

# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 41-42 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2012

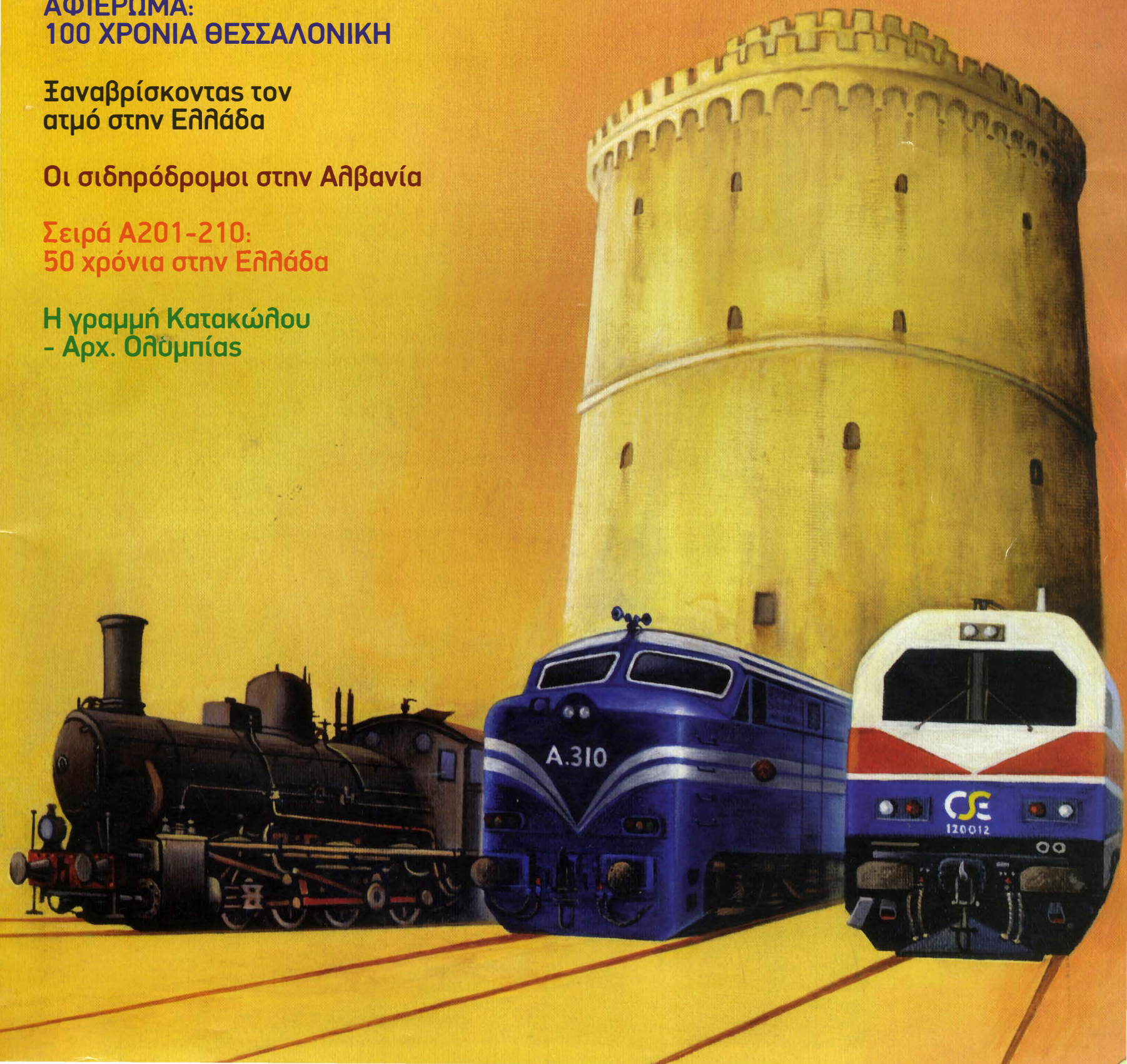
**ΑΦΙΕΡΩΜΑ:**  
**100 ΧΡΟΝΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

**Ξαναβρίσκοντας τον  
ατμό στην Ελλάδα**

**Οι σιδηρόδρομοι στην Αλβανία**

**Σειρά Α201-210:  
50 χρόνια στην Ελλάδα**

**Η γραμμή Κατακώλου  
- Αρχ. Οθύμπιας**





# ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

## ΤΕΥΧΟΣ 41-42 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2012

**ΕΞΗΦΥΛΛΟ:** 100 χρόνια Θεσσαλονίκη: Ατμάμαξα της JSC (1912), ντιζελάμαξα ΣΕΚ

σειρας Α301-310 (1962) και ηλεκτράμαξα ΟΣΕ (2012) (Πίνακας Γ. Χανδρινού).

**ΣΑΛΟΝΙ:** Τα σύγχρονα φωτισήματα της Διαλογής Θεσσαλονίκης (φωτο Ν. Παπαλέτσος),

### Εκδότης - Διευθυντής:

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου

### Συντακτική ομάδα:

Γιώργος Χανδρινός, Σπύρος Νικολόπουλος,

Σπύρος Φασούλας, Νίκος Φώτης

Βασίλης Χωριάτης

### Συνεργάτες τεύχους:

Γ. Γεωργίου, Ο. Δαββέτα, Γ. Δογορίτης, Φ. Έλλησιτ,

Λ. Ζωπίδης, Ι. Ζώρζος, Κ. Κακαβάς, Ν. Καντήρης, Ν.

Καραγιώργος, Δ. Καραπατάς, Π. Κάσσαρης, Β. Κοροβέσης,

Γ. Κούρτης, Γ. Κυρίτσι, Γ. Νιώτης, Η. Νταίβις, Δ.

Παπαδημητρίου, Λ. Παπαδημητρίου, Ν. Παπαλέτσος, Γ. Τόγιας,

Α. Φιλιππουπολίτης, Α. Luft, Τ. Taylor.

### Συνεργασίες - Επικοινωνία:

Περιοδικό Σιδηροτροχιά

Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα

τηλ/fax: 210 51 30 300

www.sfs.gr

sfsfathens@gmail.com

### Art director:

Βαγγέλης Πυρπύλης,

www.pypsilon.gr

### Εκτύπωση:

Lithos, τηλ: 27420 20584

Κείμενα που αποστέλλονται για

δημοσίευση στο περιοδικό δεν επιστρέφονται.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση,

η αναπαραγωγή ή μετάδοση

με οποιοδήποτε οπτικοακουστικό

μέσο όλου ή μέρους του περιοδικού

χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη.

Τα επώνυμα άρθρα εκφράζουν την

άποψη των συντακτών τους.

**www.sfs.gr**

facebook.com/sfsathens

twitter.com/SFS\_Athens

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 03 Λογία του συρμού – Editorial
- 06 Δραστηριότητες του ΣΦΣ- Our activities
- 10 Νέα - News
- 14 Μια νέα αρχή: επαναλειτουργία μετρικής γραμμής Πελοποννήσου – A new beginning for the Peloponnese metric line.
- 16 Οι σιδηρόδρομοι στην Αλβανία - The railways in Albania.
- 23 Αφιέρωμα: Θεσσαλονίκη 100 χρόνια- Special Feature: Thessaloniki: 100 years of freedom.
- 25 1. 1912: η επαφή των εμπολέμων μέσα από τις ράγες των τρένων και η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης – 1. 1912: the contribution of the railways to the fight for Thessaloniki.
- 30 2. Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης. 2. The railway complex of Thessaloniki.
- 74 Σειρά Α201-210: 50 χρόνια από τις πρώτες ντιζελάμαξες στην Ελλάδα- Class Α201-210: 50 years of the first diesel locomotives in Greece.
- 80 Ξαναβρίσκοντας τον ατμό: οι περιπέτειες μου στην Ελλάδα 1972-73. – Steam again: my railfan adventures in Greece, 1972-73.
- 90 Σιδηροδρομική γραμμή Κατάκωλο-Αρχαία Ολυμπία- Tracing the line between Katakolo and Ancient Olympia.
- 94 Πριν 25 χρόνια... 25 years ago.....



# Λόγια του συρμού 41-42

Σπύρος Νικολόπουλος. Πρόεδρος ΔΣ



**Η** περσινή ευχή μου ήταν το 2012 να είναι σαν το 2011. Και αυτό γιατί ήμουν 100% σίγουρος ότι τα πράγματα θα πήγαιναν χειρότερα τουλάχιστον στα οικονομικά όλων μας. Ευτυχώς όμως και όσον αφορά τον σιδηρόδρομο τα πράγματα το 2012 έγιναν καλύτερα από όσο μας άφησε το 2011. Όχι βέβαια ότι και έτσι είμαστε ικανοποιημένοι αλλά τουλάχιστον φάνηκαν τα πρώτα σημάδια μιας ανοδικής πορείας σε κάποια πράγματα. Κατ' αρχάς άνοιξε και λειτουργεί ξανά μετά από πολλές δυσκολίες το τμήμα της Φλώρινας. Ο προαστιακός της Πάτρας καταρρίπτει το ένα θετικό ρεκόρ μετά το άλλο. Τα σταματημένα έργα του ΠΑΘΕ στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη ξεκίνησαν στην περιοχή του Διακοπτού και μάλιστα με εντατικό ρυθμό. Ο Σύλλογός μας μετά από 60 χρόνια έστρωσε έστω και προσωρινά και για μερικές ώρες σιδηροδρομικές γραμμές στην Πανεπιστημίου στο πλαίσιο της ημέρας χωρίς αυτοκίνητο και τρέξαμε ελαφρά οχήματα σταθερής τροχιάς. Παράλληλα μέσα στο 2012 ξεκινήσαμε δειλά και κάποιες δράσεις με ελαφρά οχήματα στην Κακιά Σκάλα και στην Ορεινή Πελοπόννησο στο τμήμα Χράνοι Δεσούλλας. Αυτές οι δράσεις που πήραν πολύ μεγάλη δημοσιότητα στον τύπο αντιμετωπίστηκαν εχθρικά από τον ΟΣΕ που έφτασε στο σημείο να μας

καταγγείλει με την προσφιλή του μέθοδο περί της ασφάλειας των σιδηροδρόμων στον εισαγγελέα Αρκαδίας και Μεσσηνίας. Τώρα πώς είναι δυνατόν να υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας σε μια γραμμή που την είχε ξεχάσει για οκτώ ολόκληρα χρόνια και την είχε παρατήσει στο έλεος όλων των άλλων εκτός του Θεού μόνο ο ΟΣΕ μπορεί να απαντήσει και μάλλον δεν θα πείσει ούτε τον εαυτό του.

Το πολύ ευχάριστο όμως από όλη αυτή την κατάσταση είναι ότι ο ΟΣΕ αφυπνίστηκε και ανέλαβε δράση. Και εκεί που δεν μπορούσαν στα επανειλημμένα αιτήματά μας να κινήσουν συρμούς με άπειρες δικαιολογίες ως δια μαγείας ξεκίνησαν τα πρώτα τουριστικά τρέινα (στην κατηγορημένη ουσιαστικά) γραμμή (της Πελοποννήσου). Η πολύ έξυπνη ιδέα λειτουργίας μικτών συρμών (υπηρεσιακών και εκδρομικών) με την συμπαράσταση του Συλλόγου μας σαν βασικού πελάτη και χρηματοδότη απέδειξε ότι το δίκτυο της Πελοποννήσου μπορεί να διασωθεί και να προσδώσει οφέλη πρωτίστως στον κόσμο και τις επιχειρήσεις που διέρχεται. Είναι μια χρυσή ευκαιρία ανάπτυξης όλης της περιοχής φτάνει ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να σοβαρευτούν να ξεκινήσουν με φρέσκια νοοτροπία να αφήσουν πίσω τις στενές συνδικαλιστικές αγκυλώσεις του παρελθόντος και να

εργαστούν με γνώμονα το κοινό συμφέρον και όπως αυτό θα ορίζεται στο απώτερο μέλλον. Είναι πολύ κρίμα σε αυτές τις εποχές μια χρυσή και μοναδική ευκαιρία να χαθεί. Δεν έχουμε το παραμικρό περιθώριο αποτυχίας.

Αυτή την στιγμή και παρά τις δυσκολίες έχουμε στο οπλοστάσιο που λέγεται Τουριστικός-Μουσειακός σιδηρόδρομος Πελοποννήσου τα πάντα. Και είναι αρκετά για να δώσουν μεγαλειώδη αποτελέσματα. Αυτό που πρέπει να γίνει κατ' αρχάς είναι να υπάρξει ένα μινιμουμ σοβαρότητας από όλες τις πλευρές. Από την πολιτεία τον ΟΣΕ αλλά και από τους ΣΦΣ και να βάλουμε πλάτη να σταθεί το εγχείρημα. Δεν θα αναφέρω τα πλεονεκτήματα που έχουν οι περιοχές που λειτουργούν τουριστικά τρέινα αφού τα θεωρώ αυτονόητα για όλους μας. Τα έχουμε δει και τα ζηλεύουμε στο εξωτερικό. Έφτασε η ώρα να κάνουμε το καλύτερο τουριστικό δίκτυο της Ευρώπης και να γίνουμε για μια φορά πρώτοι σε αυτό τον τομέα γιατί μπορούμε, φτάνει να δουλέψουμε πλέον με τους άριστους και όχι με τους αρεστούς. Παράλληλα δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι με την λειτουργία τουριστικών τρεϊνών έχουμε και την πλήρη ακεραιότητα του δικτύου για οποιαδήποτε μελλοντική πρόκληση.





# Δραστηριότητες



## Κοπή πίτας 2012 Κυριακή 5 Φεβρουαρίου



Την Κυριακή 5 Φεβρουαρίου 2012 ο ΣΦΣ έκοψε την καθιερωμένη «πίττα» του στο «Τζάκι», απέναντι από τον Σ.Σ. Θηβών. Ως συνήθως, μεταβήκαμε εκεί με μισθωμένη αμαξοστοιχία, με την οποία και επιστρέψαμε στην Αθήνα. Όπως κάθε χρόνο, η παρέα μας ήταν μεγάλη, το φαγητό, στην θαλπωρή του αναμμένου τζακιού, πολύ καλό και το γλέντι που επακολούθησε κεφάλαιο.

## Ο Σταθμός Πελοποννήσου ζωντανεύει για 2 ημέρες Σάββατο 31/3 και Κυριακή 1/4 2012

Το Σάββατο 31 Μαρτίου ξεκίνησε η «Έκθεση Δημιουργίας και έκφρασης με θέμα "Ταξίδι στον κόσμο του χειροποίητου"» που διοργάνωσε ο ΣΦΣ σε συνεργασία με το Δίκτυο Ενεργών Πολιτών Ελλάδας. Στο χώρο της αποβάθρας εκθέτες παρουσίαζαν μοναδικές χειροποίητες δημιουργίες ενώ στο εσωτερικό του σταθμού έδωσαν το παρόν οι μοντελιστές του συλλόγου. Οι επισκέπτες που ξεκίνησαν να εμφανίζονται έμειναν εντυπωσιασμένοι από το μοναδικό κτήριο του σταθμού. Όλοι ρώταγαν γιατί είναι κλειστό και παρατημένο... Ακολουθούσε η παράλληλη εκδήλωση των Atenistas στο σταθμό που θα χόρευαν tango μέσα στους χώρους και τις αποβάθρες. Η νύχτα άρχισε να πέφτει και τα φώτα άναψαν στο σταθμό ο οποίος άρχισε να γεμίζει με πάρα πολύ κόσμο που σχεδόν δεν χωρούσαμε στο κτήριο! Σταδιακά ξεκίνησαν οι μουσικές με τους χορευτές να αρχίζουν τα βήματα πάνω στα αριστουργηματικά πατώματα του σταθμού Πελοποννήσου. Ήταν μια υπέροχη μέρα και βραδιά με την προσέλευση να έχει φτάσει περίπου τα 2000 άτομα! Η επόμενη μέρα κύλισε σε ποιο χαλαρούς ρυθμούς αλλά και μας έδωσε τον χρόνο να χορτάσουμε τον σταθμό. Ελπίζουμε να ξαναδούμε τον σταθμό σε τέτοιες δόξες και φυσικά να γίνει ζωντανό σημείο της πόλης όπως του αξίζει.





## Παρέμβαση Μέγαρα - Κακιά Σκάλα Σάββατο 7 Απριλίου 2012

Το Σάββατο, 7 Απριλίου 2012, πραγματοποιήθηκε με πολύ μεγάλη επιτυχία και τη συμμετοχή πολλών μελών του ΣΦΣ, αλλά και φίλων, δράση-παρέμβαση στην μετρική γραμμή από την έξοδο της από τη μεικτή, στην Κακιά Σκάλα, μέχρι τα Μέγαρα. Επί της γραμμής κινήθηκαν δυο ποδηλατοδρεζίνες, η μια με ηλεκτρική υποβοήθηση, οι οποίες διέσχισαν το εντυπωσιακό τμήμα της Κακιάς Σκάλας και στη συνέχεια κατηφορίζοντας από το Πανόραμα και το Ασβεστοκάμινο εισήλθαν στα Μέγαρα και έφτασαν στον Σ/Σ εντός της πόλης. Αρκετοί κάτοικοι και πολλά μικρά παιδιά συγκεντρώθηκαν, περιεργάστηκαν και έκαναν βόλτα με τα οχήματα και δήλωσαν κατενθουσιασμένοι. Στόχος των εκδηλώσεων αυτών είναι η ανάδειξη και τα πλεονεκτήματα της σιδηροδρομικής γραμμής που διασχίζει την πόλη των Μεγάρων, ως ένας πολύτιμος συγκοινωνιακός πόρος και η προστασία της από κάθε είδους καταπατήσεις ή σκέψεις αλλαγής χρήσης του σιδηροδρομικού διαδρόμου.



## Ακολουθώντας τις παλιές γραμμές του Τραμ Τετάρτη 6 Ιουνίου 2012



Την Τετάρτη 6 Ιουνίου 2012 πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η εκδήλωση «Τρέχουμε για τα ΜΝΗΜΕΙΑ, Ακολουθώντας τις παλιές γραμμές του Τραμ, 4η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗ» σε συνεργασία με τους Atenistas τους Monumenta και τον Γιώργο Αμυρά. Οι ποδηλάτες ξεκίνησαν από το Σύνταγμα με τα ποδήλατά να κυλούν πάνω σε ένα μέρος του παλιού δικτύου του τραμ θυμίζοντας στους κατοίκους της Αθήνας ένα ξεχασμένο κομμάτι της ιστορίας της πόλης τους. Στη διαδρομή έκαναν ενδιάμεσες στάσεις σε Πανεπιστήμιου - Πεσμαζόγλου - Σοφοκλέους - Πειραιώς - Αγ. Ασωμάτων - Θησείο - Απ. Παύλου - Δ. Αρεοπαγίτου για να ξεναγηθούν από τους ανθρώπους των Monumenta σε σημαντικά κτήρια που συναντούσαν. Η «πορεία» κατέληξε στην οδό Μακρυγιάννη όπου τους υποδέχτηκαν μέλη του ΣΦΣ που είχαν καθαρίσει τις γραμμές του τραμ που υπάρχουν στο πεζόδρομο και είχαν συναρμολογήσει μια ποδηλατοδρεζίνα που παραχώρησε ο κ. Ρίζος. Μετά από μια μικρή παρουσίαση και ιστορική αναφορά σε σχέση με το τράμ, πολλοί ποδηλάτες απόλαυσαν βόλτες με την ποδηλατοδρεζίνα αφήνοντας έκπληκτους τους περαστικούς. Για εμάς ήταν συγκινητικό που καταφέραμε όλοι μαζί να ξανακυλήσει σιδηροδρομικό όχημα στις γραμμές του τραμ μετά από σχεδόν 60 χρόνια!

## ΕΤΗΣΙΑ ΘΕΡΙΝΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ 2012 Τετάρτη 27 Ιουνίου

Την Τετάρτη 27 Ιουνίου 2012 πραγματοποιήθηκε στον δροσερό κήπο του Σιδηροδρομικού Μουσείου η καθιερωμένη ετήσια καλοκαιρινή γιορτή του ΣΦΣ και των φίλων του. Την εκδήλωση άνοιξε ο Πρόεδρος του ΔΣ κ. Σ. Νικολόπουλος με ομιλία του σχετικά με την αναγκαιότητα της προώθησης και

καθιέρωσης του σιδηροδρομικού τουρισμού στην Ελλάδα. Κύριος ομιλητής, ο κ. Σ. Φασούλας με θέμα τα 130 χρόνια από την έναρξη κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα. Το μέλος Απόλλων Κύρκος παρουσίασε μια σύντομη δική του εισήγηση, απόσπασμα από σχετική διπλωματική εργασία του, με θέμα την ανάπτυξη του δικτύου των ΣΠΑΠ και την σημερινή κατάσταση του δικτύου της Πελοποννήσου. Όπως πάντα, η γιορτή έκλεισε με δεξίωση και πολύ κέφι.



## Ράγες στην Πανεπιστημίου Σάββατο 22 Σεπτεμβρίου 2012

Μετά από 60 περίπου χρόνια που το τελευταίο μέσον σταθερής τροχιάς πέρασε την Πανεπιστημίου και με την ευκαιρία της εκδήλωσης του Δήμου Αθηναίων για την ημέρα χωρίς αυτοκίνητο ο Σύλλογος των Φίλων του Σιδηρόδρομου εγκατέστησε πάλι (έστω και προσωρινά για λίγες ώρες) σιδηροτροχιές μετρικού εύρους και έτρεξε ελαφρά οχήματα (ποδήλατα) σταθερής τροχιάς. Αυτή η πρωτοβουλία του ΣΦΣ έλαβε πολύ κολακευτικά σχόλια της Δημοτικής αρχής η οποία ζήτησε για το 2013 μεγαλύτερο μήκος σιδηροτροχιών. Κατά την διάρκεια της εκδήλωσης τα οχήματα έκαναν συνεχώς βόλτες με μικρούς αλλά και πολλούς μεγάλους οι οποίοι διασκέδασαν παρά το ότι οι ουρές αναμονής ήταν πολύ μεγάλες.



## Εκδρομή σε Έδεσσα - Αριδαία και στο «Τραίνο της Καρατζόβας»

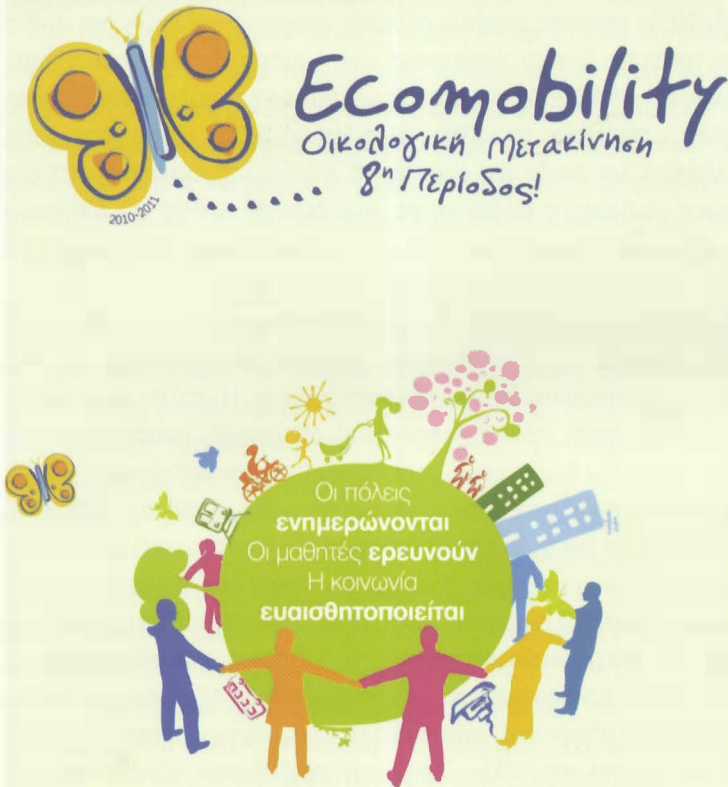


Το Σαββατοκύριακο 27 - 28 Οκτωβρίου 2012, ο ΣΦΣ εξέδραμε στην Έδεσσα και την περιοχή της Αριδαίας, με κύριο στόχο την επίσκεψη των κτιρίων των σταθμών και των υπολειμμάτων της υποδομής του δικτύου που έμεινε γνωστό ως «Το τραίνο της Καρατζόβας». Ως γνωστόν, το δίκτυο αυτό (πλάτους γραμμής 60εκ.) κατασκευάστηκε για τις ανάγκες του μετώπου κατά την διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου από τις «Συμμαχικές Δυνάμεις» (βασικά από τον γαλλικό και τον σερβικό στρατό) που μάχονταν κατά του γερμανικού και του βουλγαρικού στρατού. Μετά την λήξη του πολέμου και την περίοδο 1923-1929, η γραμμή εξυπηρετούσε επιβατηγό και εμπορευματικό έργο, μεταξύ της Σκύδρας (ανταπόκριση με την γραμμή Θεσσαλονίκης - Φλώρινας) της Αριδαίας και της Όρμας.

Ξεκινήσαμε στις 23.55 της 26ης Οκτωβρίου με την αμαξοστοιχία 500 για Θεσσαλονίκη, έχοντας μισθώσει για χρήση αποκλειστικά των εκδρομών του ΣΦΣ, ένα κλινοθέσιο (κατασκευής Ελληνικών Ναυπηγείων) και ένα όχημα εστιατόριο, τα οποία και εντάχθηκαν στην σύνθεση του 500. Στο εστιατόριο είχαμε εξυπηρέτηση κυλικείου. Από την Θεσσαλονίκη τα δύο οχήματα τα παρέλαβε ντηζελάμαξα που είχαμε επίσης μισθώσει, η οποία και μας οδήγησε στην Έδεσσα, με στάσεις για φωτογράφιση. Από την Έδεσσα, με μισθωμένο πούλμαν, επισκεφθήκαμε την περίφημη Λουτρόπολη του Πόζαρ, όπου φάγαμε για μεσημέρι και όπου μερικοί κολύπησαν στα ζεστά νερά που πέφτουν με καταρράκτη από το Καϊμακτσαλάν. Πριν φτάσουμε στο Πόζαρ, αλλά και μετά, περιηγηθήκαμε όλη την περιοχή και είδαμε και φωτογραφήσαμε ότι έχει απομείνει από την γραμμή της «Καρατζόβας», σταματήσαμε δε και στην πόλη της Αριδαίας. Διανυκτερεύσαμε στην Έδεσσα. Την άλλη μέρα επισκεφθήκαμε το νέο μουσείο και τον αρχαιολογικό χώρο της Πέλλας, καθώς και την κωμόπολη της Γουμένισσας, έναν παραδοσιακό οικισμό γνωστό για το φημισμένο ομώνυμο κρασί του. Τέλος, μετά από παραμονή λίγης ώρας στην Θεσσαλονίκη, πήραμε το IC59 για Αθήνα, πάλι με όχημα μισθωμένο από τον ΣΦΣ, που εντάχθηκε στην σύνθεση της αμαξοστοιχίας αυτής.



## ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ «ECOMOBILITY»



Συμπληρώνονται εφέτος δέκα χρόνια από την έναρξη των δραστηριοτήτων της εκστρατείας «ECOMOBILITY -Οικολογική Μετακίνηση». Η εκστρατεία αυτή σχεδιάστηκε με σκοπό την ενεργοποίηση και την εθελοντική συμμετοχή μαθητών της Γ τάξης Γυμνασίου στην εξέταση προβλημάτων που επηρεάζουν την ποιότητα της ζωής στις πόλεις. Κύριος στόχος είναι ο εντοπισμός των προβλημάτων που προκαλούνται από τις συμπεριφορές και από τις συνθήκες μετακίνησης των πολιτών στα αστικά κέντρα. Με τις εργασίες τους, οι ομάδες των μαθητών από όλη την χώρα καλούνται να αναδείξουν οικολογικούς τρόπους μετακίνησης και να παρουσιάσουν εναλλακτικές προτάσεις για την μείωση, στις πόλεις τους, της ρύπανσης που προκαλούν οι συνεχείς μετακινήσεις. Ο ΣΦΣ, με τα μέλη του Σ. Φασούλα και Γ. Νιώτη, συνεργάζεται στενά με το κίνημα ECOMOBILITY. Με την συνεργασία αυτή ο σύλλογος μας κατόρθωσε να αποδείξει ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς είναι το καλύτερο οικολογικό μεταφορικό μέσο με αποτέλεσμα κάθε χρόνο να έχουμε αύξηση του αριθμού των πολιτών που ζητούν π.χ επέκταση των γραμμών του τραμ και σε άλλους δήμους της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών ή και άλλες συνδέσεις του δικτύου του προαστικού σιδηροδρόμου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πόλεων τους.

## Συμμετοχή στο «Φόρουμ» της Πάτρας 24 Νοεμβρίου 2012

Ο ΣΦΣ είχε την τιμή να γίνει δεκτός στο «Φόρουμ» που οργανώνεται κάθε χρόνο στην Πάτρα και όπου μετέχουν πολλοί φορείς και άτομα που έχουν αξιόλογη παρουσία στην οικονομική ζωή της χώρας. Ο σύλλογος μας είχε ένα δώρο στην διάθεσή του, το απόγευμα της 24ης Νοεμβρίου 2012, για να παρουσιάσει τις προτάσεις του για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην δυτική Ελλάδα. Επιλέξαμε, παράλληλα με την ομιλία του Προέδρου του Σ.Φ.Σ. κ. Σπύρου Νικολόπουλου, να προσκαλέσουμε να αναπτύξουν θέματα σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος για την περιοχή και διάφορους φορείς της Αχαιΐας, όπως εκπροσώπους της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών κ.λ.π., αλλά και εκπροσώπους της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Η παρουσία μας στην Πάτρα έτυχε ευρείας δημοσιότητας και η δώρη παρουσίαση και συζήτηση κρίθηκε επιτυχής.





# νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

## «ΗΣΑΠ»: Επιτέλους, διπλή γραμμή!

Από τις 12 Δεκεμβρίου 2011, η γραμμή του «ΗΣΑΠ» είναι πλέον διπλή σε όλο το μήκος του άξονα Πειραιάς-Κηφισιά, μετά από τρία χρόνια ανακατασκευής της γραμμής. Η ανακατασκευή καθυστέρησε κυρίως λόγω νομικών συγκρούσεων με αφορμή αρχαιολογικά ευρήματα, κτλ. Η γραμμή στο τμήμα Φάληρο-Πειραιάς δεν έχει ανακατασκευαστεί προς το παρόν, καθώς αναμένεται να βυθιστεί όταν προχωρήσει η επέκταση του τραμ προς Πειραιά.

Οι περιοικοί πάντως διαμαρτύρονται έντονα για αυξημένο θόρυβο κύλισης από τα τραίνα, ο οποίος οφείλεται στη σταθερή επιδομή και την απουσία λείανσης των γραμμών, με το φαινόμενο να είναι ισχυρότερο σε όσους μένουν σε υψηλότερους ορόφους. Για αυτό το λόγο, υπογράφηκε σύμβαση στις 8 Νοεμβρίου 2011, με την εταιρεία «ΚΑΣΤΩΡ ΑΕ» για τη λείανση των σιδηροτροχιών και τοποθέτηση ηχοαπορροφητικών πλακών στο ανακατασκευασμένο τμήμα. Το έργο έχει ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττική 2007-2013 και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Ο διαγωνισμός διεξήχθη στις 15 Μαΐου 2012 με τον αρχικό προϋπολογισμό του έργου να είναι 12.750.000 € (+ΦΠΑ) και την τελική αξία της σύμβασης να είναι 5.987.627,47 € (+ΦΠΑ). Ο χρόνος υλοποίησης του παραπάνω έργου είναι 9 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

## Άφιξη νέων συρμών Hyundai-Rotem για την «ΑΜΕΛ ΑΕ»



Φωτό: Γιώργος Τόγιας

Στις 2 Φεβρουαρίου 2012 έφτασε ο πρώτος συρμός δεύτερης παραλαβής από τη «Hyundai-Rotem» στην Αθήνα για λογαριασμό της «ΑΜΕΛ ΑΕ». Ο πρώτος συρμός για τις δοκιμές «δανείστηκε» το σύστημα προστασίας (ATP) από άλλο συρμό που βρισκόταν σε συντήρηση, καθώς η προμήθεια των αντίστοιχων ηλεκτρονικών περιλαμβάνεται στη σύμβαση επέκτασης του δικτύου του Μετρό που υπογράφηκε με τη «Siemens» μετά από πολλές καθυστερήσεις. Η σύμβαση περιλαμβάνει 17 συρμούς, και έχει αρχίσει η σταδιακή παράδοσή τους στο λιμάνι του Πειραιά, με τους γκραφίταδες δυστυχώς να έχουν «περιποιηθεί» ήδη τα πρώτα τραίνα πριν την παραλαβή τους.

## Τα «επιτεύγματα» της «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ»

Σε τηλεοπτική του συνέντευξη (5 Δεκεμβρίου 2011), ο δήμαρχος Κορίνθου ανακοίνωσε ότι ο παλαιός-μετρικός-σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης θα παραχωρηθεί (δωρεάν;) στον δήμο για αξιοποίηση κτλ. Υποσχέθηκε ότι θα

διατηρηθεί η σιδηροδρομική σύνδεση (1-2 γραμμές), αλλά υπάρχουν ισχυρές αμφιβολίες για τη δυνατότητα ευπρεπισμού και αξιοποίησης του χώρου χωρίς να πωληθεί σε εταιρείες ακινήτων οι οποίες μπορεί να μην έχουν στα σχέδια τους τη χρήση του δικτύου. Ανησυχητική είναι η πλήρης απουσία δημοσιότητας από πλευράς «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ», η οποία θεωρητικά έχει αναλάβει την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του «ΟΣΕ», αλλά δεν έχει δείξει κάποια χειροπιαστά αποτελέσματα και έσοδα και φαίνεται να μοιράζει παρακείμενες εκτάσεις σε δήμους με αόριστες κουβέντες για «...αξιοποίηση...». Ήδη στα Μέγαρα ο δήμος έχει καταπατήσει έκταση του σταθμού, ασφαλτοστρώνοντας γραμμές και χρησιμοποιώντας την έκταση για πάρκινγκ ΙΧ αυτοκινήτων.

Στις 2 Μαρτίου, η «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ» ανακοίνωσε ότι παραχωρείται στον Δήμο Πειραιά ο ιστορικός Σ.Σ. Αγίου Διονυσίου, ο οποίος για περισσότερο από έναν αιώνα ήταν η αφετηρία του δικτύου κανονικής γραμμής. Η (από ότι φαίνεται πάλι δωρεάν) παραχώρηση στον δήμο έγινε μετά την (ακριβή) ανακατασκευή των γραμμών νοτίως του Ρέντη κατά τη περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, οι οποίες τελικά δεν είδαν ούτε ένα τραίνο σε εμπορική κυκλοφορία—αντίθετα, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» μετέφερε την αφετηρία των δρομολογίων της (Προαστιακός) στον πρώην μετρικό σταθμό, ο οποίος όμως αδυνατεί να εξυπηρετήσει υπεραστικά τραίνα λόγω μικρού μήκους. Ο δήμαρχος Πειραιά μάλιστα ανακοίνωσε ότι η έκταση του σταθμού και ο διάδρομος θα μετατραπεί σε ποδηλατόδρομο και χώρο πρασίνου.

Πέραν πάντως των παραχωρήσεων αυτών, η «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ» δραστηριοποιείται στην απόκτηση αδειών για εγκαταστάσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ) στα ακίνητα του «ΟΣΕ». Λόγω των προβλημάτων αδειοδότησης και χρηματοδότησης που ταλανίζουν πολλούς υποψήφιους επενδυτές, η «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ» αποφάσισε τη πώληση των αδειών που μέχρι στιγμής κατέχει. Παράλληλα, ορισμένες εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών έχουν υλοποιηθεί, με τη πρώτη στην Αττική να συνδέεται στο δίκτυο ρεύματος τη 1η Ιουλίου 2012 και με τη προσδοκία να αποφέρει 550 000 € ετησίως. Η εγκατάσταση τοποθετήθηκε σε οροφή στο Θριάσιο και θεωρείται η μεγαλύτερη του είδους στην Αττική, κατασκευάστηκε σε τέσσερις μήνες και παρήγαγε 27 MWh το πρώτο πενήνήμερο λειτουργίας της, με αξία πώλησης 10.000 €. Η εταιρεία φιλοδοξεί να παράγει 32 MW ισχύ από φωτοβολταϊκά, ενώ υπάρχουν μελέτες για κοινοπραξίες που μπορούν να παράγουν 127 MW στις εκτάσεις του «ΟΣΕ».

