θυμάμαι και είμαι σίγουρος ότι και εκείνος θα συμφωνήσει μαζί μου.....

Βιβλιογραφία: WHITEHOUSE,P.(1966) Steam in Europe. Ian Allan.198pp.NAVÈ, H.(1977) Dampflokomotiven in Mittel-und Osteuropa. Franckh'sche Verlag.128pp.

Ευχαριστίες: Ευχαριστούμε θερμά την VEF και ιδιαίτερα τον Α. Luft, για την παραχώρηση των φωτογραφιών του Η. Nanè για το παρόν αφιέρωμα.

Σερβία:

Ο σιδηρόδρομος στενού εύρους του Sargan

Κείμενο: Π. Κάσαρνης

Φωτογραφίες: Π. Κάσαρνης, Η. Νέλλης

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η Mokra Gora είναι ένα χωριό στην νοτιοδυτική Σερβία, κοντά στα σύνορα με τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη. Είναι κτισμένη στις βόρειες κλίσεις του όρους Zlatibor και κοντά στην πόλη Užice, μια από τις μεγαλύτερες πόλεις της Σερβίας. Γενέτερα του διάσημου σκηνοθέτη Emir Kusturica, η Mokra Gora έγινε επιπλέον δημοφιλής προορισμός και πόλος έλξης σιδηροδρομικών με την αναβίωση και επαναλειτουργία του σιδηρόδρομου του Sargan.

Ο σιδηρόδρομος του Sargan είναι μια μουσειακή γραμμή στενού εύρους, πλάτους 76cm που συνδέει τη Mokra Gora με το χωριό Sargan Vitas. Η γραμμή έχει ορεινό χαρακτήρα με κλειστές καμπύλες, ανωφέρειες, και δύσκολα μορφολογικά σημεία που αντιμετωπίζονται με αρκετές σπραγγές και γέφυρες. Χαρακτηριστικό της διαδρομής, όταν την δούμε από ψηλά είναι ότι μοιάζει με τον αριθμό «8», μοναδικό τεχνικό επίτευγμα σε όλο τον κόσμο. Είναι πάντοτε αδύνατο για τον επιβάτη να καταλάβει τη διαδρομή που ακολουθεί το τρένο, και σε ποια διεύθυνση κατευθύνεται.

Η απόσταση μεταξύ των σταθμών είναι 15.440χμ με 22 σπραγγές συνολικού μήκους 5445.22μ, από τις οποίες η μεγαλύτερη 1666.85μ ονομάζεται «Aleksandar I». Υπάρχουν 5 γέφυρες, με τη μεγαλύτερη –μήκους 44.3 μ– να διασχίζει τον ποταμό Kamisina. Η μέγιστη κλίση της γραμμής είναι 18%, η δε υψομετρική θέση της Mokra Gora είναι 567μ από τη στάση της θάλασσας και 806μ από το Sargan. Κάποτε, ο σιδηρόδρομος

του Sargan αποτελούσε τμήμα του «Σιδηρόδρομου της Αδριατικής», που συνέδεσε το Βελιγράδι με το Σαραγιέβο και το Ντουμπρόβνικ με την Αδριατική θάλασσα φτάνοντας μέχρι το 20ου αιώνα από τις κυβερνήσεις της Αυστροουγγαρίας και του Βασιλείου της Σερβίας. Ολοκληρώθηκαν μετά το τέλος του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου και πραγματοποιήθηκαν βήμα προς βήμα. Πολλά τμήματα κατασκευάστηκαν σε διαφορετικές περιόδους εξαρτημένες από τις οικονομικές, πολιτικές, και στρατιωτικές συνθήκες που επικρατούσαν στη περιοχή.

Ειδικότερα για το σιδηρόδρομο του Sargan επισφραγίστηκε ότι οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 1921 και ολοκληρώθηκαν το 1925. Λόγω της δύσκολης μορφολογικά περιοχής ο Hygo Kajinic, αρχιτέκτονας στο τμήμα σχεδιασμού των Σερβικών Σιδηροδρόμων και οι κατασκευαστές συνάδελφοί, του έλυσαν το πρόβλημα της υψομετρικής διαφοράς των 240μ, σε μια απόσταση 3,5χμ από τη Mokra Gora στο Sargan σχεδιάζοντας εξυμνητή την γραμμή σε σχήμα «8». Ο Σιδηρόδρομος της Αδριατικής είχε μια από τις αμφοτέρως διαδρομές του κόσμου η οποία περνούσε από τη Mokra Gora και απλωνόταν στα θεαματικότερα βουνά της Σερβίας όπως το Zlatibor, το Tara και το Sargan. Με την πάροδο του χρόνου, η πρόοδος, η ανάπτυξη των κοινωνιών και η ανόδος του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της παλιάς ποτέ ενιαίας Γιουγκοσλαβίας, κατέστησαν τα στενού εύρους σιδηροδρομικά δίκτυα της περιοχής να γίνουν αναστάσιμο μέρος της οικονομικής ιστορίας και ανάπτυξης ολόκληρης της χώρας.

Παρά όλα αυτά, η ανάπτυξη και εντατικοποίηση της



Σ | Μουσειακό τρένο σταθμό του Jastar, εκκλιμένο από την ΔΥ Four σιρκών 145 h



οικονομίας, απαιτούσε περαιτέρω ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου. Έτσι το στενό δίκτυο αντικαταστάθηκε σταδιακά από δίκτυο κανονικού εύρους. Η αρχή ξεκίνησε από τη Σερβία και στη συνέχεια επεκτάθηκε και στη Βοσνία Ερζεγοβίνη. Πολλά τμήματα της γραμμής ξηλώθηκαν και το ιστορικό τροχαίο υλικό είτε πουλήθηκε, είτε εκποιήθηκε. Το τελευταίο δρομολόγιο από το Βελιγράδι προς το Ντουμπρόβνικ πραγματοποιήθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 1974. Πολλοί κάτοικοι των περιοχών της Σερβίας και της Βοσνίας, απ' όπου περνούσε ο σιδηρόδρομος παρατάχθηκαν κατά μήκος της γραμμής, για να αποχαιρετήσουν το τρένο, που αποκαλούσαν "Cira", το τρένο που είχε γίνει μέρος της ζωής τους για δεκαετίες. Το μεταφορικό έργο που είχε πραγματοποιήσει όλα αυτά τα χρόνια ήταν σημαντικό. Χιλιάδες οι επιβάτες που μετέφερε, χιλιάδες και τα προϊόντα που μετακινούσε στο λιμάνι του Ντουμπρόβνικ για εξαγωγή. Από εκείνη την ημέρα μια άπλετη σιωπή επικρατούσε στους λόφους και τις κοιλάδες του Sargan. Ο ήχος από τα σφυρίγματα των τρένων, τα στριγκλίσματα της πέδης, έπαψαν να ακούγονται.

Πέρασαν δυο δεκαετίες από τότε, και μια

νέα γενιά σιδηροδρομικών, κάτοικοι της Mokra Gora και σιδηροδρομόφιλοι αρχίζουν να ελπίζουν ότι ο σιδηρόδρομος του Sargan θα μπορέσει να λειτουργήσει ξανά, ξεκινώντας με μεράκι και αποφασιστικότητα δράσεις αναβίωσης. Η ιδέα της αναβίωσης βρήκε άμεση ανταπόκριση από τους ZS, τους Σιδηρόδρομους της Σερβίας, και από τους τοπικούς δήμους Uzice και Kremna. Το 1995 ξεκίνησαν οι τεχνοοικονομικές μελέτες και στις 23 Αυγούστου 1999 ξεκίνησαν οι εργασίες ανακατασκευής της γραμμής, του τροχαίου υλικού που είχε διασωθεί από τον καταρτημένο δασικό σιδηρόδρομο στο Visnjicevo, όπως επίσης η αναπαλαίωση των σταθμών κατά μήκος της γραμμής. Η αναβίωση του σιδηρόδρομου του Sargan ήταν γεγονός! Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το καλοκαίρι του 2003 και στις 1 Σεπτεμβρίου 2003 έγιναν τα εγκαίνια της γραμμής. Το σφύριγμα του τρένου ακούστηκε ξανά στις κοιλάδες και τους λόφους της περιοχής!

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

Με την ανακατασκευή της μουσειακής γραμμής,

οι σιδηροδρομικοί σταθμοί στη Mokra Gora, στο Colubici, στο Jatare, και στο Sargan Vitasi αναπαλαιώθηκαν και δόθηκαν ξανά σε χρήση.

α) Mokra Gora

Ο σταθμός της Mokra Gora είναι η αφετηρία της γραμμής. Ο σταθμός έχει τρεις τροχιές εκ των οποίων η μια είναι η κύρια γραμμή, οι δε άλλες χρησιμοποιούνται για την εναπόθεση του τροχαίου υλικού. Υπάρχει μηχανοστάσιο για επισκευές και συντήρηση, περιστροφική πλάκα για την αλλαγή μετώπου των κινητηρίων μονάδων καθώς και εγκαταστάσεις παροχής κάρβουνου και νερού για την τροφοδότηση των ατμαμαξών. Για την φιλοξενία και εξυπηρέτηση των τουριστών, ανεγέρθηκαν ξενώνες, εστιατόρια και καφετερίες αλλά και καταστήματα με σουβενίρ δίπλα στον σταθμό.

β) Colubici

Ο Σ.Σ. Colubici κτίστηκε στην δεκαετία του '70 κατόπιν επιθυμίας του σκηνοθέτη Emir Kustirica για τις ανάγκες μιας κινηματογραφικής του ταινίας. Με την αναπαλαίωση του σταθμού, κατασκευάστηκε μια ξύλινη εξέδρα για να απολαμβάνουν οι τουρίστες τη θέα των βουνών και των κοιλάδων.

γ) Jatare

Στον Σ.Σ. Jatare πραγματοποιούνται οι διασταυρώσεις των αμαξοστοιχιών. Όπως και στη Mokra Gora έτσι και στο Jatare ανεγέρθηκαν εστιατόρια, και καφετέριες, ενώ διαμορφώθηκε ο περιβάλλον χώρος με ένα τεχνητό καταρράκτη και μονοπάτια για περίπατους στο δάσος.

δ) Sargan Vitasi

Ο Σ.Σ. Sargan είναι ο τερματικός της μουσειακής γραμμής, με τροχίες εναπόθεσης και μηχανοστάσιο. Στο Sargan οι κινητήριες μονάδες, αλλάζουν μέτωπο για την επιστροφή των τραινών στη Mokra Gora.

ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό αποτελείται από 8 κινητήριες μονάδες, 4 ατμάμαξες και 4 ντηζελάμαξες. Δυο από τις ατμάμαξες ανήκουν στην σειρά 83. Η πρώτη κατασκευάστηκε (1949) στο Djuro Djakovic εργοστάσιο στη Γιουγκοσλαβία και η δεύτερη στο Jugental της Γερμανίας, το 1923. Η τρίτη ατμάμαξα είναι Skoda σειράς 25-27 που κατασκευάστηκε στην Bohemia της Τσεχίας ενώ η τέταρτη που ονομάζεται "Elza" κατασκευάστηκε το 1913. Όλες οι ατμάμαξες μεταφέρθηκαν οδικώς στο Βελιγράδι, με προορισμό το κεντρικό εργοστάσιο των ZS, για την πλήρη ανακατασκευή τους. Οι 4 ντηζελάμαξες σειράς L-45H-077,096,097,098 υδραυλικής μετάδοσης, κατασκευάστηκαν από την FAUR στην Ρουμανία (1987 - 2004).

Η διαθεσιμότητα των βαγονιών έχει ως εξής:

- 6 επιβατάμαξες διαφόρων τύπων όπως Α, Β, Γ θέσης, βαγόνι εστιατόριο.
- 8 φορτάμαξες διάφορων τύπων καθώς και βυτία και πλατφόρμες. Τα περισσότερα από αυτά τα βαγόνια ανακατασκευάστηκαν στη Ρουμανία

Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Συνήθως οι ZS εκτελούν τρία δρομολόγια ημερησίως από τη Mokra Gora στο Sargan Vitasi. Το κόστος της διαδρομής είναι μόλις 500 DIN ή 5 Ευρώ! Για την έλξη των μουσειακών συρμών χρησιμοποιούνται οι ντηζελάμαξες FAUR, ενώ οι ZS ανακοινώνουν μέσω διαδικτύου ή μέσω του τύπου σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, την πραγματοποίηση δρομολογίων με τις μουσειακές ατμάμαξες.

Καθώς το τρένο αναχωρεί από τη Mokra Gora, σιγά σιγά αρχίζει να ανεβαίνει τις πλαγιές του βουνού Zlatibor από το σιδηροδρομικό «8». Μέσα στα βαγόνια ακούγεται σέρβικη παραδοσιακή μουσική ή δε ενημέρωση γίνεται στα σέρβικα, αγγλικά και γερμανικά. Η διαδρομή του τρένου περνάει μέσα από δάση με πανύψηλα έλατα, γέφυρες, και σήραγγες. Έχοντας διανύσει αρκετές κλειστές καμπύλες, το τρένο έχει ανεβεί στο βουνό σε μεγάλο ύψος, με τους τουρίστες να απολαμβάνουν τη



Σ. | Μια άποψη του σταθμού της Mokra Gora, αφητηρία της διαδρομής



Σ. | Ατμομηχανή "skoda" σειράς 25-27





θέα των κοιλάδων.

Μετά από 30 λεπτά διαδρομής, το τρένο φτάνει στον τερματικό σταθμό Sargan. Οι τουρίστες αποβιβάζονται και οι σιδηροδρομικοί εκτελούν τους απαραίτητους ελιγμούς για την αλλαγή μετώπου της κινητήριας μονάδας. Εντός του σταθμού οι τουρίστες ενημερώνονται για την ιστορία της γραμμής, με παρουσιάσεις χαρτών, και φωτογραφιών. Στην επιστροφή το τρένο πραγματοποιεί στάσεις μιας ώρας στον Σ.Σ Jatare όπως επίσης καθodόν για τη Mokra Gora, στον Σ.Σ Colubici και επιπλέον σε δυο σημεία της γραμμής όπου έχουν κατασκευαστεί εξέδρες για τη λήψη φωτογραφιών.

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ

Για όποιον σιδηροδρομόφιλο ή τουρίστα που επιθυμεί να επισκεφθεί την περιοχή και να ταξιδέψει με το μουσειακό τρένο, η μετάβαση στη Mokra Gora είναι εύκολη. Αφού ενημερωθείτε για τα δρομολόγια επιλέξετε μια αμαξοστοιχία με αφετηρία τον Σ.Σ. Βελιγραδίου και προορισμό το Βαρ του Μαυροβούνιου. Μετά από τέσσερις ώρες ταξιδιού αποβιβάζεστε στην Σερβική πόλη Uzice, κοντά στα Σερβοβοσνιακά σύνορα. Στον Σ.Σ. Uzice εδρεύουν, σταθμός υπεραστικών λεωφορείων και σταθμός ταξί. Είναι προτιμότερο να επιλέξετε ταξί για την μετάβαση σας στη Mokra Gora, επειδή το ταξί εδώ δεν είναι ακριβό.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Ο σιδηρόδρομος του Sargan είναι ένα από τα ομορφότερα μνημεία σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής, του κόσμου. Συνέβαλε στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Προκαλεί θαυμασμό η ημερομηνία έναρξης εργασιών ανακατασκευής της γραμμής. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι εκείνη την περίοδο, η Σερβία δέχθηκε βαριά πλήγματα στην οικονομία και τις υποδομές της, από τους αδικαιολόγητους βομβαρδισμούς του ΝΑΤΟ. Την ίδια ακριβώς προσπάθεια ξεκίνησαν οι Σιδηρόδρομοι της Βοσνίας –Ερζεγοβίνης. Από τις αρχές του 2000 ανακατασκεύασαν τμήμα του Σιδηρόδρομου της Αδριατικής. Το πρώτο τμήμα που παρέδωσαν ήταν, από το Vardiste στα σύνορα με τη Σερβία, το οποίο ενώθηκε με τη Mokra Gora, μέχρι το Dobrun, ένα χωριό στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, στις 28 Αυγούστου 2004. Στη συνέχεια οι εργασίες επεκτάθηκαν από το Dobrun προς Visegrad όπου ολοκληρώθηκαν στα τέλη του 2010. Το έργο που παρουσίασαν τόσο οι Σέρβικοι όσο και οι Βοσνιακοί Σιδηρόδρομοι είναι αξιόλογο και με ευοίωνες προοπτικές. Για το άμεσο μέλλον, σχεδιάζεται η επέκταση της γραμμής προς την πόλη Uzice από την πλευρά της Σερβίας και προς το Σαράγιεβο από την πλευρά της Βοσνίας.

Πόλος έλξης σιδηροδρομόφιλων από όλη την Ευρώπη, το τρένακι της Mokra Gora με τα πανέμορφα βαγονάκια και το καταπράσινο τοπίο, προσφέρουν ένα μοναδικό ταξίδι νοσταλγίας, που γυρίζει τον ταξιδιώτη πίσω στο χρόνο, στη χρυσή εποχή των Γιουγκοσλάβικων σιδηροδρόμων!

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

Grujic, M.: Phoenix at Sargan.

“ Το 1999 ξεκίνησαν οι εργασίες ανακατασκευής της γραμμής, του τροχαίου υλικού που είχε διασωθεί από τον καταργημένο δασικό σιδηρόδρομο στο Visnjicevo, όπως επίσης η αναπαλαίωση των σταθμών κατά μήκος της γραμμής. “

Σ. | Πανοραμική θέα των καμπυλών του sargan '8"



Μεταφορές πετρελαίου στη Δυτική Μακεδονία

Κείμενο – Φωτογραφίες: Γιάννης Μαγαλιός





Στα οροπέδια της Δ. Μακεδονίας βρίσκονται οι σημαντικότερες εγκαταστάσεις της ΔΕΗ με τα μεγαλύτερα στην Ελλάδα ατμοηλεκτρικά εργοστάσια παραγωγής ενέργειας. Το υπέδαφος της περιοχής είναι πλούσιο σε κοιτάσματα λιγνίτη που χρησιμεύει στην καύση για την παραγωγή ατμού των τεράστιων ατμοεβλητών, που με τη σειρά τους κινούν τις τεράστιες γεννήτριες για την παραγωγή του ρεύματος. Στην περιοχή υπάρχουν τέσσερις σταθμοί οι οποίοι καταναλώνουν τεράστιες ποσότητες λιγνίτη κάθε μέρα. Οι σταθμοί αυτοί είναι: ΑΗΣ Αγίου Δημητρίου (ο μεγαλύτερος στην Ελλάδα), ΑΗΣ Καρδιάς, ΑΗΣ Πτολεμαΐδας (Λίμνη) και ο ΑΗΣ Αμυνταίου (Λακιάς). Για την μεταφορά του λιγνίτη από τα ορυχεία εξόρυξης, μέχρι και τους σταθμούς παραγωγής, χρησιμοποιούνται ταινιόδρομοι με μήκος πολλών χιλιομέτρων. Παλαιότερα στην περιοχή υπήρχε πυκνό δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών στα ορυχεία της περιοχής για την μεταφορά του λιγνίτη, με διπλές ηλεκτροδοτούμενες γραμμές εύρους 90cm ιδιοκτησίας ΔΕΗ και εγκαταστάσεις

μεταφόρτωσης σε τρένα του ΟΣΕ.

Τα τελευταία χρόνια όμως, ο λιγνίτης που εξορύσσεται είναι κακής ποιότητας καύσης και έτσι απαιτήθηκε η προσθήκη πετρελαίου για το επιθυμητό αποτέλεσμα της παραγωγής.

Το πετρέλαιο αυτό φτάνει στους ΑΗΣ της περιοχής με το τρένο μετά από ταξίδι πολλών χιλιομέτρων από τη Θεσσαλονίκη στον Σ. Σ. Κόμανου, Κοζάνης, από όπου γίνεται η τελική διανομή προς τα παραπάνω εργοστάσια. Δυστυχώς, και ενώ κάποτε το χωριό έσφυζε από ζωή, για τις ανάγκες εξόρυξης του λιγνίτη κάτω από το χωριό τους οι κάτοικοι έχουν πλέον μεταφερθεί σε εργατικές κατοικίες στην Πτολεμαΐδα. Σήμερα, το μόνο που απομένει είναι η εκκλησία του χωριού και μερικά σπίτια που περιμένουν την κατεδάφιση τους. Το χωριό παλαιότερα αριθμούσε περίπου 2.000 κατοίκους.

Ο Σ.Σ. Κόμανου στέκει ακόμα στην περιοχή και θυμίζει στους παλαιότερους ένα χωριό που τώρα χάθηκε και μοιάζει με νησί, μιας και γύρω από αυτόν υπάρχουν τεράστια και βαθιά ορυχεία εξόρυξης

λιγνίτη. Η γραμμολογία του σταθμού περιλαμβάνει δέκα γραμμές, ενώ υπάρχει μηχανοστάσιο, τρίγωνο αναστροφής και διάφορες παλιές υπηρεσιακές κατοικίες, έρημες πια. Κάποτε και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90, ο Σ. Σ. Κόμανου ήταν από τους πιο πολυσύχναστους στην Ελλάδα, με τρεις βάρδιες προσωπικού για να διεκπεραιώνεται η συνεχής κίνηση εμπορικών συρμών (μέχρι και εννέα με δέκα ζεύγη ημερησίως) που μετέφεραν κάρβουνο, λιγνίτη, λιπάσματα, τεύτλα, καύσιμα κλπ. Σταδιακά όμως η κίνηση περιορίστηκε σημαντικά, τα τελευταία χρόνια συρρικνώθηκε δραματικά, ενώ οι πρόσφατες αλλαγές στον ΟΣΕ έδωσαν την χαριστική βολή. Σήμερα, ελάχιστες αμαξοστοιχίες την εβδομάδα μεταφέρουν καύσιμα (πετρέλαιο) και (σε εποχιακή βάση) τεύτλα. Και φυσικά, ούτε συζήτηση για επιβατικά δρομολόγια.

Για τις ανάγκες των μεταφορών, στο μηχανοστάσιο του Κόμανου υπάρχουν σε μόνιμη εφεδρεία 1-2 νηζελάμαξες, συνήθως δε πρόκειται για μια ALCO σειράς A-201, αλλά και μια MLW σειράς A-451 ή A-501. Οι ALCO, λόγω





αξονικού βάρους, χρησιμοποιούνται για την είσοδο / έξοδο στα εργοστάσια, μιας και οι γραμμές είναι σε κακή κατάσταση, ενώ παλαιότερα πρόσβαση στα εργοστάσια είχαν και οι γαλλίδες (ALSTHOM), αλλά και οι Krupp (Ελβηγών). Αντίθετα, οι MLW χρησιμοποιούν για τις ανάγκες δρομολογίων προς Καζάνι, Αμύνταιο, Σκυδρά και Διάλογο. Το έργο που καλούνται να βγάλουν τα 200άρκια είναι αρκετά επιπλέον, με δρομολόγια αρκετών χιλιομέτρων και πολύ βάρος στα βυτία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο ΑΗΣ Αγίου Δημητρίου ο οποίος απέχει από τον Κόμανο περίπου 25χλμ σε μια ανεξάρτητη από το υπόλοιπο δίκτυο γραμμή. Οι άλλοι ΑΗΣ είναι σχετικά δίπλα στο δίκτυο, όπως π.χ. ο ΑΗΣ Καρδιάς με πρόσβαση από τον Σ.Σ. Μαυροδενδρίου, ο ΑΗΣ Πτολεμαΐδας από τον Σ.Σ. Λιμνής και ο ΑΗΣ Λακιάς από τον αμόνιμο σταθμό. Η μεταφορά των βαγόνων στους ΑΗΣ γίνεται είτε με ελξη είτε με ώθηση όπως π.χ. στον ΑΗΣ Καρδιάς όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα αναστροφής της μηχανής.

Συχνά οι μεταφορές γίνονται κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες, μιας και το χιόνι και ο παγωμένος αέρας είναι φαινόμενα συνηθισμένα φαινόμενα στο οροπέδιο.

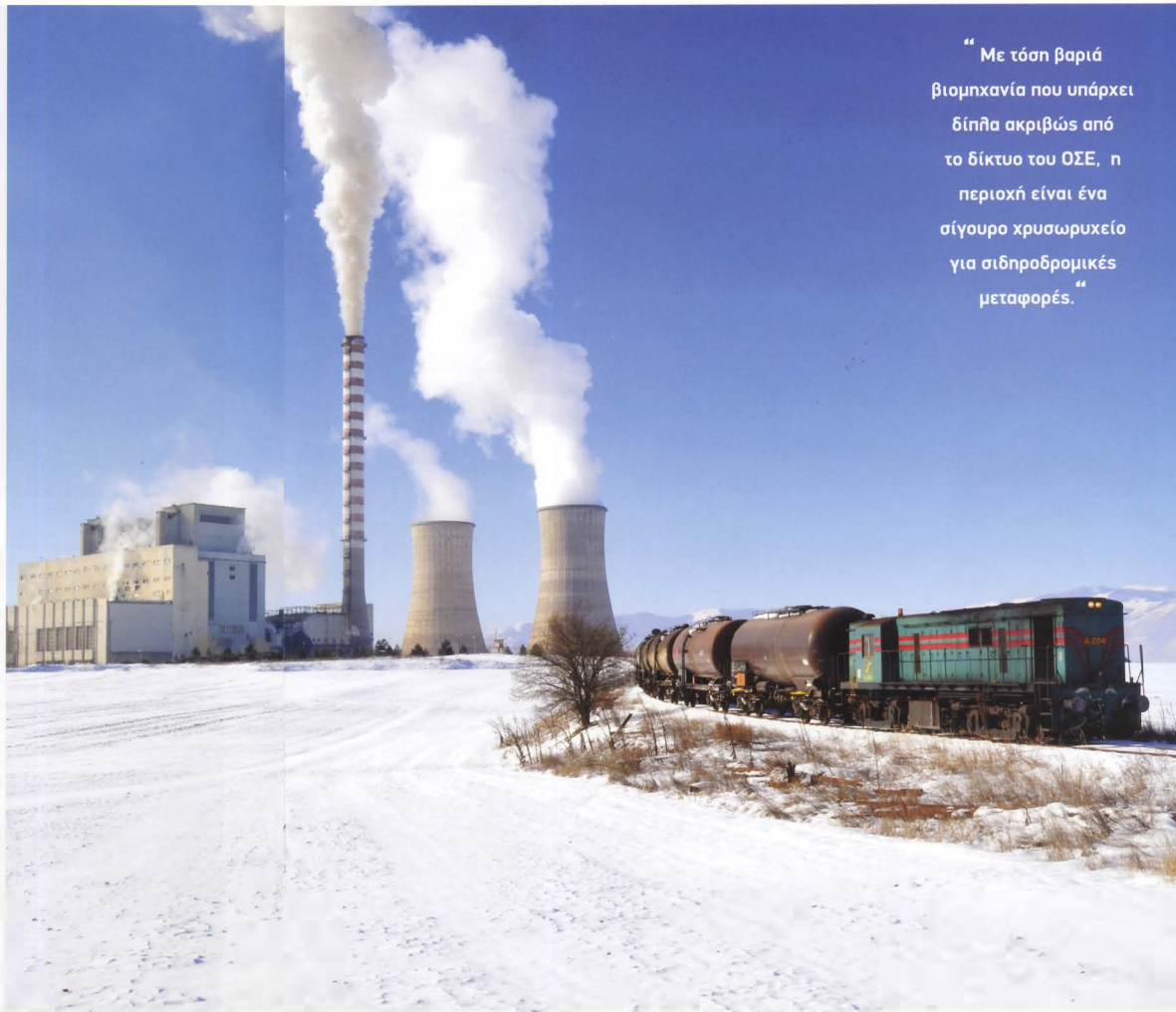
Όποιος επισκεφθεί την περιοχή θα δει μια πλήρως ανακαινισμένη γραμμή, αλλά και εγκαταστάσεις εγκαταλελειμμένες εδώ και αρκετά χρόνια στο έλεος

του χρόνου. Η γραμμή σε πολλά σημεία είναι πνιγμένη στη βλάστηση, μιας και το προσωπικό που υπάρχει για τον καθαρισμό της δεν επαρκεί. Σημαφόροι και διακόπτημα στέκουν ακόμη ακοιμισμένα στις εισόδους των σταθμών της περιοχής ξυπνήσιες μηνιες από το όχι και τόσο μακρινό παρελθόν.

Με τόση βαριά βιομηχανία που υπάρχει δίπλα ακριβώς από το δίκτυο του ΟΣΕ, η περιοχή είναι ένα σίγουρο χρυσορυχείο για σιδηδρομικές μεταφορές. Ελπίζω στο μέλλον να μην αρκούμαστε μόνο στη μεταφορά πετρελαίου στους ΑΗΣ, αλλά να βρεθούν τρόποι για την ανάπτυξη σοβαρής – επικερδούς μεταφοράς από και προς τα εργοστάσια, όπως έχει ειπωθεί κατά το παρελθόν. Η μεταφορά π.χ. τέφρας προς τα εργοστάσια τιμεντοποιίας, τσιπλών, κάρβουνου κλπ θα μπορούσε να αποτελέσει μια κερδοφόρα λύση, έτσι ώστε ο Σ.Σ. Κόμανο να ανθίσει ξανά, κάτι που θα βοηθήσει και στην γενικότερη ανάδειξη της γύρω περιοχής. Οι εγκαταστάσεις υπάρχουν και οι κάτοικοι το θέλουν. Το μόνο που χρειάζεται είναι η ορέξη και θέληση για κάτι καλύτερο...

Υ.Γ. Θερμές ευχαριστίες στο φιλόξενο και πάντα φιλικό προσωπικό των Σ.Σ. Κόμανο και Αμύνταιο για την βοήθεια τους σε κάθε μου επίσκεψη.