## Κλέφτες μετάλλων = η μεγάλη μάστιγα του σιδηροδρόμου

Μετά το πλήρες «ξάφρισμα» του αγωγού ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Αθήνα-Τιθορέα, προέκυψε διαγωνισμός για την ανάταξη της ηλεκτροκίνησης, η οποία ποτέ δεν λειτούργησε. Το κόστος που προϋπολογίστηκε ανέρχεται στα 22 εκ.€, και αυτή τη φορά θα προέλθει αποκλειστικά από εθνικούς πόρους.

Στο μεταξύ, το αστυνομικό δελτίο και οι εφημερίδες βρίθουν από περιπτώσεις κλοπής καλωδίων, γεφυρών, ακόμα και τμημάτων γεφυρών. Ακόμα και στο Καρδιακαίτι Ηλείας όπου μέλος του «ΣΦΣ» ανακάλυψε το καλοκαίρι του 2012 τη κλοπή τροχαίου υλικού, η λεηλασία συνεχίζεται, κόβοντας σιδηροτροχιές κτλ. από τα μέρη που είχαν κλαπεί οι Mitsubishi και τα βαγόνια.

Στις 6 Ιουνίου 2012, δύο ταξί με Αφγανούς επιβάτες εντοπίστηκαν κοντά στη Μαλακάσα. Στα πίσω καθίσματα και στον χώρο αποσκευών εντοπίστηκαν 25 πλαστικές σακούλες γεμάτες συνδέσμους σιδηροτροχιών βάρους ενός τόνου που επρόκειτο να προωθηθούν σε παράνομες χαλυβουργίες. Η ΕΛΑΣ δήλωσε ότι



# νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

οι δύο Αφγανοί ήταν μέλος συμμορίας η οποία εκβίαζε και πουλούσε προστασία σε λαθρομετανάστες. Τόσο αυτοί όσο και οι οδηγοί ταξί συνελήφθησαν, τα ταξί κατασχέθηκαν και θα περάσουν από δίκη.

Στις 19 Ιουνίου 2012, δύο αθίγγανοι ηλικίας 26 και 18 ετών συνελήφθησαν κοντά στη Καλαμάτα, όταν το αμάξι τους βρέθηκε να έχει μέσα 26 τμήματα σιδηροτροχιών σε μήκη από 2 έως 2.6 μέτρα, και τα οποία είχαν κοπεί με φλόγα οξυγόνου. Ένα μήνα αργότερα, αστυνομικοί σταμάτησαν έναν 28χρονο Ρουμάνο κοντά στη Τιθορέα, και βρήκαν 80 μέτρα καλωδίου σηματοδότησης στο αμάξι του, από συνολικά 130 που είχε κόψει. Κατά την ανάκριση, παραδέχθηκε ότι 'επισκέφθηκε' τέσσερις φορές τη περιοχή κάθε φορά που είχε οικονομικές δυσκολίες, προσβλέποντας στα λεφτά από τον χαλκό των καλωδίων. Την ίδια περίοδο, τρεις Βούλγαροι συνελήφθησαν στο Βόλο όταν μπήκαν σε εργοτάξιο πηλώνοντας ένα φράχτη και έκλεψαν καλώδιο μεταφοράς ισχύος μήκους 50 μέτρων, μέρος του οποίου βρέθηκε στο αμάξι τους. Στις 23 Σεπτεμβρίου 2012, τέσσερα άτομα συνελήφθησαν στη Βόρειο Ελλάδα για μεταφορά κλεμμένου καυσίμου ντίζελ. Ένας από αυτούς ήταν μηχανοδηγός του «ΟΣΕ»(!!!), ο οποίος ομολόγησε ότι συμμετείχε σε άλλες τρεις περιπτώσεις κλοπής καυσίμου. Το πετρέλαιο αντλούνταν από νηζελάμαξες στον Σ.Σ. Στρυμόνα. Σε άλλο σκηνικό, τέσσερις άνδρες ηλικίας 40 έως 15 ετών συνελήφθησαν επ'αυτοφώρω καθώς έκοβαν τμήματα βαγονιού συνολικού βάρους 500 κιλών κοντά στο Βόλο. Τέλος, τέσσερις άνδρες συνελήφθησαν στις 23 Οκτωβρίου 2012 κοντά στο Άδενδρο καθώς προσπαθούσαν να διαλύσουν μια μεταλλική γέφυρα του «ΟΣΕ».

Στο μεταξύ, ο «ΟΣΕ» ανακοίνωσε ότι προχωράει την εκποίηση παλιών σιδηροτροχιών και σχετικού υλικού συνολικού βάρους 20.000 τόνων.

## Βελτιωμένα(;) οικονομικά αποτελέσματα για «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» & «ΟΣΕ».

Στις 15 Φεβρουαρίου 2012, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» ανακοίνωσε τα οικονομικά αποτελέσματα για το οικονομικό έτος 2011. Το ετήσιο έλλειμμα από τα 187.3 εκατομμύρια € του 2010 κατέβηκε στα 33.6, βοηθούσης κατά κύριο λόγο της ετήσιας επιδότησης 50 εκατομμυρίων, καθώς και του 'τσεκουρώματος' του δικτύου κατά 900 σχεδόν χλμ και της μείωσης προσωπικού (στα 907 αντί 1.532 άτομα) και μισθών, επέκτασης της ηλεκτροκίνησης όσο το δυνατόν περισσότερο, κτλ. Τα έσοδα του 2011 ήταν 140.3 εκατομμύρια €, συγκρινόμενα με έσοδα 167.3 εκατομμύρια. Το τμήμα του Προαστιακού αύξησε τα έσοδα του στα 15 εκατομμύρια €, ενώ τα υπόλοιπα επιβατικά δρομολόγια απέφεραν 46 εκατομμύρια € αντί για 65 το 2010. Ακόμα και τα εμπορικά τρέινα έφεραν μόλις 22.2 εκατομμύρια €. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» οφείλει σωρευτικά στον «ΟΣΕ» για μίσθωση τροχαίου υλικού και χρήση υποδομής συσσωρευμένα 796 εκατομμύρια €, 38 από τα οποία προέκυψαν το 2011.

Στις 22 Μαρτίου 2012, οι εφημερίδες ανέφεραν ότι ο όμιλος «ΟΣΕ» κατάφερε για πρώτη φορά εδώ και πολλά χρόνια καθαρά έσοδα, ύψους 11 εκατομμυρίων € για το 2011. Το 2009 το έλλειμμα ανερχόταν στα 247.7 εκατομμύρια € και σε 98.16 εκατομμύρια το 2010. Μεγάλο μέρος της βελτίωσης αποδίδεται στη μείωση προσωπικού και μισθών (2011: 127.7 εκατ., 2010: 201.63 εκατ., 2009: 296.7 εκατ.). Το προσωπικό μειώθηκε από τα 3.882 άτομα στα 2.433 χάρη στη συνταξιοδότηση (475 άτομα) και μετατάξεις (974 άτομα). Αναλυτικότερα δημοσιεύματα στις 3 Μαΐου ανέφεραν ότι ο «ΟΣΕ» είχε μειωμένα έσοδα 57 εκατ. € το 2011, καθώς ανεστάλη η κυκλοφορία σε μεγάλο μέρος του δικτύου, αλλά συνολικά ο τζίρος ανέβηκε στα 236 εκατομμύρια (αύξηση 14%). Τα έξοδα

μειώθηκαν 30% συγκριτικά με το 2010 (56% συγκριτικά με το 2009), και κατέληξε σε λειτουργικό κέρδος 25.15 εκατ. € για το 2011 (λειτουργική ζημία 121.35 εκατ. το 2010, και 282.05 εκατ. το 2009).

## Η επέκταση του Μετρό της Αθήνας ξεμπλοκάρει

Μετά από τριετή καθυστέρηση η οποία οφείλεται στο σκάνδαλο με τις μίζες της «Siemens» και τη συνακόλουθη δυστοκία υπογραφής συμβάσεων με την εταιρεία, η εταιρεία κατέληξε σε εξωδικαστικό συμβιβασμό με το Ελληνικό κράτος. Έτσι, στις 15 Μαρτίου 2012 υπεγράφη η σύμβαση για τη σηματοδότηση επτά νέων σταθμών του Μετρό που είχαν ήδη κατασκευαστεί αλλά δε μπορούσαν να ενταχθούν στο δίκτυο. Οι σταθμοί στη γραμμή 2 είναι οι: Ηλιοπούλη, Άλιμος, Αργυρούπολη, Ελληνικό (νότος) και Περιστέρι, Ανθούπολη (βορράς). Στη γραμμή 3 (δυτικά) προβλέπεται η ένταξη του σταθμού Αγία Μαρίνα. Η ολοκλήρωση των συστημάτων σηματοδότησης αναμένεται να γίνει μετά τη παρέλευση τουλάχιστον 15 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

## Προαστιακός Αθηνών: μελλοντική επέκταση;

Στις 15 Μαρτίου 2012, ο τότε υπουργός ΥΜΕ Μ. Βορίδης δήλωσε ότι η επέκταση του Προαστιακού προς Λαύριο είναι «εφικτή» και ότι μέσα σε ένα εξάμηνο θα δημοπρατούνταν μελέτες σκοπιμότητας. Η επέκταση προβλέπεται να εξυπηρετεί 300.000 κατοίκους, και θα συνδέει το λιμάνι του Λαυρίου με τον Πειραιά και το αεροδρόμιο στα Σπάτα. Όσοι πάντως έχουν καλή μνήμη σημείωσαν ότι η επέκταση αυτή μήκους 33 χλμ. με οκτώ σταθμούς είχε εξαγγελθεί το 2007 από τον (τότε) Υπουργό κ. Λιάπη, ο οποίος είχε (τότε) υποσχεθεί την ολοκλήρωση του έργου μέσα σε 5 χρόνια (δηλαδή το 2012!!!).

## Ξανά τρέινο στη Φλώρινα



Μετά από μια δοκιμή στις 9 Απριλίου 2012 με μια A/A AEG InterCity, τελικά η Φλώρινα απέκτησε ξανά τρέινο σχεδόν δύο χρόνια μετά τη ξαφνική κατάργηση των δρομολογίων. Τα πρώτα τρέινα άρχισαν να κυκλοφορούν στις 14 Σεπτεμβρίου 2012, με τρία ζεύγη να υλοποιούνται τις περισσότερες φορές με αυτοκινητάμαξες AEG/LEW InterCity. Οι τιμές είναι ανταγωνιστικές με τα ΚΤΕΛ, τα



οποία είχαν ουσιαστικά ένα μονοπώλιο στη περιοχή (10 € Θεσσαλονίκη-Φλώρινα αντί για 15.6, και 15.6 με επιστροφή αντί για 24). Ήδη τα ΚΤΕΛ μείωσαν τις τιμές τους και διαμαρτύρονται σε όλους τους τόνους για ... αθέμιτο ανταγωνισμό.

## Αθήνα-Θεσσαλονίκη: μία ώρα κοντύτερα (το 2016!!)

Για πολλοστή φορά την τελευταία δεκαετία, ένας ακόμη υπουργός (αυτήν την φορά ήταν ο κ. Μ. Βορίδης) σε επίσκεψή του στις 20 Μαρτίου 2012, στο Καλλίδρομο και τα έργα διπλασιασμού της γραμμής στη κεντρική Ελλάδα ανακοίνωσε ότι τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη θα ολοκληρωθούν το 2013, ενώ τα υπόλοιπα (διπλή γραμμή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση κτλ.) θα είναι έτοιμα τέλος του 2015. Το συνολικό κόστος αναφέρθηκε ότι είναι 1.6 δις.€, 700 εκατομμύρια των οποίων προέρχονται από την ΕΕ. Ελπίζουμε ότι καθώς διαβάσετε αυτό το τεύχος, η διάνοιξη των τελευταίων 400μ της διπλής σήραγγας Καλλιδρόμου θα έχει πλέον ολοκληρωθεί. Αντίθετα, η διάνοιξη των σιδηρόδρομων στο τμήμα Λειανοκλάδι-Δομοκός είχε τότε ( Μάρτιος) προχωρήσει κατά 78% (10 απο 13 χλμ. συνολικά).

## Νέα αστοχία στο Θριάσιο

Μετά από έντεκα συνολικά διαγωνισμούς (!!!!) για την αξιοποίηση του χώρου, η «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ» έκανε τη τρίτη προσπάθεια της. Αυτή τη φορά, το αντικείμενο του διαγωνισμού παραχώρησης ήταν σαφώς λιγότερο φιλόδοξο, με μια ταχύτερη διαδικασία δημοπράτησης η οποία περιλάμβανε απευθείας διαπραγμάτευση με τις εταιρείες που κατέθεταν δεσμευτικές προσφορές και εγγυητικές επιστολές ύψους ενός εκατομμυρίου €. Μερικοί από τους όρους του διαγωνισμού αφορούν ένα ετήσιο μίσθωμα (τουλάχιστον μισό εκατομμύριο € τη πρώτη δεκαετία και 1.2 εκατομμύρια για τα επόμενα 30 έτη), συν 15% των εσόδων και 15% μερίδιο στην εταιρεία. Μόνο δύο εταιρείες τελικά από τις είκοσι που εξέφρασαν ενδιαφέρον προχώρησαν στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, η οποία τελικά δεν κατέληξε πουθενά.

## Ποιος θα αγοράσει αυτόν το σιδηρόδρομο;

Μέχρι στιγμής στις εφημερίδες και τα διάφορα blogs «διαρρέουν» Μειδήσεις που αναφέρονται σε ενδιαφέρον σιδηροδρομικών εταιρειών του εξωτερικού για εξαγορά της «TRAINOSE ΑΕ». Ανάμεσα σε αυτές αναφέρθηκαν μέχρι στιγμής η Ρουμανική «GFR», οι Γαλλικοί σιδηρόδρομοι («SNCF») και μια Ουγγρική εταιρεία. Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, οι Ρωσικοί σιδηρόδρομοι («RZD») είναι στο προσκήνιο, με υποτιθέμενο ενδιαφέρον για την αγορά ολόκληρου του ομίλου «ΟΣΕ». Στις 26 Απριλίου 2012, το ΤΑΙΠΕΔ ανέφερε στο πρακτορείο Reuters ότι εξέταζε το Βρετανικό μοντέλο παραχώρησης διαδρομών μέσω franchises για πιθανή μεγιστοποίηση των εσόδων.

## Εκτροχιασμός στο Πολύκαστρο

Το Σάββατο 21 Ιουλίου 2012, εμπορική αμαξοστοιχία με ηλεκτράμαξα εκτροχιάστηκε κοντά στον Σ.Σ. Πολυκάστρου. Εκτιμάται ότι το συμβάν οφείλεται σε παραμόρφωση των σιδηροτροχιών λόγω της ζέστης, η οποία προσέγγιζε τους 40 Κελσίου τη συγκεκριμένη μέρα. Υπήρξε ζημιά και στον αγωγό επαφής και κολώνες, και μέχρι να επισκευαστούν, όλες οι εμπορικές αμαξοστοιχίες πήγαιναν μέσω Βουλγαρίας (Προμαχώρας - Kulata). Η επισκευή ολοκληρώθηκε ταχύτατα (στις 23 Ιουλίου), σε αντίθεση με άλλα μέρη του δικτύου τα οποία μένουν ασυντήρητα παρά τον αριθμό επιβατών που επηρεάζουν (π.χ.

ΣΚΑ, όπου διακλαδώσεις έχουν αχρηστευτεί εδώ και ένα σχεδόν έτος).

## Προβλήματα συντήρησης τροχαίου υλικού

Σύμφωνα με καταγγελία στο blog των μηχανοδηγών του «ΟΣΕ», υπάρχει σοβαρό πρόβλημα με τη ροή ανταλλακτικών για τις κινητήριες μονάδες. Έντεκα από τις νητζελάμαξες «Adtranz» έχουν «κανιβαλιστεί» από κινητήρες, πέντε έχουν μόνο ένα κινητήρα λειτουργικό και μόνο δέκα έχουν αρκετή απόδοση ώστε να τηρούν δρομολόγια. Η γραφειοκρατία για τη παραγγελία ανταλλακτικών είναι ανασταλτικός παράγοντας (π.χ. για μια λάμπα πρέπει να συμπληρωθούν επτά φόρμες και να συλλεχθούν 15 υπογραφές). Από την άλλη, στο ίδιο blog δημοσιεύτηκε καταγγελία ότι η περρωτή για κινητήρες MTU, όπως αυτοί των «Adtranz», το 2010 κόστιζε κατά μέσο όρο 1.847 €, ενώ σε μια πρόσφατη παραγγελία το ίδιο εξάρτημα стоίχιζε 6.568 €, θέτοντας ζήτημα ύποπτων πρακτικών.

## Μελέτη ηλεκτροκίνησης για το Αλεξανδρούπολη - Burgas

Σύμφωνα με δελτίο τύπου που εκδόθηκε στις 18 Ιουλίου 2012, στα πλαίσια του έργου «Sea2Sea» της ΕΕ, θα υπάρξει μελέτη για την ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής διασύνδεσης των λιμανιών Burgas, Varna (στη Μαύρη Θάλασσα) και Αλεξανδρούπολη - Καβάλα (Αιγαίο Πέλαγος). Η μελέτη θα στοιχίσει 2.5 εκατομμύρια € και θα χρηματοδοτηθεί από την ΕΕ (50%), Βουλγαρία (25%) και Ελλάδα (25%). Σημειώτεον ότι η Καβάλα δεν έχει σιδηροδρομική σύνδεση ενώ το τμήμα Αλεξανδρούπολη-σύνορα δεν έχει ηλεκτροκίνηση.

## Δημοπράτηση επέκτασης Μετρό Θεσσαλονίκης

Στις 6 Ιουλίου 2012 τέσσερις κοινοπραξίες κατέθεσαν τις τελικές προσφορές τους για τη κατασκευή της επέκτασης προς Καλαμαριά. Η εταιρείες είναι: «ΑΕΓΕΚ/Impregilo/Σέλι/Ansaldo STS», «Άκτωρ ΑΕ», «ΤΕΡΝΑ/Alpine Bau/FCC Construcción» και «J&P-Αβαξ/Ghella/Alstom Transport SA». Η επέκταση έχει μήκος 4.78 χλμ., περιλαμβάνει πέντε σταθμούς με κόστος περίπου 518 εκατομμύρια €. Η ολοκλήρωση προβλέπεται για το 2017 και εκτιμάται ότι θα εξυπηρετεί 63.000 πρόσθετους επιβάτες ημερησίως. Ωστόσο, η πρώτη φάση της κατασκευής του Μετρό έχει ήδη καθυστερήσει αρκετά και εκφράζονται φόβοι ότι ο ανάδοχος του έργου δεν θα μπορέσει να το ολοκληρώσει ούτε στις καθυστερημένες ημερομηνίες λόγω οικονομικών προβλημάτων και διαμάχης με την αναθέτουσα αρχή για σημαντικές αλλαγές στο αντικείμενο του έργου.

## Χάος στον Προαστιακό

Στη γραμμή ΣΚΑ - Κιάτο εμφανίζονται συχνά προβλήματα απώλειας ισχύος από τον αγωγό επαφής, καθώς οι κλοπές καλωδίων έχουν αναγκάσει τον «ΟΣΕ» να χρησιμοποιεί υποσταθμούς σε γειτονικά τμήματα γραμμής. Επι πλέον, λόγω των κλεμμένων καλωδίων το κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας συχνά δεν έχει εικόνα της κατάστασης στους υποσταθμούς, ούτε μπορεί να ελέγξει τα κλειδιά της γραμμής, οδηγώντας συχνά σε χαοτικές καταστάσεις, με εγκλωβισμένους επιβάτες στα τρένα να υποφέρουν λόγω παύσης λειτουργίας του κλιματισμού κτλ. Αρκετά συχνά η TRAINOSE αναγκάζεται να επιστρατεύει νητζελοκίνητο τροχαίο υλικό, αυξάνοντας όμως έτσι δραστικά το λειτουργικό κόστος της.

Ενδεικτικά, στις 26 Αυγούστου 2012 ολόκληρη η διαδρομή ΣΚΑ - Κιάτο



αποκλείστηκε λόγω της παρακάτω ακολουθίας γεγονότων: τα καλώδια της ηλεκτροκίνησης κόπηκαν κοντά στον Σ.Σ. Κινέτας, οπότε ντζελοκίνητα Railbus (Stadler GTW2/6) εκτελούσαν το δρομολόγιο ΣΚΑ - Μέγαρο, και από εκεί τα Desiro προχωρούσαν προς Κιάτο. Μετά, ανακαλύφθηκε ότι τα κλειδιά στον Σ. Σ. Μεγάρων δεν λειτουργούσαν λόγω έλλειψης συντήρησης. Την ίδια μέρα, ένας συρμός Desiro ακινητοποιήθηκε σε μια ουδέτερη περιοχή καθώς άλλαζε γραμμές με βραδυπορία 20 χλμ/ώρα, κόβοντας τη κυκλοφορία και στα δύο ρεύματα. Ένα Railbus που ήρθε σε βοήθεια δεν ήταν εφικτό να πλησιάσει και να ρυμουλκήσει το Desiro, καθώς το ΣΚΑ δεν είχε κλειδούχο (οι μηχανισμοί έχουν πάθει ζημιά από εκτροχιασμό εδώ και ένα χρόνο). Το αποτέλεσμα ήταν οι επιβάτες στο σταματημένο Desiro να μείνουν εγκλωβισμένοι για πάνω από 1.5 ώρες. Το κωμικοτραγικό είναι ότι ακόμα και μετά από αυτό το χάος ένας ελεγκτής κυκλοφορίας θεωρούσε ότι δεν υπήρχε ρεύμα στην ηλεκτροκίνηση και σταμάτησε τη κυκλοφορία για ένα δίωρο, καθώς δεν είχε ενδείξεις από τους υποσταθμούς λόγω κομμένων καλωδίων.

## **(Μερική) αποκατάσταση διεθνών δρομολογίων**

Για το διάστημα 14 Ιουλίου - 30 Σεπτεμβρίου 2012 ανακοινώθηκε η λειτουργία ενός τακτικού δρομολογίου ανάμεσα σε Θεσσαλονίκη και Σκόπια. Το συγκεκριμένο όμως δρομολόγιο τερμάτισε άδοξα τη λειτουργία του το διήμερο 24-25 Αυγούστου, καθώς απεδείχθη ότι οι συχνότητες και ώρες λειτουργίας του δεν εξυπηρετούσαν καθόλου το (πιθανό) επιβατικό κοινό. Η συγκεκριμένη αμαξοστοιχία κυκλοφορούσε μέρα παρά μέρα, κάτι που δεν ταίριαζε με κανένα άλλο Ευρωπαϊκό δρομολόγιο, αφού έτσι ακυρώνονταν στην πράξη η ελκυστικότητά του.

## **Σκεπάζοντας γραμμές...**

Ημετρική γραμμή των τεώς «ΣΒΔΕ» που είχε ανακατασκευαστεί πριν τους Ολυμπιακούς του 2004 στο τμήμα Μεσολόγγι-Αγρίνιο ασφαλτοστρώθηκε από τη τοπική αυτοδιοίκηση στο Ευνοχώρι. Το ενδιαφέρον είναι ότι η ΤΑ δήλωσε ότι αδυνατεί να συντηρήσει μια υπάρχουσα πλατεία, αλλά δεν είχαν πρόβλημα να σκεπάζουν σε μεγάλη έκταση τις γραμμές «...για να μην παθαίνουν ζημιά τα ΙΧ όταν περνάνε». Παραδόξως, ο ΟΣΕ αντέδρασε έντονα, και η ΤΑ αναγκάστηκε να αρχίσει να αποκαλύπτει ξανά τη γραμμή σε μερικά σημεία με δικά της έξοδα, με τις τοπικές εφημερίδες να επικρίνουν τον «ΟΣΕ» που δημιουργεί πρόβλημα αφού, έτσι κι αλλιώς, δεν κυκλοφορούν τρένα στην γραμμή αυτή

## **Κατερίνη: ανοίξαμε και σας περιμένουμε**

Μετά από σχεδόν τετραετή καθυστέρηση με τον εργολάβο που είχε αναλάβει την ανακατασκευή του Σ.Σ. Κατερίνης (η οποία άφησε μόνο μία παρακαμπτήριο ανοιχτή, μειώνοντας τη χωρητικότητα της γραμμής), ο σταθμός επιτέλους παραδόθηκε στη κυκλοφορία στις 8 Νοεμβρίου 2012. Από ότι λέγεται, ο εργολάβος δεν παρέδιδε τον σταθμό αν δεν πληρωνόταν πρώτα, για αυτό και η καθυστέρηση. Η παράδοση του σταθμού αναμένεται να βελτιώσει αισθητά τη ροή της κυκλοφορίας στο τμήμα Λάρισα-Θεσσαλονίκη.

## **Μεγαλόπολη**

Ο Σ.Σ. Μεγαλόπολης καταστράφηκε σχεδόν εξ ολοκλήρου από πυρκαϊά που εκδηλώθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2012. Δεν είναι γνωστό από τι προήλθε η φωτιά (ίσως κάποιος άστεγοι ή παράνομοι μετανάστες ή/και βάνδαλοι). Η κεραμοσκεπής στέγη έχει καταρρεύσει από τη φωτιά και η ζημιά γενικά είναι

σοβαρή. Δεν είναι γνωστό αν θα επισκευαστεί.

## **Εργολαβία-σκούπα στη κεντρική Ελλάδα**

Στις 13 Νοεμβρίου 2012 υπογράφηκε η σύμβαση για τις εργασίες που δεν είχαν συμβολαιοποιηθεί για την ολοκλήρωση της διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμής στο τμήμα Τιθορέα-Λειανοκλάδι-Δομοκός. Μια κοινοπραξία τριών εταιρειών («Ακτωρ-ΤΕΡΝΑ-Ι&Ρ») πρόσφεραν έκπτωση 8.5% για το έργο αξίας 415 εκατομμυρίων €, ενώ άλλες δύο μικρότερες εταιρείες κατέβηκαν αυτόνομες στη διεκδίκησή του. Το έργο περιλαμβάνει εργασίες όπως στρώσιμο γραμμής, ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση, αναμένεται δε να ολοκληρωθεί αρχές του 2016.

## **Μεγάλη συμφωνία μεταξύ «COSCO», «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» και «ΗΡ»**

Στις 14 Νοεμβρίου 2012 υπογράφηκε μια, κατ' αρχήν, συμφωνία ανάμεσα στις εταιρείες «COSCO» (η οποία έχει πάρει τη παραχώρηση της προβλήτας 2 του ΣΕΜΠΟ Πειραιά) την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ», και την «Hewlett-Packard» (ο μεγαλύτερος κατασκευαστής προσωπικών υπολογιστών παγκοσμίως) για τη μεταφορά μεγάλου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων σιδηροδρομικά προς την Ευρώπη. Η υπογραφή έγινε παρουσία του πρωθυπουργού Αντώνη Σαμαρά, και παρέστησαν επίσης οι υπουργοί Ανάπτυξης (Κ. Χατζηδάκης) και Εμπορικής Ναυτιλίας (Κ. Μουσουρούλης), μαζί με τους επικεφαλής των εν λόγω επιχειρήσεων. Μεγάλη δημοσιότητα δόθηκε στη υπογραφή της συμφωνίας, βάσει της οποίας η «ΗΡ» θα μεταφέρει ολοκληρωμένους υπολογιστές και περιφερειακά, καθώς και εξαρτήματα για τελική συναρμολόγηση στη Τσεχία σε μεγάλους αριθμούς (οι πηγές λένε για μέχρι 20.000 εμπορευματοκιβώτια ετησίως). Η εταιρεία επιθυμεί να αποφύγει τις καθυστερήσεις και το κόστος που συνεπάγεται η συμβατική πορεία των εμπορευματοκιβωτίων μέσω θαλάσσης (Μεσόγειος, Γιβραλτάρ, Βισκαϊκός, Μάγνη, Βόρεια Θάλασσα) κινούμενη απευθείας μέσω Ελλάδας. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης ανάμεσα Νέο Ικόνιο και Θριάσιο, η οποία ελπίζεται να είναι έτοιμη μέσα στο χειμώνα του 2012.

## **Το τραμ ξεκινά για το λιμάνι**

Ανακοινώθηκε στον Τύπο (15 Νοεμβρίου 2012) ότι επείκειται άμεσα η υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή των έργων επέκτασης της γραμμής του τραμ μέχρι τον Πειραιά. Σύμφωνα με την επίσημη παρουσίαση στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής που έγινε από τον Αναπληρωτή Υπουργό Ανάπτυξης κ. Σ. Καλογιάννη και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ» κ. Χ.Τσίτουρα, το έργο αναμένεται να ξεκινήσει τον Ιανουάριο του 2013 και να ολοκληρωθεί σε 25 μήνες, με προϋπολογισμό 50 εκ. €. Το έργο περιλαμβάνει γραμμή συνολικού μήκους 5,4 χλμ, που ξεκινά από τον σημερινό τερματικό σταθμό ΣΕΦ και καταλήγει στην καρδιά του λιμανιού, στην Ακτή Ποσειδώνος. Το δίκτυο θα έχει 12 στάσεις, αναμένεται να εξυπηρετεί καθημερινά 35.000 επιβάτες η δε διαδρομή θα διαρκεί μόλις 8 λεπτά της ώρας. Για την κάλυψη, τέλος, των αναγκών της νέας αυτής επέκτασης θα γίνει (μετα από διεθνή διαγωνισμό) προμήθεια 25 νέων οχημάτων τραμ. Το πολυαναμενόμενο αυτό έργο θα αλλάξει δραματικά τον συγκοινωνιακό χάρτη του Πειραιά, βελτιώνοντας κατά πολύ την αφόρητη σήμερα κατάσταση που επικρατεί. Όπως άλλωστε ανακοινώθηκε, τα έργα του τραμ θα συνδυαστούν με σειρά περιβαλλοντικών επεμβάσεων (με την συνεργασία του Δήμου Πειραιά) όπως π.χ. δεντροφυτεύσεις κατά μήκος των γραμμών, πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις ελευθερων χώρων και πλατειών κλπ.



# Μια νέα αρχή

## Επαναλειτουργία μετρικής γραμμής Πελοποννήσου

Κείμενο: Ηλίας Νταΐβις, Νίκος Καραγεώργος

Φωτογραφίες: Γιώργος Δογορίτης, Νίκος Καντίρης, Γιώργος Γεωργίου







**Η** 1η Σεπτεμβρίου του 2012 ίσως αποτελέσει ημερομηνία-ορόσημο για την αναγέννηση και επαναλειτουργία του μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, καθώς μετά από ενάμιση χρόνο νεκρικής σιγής ξανασφύριξε τρένο στο τμήμα Πύργος-Καλαμάτα-Κόρινθος, όπου από πέρυσι είχαν ανασταλεί τα δρομολόγια.

Συγκεκριμένα, το Σάββατο 1ης Σεπτεμβρίου του 2012 και ώρα 9.00π.μ. οι Alco A-9101+A-9105 με μια σκευοφόρο και μια επιβατάμαξα γεμάτη με 56 εκδρομείς, ξεκίνησαν για την Κόρινθο, εγκαινιάζοντας μια νέα σελίδα, για το πολύπαθο, αλλά πανέμορφο και μοναδικό δίκτυο των τέως ΣΠΑΠ, με θεματικές εκδρομές στην Πελοπόννησο από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε, διήμερη εκδρομή στις 29 και 30 του Σεπτεμβρίου στη

διαδρομή Τρίπολη-Καλαμάτα-Κατάκολο-Πύργος, με συμμετοχή φίλων του σιδηροδρόμου από το εξωτερικό, όπου το τρένο, μετά από 18 μήνες, μπήκε πανηγυρικά στην μεσσηνιακή πρωτεύουσα, με τον κόσμο να βγαίνει ενθουσιασμένος στα μπαλκόνια και υποδοχή από τον δήμαρχο της πόλης κ.Νίκα, βουλευτές, προέδρους των επιμελητηρίων και τη φιλαρμονική της πόλης.

Ακολούθησαν άλλη μια διήμερη, 17και 18 Νοεμβρίου, στη διαδρομή Πύργος-Καλαμάτα-Χράνοι-Πύργος, όπου πραγματοποιήθηκαν και εργασίες στον υποδαπεδιο τόρνο του ΜΚ επι της Α-9101. Στο συρμό αυτό προσκολλήθηκε και μια από τις δυο Α/Α ΜΑΝ, που βρίσκονται στην Πάτρα.

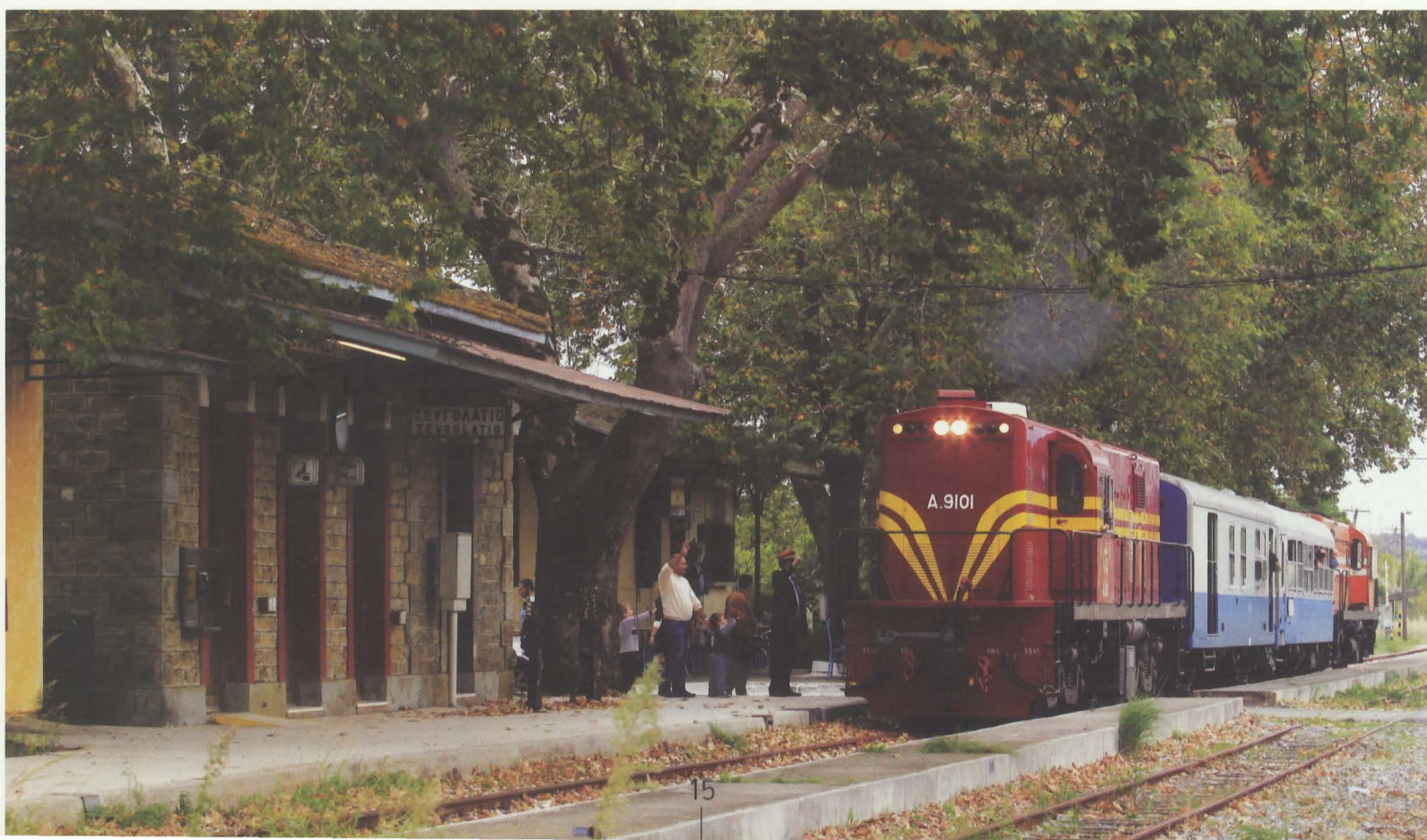
Η Α/Α παρέμεινε στο ΜΚ και την 1η Δεκεμβρίου έκανε εκδρομή στη διαδρομή Καλαμάτα-Μύλοι-Καλαμάτα με το τρένο γεμάτο από 102 επιβάτες και τη συμμετοχή πλέον οικογενειών και πολλών

μικρών φίλων.

Τέλος, στις 29 Δεκεμβρίου η Α/Α πραγματοποίησε εορταστική εκδρομή από την Καλαμάτα στους Χράνους και μετέφερε συνολικά 180 άτομα, κυρίως παιδιά, σε διπλό δρομολόγιο. Το στολισμένο τρένο αλλά και η γιορτή στους Χράνους ήταν κατι μοναδικό για την ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων και την Πελοπόννησο.