Το φωτορεπορτάζ αυτό είναι αφιερωμένο σε αυτούς.



“ Με τόση βαριά βιομηχανία που υπάρχει δίπλα ακριβώς από το δίκτυο του ΟΣΕ, η περιοχή είναι ένα σίγουρο χρυσορυχείο για σιδηδρομικές μεταφορές. “



Πριν 40 χρόνια:

Διακοπές και ατμός στην Ελλάδα του 1972

Κείμενο-Φωτογραφίες: Α. Knipping
Μετάφραση - Απόδοση: Γ. Χανδρινός



Σ. | φωτο: 1

Το καλοκαίρι του 1972, 4 νεαροί -ηλικίας 18-20 ετών-που ζούσαμε κοντά στο Μόναχο, αποφασίσαμε να πάμε για camping στην Ελλάδα, με ένα ταλαιπωρημένο άσπρο και κόκκινο πουλμανάκι Volkswagen του 1963. Από την Βαυαρία δηλαδή στην Ελλάδα- πολλή , πολλή χιλιόμετρα σε μια εποχή χωρίς μεγάλους αυτοκινητοδρόμους και με ένα αυτοκίνητο που με το ζόρι έπιανε τα 90-100κμ. Το πρώτο βράδι μας το περάσαμε στα Αυστρο-Γιουγκοσλαβικά σύνορα, το δεύτερο κοντά στο Βελιγράδι και το τρίτο στην Γευγελή, μια ανάσα από τα Ελληνο-Γιουγκοσλαβικά σύνορα. Ο Σεπτέμβρης είχε μόλις μπει...

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΕΛΛΑΔΑ....



Σ. | φωτο. 2

Καθώς φτάσαμε στην χώρα των ονείρων μας σκεφτήκαμε ότι το μικρότερο πρόβλημα που θα είχαμε να αντιμετωπίσουμε ήταν η επικοινωνία με τους ντόπιους; ανήκαμε σε μια μικρή μειοψηφία Γερμανών νέων που είχαμε την τύχη να διδαχθούμε Αρχαία Ελληνικά στο γυμνάσιο και έτσι είχαμε την πεποίθηση ότι όλα θα πάνε καλά. «ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ», α!!! κανένα πρόβλημα... «ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ», «ΠΡΟΕΔΡΟΣ» κλπ ; Χμμμ!!! Φτηνή προπαγάνδα. Όταν όμως

αρχίσαμε κουβέντα με τους σύγχρονους Έλληνες τα βρήκαμε σκούρα... Μιλούν τόσο γρήγορα που δεν καταλαβαίναμε λέξη.

Εγώ πάλι – ο μόνος σιδηροδρομόφιλος της παρέας- έψαχνα εναγωνίως για την αγαπημένη μου λέξη: «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ».. Και να, πηγαίνοντας για τις θερμοπύλες είδαμε εκεί κοντά ένα τρένο με επικεφαλής μια τεράστια ατμάμαξα της σειράς Ma. Έκανε πολύ θόρυβο και έβγαζε πολύ καπνό, αλλά δυστυχώς αυτή η πρώτη μου φωτογραφία

βγήκε χάλια...

Επόμενη στάση μας η Αθήνα: Ακρόπολη, Πλάκα, παιδάκια, ρετσίνα και φέτα... Βρήκαμε ένα camping, αλλά το μέρος ήταν κατάξερο και δεν είχε νερό ούτε για πλύσιμο. Την άλλη μέρα, κατ' ευθείαν στα γραφεία του ΟΣΕ κάπου στο κέντρο της πόλης, για να πάρουμε άδεια φωτογράφησης. Δεν θυμάμαι καν πως βρήκα αυτή την διεύθυνση, σίγουρα όμως όχι από το internet. Μας εξυπηρέτησε ένας ευγενέστατος νεαρός που μου



Σ. | φωτο: 3

“ Σε μια διπλανή γραμμή υπήρχε μια επιβατική αμαξοστοιχία με επικεφαλής την ALCO A.308, ενώ σε άλλη γραμμή περίμενε, με ανοιχτές πόρτες, μια A/A, βαμμένη με ένα πολύ ωραίο σκούρο-μπλε χρώμα. “

δήλωσε με στόμφο: « Έίμαστε μια ελεύθερη χώρα.. Φωτογραφήστε ότι θέλετε..Κανένα πρόβλημα.. Μην ξεχάστε όμως να πάτε στην Ολυμπία και στους Δελφούς...». Από εκεί, πήγαμε στον Σ. Σ. Λαρίσης. Μόλις φτάσαμε, οι φίλοι μου άρχισαν το δούλεμα. Και είχαν δίκιο. Πως είναι δυνατόν μια πόλη εκατομμυρίων κατοίκων να εξυπηρετείται από ένα τέτοιο σιδηροδρομικό σταθμό; Πολλοί επαρχιακοί σταθμοί στην Γερμανία είναι μεγαλύτεροι από τον σταθμό της Ελληνικής πρωτεύουσας. Εγώ πάντως, έτρεξα να φωτογραφίσω μια θγ με ένα εμπορικό τρένο που θα αναχωρούσε σε λίγο (φωτο. 1). Σε μια διπλανή γραμμή υπήρχε μια επιβατική αμαξοστοιχία με επικεφαλής την ALCO A.308, ενώ σε άλλη γραμμή περίμενε, με ανοιχτές πόρτες, μια A/A, βαμμένη με ένα πολύ ωραίο σκούρο-μπλε χρώμα. Το βράδι στο camping, βρήκαμε μια παρέα Γερμανών τουριστών. Ήταν πολύ ταραγμένοι. Τότε δεν υπήρχαν κινητά τηλέφωνα, internet κλπ, αλλά είχαν μόλις πληροφορηθεί για την τρομοκρατική επίθεση εναντίον των Ισραηλινών αθλητών στους Ολυμπιακούς του Μονάχου.

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

Αποχαιρέτησαμε την Ακρόπολη και το δίκτυο κανονικού εύρους. Πήραμε το φέρρυ-μποτ για την Αίγινα και από εκεί περάσαμε στην Πελοπόννησο. Στο Άργος είδαμε το πρώτο τρένο της μετρικής γραμμής, με επικεφαλής την νητζελάμαξα 9201, αλλά πουθενά ατμοκίνηση. Το νοτιότερο μέρος που φτάσαμε στο ταξίδι μας αυτό (αλλά και στην μέχρι τότε ζωή μας) ήταν η Καλαμάτα. Ούτε και εδώ υπήρχαν ατμάμαξες, αλλά μόνο δύο χαριτωμένες μπλε-ασημί A/A, η 2101 και η 6412 (φωτο:2) Και αφού στην πατρίδα μας, στο Μόναχο, διεξάγονταν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, πήγαμε και στην Ολυμπία. Και, ω του θαύματος, στην γραμμή Ολυμπίας -Πύργου είδαμε, επι τέλους, την πρώτη μας ατμοκίνητη αμαξοστοιχία, με επικεφαλής την 7721, μια Γερμανικής κατασκευής ατμάμαξα που την φωτογραφήσαμε στον Σ.Σ. Πύργου (φωτο: 3). Στο μηχανοστάσιο του Πύργου, πολλές παροπλισμένες ατμάμαξες διαφόρων τύπων σκούριαζαν κάτω από τον καυτό ήλιο. Συνεχίσαμε βόρεια και στην Πάτρα βρήκαμε 2 ατμάμαξες «Mc Arthur», παροπλισμένες



Σ. | φωτο. 4

μεν, αλλά σε λειτουργική κατάσταση (φωτο: 4). Η τελευταία μας εικόνα από το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου ήταν μια κόκκινη ντηζελάμαξα Ιαπωνικής κατασκευής, σε ελιγμούς. Ξαναμπήκαμε σε φέρρου-μποτ και περάσαμε στην Στερεά Ελλάδα.

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΕΛΦΟΥΣ ΣΤΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Κάναμε μια σύντομη επίσκεψη στους Δελφούς. Εντυπωσιακό τοπίο, αλλά εγώ σκεφτόμουν συνεχώς τα τρέινα και έτσι έπεισα τους φίλους μου να φύγουμε γρήγορα για την Λάρισα. Εκεί είδαμε 2 εμπορικές αμαξοστοιχίες, η πρώτη με επικεφαλής μια Θγ και η άλλη με μια εντυπωσιακή Breda (την Ma 1011) (φωτο: 5). Στο μηχανοστάσιο υπήρχαν αρκετές παροπλισμένες Θγ, από τις οποίες θυμάμαι μόνο την Θγ 528. Λίγο πιο πέρα, ένας παλιός γνώριμος από τους DB: η ντηζελάμαξα ελιγμών A 123, κατασκευής Krupp, πανομοιότυπη με αυτές που έχουμε στην Γερμανία.

Το ελληνικό μας ταξίδι έφτανε στο τέλος του. Μείναμε 4 ημέρες στην Θεσσαλονίκη, αφού πρώτα συμφώνησα με την παρέα μου: 2 ημέρες μπάνια και χαλάρωση και 2 ημέρες τρέινα. Σε μια περιοχή με πολλές γραμμές για εμπορικά τρέινα (σ



Σ. | φωτο. 5

.μεταφρ. εννοεί την Διαλογή), μια θορυβώδης Δα (η Δα 56) έκανε ελιγμούς (φωτο: 6). Και ξαφνικά ένας σιδηροδρομικός υπάλληλος με άγριες, μάλλον, διαθέσεις μας πλησιάζει και δείχνοντας την φωτογραφική μου μηχανή άρχισε να φωνάζει. Καταλαβαίνοντας πάντως ότι είμαστε ξένοι, μου γράφει σε ένα χαρτάκι : «ΑΠΑΓΟΡΕΒΕΤΑΙ». Εντάξει φίλε μου, το κατάλαβα, αλλά η σωστή λέξη είναι: «ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ». Πήγαμε λίγο πιο πέρα, εκεί που χωρίζουν οι γραμμές για Βορρά, Νότο και Ανατολή, όπου φωτογράφησα αρκετά τρέινα, ελκόμενα απο ατμάμαξες όπως οι Λβ 962, οι Θγ 532, 571 και 587 (φωτο:7), η Μα 1006, καθώς και η Γαλλικής κατασκευής ντηζελάμαξα Α 368. Πίσω στην Θεσσαλονίκη, όπου είδαμε μια ακόμη Δα (την

Δα 53), αλλά παρατημένη και σε άθλια κατάσταση, Συνεχίσαμε λίγο πιο δυτικά και φτάσαμε στην Σίνδο. Ο σιδηροδρομικός σταθμός ήταν συμπαθέστατος και καθώς πεινούσα, ρώτησα με τα ελληνικά μου: «έχετε μπισκότα»; Ναι, είχαν και ενώ τα μασουλάγαμε, κάποιος κύριος που μάλλον κατάλαβε ότι είμαστε Γερμανοί, με πλησίασε και με ρώτησε: «πότε εσείς οι Γερμανοί χάσατε τον τελευταίο σας Κάιζερ»; Που να θυμάμαι τώρα φίλε μου.. Μάλλον το 1918...Ευτυχώς που ο θόρυβος μιας ατμάμαξας διέκοψε την ιστορική μας συζήτηση. Ήταν η Λβ 958 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας με κατεύθυνση την Θεσσαλονίκη (φωτο: 8). Μας έκανε δε εντύπωση το ότι τα δρύφακτα κατέβηκαν αθόρυβα, χωρίς

προειδοποιητικά καμπανάκια.

Αποχαιρέτησαμε την Ελλάδα με κάποια θλίψη. Περάσαμε τις υπόλοιπες διακοπές μας στην Γιουγκοσλαβία (Σκόπια, Κόσσοβο, Δαλματικές ακτές και Ριέκα). Η παρέα μου συνέχισε τις διακοπές της, αλλά εγώ επέστρεψα στο Μόναχο, λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων. Το ταξίδι μου στην Ελλάδα και η ωραία, αλλά πολύ σύντομη γνωριμία μου με τις ελληνικές ατμάμαξες με έκανε να συνειδητοποιήσω οτι ζούσα το τέλος της ατμοκίνησης των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη. Η ελληνική μου εμπειρία μου είχε ανοίξει την όρεξη και άρχισα ήδη να προετοιμάζω το επόμενο μου ταξίδι: θα φωτογράφιζα ατμοκίνητα τρέινα στην Σλοβενία.



Σ. | φωτο: 6



Σ. | φωτο: 8



Σ. | φωτο: 9

Το 1837, ο A. Borsig ίδρυσε το πρώτο εργοστάσιο ατμαμαξών στην Πρωσία, ένα δε χρόνο μετά κινήθηκε η πρώτη ατμήλατη αμαξοστοιχία (μεταξύ του Βερολίνου και του Potsdam με ταχύτητα 42 χλμ την ώρα) έχοντας επικεφαλής την ατμάμαξα Beuth (αρ. κατασκ. 24) . Από τότε κύλησε πολύ νερό στο ποταμό Spree στις όχθες του οποίου βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός του Lehrter.



Σ. | Ο νέος σταθμός του Βερολίνου

Βερολίνο:

Κείμενο-Φωτογραφίες: Σ. Κωνσταντόπουλος



Ένας νέος σιδηροδρομικός σταθμός για την μητρόπολη των μέσων σταθερής τροχιάς

Η κατασκευή σιδηροδρομικού σταθμού στην πρωτεύουσα της Γερμανικής Αυτοκρατορίας (Πρωσίας), το Βερολίνο, ξεκίνησε το 1868, επί Αυτοκράτορος Γουλιέλμου και με Καγκελάριο (πρωθυπουργό) τον Όττο Φον Βίσμαρκ. Η λειτουργία του σταθμού άρχισε το 1871, ενώ δέκα χρόνια αργότερα ξεκίνησε η πρώτη αστική σιδηροδρομική γραμμή το S-Bahn (S-Bahn= Schnellbahn-fast railway- γρήγορός σιδηρόδρομος), μήκους 40χλμ. σε κυκλική διαδρομή με την επωνυμία γραμμή Wannsee. Έκτοτε, η ορθή ονομασία του σταθμού, ο οποίος λειτούργησε μέχρι το έτος 1952, ήταν Lehrter Stadtbahnhof δηλαδή αστικός (προαστικός) σιδηροδρομικός σταθμός του Lehrter. Στο μεταξύ το 1902 άρχισε να λειτουργεί στο Βερολίνο και ο πρώτος υπόγειος σιδηρόδρομος (μετρό), το U-Bahn. Το 1920 η πόλη του Βερολίνου διέθετε το πυκνότερο αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο στον κόσμο.