Όλες οι εκδρομές έτυχαν της θερμής υποστήριξης των Σ.Φ.Σ Αθηνών και Μεσσηνίας, όπου τα μέλη τους βοήθησαν με κάθε τρόπο για την επιτυχή έκβαση τους.

Ελπίζουμε η σημαντική αυτή προσπάθεια, που ξεκίνησε με τη σημαντική συμβολή στελεχών και εργαζόμενων από τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, να συνεχιστεί.





# Οι Αλβανικοί σιδηρόδρομοι

Κείμενο - Φωτογραφίες: Π. Κάσαρης



Στα πλαίσια της καθιερωμένης, εδώ και πολλά χρόνια, διοργάνωσης από τον ΣΦΣ εκδρομών σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος, αποφασίστηκε για το καλοκαίρι του 2012 να επισκεφτούμε δύο γειτονικές μας χώρες: την Αλβανία και το Μαυροβούνιο. Η ιδέα ήταν πολύ ενδιαφέρουσα και έτσι μια μεγάλη παρέα από ... μέλη και φίλους του συλλόγου βρεθήκαμε (οι περισσότεροι από εμάς όπως και εγώ για πρώτη φορά) σε δυο χώρες τόσο κοντινές μας, αλλά και τόσο άγνωστες, ιδιαίτερα από σιδηροδρομική άποψη. Καταφέραμε έτσι να ταξιδέψουμε με το τρένο και το κυριότερο να δούμε από κοντά τη κατάσταση στους Αλβανικούς σιδηροδρόμους. Το πρόγραμμα της εκδρομής περιλάμβανε, για όσους επιθυμούσαν, την μετακίνηση με τρένο από το Πόγραδετς μέχρι τα Τίρανα και την επόμενη μέρα από τα Τίρανα μέχρι τη Σκόδρα.



Ε. | Επικεφαλής κερματόνια κελών από Μάλτοτ  
 Παναγιώτης Παναγιώτακης Τ669 / 1032  
 Τσεκούρα / Κουρ / Βαλακτακίτης



**Μ**ετά από μια διανυκτέρευση στη Καστοριά, την επόμενη μέρα το πρωί εισήλθαμε στην Αλβανία από το συνοριακό φυλάκιο της Κρυσταλλοπηγής. Από εκεί κατευθυνθήκαμε για το Πόγραδετς. Η αγωνία, η ανυπομονησία, αλλά και η περιέργεια μεγάλωνε καθώς πλησιάζαμε τη πόλη. Φτάνοντας εκεί ρωτήσαμε που βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός. Μας είπαν ότι ήταν έξω από την πόλη, στις ακτές της λίμνης Οχρίδας. Περίμενα να δω ένα σταθμό με αρκετές τροχιές, με τροχαίο υλικό και το τρένο για τα Τίρανα, αλλά φτάνοντας εκεί το μόνο που είδαμε ήταν δυο γραμμές και μια αγελάδα να βόσκει αμέριμνη. Και καθώς όλοι οι εκδρομείς είχαμε συγκεντρωθεί εκεί, καταφθάνει σαστισμένος ένας κύριος που καταλάβαμε ότι ήταν ο τοπικός «σταθμάρχης». Τον ρωτήσαμε αν υπάρχει τρένο για Τίρανα. Μας απάντησε αρνητικά. Τα δρομολόγια είχαν διακοπεί εδώ και καιρό και τα τρένα τερμάτιζαν στο Ελμπασάν. Με μεγάλη απογοήτευση επιβαστήκαμε στο πούλμαν

**“ Το σημερινό δίκτυο κανονικού εύρους άρχισε να κατασκευάζεται μόλις το 1947, με την ίδρυση της κρατικής εταιρείας «Hekurudha Sqiptare» (HSH), έλαβε δε την σημερινή του μορφή στις αρχές της δεκαετίας του 1980 “**

για το Ελμπασάν. Το μόνο καλό ήταν ότι ο δρόμος πήγαινε παράλληλα με τη σιδηροδρομική γραμμή που η χάραξη της ακολουθεί την ακτογραμμή της λίμνης. Μετά από κάποια χιλιόμετρα ο δρόμος στρίβει δυτικά και ακολουθεί ορεινή διαδρομή μέσα από δασική περιοχή, με σήραγγες και πανύψηλες γέφυρες. Εντύπωση μας προκάλεσε το ότι παρόλο που η γραμμή ήταν σε αναστολή λειτουργίας από το Πόγραδετς μέχρι το Ελμπασάν, όλοι οι σταθμοί ήταν επανδρωμένοι με σταθμάρχη ενώ υπήρχαν φύλακες σε όλες τις γέφυρες.

Φτάνοντας στον σιδηροδρομικό σταθμό του Ελμπασάν, ενημερωθήκαμε από τον σταθμάρχη ότι για εκείνη την ημέρα δεν είχε δρομολόγια και έτσι αναγκαστήκαμε να συνεχίσουμε για το Δυρράχιο. Στον σιδηροδρομικό σταθμό Δυρραχίου είδαμε, επιτέλους την πρώτη μας Αλβανική αμαξοστοιχία να περιμένει. Κάποιο από εμάς βγάλαμε αμέσως εισιτήριο, πληρώνοντας 0.50 ευρώ(!!!) το άτομο, και αναχωρήσαμε για τα







Σ. | Στην περιοχή του Πόγραδετς, η σιδηροδρομική γραμμή περνά πολύ κοντά στην όχθη της Λ. Οχρίδας



Σ. | Ο ΣΣΣ Ελμπασάν

Τίρανα με λιγοστούς συνεπιβάτες. Παρατήρησα ότι ο χώρος των επιβατών ήταν βρώμικος και όλα τα τζάμια των βαγονιών σπασμένα. Θυμήθηκα τις πληροφορίες που είχα βρεί στο διαδίκτυο ότι δηλαδή συχνά στην Αλβανία οι πιτσιρικάδες λιθοβολούν τις αμαξοστοιχίες κατά την διέλευση τους από πόλεις και χωριά.. Η μέγιστη ταχύτητα που ανέπτυξε το τρένο μας ήταν περίπου 35 έως 40 χλμ/ώρα. Η γραμμή ήταν κακοσυντηρημένη με πολλές στρεβλώσεις και καθιζήσεις, αλλά και με πολλές αφύλακτες ισόπεδες διαβάσεις. Μόνο σε μεγάλους δρόμους υπήρχαν φύλακες διαβάσεων, ενώ σε αυτές που υπήρχε ΑΣΙΔ το σύστημα δεν λειτουργούσε. Φτάσαμε στο σταθμό των Τιράνων που, ομολογώ, ότι τον φανταζόμουν κάπως πιο εντυπωσιακό από ότι τελικά είναι..

Την πρωί της επομένης περιηγηθήκαμε στο κέντρο των Τιράνων και το μεσημέρι πήραμε το δρόμο για το σιδηροδρομικό σταθμό, για να επιβιβαστούμε στο τρένο με προορισμό την Σκόδρα. Η αμαξοστοιχία αυτή την φορά ήταν σχεδόν γεμάτη με ντόπιους επιβάτες. Κάνοντας μια βόλτα στους διαδρόμους των βαγονιών, θυμήθηκα την Ελλάδα της δεκαετίας του '60 και του '70. Μέσα στα βαγόνια οι επιβάτες μετέφεραν κοτόπουλα, φρούτα, λαχανικά, σακιά με άδεια μπουκάλια (πουλούσαν γάλα στα Τίρανα) κλπ., αρκετοί μάλιστα, κυρίως οι γυναίκες, φορούσαν παραδοσιακά ρούχα. Το τρένο σταματούσε σε κάθε σταθμό μικρό ή μεγαλύτερο, όσοι δε επρόκειτο να αποβιβαστούν πετούσαν πρώτα τα πράγματα τους από τα παράθυρα στην αποβάθρα. Από εκεί, επιβάτες, αποσκευές κλπ φορτώνονταν σε αραμπάδες, ταξί και αυτοκίνητα. για τα χωριά τους Ρώτησα κάποιους που μιλούσαν καλά τα ελληνικά, γιατί λείπουν τα μισά παράθυρα από τα βαγόνια. Μου απάντησαν ότι τα έχουν αφαιρέσει κατά την διάρκεια του καλοκαιριού για να μην καταστραφούν από λιθοβολισμούς, και τα επανατοποθετούν το χειμώνα.

Η απόσταση από τα Τίρανα μέχρι τη Σκόδρα είναι 95χλμ διαδρομή που η αμαξοστοιχία μας την κάλυψε σε 4 ώρες., εξ αιτίας και πάλι της ασυντήρητης γραμμής και των πολλών αφύλακτων διαβάσεων που δεν επέτρεπαν ταχύτητα μεγαλύτερη από τα 35χλμ/ώρα. Σε κάθε στάθμευση της αμαξοστοιχίας σε σταθμό είχα χρόνο να κατεβαίνω και να τη φωτογραφίζω. Φτάσαμε στο σταθμό της Σκόδρας. που εκτός από επιβατικός είναι και εμπορικός, γι αυτό και υπήρχαν εκεί πολλά εμπορικά βαγόνια. Από την Σκόδρα, η γραμμή συνεχίζει για το Μαυροβούνιο για το οποίο



Σ. | Ο Σ.Σ. Ριτίνιας, χρησιμοποιείται και ως χώρος απόθεσης παροπλισμένου τροχαίου υλικού, όπως αυτές οι Γερμανικές ντιζελάμαξες Krauss της γνωστής σειράς V220.1 των DB, που είχε αγοράσει και ο ΟΣΕ (σειρά Α4 11-430)



αναχωρούν καθημερινά εμπορικές αμαξοστοιχίες. Η γραμμή αυτή που κατασκευάστηκε το 1986 ήταν η πρώτη σιδηροδρομική σύνδεση της Αλβανίας με τον έξω κόσμο.

Αφού επισκεφθήκαμε για λίγο το Μαυροβούνιο, αρχίσαμε το ταξίδι της επιστροφής για την Ελλάδα ακολουθώντας την ίδια διαδρομή, αλλά με διανυκτέρευση στη Κορυτσά. Λίγο πριν φθάσουμε στο Πόγραδετς παρακάλεσα τον οδηγό του πούλμαν να κάνουμε μια στάση στο χωριό Ριτίνιας, όπου ήξερα ότι υπάρχει σταθμός με μηχανοστάσιο. Όντως βρήκαμε αρκετό τροχαίο υλικό που είχε αποσυρθεί από την κυκλοφορία και μάλιστα μόλις μας είδε ο σταθμάρχης ήρθε με μεγάλη προθυμία να μας ξεναγήσει και να μας υποδείξει τα πιο ενδιαφέροντα οχήματα. Αυτή η επίσκεψη ήταν για μένα ήταν το “κερασάκι στην τούρτα”, γιατί φωτογραφίσαμε ενδιαφέρουσες ντιζελάμαξες και

επιβατάμαξες Breda σαν αυτές που είχαμε κάποτε και εμείς.

Από το 1917 μέχρι το 1930, η Αλβανία διέθετε πολλά μικρά σιδηροδρομικά δίκτυα στενού εύρους, κυρίως για την εξυπηρέτηση μεταλλευτικών δραστηριοτήτων. Το σημερινό δίκτυο κανονικού εύρους άρχισε να κατασκευάζεται μόλις το 1947, με την ίδρυση της κρατικής εταιρείας «Hekurudha Sqiptare» (HSH), έλαβε δε την σημερινή του μορφή στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Σε όλη την διάρκεια της κομμουνιστικής περιόδου στην Αλβανία, ο σιδηρόδρομος ήταν το κύριο μέσο μεταφοράς, αφού δεν υπήρχαν ιδιωτικά αυτοκίνητα ή υπεραστικά λεωφορεία. Όπως έμαθα από συνεπιβάτες κατά τη διαδρομή για την Σκόδρα, εκείνα τα χρόνια αναχωρούσαν καθημερινά από Τίρανα για Σκόδρα, Πόγραδετς ή Φιερί αμαξοστοιχίες με πάνω από 10 επιβατάμαξες και 100% πληρότητα, ακριβώς

“ Με την αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, που μπορούσαν πλέον να αποκτήσουν αυτοκίνητο, καθώς και την ίδρυση εταιριών υπεραστικών λεωφορείων και ταξί, το επιβατικό κοινό στράφηκε προς τις οδικές μεταφορές...”



δεν υπήρχαν άλλοι τρόποι μετακίνησης. Μετά την εποχή του ατμού, οι Αλβανικοί σιδηρόδρομοι προμηθεύτηκαν Τσεχοσλοβάκικες ντηζελάμαξες σειράς T669 και T435 και τις γνωστές Γερμανικές ντηζελάμαξες Krauss σειράς V220.1 των DB, ίδιες με τις δικές μας της σειράς A411-430). Η σειρά T669 χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα, ενώ η σειρά T435 και οι γερμανικές 221 αποσύρθηκαν από τη κυκλοφορία στα μέσα της δεκαετίας του '90 (πολλές από αυτές τις μονάδες σώζονται στο Perrenjas όπου τις φωτογράφησα). Οι Αλβανικοί σιδηρόδρομοι δέχτηκαν επίσης και βοήθεια από

την Κίνα, κυρίως με την προμήθεια επιβαταμαξών. Είναι αξιοσημείωτο ότι αυτοκινητάμαξες δεν είχαν κυκλοφορήσει ποτέ στην Αλβανία αν και οι συνθήκες ήταν πολύ κατάλληλες γι αυτές.. Τέλος, λόγω μεγάλου επιβατικού και εμπορευματικού έργου υπήρχε σηματοδότηση με φωτισήματα σε όλο το δίκτυο.

Με την πτώση του κομμουνιστικού καθεστώτος ο σιδηρόδρομος αφέθηκε στη τύχη του. Οι εκάστοτε κυβερνήσεις δεν έδειξαν κανένα ενδιαφέρον να διαθέσουν οικονομικά κονδύλια για τη συντήρηση

και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου. Παρά τη βοήθεια που η Αλβανία δέχθηκε από τη Γερμανία και την Ιταλία με την προμήθεια μεταχειρισμένων επιβαταμαξών (που αντικατέστησαν τις κινέζικες), η κατάσταση δεν καλυτέρευσε. Με την αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, που μπορούσαν πλέον να αποκτήσουν αυτοκίνητο, καθώς και την ίδρυση εταιριών υπεραστικών λεωφορείων και ταξί, το επιβατικό κοινό στράφηκε προς τις οδικές μεταφορές, εγκαταλείποντας το τρένο. Τα δρομολόγια μειώθηκαν, η συντήρηση της γραμμής και της σηματοδότησης εγκαταλείφθηκε. Σήμερα η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πραγματοποιείται με χειρόγραφα υποδείγματα από τους σταθμάρχες αφού η σηματοδότηση έχει καταστραφεί, ενώ οι χαμηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν λόγω κακής κατάστασης της γραμμής, καθιστούν το σιδηρόδρομο καθόλου ανταγωνίσιμο μέσο. Σήμερα φαίνεται πως οι υπεύθυνοι στοχεύουν περισσότερο στις εμπορευματικές μεταφορές παρά στις επιβατικές με τακτικά δρομολόγια από και προς το Μαυροβούνιο και προς το λιμάνι του Δυρραχίου.

Αν λειτουργεί σήμερα ο σιδηρόδρομος στην Αλβανία οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στο φιλότιμο των σιδηροδρομικών. Σε κάθε περίπτωση, το ταξίδι με τρένο στην Αλβανία είναι μια πραγματική εμπειρία αρκεί να διαθέτεις υπομονή και κέφι. Ας ελπίσουμε πάντως ότι, αν ποτέ ανοίξει η σιδηροδρομική γραμμή από το Πόγραδετς στο Ελμπασάν, θα καταφέρουμε να διοργανώσουμε φωτογραφική εκδρομή με μισθωμένη αμαξοστοιχία στο κομμάτι αυτό. Η διαδρομή είναι πανέμορφη με πολλά ωραία σημεία για φωτογράφιση.



Σ. | Παραρτημένη ντηζελάμαξα της σειράς T435 Τσεχοσλοβάκικης κατασκευής στο Prrënjas.

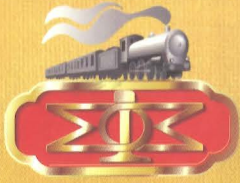


Σ. | Επιβατάμαξες κατασκευής Breda, πανομοιότυπες με αυτές των ΣΕΚ /ΟΣΕ στο Prrënjas.



Σ. | Κοιταδογέφυρα στο τμήμα μεταξύ Πόγραδετς και Ελμπασάν





Σύλλογος Φίλων  
του Σιδηροδρόμου

# ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1912 - 2012





# Αφιέρωμα: 100 Χρόνια Θεσσαλονίκη

Όταν τον Οκτώβρη του 1912 ο Ελληνικός Στρατός έμπαινε ως ελευθερωτής στην Θεσσαλονίκη, η πόλη μετρούσε ήδη περί τα 30 χρόνια σιδηροδρομικής εμπειρίας, με 3 μάλιστα δίκτυα ένα από τα οποία την συνέδεε κιόλας με την Ευρώπη.

Έκτοτε και σε μια περίοδο 70-80 ετών η σιδηροδρομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης εξελίχθηκε σταδιακά μεν, αλλά και εντυπωσιακά, εξέλιξη που ακολούθησε κατά πόδας την ανάπτυξη της ίδιας της πόλης. Οι δυο παγκόσμιοι πόλεμοι, αλλά και η μεγάλη γεωστρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης ως πύλης των Βαλκανίων, ήταν οι δύο θεμελιώδεις παράμετροι που έδωσαν την μεγάλη ευκαιρία και δυνατότητα στην πόλη να αναπτυχθεί σιδηροδρομικά όσο καμία άλλη στην Ελλάδα. Μετά μάλιστα τις καταστροφές του Βαλκ.Πολέμου, οι «ΣΕΚ» κατάφεραν να αναδημιουργήσουν στην Θεσσαλονίκη ένα μεγάλο και πολυεπίπεδο σιδηροδρομικό συγκρότημα.

Πρόκειται για το μεγαλύτερο παρόμοιο σύμπλεγμα στην Ελλάδα με τον μεγαλύτερο επιβατικό σταθμό στη χώρα μας, ένα ξεχωριστό εμπορικό σταθμό, ένα μεγάλο μηχανοστασιο, την μεγαλύτερη Διαλογή στην χώρα μας κλπ. Όλα αυτά σε συνδυασμό με μεγάλη κίνηση εμπορικών αμαξοστοιχιών προς τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη χάρη στο πυκνό δίκτυο σύνδεσης με το λιμάνι της πόλης και τις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες της περιοχής, την (πρόσφατη) πλήρη ηλεκτροκίνηση του δικτύου της κλπ μετέτρεψαν την Θεσσαλονίκη σε πραγματική πόλη των τριάνων.

Ως ελάχιστη συνεισφορά του ΣΦΣ στην φετινή επέτειο των 100 χρόνων απο την απελευθέρωση της, η «Σ» παρουσιάζει ένα μικρό αφιέρωμα στην «δική» μας Θεσσαλονίκη, την Θεσσαλονίκη των τριάνων: θα κάνουμε μιά συνοπτική, κυρίως φωτογραφική, περιήγηση στο σιδηροδρομικό της συγκρότημα και την ιστορία του, θα θυμηθούμε τα «νεκροταφεία» των ατμαμαξών που υπήρχαν

εκεί και θα μάθουμε μερικές άγνωστες αλλά γοητευτικές λεπτομέρειες για την συμβολή του σιδηρόδρομου στον αγώνα και την νίκη του 1912.

Παρά την τρέχουσα οικονομική κρίση που επηρέασε δραματικά και τον σιδηρόδρομο στην χώρα μας, η Θεσσαλονίκη παραμένει το πιο ζωντανό κύτταρο των Ελληνικών σιδηροδρόμων, με πολύ ευνοϊκές, μάλιστα προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης. Έτσι, την επόμενη φορά που θα επισκεφτείτε την «νύφη του Θερμαϊκού» κάντε και μια βόλτα στις σιδηροδρομικές της εγκαταστάσεις, χαζέψτε τις αμαξοστοιχίες που μπαινοβγαίνουν στον μεγάλο σταθμό, μιλήστε με τους σιδηροδρομικούς της, φωτογραφήστε τις ατελείωτες σειρές των παροπλισμένων βαγονιών που αναπολούν τα παλαιά τους ταξίδια ....Ακόμη και εάν δεν σας ενθουσιάζουν τα τραίνα μια τέτοια βόλτα θα σας μείνει αξέχαστη.

Σ. | - Ο ΝΕΣΘ απο αέρος, Δεκαετία του 60 (φωτο Φθώρος-Συτήλ Α Κουρμπέτη)





# 1912: Η επαφή των εμπόλεμων μέσα από τις ράγες των τραίνων και η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης

Δημήτρης Ι. Παπαδημητρίου  
Πρώην Προϊστάμενου Υπηρεσίας ΟΣΕ

Είναι γεγονός ότι η ιστορία του Ελληνοτουρκικού πολέμου το 1912, σε πολλές περιπτώσεις ακολούθησε τις ράγες των τραίνων. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών δικτύων του Μακεδονικού χώρου, σύμφωνα με το εταιρικό καθεστώς εκμετάλλευσης, ήταν πολυεθνικό, **υπερτερούσε όμως το ελληνικό στοιχείο, από κάθε άποψη, ποιοτική και αριθμητική.** Η υπεροχή αυτή αποτελούσε σημαντικό πλεονέκτημα για τον προελαύνοντα ελληνικό Στρατό.

Οι Έλληνες, Μακεδόνες σιδηροδρομικοί, δεν παρέμειναν απλοί παρατηρητές των μεγάλων ιστορικών γεγονότων. Η ενεργός συμμετοχή τους, με τις ανεκτίμητες υπηρεσίες και θυσίες, ήταν καθολική και μεγάλη, στην ευρύτερη εθνικο-απελευθερωτική πορεία, του μακεδονικού ελληνισμού. Δυστυχώς στις περισσότερες αφηγήσεις, οι πληροφορίες, για το ρόλο που οι Αυτοί διαδραμάτισαν, είναι ελάχιστες. Αν ποτέ γραφτεί η ιστορία τους θα πρέπει να αφιερωθούν πολλές σελίδες στην εθνική τους προσφορά.

Ανακεφαλαιώνοντας τα σχετικά με τη χρονολόγηση των σημαντικότερων γεγονότων στη διάρκεια των απελευθερωτικών αγώνων του 1912, μπορούμε να σταθούμε με ιδιαίτερη προσοχή στα εξής:

**17 Σεπτεμβρίου 1912.** Έναρξη πολεμικών προετοιμασιών, με την κήρυξη γενικής επιστράτευσης<sup>1</sup>.

**19 Σεπτεμβρίου 1912.** Επιστράτευση των Σιδηροδρομικών. «*Ο Λαρισσαϊκός Σιδηρόδρομος (Πειραιώς – Δεμερλή – Συνόρων) καθώς και οι Θεσσαλικοί κηρύχθηκαν εν επιστρατεύσει δια την μεταφορά των στρατευμάτων μας*» «*H*

Σ. | Η μεταλλική σιδηροδρομική γέφυρα του ποταμού Αξιού, της γραμμής Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου, πριν από την ανατίναξή της στα 1912. Η διάβαση των ελληνικών στρατευμάτων, πραγματοποιήθηκε, μετά την προσωρινή αποκατάστασή της γέφυρας και την επίσφρωση του καταστροφώματός της με κατάλληλη ξυλεία. Η γέφυρα αυτή κρίθηκε ανεπαρκής κατά την εκτέλεση των υδραυλικών έργων της πεδιάδας Θεσσαλονίκης, και το 1931 κατασκευάστηκε νέα, μεγαλύτερου μήκους. (Φωτο: P. Zepdji)



*επιστράτευση συν τοις άλλοις επέδειξε και πόσον προώδευσε εις την Ελλάδα η Σιδηροδρομική συγκοινωνία κατά τα τελευταία αυτά έτη. Τα τρέινα των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου και Λαρίσης έχουν διπλασιασθεί και κατόρθωσαν εις διάστημα ελαχίστων ημερών να μεταφέρουν όπου έπρεπεν όλες τας δεκάδας χιλιάδων εφέδρους πολύ ταχύτερον απ' ό,τι είχε προϋπολογισθή. Οι Σιδηροδρομικοί υπάλληλοι με στρατιωτικήν πειθαρχίαν και υπεράνθρωπον ζήλον εργάζονται νυχθημερόν, είναι δε δια τούτο άξιοι παντός επαίνου*»<sup>2</sup>.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι, κατά τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1912, στην ελεύθερη Ελλάδα, εκτός από την κανονικού (διεθνούς)

εύρους σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς – Δεμερλή – Συνόρων (Π.Δ.Σ.), μήκους 441 χλμ., που κατασκευάστηκε με προφανή στόχο την ένωση της με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και την επίλυση του προβλήματος της ταχείας και ασφαλούς μετακίνησης στρατού, από την Αττική στη μεθόριο, χρησιμοποιήθηκαν ως μέσα μεταφοράς των στρατιωτικών αναγκών και τα σιδηροδρομικά δίκτυα:

- οι Σιδηρόδρομοι μετρικού εύρους, Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) και
- οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι, επίσης δίκτυο μετρικού εύρους. Το δίκτυο αυτό είχε ως εξής: Λάρισα – Τσουλάρ – Γκερλί – Βελεστίνο – Βόλο – Βελεστίνο – Αίβαλί – Φάρσαλα – Δεμερλή –



Σ. | Εύζωνας, οπλίτες του Ελληνικού Στρατού και σιδηροδρομικοί μπροστά σε αμαξοστοιχία των SM. Όπως αναγράφεται κάτω από την φωτογραφία πρόκειται για την πρώτη, πανηγυρική εκκίνηση του σιδηροδρόμου Μοναστηρίου- Θεσσαλονίκης. Carte Postale του Δεκεμβρίου 1912. έκδοση «ΕΣΤΙΑ»-Εικονογραφημένη. (Αρχειό Πολεμικού Μουσείου)



Καρδίτσα και **Καλαμπάκα** (221,050 χλμ.).

Μέσω των πιο πάνω σιδηροδρομικών γραμμών μεταφέρονταν οι στρατιωτικές μονάδες, κατά μήκος των συνόρων της Θεσσαλίας, κυρίως όμως με τη λειτουργία της κανονικού εύρους γραμμής, Πειραιώς- Δεμερλί – Συνόρων (Π.Δ.Σ.). Επίσης, για τη μεταφορά εφοδίων από την Αττική, στη μεθόριο του 1912, χρησιμοποιούνταν και η θαλάσσια οδός Χαλκίδας – Ωρεών – Τρίκερι, καθώς το λιμάνι του Βόλου συνδέονταν σιδηροδρομικά, από τη μια μεριά με τη **Λάρισα** και από την άλλη με την **Καλαμπάκα**.

**5 Οκτωβρίου 1912.** Η ευζωνική εμπροσθοφυλακή της II Μεραρχίας, μετά από ασήμαντες μάχες, περνά ξημερώματα τα σύνορα. Στον ελληνικό λαό, την απόφαση της ελληνικής κυβέρνησης, να κηρύξει τον πόλεμο κατά της Τουρκίας, ανακοινώνει ο Πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος, ο οποίος διαβάζει στη συνεδρίαση της Βουλής το σχετικό διάγγελμα του Βασιλιά Γεωργίου Α΄<sup>3</sup>. Η κήρυξη του πολέμου αυτού αποτέλεσε την έναρξη του Α΄ Βαλκανικού πολέμου.

**6 Οκτωβρίου 1912.** Ο ελληνικός στρατός τρέπει

σε φυγή τον τουρκικό στρατό από την Ελασσόνα. «**Τα τρένα καθημερινά μεταφέρουν κάθε ώρα στρατό στη μεθόριο, ημέρα και νύχτα**»<sup>4</sup>.

**9 Οκτωβρίου.** Ο ελληνικός στρατός παραβιάζει τα στρατηγικής σημασίας απόρθητα κατά τη γνώμη του στρατάρχη Von der Goltz (1909) στενά του Σαρανταπόρου. Η **ακριβοπληρωμένη** επιτυχία του Σαρανταπόρου άνοιξε το δρόμο για τη στρατιωτική εισβολή στη Μακεδονία. «**Οι αμαξοστοιχίες μετασκευάζονται σε κινητά Νοσοκομεία**»<sup>5</sup>.

**10 Οκτωβρίου 1912.** Η IV Μεραρχία καταδιώκοντας τον εχθρό καταλαμβάνει τα **Σέρβια** και την επόμενη την **Κοζάνη**.

**14 Οκτωβρίου 1912.** Η πληροφορία ότι απειλούνταν η κατάληψη της Θεσσαλονίκης από τους Βουλγάρους<sup>6</sup>, αλλά και η σοβαρή δυσχέρεια που προέκυψε από τις ανάγκες ενεφοδιασμού του στρατεύματος, αναγκάζουν την κύρια δύναμη του ελληνικού στρατού, να κινηθεί αποφασιστικά από το υψίπεδο της Κοζάνης, προς την κατεύθυνση της Βέροιας<sup>7</sup>.

Όσο διάστημα τα στρατιωτικά τμήματα παρέμειναν νότια της γραμμής των συνόρων, ο ανεφοδιασμός και οι διακομιδές πραγματοποιούνταν ομαλά. Όταν όμως άρχισε η προέλαση του στρατού προς βορρά, οι δυσχέρειες του ανεφοδιασμού **λόγω της απουσίας σιδηροδρομικής γραμμής** εκείθεν των συνόρων πολλαπλασιάστηκαν, καθώς οι μεταφορές των εφοδίων και υλικών με ζώα μεταγωγικά και άμαξες συρόμενες από βόδια, ήταν ανεπαρκείς. Η κατατεμαχισμένη γεωγραφική διαμόρφωση της Μακεδονίας, με ορίζοντες πλαισιωμένους από βουνά και πλούσιο υδρογραφικό δίκτυο, με κατεύθυνση από βορρά προς νότο, δεν διευκόλυνε τις μετακινήσεις στρατιωτικών τμημάτων.

**Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου μήκους 219 χλμ.** η οποία ακολουθούσε τον εγκάρσιο άξονα διείσδυσης στα εδαφικά διαμερίσματα της Μακεδονίας, απείχε μεγάλη απόσταση από την ελληνική μεθόριο. Το μειονέκτημα αυτό ήταν αρκετά σοβαρό, αφού η Μακεδονία ήταν πολύ φτωχή σε οδούς συγκοινωνίας.



**17 Οκτωβρίου 1912.** Μετά την κατάληψη του Σ.Σ. Νάουσας από την IV Μεραρχία (διοικητής υποστράτηγος Μοσχόπουλος) ένα τμήμα στρατού αποστέλλεται προς τη Βέροια και ένα άλλο προς τη Σκύδρα.

**18 Οκτωβρίου 1912.** Σημαντικό τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου, μεταξύ της **Σκύδρας** και του **Αδένδρου**, πέρασε στην κατοχή του ελληνικού στρατού. Η σιδηροδρομική υπηρεσία εξασφαλίστηκε, κάτω από τον άμεσο έλεγχο Ελλήνων αξιωματικών **και την εποπτεία του Επιθεωρητού των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Π.Δ.Σ.) Ι. Κουτσαλέξη**, οι οποίοι κατά γενική ομολογία κατέβαλαν υπεράνθρωπες προσπάθειες, προκειμένου να ανταποκριθούν στις μεταφορές των στρατιωτικών στόχων.

**18 Οκτωβρίου 1912.** Απελευθερώνεται η Έδεσσα, ημέρα του Αγίου Λουκά, που έκτοτε θεωρείται προστάτης της πόλης και πολιούχος Άγιος. Πρωταγωνιστές οι Έλληνες **σταθμάρχες Αλ. Νάνος** της Σκύδρας και **Χρήστος Δρυστάρης** της Έδεσσας. Τη δύσκολη αποστολή, για την εξακρίβωση της κυκλοφοριακής κατάστασης της γραμμής, στη διαδρομή από τη Σκύδρα στην Έδεσσα ανέλαβε **ο μηχανοδηγός Αριστείδης Τέντζερης**, με την οδήγηση μεμονωμένης ατμάμαξας, με θερμαστή επίσης Έλληνα το όνομα του οποίου δεν διασώθηκε, και τρεις ακόμα Έλληνες στρατιώτες<sup>8</sup>. Η άφιξη στον Σ.Σ. Έδεσσας της μεμονωμένης αυτής μηχανής αναγγέλθηκε τηλεγραφικά από το σταθμάρχη της Έδεσσας στον ομόλογο του σταθμάρχη της Σκύδρας, όπως και η καταλληλότητα της γραμμής και **η σημαντική πληροφορία της σύμπτυξης των τουρκικών τμημάτων προς τα Γιαννιτσία, σημειώνοντας ότι η κατάληψη της Έδεσσας ήταν πλέον εφικτή.** Την τηλεγραφική αναγγελία του σταθμάρχη της Έδεσσας Χρ. Δρυστάρη κατέγραψε και ο τηλεγράφος του Σ.Σ. Νάουσας όπου ήταν εγκαταστημένο **το Γενικό Στρατηγείο.** Η αμαξοστοιχία της απελευθέρωσης της Έδεσσας αποτελούντα από πέντε επιβατάμαξες πλήρεις στρατού, μιας φορτάμαξας και μιας σκευοφόρου. Επικεφαλής της δύναμης ήταν ο Λοχαγός Καλογεράς Ιωάννης του Βασιλείου (αργότερα υποστράτηγος).

**21 Οκτωβρίου 1912.** Μετά τη συντριβή των τουρκικών δυνάμεων από τον υπέρτερο ελληνικό στρατό, στη στρατηγική θέση των Γιαννιτσών, μεταξύ της λίμνης και του Πάικου, από όπου περνούσε η Εγνατία οδός, οι Τούρκοι στην άτακτη υποχώρησή τους καταστρέψανε τις πρωινές ώρες,

τις γέφυρες του ποταμού Αξιού. Ας σημειωθεί ότι, τις ημέρες εκείνες, ο Αξιός είχε πλημμυρίσει από τις συνεχείς καταρρακτώδεις βροχές. Ανάμεσα στις γέφυρες που ανατινάχτηκαν από τους Τούρκους, ξεχώρισε **η σιδηροδρομική γέφυρα της γραμμής Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου**, σε απόσταση 21χλμ. περίπου από τη Θεσσαλονίκη. Η γέφυρα ήταν σιδερένια, μήκους 342μ. και αποτελούνταν από 12 τοξωτά ζεύγματα, ανοίγματος 28μ. το καθένα, με ελκυστήρα, από τα οποία ανατινάχτηκαν τα δυο, περί το μέσον. Το τμήμα της γέφυρας που καταστράφηκε, οπωσδήποτε μεγάλο, παρουσίαζε πολλές δυσκολίες για τη ζεύξη του.

**23 Οκτωβρίου 1912.** Τρεις λόχοι Πεζικού, **στέλνονται με το σιδηρόδρομο** από το Γενικό Στρατηγείο στην Άρνισα (Όστροβο), για την ενίσχυση της V Μεραρχίας η οποία δέχτηκε αιφνιδιαστική επίθεση, από τον υπέρτερο αριθμητικά τουρκικό στρατό στα υψώματα της Βεύης. Όταν η διοίκηση των λόχων πληροφορήθηκε το αποτέλεσμα του αιφνιδιασμού, που ήταν η φυγή και η διάλυση της Μεραρχίας, της οποίας οι φυγάδες, έφτασαν μέχρι Κοζάνης<sup>9</sup>, η δύναμη αυτή επέστρεψε στην Έδεσσα την επόμενη, για να καλυφθεί την πόλη από την πλευρά του εχθρού.

**22 Οκτωβρίου 1912.** Η ελληνική Στρατιά εκδίδει διαταγή προπαρασκευής για τη διάβαση του Αξιού, με την κατασκευή πρόχειρων γεφυρών. Ταυτόχρονα οι Μεραρχίες διατάχθηκαν να κινηθούν προς τα ορισθέντα σημεία διάβασης και να συγκεντρωθούν τα απαραίτητα υλικά για τη ζεύξη του ποταμού.

**25 Οκτωβρίου 1912.** Η II Μεραρχία με διοικητή το θρυλικό υποστράτηγο Κ. Καλλάρη, ειδικευμένο στον κλάδο Μηχανικού, τελείωσε τις εργασίες της προσωρινής αποκατάστασης της σιδηροδρομικής γέφυρας του Αξιού ποταμού κατά τη διάρκεια της νύχτας. Την 06.00 ώρα, άρχισε η διάβαση των στρατευμάτων της Στρατιάς, αφού προηγήθηκε η επίστρωση του καταστρώματος της γέφυρας, με ξυλεία. «Η κατάσταση της Στρατιάς διεθούσης τον Αξιό **δια μιας κυρίως γέφυρας της σιδηροδρομικής και** εχούσης ήδη τα νώτα της εις τον ποταμόν, δεν ήτο ευχάριστος την εσπέραν ταύτην»<sup>10</sup>.