Οι επόμενες δεκαετίες ήταν καθοριστικές όχι μόνο για την Γερμανία. Ο ολέθριος Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος οδήγησε την χώρα σε πλήρη, αιτωτική ήττα και με την διάσκεψη του Potsdam (1945), το Βερολίνο χωρίζεται σε 4 τομείς. Τον κάθε τομέα διοικούν πλέον οι νικήτριες δυνάμεις. Λίγο αργότερα (1949) και η ίδια η χώρα χωρίζεται στα δύο κράτη: την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας –Bundes Republik Deutschland- BRD (Δυτική), με πρωτεύουσα την Βόννη, και την Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας- Deutsche Demokratische Republik- DDR (Ανατολική), με πρωτεύουσα το Ανατολικό Βερολίνο, το οποίο σημειωτέον βρίσκεται στο κέντρο της Ανατολικής Γερμανίας.

Ο σταθμός του Lehrter κατεδαφίστηκε το 1958 επειδή είχε υποστεί μεγάλες καταστροφές από τους βομβαρδισμούς κατά τη διάρκεια του πολέμου, αλλά και διότι βρισκόταν στη νεκρή ζώνη, η οποία χώριζε το δυτικό από τον ανατολικό τομέα του Βερολίνου, οπότε ήταν πρακτικώς αδύνατη η λειτουργία του.

Στις 13 Αυγούστου 1961 άρχισε να κτίζεται στο Βερολίνο το διαβόητο «τείχος». Το ύψους 4μ.περίπου τείχος κύκλωνε το Δ. Βερολίνο σε συνολικό μήκος 155χλμ. και διέθετε 293 φυλάκια, 57 καταφύγια, αστυνομικούς σκύλους, ηλεκτροφόρα καλώδια, συναγερμούς και νάρκες. Ανάμεσα στα δύο τμήματα της πόλης υπήρχαν οκτώ σημεία διάβασης / ελέγχου. Ένα από αυτά ήταν και ο σταθμός Friedrichstrasse του S.Bahn (έτος κατασκευής 1882), που κατά την εποχή του ψυχρού πολέμου ήταν ο σιδηροδρομικός συνοριακός σταθμός μεταξύ των δύο τομέων της πόλης του Βερολίνου. Σήμερα, από τον σταθμό αυτό διασώζεται μόνο η αίθουσα της αναμονής όπου περίμεναν όσοι είχαν την δυνατότητα να ταξιδεύσουν, ο χώρος ονομαζόταν Traenenpalast-μέγαρο των δακρύων, επειδή εδώ οι Βερολινέζοι έδιναν το τελευταίο χαιρετισμό πριν χωρίσουν. Τελικά, το τείχος γκρεμίστηκε 28 χρόνια αργότερα, όταν στις 9 Νοεμβρίου 1989, από τον ξεσηκωμένο λαό της πόλης.

Μετά από ένα χρόνο, (3 Οκτωβρίου 1990) το όνειρο της επανένωσης της Γερμανίας έγινε πραγματικότητα, στις 20 Ιουνίου 1991 η κυβέρνηση μεταφέρθηκε από την Βόννη στο Βερολίνο και το 1994 απεχώρησαν οριστικά από την πόλη οι πάλαι ποτέ τέσσερις εγγυήτριες δυνάμεις.

Το Βερολίνο, που ιδρύθηκε το 1250μ.Χ., είναι ίσως η μεγαλύτερη πόλη της Ευρώπης αλλά και μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση



“ Το 1994 ήταν ιστορική χρονιά για το γερμανικό σιδηρόδρομο, επειδή τότε ενοποιήθηκαν τα 2 σιδηροδρομικά δίκτυα της (ενωμένης πλέον) χώρας “



Σ. | Ο Σ Σ. Spandau.

πόλεις του κόσμου. Η σημερινή πρωτεύουσα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας καλύπτει έκταση 892χλμ² ο δε πληθυσμός της ξεπερνά τα 4 εκατομμύρια. Πρόκειται για μια πραγματικά σύγχρονη και καταπράσινη πόλη που δίνει στον επισκέπτη την εντύπωση ότι βρίσκεται στην εξοχή, αφού σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα υπάρχουν σχεδόν 2500 μικρά και μεγάλα πάρκα, με χαρακτηριστικότερο το τεράστιο Tiergarten (Ζωολογικός κήπος) έκτασης 2100στρμ. στο κέντρο της πόλης.

Εξαιτίας της διχοτόμησης του το Βερολίνο έχει πολλά «διπλά» κτίρια, όπως π.χ. δύο πανεπιστήμια, δύο όπερες και πάρα πολλά, εξαιρετικά μουσεία, πινακοθήκες κλπ. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για εμάς έχει το Γερμανικό Τεχνολογικό Μουσείο, έκτασης 25.000μ² και με 600.000 επισκέπτες ετησίως. Σε αυτό το μουσείο θαυμάζουμε αυτοκίνητα, αεροπλάνα, καράβια, υφαντουργία, τυπογραφία, ζυθοποιεία., αλλά εδώ υπάρχει και μια πλούσια συλλογή σιδηροδρομικών εκθεμάτων, όπως π.χ. ο αρχαιότερος ξύλινος συρμός (υποτυπώδη ξύλινα βαγονέτα από το έτος 800 μ.Χ περίπου), που τον έσπρωχναν πάνω σε ξύλινες τροχιές. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι δεκάδες ατμάμαξες καθώς και αρκετές ντηζελάμαξες και ηλεκτράμαξες

παλιότερων εποχών. Ένα από τα στολίδια της σιδηροδρομικής συλλογής είναι η ατμάμαξα «Adler», (Βρετανικής κατασκευής του εργοστασίου Robert Stephenson στο Newcastle), η οποία στις 7 Δεκεμβρίου 1835 πραγματοποίησε το πρώτο δρομολόγιο μήκους 6χλμ., μεταξύ Νυρεμβέργης και Furth. Η συγκεκριμένη ατμάμαξα ήταν το πρότυπο-«μητέρα» για τις επόμενες ατμάμαξες, οι οποίες κατασκευάστηκαν στην Γερμανία (Πρωσία).

Το Βερολίνο, εκτός των άλλων, διαθέτει και δύο κεντρικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς το Zoologischer Garten Bahnhof στο τομέα του Δυτικού και τον σταθμό του Ostbahnhof στο τομέα του Ανατολικού Βερολίνου. Το 1994 ήταν ιστορική χρονιά για το γερμανικό σιδηρόδρομο, επειδή τότε ενοποιήθηκαν τα 2 σιδηροδρομικά δίκτυα της (ενωμένης πλέον) χώρας: του «Reichsbahn» της (τέως) Α. Γερμανίας και του «Deutsche Bundesbahn» της (τέως) Δ. Γερμανίας με την νέα κοινή επωνυμία «Deutsche Bahn» (DB)AG.

Λίγο μετά τη επανένωση των δύο Γερμανιών προκηρύχθηκε αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για την κατασκευή του νέου κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού του Βερολίνου, που, τελικά, ανετέθη στο αρχιτεκτονικό γραφείο «Gerkan Marg et Cie» του Αμβούργου. Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός

θεμελιώθηκε στις 9 Σεπτεμβρίου 1998, σε οικόπεδο 70.000 μ², εκεί όπου, μέχρι το 1958, υπήρχε ο σταθμός του Lehrter. Το αποτέλεσμα της κατασκευής που πρόεκυψε είναι ένα κτίριο σταυροειδούς ρυθμού, που μοιάζει με γυάλινο καθεδρικό ναό: πρόκειται για τον μεγαλύτερο, εντυπωσιακότερο και, ενδεχομένως, τον πλέον σύγχρονο σιδηροδρομικό σταθμό της Ευρώπης. Ο νέος κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός του Βερολίνου έχει κατασκευαστεί ουσιαστικά στο πουθενά, δηλαδή μακριά από κατοικημένη περιοχή. Αν και θεωρητικά βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, μη λησμονούμε ότι για τριάντα περίπου χρόνια εδώ υπήρχε η «νεκρή ζώνη» των δύο τομέων του Βερολίνου. Η περιοχή σήμερα θεωρείται ομοσπονδιακή ζώνη, εδώ δε έχει κατασκευαστεί ένα συγκρότημα υπερσύγχρονων κυβερνητικών κτιρίων, που επικοινωνούν μεταξύ τους με υπόγειο δίκτυο και τα οποία κατασκευάστηκαν για να καλύψουν τις ανάγκες της νέας πρωτεύουσας. Εδώ βρίσκεται το ανακαινισμένο παλιό κτίριο του Reichstag που τώρα στεγάζει την Bundestag (Βουλή), η ομοιάζουσα με «πλυντήριο ρούχων» καγκελαρία (η επίσημη κατοικία του εκάστοτε καγκελάρου-πρωθυπουργού), η ελβετική πρεσβεία κ.α.

Ο νέος σταθμός είναι ένα πραγματικό

Σ. | Το εσωτερικό του νέου σταθμού.

Σ. | Αντίγραφο ξύλινου συρμού.
Τεχνολογικό Μουσείο Βερολίνου.

σταυροδρόμι που συνδέει σιδηροδρομικά το βορρά με το νότο και την ανατολή με τη δύση. Στη πραγματικότητα πρόκειται για ένα πολυόροφο, δαιδαλώδες, αλλά εξαιρετικά χρηστικό κτίριο στο υπόγειο του οποίου διέρχονται τα τρέινα, τα οποία κατευθύνονται από το βορρά προς το νότο και αντίστροφα. Σε βάθος 15μ από την επιφάνεια της γης βρίσκεται το υπόγειο τμήμα του σταθμού, με 8 σιδηροδρομικές γραμμές και 4 αποβάθρες από όπου διέρχονται ή σταματούν διεθνείς αλλά και προαστιακές αμαξοστοιχίες. Από εδώ διέρχονται και δύο σιδηροδρομικές γραμμές του U-Bahn (μετρό) της γραμμής U5, ενώ ήδη μελετάται η κατασκευή, σε αυτό το βάθος, και δύο γραμμών για τον αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο του S-Bahn. Σε αυτό το βάθος, διέρχεται και ο ομοσπονδιακός αυτοκινητόδρομος B-96, ο οποίος μεταξύ των άλλων προορισμών οδηγεί και σε ένα υπόγειο, τριώροφο χώρο στάθμευσης για 900 οχήματα πλησίον του νέου σιδηροδρομικού σταθμού. Το τόσο μεγάλο βάθος οφείλεται και στον ποταμό Spree, ο οποίος βρέχει ουσιαστικά το νέο σταθμό από την νότια πλευρά, αλλά και το λιμάνι των ποταμόπλοιων Humboldt το οποίο βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του.

Το υπέργειο τμήμα του σιδηροδρομικού σταθμού το οποίο οι Γερμανοί αποκαλούν hoch (ύψος) βρίσκεται σε ύψος 10μ. από την επιφάνεια της γης. Διαθέτει 6 σιδηροδρομικές γραμμές διέλευσης συρμών, εκ των οποίων οι δύο αφορούν τον αστικό σιδηρόδρομο (S-Bahn), με 3 συνολικά αποβάθρες για την εξυπηρέτηση των επιβατών. Οι διαστάσεις του υπέργειου γυάλινου σταθμού είναι 160μ. πλάτος και 321 μ. μήκος. Από το υπόγειο και το υπέργειο τμήμα του σταθμού τα τρέινα διέρχονται ή σταθμεύουν για μικρό μόνον χρονικό διάστημα, επειδή δεν υπάρχουν παρακαμπτήριες γραμμές. Κοντά στην νοτιοδυτική πλευρά του σταθμού υπάρχει ένας τριγωνικός γυάλινος πύργος με το σήμα των (DB), ο οποίος χρησιμεύει σαν πύργος ανανέωσης του αέρα προς και από το υπόγειο τμήμα του σταθμού.

Τα επίσημα εγκαίνια του νέου σταθμού έγιναν στις 28 Μαΐου 2006. Από τότε, οι γραμμές του έχουν εξυπηρετήσει εκατοντάδες χιλιάδες αμαξοστοιχίες, ενώ από τις αποβάθρες του και από τους υπόλοιπους χώρους έχουν περάσει αρκετά εκατομμύρια επιβάτες και επισκέπτες, οι οποίοι έχουν την δυνατότητα να απολαύσουν ένα μικρό «παράδεισο» καταναλωτικών αγορών, αφού ο νέος σταθμός διαθέτει πολλά εμπορικά καταστήματα με είδη τροφίμων, ένδυσης, φαρμακείο, οπτικά, ανθοπωλεία, εστιατόρια, καφέ κλπ.. Πολλοί, μάλιστα, λένε ότι το υπερβολικά τεράστιο αυτό κτίριο είναι μάλλον εμπορικό κέντρο και όχι σιδηροδρομικός σταθμός. Παρ' όλα αυτά, η ιδέα αυτού του μοναδικού σταθμού εμπνεύστηκε από τη λάθος λογική των σταθμών που υπάρχουν σε άλλες Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες όπως το Παρίσι και το σταθμό Gare du Nord, όπου πρέπει να αναζητήσεις άλλο μεταφορικό μέσο, για να μεταβείς στο σταθμό Gare du Lyon ή στο Λονδίνο για να μεταβείς π.χ. από το σταθμό του Waterloo στο London Victoria Station, στον σταθμό του St. Pancras κλπ.

Οι Γερμανοί λοιπόν για να αποφύγουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην πρωτεύουσα της χώρας τους κατασκεύασαν αυτόν τον ενιαίο, κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό, ο οποίος συνδέει σιδηροδρομικά τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα, ενώ παράλληλα εξυπηρετεί άριστα κατοίκους και επισκέπτες της πολυπολιτισμικής τους πόλης. Τα διερχόμενα τρέινα εξυπηρετούν σχεδόν όλες τις ιχίλους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, αλλά και πολλές πρωτεύουσες και πόλεις στο εξωτερικό.

Εντυπωσιακά, πάντως, είναι και ορισμένα στατιστικά στοιχεία για το νέο κεντρικό σταθμό του Βερολίνου. Κατά την 24ωρη λειτουργία του

Σ. | Νέος σταθμός, η εντυπωσιακή αίθουσα με τις πλάστφόρμες



σταθμού και από τα δύο του τμήματα (hoch και Tief) διέρχονται 261 διεθνείς αμαξοστοιχίες, 326 τοπικά και 620 αστικά / προαστιακά τρένα. Τον σταθμό χρησιμοποιούν τουλάχιστον 300.000 επιβάτες ή επισκέπτες οι οποίοι εξυπηρετούνται από 54 κυλιόμενες σκάλες και 43 ανελκυστήρες, 6 εκ των οποίων έχουν πανοραμική θέα. Ο νέος αυτός σιδηροδρομικός μέγα - κόμβος, ένα αρχιτεκτονικό αριστούργημα στην ιστορία των σιδηροδρόμων του Βερολίνου είναι ευάερος και φωτεινός, ακόμη και τον χειμώνα. Για την κατασκευή του απαιτήθηκαν 500.000μ³ σκυροδέματος, 85.000 τόνοι σιδήρου, 32000μ² γυαλί και 8500 μεμονωμένα παράθυρα για τον γυάλινο θόλο. Ο σταθμός εξυπηρετείται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (φωτοβολταϊκά) στην οροφή του, οι 75.000 κυψέλες των οποίων παράγουν ετησίως 160.000KW που ηλεκτροδοτούν όλο το συγκρότημα. Το συνολικό, τέλος, κόστος της κατασκευής πλησίασε τα 700.000.000 Ευρώ.