Στις διαπραγματεύσεις των Τούρκων με τον ελληνικό Στρατό, για την παράδοση της Θεσσαλονίκης **ο σιδηρόδρομος υπήρξε το μέσο επαφής των εμπόλεμων.** Την ίδια ημέρα **ώρα 14.00, με ειδική αμαξοστοιχία** δρομολογημένη στη γραμμή Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου, οι γενικοί πρόξενοι των μεγάλων δυνάμεων, Μεγάλης Βρετανίας, Γαλλίας, Γερμανίας, και Αυστροουγγαρίας έφτασαν

στον Σ.Σ. Σίνδου. Οι πρόξενοι, συνοδευμένοι από το φρούραρχο Θεσσαλονίκης Ναδέρ Πασά, ζήτησαν να επικοινωνήσουν με τον αρχηγό του επιτελείου, του πλησιέστερου ελληνικού τμήματος, ως μεσολαβητές, για την παράδοση του τουρκικού στρατού. Όμως δεν ήταν δυνατή η προώθησή τους στο **Τόψιν (= Γέφυρα)**, της γραμμής Θεσσαλονίκης – Σκοπίων), όπου βρίσκονταν το αρχηγείο του Γενικού Στρατηγείου και ο αρχιστράτηγος, Διάδοχος Κωνσταντίνος. **Η ενωτική γραμμή των δυο σιδηροδρομικών αξόνων**, μεταξύ των Σ.Σ. Αξιού, της γραμμής Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου και Τόψιν, της γραμμής Θεσσαλονίκης Σκοπίων, **κατασκευάστηκε το 1916**, για την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, από τη γραμμή Μοναστηρίου στη γραμμή Σκοπίων, χωρίς προσέγγιση της Θεσσαλονίκης. Έτσι η αμαξοστοιχία επέστρεψε στη Θεσσαλονίκη και τελικά μέσω της γραμμής Θεσσαλονίκης – Σκοπίων οι μεσολαβητές έφτασαν στον Σ.Σ. Τόψιν. Την αντιπροσωπεία δέχτηκε αμέσως ο αρχιστράτηγος Κωνσταντίνος. Εκεί ο πρόξενος της Μεγάλης Βρετανίας παρακάλεσε τον Κωνσταντίνο να αποφευχθεί μάχη στα πρόθυρα της πόλης και ότι προς το σκοπό αυτό επισκέφτηκαν το διοικητή του τουρκικού στρατού, Χασάν Ταξίν πασά, ο οποίος δέχτηκε να αποσυρθεί μετά του στρατού του στο Καράπουρνο, όπου ένοπλος θα παρέμεινε μέχρι τέλος του πολέμου. Ο Κωνσταντίνος όπως ήταν λογικό απέρριψε τους όρους του Τούρκου αρχιστράτηγου, απαιτώντας άμεση παράδοση του τουρκικού στρατού που θα θεωρούνταν αιχμάλωτος πολέμου. Στην τουρκική αντιπροσωπεία δόθηκε προθεσμία να απαντήσει μέχρι την 06.00 ώρα της επόμενης, πέραν της οποίας η ελληνική Στρατιά θα προήλανε προς τη Θεσσαλονίκη. **Οι πρόξενοι ευχαρίστησαν τον αρχιστράτηγο και επέστρεψαν με την ίδια αμαξοστοιχία στη Θεσσαλονίκη.**

**26 Οκτωβρίου 1912.** Πράγματι, γύρω στις 05.00 ώρα ο επιτελάρχης των τουρκικών δυνάμεων Σεφίκ πασάς, **επανάκαμψε σιδηροδρομικώς στο Τόψιν**, κομίζοντας την απάντηση του Χασάν Ταξίν πασά στην οποία ο Τούρκος αρχιστράτηγος αποδεχόταν όλους τους όρους που είχε θέση ο αρχηγός του ελληνικού Στρατού, ζητώντας να κρατήσουν οι Τούρκοι μόνο 5.000 όπλα για την εκγύμναση των νεοσυλλέκτων. Ήταν προφανές πως η τουρκική πλευρά επεδίωκε να κερδίσει χρόνο, βλέποντας ότι η προέλαση των Ελλήνων, ήταν μάλλον διστακτική. Όταν όμως η περικύκλωση του τουρκικού στρατού από τον ελληνικό, έγινε περισσότερο ασφικτική με ανάλογη κυκλωτική κίνηση, ο Χασάν Ταξίν πασάς διαβλέποντας το μάταιο της επιμονής του και τις συνέπειες μιας άσκοπης μάχης, αποφάσισε να



αποδεχθεί τους όρους παράδοσης του στρατού του.

Η έγγραφη πρόταση αποδοχής της παράδοσης του τουρκικού στρατού αναφέρεται ότι έγινε με αποστολή **έφιππου αξιωματικού** από την τουρκική πλευρά (βλ. ΔΙΣ, *Επίτομη Ιστορία των Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913*), μετά τη 12<sup>η</sup> μεσημβρινή ώρα. Το μεγάλο αυτό γεγονός περιγράφεται από τον τότε Λοχαγό Αλ. Μαζαράκη – Αινιάν.

Όμως, από την έρευνα άλλων πηγών διαπιστώνεται ότι, η αναγγελία της αποδοχής παράδοσης της Θεσσαλονίκης, **μεταβιβάστηκε και με το σιδηρόδρομο**, ίσως ταυτόχρονα με τους έφιππους Τούρκους αξιωματικούς. Ο Λοχαγός Κωνσταντίνος Νικ. Ζωρογιαννίδης<sup>11</sup>, τότε διοικητής Λόχου, του 19<sup>ου</sup> Συντάγματος πεζικού, της 7<sup>ης</sup> Μεραρχίας έχει αφήσει και αυτός ένα λεπτομερές ημερολόγιο, για τη συμμετοχή του στην εκστρατεία<sup>12</sup>. Η μαρτυρία του, για τον τρόπο αναγγελίας της αποδοχής παράδοσης του τουρκικού στρατού, μέσω του σιδηρόδρομου, **Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου**, που διαδραματίστηκε την ημέρα, της γιορτής του πολιούχου Αγίου Δημητρίου, εξιστορείται με θαυμάσιο τρόπο, ως εξής : «*Του 19<sup>ου</sup> Συντάγματος αποτελέσαντος το κέντρο της επιθετικής ενέργειας της Μεραρχίας, ο υπ' εμέ λόχος ετέθη επί κεφαλής και ξεκίνησεν εκ Κιολί (;) την 8.30 π.μ. ώραν εν τάξει μάχης και δια του χωρίου Τεκελή (σημ. το σωστό είναι Τέκελι, νέο Σίνδος), διελθών είτα τον Εχέδρων ποταμόν (σημ. Γαλλικό, σε απόσταση 9 περίπου χλμ από τη Θεσσαλονίκη) πεζή δια μέσου του ρεύματος αυτού, υπό τας όψεις, του εις τα ΒΑ (βορειοανατολικά) υψώματα της Θεσσαλονίκης εχθρού, μετά καταπληκτικής απορίας έβλεπε το εχθρικών πυροβολικών σιγών και τους Τούρκους προ των χαρακωμάτων των περιφερομένουσ αδιαφόρως*<sup>13</sup>.

*Εις το παράδοξον τούτο θέαμα, το υποπεσόν εις την γενικήν αντίληψιν, διαταγή της Μεραρχίας, εσταματήσαμεν πάντες. Μετ' ολίγον επαναληφθείσης της προελάσεως εσταματήσαμεν εκ νέου. οπότε ηκούσθη τραίνον εκ Θεσσαλονίκης προερχόμενον με αναπεπταμένα λευκάσ σημαίας προς συνάντησιν του Διαδόχου. Την στιγμήν εκείνην ο διοικητής του Συντάγματος μου ευρίσκετο επί της σιδηροδρομικής γραμμής. Και ήτο η ώρα 3.30μ.μ. οπότε, σταματήσαντος του τραίνου κήρυξ κατελθών εδήλου την πρόθεσιν και συγκατάθεσιν του Τούρκου αρχιστρατήγου περί παραδόσεως της πόλεως και του υπερασπιζομένου ταύτην τουρκικού στρατού, συμφώνως προς τας απαιτήσεις του Διαδόχου. Πάραυτα τότε ειδοποιηθείς ο Μέραρχος περί*

*τούτου, ανέστειλε πάσαν επί τα πρόσω κίνησιν της Μεραρχίας και συνώδευσε δι' αξιωματικού του Επιτελείου του τον κήρυκα προς τον Διαδόχον. Μετ' ολίγον, διαταγή του Διαδόχου, ολόκληρος η Μεραρχία, εβάδισεν εν τάξει πορείας προς την Θεσσαλονίκην, ένθα αφικνουμένη και προ της εισόδου, περί την 6.30 μ.μ. ώραν κατηλύθη<sup>14</sup>.*

Πρόκειται για μια από τις λακωνικότερες και ζωντανότερες περιγραφές του σπουδαίου ιστορικού αυτού γεγονότος, που μόνο μια πένα αυτόπτη μάρτυρα (στρατιωτικού) θα μπορούσε να αποδώσει. Οι Τούρκοι για λόγους πρόνοιας προφανώς χρησιμοποίησαν και τα δυο μέσα και το σιδηρόδρομο και τον έφιππο αγγελιοφόρο, πλαισιωμένο από ιππείες συνοδείας. Ας σημειωθεί ότι **το στρατηγείο της ελληνικής δύναμης, ήδη είχε μετασταθμεύσει στο Τέκελι (=Σίνδος), όπου υπήρχε σταθμός της γραμμής Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου**, σε οίκημα δίπλα στη σιδηροδρομική γραμμή (Το οίκημα αυτό διατηρείται μέχρι σήμερα).

Αμέσως, πληρεξούσιοι του Διαδόχου, οι αξιωματικοί του Μηχανικού αντισυνταγματάρχης Βίκτωρ Δούσμανης και λοχαγός Ι. Μεταξάς, στάλθηκαν στη Θεσσαλονίκη, για τη σύνταξη, μετά του Χασάν Ταξίν πασά, του σχετικού πρωτοκόλλου παράδοσης της πόλης, το οποίο φέρεται υπογεγραμμένο την 23.00 ώρα της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1912, αν και η σύνταξη του περατώθηκε την επόμενη, γύρω στις 01.30 ώρα.

**27 Οκτωβρίου 1912.** Οι εφημερίδες Αθηνών κατακλύζονται με περιγραφές για το μεγάλο ιστορικό γεγονός. Η εφημερίδα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» της Θεσσαλονίκης επανακυκλοφόρησε την 29<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1912. Οι Τούρκοι την έκλεισαν στις 5 Αυγούστου 1912, για την αντιτουρκική της δράση. Στην επανέκδοσή της, εκτενές κείμενο με γαλάζια γράμματα, είχε για τίτλο «**ΔΟΞΑ ΚΑΙ ΤΙΜΗ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΟ**»

**28 Οκτωβρίου 1912.** Ο αρχηγός του ελληνικού Στρατού, Διαδόχος Κωνσταντίνος στις 03.45 ώρα επιβιβάζεται στον Σ.Σ. Τόψιν σε αμαξοστοιχία της γραμμής Θεσσαλονίκης – Σκοπίων που στάλθηκε από τον ήδη Έλληνα Νομάρχη Θεσσαλονίκης Π. Αργυρόπουλο. Στις 05.00 ώρα ο Κωνσταντίνος έφτασε στον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης, τον σημερινό Εμπορικό. Στις 11.00 ώρα ο αρχιστράτηγος με το επιτελείο του, επικεφαλής της Ι Μεραρχίας εισήλθε θριαμβευτικά στην πόλη κάτω από τις ζητωκραυγές των κατοίκων της.

**29 Οκτωβρίου 1912.** Ο Βασιλιάς Γεώργιος αναχώρησε με ειδική αμαξοστοιχία από τον Σ.Σ.

Γιδά (=Αλεξάνδρεια), της γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, όπου για λίγες ημέρες εγκαταστάθηκε το επιτελείο του. Το Βασιλιά συνόδευαν η πριγκίπισσα Αλίκη και οι υπασπιστές του. Η αμαξοστοιχία στάθμευσε μπροστά στη γέφυρα του ποταμού Αξιού, η επισκευή της οποίας δεν είχε αποπερατωθεί για την αποκατάσταση της σιδηροδρομικής επικοινωνίας. Ο Βασιλιάς και η συνοδεία του πέρασαν τη γέφυρα πεζοί και κάτω από ραγδαία βροχή, **επιβιβάστηκαν σε άλλη αμαξοστοιχία** που είχε δρομολογηθεί για το σκοπό αυτό από τη Θεσσαλονίκη. Στις 10.30 ώρα, ο συρμός έφτασε στον σταθμό της Θεσσαλονίκης, όπου πραγματοποιήθηκε υποδοχή από τις αρχές της πόλης και του αρχιστρατήγου γιου του με το επιτελείο του. Από εκεί προχώρησαν έφιπποι προς την πόλη, ενώ πλήθη κόσμου χαιρέτιζαν την άφιξη του Βασιλιά κάτω από καταρρακτώδη βροχή.

**30 Οκτωβρίου 1912.** Ο ελληνικός Στρατός, άφησε στην πόλη της Θεσσαλονίκης δυο μεραρχίες, τη II (Καλλάρης) και VII (Σωτήλης), ενώ με τις υπόλοιπες δυνάμεις του, **υπό την αρχιστρατηγία του Διαδόχου, κινήθηκε σιδηροδρομικώς προς Αμύνταιο (=Σόροβιτς) και Φλώρινα**, για την ενίσχυση της V Μεραρχίας, η οποία προσέκρουσε στις ισχυρές τουρκικές δυνάμεις στη Μπάνιτσα (=Βεύη). Η στροφή της ελληνικής Στρατιάς από τη Θεσσαλονίκη προς τη Φλώρινα διέλυσε τα τελευταία λείψανα του τουρκικού στρατού στην περιοχή της Φλώρινας.

Μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης η σιδηροδρομική γραμμή, **Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου**, πέρασε στον έλεγχο των Ελλήνων και έτσι λύθηκε οριστικά το σοβαρό πρόβλημα του ανεφοδιασμού του στρατεύματος, με την αποστολή των εφοδίων δια θαλάσσης, μέσω του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Ο όγκος της Στρατιάς (από την I, III, IV και VI Μεραρχιών), που κινήθηκε στον άξονα Θεσσαλονίκης – Έδεσσας – Φλώρινας, ανεφοδιάζονταν πλέον από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, **με αμαξοστοιχίες κινούμενες στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου.**

**6 Νοεμβρίου 1912.** Ο υπολοχαγός Δ. Διαμαντίδης αφικνείται στη Θεσσαλονίκη και αναλαμβάνει την ανώτερη διεύθυνση και τον κυβερνητικό έλεγχο των Μακεδονικών Σιδηροδρόμων. Την επιλογή αυτή, δικαιολόγησε πληρέστατα, η κατοπινή δράση του υπολοχαγού Δ. Διαμαντίδη, με τον επιτυχή χειρισμό των ποικίλων σιδηροδρομικών ζητημάτων, που παρουσιάστηκαν αμέσως μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης. Αργότερα



η πρώτη ανάθεση του νεοσύστατου Υπουργείου Συγκοινωνίας που ιδρύθηκε από την Κυβέρνηση του Ελ. Βενιζέλου, με Νόμο 276 του 1914, δόθηκε στον πολιτικό Μηχανικό Δ. Διαμαντίδη.

**7 Νοεμβρίου 1912.** Ο ελληνικός στρατός καταλαμβάνει τον Σ.Σ. Φλώρινας. Στις παρακαμπήριες γραμμές του σταθμού «ανεύρε 300 οχήματα, 12 ατμομηχανάς, άπειρον πολεμικών υλικών, τραυματίας και ασθενείς, συνέλαβε δε και 100 αιχμαλώτους»<sup>15</sup>

Στη συνέχεια ο όγκος του ελληνικού στρατού επέστρεψε στη Θεσσαλονίκη σιδηροδρομικώς, επιβιβάστηκε σε πλοία και μεταφέρθηκε μέσω του Ισθμού της Κορίνθου και του Ιονίου πελάγους στην Πρέβεζα. Αντικειμενικός σκοπός, η επίθεση κατά του φρουριακού συγκροτήματος των Ιωαννίνων. Μετά την **κατάληψη των Ιωαννίνων (20 Φεβρουαρίου 1913)**, τμήμα του ελληνικού Στρατού επιστρέφει στη Θεσσαλονίκη, εν όψει του πολέμου με τη Βουλγαρία. Ο ελιγμός αυτός δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί εάν δεν υπήρχε στη διάθεση του ελληνικού Στρατού ο σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου, με το άφθονο τροχαίο υλικό και τη θαυμαστή ακρίβεια λειτουργίας του.

**30 Νοεμβρίου 1912.** Κυκλοφοριακή αποκατάσταση της γραμμής Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου σ' όλο το μήκος της, με τη δρομολόγηση μάλιστα και δυο αμαξοστοιχιών την ημέρα.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

**Είναι γεγονός ότι, πολλά απρόοπτα προβλήματα, τεχνικά και κυκλοφοριακά, κατά την εκτέλεση των στρατηγικών μεταφορών, αντιμετωπίστηκαν από τους Έλληνες σιδηροδρομικούς, της εταιρικής εκμετάλλευσης Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου. Σ' Αυτούς οφείλεται η πλήρης εκμετάλλευση της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρομικών οχημάτων, με αποτέλεσμα κύριες προσπάθειες του ελληνικού Στρατού να στεφθούν από επιτυχία. Δυστυχώς, στις περισσότερες αφηγήσεις, οι πληροφορίες για το ρόλο που οι Σιδηροδρομικοί διαδραμάτισαν, είναι ελάχιστες. Αν ποτέ γραφτεί η ιστορία τους θα πρέπει να αφιερωθούν πολλές σελίδες στην εθνική προσφορά τους.**

**Σημείωση:** Η εργασία αυτή είναι περίληψη, μιας γενικότερης ερευνητικής προσπάθειας, σκοπός της οποίας είναι να αποτυπώσει γεγονότα, σχετικά με τη συμβολή των σιδηροδρόμων και των Σιδηροδρομικών στην Απελευθερωτική Εκστρατεία του 1912. Κατατέθηκε προς αξιολόγηση και δημοσίευση στην επιστημονική Επετηρίδα του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης του Δήμου Θεσσαλονίκης (Τόμος 8<sup>ος</sup>).

## ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

<sup>1</sup> Βλ. εφημερίδα «Χρόνος» και Θ. Πάγκαλος,

αντιστράτηγος, «*Τα απομνημονεύματά μου 1897-1947*» τ. Αα, 1897-1913, σ.161

<sup>2</sup> Βλ. εφημερίδα «Χρόνος» της 19/09/1912.

<sup>3</sup> Βλ. Σπύρος Κουζινόπουλος «*Το μεγάλο άλμα. Η Απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης*». Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1997, σ.101.

<sup>4</sup> Βλ. εφημερίδα «Χρόνος» της 09-10-1912.

<sup>5</sup> Βλ. εφημερίδα «Χρόνος» της 19-10-1912.

<sup>6</sup> Ο Βενιζέλος είχε την πληροφορία για την προέλαση των Βουλγάρων στη Θεσσαλονίκη, από τον Βούλγαρο υπήκοο αλλά ακραιφνή Έλληνα γιατρό Φ. Νικόγλου.

<sup>7</sup> «*Όταν εφθάσαμεν εις τα Σέρβια ... τα μεταγωγικά του στρατού είχαν μείνει μακράν και ο στρατός έμεινε χωρίς τροφάς και εφόδια*» και «... εις εκ των σπουδαιωτάτων λόγων της σπουδής του Διαδόχου να φτάσει εις Θεσσαλονίκην ήτο διότι ηθέλομεν να αλλάξωμεν την βάσιν ημών εφοδιασμού, μεταφέροντες αυτήν από Λαρίσης, όπου ήτο, εις Θεσσαλονίκην προς χρησιμοποίησιν της εκ Πειραιώς θαλασσίας οδού» Βλ. Βίκτωρ Δούσμανης σ.σ. 43 και 45 αντίστοιχα.

<sup>8</sup> Οι τρεις στρατιώτες που έφεραν στους Έδεσσαίους το μήνυμα της λευτεριάς ήταν οι: Βρασίδης Λαγωνίκος, Νικόλαος Αγγελής, και Νικόλαος Λιβανός.

<sup>9</sup> Βλ. Ό.π. Θεόδωρος Πάγκαλος σ. 202.

<sup>10</sup> Βλ. Μεγάλη Στρατιωτική και ναυτική Εγκυκλοπαίδεια. Έκδοση ΓΕΣ/ΓΕΝ του 1927. Τόμος 3<sup>ος</sup>, λήμμα «Θεσσαλονίκη», σ. 480.

<sup>11</sup> Ζωρογιαννίδης Κων/νος του Νικ., γεννήθηκε το 1871 στο Καρπενήσι. Μετείχε όλων των πολέμων.

<sup>12</sup> Βλ. «*Ημερολόγιον πορειών και πολεμικών επιχειρήσεων 1912-1913*». Εκδότης: Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη 1975, σ.σ. 40, 41

<sup>13</sup> Οι Τούρκοι, «... προφανώς είχαν διαταγές να μη αντισταθούν, διότι ήδη είχαν αποφασίσει ο Χασάν Ταξίν Πασσάς να παραδοθεί.» Βλ. Αλ. Μαζαράκη – Αινιάν σ.124.

<sup>14</sup> Χρησιμοποιήθηκαν οι αποθήκες και τα υπόστεγα του σιδηροδρομικού σταθμού των Ανατολικών Σιδηροδρόμων του νυν Εμπορικού και όχι ο σιδηροδρομικός σταθμός Κωνσταντινουπόλεως που αναφέρει ο Κων. Ζωρογιαννίδης (σ.42). Φωτογραφία τεκμηριώνει την παρουσία στρατιωτών και αξιωματικών της VII μεραρχίας, να περιστοιχίζουν τον Κωνσταντίνο, στο σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, φέροντας περιβραχιόνιο με τον αριθμό της μεραρχίας (VII).

<sup>15</sup> Βλ. Περιοδική έκδοση του Φιλεκαπαιδευτικού Συλλόγου Φλωρίνης ο «*Αριστοτέλης*». Πανηγυρικό τεύχος 35-36, Φλώρινα 1962, σ. 25.



**Κατάληψις τοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ Θεσσαλονίκης καὶ ὑποδοχὴ τοῦ θαυνοστεφοῦς Ἑλληνικοῦ εἰσατοῦ, τοῦ ἀνακτησαμένου Θεσσαλονίκης τὴν 27 Ὀκτωβρίου 1912**  
**La prise de la Station de Salonique, et la reception de l'armée Hellenique qui a occupé la ville le 27 Octobre 1912**

Σ. | Θερμὴ ὑποδοχὴ τοῦ ἀνδρῶν τῆς 7ης Μεραρχίας τοῦ Ἑλληνικοῦ Στρατοῦ στὸν Σ.Σ. Θεσσαλονίκης (τῶν Ανατολικῶν Σιδηροδρόμων) ἀμέσως μετὰ τὴν ἀπελευθέρωση τῆς πόλης. Επιχρωματισμένη carte postale τῆς ἐποχῆς.



# Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης

Γ. Χανδρινός

## ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

**Η** σιδηροδρομική ιστορία της Θεσσαλονίκης είναι μακρόχρονη και πολυσχιδής. Και παρότι πολλές πτυχές της παραμένουν ακόμη άγνωστες, ασαφείς ή και αντικρουόμενες, η σχετική ιστορική βιβλιογραφία είναι αρκετά εκτενής, τα τελευταία δε χρόνια εμπλουτίζεται συνεχώς<sup>1</sup>. Η πρώτη εγκατάσταση σιδηροδρόμου στην πόλη και η διαχρονική εξέλιξη και ανάπτυξη του ακολουθούν, τουλάχιστον χρονολογικά, την γέννηση και εξέλιξη του αντίστοιχου σιδηροδρομικού δικτύου στην Αθήνα. Μέχρις εδώ όμως, γιατί ήδη από τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης είχε διαφορετική και όπως απεδείχθη αργότερα, πολύ μεγαλύτερη εξέλιξη από αυτό της Αθήνας. Αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους οι κυριότεροι των οποίων είναι το ιδιαίτερο πολιτικο-κοινωνικό πλαίσιο της τότε εποχής, οι διεθνείς συγκυρίες που, μεταξύ άλλων, ώθησαν το Οθωμανικό Κράτος να επισπεύσει την συγκοινωνιακή (δηλαδή σιδηροδρομική) σύνδεση του με την Ευρώπη, την πλήρη σχεδόν ανυπαρξία

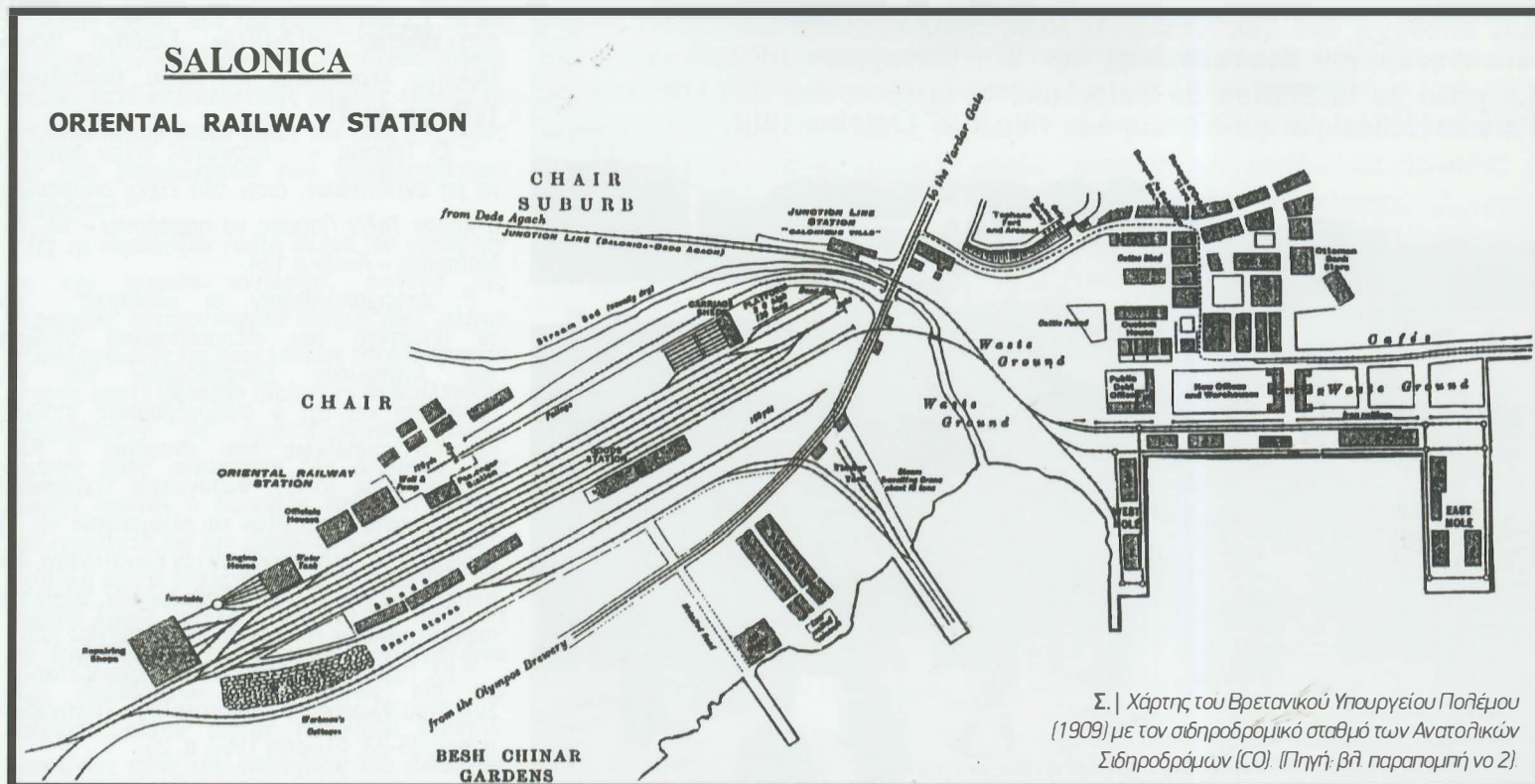
στην Μακεδονία οδικού δικτύου που θα διευκόλυνε το εμπόριο, την κοινωνική και οικονομική δομή της ίδιας της Θεσσαλονίκης κλπ. Κυρίως όμως οφείλεται στην από γεωπολιτική άποψη εξαιρετικά στρατηγική θέση της πόλης ως συμπρωτεύουσας των Οθωμανών (μετά την Κωνσταντινούπολη), ως «πρωτεύουσας» των Βαλκανίων και ως πύλης, μέσω του λιμανιού της, για την διακίνηση εμπορευμάτων προς την βαλκανική ενδοχώρα, χωρίς να παραβλέπουμε και την μεγάλη στρατιωτική σημασία που απέδιδαν οι Οθωμανοί στον σιδηρόδρομο.

Δεν είναι, κατά συνέπεια, τυχαίο το ότι στην εκπονή του 19ου αι. η Θεσσαλονίκη ήταν ήδη αφετηρία ή τερματικός σταθμός για 3 σιδηροδρομικά δίκτυα («CO», «JSC» και «SM») που συνέδεαν την πόλη με την Ευρώπη (μέσω Βελιγραδίου), την Κωνσταντινούπολη και το Μοναστήρι αντίστοιχα, αλλά όχι ακόμη με την Ελλάδα. Τα 3 αυτά δίκτυα διέθεταν δυο σταθμούς με πλήρη (για την τότε εποχή) γραμμολογία και υποδομή (αποθήκες, μηχανοστάσια, μηχανουργεία κλπ) και, κυρίως, σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνικατάδιανόητο

για τα αντίστοιχα δίκτυο της Αθήνας. Άλλωστε, όταν π.χ. το 1874 η Θεσσαλονίκη συνδέθηκε για πρώτη φορά με την Μητροβίτσα (γραμμή μήκους 363χλμ) η Αθήνα τότε διέθετε μόλις 9χλμ γραμμής από το Θησείο μέχρι τον Πειραιά (δίκτυο των «ΣΑΓ»)<sup>2</sup>.

Τα ιστορικά γεγονότα που διαδραματίστηκαν μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 20, συνέβαλαν δραματικά, έστω και με έμμεσο τρόπο, στην περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής: η απελευθέρωση της πόλης (1912), η ένωση των σιδηροδρομικών δικτύων βορείου και νοτίου Ελλάδας (1916), ο 1ος Παγκόσμιος Πόλεμος και η αναγκαιότητα ραγδαίας εντατικοποίησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας για τις ανάγκες του μετώπου, ο ερχομός των χιλιάδων προσφύγων από την Μικρά Ασία και η ανταλλαγή πληθυσμών που επακολούθησε, συνέβαλαν αποφασιστικά και ουσιαστικά στην σταδιακή μεν, αλλά γρήγορη και σημαντική επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στην

Θεσσαλονίκη. Κατά τραγικό τρόπο, η αφορμή για τον σχεδόν πλήρη ανασχεδιασμό και εκσυγχρονισμό



Σ. | Χάρτης του Βρετανικού Υπουργείου Πολέμου (1909) με τον σιδηροδρομικό σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (CO). (Πηγή: βλ. παραπομπή no 2)



Σ. | Ο κοινός σταθμός των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (CO) και του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (SM) (Καρτ-ποσταλ, πιθανότητα του 1900- αυθ. Γ. Χανδρινού).



Σ. | Ο σταθμός του Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης ( JSC) , εκεί που σήμερα βρίσκεται το ΜΘ. (Αρχές του 20ου αι. G. Bergren - αυθ. Γ. Χανδρινού)



του δικτύου της πόλης, δόθηκε από τις καταστροφές των Γερμανών (και τους βομβαρδισμούς των Άγγλων) στο τέλος του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου.

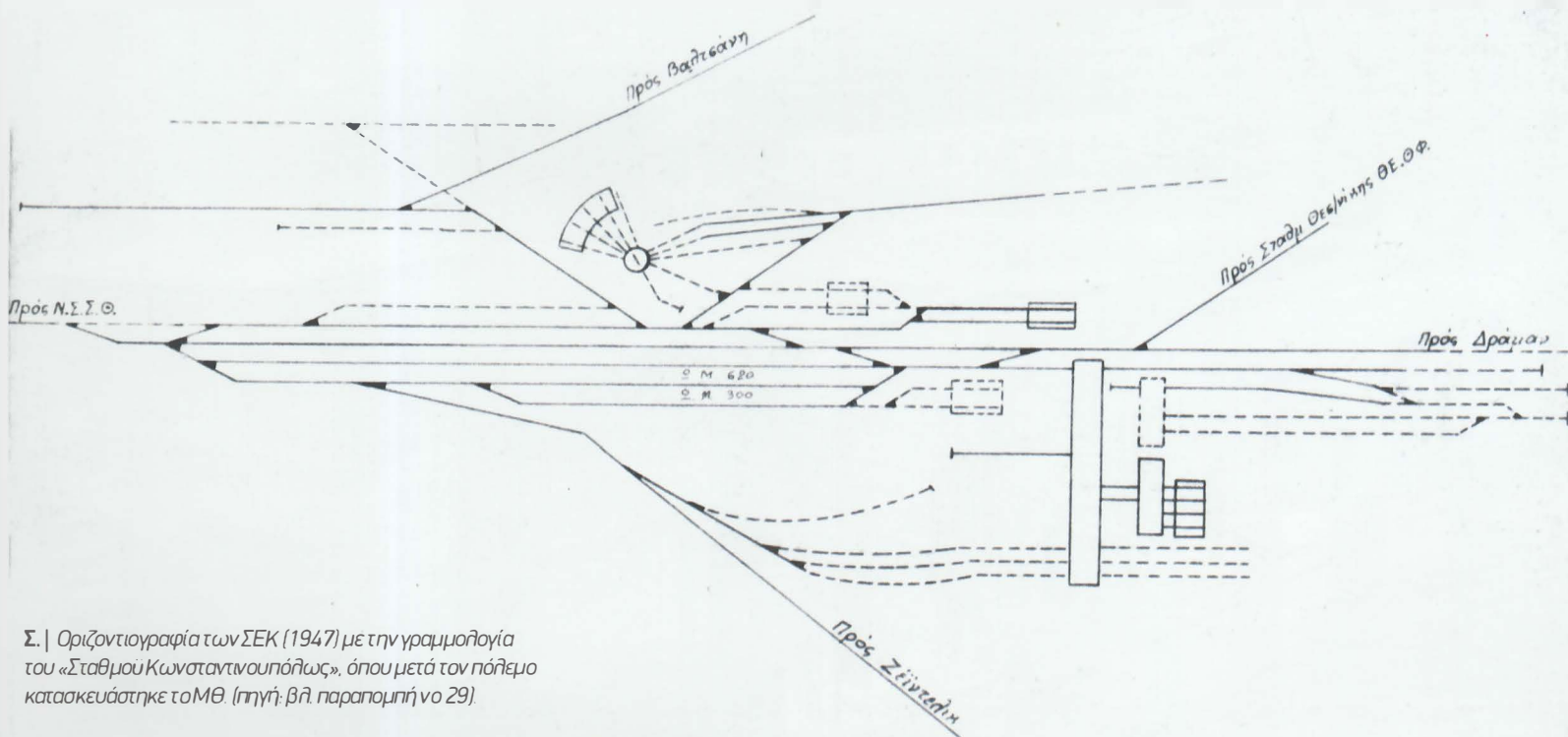
Η σιδηροδρομική ιστορία της Θεσσαλονίκης, θα μπορούσε να διαχωριστεί σε τρεις περιόδους:

**1<sup>η</sup> Περίοδος. 1870-1912.** Η Θεσσαλονίκη ανήκει ακόμη στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Μετά από μακρά περίοδο διαβουλεύσεων, διπλωματικών ελιγμών, παλινωδιών, οικονομικής δυσπραγίας κλπ που διήρκεσε 20 περίπου χρόνια<sup>3</sup>, η Υψηλή Πύλη αναθέτει στον Βαρόνο Χίρς την κατασκευή σιδηροδρόμου για την σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα κεντρικά Βαλκάνια και την Ευρώπη. Έτσι η εταιρεία «*Chemins de Fer Orientaux*», («CO») ή «*Εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων*» (1870) κατασκευάζει κατ' αρχήν το τμήμα Θεσσαλονίκης - Γευγελής και στην συνέχεια τα υπόλοιπα τμήματα μέχρι την Μητροβίτσα και το Βελιγράδι. Το πρώτο σφύριγμα τραίνου στην Θεσσαλονίκη

ακούγεται στις 22 Ιουλίου 1872 όταν η πρώτη αμαξοστοιχία των «CO» αναχωρεί από τον (σημερινό) εμπορικό σταθμό με προορισμό την Γευγελή<sup>4</sup>.