Το Βερολίνο, όμως, δεν αρκείται στο νέο του σταθμό. Οι περισσότερες διεθνείς αμαξοστοιχίες σταθμεύουν και σε άλλους, περιφερειακούς ή κεντρικούς, σταθμούς του Βερολίνου, όπως το Spandau, το Lichtenberg και το Charlottenburg Alexander Platz (συνολικά 32 διαφορετικοί προορισμοί

εντός της χώρας). Επι πλέον, η πρωτεύουσα της ενωμένης Γερμανίας συνεχώς επεκτείνεται και διαθέτει εκτός από προαστιακά τρένα (Regio) και δέκα γραμμές μετρό (U-Bahn), το οποίο άλλοτε είναι υπόγειο και άλλοτε υπέργειο, όπως επίσης 15 γραμμές αστικού σιδηροδρόμου (S-Bahn). Όλα τα δίκτυα αλληλεπικαλύπτονται και αρκετοί σταθμοί έχουν κοινές αποβάθρες δίνοντας την ευκαιρία στον επισκέπτη, αλλά και στον κάτοικο να μετακινηθεί εύκολα και γρήγορα σε ολόκληρη την πόλη. Στα όρια του πρώην ανατολικού Βερολίνου κυκλοφορεί (από το 1881) εκτός των άλλων και τροχιάδρομος (τραμ) με ένα αρκετά πυκνό δίκτυο, ενώ στον δυτικό τομέα της πόλης, μέχρι πρότινος, δεν υπήρχε τραμ. Από το καλοκαίρι του έτους 2013 έχει προγραμματιστεί η επέκταση του δικτύου προς τα δυτικά (γραμμές M6, M8 και M10) συνδέοντας το με τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό του Βερολίνου.

Αυτό το εκτενές δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς δημιουργήθηκε με συνεχή εργασία: μόνον για τις ανακατασκευές και επεκτάσεις έφτασαν να δουλεύουν μέχρι και 5000 άνθρωποι την ημέρα. Η αρμόδια υπηρεσία «Berliner Verkehrs Betriebe» (BVG) επιδιορθώνει και διευθύνει το συγκοινωνιακό

δίκτυο τρένων, τραμ, και λεωφορείων. Πρόκειται για το δίκτυο το οποίο λειτούργησε μέχρι το 1961 οπότε η ανέγερση του τείχους, αλλά και οι προηγούμενες συμμαχικοί βομβαρδισμοί από την εποχή του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το έκοψε κυριολεκτικά σε δύο ανεξάρτητα μέρη. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι, το 1991 η BVG κατάφερε να ανοίξει σε 48 μόνον ώρες όλους τους σταθμούς του U-Bahn στο κέντρο της πόλης που ήταν κλειστοί ουσιαστικά από το 1945.

Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την πτώση του «τείχους», τα πάντα άλλαξαν στο Βερολίνο και η άσφογη λειτουργία ενός πυκνού δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς είναι η καλύτερη απόδειξη αυτής της αλλαγής. Έτσι, σήμερα, ο επισκέπτης έχοντας στην διάθεση του το εξαιρετικό αυτό δίκτυο μπορεί να γνωρίσει με άνεση την πόλη του Βερολίνου και να απολαύσει την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική και το σεβασμό στο περιβάλλον που κάνει τη συγκεκριμένη πόλη να διαφέρει. Οι κάτοικοι του Βερολίνου δικαίως αποκαλούν το νέο σιδηροδρομικό σταθμό αλλά και την πόλη τους Bahnametropole, δηλαδή μητρόπολη των μέσων σταθερής τροχιάς.

BNSF



Burlington

Northern Santa Fe:

158 χρόνια ιστορίας

Κείμενο: Νίκος Φώτης

Φωτογραφίες: Νίκος Καντζής, Σπύρος Νικολόπουλος, Αρχείο Ν. Φώτη

Ξεκινώντας από το Σικάγο, την «πόλη των ανέμων»

Το 1850, κάποιοι επιχειρηματίες του Σικάγου οι οποίοι είχαν ήδη ξεκινήσει με μια μικρή διακλάδωση προς την Aurora με μεταχειρισμένες γραμμές και στρωτήρες, αποφάσισαν να επεκτείνουν τις σιδηροδρομικές τους δραστηριότητες ιδρύοντας μια νέα, μεγαλύτερη εταιρεία. Την ονόμασαν «Chicago, Burlington & Quincy Railroad». Στις αρχές του 20ού αιώνα, η «C.B. & Q.» (περισσότερο γνωστή ως «Burlington Route») είχε συνενώσει 204 ανεξάρτητες σιδηροδρομικές εταιρείες σε ένα δίκτυο που απλωνόταν σε αρκετές μεσοδυτικές πολιτείες των ΗΠΑ, μέχρι τη Nebraska και τη Montana, ενώ το slogan της εταιρείας ήταν «Everywhere West!». Η εταιρεία παρακολουθούσε στενά τις τεχνολογικές εξελίξεις (βαρύτερες σιδηροτροχιές, ισχυρότερες μηχανές, βαρύτερα οχήματα) είναι δε ενδεικτικό ότι οι πρώτες δοκιμές του συστήματος φρένων Westinghouse έγιναν (1886 -1887) σε δικές της γραμμές της.

Η «C.B. & Q.» έπαιξε σημαντικό ρόλο στον εποικισμό των μεσοδυτικών ΗΠΑ, καθώς το Κογκρέσο παραχώρησε μεγάλες εκτάσεις, τις οποίες η εταιρεία πούλησε σε χαμηλές τιμές σε εποίκους, προσβλέποντας στις ανάγκες για μεταφορές προϊόντων μέσω της γραμμής που θα δημιουργούνταν. Μόνο μεταξύ 1870 και 1880, η εταιρεία πούλησε πάνω από δύο εκατομμύρια στρμ. σε περισσότερα από 20.000 άτομα, ενώ για πάνω από μισό αιώνα ήταν ταυτισμένη με τη μεταφορά αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων. Στις 29 Μαΐου 1934 η εταιρεία υπό τη προεδρία του Ralph Budd έκανε μια θεαματική επίδειξη της πρώτης ντήζελ αυτοκινητάμαξας στις ΗΠΑ, σε μια διαδρομή 14 ωρών από το Ντένβερ του Colorado μέχρι το Σικάγο. Το επαναστατικό «Pioneer Zephyr» είχε ένα ισχυρό αντίκτυπο στην μετέπειτα ιστορία του σιδηροδρόμου, καθώς απέδειξε την αξία της πρόωσης με ντήζελ, έφερε στο προσκήνιο την περίφημη «General Motors / Electro-Motive Division» (EMD) και σήμανε την αρχή του τέλους για τον ατμό, που σε λιγότερο από δύο δεκαετίες θα

εξαφανιζόταν από το προσκήνιο. Άλλες καινοτομίες της εταιρείας ήταν η χρήση ραδιοσυχνότητας για συντονισμό της κυκλοφορίας των τρένων και οι πολυτελείς επιβατάμαξες με διάφανη οροφή τύπου vista-dome (1939). Όταν, το 1970, η «C.B. & Q.» συγχωνεύτηκε με την «Burlington Northern» διέθετε 665 ντζελάμαξες, 36.264 φορτάμαξες, 624 επιβατάμαξες και ένα δίκτυο 13.570χλμ.

Ο ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ «NORTHERN PACIFIC»

Η «Northern Pacific» δημιουργήθηκε από την απόφαση του Κογκρέσου να κατασκευαστεί μια βορειοδυτική πρόσβαση προς την πολιτεία Washington στον Ειρηνικό. Το 1864 ο πρόεδρος Lincoln υπέγραψε τη σχετική Πράξη για τη δημιουργία της εταιρείας αυτής, η οποία θα υλοποιούσε αυτήν ακριβώς την βορειοδυτική διαδρομή. Με την ίδια πράξη, το Κογκρέσο παραχώρησε 190.000χλμ². ανεκμετάλλευτων εκτάσεων ως αντάλλαγμα θα



τη κατασκευή της γραμμής. Η κατασκευή ξεκίνησε το 1870 φτάνοντας τελικά να απασχολεί μια στρατιά 25.000 εργατών, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν Κινέζοι. Η εταιρεία μπήκε σε πολλές περιπέτειες από την αρχή, καθώς κερδοσκόποι που πέρασαν από το τιμόνι της (όπως π.χ. ο Jay Cooke) ενδιαφέρονταν περισσότερο για τα προσωπικά τους κέρδη, παρά για την κατασκευή της γραμμής, ενώ συχνές ήταν και οι επιθέσεις Ινδιάνων που κατέληγαν σε αιματηρές συμπλοκές με τον στρατό των ΗΠΑ. Η εταιρεία πέρασε τη πρώτη χρεωκοπία της το 1875, αλλά υπό την στιβαρή ηγεσία του Frederick Billings (προς τιμήν του οποίου υπάρχει ομώνυμη πόλη στη Μοντάνα), η εταιρεία ξαναπήρε μπροστά στη προσπάθεια να φτάσει τον Ειρηνικό.

Πέρα από οικονομικές δυσκολίες, έλλειψη υλικών κτλ., υπήρξαν και προβλήματα με το ανάγλυφο του εδάφους, όπως π.χ. με την οροσειρά Cascade, εμπόδιο που ξεπεράστηκε το 1888 με την πρώτη σήραγγα μήκους 2.897μ στην θέση Stampede. Στη σκηνή σύντομα εμφανίστηκε ο Βαυαρικής καταγωγής Henry Villard, που αφού τσακώθηκε με τον Billings κατάφερε τελικά να αναλάβει τον έλεγχο της «Northern Pacific» οδηγώντας την σύντομα σε εντυπωσιακά επιτεύγματα: μέσα στο 1882: κατασκευάστηκαν 580χλμ. κύριας γραμμής και 592 χλμ. διακλαδώσεων ανεβάζοντας το σύνολο σε 2.168 και 1.176 χλμ. αντίστοιχα. Ο ανταγωνισμός με τη «Great Northern», όμως, επρόκειτο να αδυνατίσει την εταιρεία, που το 1893 χρεωκόπησε ξανά και βρέθηκε υπό τον έλεγχο του James Hill. Στον τομέα του τροχαίου υλικού, η «Northern Pacific» υπήρξε πρωτοπόρα στη χρήση τεράστιων ατμαμαξών με διάταξη αξόνων 4-8-4 (που ονομάστηκαν «Northern» από αυτήν), καθώς και τις θηριώδεις 2-8-8-4 «Yellowstone» του 1928. Ήταν επίσης και η εταιρεία που αγόρασε την πρώτη ατμάμαξα με ένοσφαιρα τριβεία (ρουλεμάν) αντί για συμβατικά τριβεία - η Timken 1111 «Four Aces» κατασκευής «ALCO» αποτέλεσε μία επανάσταση όταν πρωτοεμφανίστηκε το 1933. Εκτός από τις 604 ντηζελάμαξες, τις 34.961 φορτάμαξες και 192 επιβατάμαξες, καθώς και το δίκτυο των 10.900χλμ., η «Northern Pacific» συνεισέφερε και τον πρώτο πρόεδρο της «Burlington Northern», τον Louis W. Menk.

Ο ΑΥΤΟΔΗΜΙΟΥΡΓΗΤΟΣ «EMPIRE BUILDER» ΚΑΙ Η «GREAT NORTHERN».

Ο James Jerome Hill γεννήθηκε το 1838 στο





Οντάριο σε μια ξύλινη παράγκα και πέθανε πολυεκατομμυριούχος στο Saint Paul της Minnesota στις 29 Μαΐου 1916. Με ανεξάντλητη ενέργεια (αν και τυφλός από το δεξί μάτι) κι εργατικότητα, ήταν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό άτομο και έχοντας αναγκαστεί να πιάσει δουλειά από τα 14 του λόγω του θανάτου του πατέρα του, βρέθηκε σε μια εποχή ιδιαίτερα ευνοϊκή για φιλόδοξους ανθρώπους. Έχοντας δουλέψει σε αγροτικές εργασίες, μεταφορές και πλοία, εμπόριο γούνας και σιδηρόδρομους, ήταν εξαιρετικός γνώστης της λειτουργίας των επιχειρήσεων από μέσα. Μετά από επιδέξιους οικονομικούς χειρισμούς και χάρις στην βοήθεια φίλων του όπως οι Norman Kittson, Donald Smith και George Stephen (οι δύο τελευταίοι ήταν κύριοι οικονομικοί συντελεστές πίσω από το έπος της κατασκευής της «Canadian Pacific»), βρέθηκε (1878) να είναι κάτοχος της σιδηροδρομικής εταιρείας «St Paul & Northern». Το 1879 μια νέα

εταιρεία με την επωνυμία «St. Paul, Minneapolis & Manitoba» κατείχε 1.073χλμ. δικτύου (από τα οποία τα 909χλμ είχαν ήδη κατασκευαστεί) και 2.5 εκατ. στρμ. γής. Στο τέλος, μάλιστα, του 1885 το δίκτυο είχε επεκταθεί στα 2.366χλμ. Το 1880, η αξία της εταιρείας ήταν \$728,000, ενώ πέντε μόλις χρόνια αργότερα έφτασε τα \$25 εκατομ. χάρη στη προσεκτική διαχείριση της εταιρείας.

Ο Hill είχε γίνει ειδικός στις μεθόδους καλλιέργειας και κτηνοτροφίας οι οποίες θα απέφεραν μεγάλη κίνηση (και άρα κερδοφορία) από τους αποίκους που αγόραζαν τα αγροτεμάχια των περιοχών από τις οποίες περνούσε η εταιρεία. Το 1886, η εταιρεία συνδέθηκε στη Helena με τη «Northern Pacific», έχοντας χρησιμοποιήσει μια στρατιά 8.000 εργατών και 3.300 κάρα με άλογα για μεταφορά υλικών και κατασκευάζοντας 1.033χλμ. μέσα σε ένα χρόνο. Το 1890 οι γραμμές που κατείχε ο Hill απέκτησαν ενιαία εταιρική υπόσταση

με την επωνυμία «Great Northern» και πλέον μόνο τα Βραχώδη Όρη ήταν το τελευταίο μεγάλο εμπόδιο για τη πρόσβαση στον Ειρηνικό Ωκεανό. Ο τοπογράφος John F. Stevens ήταν αυτός που βρήκε το πέρασμα Marias σε χαμηλό υψόμετρο στις πηγές του ποταμού Marias στη Μοντάνα, σήμερα δε το άγαλμα του βρίσκεται δίπλα στη γραμμή στη στάση Summit, στο Glacier Park. Το επόμενο δύσκολο εμπόδιο ήταν η οροσειρά Cascades, ακόμα και μετά την ένωση των δύο τμημάτων της γραμμής το 1893 κοντά στο Scenic της Washington, καθώς η χάραξη εκεί απαιτούσε οκτώ σημεία αναστροφής. Το 1900 κατασκευάστηκε η πρώτη σήραγγα Cascade, μήκος 4.184μ., ενώ το 1912 έγινε μια παραλλαγή ανάμεσα στο Fargo και το Surrey της Β. Ντακότα, η οποία μείωσε το μήκος της διαδρομής κατά 83,7χλμ. ή μία ώρα. Το 1929 όμως υπήρξε μια δραστική αλλαγή: κατασκευάστηκε η νέα σήραγγα Cascade I, μήκους 12.540μ., ενώ





“...η «BNSF» διαθέτει πάνω από 51.500χλμ. δικτύου απλωμένα σε 28 πολιτείες των ΗΠΑ. Υπάρχουν 8 μεγάλες διαδρομές, ενώ απασχολεί πάνω από 40.000 υπαλλήλους. Ο στόλος της αποτελείται από 6.300 ντιζελάμαξες και 81.800 φορτάμαξες...”

η εταιρεία άρχισε να χρησιμοποιεί θηριώδεις ηλεκτράμαξες 5.000hp για να έλκουν τα εμπορικά τρένα στη περιοχή, μέχρι να τοποθετηθεί το 1956 ένα γιγάντιο σύστημα εξαερισμού που επέτρεπε τη χρήση νηζελαμαξών.

Το 1893, η «Great Northern» απέκτησε κυρίαρχο μερίδιο στην ανταγωνιστική «Northern Pacific» και έτσι οι δύο αυτές εταιρείες από κοινού έγιναν κυρίαρχες στις βορειοδυτικές ΗΠΑ. Σύντομα όμως μια δικαστική απόφαση ανέτρεψε τη συμφωνία μεταξύ των δύο αυτών παράλληλων δικτύων, επειδή θεωρήθηκε αντίθετη με το πνεύμα του ανταγωνισμού. Η δικαστική απόφαση παρακάμφθηκε πάντως καθώς ιδιωτικά ο Hill είχε μετοχές και των δύο εταιρειών μαζί με τη τράπεζα «JP Morgan». Ωστόσο, παρά την κυριαρχία τους, οι δύο αυτές εταιρείες έψαχναν εναγωνίως για πρόσβαση στο Σικάγο (που ήταν η πύλη για τις Ανατολικές ΗΠΑ), με αποτέλεσμα να αγοράσουν (1901) την πλειονότητα των μετοχών στην «Burlington Route». Η αντίδραση όμως της «Union Pacific» και του Προέδρου της E. Harriman ήταν έντονη, κατέληξε δε σε ένα σκληρό αγώνα για απόκτηση μετοχών, αναγκάζοντας τελικά τον Hill να ιδρύσει μια εταιρεία χαρτοφυλακίου («Northern Securities Company») που θα διένειμε μέρισμα σε όλους

τους συμμετέχοντες. Λογάριαζε όμως χωρίς τον πρόεδρο των ΗΠΑ Theodore Roosevelt, ο οποίος (1904) οδήγησε την εταιρεία στα δικαστήρια για παραβίαση του νόμου Sherman για τα τραστ. Τελικά, το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ επέβαλε ξανά τον διαχωρισμό των «Northern Pacific» και «Great Northern», ενώ και η «C.B.&Q.» συνέχισε την αυτόνομη λειτουργία της μέχρι το 1970. Βασική φιλοσοφία της «Great Northern» ήταν η επίτευξη οικονομικών κλίμακας, με τη συγκέντρωση, σε μεγάλα τρένα, όσο το δυνατόν περισσότερου τονάζ, καθώς και η αποφυγή άσκοπης κίνησης άδειων βαγονιών. Το 1910 δημιουργήθηκε το Εθνικό Πάρκο Glacier με την υποστήριξη της εταιρείας, η οποία κατασκεύασε ξενοδοχεία και ακριβά σαλέ στη περιοχή, υποστηρίζοντας έτσι τον τουρισμό και την οικολογική ανάδειξη της περιοχής. Μια από τις διασημότερες μηχανές της «Great Northern» είναι η πρώτη 20κύλινδρη νηζελάμαξα (παραγωγής EMD) η περίφημη SD45 των 3.600hp του 1965.

Το 1970, η «Great Northern» διέθετε ένα τεράστιο δίκτυο (13.320χλμ.), 609 νηζελάμαξες, 415 επιβατάμαξες και 36.300 φορτάμαξες, ενώ απασχολούσε 15.000 υπαλλήλους. Οι δύο «North-erns» τέλος ίδρυσαν από κοινού (1905) την

εταιρεία «Spokane, Portland & Seattle», χωρίς καμία από τις δύο να έχει κυρίαρχο μερίδιο. Η «S.P. & S.» είχε το προσωνύμιο «The Northwest's Own Railway» και αποτέλεσε μια επιπλέον εισοδο στις πολιτείες Oregon και Washington, ενώ το δικό της παράρτημα («Oregon Electric») έφτασε στα σύνορα με τη Καλιφόρνια. Κατά την συγχώνευση της με τις μητρικές εταιρείες, η «S.P. & S.» συνεισέφερε 112 νηζελάμαξες, 54 επιβατάμαξες, 3.216 φορτάμαξες και ένα δίκτυο 1.484χλμ. Κατά τη περίοδο της συνταξιοδότησης του James Hill, η επικράτεια του σιδηροδρομικού του δικτύου ήταν μεγαλύτερη από το άθροισμα της Αγγλίας, της Γαλλίας και της Γερμανίας.

«BURLINGTON NORTHERN»: ΟΙ «HILL LINES» ΕΝΟΠΙΟΥΝΤΑΙ (1970)

Με καθυστέρηση επτά δεκαετιών και μετά από τέσσερις επίσημες προσπάθειες ενοποίησης (1896, 1901, 1927, και 1955 – η τελευταία πήρε 15 χρόνια για να εγκριθεί!), το όραμα του James J. Hill για μια ενιαία σιδηροδρομική εταιρεία από το Σικάγο μέχρι τον Ειρηνικό, υλοποιήθηκε σε μια δύσκολη





εποχή για τον σιδηρόδρομο στις ΗΠΑ. Η «Burlington Northern», όπως ονομάστηκε η νέα εταιρεία, κληρονόμησε όχι μόνο τέσσερα διαφορετικά σιδηροδρομικά δίκτυα, αλλά και μεγάλες εκτάσεις γής (9.652χλμ².), δικαιώματα εξόρυξης (24.280χλμ²) και υλοτομίας (5.439χλμ².), καθώς και αεροπορικές, οδικές και ναυτιλιακές εταιρείες. Το 1989 η εταιρεία αποφάσισε να διαχωρίσει όλες τις παράπλευρες δραστηριότητες και να επικεντρωθεί αποκλειστικά στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το νέο δίκτυο είχε (1970) μήκος 38.620χλμ., 1.990 ντηζελάμαξες (οι οποίες σταδιακά θα βάφονταν στο χρωματικό συνδυασμό «Cascade Green») και 110.741 φορτάμαξες, ενώ οι μισές σχεδόν από τις 1.824 επιβατάμαξες δούλευαν σε προαστιακά τραίνα γύρω από το Σικάγο στο τέρμα δίκτυο της «C.B. & Q». Αρκετές πλεονάζουσες γραμμές καταργήθηκαν, η νέα δε εταιρεία κράτησε τα καλύτερα κομμάτια του δικτύου, ενώ τα άλλα πωλήθηκαν σε τοπικές εταιρείες όπως η «Montana Rail Link» (που λειτουργεί σε μεγάλο μέρος

του αρχικού δικτύου της «Northern Pacific»). Η νέα εταιρεία πέρασε μια δύσκολη δεκαετία, με μεγάλα στοιχήματα μπροστά της, πέρα από την ανάγκη να πετύχει η συγχώνευση. Το πρώτο ήταν η εκμετάλλευση της τεράστιας ανθρακοφόρας έκτασης στην λεκάνη Powder River ανάμεσα στο Wyoming και την Montana (190x320 χλμ), με τη χρήση ενιαίων συρμών (unit trains). Όμως η υποδομή έπρεπε να φτιαχτεί από την αρχή (επένδυση σχεδόν \$2 δις) και τα έσοδα ήταν αβέβαια. Η εταιρεία στράφηκε σε μάντζερ εκτός

σιδηροδρόμων, οι οποίοι την παρακούνισαν επί μία δεκαετία προσπαθώντας να βελτιώσουν τον τρόπο λειτουργίας της. Ένα ακόμα βήμα ήταν η μετακίνηση της έδρας της εταιρείας στο Fort Worth του Τέξας, σε εδάφος μακριά από την επήραση των προκατόχων εταιρειών, μαζί με τη δημιουργία ενός γιγάντιου κέντρου διαχείρισης δικτύου (Network Operations Center). Το 1992, η «BN» έκανε τη μεγαλύτερη παραγγελία μηχανών μέχρι τότε, αγοράζοντας 350(η) SD70MAC των 4.000hp αξίας \$2 εκατ. η μία. Οι ντιζελάμαξες αυτές, που ήταν οι πρώτες με ηλεκτρονική ήτρες εναλλασσόμενου ρευματός στις ΗΠΑ, αντικατέστησαν τις προκατόχους τους σε αναλογία 3 προς 5 στα βαριά εμπορικά τρέινα, επιτυγχάνοντας σημαντικές λειτουργικές οικονομίες παρά το ψηλότερο αρχικό κόστος. Τελικά, η «BN» ξεκίνησε (1977) τις διαδικασίες συγχώνευσης με τη «St.Louis-San Francisco Railway» («Frisco»), η οποία τότε διέθετε 431 ντιζελάμαξες, 17.392 φορταμαξές και 7.488χλμ. δικτύου. Η συγχώνευση ολοκληρώθηκε το 1980 και έκανε την «BN» τη μεγαλύτερη σιδηροδρομική εταιρεία στις ΗΠΑ, κάτι που προξένησε την σφοδρή αντίδραση του τρωαίνου εχθρού της, δηλαδή της «Union Pacific».

«ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE»: ΕΝΑ ΟΡΑΜΑ ΣΤΗΝ ΕΡΗΜΟ

Στις νοτιοδυτικές ΗΠΑ υπάρχει το μονοπάτι που καταλήγει στη Santa Fe στο Ν. Μεξικό αυτή δε ήταν παραδοσιακά η νοτιότερη διαδρομή προς τη δύση και τον Ειρηνικό. Το 1859, παραμονές του Αμερικανικού Εμφυλίου, ιδρύθηκε η «Atchison and Topeka Railroad», με στόχο να συνδέσει τις δύο ομώνυμες πόλεις στο Κάνσας. Λόγω, όμως, έλλειψης πόρων η κατασκευή άρχισε το 1868 ενώ το πρώτο τρέινο κυκλοφόρησε στις 28 Ιουνίου 1869, ένα μήνα μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του ηπειρωτικού σιδηροδρόμου από τις «Central Pacific» και «Union Pacific». Το 1983, η εταιρεία μετονομάστηκε σε «Atchison, Topeka & Santa Fe» κίνηση που έγινε μόνο μια πρόγνωση των φιλοδοξιών του ιδρυτή της.

Ο Cyrus Kurtz Holliday καταγόταν από τη Pennsylvania και μετανάστευσε στο Kansas, ιδρύοντας τη πόλη Topeka που ήθελε διακάος να την συνδέσει με άλλες πόλεις. Έχοντας κατασκευάσει μόλις 112χλμ. γραμμής, σε μια διάσημη ομιλία του, ο Holliday περιέγραψε το όραμά του για ένα σιδηρόδρομο που θα έφτανε στη Santa Fe διασχίζοντας τα Βραχώδη Όρη, (όραμα πολύ τολμηρό όραμα αφού μιλάμε για πάνω από 1.000χλμ. διαδρομής), αλλά





και πέρα από αυτήν μέχρι το Μεξικό, το Τέξας και το San Francisco, σοκάροντας τους ακροατές του. Μετά τον Holliday πρόεδρος της «Santa Fe» (1881 – 1889) ανέλαβε ο William Barstow Strong (προς τιμήν του οποίου έχει ονομαστεί η κωμόπολη Barstow στη Καλιφόρνια) και στη θητεία του η εταιρεία έγινε ένα ηπειρωτικό δίκτυο μήκους 11.870χλμ. από το Σικάγο έως το Λος Άντζελες και το Μεξικό, εκπληρώνοντας το όραμα του προκατόχου του, που έζησε μέχρι το 1900. Ενδεικτικό του δυναμισμού του Strong ήταν η έντονη σύγκρουση του με την εταιρεία «Denver & Rio Grande Western», για το πέρασμα Raton στα Βραχώδη Όρη, πέρασμα

ζωτικής σημασίας για την πρόσβαση της «ATSF» στη Δύση. Ο αρχιμηχανικός Albert Alonzo Robinson πήρε εντολή να καταλάβει το πέρασμα Raton και να το υπερασπιστεί «με κάθε κόστος». Στο ίδιο τραίνο με τον Robinson ήταν ο αρχιμηχανικός της «D&RG» με τον ίδιο στόχο, αλλά για την δική του εταιρεία. Και ενώ αυτός πήγε να διανυκτερεύσει, η ομάδα της «ATSF» άρχισε αμέσως δουλειά όλη την νύχτα στρώνοντας γραμμή πριν φτάσουν το πρωί τα συνεργεία της «D&RG». Η τελευταία περιορίστηκε στον ρόλο μιας τοπικής εταιρείας, ενώ η «ATSF» προχώρησε προς τη δύση, παρά τις ατελείωτες ερήμους που δεν προσφέρονταν για καλλιέργεια ή

εξόρυξη, έχοντας πλέον ως αντίπαλο στον δρόμο για τη Καλιφόρνια και τα πλούτη της μόνον την «Southern Pacific».

Η κορωνίδα στο δίκτυο της «ATSF» είναι η διάσημη γραμμή-κορμός «Transcon» (transcontinental), η οποία ξεκινάει από τα περίχωρα του Σικάγου και φτάνει στη Καλιφόρνια. Πρόκειται για γραμμή υψηλών ταχυτήτων, η οποία σταδιακά διπλασιαζόταν, και επέτρεπε σε εμπορικά τρένα εξπρές όπως το «Super C» να κάνουν μια διαδρομή 3740χλμ. σε 35 ώρες (μέση ταχύτητα 108.4 χλμ/ώρα), χρόνος που ακόμα και σήμερα δεν έχει ξεπεραστεί από τα επιβατικά τρένα της «Am-



trak». Σε συνεργασία με τη «New York Central», η διαδρομή Νέα Υόρκη-Λος Άντζελες καλύφθηκε σε 51 ώρες και 21 λεπτά με το τρένο «Flexivan» (πρόδρομος των σημερινών intermodal συρμών). Κατά ένα μεγάλο μέρος, η Transcon είναι παράλληλη με τη μυθική «Route 66». Στη κοινή γνώμη, η «ATSF» πάντα θα ταυτίζεται με θρυλικά και γρήγορα επιβατικά τρένα όπως π.χ. το μυθικό «Super Chief», το «El Capitan» και το «California Limited», με τις νηζελάμαξες στο βάψιμο Warbonnet (ασημί και κόκκινο, με το κίτρινο έμβλημα της εταιρείας στη πρόσοψη), οι οποίες είχαν στο πλάϊ έναν στυλιζαρισμένο Ινδιάνο αρχηγό στο στυλ Art Nouveau. Πολλοί σιδηροδρομόφιλοι πιστεύουν ότι οι ALCO PA-1 στο βάψιμο Warbonnet είναι οι ομορφότερες νηζελάμαξες που υπήρξαν ποτέ. Τα εστιατόρια του Fred Harvey κατά μήκος της γραμμής με τα διάσημα «Harvey girls» (που έγιναν και ταινία-musical με τη Judy Garland) παρέθεταν εξαιρετικής ποιότητας φαγητό σε χαμηλές τιμές σε σύγκριση με το άθλιο φαγητό που υπήρχε σε άλλες γραμμές της εποχής. Αρχιτέκτονες σαν τη Mary Colter σχεδίασαν κορυφαία δείγματα Harvey Houses όπως το «La Posada» που ταίριαζαν απόλυτα με

την αισθητική των νοτιοδυτικών ΗΠΑ.