Μερικά χρόνια μετά, μια άλλη Οθωμανική εταιρεία η «*Jonction Salonique-Constantinople*» («JSC») ή «*Ενωτικός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης*» αρχίζει (1893) την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε το Δεδέαγατς, την σημερινή Αλεξανδρούπολη (άρα και την Κωνσταντινούπολη) με την Θεσσαλονίκη. Τα έργα ολοκληρώνονται σε τρία μόλις χρόνια (1896), αλλά η γραμμή φτάνει μέχρι το Πολύκαστρο, αφού οι «CO» αρνούσαν την πρόσβαση στην Θεσσαλονίκη και στο λιμάνι, για λόγους ανταγωνισμού. Τελικά και αφού κατέβαλε ένα σημαντικό χρηματικό ποσό, η «JSC» φτάνει στην Θεσσαλονίκη κατασκευάζοντας τον τερματικό της σταθμό εκεί που σήμερα βρίσκεται το Μηχανοστάσιο, και πάλι δηλαδή αρκετά μακριά από την πόλη και το λιμάνι.

Παράλληλα μια τρίτη Οθωμανική εταιρεία η «*Chemin de fer de Salonique a*



Σ. | Οριζοντιογραφία των ΣΕΚ (1947) με την γραμμολογία του «Σταθμού Κωνσταντινούπολης», όπου μετά τον πόλεμο κατασκευάστηκε το ΜΘ. (πηγή: βλ. παραπομπή no 29)



*Monastir* («SM») ή «Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου» άρχισε το 1891 την κατασκευή γραμμής που θα συνέδεε την Θεσσαλονίκη με το Μοναστήρι, την δεύτερη μετά την Θεσσαλονίκη σημαντική πόλη της Μακεδονίας. Τα πρώτα δρομολόγια που ξεκίνησαν το 1892 έφταναν μέχρι την Βέροια<sup>5</sup>, τα έργα ολοκληρώθηκαν το 1894 και στις 15 Ιουνίου της ίδιας χρονιάς η πρώτη αμαξοστοιχία αναχώρησε από την Θεσσαλονίκη με προορισμό το Μοναστήρι. Η αναχώρηση έγινε και αυτή από τον (σημερινό) εμπορικό σταθμό, αφού την ουσιαστική διοίκηση των «SM» την ασκούσαν οι «CO» και έτσι ο σταθμός των Ανατολικών Σιδηροδρόμων ήταν κοινός και για τα δυο δίκτυα.

**2<sup>η</sup> Περίοδος. 1912-1944.** Η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης δεν προκάλεσε αφ' εαυτής άμεσες αλλαγές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της πόλης, αλλά τώρα πλέον όλα τα Οθωμανικά δίκτυα της Βόρειας Ελλάδας, συνολικού μήκους 785χλμ<sup>6</sup> περιέρχονται στην κυριότητα της Ελληνικής Πολιτείας. Οι πρώτες σημαντικές αλλαγές αρχίζουν με το ξέσπασμα του 1<sup>ου</sup> Παγκοσμίου. Πολέμου, την άφιξη στην Θεσσαλονίκη χιλιάδων συμμαχικών στρατευμάτων και την υπαγωγή των ελληνικών σιδηροδρόμων υπό την διοίκηση της Entente. Στις 9 Μαΐου 1916 πραγματοποιείται στον Κολινδρό, Πιερίας ή πολυπόθητη ένωση του δικτύου των «ΣΠΔΣ», με τα δίκτυα της Μακεδονίας και έτσι πλέον η νότια Ελλάδα και η Αθήνα συνδέονται σιδηροδρομικώς με την υπόλοιπη Ευρώπη<sup>7</sup>.

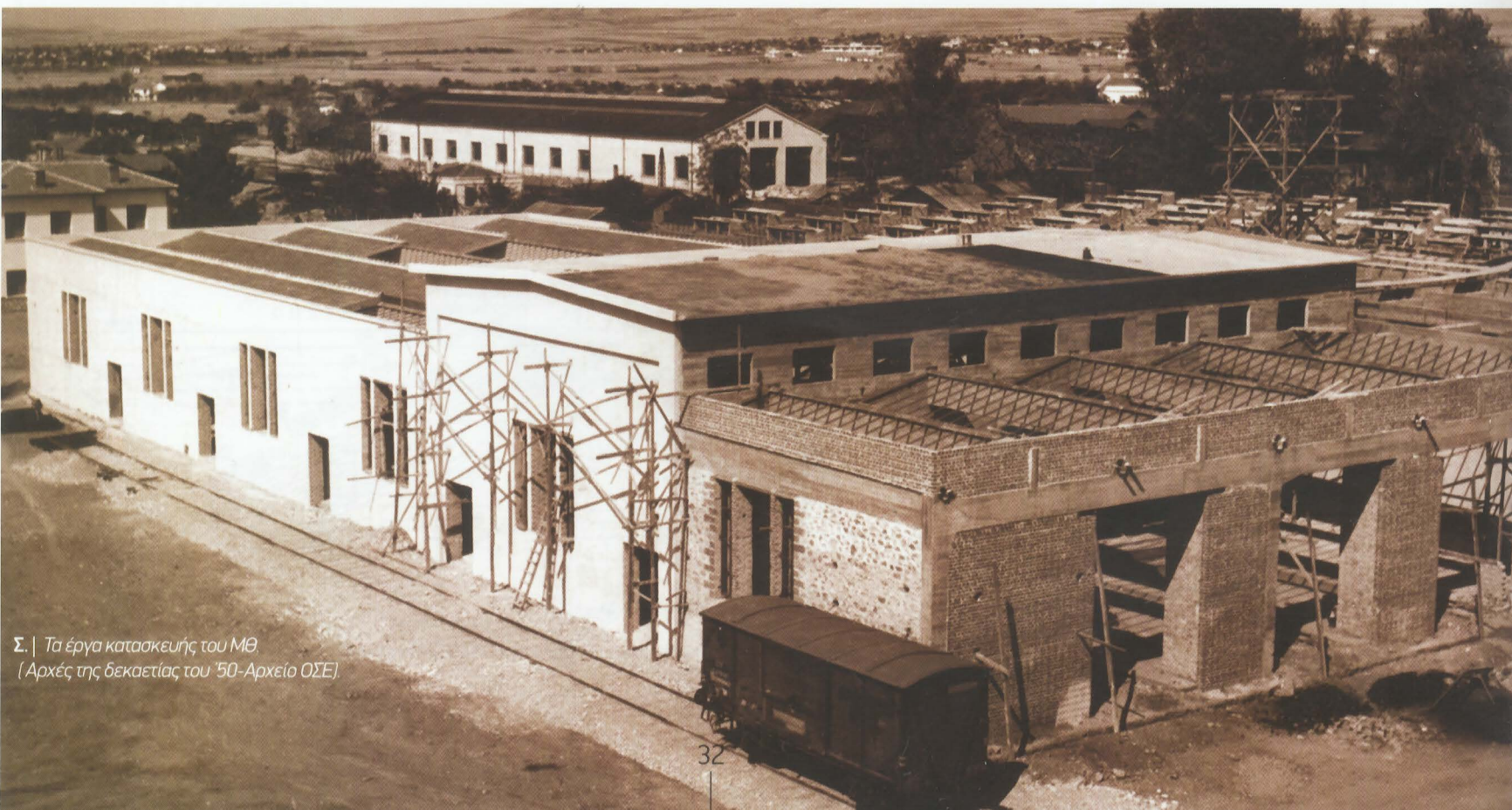
Κατά την διάρκεια των εχθροπραξιών στο Μακεδονικό Μέτωπο, η Θεσσαλονίκη μετατρέπεται



Σ. | Ο (παλαιός) σταθμός. Στο βάθος δεξιά το μηχανοστάσιο και αριστερά ο Αθλευρόμυλος Γιαννακίδη, που σήμερα στεγάζει τον πολυχώρο «ΜΥΛΟΣ». (Αρχές της δεκαετίας του '30- συλλ. Γ. Χανδρινού).

σε ένα απέραντο στρατόπεδο, με αναρίθμητους στρατώνες, νοσοκομεία εκστρατείας, αποθήκες στρατιωτικού υλικού και εφοδίων κλπ. για την διακίνηση των οποίων προκύπτει άμεση ανάγκη αναβάθμισης και επέκτασης του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου. Στην Δυτική, κυρίως, αλλά και στην Κεντρική Μακεδονία στρώνονται

δεκάδες χιλιομέτρων υπηρεσιακών / στρατιωτικών γραμμών – Decauville- ενώ στη δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης στρώνονται επίσης πολλές διακλαδώσεις της γραμμής κανονικού εύρους, με αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση των πολλών στρατοπέδων, όπως π.χ. επεκτάσεις προς την Μίκρα, τα στρατόπεδα Ζεϊτελίκ και Ντουντουλάρ



Σ. | Τα έργα κατασκευής του ΜΘ (Αρχές της δεκαετίας του '50-Αρχείο ΟΣΕ)



(Διαβατά) κλπ. Επι πλέον, ενισχύονται με νέες παρακαμπτήριες και διακλαδώσεις το λιμάνι και η Στρατιωτική Στάση, δηλαδή η σημερινή Διαλογή, όπου, εκτός των άλλων κατασκευάζεται και ενωτική γραμμή των δικτύων των (τέως,) «CO» και «JSC» έτσι ώστε οι αμαξοστοιχίες από και προς την Αλεξανδρούπολη να φτάνουν και στον σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων<sup>8</sup>. Παράλληλα, η Entente μεταφέρει (από την Γαλλία, την Αγγλία κλπ) στην Μακεδονία ατμάμαξες και άλλο τροχαίο υλικό (κανονικού εύρους και Decauville), μέρος του οποίου προφανώς είχε έδρα την Θεσσαλονίκη ή χρησιμοποιήθηκε κυρίως σε αυτήν.

Λίγο μετά την ίδρυση τους (1920), οι «ΣΕΚ» αναλαμβάνουν πλέον ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο κανονικού εύρους (πλην του Έβρου), ενώ τον Ιούλιο της ίδιας χρονιάς φτάνει από το Παρίσι στην Θεσσαλονίκη η πρώτη αμαξοστοιχία του «Simplon Orient Express». Με την Μικρασιατική καταστροφή και τις μετέπειτα ανταλλαγές πληθυσμών η Θεσσαλονίκη και γενικά η Μακεδονία, πλημμυρίζουν από χιλιάδες πρόσφυγες, ενώ μετά το 1924 ιδρύονται οι πρώτες «Ελεύθερες Ζώνες» στο λιμάνι. Όλα αυτά τα γεγονότα αυξάνουν δραματικά την σιδηροδρομική κίνηση στην πόλη, σε σημείο που η τότε υποδομή να μην μπορεί πλέον να ανταποκριθεί. Για την βελτίωση της κατάστασης αυτής οι «ΣΕΚ» (με την βοήθεια του Γερμανού ειδικού Frohne) σχεδιάζουν ήδη από το 1925 την σημαντική αναδιάρθρωση, μερική ανακατασκευή και εκσυγχρονισμό όλου του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Κύριοι στόχοι, η κατασκευή ενός νέου, σύγχρονου επιβατικού

σταθμού, η μετατροπή του σταθμού των Ανατολικών Σιδηροδρόμων σε εμπορικό, η κατασκευή νέου μηχανοστασίου και η πλήρης αναβάθμιση της (σημερινής) Διαλογής σε «πρόσταθμο»<sup>10</sup>.

Δυστυχώς, το μόνο από όλα αυτά τα σχεδιαζόμενα έργα που άρχισε να υλοποιείται ( και αυτό μόλις το 1937) ήταν η κατασκευή του Νέου Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης ( εφεξής Ν.Ε.Σ.Θ.) που και αυτή ωστόσο σταμάτησε με την έκρηξη του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου. Κατά την διάρκεια της Κατοχής, την σιδηροδρομική κίνηση στην Θεσσαλονίκη αναλαμβάνουν φυσικά οι Γερμανοί, αλλά με (τυπικό) χώρο ευθύνης τους μέχρι τον Στρυμώνα, αφού η Ανατ. Μακεδονία και Θράκη βρίσκονται υπό Βουλγαρική κατοχή. Δυστυχώς για την σιδηροδρομική ιστορία της Θεσσαλονίκης κατά την κατοχική περίοδο δεν γνωρίζουμε πολλά. Είναι μεν γνωστό ότι Θεσσαλονίκη ανήκε στην ευθύνη της Γερμανικής Διοίκησης Σιδηροδρόμων Ν. Α Ευρώπης που είχε έδρα το Βελιγράδι, αλλά δεν υπάρχουν λεπτομέρειες π.χ για το πως ακριβώς ήταν οργανωμένη η τοπική (Γερμανική) Διοίκηση των σιδηροδρόμων, πως ρυθμιζόταν η κυκλοφορία κλπ. Με δεδομένο πάντως ότι ο κύριος άξονας Ειδομένης-Θεσσαλονίκης-Αθηνών ήταν ζωτικής σημασίας για τους Γερμανούς η σιδηροδρομική κίνηση στην Θεσσαλονίκη (ιδιαίτερα σε ότι αφορά στην κυκλοφορία στρατιωτικών αμαξοστοιχιών) κατά την Κατοχή αυξάνεται δραματικά και πολλές Γερμανικές ατμάμαξες, σχεδόν εξ ολοκλήρου της σειράς 57, μεταφέρονται και εδρεύουν εδώ, επεκτείνεται η γραμμολογία της Διαλογής κλπ.

Τελικά, ως γνωστό, κατά την αποχώρηση τους

από την Ελλάδα (Οκτώβρης 1944) οι Γερμανοί προξενούν αναίτια τεράστιες καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο των «ΣΕΚ», χωρίς η Θεσσαλονίκη να αποτελεί εξαίρεση<sup>11</sup>. Βαριές ήταν επίσης και οι απώλειες από τους βομβαρδισμούς των Αγγλικών αεροπλάνων (21 Σεπτ. 1944) που, εκτός άλλων, κατάστρεψαν και τον σιδηροδρομικό σταθμό Κωνσταντινουπόλεως, τον σταθμό δηλαδή της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης<sup>12</sup>

**3<sup>η</sup> Περίοδος. 1945- 2012.** Όσο μεγάλες και αν ήταν οι καταστροφές από τον πόλεμο είχαν ίσως και ένα θετικό αντίκτυπο: απετέλεσαν την αφορμή για την υλοποίηση του μεγάλου έργου της πλήρους αναμόρφωσης του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, που είχε ήδη σχεδιαστεί από τα μέσα της δεκαετίας του '20. Έτσι, με χρηματοδότηση κυρίως από το Σχέδιο Μάρσαλ, η Δνση Νέων Έργων των «ΣΕΚ» ξεκινά τον titάνιο αγώνα αφ' ενός μεν της αποκατάστασης των ζημιών στην υποδομή, το τροχαίο υλικό κλπ, αφ'ετέρου δε στην κατασκευή των προβλεπόμενων νέων κτιριακών εγκαταστάσεων, γραμμών, τεχνικών έργων κλπ, συνδυάζοντας τον αρχικό προπολεμικό σχεδιασμό με τις νέες ανάγκες<sup>13</sup>.

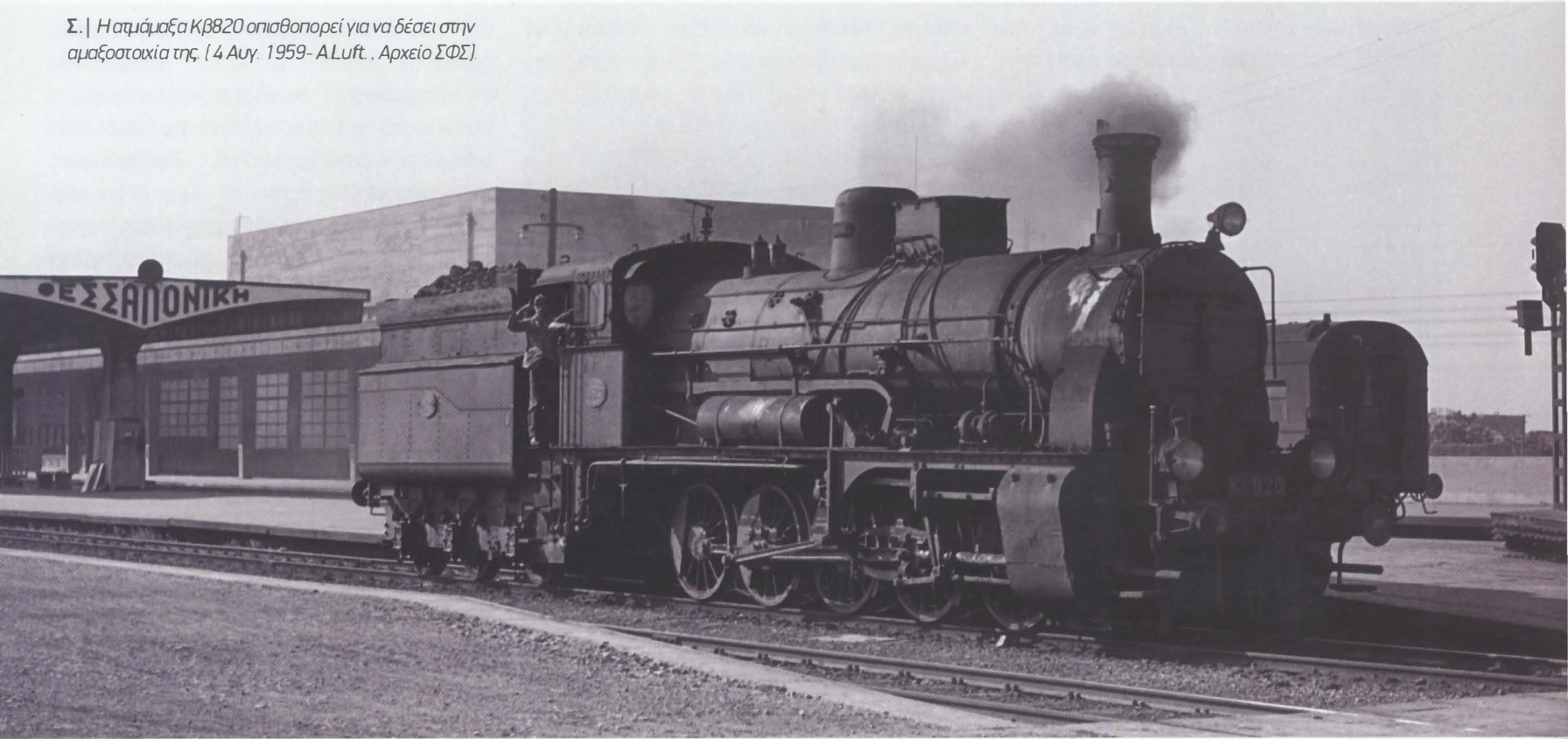
Έτσι μέσα σε μια δεκαετία από την απελευθέρωση, αλλά ουσιαστικά μέχρι τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '60, το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης αλλάζει ριζικά πρόσωπο. Ξαναρχίζει το έργο κατασκευής του Ν.Ε.Σ.Θ. (μετά από νέα, επικαιροποιημένη αρχιτεκτονική μελέτη), κατασκευάζεται νέο, μεγάλο και σύγχρονο για την εποχή μηχανοστάσιο (στην

Σ. | Ο Ν.Ε.Σ.Θ. λίγο πριν τα επίσημα εγκαίνια του.  
(8 Οκτ. 1961 - W. Middleton - συλλ. Γ. Τόγια).





Σ. | Η ατμάμαξα Κβ820 οπισθοπορεί για να δέσει στην αμαξοστοιχία της. (4 Αυγ. 1959- ALuft. Αρχείο ΣΦΣ)



θέση του παλαιού σταθμού Κωνσταντινουπόλεως), αναβαθμίζεται η Διαλογή, ο (παλιός) σταθμός παραδίδεται στην αποκλειστική κυκλοφορία εμπορικών αμαξοστοιχιών, ενώ υλοποιούνται και πολλά ακόμη μικρά και μεγάλα έργα, όπως π.χ. η κατάργηση παλαιών, άχρηστων διακλαδώσεων με την ταυτόχρονη δημιουργία νέων, κυρίως για την εξυπηρέτηση των βιομηχανικών μονάδων που άρχισαν να εγκαθίστανται στην δυτική πλευρά της πόλης (Σίνδος, Διαβατά κλπ). Στην Θεσσαλονίκη, μάλιστα, κατασκευάζεται και ένα πρωτοπόρο σιδηροδρομικό έργο για την Ελλάδα: πρόκειται για την εγκατάσταση πλήρους συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης της κυκλοφορίας σε όλο το συγκρότημα μέσω 5 τηλεχειριστηρίων (ΤΧ1-ΤΧ5), που όμοια τους δεν υπάρχουν πουθενά αλλού στην Ελλάδα ούτε και σήμερα.

Την ίδια περίοδο, η επέκταση της γραμμής από το Αμύνταιο μέχρι την Κοζάνη (1956) αυξάνει σημαντικά την σιδηροδρομική κίνηση από και προς την Θεσσαλονίκη, των εμπορικών, κυρίως, αμαξοστοιχιών για την εξυπηρέτηση της εκμετάλλευσης των λιγνιτικών κοιτασμάτων και τις ηλεκτροπαραγωγικές μονάδες της Πτολεμαΐδας. Το 1966 εγκαινιάζεται και η

διακλάδωση Στρυμώνα-Προμαχώνα-Κουλάτα, και έτσι η Θεσσαλονίκη αποκτά μία ακόμη διεθνή σιδηροδρομική σύνδεση, αυτή την φορά προς την Βουλγαρία. Επί πλέον, ιδιαίτερα την δεκαετία του '60, η Δυτική Μακεδονία μετατρέπεται σε σημαντικότατο κέντρο εξαγωγής φρούτων, την

μεταφορά των οποίων κυρίως προς την Γερμανία, σχεδόν αποκλειστικά οι «ΣΕΚ». Ελάχιστο ποσοστό της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών αυτών διοχετεύεται μέσω της Θεσσαλονίκης, αλλά το σιδηροδρομικό συγκρότημα της πόλης γίνεται η έδρα για εκατοντάδες βαγόνια ψυγεία *Interfrigo*, που όταν τελειώνει η περίοδος της παραγωγής-εξαγωγής των φρούτων, συγκεντρώνονται για συντήρηση κλπ σε ατελείωτες σειρές απόθεσης

σε κοντινούς σταθμούς όπως η Ν. Μαγνησία και κυρίως, οι Λαχανόκηποι που η γραμμολογία και η χωρητικότητά τους αναβαθμίζονται σημαντικά και ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Η τελευταία φάση της περιόδου αυτής, άρχισε να υλοποιείται στα τέλη της δεκαετίας του '80 και αφορά στα έργα ηλεκτροκίνησης, ξεκινώντας από την γραμμή Θεσσαλονίκης – Ειδομένης. Τα



Σ. | Η ατμάμαξα Αβ953 επικεφαλής επιβατικής αμαξοστοιχίας με προσορισμό την Δράμα αναχωρεί από τον ΝΕΣΘ. (4 Νοεμβρ. 1972- T. Taylor- συλλ. Γ. Χανδρινού)





έργα αυτά διήρκεσαν μια 10ετία (1988-1998) και στις 27 Μαΐου 1999 η πρώτη ηλεκτροκίνητη αμαξοστοιχία αναχωρεί από την Θεσσαλονίκη για τα ελληνογιογκοσλαβικά σύνορα. Έκτοτε τα έργα επεκτάθηκαν με γρήγορους ρυθμούς και σήμερα, με εξαίρεση την γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, τις διακλαδώσεις προς το λιμάνι και τις βιομηχανίες, καθώς και δευτερεύουσες παρακαμπτηριούς, όλες οι γραμμές στο σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης διαθέτουν πλήρη υποδομή για την κυκλοφορία ηλεκτροκινούμενων αμαξοστοιχιών. Έτσι, για μια ακόμη φορά η Θεσσαλονίκη πρωτοπορεί αφού, προς το παρόν τουλάχιστον αποτελεί την καρδιά την ηλεκτροκίνησης των τρένων στην Ελλάδα και την έδρα του στόλου των ηλεκτραμαξών και ηλεκτροκίνητων Α/Α, για την στέγαση και την συντήρηση των οποίων κατασκευάστηκε (στο ΜΘ) νέο, σύγχρονο ηλεκτραμαξοστάσιο.

## Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ

Ποιο είναι όμως το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και που ακριβώς βρίσκεται; Τι περιλαμβάνει; Ποια είναι η έκταση και τα όρια του; Ποιες είναι οι ιδιαιτερότητες του;

Με το όρο σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης εννοούμε το σύνολο των εγκαταστάσεων και υποδομών που εξυπηρετούν την σιδηροδρομική κυκλοφορία από και προς την πόλη και πού, ειδικά στην περίπτωση της

Θεσσαλονίκης, είναι πολυάριθμες, εκτεταμένες και σε κάποιες περιπτώσεις μοναδικές. Για τις ανάγκες του παρόντος αφιερώματος πάντως, ως «σιδηροδρομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης» εννοούμε 6 κύριες διακριτές ενότητες εγκαταστάσεων και μία δευτερεύουσα ενότητα, έτσι όπως αυτές περιγράφονται στις επίσημες οριζοντιογραφίες του «ΟΣΕ». Στην πρώτη περίπτωση ανήκουν: 1. Ο εμπορικός (παλαιός) σταθμός 2. Ο Ν.Ε.Σ.Θ. 3. Το Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης (ΜΘ), που ουσιαστικά αποτελεί τμήμα του Ν.Ε.Σ.Θ 4. Η Διαλογή 5. Η Νέα Μαγνησία και 6. Ο Σ.Σ Λαχανοκήπων. Στην δεύτερη περίπτωση ανήκουν όλες οι γραμμές που εξυπηρετούν τις προβλήτες του λιμανιού και τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις στο Καλοχώρι, καθώς και οι γραμμές, που ξεκινώντας από το ΤΧ1 στην Διαλογή, εξυπηρετούν τα διυλιστήρια των «ΕΛΠΕ» και τις άλλες χημικές μονάδες της περιοχής.

Κατά μία άλλη ερμηνεία ωστόσο, θα ήταν ενδεχομένως δυνατόν να συμπεριληφθούν στο σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και 3 ακόμη σταθμοί-συμπλέγματα: 1. Ο Σ.Σ Αγχιάλου (χ.θ. 13+048) με τις διακλαδώσεις που εξυπηρετούν το γειτονικό χαλυβουργείο της «ΣΙΔΕΝΟΡ» και άλλες μονάδες, 2. Ο Σ.Σ Σίνδου (χ.θ. 12+139) με τις επίσης πολλές διακλαδώσεις για την εξυπηρέτηση των γειτονικών βιομηχανιών, αποθηκών κλπ και 3. Ο Σ.Σ Γέφυρας (χ.θ. 22+707) όπου καταλήγει η διακλάδωση προς τον Σ.Σ Αξιού, (χ.θ.21+518) δηλαδή η ενωτική μεταξύ των

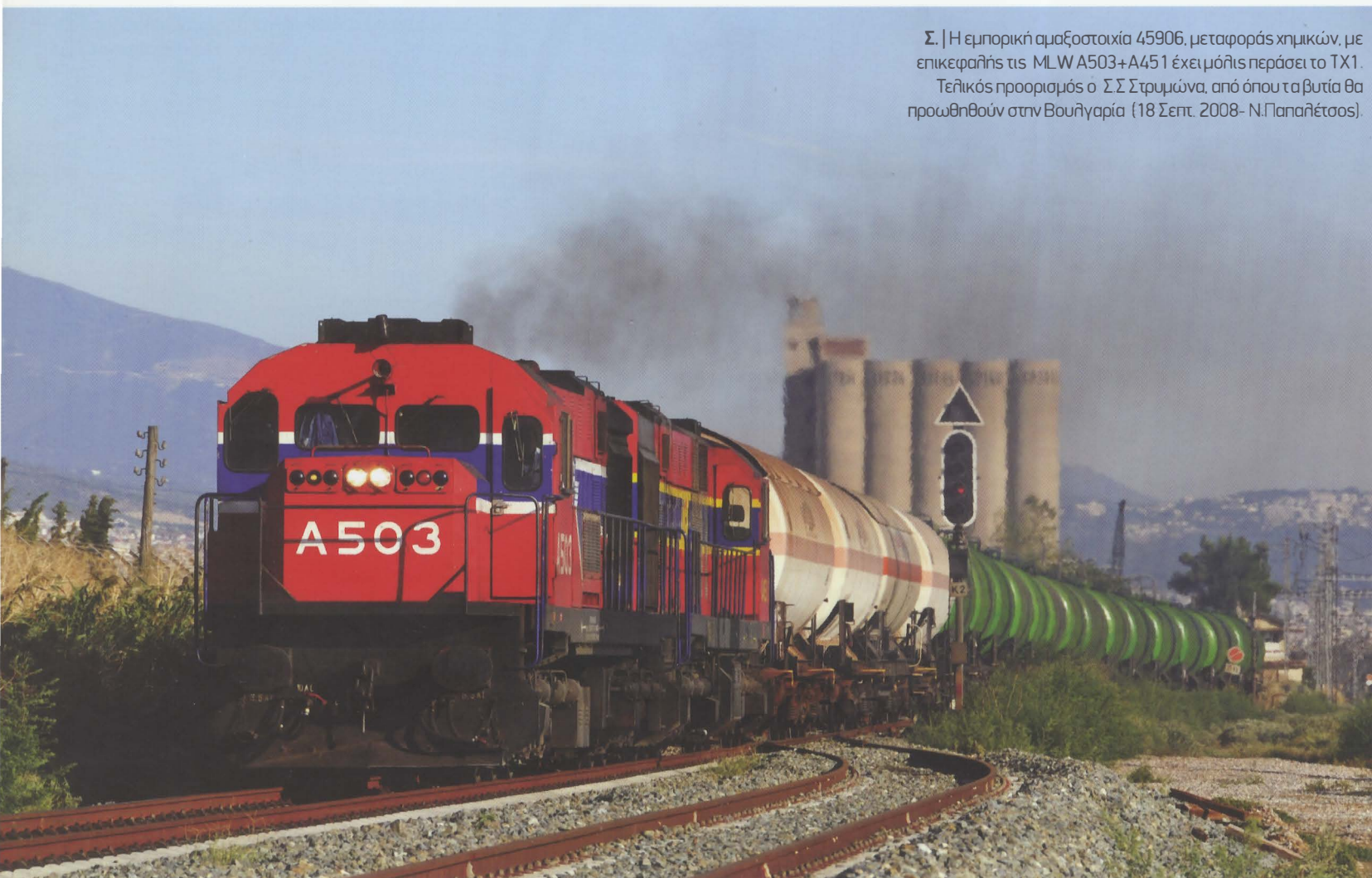
γραμμών Θεσσαλονίκης –Αθήνας και Θεσσαλονίκης –Είδομένης. Παρά το ότι οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται μακριά από τον πολεοδομικό ιστό της πόλης, λειτουργούν, κατ'ουσίαν, ως δορυφορικές εγκαταστάσεις για το κύριο συγκρότημα π.χ ως χώροι απόθεσης βαγονιών (Γέφυρα, Αγχιάλος), ως σταθμοί διακίνησης εμπορευμάτων από το λιμάνι (Σίνδος), ως σταθμοί εξυπηρέτησης βαριών βιομηχανιών (Αγχιάλος) κλπ.

Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης αρχίζει από το λιμάνι και τον Ν.Ε.Σ.Θ. και εκτείνεται σε μήκος 11χλμ περίπου φτάνει δηλαδή μέχρι το πρόσημο εξόδου του Σ.Σ Λαχανοκήπων (χ.θ 10+968), αναπτύσσεται δε κατά μήκος μιας νοητής ευθείας με γενικό προσανατολισμό από Ν-ΝΑ προς Β-ΒΔ., με εξαίρεση τον εμπορικό σταθμό που παρεκκλίνει ελάχιστα από την ευθεία αυτή. Σύμφωνα με την επίσημη εμβαδομέτρηση της «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.», οι 6 ενότητες του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης (σημ: όχι το σύνολο των πραγματικών ιδιοκτησιών του «ΟΣΕ» στην Θεσσαλονίκη) καταλαμβάνουν συνολική έκταση 1340 στρ. με μεγαλύτερη αυτήν του συμπλέγματος της Ν. Μαγνησίας (416,174 στρμ) και μικρότερη αυτήν του Ν.Ε.Σ.Θ (80,373στρμ). Σε ότι αφορά στις κτιριακές εγκαταστάσεις προηγείται -με μεγάλη διαφορά- ο χώρος του Μηχανοστασίου (ΜΘ) τα 9 μεγαλύτερα κτίρια του οποίου καλύπτουν συνολική έκταση 41108μ<sup>2</sup>.

Αλλά ενώ η εμβαδομέτρηση των εκτάσεων και των κτιριακών εγκαταστάσεων καταγράφεται με



Σ. | Η εμπορική αμαξοστοιχία 45906, μεταφοράς χημικών, με επικεφαλής τις MLW A503+A451 έχει μόλις περάσει το ΤΧ1. Τελικός προορισμός ο ΣΣ Στριμών, από όπου τα βυτία θα προωθηθούν στην Βουλγαρία (18 Σεπτ. 2008- Ν.Παπαλέτσος).



μεγάλη ακρίβεια δεν συμβαίνει το ίδιο και με την γραμμολογία. Λόγω έλλειψης ή αντικειμενικών δυσκολιών πρόσβασης σε ακριβή και επίσημα δεδομένα για το συνολικό μήκος των γραμμών ολόκληρου του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, ο συγγραφέας του παρόντος επιχειρήσε ο ίδιος έναν αδρομερή υπολογισμό του μήκους αυτού. Χρησιμοποιώντας την κλίμακα σε οριζοντιογραφίες του «ΟΣΕ» (από το 1962 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 80 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το συνολικό ωφέλιμο μήκος των γραμμών (κυρίων και παρακαμπτηρίων) σε όλο το συγκρότημα της Θεσσαλονίκης ξεπερνά τα 70χλμ, χωρίς σε αυτά να έχουν υπολογιστεί τα μήκη των αναριθμητών αλλαγών και τα μήκη των γραμμών του λιμανιού και των βιομηχανιών. Όπως ήταν αναμενόμενο, το μεγαλύτερο ωφέλιμο μήκος γραμμών υπάρχει στην Διαλογή (>19χλμ) και στο ΜΘ (σχεδόν 17χλμ), ενώ το μικρότερο στον Ν.Ε.Σ.Θ. (σχεδόν 3χλμ)

## Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης έφτασε στο μέγιστο της έκτασης

και λειτουργίας του στα τέλη της δεκαετίας του '70. Από τότε, και με εξαίρεση τα πρόσφατα έργα ηλεκτροκίνησης, δεν έγιναν σε αυτό άλλες κατασκευαστικές, τουλάχιστον, παρεμβάσεις. Αντιθέτως, η συνεχής επέκταση του αστικού ιστού στην Θεσσαλονίκη τα τελευταία 20-30 χρόνια οδήγησε στην σταδιακή συμπίεση της συνολικής έκτασης του συγκροτήματος, μέσω παραχωρήσεων εκ μέρους του «ΟΣΕ» σε δήμους, λόγω άλλων πολεοδομικών παρεμβάσεων όπως η διάνοξη της Δυτικής εισόδου στην πόλη που επηρέασε αρνητικά τον εμπορικό σταθμό κλπ. Παράλληλα, εδώ και 10 περίπου χρόνια καταγράφεται και ύφεση στο σιδηροδρομικό εμπορικό έργο της Θεσσαλονίκης, όπως π.χ. η εξαγορά εκ μέρους των «ΕΛΠΕ» των διυλιστηρίων της Π.Γ.Δ.Μ. που κατέληξε στην εκμηδένιση σχεδόν της μεταφοράς πετρελαιοειδών με τρέινα. Η τρέχουσα οικονομική κρίση επιβάρυνε ακόμη περισσότερο την κατάσταση όχι τόσο στον τομέα των ιδίων των εγκαταστάσεων του, αλλά ως προς την διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Οι σοβαρές αλλαγές στον ίδιο τον «ΟΣΕ», σε συνδυασμό με την πτωτική τάση της εμπορευματικής κίνησης στο λιμάνι και της βιομηχανικής παραγωγής (κάποιες μεγάλες

μονάδες, όπως π.χ. η «Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων» έχουν πλέον κλείσει) οδήγησαν αναπόφευκτα σε μεγάλη μείωση την τοπική (κυρίως) κυκλοφορία εμπορικών αμαξοστοιχιών από και προς το λιμάνι (και κατ' επέκταση προς την Ειδομένη και τον Προμαχώνα) και προς τις παρακείμενες βιομηχανίες. Επί πλέον, ο περιορισμός και η περικοπή πολλών δρομολογίων οδήγησαν στην κατάργηση όλων των διεθνών αμαξοστοιχιών από και προς την πόλη και έτσι η Θεσσαλονίκη μετά από 120 σχεδόν χρόνια, έχασε την σιδηροδρομική της σύνδεση με τη Ευρώπη, αλλά και την Κωνσταντινούπολη.

Παρ' όλα όμως αυτά, με τον όγκο, την έκταση και την πολυπλοκότητα του, σε συνδυασμό με την νευραλγική θέση της πόλης και την γύρω βιομηχανία, το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης εξακολουθεί να παραμένει ο δυναμικότερος πυρήνας της σιδηροδρομικής κίνησης στην Ελλάδα σήμερα. Όπως και στα τέλη του 19ου αι, έτσι και σήμερα τα τρέινα της Θεσσαλονίκης εξακολουθούν να διακινούν ετησίως τον μεγαλύτερο όγκο εμπορευμάτων και τον δεύτερο σε μέγεθος αριθμό επιβατών από κάθε άλλο σταθμό στην χώρα μας. Και όλα αυτά επειδή η



Θεσσαλονίκη διαθέτει:

α. Το μεγαλύτερο και δυναμικότερο από πλευράς κίνησης στην Ελλάδα σιδηροδρομικό συγκρότημα και ένα από τα μεγαλύτερα των Βαλκανίων.

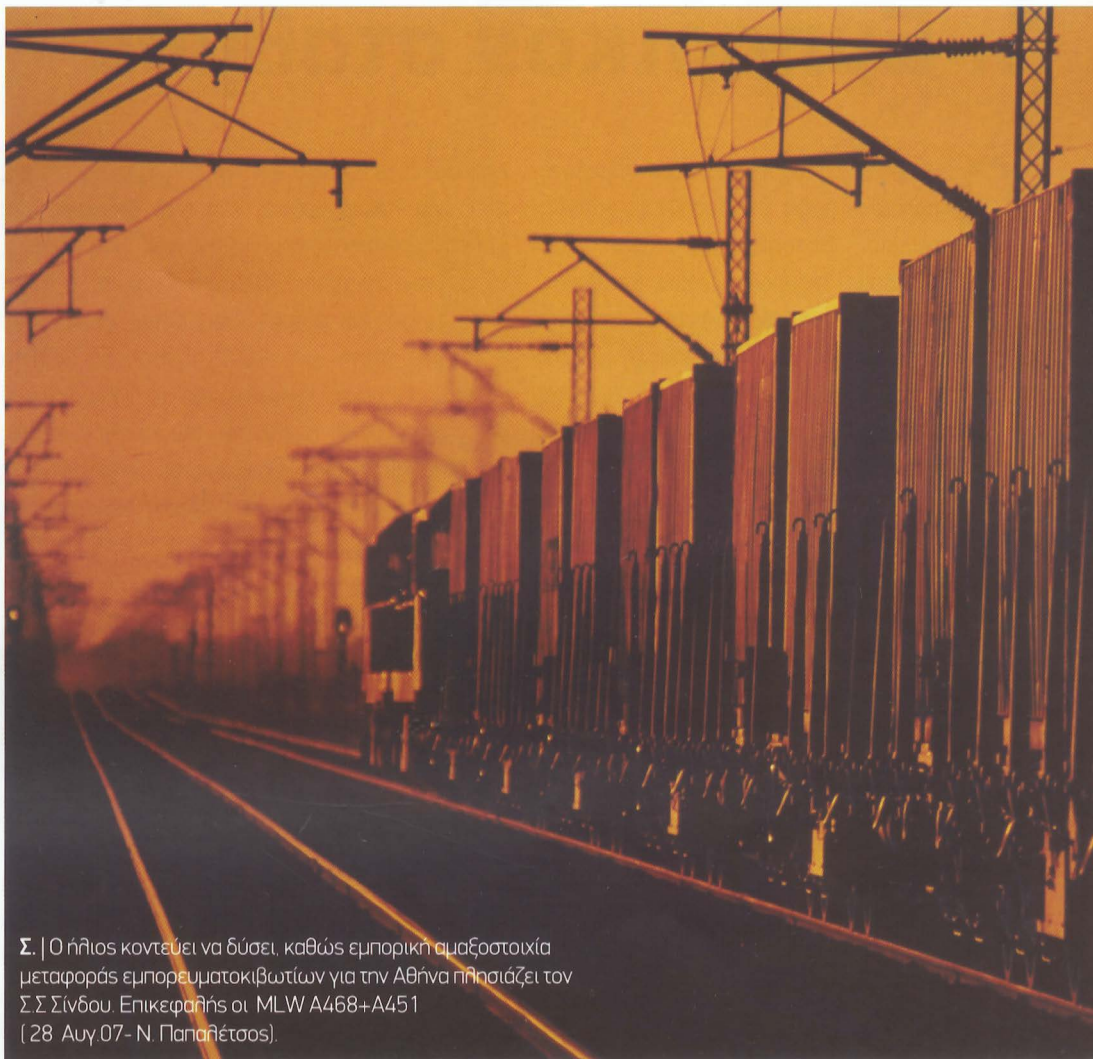
β. Τον μεγαλύτερο στην Ελλάδα σταθμό επιβατών και την μεγαλύτερη Διαλογή.

γ. Το μοναδικό στην Ελλάδα σύστημα σιδηροδρομικών γραμμών –απόλυτα ενεργών και λειτουργικών- συνδεδεμένων με ένα (μεγάλο μάλιστα) λιμάνι. Σήμερα, κανένα άλλο λιμάνι (Πειραιάς, Βόλος Αλεξανδρούπολη κλπ) δεν εξυπηρετείται σιδηροδρομικώς.

δ. Το μεγαλύτερο στην Ελλάδα λειτουργικό δίκτυο σύνδεσης με βιομηχανικές μονάδες και μάλιστα βαριάς δυναμικότητας (δυλιστήρια, χαλυβουργεία κλπ).

ε. Το μοναδικό, προς το παρόν, στην Ελλάδα σιδηροδρομικό συγκρότημα με πλήρως ηλεκτροκινούμενο δίκτυο γραμμών.

Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικότερα σημεία αναφοράς για την πόλη. Μια πόλη που ουσιαστικά μεγάλωσε και πρόκοψε με τον σιδηρόδρομο, όπως και εκείνος μαζί της. Γι' αυτό δικαίως αποκαλείται και «Η Θεσσαλονίκη των τραινών».



Σ. | Ο ήλιος κοντεύει να δύσει, καθώς εμπορική αμαξοστοιχία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για την Αθήνα πλησιάζει τον Σ.Σ Σίνδου. Επικεφαλής οι MLW A468+A451 (28 Αυγ 07- Ν. Παπαθέσος).



Σ. | Το σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης διαθέτει σήμερα το μεγαλύτερο στην Ελλάδα δίκτυο ηλεκτροκινούμενων γραμμών. Εδώ, δειλινό στην Διαλογή (4 Μαΐου 2001- Γ. Χανδρινός).



# 1. Εμπορικός σταθμός

Ο εμπορικός, όπως αποκαλείται σήμερα ή «παλαιός» όπως τον ξέρουν οι ντόπιοι, σταθμός Θεσσαλονίκης είναι από τους παλαιότερους σιδηροδρομικούς σταθμούς στον Ελληνικό χώρο. Κατασκευάστηκε από την Οθωμανική εταιρεία «CO» στην περιοχή μεταξύ της (σημερινής) πλατείας Βαρδαρίου, του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και των «κήπων» του «Μπερ Ταινάρ», σε έκταση που ξεπερνούσε τα 170στρ. Η κατασκευή του σταθμού έγινε σταδιακά, από τα τέλη της δεκαετίας του 1870 μέχρι, περίπου, το 1890-1900. Αρχικά εξυπηρετούσε την γραμμή των «CO» προς Μητροβίτσα-Σκόπια- Βελιγράδι, σύντομα όμως έγινε και σταθμός της, επίσης Οθωμανικής εταιρείας «SM», που δεν είχε δική της διοίκηση, αλλά εξαρτιόταν από την «CO».

Παρά το ότι το κτίριο επιβατών είναι πολυφωτογραφημένο (ιδιαίτερα σε carte postale της εποχής) δεν γνωρίζουμε παρά ελάχιστα πράγματα για το ιστορικό του<sup>14</sup>. Διαστάσεων 50,6x9,00μ<sup>15</sup>, μαζί με την αίθουσα αποσκευών, ήταν χτισμένο με βάση τα Γερμανικά σιδηροδρομικά πρότυπα ήταν πανομοιότυπο με τα αντίστοιχα κτίρια του Σ.Σ. Σκοπίων και του Σ.Σ Ανδριανούπολης. Συχνά αναφέρεται ως έργο του Ιταλού αρχιτέκτονα Πιέτρο Αριγκόνι<sup>16</sup> (ο οποίος όντως εργαζόταν στην «CO»), αλλά η άποψη αυτή δεν τεκμηριώνεται από τα μέχρι τώρα δεδομένα (Δ. Παδημητρίου, προσ. επικ.). Πιστεύεται επίσης ότι κατασκευή του έγινε μετά το 1894, έτος κατά το οποίο παραδόθηκε σε

λειτουργία το δίκτυο των «SM»<sup>18</sup>. Έτσι και αλλιώς ήταν, για πολλά χρόνια, ένα από τα ωραιότερα κτίρια της Θεσσαλονίκης, στην άκρη μιας κομψής, ευρύχωρης πλατείας (Πλατεία Σταθμού ή Χίρς) όπου έφτανε και γραμμή τραμ. Όπως φαίνεται σε Βρετανικό χάρτη του 1909<sup>19</sup>, ο σταθμός διέθετε τότε 7 κεντρικές γραμμές και 3 γραμμές που έφταναν μέχρι τις προβλήτες του λιμανιού, καθώς και όλη την σχετική υποδομή με μηχανοστάσιο, εργοστάσιο επισκευής ατμαμαξών, περιστροφική πλάκα, κτίρια αποθηκών κλπ.

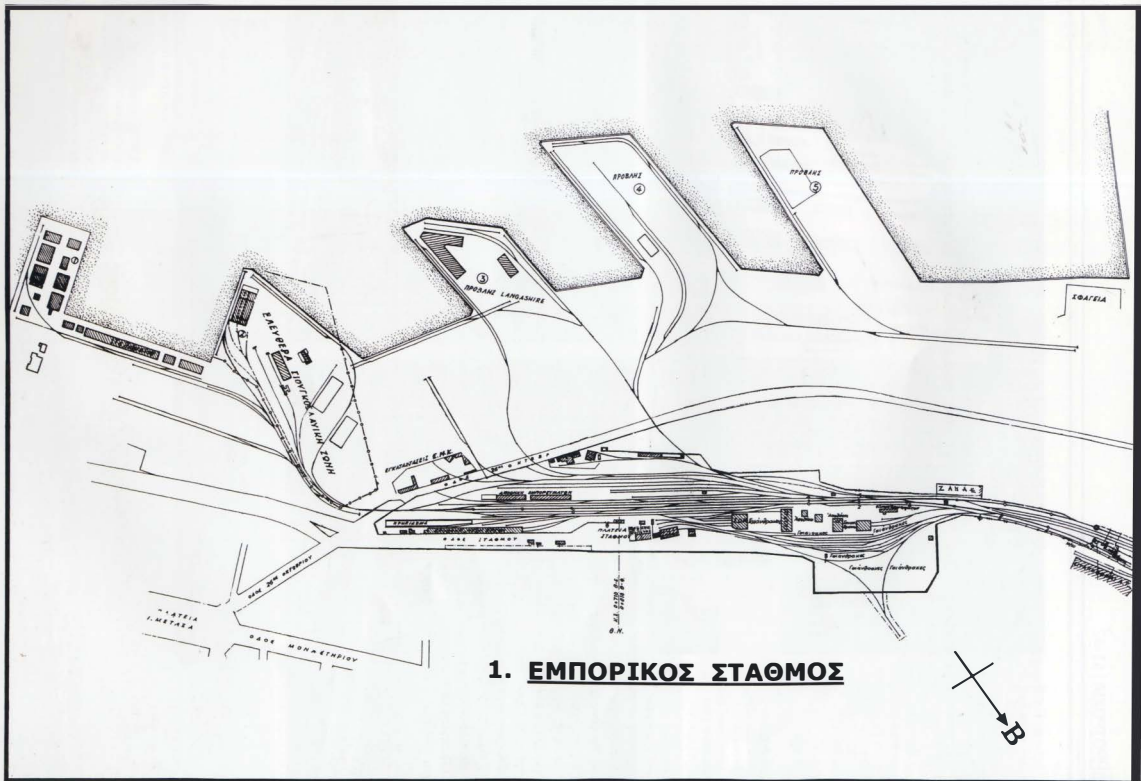
Για μισό, σχεδόν, αιώνα ο σταθμός αυτός ήταν ο μεγαλύτερος της Θεσσαλονίκης, με συνεχώς αυξανόμενη κίνηση που οδηγούσε σε νέες επεκτάσεις γραμμών κυρίως προς το λιμάνι και τις παρακείμενες βιομηχανίες. Παράλληλα, είναι και χώρος ιστορικής μνήμης, τόσο για τα γεγονότα που σχετίζονται με την απελευθέρωση της πόλης το 1912 και τους δύο παγκοσμίους πολέμους, όσο, κυρίως, γιατί από εδώ ξεκίνησαν τα περιβόητα «τραίνα του ολέθρου», οι 19 δηλαδή συνολικά αμαξοστοιχίες (1943-1944) που μετέφεραν τους Εβραίους της Θεσσαλονίκης στα Ναζιστικά στρατόπεδα συγκέντρωσης<sup>20</sup>. Ο σταθμός υπέστη πολλές καταστροφές από τους Γερμανούς, αλλά και τους βομβαρδισμούς των Άγγλων και έτσι το κομψό κτίριο επιβατών κατεδαφίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 20<sup>21</sup> για να αντικατασταθεί από το σημερινό άχρωμο οικοδόμημα.

Μετά την κατασκευή του Ν.Ε.Σ.Θ., ο ιστορικός

αυτός σταθμός λειτουργεί αποκλειστικά και μόνο για εμπορικές αμαξοστοιχίες. Μετά το τέλος της ατμοκίνησης και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80, οι παρακαμπτήριες του (παλαιού) τριγώνου αναστροφής είχαν μετατραπεί στο μεγαλύτερο στην Ελλάδα νεκροταφείο μηχανών, με 60 παροπλισμένες ατμάμαξες (1979). Σήμερα ο εμπορικός σταθμός αποτελεί αφετηρία ή προορισμό για όλες τις εμπορικές αμαξοστοιχίες από και προς την Θεσσαλονίκη, συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης εμπορευμάτων από και προς τα Βαλκάνια ( Βουλγαρία, τ έως Γιουγκοσλαβία κ.α.) και την υπόλοιπη Ευρώπη, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα την κίνηση του λιμανιού, καθώς και τις μεγάλες τοπικές βιομηχανίες (διύλιστρία, χημικές μονάδες κλπ). Ο σταθμός σήμερα καταλαμβάνει έκταση 164,495στρμ και διαθέτει πλούσια γραμμολογία με μια κεντρική δέσμη 15 γραμμών (συνολικού ωφέλιμου μήκους άνω των 7,5χλμ)<sup>23</sup>, χώρο εκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων κλπ. Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια, ο σταθμός έχασε μέρος της αρχικής του έκτασης, λόγω πολεοδομικών παρεμβάσεων στην περιοχή, ιδιαιτέρως κατά την πρόσφατη διάνοιξη της Δυτικής εισόδου της Θεσσαλονίκης, ενώ από τις αρχικές του εγκαταστάσεις σώζονται ελάχιστα κτίρια. όπως τα γραφεία του Βαθ Τμ. Γραμμής, κτίριο που για να διασωθεί χρειάστηκε να μεταφερθεί σε ειδικές ράγες<sup>24</sup> ή το παλιό μηχανοστάσιο που ο ΣΦΣ Θεσσαλονίκης ελπίζει να μετατρέψει σε Μουσείο.









Σ. | Ένα από τα ελάχιστα αρχικά κτίρια του σταθμού Ανατολικών Σιδηροδρόμων (CO) που σώζεται ακόμη. Κάποτε ήταν η κατοικία του Γ. Δντού της Εταιρείας και σήμερα στεγάζει τα Β΄ Τμήμα Γραμμής / ΔΓΜΘ. Στις 13 Ιαν. 1998 το κτίριο μετακινήθηκε με διολίθηση 40μ από την παλαιά του θέση, για να διασωθεί από τα έργα διάνοιξης της Δυτ. Εισόδου. ( 2 Απρ. 1998 - Γ. Χανδρινός).



Σ. | Οι ντιζελάμαξες ελιγμών Krupp A105+ A102 σε στιγμές ανάπαυσης από τον συνεχή φόρτο εργασίας. Πίσω διακρίνεται το παλιό μηχανοστάσιο των (CO) που σώζεται ακόμη. ( 18 Ιαν. 2009- Ν. Παπαλέτσος).



Σ. | Οι ελιγμοί βαγονιών δεν σταματούν ποτέ στον εμπορικό σταθμό, ιδιαίτερα σε περιόδους με μεγάλη κίνηση στο λιμάνι. Εδώ η Krupp A102 και, αριστερά, η 55191 που είχε ενοικιαστεί από τους ΒΔΖ ( 14 Ιουλ. 2006- Ν. Παπαλέτσος).

Σ. | Ο χώρος μπροστά στο παλιό μηχανοστάσιο έχει ασφαλτοστρωθεί και σήμερα χρησιμοποιείται για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων κατά την διακίνηση τους από και προς την Θεσσαλονίκη. ( 21 Σεπτ. 2005- Γ. Χανδρινός).



Σ. | Η MLW A509 επιστρέφει στο μηχανοστάσιο μετά την ολοκλήρωση του δρομολογίου της στον εμπορικό σταθμό, μέσω ενωτικής γραμμής που τέμνει την οδό Μοναστηρίου (7 Ιουν. 2006 - Ν. Παπαλέτσος).



Σ. | Η MLW A507, επικεφαλής αμαξοστοιχίας μεταφοράς βυτιοφόρων πετρελαίου, ετοιμάζεται για αναχώρηση με προορισμό την Ειδομένη. Η διακίνηση καυσίμων από και προς την ΠΓΔΜ μέσω του εμπορικού σταθμού Θεσσαλονίκης γινόταν για πολλά χρόνια με τις αμαξοστοιχίες του ΟΣΕ (22 Ιουλ. 1999 - Γ. Χανδρινός).



Σ. | Σήμερα, ολόκληρο το έργο της κίνησης εμπορικών αμαξοστοιχιών από και προς την Ειδομένη και την ΠΓΔΜ, μέσω του εμπορικού σταθμού Θεσσαλονίκης, έχουν αναλάβει οι ηλεκτράμαξες. Εδώ, η 120009 επικεφαλής αμαξοστοιχίας μεταφοράς λιπασμάτων και η 120016 με εμπορευματοκιβώτια, αναχωρούν για τον Σ.Σ. Ειδομένης (Ν. Παπαλέτσος).



## 2. Νέος Επιβατικός Σταθμός Θεσσαλονίκης (Ν.Ε.Σ.Θ.)

Η ιδέα για την δημιουργία ενός κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού για την Θεσσαλονίκη όχι μόνο υπήρχε ήδη από την Οθωμανική περίοδο, αλλά ο σταθμός αυτός θεμελιώθηκε κιόλας το 1912 (στην θέση του παλαιού Τελωνείου)<sup>25</sup>. Μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης όμως, το σχέδιο αυτό να μην εγκαταλείπεται, αλλά η ενοποίηση των δικτύων (1916) και η απορρόφηση από τους «ΣΕΚ» (1920) των Οθωμανικών δικτύων, αύξησαν σταδιακά κατά πολύ την σιδηροδρομική κυκλοφορία, με αποτέλεσμα ο σταθμός των «CO»/«SM» να μην επαρκεί πλέον για την εξυπηρέτηση της σιδηροδρομικής κίνησης. Το πρόβλημα, μάλιστα, έγινε ακόμη πιο οξύ μετά την μεγάλη ανάγκη για κυκλοφορία εμπορικών αμαξοστοιχιών στις ελεύθερες ζώνες του λιμανιού που δημιουργήθηκαν μετά το 1924.

Ως θέση για τον νέο κεντρικό σταθμό είχε επιλεγεί αρχικά η διασταύρωση των οδών Λαγκαδά και Παπαρηγοπούλου, που σύντομα

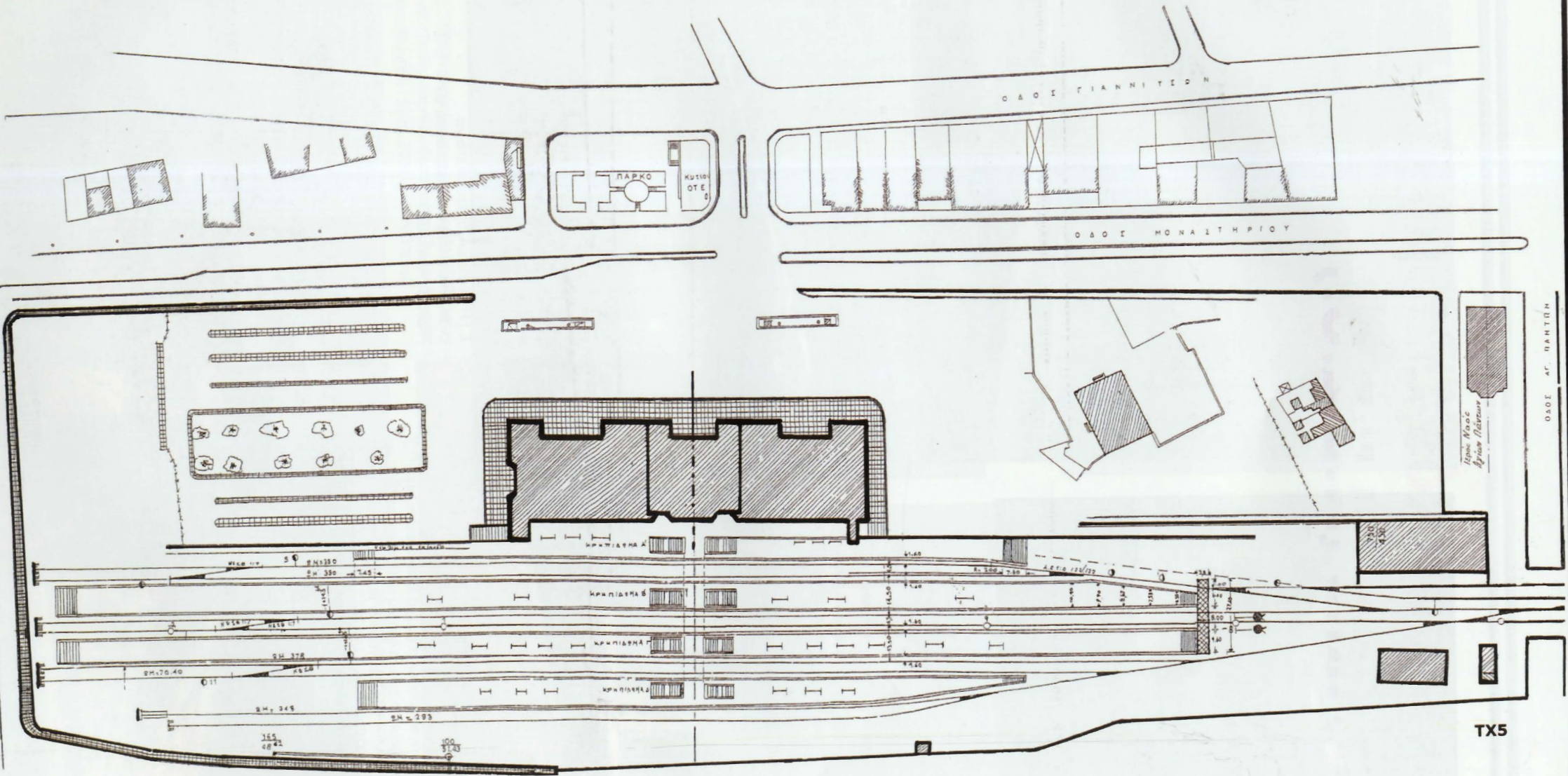
εγκαταλείφθηκε υπέρ την θέσης που βρίσκεται ο σταθμός σήμερα. Η αρχιτεκτονική μελέτη του σταθμού εκπονήθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '30 από τον Ν. Μητσάκη, η δε θεμελίωση έγινε στις 26 Οκτ. 1937. Δυστυχώς, με την κήρυξη του Β' Π.Π. τα έργα σταμάτησαν για να ξαναρχίσουν στα μέσα του 1949, μετά από μικροαλλαγές στα αρχικά σχέδια. Στις αρχές του 1951, ο σταθμός άρχισε να λειτουργεί υποτυπωδώς, κατόπιν με νέα αρχιτεκτονική μελέτη των Δ. Μολφέση και Θ. Παπαγιάννη (1959) έγιναν επεκτάσεις στο αρχικό κτίριο και τελικά ο σταθμός εγκαινιάστηκε πανηγυρικά στις 4 Φεβρ. 1962<sup>26</sup>.

Ο Ν.Ε.Σ.Θ. είναι ο μεγαλύτερος σιδηροδρομικός σταθμός στην Ελλάδα και ένας από τους μεγαλύτερους στα Βαλκάνια. Η συνολική του έκταση καταλαμβάνει 80,373στρ. Οι διαστάσεις του κτιρίου επιβατών είναι 134μ X 40μ, η συνολική του επιφάνεια καλύπτει 55000μ<sup>2</sup> και ο όγκος του ανέρχεται σε 61650μ<sup>3</sup>. Διαθέτει μια μεγάλη

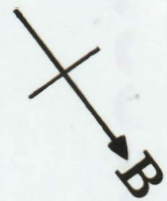
κεντρική αίθουσα, όπου και τα εκδοτήρια εισιτηρίων και, βεβαίως, όλες τις σχετικές για την εξυπηρέτηση των επιβατών υποδομές, όπως χώρο αποσκευών, καφέ, εστιατόριο, ταχυδρομικό γραφείο, καταστήματα κλπ., ενώ ο επάνω όροφος στεγάζει υπηρεσίες του «ΟΣΕ». Για την απρόσκοπτη διακίνηση των επιβατών ο σταθμός διαθέτει 4 κρηπιδώματα η πρόσβαση στα οποία γίνεται με υπόγειο διάδρομο και σκάλες, που πρόσφατα ανακαινίστηκαν πλήρως και έγιναν κυλιόμενες. Η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών εξασφαλίζεται από 8 γραμμές, οι μεγαλύτερες των οποίων (3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup>) έχουν ωφέλιμο μήκος 440μ<sup>27</sup>. Όλο το δίκτυο των γραμμών του σταθμού, είναι, βεβαίως, εδώ και αρκετά χρόνια, ηλεκτροκινούμενο. Απέναντι, τέλος, από το κτίριο επιβατών και στην έξοδο του σταθμού, στο ύψος της γέφυρας της οδού Αγ. Πάντων, βρίσκονται το κεντρικό κτίριο τηλεδιοίκησης του ηλεκτροκίνητου δικτύου της ΠΜΘ και το ΤΧ5.







2. N.E.S.O.







Σ. | Νυχτερινή εικόνα από τις αποβάθρες του Ν.Ε.Σ.Θ. (8 Οκτ. 1961- W. Middleton- συλλ. Γ. Τόγια).



Σ. | Αυτοκιντόμαξα Fiat αναχωρεί από τον Ν.Ε.Σ.Θ. με προορισμό την Φλώρινα ( 11 Αυγ. 1961- D. Trevor Rowe- συλλ. Γ. Χανδρινού)



Σ. | Η Alstom A355 ετοιμάζεται για αναχώρηση (τέλος της δεκαετίας του '60- I. Λάμπρος- Αρχείο ΟΣΕ)

Σ. | Η MLW A505, επικεφαλής της διεθνούς αμαξοστοιχίας 411 από την Ειδομένη εισέρχεται στον Ν.Ε.Σ.Θ. (Ιουν. 1985- Κ. Κακαβιάς)







Σ. | Η MLWA466 κινείται στην οδικαδική γραμμή που ενώνει το ΜΘ με τον Ν.Ε.Σ.Θ. Στο βάθος, οι γραμμές απόθεσης επιβαταμαξών (12 Νοεμβρ. 1998 – Γ. Χανδρινός)



Σ. | Η AdTranz 220033 επικεφαλής της αμαξοστοιχίας 445. Πρόκειται για το γνωστό «Φιλία / Dostluk Express» Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης, που σήμερα έχει καταργηθεί ( 10 Ιαν. 2006 - Ν. Παπαλέτσος)

Σ. | Σε ένα από τα τελευταία δρομολόγια της πριν την απόσυρση, η ALCO A322 επικεφαλής της διεθνούς αμαξοστοιχίας 334 ετοιμάζεται να αναχωρήσει για τον Σ.Σ. Ειδομένης. ( 16 Απρ. 1998 - Γ. Χανδρινός)..



Σ. | Η μεγάλη αίθουσα του κτιρίου επιβατών του Ν.Ε.Σ.Θ. (Λ. Ζωτιδής).

Σ. | Η αμαξοστοιχία 4597 έχει μόλις φτάσει από την Λάρισα. Το δρομολόγιο εξασφαλίζει μία από τις νέες ηλεκτροκίνητες Α/Α Desiro. ( 8 Δεκ. 2007 - Ν. Παπαλέτσος).





### 3. Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης

Η κατασκευή του Οθωμανικού δικτύου της «JSC.» προέβλεπε, βεβαίως, και την ίδρυση συγκροτήματος σταθμού στην Θεσσαλονίκη. Ως θέση επιλέχθηκε περιοχή μεταξύ της οδού Μοναστηρίου και των συνοικισμών Ν. Μενεμένης και Επταλόφου, σημείο, που σε αντίθεση με τον σταθμό των «CO» / «SM», βρισκόταν τότε αρκετά μακριά από την πόλη. Ο σταθμός κατασκευάστηκε την περίοδο 1893-96 και διέθετε και αυτός κομψό κτίριο επιβατών διαστάσεων 18X8,90μ<sup>28</sup> και πλήρεις εγκαταστάσεις με 5 κεντρικές γραμμές, αμαξοστάσιο, μηχανουργείο, περιστροφική πλάκα κλπ. Ο σταθμός εξυπηρετούσε όλη την σιδηροδρομική κίνηση από και προς την Αν. Μακεδονία, Θράκη και ανατολικά μέχρι την Κωνσταντινούπολη, από εδώ δε ξεκινούσε και η χιλιόμετρηση του δικτύου αυτού, χιλιόμετρηση που διατηρείται ακόμη και σήμερα. Στην διάρκεια της 50χρονης, σχεδόν, ζωής του, ο σταθμός διαδραμάτισε και αυτός σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική ανάπτυξη της ίδιας της Θεσσαλονίκης, όσο και στα ιστορικά γεγονότα στην Β. Ελλάδα ( Βαλκανικοί πόλεμοι κλπ). Δυστυχώς το κτίριο επιβατών και άλλες εγκαταστάσεις καταστράφηκαν από τους Αγγλικούς βομβαρδισμούς (21 Σεπτ. 1944)<sup>29</sup>. Σε οριζοντιογραφία των «ΣΕΚ» (1947)

αναφέρεται ως «Σταθμός Κωνσταντινουπόλεως» και διακρίνονται ακόμη ευκρινώς η γραμμολογία και οι εγκαταστάσεις του<sup>30</sup>.

Σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του Ν.Ε.Σ.Θ., αυτή ακριβώς η θέση επελέγη για την κατασκευή των εγκαταστάσεων του (νέου) μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης. Διατηρώντας 1-2 από τα παλιά κτίρια της «JSC» και σχεδόν ακέραια την αρχική γραμμολογία αλλά επεκτείνοντας την σημαντικά, οι «ΣΕΚ» από τα τέλη της δεκαετίας του '40 και ο «ΟΣΕ» μέχρι και πριν λίγα χρόνια, κατασκεύασαν σταδιακά περισσότερα από 50 κτίρια: νέο μηχανοστάσιο, αμαξοστάσια, μηχανουργεία, περιστροφική και μεταφορικές πλάκες δεξαμενές καυσίμων, υδατοδεξαμενές, αποθήκες υλικών κλπ. Δημιουργήθηκε έτσι το δεύτερο, μετά το ΜΑΙ, σε μέγεθος και έκταση μηχανοστάσιο στην Ελλάδα που καλύπτει πλήρως τις ανάγκες της ΠΜΘ ως τεχνική βάση σε ότι αφορά στον ανεφοδιασμό, τις μικροεπισκευές και γενικά την εξυπηρέτηση αρχικά των ατμαμαξών κατόπιν των Α/Α, των ντηζελαμαξών και, πρόσφατα, των ηλεκτραμαξών για τις οποίες κατασκευάστηκε νέο, υπερσύγχρονο αμαξοστάσιο.

Αν και στην ουσία ανήκει στο ίδιο σύμπλεγμα με τον Ν.Ε.Σ.Θ., το ΜΘ τυπικά αρχίζει από το σημείο στένωσης των γραμμών, πανω στην την γέφυρα

στην οδό Αγ. Πάντων (μπροστά σχεδόν από το ΤΧ5) και τελειώνει στην γέφυρα του Δενδροπόταμου στην χ.θ. 2+280, καλύπτοντας συνολικά έκταση 240στρμ., ενώ το συνολικό ωφέλιμο μήκος των γραμμών (παρακαμπτήριες, ολκαδική, γραμμές εντός του μηχανοστασίου κλπ) σε όλο αυτό το τμήμα υπολογίζεται σε περισσότερα από 17χλμ. Από την οριζοντιογραφία του ΜΘ<sup>32</sup>, ξεχωρίζουν στην μεν πλευρά του Ν.Ε.Σ.Θ. οι δύο δέσμες 9 και 6 γραμμών αντίστοιχα (συνολικού ωφέλιμου μήκους άνω των 4χλμ) που χρησιμοποιούνται ως γραμμές σύνθεσης των επιβατικών αμαξοστοιχιών και απόθεσης επιβαταμαξών καθώς το αμαξοστάσιο των ΙC, ενώ στην πλευρά προς Πλατύ βρίσκονται συγκεντρωμένες οι διάφορες κτιριακές εγκαταστάσεις με εντυπωσιακότερο, ίσως, το κτίριο του ΕΟΘ (Εργοστάσιο Οχημάτων Θεσσαλονίκης) που καλύπτει επιφάνεια 21000μ<sup>2</sup>. Τις ανάγκες τηλεδιοίκησης του ΜΘ καλύπτει το ΤΧ4 που βρίσκεται απέναντι από το αμαξοστάσιο των Α/Α στην χ.θ. 0+755. Από το ίδιο ακριβώς σημείο ξεκινά και η καμπύλη της διακλάδωσης που οδηγεί στον εμπορικό σταθμό και που εξυπηρετεί την κίνηση των μηχανών από και προς αυτόν.







### 3. ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ





TX2  
K206

TX2  
K208

TX2  
K210



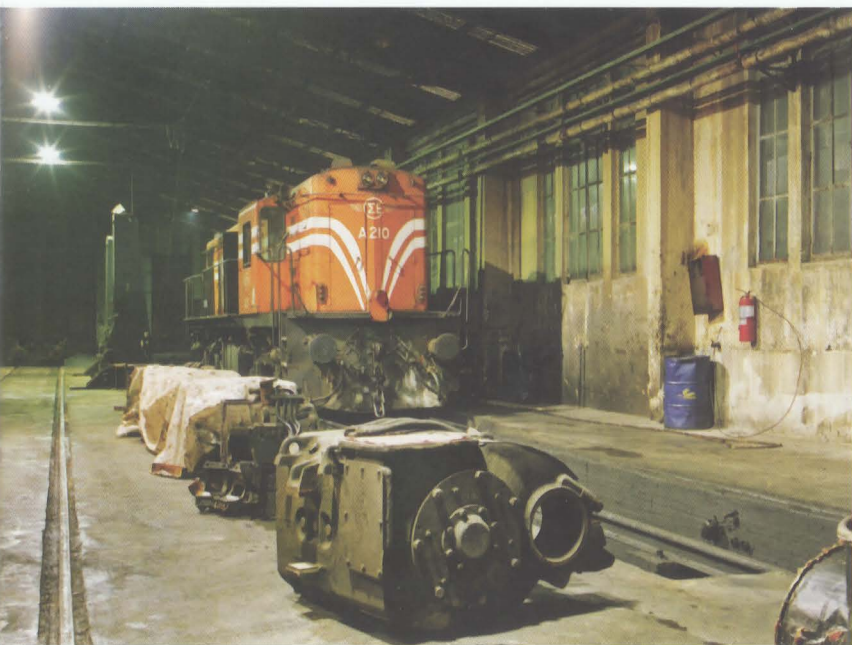




Σ. | Η Α/Α 79 εκτελώντας το δρομολόγιο 1631 από τις Σέρρες, διέρχεται μπροστά από το ΤΧ4 στο ΜΘ. Πίσω δεξιά, το αμαξοστάσιο των αυτοκινηταμαξών ( 7 Νοεμβρ. 1990 - Κ. Κακαβάς).