Στη σιδηροδρομική πιάτσα, η «ATSF» έγινε γνωστή για την πολύ σφιχτή (σχεδόν μιλιταριστική) διοίκηση του προσωπικού της και για την έμφαση στη ταχύτητα και την οργάνωση (η οποία της επέτρεψε να πάρει μεγάλο μερίδιο στα intermodal τρένα). Μια εντυπωσιακή απόδειξη ήταν το έκτακτο τρένο «Coyote Special» που δρομολόγησαν μέσα σε μία μέρα το 1905 για έναν εκκεντρικό πλούσιο που ήθελε τη γρηγορότερη βόλτα που έγινε ποτέ από το Λος Άντζελες μέχρι το Σικάγο: το δρομολόγιο του Walter- «Death Valley»-Scott κόστισε (τότε) στον ενδιαφερόμενο \$5.500, άλλαζε ατμάμαξες σε 80", συνέτριψε πολλά ρεκόρ ταχύτητας της εποχής (π.χ. έπιασε 170 χλμ./ώρα σε ένα τμήμα πριν το Σικάγο) και κάλυψε 3.648χλμ. σε 44 ώρες και 45 λεπτά. Στις ατμάμαξες, η διάταξη αξόνων 2-10-2 ονομάστηκε «Santa Fe» ήταν ιδιαίτερα δημοφιλείς στην εταιρεία, αλλά χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα και από άλλες εταιρείες στον κόσμο (τέτοιες ήταν και οι Ma των ΣΕΚ). Λόγω της λειτουργίας σε άνυδρες ερήμους, η «Santa Fe» πάντως στράφηκε γρήγορα και μαζικά στη νηζελοκίνηση ήδη από τις παραμονές του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, με

δεκάδες τετραπλές FT νηζελάμαξες να έλκουν εμπορικά τρένα, ενώ το νηζελοκίνητο «Super Chief» ξεκίνησε την λειτουργία του το 1935.

BNSF RAILWAY = BURLINGTON NORTHERN + SANTA FE

Μετά από μια αποτυχημένη απόπειρα συγχώνευσης με την «Southern Pacific» το 1983, η «ATSF» αποφάσισε να συγχωνευτεί τελικά με τη «Burlington Northern», καθώς η θέση της (7η Κλάσης I) δεν ήταν ικανοποιητική, ενώ το δίκτυό της ταίριαζε γεωγραφικά και συμπλήρωνε την «BN». Η νέα εταιρεία ξεκίνησε στις 31 Δεκεμβρίου 1996, ονομάστηκε «Burlington Northern Santa Fe» (BNSF) και βάφοντας τις μηχανές της με στοιχεία από τις δυο μητρικές εταιρείες. Ακόμα και σήμερα, η σημαντικότερη γραμμή της «BNSF» παραμένει η Transcon, ενώ σήμερα έχουν μείνει λίγες μόνο δεκάδες χιλιόμετρα μονής γραμμής σε σημεία όπως το Abo Canyon όπου και εκεί τα έργα διπλής γραμμής έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί. Το 2006





κυκλοφορούσαν στην Transcon, κατά μέσο όρο, πάνω από 100 βαριά εμπορικά τρένα ημερησίως. Ειδικά για το Cajon Pass, που είναι το τελευταίο εμπόδιο πριν το Los Angeles, η «BNSF» πρόσθεσε τρίτη γραμμή για αύξηση της κυκλοφορίας, καθώς οι ταχύτητες είναι ιδιαίτερα χαμηλές λόγω απότομων κλίσεων. Η «BNSF» τέλος, διαθέτει και μία ακόμη κύρια γραμμή, την λεγόμενη «High Line» (Σικάγο – Σιάτλ), μέσω του περίφημου Marias Pass.

Στατιστικά, η «BNSF» διαθέτει πάνω από 51.500χλμ. δικτύου (ή 80.500χλμ αν συνυπολογιστούν παρακαμπτήριες, διπλές/τριπλές γραμμές και διαλογές), απλωμένα σε 28 πολιτείες των ΗΠΑ και κατανεμημένα σε 14 διευθύνσεις (divisions). Υπάρχουν 8 μεγάλες διαλογές με σύγχρονα συστήματα ταξινόμησης των βαγονιών, ενώ απασχολεί πάνω από 40.000 υπαλλήλους, με κόστος \$3,77δισ. Τα έσοδα της εταιρείας για το 2007 ήταν \$15,8δισ, και μέσα στα μέτρα εξοικονόμησης κόστους η μείωση κατανάλωσης καυσίμων κατά 3% έφερε οικονομία 143.800μ.3 ή \$90εκατ. Ο στόλος της αποτελείται από 6.300 ντηζελάμαξες και 81.800 φορτάμαξες, που κατανέμονται ως εξής: 34.631 covered hop-pers (σιτοφόρα, πλαστικά, κτλ.), 12.579 γόνδολες, 8.658 κλειστά (boxcars), 10.973 open hop-pers, 8.537 πλατφόρμες, 4.983 βαγόνια ψυγεία, 748 αυτοκινητάδικα, 422 βυτία, κτλ. Η εταιρεία, τέλος, διατηρεί εξαιρετικές σχέσεις με τους σιδηροδρομόφιλους και μάλιστα το 2006 ξεκίνησε ένα πρόγραμμα συνεργασίας με αυτούς (Citizens united for Rail Security). Μέσω αυτού, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να δίνουν τα στοιχεία

τους σε ένα Website, να αποκτούν ειδική ταυτότητα και να επικοινωνούν σε ένα δωρεάν τηλέφωνο στη περίπτωση που εντοπίσουν πρόβλημα ασφαλείας.

ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΤΙ...;

Σήμερα υπάρχουν στις ΗΠΑ δύο γιγάντιες εταιρείες που διασχίζουν τη Δύση, η «BNSF» και η «UP». Στις Ανατολικές ΗΠΑ, η «Norfolk Southern» και η «CSX Transportation» αγόρασαν από κοινού τη κρατική «Conrail» (1996), με αρκετά πάντως προβλήματα κατά την ενσωμάτωσή της. Ξαφνικά, το 1999, η «BNSF» και η «Canadian National» εκδήλωσαν την πρόθεσή τους να συγχωνευτούν σε ένα γιγάντιο δίκτυο που θα κάλυπτε τον Καναδά και μεγάλο μέρος των δυτικών ΗΠΑ. Οι ανταγωνίστριες εταιρείες όμως αντέδρασαν έντονα στο σχέδιο αυτό, καθώς ήταν αδυνατισμένες από τον πρόσφατο γύρο συγχωνεύσεων, ενώ οι πελάτες τους είχαν απαυδήσει από τα προβλήματα με τις προηγούμενες συγχωνεύσεις. Έτσι, η Εθνική Επιτροπή Μεταφορών «Surface Transportation Board» επέβαλε τελικά ένα moratorium 15 μηνών πριν δεχθεί οποιαδήποτε πρόταση για συγχώνευση. Τελικά, η «BNSF» και η «CN» ακύρωσαν την αίτησή τους, αλλά είναι δεδομένο ότι αυτή θα είναι η επόμενη συγχώνευση που θα δημιουργήσει δύο πραγματικούς σιδηροδρομικούς κολοσσούς στις ΗΠΑ.

Στις 3 Νοεμβρίου 2009, ο επενδυτικός όμιλος «Berkshire Hathaway» του γνωστού δισεκατομυριούχου Warren Buffett ανακοίνωσε

ότι θα αποκτούσε το 77.4% της «BNSF» που δεν είχε ήδη στη κατοχή του. Η αγορά έγινε, τελικά, στη τιμή των \$100 δολαρίων ανά μετοχή και περιελάμβανε μετρητά και μετοχές, με το ύψος της αγοράς να ανέρχεται στα \$ 44 δισ. (10 από τα οποία δανείσθηκε). Στις 12 Φεβρουαρίου 2010, οι μέτοχοι της «BNSF» ενέκριναν την εξαγορά, ενώ ο Buffet αστειευόμενος είπε «...όταν ήμουν μικρός, ο πατέρας μου δεν μου είχε ποτέ αγοράσει ούτε ένα τρενάκι, οπότε τώρα αγόρασα μια μεγάλη σιδηροδρομική εταιρεία που είναι όλη δική μου...».

Βιβλιογραφία / Παραπομπές :

Glischnski, S. (2008) Santa Fe Railway. MBI. 160 pp.

Solomon, B. (2005) Burlington Northern Santa Fe Railway. MBI. 288 pp.

<http://www.bnsf.com>

<http://www.up.com>

http://en.wikipedia.org/wiki/Northern_Pacific_Railway

http://en.wikipedia.org/wiki/James_J._Hill

[http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Northern_Railway_\(U.S.\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Northern_Railway_(U.S.))

Τέλος εποχής

Απόσυρση τροχαίου υλικού Πελοποννήσου

Κείμενα: Ηλίας Νταίβις, Φωτογραφίες: Αρχείο Νίκου Καραγεώργου, Ηλίας Νταίβις



Σ. | Γέφυρα Μάνναρι 30/3/2011

Πιος θα το πίστευε ότι η ολοκλήρωση του έργου της ριζικής ανακαίνισης της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας θα συνέπιπτε με την παύση λειτουργίας της και τα μόνα τρένα που θα κυλούσαν πάνω της θα ήταν οι συρμοί απόσυρσης του τροχαίου υλικού από το καταργηθέν δίκτυο, κλείνοντας έτσι την 120ετή ιστορία του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο.

Μετά από την επαισχυντή απόφαση για την εγκατάλειψη του δικτύου Πελοποννήσου τον Ιανουάριο του 2011 και αφού ολοκληρώθηκε η απομάκρυνση του τεχνολογικού εξοπλισμού από το Μηχανοστάσιο Καλαμάτας, την κεντρική μέχρι τότε επισκευαστική βάση και έδρα του τροχαίου υλικού, ακολούθησε η απομάκρυνση των τρένων, καθώς ο χώρος κρίθηκε επισφαλής για τη φύλαξή τους.

Οι περισσότερες αυτοκινητάμαξες τύπου RAILBUS μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς σε Πύργο και Πάτρα, προκειμένου να εξασφαλίσουν τις μοναδικές εναπομείνουσες γραμμές τοπικού χαρακτήρα που απέμειναν σε λειτουργία στις δύο πόλεις. Δύο απ' αυτές μεταφέρθηκαν οδικώς, με ειδικό όχημα, στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ στον Πειραιά, μιας και αδυνατούσαν να κινηθούν λόγω σοβαρών βλαβών ή εκτροχιασμών.

Τα εμπορικά βαγόνια μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς σε ασφαλή χώρο εναπόθεσης του ΟΣΕ στην Τρίπολη, ενώ οι αυτοκινητάμαξες τύπου MAN-1 και MAN-4 και οι περισσότερες δηζελάμαξες τύπου ALCO μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς στους Αγίους Αναργύρους και κατόπιν οδικώς σε στεγασμένους χώρους του Μηχανοστασίου Πειραιώς Ρέντη, όπου και αποθηκεύθηκαν.

Τα δρομολόγια αυτά έγιναν σταδιακά το Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2011, με το βροχερό καιρό να δίνει το δικό του πένθιμο τόνο σε αυτήν την

άχαρη διαδικασία. Ειδικά οι συρμοί από 3 ή 4 συζευγμένες αυτοκινητάμαξες τύπου MAN που διέσχισαν για τελευταία φορά την ορεινή ενδοχώρα της Πελοποννήσου, παρά το εντυπωσιακό τους μέγεθος αποτέλεσαν μια εξόχως μελαγχολική εικόνα, προκαλώντας τη θλίψη και την απογοήτευση των κατοίκων της υπαίθρου που ενώ περίμεναν επί χρόνια το τρένο να επανέλθει, τελικά αυτό ήρθε, αλλά για το στερνό αποχαιρετιστήριο σφύριγμα.

Η ιστορία δυστυχώς δεν θα καταγράψει εκείνο το γεροντάκι στους Χράνους Αρκαδίας, που παρά τη βροχή και την πρωινή ομίχλη βγήκε για να δει το τελευταίο τρένο και κάτω από την ομπρέλα του, βουρκωμένος και με ραγισμένη φωνή, κατάφερε μόνο να ψελλίσει: «Μα που τα πάτε τα τρένα ρε παιδιά;»



Σ. | Σταθμός Καλαμάτας 15/3/2011



Σ. | 11/3/2011



Σ. | Στο φαράγγι της Νικοθακάκαινας 15/3/2011

Μηχανοστάσιο Καλαμάτας



Σ. | 5 Φεβρουαρίου 2011

Την Παρασκευή 15 Απριλίου 2011, στις 13:15 το μεσημέρι, αναχώρησε από την Καλαμάτα ο τελευταίος συρμός απόσυρσης του τροχαίου υλικού της Πελοποννήσου και κλειδώθηκε ο σταθμός και το Μηχανοστάσιο Καλαμάτας, ρίχνοντας έτσι την αυλαία στα 120 χρόνια αδιάλειπτης λειτουργίας του δικτύου. Προηγήθηκε, η επί δύο μήνες διαδικασία απομάκρυνσης όλου του υλικού, που περιελάμβανε τόσο τον τεχνολογικό εξοπλισμό (μηχανήματα, εργαλεία, ανταλλακτικά) όσο και το ενεργειακό τροχαίο υλικό του δικτύου Πελοποννήσου. Το υλικό μεταφέρθηκε σε άλλες μονάδες του ΟΣΕ στην υπόλοιπη

Χώρα που θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο, ενώ μεγάλο μέρος αυτού εναποτέθηκε στο Μηχανοστάσιο Πειραιώς Ρέντη.

Στο Μηχανοστάσιο Καλαμάτας απέμειναν μόνον κάποιοι εκτός κυκλοφορίας ιστορικοί – μουσειακοί συρμοί των ΣΠΑΠ, οι οποίοι ασφαλίστηκαν σε στεγασμένο χώρο, κατόπιν υπερπροσπάθειας συγκεκριμένων αξιολογών και ευαισθητοποιημένων υπαλλήλων του ΟΣΕ.