Σ. | Χωρίς τον μόχθο των τεχνιτών του ΜΘ, η κυκλοφορία των μηχανών θα ήταν αδύνατη. Εδώ, αλλαγή φίλτρων στον ισχυρό κινητήρα της MLW A506 ( 10 Δεκ. 1999 - Γ. Χανδρινός).



Σ. | Η ALCO A210, σε αναμονή για κάποιες μικροεπισκευές (15 Ιαν. 2008 - Ν. Παπαλέτσος).

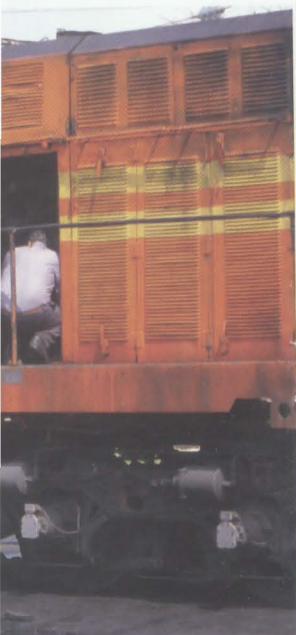


Σ. | Νυχτερινή εικόνα του παλαιού πυργίσκου τροφοδοσίας άμμου, μπροστά στο μηχανοστάσιο ( 26 Οκτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος).

Σ. | Χαράματα στο μηχανοστάσιο με την Μουσειακή ατμάμαξα Λβ964 να έχει μόλις ανάψει για δοκιμή. Σε αντίθεση με την ροτόντα του ΜΑΙ, το κυρίως κτίριο του μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης είναι επίμηκες ( 11 Νοεμβρ. 2002 - Ν. Παπαλέτσος).

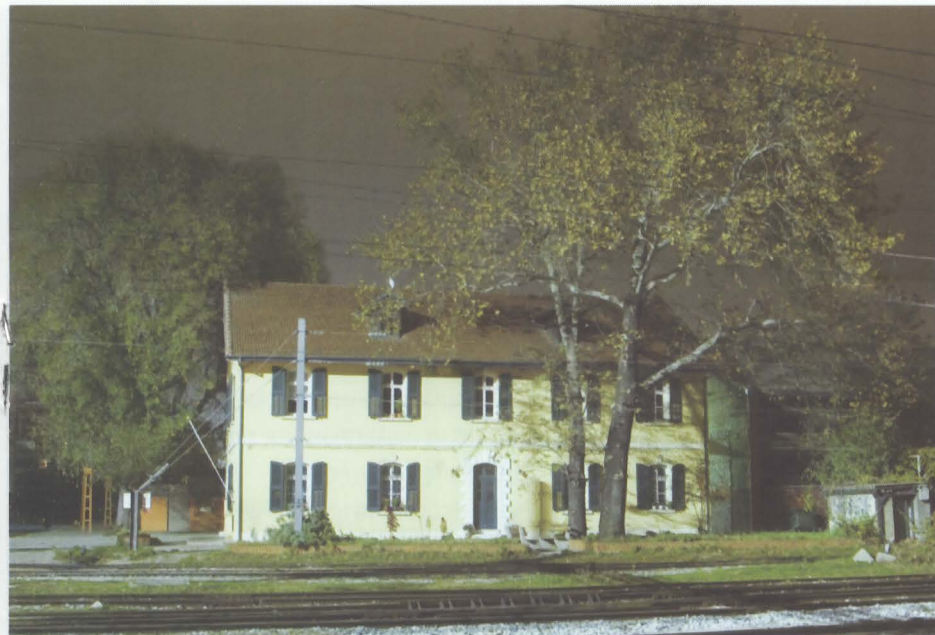






...θα ήταν αδύνατο.  
99 - Γ. Χανδρινός).

...στά στο



Σ. | Το μοναδικό κτίριο του παλαιού σταθμού της (JSC) που σώζεται ακόμη. Σήμερα, στεγάζει διοικητικές υπηρεσίες του ΜΘ (26 Οκτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος).

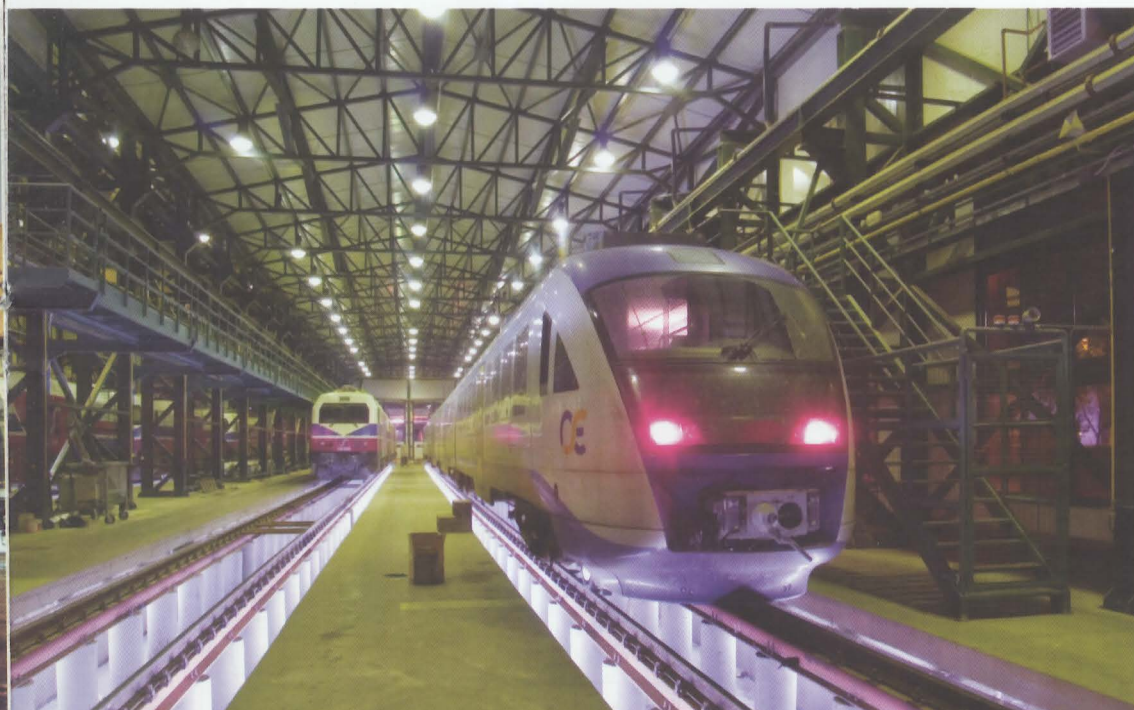
Σ. | Το αμαξοστάσιο των αυτοκινητομαξών, απέναντι από το ΤΧ4, κατασκευάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του '50 (22 Μαρτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος)



Σ. | Το καινούργιο αμαξοστάσιο των IC (17 Μαρτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος).



Σ. | Το Εργοστάσιο Οχημάτων Θεσσαλονίκης (ΕΘΘ) είναι η μεγαλύτερη επισκευαστική μονάδα για κάθε είδους βαγόνια (22 Μαρτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος)



Σ. | Το υπερσύγχρονο ηλεκτραμαξοστάσιο, που κατασκευάστηκε πολύ πρόσφατα για την εξυπηρέτηση των ηλεκτραμαξών και ηλεκτροκίνητων A/A Desiro (16 Απρ. 2011 - Ν. Παπαλέτσος).



## 4. Διαλογή

Οι Οθωμανοί θεωρούσαν τον σιδηρόδρομο ως μέσο με μεγάλη στρατιωτική σημασία και έτσι η «JSC» προέβλεψε και την κατασκευή Στρατιωτικού Σταθμού (Gare Militaire) στην δυτική είσοδο της Θεσσαλονίκης. Ο σταθμός αυτός, που είναι πανομοιότυπος με τον αντίστοιχο της Αλεξανδρούπολης, χτίστηκε το 1894 στην χ.θ. 2+949, έχει εμβαδόν 67,40μ<sup>2</sup><sup>33</sup>. και σήμερα στεγάζει τα γραφεία του «ΣΦΣ Θεσσαλονίκης» και το Σιδηροδρομικό Μουσείο. Μπροστά στον σταθμό αυτό δημιουργήθηκε μια πρώτη δέσμη γραμμών για την εξυπηρέτηση, κυρίως, των στρατιωτικών και εμπορικών αμαξοστοιχιών. Περί το 1916, η τότε διοίκηση των σιδηροδρόμων της Entente έκρινε ότι η περιοχή ήταν απόλυτα κατάλληλη για την ευκολότερη και γρηγορότερη διακίνηση πολεμοφοδίων και άλλων εμπορευμάτων (αλλά και στρατιωτών) από και προς τα πολλά στρατόπεδα και αποθήκες της περιοχής και άρχισε την κατασκευή και νέων γραμμών, παρακαμπτηρίων κλπ. Την ίδια περίοδο, οι μηχανικοί της Entente κατασκευάζουν γραμμή που ενώνει το δίκτυο της «JSC» (χ.θ. 2+886) με αυτό των «CO» (χ.θ. 4+404), με σκοπό οι αμαξοστοιχίες από και προς την Ανατολική Μακεδονία και Θράκη να μπορούν να φτάνουν στον σταθμό των «CO» / «SM»<sup>34</sup>.

Και ενώ ήδη από το 1925 οι «ΣΕΚ» στα πλαίσια εκσυγχρονισμού όλου του συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης προγραμματίζουν αναβάθμιση της Διαλογής με δημιουργία προσταθμού κλπ, η έλλειψη χρηματοδότησης και ο πόλεμος σταματά κάθε τέτοια προσπάθεια. Κατ την διάρκεια της Κατοχής πάντως, οι Γερμανοί ενίσχυσαν σημαντικά την γραμμολογία της Διαλογής<sup>36</sup>, επεκτείνοντας την σχεδόν στην σημερινή της μορφή. Τελικά, τα έργα, με κάποιες τροποποιήσεις ολοκληρώνονται στις αρχές του 1950 και έκτοτε η Διαλογή παραμένει με την σημερινή της μορφή και έκταση.

Πρόκειται για την μεγαλύτερη Διαλογή στην Ελλάδα που καλύπτει συνολική έκταση 290,181στρμ., η δε γραμμολογία της χαρακτηρίζεται από δυο δέσμες γραμμών: η δέσμη Α' (προς την πλευρά της Θεσσαλονίκης) αποτελείται από 15 γραμμές, συνολικού ωφελίμου μήκους 10χλμ περίπου, η δέσμη Β', που είναι και η μεγαλύτερη, αποτελείται από 10 γραμμές, συνολικού ωφελίμου μήκους 6,5χλμ περίπου, ενώ υπάρχουν και αρκετές μικρότερες παρακαμπτήριες γραμμές κλπ με συνολικό ωφέλιμο μήκος πάνω από 2χλμ<sup>2</sup>. Διαθέτει όλη την σχετική υποδομή (μεγάλο κρηπίδωμα, γεφυροπλάστιγγα, υδατόπυργο, αποθήκες, σταθμαρχείο, ειδικό χώρο για τα πετρελαιοειδή

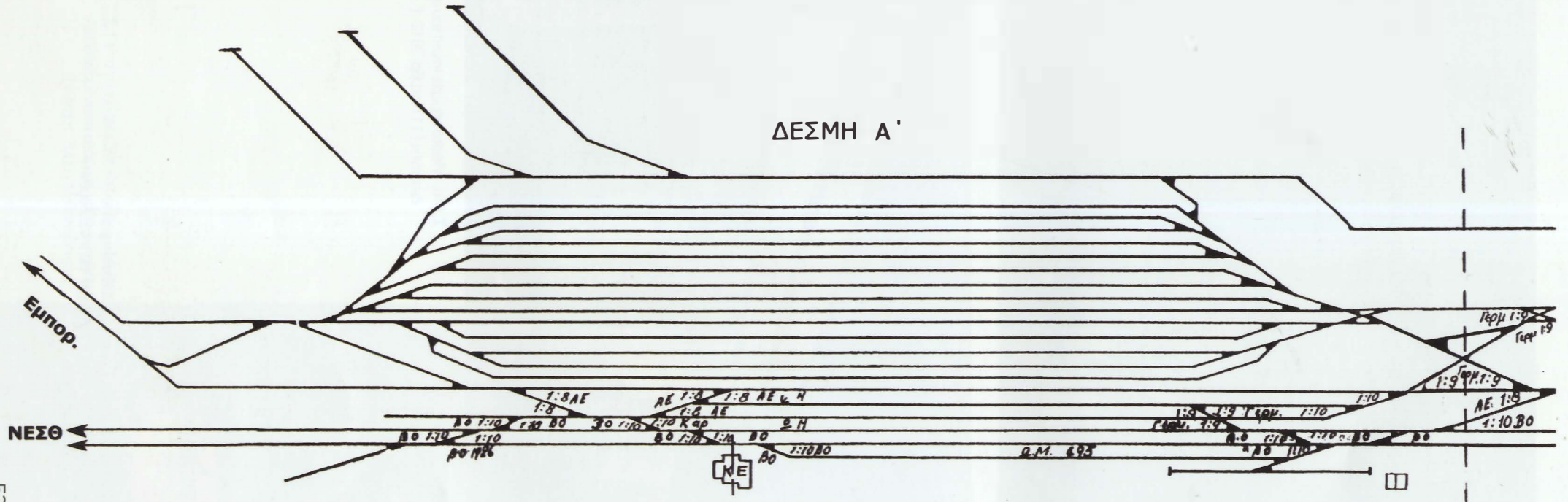
κλπ). Μέχρι και την δεκαετία του '80, από την Διαλογή, ξεκινούσαν και άλλες διακλαδώσεις, που όμως σήμερα έχουν καταργηθεί, αποξηλωθεί ή καταχωθεί, όπως π.χ. η γραμμή προς την 632 ΠΑΥΠ (που παλαιότερα έφτανε μέχρι το στρατόπεδο Ζεϊντελίκ και το Μηχανοστάσιο), οι τρεις γραμμές για το διπλανό στρατόπεδο Μηχανικού κλπ. Παραμένει πάντως πλήρως ενεργή η διακλάδωση προς τα διυλιστήρια και τις άλλες χημικές βιομηχανίες της περιοχής.

Στην Διαλογή της Θεσσαλονίκης, στην μεν δέσμη Βα γίνεται οι αφίξεις /αναχωρήσεις και η σύνθεση των περισσότερων εμπορικών αμαξοστοιχιών. Κατόπιν, αφού γίνει η διαλογή των βαγονιών (βυτία, φορτάμαξες, ψυγεία κλπ) αναλόγως του φορτίου ή του προορισμού τους, αυτά προωθούνται στην δέσμη Αα για εκφόρτωση ή φόρτωση. Κατά καιρούς, κάποιες από τις δευτερεύουσας σημασίας παρακαμπτήριες χρησιμοποιούνται και ως σημεία απόθεσης τροχαίου υλικού. Οι κύριες γραμμές του συμπλέγματος διαθέτουν σήμερα πλήρη υποδομή για την ηλεκτροκίνηση των αμαξοστοιχιών, η δε σηματοδότηση και κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών ρυθμίζεται πλέον μόνο από το ΤΧ1 (χ.θ. 4+644), αφού τα ΤΧ2 (χ.θ. 3+540) και ΤΧ3 (χ.θ. 2+800) έπαψαν να λειτουργούν .



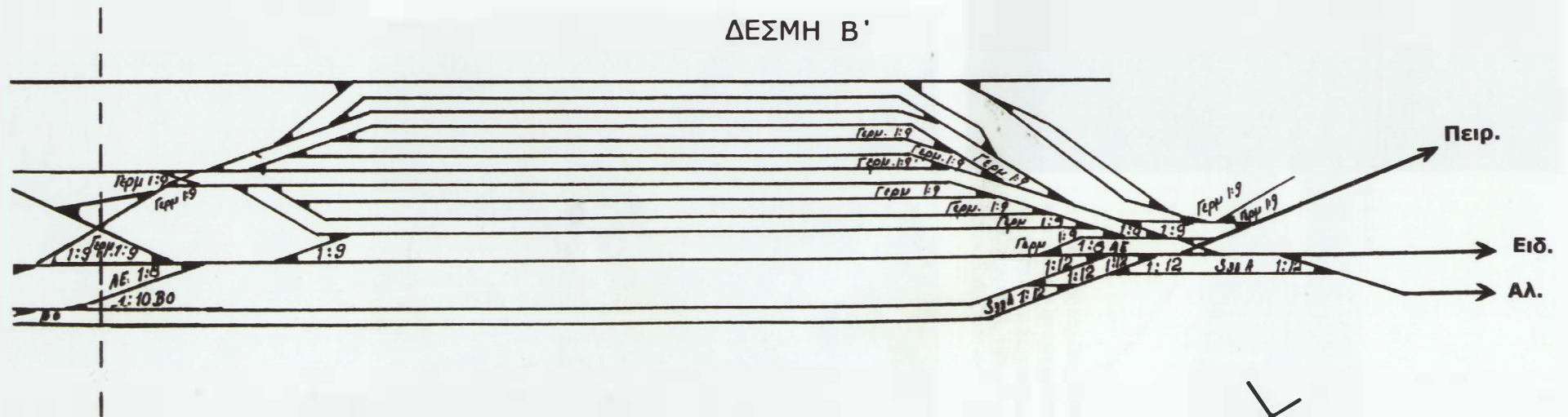


ΔΕΣΜΗ Α'

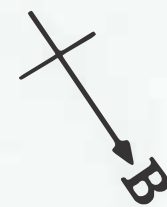


53

ΔΕΣΜΗ Β'



4. ΔΙΑΛΟΓΗ



1: 3000



# Διαλογή



Σ. | Το συγκρότημα της Διαλογής όπως φαίνεται από την αερογέφυρα της Περιφερειακής. Δεξιά η Α΄ Δέσμη γραμμών με την Θεσσαλονίκη στον οριζόντα και κάτω η Β΄ Δέσμη κοιτώντας προς τα ΒΔ. (Α. Ζωηίδης).



Σ. | Το, κλειστό σήμερα, κτίριο του σταθμού της Διαλογής ( 11 Νοεμβρ. 2012- Γ. Χανδρινός)



Σ. | Μηροστά στο ΤΧ1, η ALCO A306 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας αναχωρεί για την Ειδομένη ( Αυγ. 1986- Κ. Κακαβάς)





Σ. | Οι αναχωρήσεις των εμπορικών αμαξοστοιχιών από την Διαλογή γίνονται νυχθημερόν. Εδώ οι MLW A465 + A508 επικεφαλής της αμαξοστοιχίας 23505, με προορισμό την Αθήνα ( 26 Οκτ. 2009) και η MLWA503, αναχωρεί για τον Στρυμώνα, με την αμαξοστοιχία 45903 (23 Σεπτ. 2008- Ν. Παπαλέτσος)



Σ. | Οι χειμώνες είναι συχνά βαρείς στην Θεσσαλονίκη, αλλά η κίνηση στην Διαλογή δεν σταματά ποτέ. Εδώ η Krupp A126 σε ελιγμούς ( 15 Δεκ. 2005- Ν. Παπαλέτσος)



Σ. | Η HALCO A210 σε ελιγμούς στην Α΄ Δέσμη της Διαλογής. Ο συρμός αποτελείται από σιλοβάγωνα μεταφοράς σταριού της Γαλλικής εταιρείας «Transcereales» ( 3 Απρ. 2004 - Ν. Παπαλέτσος)

Σ. | Ένα γλυκό ανοιξιάτικο δειλινό, η MLW A468 αναμένει τα επόμενα καθήκοντα της (6 Μαρτ 2009 - Ν. Παπαλέτσος).





## 5. Νέα Μαγνησία

Για το σύμπλεγμα του Σ,Σ Νέας Μαγνησίας δεν υπάρχουν επαρκή ιστορικά ή τεχνικά στοιχεία. Μέχρι και την δεκαετία του '60, δεν αναφέρεται καν ως σταθμός ή στάση κάτι που υποδηλώνει ότι το σημερινό κτίριο των επιβατών (ως στάση) κατασκευάστηκε σχετικά πρόσφατα, προφανώς για να καλύψει της ανάγκες των κατοίκων του ομώνυμου οικισμού ή των εργαζομένων στις γύρω βιομηχανικές μονάδες. Παρά όλα αυτά, είναι αξιοσημείωτο το ότι σε παλαιότερες οριζοντιογραφίες των «ΣΕΚ» διακρίνονται ευκρινώς, περίπου στην χ.θ.5+780 και νότια του άξονα της κύριας γραμμής, περιστροφική πλάκα διαμέτρου 23μ και ροτόντα 23 θέσεων<sup>34</sup>. Πιθανόν να είχαν κατασκευαστεί στην Κατοχή από τους

Γερμανούς οι οποίοι προτιμούσαν να διατηρούν εκεί, για λόγους ασφαλείας, κάποιες ατμάμαξες για στάθμευση, ανεφοδιασμό κλπ κάτι που ωστόσο δεν μπορούσαμε να επιβεβαιώσουμε, αφού κανείς εξε όσων απευθυνθήκαμε δεν γνώριζε κάτι για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Το σύμπλεγμα αυτό αρχίζει περίπου από την χ.θ. 4+800 (λίγο μετά το ΤΧ1) και φτάνει μέχρι την χ.θ. 7+100. Καλύπτοντας συνολική έκταση 416,173στρμ. είναι η εκτενέστερη από τις 6 ενότητες του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Εκτός από την ροτόντα, χαρακτηρίζεται κυρίως από μία δέσμη 8 γραμμών, συνολικού μήκους 5χλμ περίπου, καθώς και μια ενωτική γραμμή που συνέδεε την γραμμή Θ-Πειραιά

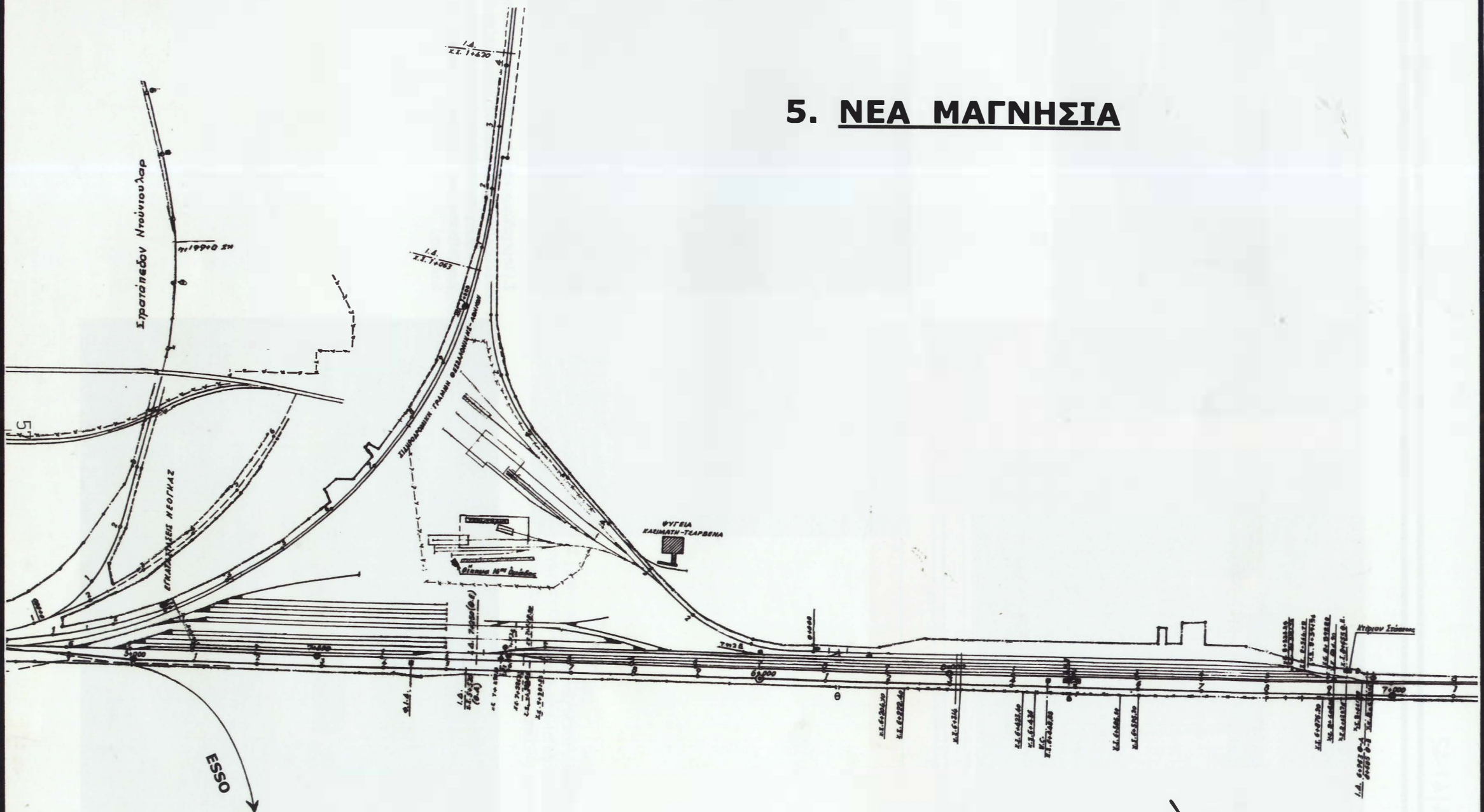
με την γραμμή Θ-Α και που υπήρχε μέχρι και την δεκαετία του '70, αλλά σήμερα έχει αποξηλωθεί ή καταχωθεί. Σε νεότερα χρόνια και εντός των ορίων του ενωτικού αυτού τριγώνου κατασκευάστηκαν δυο ακόμη δέσμες 6 και 6 γραμμών αντίστοιχα, συνολικού ωφέλιμου μήκους 5,5χλμ περίπου.

Σήμερα η Νέα Μαγνησία χρησιμοποιείται ως χώρος απόθεσης παλαιού, παροπλισμένου ή άχρηστου τροχαίου υλικού, κυρίως βαγονιών, καθώς και μονάδα (ιδιωτική) διάλυσης παλαιών βαγονιών, ενώ η στάση έχει καταργηθεί προ πολλού. Γενικά, το τοπίο στην θέση αυτή έχει μεταβληθεί τόσο, που ελάχιστα ίχνη από τις παλαιότερες εγκαταστάσεις και την αρχική γραμμολογία διακρίνονται πια.



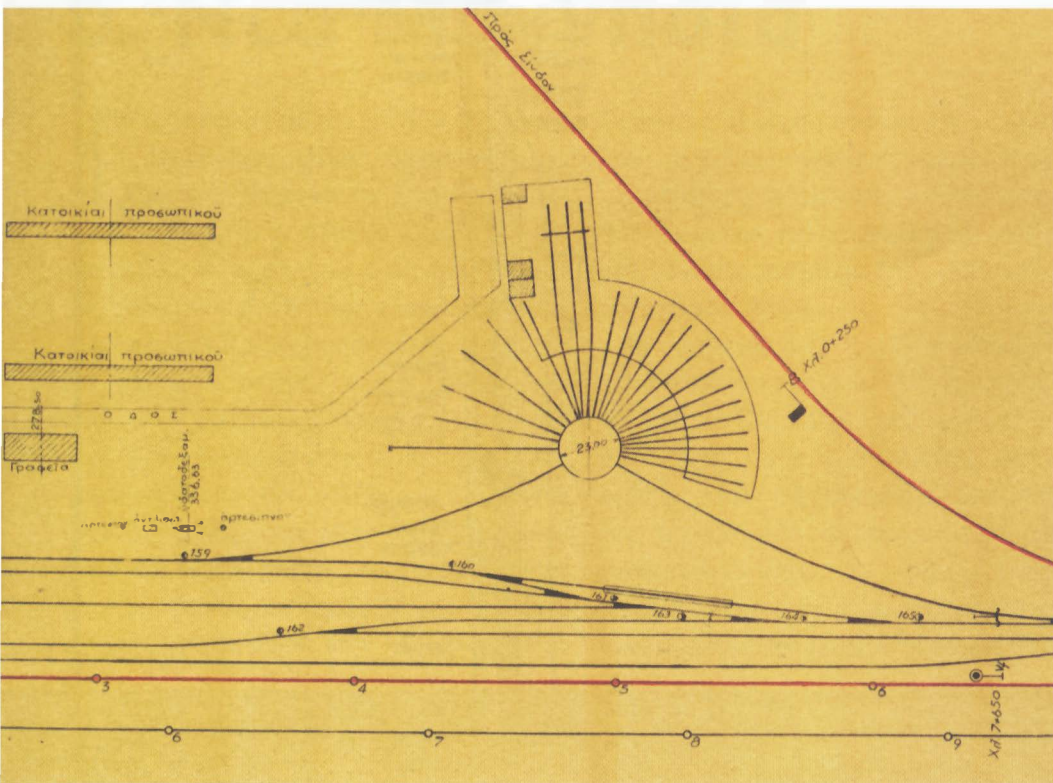


# 5. ΝΕΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑ



1: 6300





Σ. | Οριζοντιογραφία του συμπλέγματος της Ν. Μαγνησίας (ΣΕΚ, 1943) όπου διακρίνεται η ροτόντα, πιθανόν κατασκευασμένη από τους Γερμανούς ( πηγή: βιβλ. παραπομπή 34)



Σ. | Το μεγαλύτερο και νεότερο από τα δύο παλαιά κτίρια του συμπλέγματος Ν. Μαγνησίας που σώζονται ακόμη. Πρόκειται για την (καταργημένη πλέον) στάση. Στο πρώτο πλάνο η γραμμή Θεσσαλονίκης-Ειδομένης ( 11 Νοεμβρ. 2012- Γ. Χανδρινός)

Σ. | Βρέχει στην Θεσσαλονίκη καθώς το IC92 με προορισμό την Αλεξανδρούπολη διέρχεται από το ΝΑ άκρο του συμπλέγματος της Ν. Μαγνησίας ( 16 Σεπτ. 2008 - Ν. Παπαλέτσος)







Σ. | Φορτάμαξες Z6 (Gagrs) Ρουμάνικης κατασκευής ( 23 Μαΐου 2002- Γ. Χανδρινός)



Σ. | Φορτάμαξες κυλιόμενες στέγης T7 ( Tacrs) Βελγικής κατασκευής ( 21 Νοεμβρ. 1999- Γ. Χανδρινός).



Σ. | Σπάνιο σιλοβάγγο (Uagbbs) από τα ελάχιστα που αγόρασε ο ΟΣΕ από τους SNCF ( 24 Μαΐου 2002- Γ. Χανδρινός).

Σ. | Παλιό βαγόνι ψυγείο Ψ1. Ιταλικής κατασκευής, που αργότερα μετασκευάστηκε σε όχημα συνοδείας ( 11 Νοεμβρ. 2012- Γ. Χανδρινός).





## 6. Λαχανόκηποι

Λίγο μετά την Νέα Μαγνησία οι γραμμές Θ-Ε. και Θ-Α., που μέχρις εδώ πηγαίνουν παράλληλα, διαχωρίζονται: η μεν πρώτη συνεχίζει με δυτική κατεύθυνση προς τον Σ.Σ Αγκιάλου και την κοιλάδα του Αξιού, η δε άλλη κατευθύνεται βόρεια προς τον Σ.Σ Νέας Φιλαδέλφειας και το Κιλκίς, παράλληλα σχεδόν προς τον Γαλλικό ποταμό. Ακριβώς μετά την καμπύλη (χ.θ. 8+500) αρχίζει ο Σ.Σ Λαχανοκήπων που φτάνει μέχρι την χ.θ. 10+968, όπου και το πρόσημο εισόδου.

Οι Λαχανόκηποι (χ.θ. 9+649) ήταν, ουσιαστικά, ο πρώτος σταθμός της «JSC», μετά την Θεσσαλονίκη, παλαιότερες δε οριζοντιογραφίες των «ΣΕΚ»<sup>35</sup> δείχνουν σαφώς ένα μικρό κτίριο επιβατών με δυο μόνο παρακαμπτήριες, ωφέλιμου μήκους 601 και 523μ αντίστοιχα, αλλά και ενωτική

γραμμή που συνδέει τις γραμμές Θ-Ε. και Θ-Α. Σταδιακά όμως και μετά τα μέσα της δεκαετίας του '60, η γραμμολογία του σταθμού αναβαθμίστηκε σημαντικά με την προσθήκη πολλών ακόμη παρακαμπτηρίων, την επέκταση του κρηπιδώματος κλπ. Όλο το σύμπλεγμα του σταθμού καλύπτει σήμερα έκταση 148,329στρμ., η δε γραμμολογία του χαρακτηρίζεται από μια δέσμη 16 γραμμών, συνολικού ωφέλιμου μήκους 13χλμ περίπου και μια δεύτερη, μικρότερη, δέσμη 6 γραμμών με συνολικό ωφέλιμο μήκος 3χλμ περίπου<sup>36</sup>.

Εδώ και αρκετά χρόνια οι Λαχανόκηποι αποτελούν τον μεγαλύτερο στην Θεσσαλονίκη (και σε όλη την Ελλάδα) χώρο απόθεσης παροπλισμένου ή άχρηστου τροχαίου υλικού, κυρίως βαγόνια κάθε τύπου, αλλά και ντζελάμαξες, Α/Α κλπ. Πολλά από αυτά μάλιστα καταλαμβάνουν και την

ενωτική γραμμή των δύο δικτύων, η οποία δεν χρησιμοποιείται εδώ και πολλά χρόνια και έχει (τουλάχιστον στο ένα σκέλος της) αποξηλωθεί και καταχωθεί. Μέχρι πρόσφατα, το παλαιό αυτό υλικό αριθμούσε σε εκατοντάδες οχήματα, ανάμεσα τους δε υπήρχαν και αρκετά σπάνια ή και μοναδικά δείγματα παλιότερων εποχών (επιβατάμαξες, βυτία κλπ), συμπεριλαμβανομένων και οχημάτων της «C/WL», παρ'ότι, ως γνωστόν, τα οχήματα αυτά έχουν κυρηχθεί ως διατηρητέα μετά από εισήγηση του «ΣΦΣ» και σχετική απόφαση (1994) του ΥΠΠΟ. Με τις, κατά καιρούς, εκποιήσεις παλαιού τροχαίου υλικού που κάνει ο «ΟΣΕ», ο χώρος των Λαχανοκήπων έχει μεν αδειάσει σημαντικά, εξακολουθεί όμως να παραμένει ως χώρος απόθεσης τέτοιου υλικού.





## 6. ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ







Σ. | Το σύμπλεγμα των Λαχανόκηπων κοιτώντας προς βορράν ( 5 Μαΐου 1998 και 11 Νοεμβρ. 2012 - Γ. Χανδρινός).



Σ. | Ο σημαφόρος του Σ.Σ Λαχανοκήπων, που ήταν μέχρι πρόσφατα ο μοναδικός σε όλο το συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, έχει πλέον αποξηλωθεί ( 18 Απρ. 1999 - Ν. Παπαλιέτσος).



Σ. | Η ALCO A309 μαζί με άλλες παροηλισμένες ντηζελάμαξες περιμένουν την εκποίηση και διάλυση τους ( 2 Ιουν. 2000 - Γ. Χανδρινός).





Σ. | Παροηλισμένα βυτία της δεκαετίας του '50 ( 21 Μαΐου 2002 - Γ. Χανδρινός) και σκευοφόρος, Ιταλικής κατασκευής, της ίδιας περιόδου (Λ. Ζωπίδης).



Σ. | Η κλινόμενα (τέως CIWL) 5173 70-40 912-3 μαζί με άλλες 2 της ίδιας σειράς, βανδαλισμένη ( 4 Ιουλ. 2003 - Γ. Χανδρινός).



## 7. Βιομηχανικές συνδέσεις

Ολόκληρη σχεδόν η δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης ( Διαβατά, Ιωνία κλπ) καθώς και η ακτή προς Καλοχώρι καλύπτονται από σειρά μικρών και μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, μερικές από τις οποίες είναι, μάλιστα, ιδιαίτερα βαριού τύπου (διυλιστήρια, χημικές μονάδες κλπ). Σε αντίθεση δε με την Αθήνα ή άλλες πόλεις, στην Θεσσαλονίκη πολλές από αυτές τις μεγάλες μονάδες εξυπηρετούνται ( εδώ και πολλά χρόνια) σιδηροδρομικώς μέσω ενός ανεπτυγμένου δικτύου γραμμών και διακλαδώσεων που εξασφαλίζει την εύκολη, γρήγορη και ασφαλή διακίνηση πρώτων υλών και παραγομένων προϊόντων και μάλιστα με έντονα διεθνή χαρακτήρα.