Πλέον, το Μηχανοστάσιο φυλάσσεται από ιδιωτική εταιρία security και περιμένει τη μοίρα του, με την ελπίδα της επαναλειτουργίας του να παραμένει πάντα ζωντανή...

πριν & μετά...



Σ. | 11 Απριλίου 2011

Ένα μουσείο των ~~ΣΑΡ~~



Σ. | Αυτοκινητάμαξα DEDIETRICH

Μετά την αναστολή λειτουργίας του και αφού εκκενώθηκε από το χρήσιμο τεχνικό εξοπλισμό και το τροχαίο υλικό, το Μηχανοστάσιο Καλαμάτας πλέον στεγάζει μόνο παλαιά σιδηροδρομικά οχήματα που βρίσκονται εκτός δύναμης του ΟΣΕ και είναι παροπλισμένα για αρκετά χρόνια.

Τα περισσότερα από τα οχήματα αυτά βρίσκονταν εγκαταλειμμένα στον περιβάλλοντα χώρο του Μηχανοστασίου, βανδαλισμένα, πιγμένα από τη βλάστηση και αποτελούσαν καταφύγιο άστεγων και τοξικομανών, ενώ κάποια άλλα μεταφέρθηκαν από άλλες περιοχές του δικτύου Πελοποννήσου, όπως τον Πύργο και την Κυπαρισσία, με πρωτοβουλία και αυτοθυσία κάποιων αξιέπαινων υπαλλήλων του ΟΣΕ, σώζοντάς τα κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή και εξασφαλίζοντας τη διατήρησή τους.

Τα εν λόγω οχήματα αποτελούν σπουδαιότατα ιστορικά και μουσειακά κειμήλια της ιστορίας των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου και αφορούν βαγόνια, μηχανές και αυτοκινητάμαξες που αποκτήθηκαν από την Εταιρία Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου) στις αρχές και τα μέσα του 20ου αιώνα και κυκλοφόρησαν σε όλες τις



Σ. | Η ατμόμαξα VULCAN USATC

γραμμές του δικτύου Πελοποννήσου επί δεκαετίες, προσφέροντας τις υπηρεσίες τους στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Με την παύση λειτουργίας του Μηχανοστασίου Καλαμάτας, βρέθηκε ανέλπιστα ένας ασφαλής, στεγασμένος και φυλασσόμενος χώρος για αυτά τα τρένα, που μπορούν πλέον να διατηρηθούν σε ικανοποιητική κατάσταση μέχρι να βρεθεί η ευκαιρία να αποκατασταθούν και να αναδειχθούν. Στο υπόστεγο του Μηχανοστασίου λοιπόν, βρίσκονται:

- Μία αυτοκινητάμαξα ESSLINGEN/FEROSTAAL, Γερμανικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1958 (ευρύτερα γνωστή ως «ταχεία») σε καλή κατάσταση, καθώς και το ριμουλκούμενο όχημά της σε αρκετά καλή κατάσταση.

- Μία αυτοκινητάμαξα DEDIETRICH, Γαλλικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1951 (ευρύτερα γνωστή ως «ωτομοτρίς») σε αρκετά καλή κατάσταση, καθώς και το ριμουλκούμενο όχημά της σε μέτρια κατάσταση.

- Μία αυτοκινητάμαξα GANZ MAVAG, Ουγγρικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1985, σε πολύ καλή κατάσταση.

- Τέσσερες δηζελάμαξες MITSUBISHI, Ιαπωνικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1967, εκ των οποίων οι τρεις σε κακή και η μία σε αρκετά καλή κατάσταση.

- Ένα βαγόνι Α' θέσης BBΔ0035 τύπου VERDAU - NIEDER - SACSHEN, Γερμανικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1925 (ευρύτερα γνωστό ως «Πολεμιστής») το οποίο κυκλοφόρησε στο «θηρίο της Κηφισιάς» ως το 1938 οπότε και περιήλθε στους ΣΠΑΠ, σε καλή κατάσταση.

- Τα «ραβδωτά» βαγόνια NESSELDORF BBΔ869, όχημα Γ' θέσης με ξύλινα καθίσματα από την Αυστροουγγαρία κατασκευής 1886 και το JAN WEITZER BBΔ886, όχημα Γ' θέσης με μουσαμαδένια καθίσματα από το Αράντ της Ρουμανίας κατασκευής 1907, αμφότερα σε καλή κατάσταση.

Έξω από το υπόστεγο του Μηχανοστασίου, εκτός από λίγα εμπορικά βαγόνια διαφόρων τύπων, βρίσκονται επίσης:

- Ένα ριμουλκούμενο όχημα αυτοκινηταμαξών τύπου UERDINGEN/DWAG, Γερμανικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1937, σε μέτρια κατάσταση.

- Μία ατμάμαξα τύπου VULCAN USATC S-118, Αμερικανικής κατασκευής, κυκλοφορίας του 1947, σε κακή κατάσταση.

Δυστυχώς μέχρι στιγμής, αυτό το μουσειακό τροχαίο υλικό θεωρείται από τον ΟΣΕ ως άχρηστο βάρος, αντίθετα με τη διεθνή πρακτική κατά την οποία μουσειακοί συρμοί αναβιώνουν και εκτελούν τουριστικά δρομολόγια, συνεισφέροντας σημαντικά έσοδα στους σιδηροδρόμους που ανήκουν. Μάλιστα, ο ΟΣΕ κλείνει ερμητικά την πόρτα ακόμα και σε επίσημα εκφρασμένες πρωτοβουλίες συλλόγων για εθελοντική προσφορά εργασίας, στην κατεύθυνση της συντήρησης και αποκατάστασης αυτού του πολύτιμου τροχαίου υλικού. Ας ελπίσουμε ότι σύντομα η οικονομική συγκυρία και η ωχαδελφίστικη νοοτροπία του ΟΣΕ θα αλλάξουν προς το καλύτερο και τα οχήματα αυτά θα βρουν τη θέση που τους αξίζει. Τουλάχιστον μέχρι τότε είναι ασφαλή...



Σ. | Ο "Πολεμιστής" σε εναπόθεση στον ΣΣ Αγίου Ανδρέα Πατρών φωτο. Β. Χωριάτης



Σ. | Γέφυρα Γλυκοριζίου 13-4-2011. Συρμός μεταφοράς οχημάτων από Κυπαρισσία σε Μ.Κ. φωτο. Γ. Νάβενας



Σ. | Η αυτοκινητάμαξα ESSLINGEN

Καβούρια στις ράγες

Κείμενο – Φωτο: Η. Πετρόπουλος

Κατεβαίνοντας τον Οκτώβρη του 2009 με τη σύντροφό μου το φαράγγι του Βουραϊκού και περπατώντας πάνω ή δίπλα στην επιδομή της γραμμής του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοφτού - Καλαβρύτων, και ειδικότερα στο τμήμα Ζαχλωρού - Τρικλιά - Νιάματα - Διακοφτό, συναντήσαμε το γνώριμο θέαμα κάποιων παράξενων "φίλων του σιδηροδρόμου", που έκαναν αμέριμνοι βόλτες ανάμεσα στις ράγες (με ή χωρίς οδόντωση). Οι "φίλοι" αυτοί δεν είναι τίποτε άλλο από τα ποταμίσια καβούρια, που βλέπουμε στις δύο φωτογραφίες. Έχουν μέγεθος γύρω στα 5 - 8 εκατοστά του μέτρου, θαυμάσιους συνδυασμούς χρωμάτων και σαφώς σχηματισμένο πρόσωπο με μεγάλα και, θα λέγαμε, εκφραστικά μάτια. Χωρίς αμφιβολία, πρόκειται - την πρώτη βέβαια φορά - για μία ευχάριστη έκπληξη, που δεν θα την περίμενε κανείς σε ένα ορεινό συναρπαστικό τοπίο, σχεδόν αλπικό, και μάλιστα στις ράγες του τραίνου!

Θεωρώντας αρχικά, ότι πρόκειται για ένα σπανιότατο φαινόμενο, πανευρωπαϊκά ή ακόμα και παγκόσμια, ενημερωθήκαμε - με κάποια απογοήτευση - αργότερα, ότι τα καβούρια που είδαμε ανήκουν στο είδος *Rotamon ratamios*, πρόκειται δηλαδή για το κοινό καβούρι των γλυκών νερών, που υπάρχει σε όλη την ηπειρωτική Ελλάδα, σε μεγάλους πληθυσμούς. Τα καβούρια αυτά ορισμένες εποχές του έτους, κυρίως δε τις δροσερές ημέρες, περιπλανώνται σε μεγάλες αποστάσεις, αν δε οι υγρότοποι τους γειτνιάζουν με το σιδηροδρομικό δίκτυο, συμβαίνει συχνά να παγιδεύονται ανάμεσα στις ράγες και να πεθαίνουν από τη ζέστη και την ξηρασία ή να πέφτουν θύματα από διερχόμενους συρμούς.



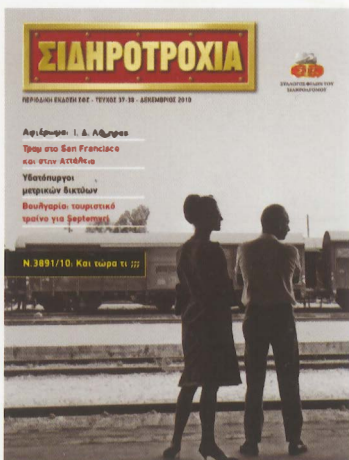
Βιβλίο:

«ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ. Από την Θεσσαλονίκη στον Πλαταμώνα»

Το βιβλίο που παρουσιάζουμε εδώ είναι λίγο διαφορετικό από τα συνηθισμένα σιδηροδρομικά βιβλία. Διαφορετικό, αλλά πολύ ενδιαφέρον όχι μόνο για τους σιδηροδρομικούς, αλλά και για όσους αγαπούν την πολιτιστική μας κληρονομιά. Πρόκειται για μια ειδική έκδοση της «ΕΡΓΟΣΕ» (2008), όπου με την συντακτική επιμέλεια του Γ. Αικατερινίδη και πρόλογο του Ομότιμου Καθηγητή Αρχαιολογίας και Χ. Ντούμα, πέντε γνωστοί αρχαιολόγοι – όλες γυναίκες – μας παρουσιάζουν τα ευρήματα των (σωστικών) ανασκαφών που έγιναν στην περιοχή από τον Πλαταμώνα μέχρι την Ν. Φιλαδέλφεια, προκειμένου να ολοκληρωθούν τα έργα της νέας σιδηροδρομικής χάραξης του ΟΣΕ.

Σε αυτό το λεύκωμα των 180σελ. και μέσα από πλούσιο, έγχρωμο φωτογραφικό υλικό, χάρτες, διαγράμματα κλπ. οι συγγραφείς μας ξεναγούν στις 5 κυριότερες αρχαιολογικές θέσεις που είτε εντοπίστηκαν είτε ανασκάφηκαν σε μεγαλύτερη έκταση στην περιοχή του έργου. Πρόκειται για έναν οικισμό-νεκροταφείο στην Ν. Φιλαδέλφεια, ένα Νεολιθικό οικισμό στο Αγίασμα, Μακρυγιάλου, το επισκοπικό συγκρότημα στις Λουλουδιές, Κίτρος, τους οικισμούς στις τοποθεσίες Κρανιά, Ηράκλειο, Τρία Πλατάνια, Κομπολόι και Βάλτος, Πιερίας και, τέλος, τα έργα στο περίφημο Κάστρο του Πλαταμώνα. Σε όλες αυτές τις τοποθεσίες, η σκαπάνη των αρχαιολόγων έφερε στο φως όχι μόνον αμέτρητα και σημαντικά κινητά ευρήματα, αλλά και πολύτιμα επιστημονικά δεδομένα για όλη αυτή την περιοχή που ήταν, σε μεγάλο βαθμό, άγνωστα.

Έτσι, όπως και στην περίπτωση των έργων κατασκευής του ΜΕΤΡΟ (σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη), τα μέσα σταθερής τροχιάς, συνέβαλαν σημαντικά- έστω και άθελα τους- στην ανάδειξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, αφού, χωρίς τα έργα κατασκευής τους, θα ήταν αδύνατη η αρχαιολογική ανασκαφή στις συγκεκριμένες περιοχές. Και το βιβλίο αυτό, παρ' ότι δεν κυκλοφόρησε στο εμπόριο, αποτελεί μια εξαιρετική παρουσίαση της κοινής αυτής προσπάθειας δυο διαφορετικών φορέων που, ωστόσο τους ενώνει μια κοινή συνισταμένη: ο πολιτισμός.



Παροράματα

Στο προηγούμενο τεύχος της «Σ» παρεισέφρυσαν δυο λάθη:

α) στην σ.36 στο βιογραφικό του Ι. Λάμπρου η σωστή χρονολογία συνταξιοδότησης του από τον ΟΣΕ είναι 1979

β) στην σ. 69 η σωστή χρονολογία κατά την οποίαν το ΣΟΕ ξανάρχισε τα δρομολόγια του είναι το 1951.

Πρίν 25 χρόνια

Κείμενα-φωτογραφίες:
Κώστας Κακαβάς

Οι ατμάμαξες Θγ 525 και Δα 53 στη Θεσσαλονίκη

Το Νοέμβριο του 1986 η Θεσσαλονίκη φιλοξενούσε την έκθεση Biennale. Από πλευράς ΟΣΕ θα γινόταν ένα happening με την Θγ 525 υπ ατμών. Δυστυχώς κατά την διαδικασία του ανάμματος της ατμάμαξας, έσπασαν μερικά τούμπα και δεν κατέστη δυνατό να κυκλοφορήσει. Η φωτογραφία τραβήχτηκε στις 16-11-1986 κατά τη διάρκεια του ανάμματος. Δίπλα της η Δα 53, όπου χρησιμοποιείται για παραγωγή ζεστού νερού στα πλυσίματα των ΔΗ.



A/A Fiat AA12

Η αυτοκινητάμαξα Fiat AA12 εκτελώντας την αμαξοστοιχία 1694 (Αλεξανδρούπολης-Ορμένιου) αναχωρεί από τα Δίκαια για το Ορμένιο στις 6-6-1986. Αριστερά διακρίνεται το τελευταίο βαγόνι της 603 η κλινάμαξα της CIWL





Alsthom 9205

Στην περιστροφική πλάκα του ΜΠΡ φωτογραφήθηκε η ΔΗ 9205
Alsthom στις 30-8-1986.

Οι αμαξοστοιχίες 1512 και 603

Στον ανοιχτό σταθμό της Σφίγγας μόλις διασταυρώθηκαν οι
αμαξοστοιχίες 1512 και 603. Επικεφαλής της 1512 η ΔΥ 252 Ganz
Manag. Η φωτογραφία τραβήχτηκε στις 2-8-1986.