Στο σιδηροδρομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης διακρίνονται δύο βιομηχανικές ζώνες που εξυπηρετούνται σιδηροδρομικώς:

α) Η πετρελαϊκές εγκαταστάσεις στο δυτικό άκρο του λιμανιού ( περιοχή Καλοχωρίου). Εξυπηρετούνται από διακλάδωση ( μονή γραμμή)

που ξεκινά από τον εμπορικό σταθμό και καταλήγει στην χ.θ. 3+578 <sup>37</sup>, όπου σε έκταση 153 στρμ. και την σχετική γραμμολογία γίνεται η εκφόρτωση-φόρτωση πετρελαιοειδών.

β) Η περιοχή των διυλιστηρίων των «ΕΛΠΕ ( τως « ESSO» ). Διακλάδωση που ξεκινά λίγο μετά το ΤΧ1 και συνολικό μήκος περί τα 8χλμ (χωρίς τις παρακαμπήριες) καταλήγει σε 5 μεγάλες μονάδες που βρίσκονται πολύ κοντά η μία στην άλλη στην συγκεκριμένη ζώνη. Η πρώτη κατά σειρά είναι τα διυλιστήρια, ακολουθεί η «ΒΦΛ» («Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων»), η «ΕΘΥΛ» μία μονάδα παραγωγής καυστικής σόδας και μια μονάδα χαλυβουργίας. Δυστυχώς, όπως αναφέρθηκε ήδη, η σιδηροδρομική κίνηση στο τμήμα αυτό έχει, τα τελευταία χρόνια, περιοριστεί σημαντικά, ιδιαίτερα μετά το κλείσιμο της «ΒΦΛ» και άλλων μονάδων.

Συμπληρωματικά τέλος και παρ'όλο που τυπικά δεν περιλαμβάνονται στα όρια του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, υπάρχουν δύο

ακόμη βιομηχανικές περιοχές με σιδηροδρομική σύνδεση και τακτική κυκλοφορία:

γ) Η περιοχή του Σ.Σ Αγκιάλου, στην γραμμή Θ.Ε., που εξυπηρετεί μερικές γειτονικές βιομηχανίες και αποθήκες, κυρίως όμως την μεγάλη χαλυβουργική μονάδα της εταιρείας «ΣΙΔΕΝΟΡ» μέσω διακλάδωσης που ξεκινά από τον σταθμό. Από την γραμμή αυτή διακινούνται μεγάλες ποσότητες παλαιού σιδήρου (scrap) από την Βουλγαρία, μέσω Προμαχώνα, αλλά και σε αυτήν την περίπτωση η διακίνηση έχει σήμερα περιοριστεί αρκετά.

δ) Η περιοχή του Σ.Σ Σίνδου, όπου, τα τελευταία ιδίως χρόνια έχουν κατασκευαστεί μεγάλοι αποθηκευτικοί χώροι μερικών εμπορικών εταιρειών ή εταιρειών logistics, που διακινούν τα προϊόντα τους (κυρίως εμπορευματοκιβώτια) με τις αμαξοστοιχίες του «ΟΣΕ», μέσω ενός πλέγματος διακλαδώσεων που κατασκευάστηκαν για τον σκοπό αυτό.



Σ. | Χάρη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές από και προς τα Βαλκάνια παραμένουν ζωντανές. Εδώ αμαξοστοιχία με εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι κατευθύνεται προς την Ειδομένη ( 17 Απρ. 2011 - Ν. Παπαλέτσος).





Σ. | Βυτία μεταφοράς άνυδρης αμμωνίας των ΒDZ στο χώρο της «Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων» ( 9 Οκτ. 2000 - Γ. Χανδρινός)



Σ. | Η ALCO A326 επικεφαλής αμαξοστοιχίας μεταφοράς σκραπ, στην αερογέφυρα των εγκαταστάσεων της χαλυβουργίας «ΣΙΔΕΝΟΡ» , κοντά στον Σ.Σ Αγκιάθου ( 28 Απρ. 2001 - Γ. Χανδρινός)



Σ. | Η MLW A468 επικεφαλής αμαξοστοιχίας βυτίων πετρελαίου στο Καλοχώρι ( 17 Νοεμβρ. 2006 - Ν. Παπαλέτσος).



Σ. | Η HMLW A469 σε ελιγμούς στον Σ.Σ. Σίνδου, προκειμένου τα εμπορευματοκιβώτια να οδηγηθούν, μέσω διακλάδωσης, σε παρακείμενες αποθήκες μεγάλης εταιρείας μεταφορών ( 31 Μαρτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος).



## 8. Τα τηλεχειριστήρια (ΤΧ) της Θεσσαλονίκης

Το σιδηροδρομικό σύμπλεγμα της Θεσσαλονίκης, πέρα από την μεγάλη του έκταση και την πολυεπίπεδη λειτουργία του, διαθέτει και ένα ακόμη χαρακτηριστικό στοιχείο της υποδομής του, που είναι, μάλιστα και μοναδικό μια και δεν υπάρχει πουθενά αλλού στην Ελλάδα. Πρόκειται για τα 5 τηλεχειριστήρια, τα γνωστά και ως «ΤΧ», που δεν είναι άλλο από μικρά διώροφα κτίσματα, εξοπλισμένα με τον απαραίτητο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό, με σκοπό την ρύθμιση της σηματοδότησης / κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών με αυτοματοποιημένο τρόπο.

Ως γνωστόν, τις πρώτες δεκαετίες των σιδηροδρόμων, η σηματοδότηση και ο χειρισμός των αλλαγών γίνονταν με χειροκίνητο τρόπο. Καθώς όμως η κυκλοφορία και οι ανάγκες για ασφάλεια αυξάνονταν, έγινε αντιληπτό ότι ο έλεγχος θα μπορούσε να γίνεται από συγκεκριμένα οικήματα, που θα διευκόλυναν κατά πολύ το έργο αυτό. Το πρώτο από αυτά τα οικήματα (που ονομάστηκαν «signal boxes») κατασκευάστηκε από την εταιρεία «London & Croydon Railway» το 1844, τις επόμενες δεκαετίες καθιερώθηκαν ταχύτατα σε όλη σχεδόν την Ευρώπη και τις Η.Π.Α., ενώ με την έλευση του ηλεκτρισμού η λειτουργία τους εκσυγχρονίστηκε ακόμη περισσότερο, θέτοντας τις βάσεις για την σύγχρονη τηλεδιόχιση. Η λειτουργία των τηλεχειριστηρίων αυτών ( ιδιαίτερα στα μεγάλα σιδηροδρομικά συμπλέγματα) ήταν τόσο επιτυχής, που απετέλεσαν τα πρότυπα για τους πύργους ελέγχου των αεροδρομίων.

Παρ ταύτα, στην Ελλάδα, η σηματοδότηση και ο έλεγχος ρύθμισης της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών εξασφαλιζόνταν για πολλές δεκαετίες με χειροκίνητες μεθόδους. Πριν από τον Βε Παγκ. Πόλεμο η σηματοδότηση στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν υποτυπώδης και πρωτόγονη, σε σημείο που οι Γερμανοί, κατά την διάρκεια της Κατοχής, αναγκάστηκαν να εισάγουν και να εφαρμόσουν το δικό τους σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα οι γνωστοί Γερμανικοί σημαφόροι (απλοί και διβραχιόνες), τα δυσκορήματα τύπου DRG και λοιπα χειροκίνητα σήματα των «ΣΕΚ», πολλά από τα οποία λειτουργούν μέχρι σήμερα σε τμήματα του δικτύου. Ωστόσο, καθώς ήδη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι αναπτύσσονταν σταδιακά και ο κυκλοφοριακός φόρτος αυξάνονταν

προέκυψε σοβαρή ανάγκη υλοποίησης εκείνων των τεχνικών έργων και υποδομών που θα εξασφάλιζαν την ασφάλεια της κυκλοφορίας, με όσο το δυνατόν καλύτερο τρόπο.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, ένας από τους κύριους στόχους της ανασυγκρότησης του σιδηροδρομικού δικτύου μετά τον πόλεμο ήταν και η πλήρης ανακατασκευή, αναμόρφωση και βελτίωση του ολόκληρου του σιδηροδρομικού συμπλέγματος της Θεσσαλονίκης. Σε αυτά ακριβώς τα πλαίσια, αποφασίστηκε και η εφαρμογή νέων, συγχρόνων (για την εποχή) συστημάτων τηλεδιόχισης, επειδή η Θεσσαλονίκη με την χωροδιανομή των σιδηροδρομικών της εγκαταστάσεων, την πυκνή και πολύπλοκη γραμμολογία και την συνεχώς αυξανόμενη σιδηροδρομική κυκλοφορία είχε επείγουσα ανάγκη για κάτι τέτοιο. Έτσι προέκυψε και η ανάγκη κατασκευής και εγκατάστασης, σε καταλλήλως επιλεγμένα σημεία του συμπλέγματος, 5 τηλεχειριστηρίων ( ΤΧ), που το καθ' ένα ξεχωριστά, αλλά και σε πλήρη συντονισμό μεταξύ τους θα αναλάμβαναν, μέσω τηλεδιόχισης το έργο της σηματοδότησης και κυκλοφορίας όλων των αμαξοστοιχιών που αφικνούνται, αναχωρούν ή κινούνται (επιγμοί μηχανών, τοπικές κινήσεις από σταθμό σε σταθμό κλπ) εντός των ορίων του συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Για να επιτευχθεί αυτό, οι βασικότερες αλλαγές μετετέραψαν σε ηλεκτρικώς χειριζόμενες, ενώ εδώ ήταν που για πρώτη φορά στην Ελλάδα, τοποθετήθηκαν φωτισήματα και συναφή σήματα κυκλοφορίας. Το πρωτοποριακό αυτό για την εποχή έργο, μαζί με τα 5 ΤΧ, ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε λειτουργία τον Άγουστο 1953.<sup>38</sup>

Τα κατασκευαστικά σχέδια των 5 ΤΧ καταρτίστηκαν με βάση τα διεθνή πρότυπα των «signal boxes» που προϋπήρχαν σε πολλές χώρες. Από τυπολογική άποψη, τα κτίρια των ΤΧ της Θεσσαλονίκης διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: τα ΤΧ1 και ΤΧ5 έχουν μεγαλύτερο μέγεθος (φαρδύτερη πρόσοψη), ενώ τα ΤΧ2, ΤΧ3 και ΤΧ4 είναι λίγο μικρότερα, αλλά και στις δύο περιπτώσεις το ύψος και το πλάτος παραμένουν ίδια. Σύμφωνα με σχέδιο των ΣΕΚ (Σχ. 2195<sup>A</sup> / 5-11-1951), το μεν ΤΧ 1 έχει διαστάσεις 8,90μΧ4,05 και ύψος 6,50μ, ενώ οι αντίστοιχες διαστάσεις για τα ΤΧ2 και ΤΧ3 είναι: 6,40μΧ4,05 και ύψος, επίσης 6,50μ.<sup>39</sup> Τα υπόλοιπα δύο (ΤΧ4 και ΤΧ5) έχουν διαφορετική κατασκευή (δεν

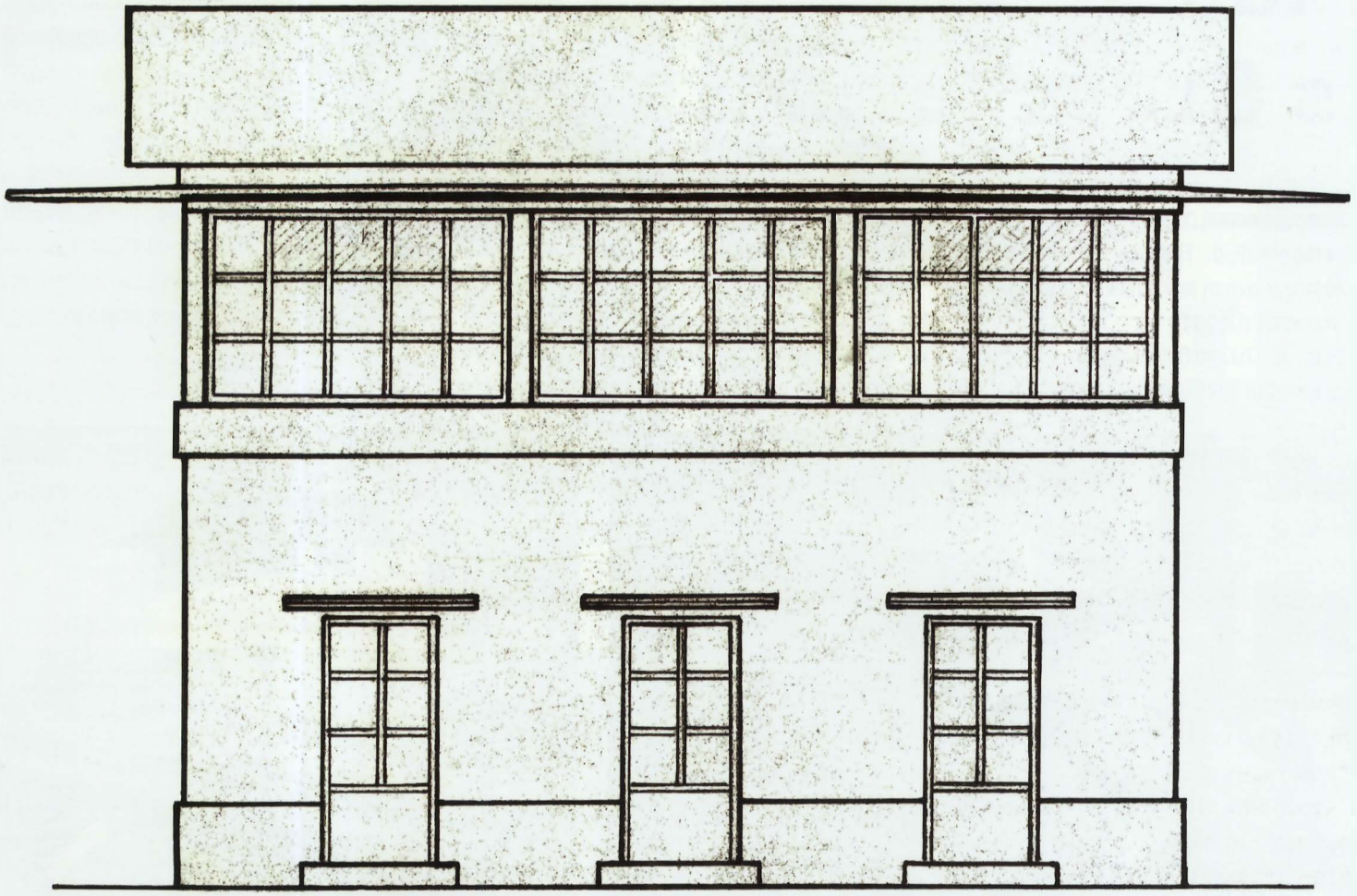
καταφέραμε να μάθουμε τις ακριβείς διαστάσεις τους). Το μεν ΤΧ4 ( που κατασκευάστηκε μετά από τα υπόλοιπα) έχει παρόμοιες διαστάσεις με τα ΤΧ2 και ΤΧ3, ενώ το ΤΧ5 είναι το μεγαλύτερο από τα πέντε και είναι ενσωματωμένο σε μεγαλύτερο οικοδόμημα, το οποίο στέγαζε τα, τότε, γραφεία των υπηρεσιών της κεντρικής τηλεδιόχισης. Κατά καιρούς, τα κτίρια των ΤΧ υπέστησαν βελτιώσεις και κατασκευαστικές μικροαλλαγές, που πάντως δεν έχουν αλλοιώσει την αρχική τους μορφή.

Για λόγους περιορισμένου χώρου δεν μπορούμε να αναλύσουμε εδώ λεπτομερώς τον τρόπο λειτουργίας των ΤΧ της Θεσσαλονίκης. Όπως προαναφέρθηκε, ο ρόλος, συνοπτικά, τους είναι διττός: α) είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο των 81 συνολικά ηλεκτρικώς χειριζόμενων αλλαγών από τις εκατοντάδες που υπάρχουν σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό συγκρότημα της πόλης και β) δε ρυθμίζουν την λειτουργία των φωτισημάτων κλπ έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και απρόσκοπτη ροή της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών που εισέρχονται ή εξέρχονται από την περιοχή ευθύνης τους, πάντοτε, βεβαίως σε συντονισμό με το κεντρικό σύστημα τηλεδιόχισης. Η λειτουργία τους εξασφαλίζεται από ειδικό πίνακα ελέγχου, ο αρχικός τους δε ηλεκτρομηχανολογικός εξοπλισμός, που λειτουργούσε ακόμη και μέχρι πριν μερικά χρόνια, ήταν της «SIEMENS», ενώ αργότερα όλο το σύστημα αντικαταστάθηκε από ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Σε ότι αφορά τον χώρο αρμοδιότητας και εποπτείας τους, τα 5 ΤΧ της Θεσσαλονίκης κατανέμονται αντιστοίχως σε 5 Περιοχές ευθύνης ως εξής:<sup>40</sup>

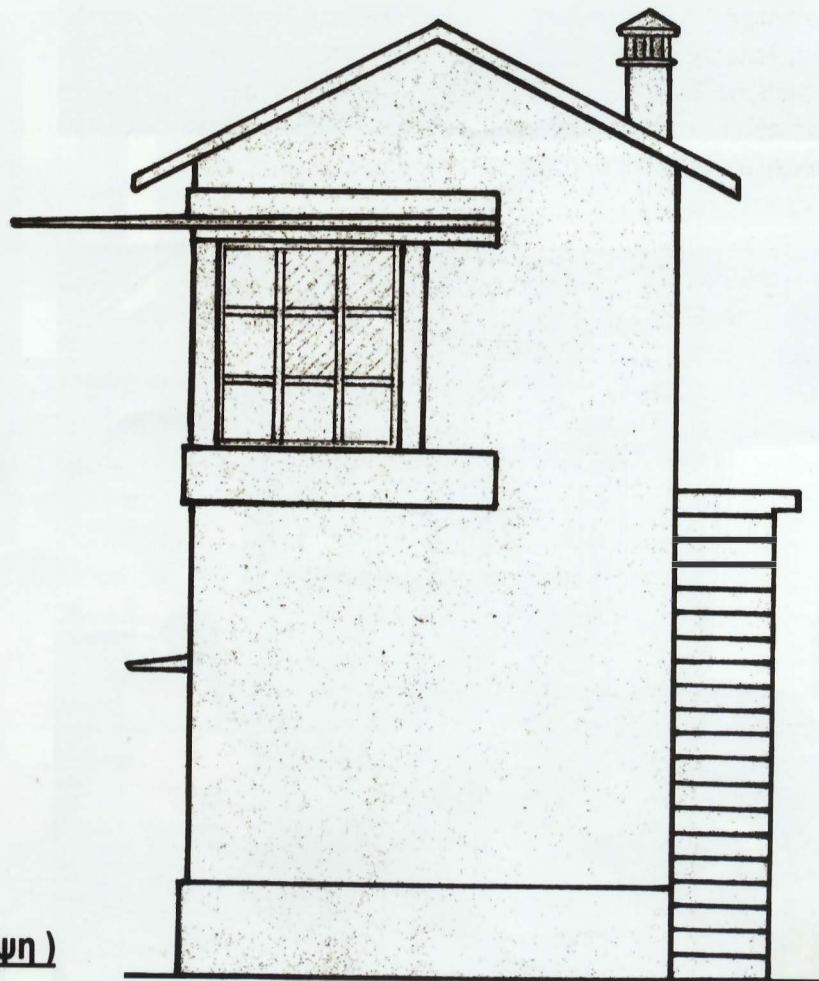
**ΤΧ1:** (χ.θ. 4+644). Βρίσκεται στο κομβικό σημείο όπου συγκλίνουν 3 κύριες γραμμές: η γραμμή Θ-Πειραιά που ακριβώς εδώ απομακρύνεται από το σύμπλεγμα της Διαλογής συνεχίζοντας για Πλατύ κλπ., καθώς και οι γραμμές Θ-Ε και Θ-Α που κινούνται παράλληλα μέχρι σχεδόν τον Σ.Σ Λαχανοκήπων. Ελέγχει 26 αλλαγές που βρίσκονται στα σημεία διακλάδωσης των τριών παραπάνω γραμμών, καθώς και σε τμήμα της Δέσμης Βε γραμμών της Διαλογής (Περιοχή 1).

**ΤΧ2:** (χ.θ. 3+540). Βρίσκεται ανάμεσα στις δύο Δέσμες γραμμών της Διαλογής. Ελέγχει 20 αλλαγές που βρίσκονται εξ ημισείας τόσο στην Δέσμη Βε όσο και στην Δέσμη Αετης Διαλογής (Περιοχή 2).





**TX1** ( πρόσοψη )



**TX1, 2 & 3** ( πλάγια όψη )



**ΤΧ3:** (χ.θ. 2+800). Βρίσκεται στο μέσο, περίπου της Δέσμης Αα της Διαλογής και πολύ κοντά στο κτίριο της «Στρατιωτικής Στάσης». Ελέγχει 18 αλλαγές, όλες στην Δέσμη Αα της Διαλογής (Περιοχή 3).

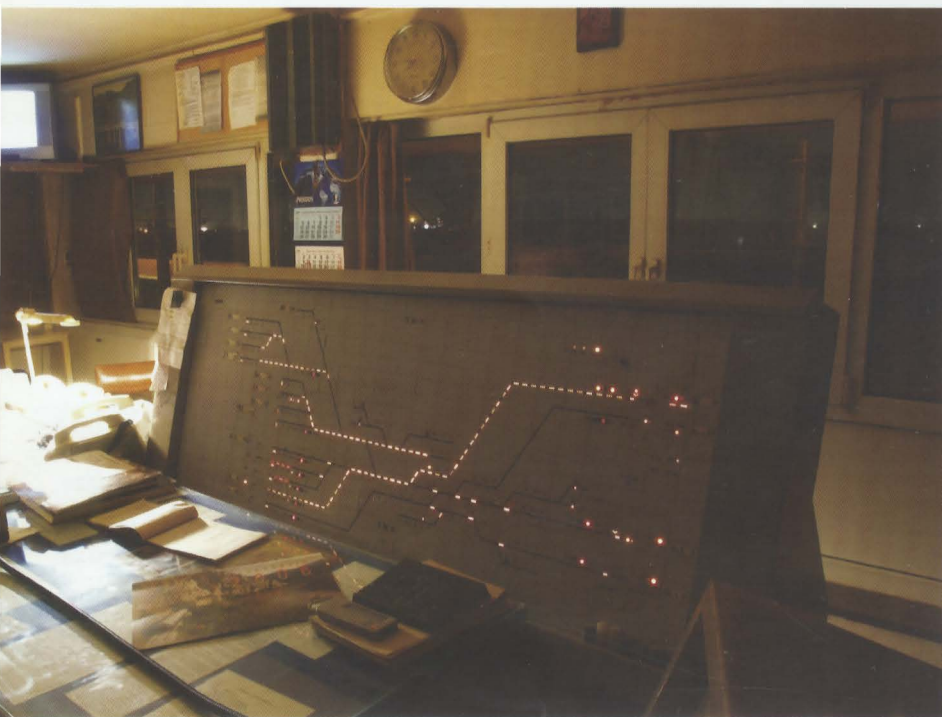
**ΤΧ4:** (χ.θ. 1+755). Βρίσκεται στο ΜΘ ακριβώς απέναντι από το αμαξοστάσιο των Α/Α, εκεί όπου ξεκινά η γραμμή που συνδέει το ΜΘ με τον Εμπορικό σταθμό. Ελέγχει 4 αλλαγές που εξυπηρετούν την κίνηση των μηχανών απο και προς το Μηχανοστάσιο (Περιοχή 4).

**ΤΧ5:** (χ.θ. 0+707). Βρίσκεται στον Ν.Ε.Σ.Θ. πάνω ακριβώς από την αερογέφυρα της οδού Αγ.

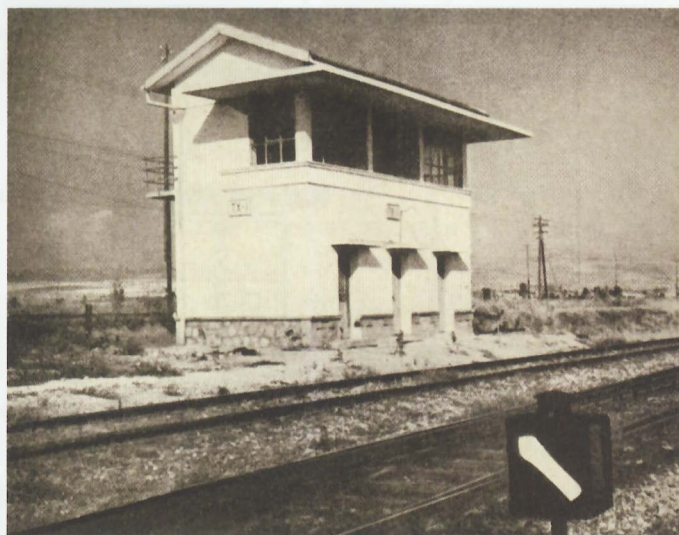
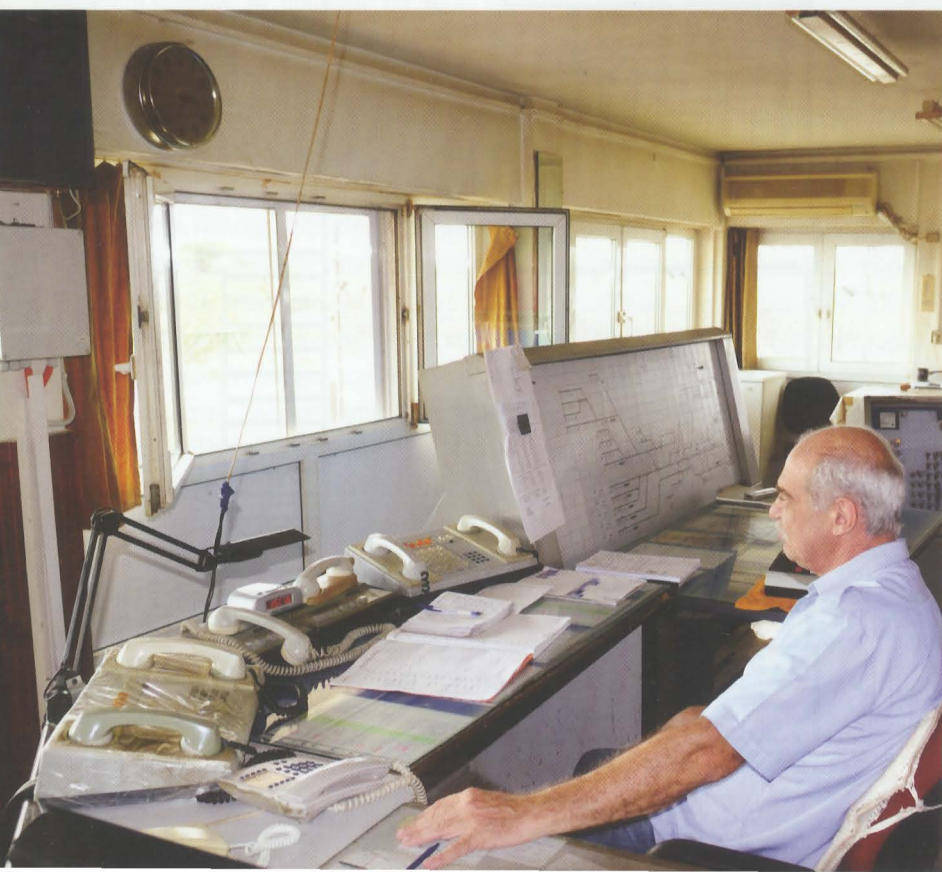
Πάντων, δίπλα από το (νέο) κεντρικό κτίριο της τηλεδιοίκησης. Ελέγχει 13 αλλαγές, όλες εντός των ορίων του ΝΕΣΘ (Περιοχή 5).

Τα τελευταία χρόνια, πάντως, το έργο των ΤΧ έχει διαφοροποιηθεί. Τα έργα αναβάθμισης/ανακαίνισης ορισμένων γραμμών (κυρίως γύρω από το ΤΧ1) και η ολοκλήρωση των έργων ηλεκτροκίνησης του σιδηροδρομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης οδήγησαν σε αναδιάταξη των αρμοδιοτήτων των ΤΧ, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη, ταχύτερη και ασφαλέστερη διεκπεραίωση της κυκλοφορίας. Η αναδιάταξη αυτή οδήγησε, κατ' αρχήν, στο κλείσιμο του ΤΧ3, αλλά η παρούσα οικονομική

κρίση που προκάλεσε περικοπές του προσωπικού και σοβαρή κάμψη στον κυκλοφοριακό φόρτο των αμαξοστοιχιών, ανάγκασαν τους υπευθύνους να διακόψουν (πριν από ένα περίπου χρόνο) την λειτουργία του ΤΧ2 και, πριν μερικούς μήνες, να προχωρήσουν και στο κλείσιμο του ΤΧ4. Σήμερα, το έργο της ρύθμισης της κυκλοφορίας σε όλο το συγκρότημα διεκπεραιώνεται μόνον από τα ΤΧ1 και ΤΧ5 και έτσι μετά από 60 σχεδόν χρόνια, ένα ακόμη κεφάλαιο της σιδηροδρομικής ιστορίας της Θεσσαλονίκης κλείνει μάλλον οριστικά.



Σ. | Ο πίνακας ελέγχου στο ΤΧ1 (12 Αυγ. 2009 - Ν. Παπαλιέτσος).



Σ. | Τα ΤΧ1 και ΤΧ5 στα μέσα της δεκαετίας του 50 (Αρχείο ΟΣΕ)



Σ. | Ο Σταθμάρχης υπηρεσίας Γ. Κουστιάνης στον πίνακα ελέγχου του ΤΧ1 (13 Οκτ. 2012 - Ν. Παπαλιέτσος).





Σ. | Το TX1 ( 16 Απρ. 2005- Γ. Χανδρινός).

Σ. | Το TX3 ( 12 Αυγ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος).



Σ. | Το TX2 ( 11 Νοεμβρ. 2012- Γ. Χανδρινός).

Σ. | Το TX5 ( 7 Μαρτ. 2001- Γ. Χανδρινός).



Σ. | Το TX4 ( 3 Φεβρ. 2007 - Λ. Παπαδημητρίου)



## 9. Τα νεκροταφεία ατμαμαξών

Το τέλος της ατμοκίνησης στους Ελληνικούς σιδηροδρόμους άρχισε να προδιαγράφεται ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '60. Το έναυσμα δόθηκε στα 1961 / 62 με την άφιξη στην Ελλάδα των πρώτων 20 ντζελαμαξών κατασκευής της Αμερικανική «ALCO» (σειρές Α200 και Α300) έκτοτε δε οι εξελίξεις στον τομέα αυτό προχώρησαν με γρήγορο βήμα. Όπως και σε πολλές άλλες χώρες, έτσι και στην Ελλάδα η ατμοκίνηση καταργήθηκε σταδιακά, πρώτα στις αρτηριακές επιβατικές αμαξοστοιχίες του κύριου άξονα Πειραιώς-Θεσσαλονίκης (σε ότι αφορά στους «ΣΕΚ») και κατόπιν στα υπόλοιπα τμήματα του δικτύου, με τελευταίο αυτό του Έβρου, όπου κάποιες ατμάμαξες λειτουργούσαν μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του '70.

Σταδιακή, συνεπώς, υπήρξε και η απόσυρση του στόλου των ατμαμαξών, με προτεραιότητα στις παλαιότερες σειρές που ήταν και οι πλέον καταπονημένες (Ia κλπ), πολλές από τις οποίες είχαν μάλιστα παροπλιστεί και πωληθεί ως παλιοσίδηρα ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '50. Αν και το καλοκαίρι του 1973 στην δύναμη της ΔΠΜΘ υπήρχαν ακόμη 70 ατμάμαξες σε λειτουργική κατάσταση, το σύνολο των σειρών Κβ και Κγ (29 και 11 ατμάμαξες αντίστοιχα) είχαν ήδη αποσυρθεί και τελούσαν σε διαδικασία εκποίησης.<sup>41</sup> Σε ελάχιστα χρόνια πάντως, το σύνολο των ατμαμαξών των ελληνικών σιδηροδρόμων βρισκόταν παροπλισμένο, σε «νεκροταφεία»

περιμένοντας τις τελικές διαδικασίες εκποίησης και διάλυσης.

Σύμφωνα με απογραφή που έγινε από Βρετανούς σιδηροδρομόφιλους, τον Οκτώβρη 1978 υπήρχαν στην χώρα μας 15 τέτοια νεκροταφεία, με συνολικά 250 ατμάμαξες.<sup>42</sup> Με βάση την εν λόγω απογραφή, η Θεσσαλονίκη φιλοξενούσε τον μεγαλύτερο αριθμό παροπλισμένων ατμαμαξών από κάθε άλλη πόλη της Ελλάδας: το μεγαλύτερο στην Ελλάδα τέτοιο νεκροταφείο βρισκόταν στον εμπορικό σταθμό της Θεσσαλονίκης με 60 συνολικά ατμάμαξες (καθώς και λίγες ντζελάμαξες που είχε εγκαταλείψει η Wehrmacht φεύγοντας από την Ελλάδα), ενώ 28 ακόμη ατμάμαξες είχαν αποθεθεί στο Μηχανοστάσιο της Θεσσαλονίκης (Πίνακας 1). Από αυτό το σύνολο των 88 ατμαμαξών, οι περισσότερες ανήκαν στην σειρά Κβ (24 ατμάμαξες) και ακολουθούν οι Θγ (20 ατμάμαξες) και οι Ια (12 ατμάμαξες).

Στον εμπορικό σταθμό, οι ατμάμαξες καταλάμβαναν όλες σχεδόν τις παρακαμπτήριες γραμμές μεταξύ του παλαιού μηχανοστασίου και του τριγώνου αναστροφής δημιουργώντας ένα θλιβερό μεν, αλλά εντυπωσιακό θέαμα, με όλους αυτούς τους σκουριασμένους όγκους των μηχανών ανάμεσα στα πυκνά αγριόχορτα και τα κλαδιά των θάμνων που είχαν φυτρώσει ανάμεσα στις γραμμές. Πολλοί ξένοι φωτογράφοι τράινων που επισκέπτονταν τότε την Ελλάδα έβρισκαν ιδιαίτερα εντυπωσιακό το θέαμα αυτό, ο δε διάσημος

Βρετανός Colin Garratt, που έχει δημοσιεύσει πολλές φωτογραφίες των σκουριασμένων μηχανών του εμπορικού σταθμού στα λευκώματα που έχει κατά καιρούς εκδόσει, θεωρούσε το νεκροταφείο αυτό ως ένα από τα εντυπωσιακότερα στον κόσμο.<sup>43</sup>

Τι απέγιναν όλες αυτές οι ατμάμαξες των νεκροταφείων της Θεσσαλονίκης; Οι περισσότερες εκποιήθηκαν (στα μέσα της δεκαετίας του '80) και διαλύθηκαν για παλιοσίδηρα. Σώθηκαν μόνον 20, οι 3 από τις οποίες πωλήθηκαν το 1983 σε ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες της Μ. Βρετανίας, μία (η γνωστή μας Λβ962) αποκαταστάθηκε και λειτουργεί ως μουσειακή, δύο εκτίθενται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο του «ΣΦΣΘ», ενώ οι υπόλοιπες βρίσκονται ακόμη στην Θεσσαλονίκη, όλες αφημένες στην τύχη τους και πάλι σε δυο ομάδες: μία στο ΜΘ και η άλλη στον εμπορικό σταθμό (Πίνακας 2). Δυστυχώς, ακόμη και σήμερα, κανείς δεν είναι σε θέση να γνωρίζει πιο ακριβώς θα είναι το μέλλον των ατμαμαξών αυτών. Με την σημερινή οικονομική κρίση, το όνειρο της δημιουργίας ενός πραγματικού Σιδηροδρομικού Μουσείου όπου θα μπορούσαν να εκτεθούν ορισμένες τουλάχιστον από αυτές, μοιάζει όλο και πιο απατηλό. Ο «ΣΦΣ» έχει καταθέσει συγκεκριμένες απόψεις για ένα τέτοιο μουσείο, απόψεις που ελπίζουμε, κάποτε να υλοποιηθούν.

Σ. | Ατμάμαξες Ια στο τρίγωνο του εμπορικού σταθμού. Στο βάθος διακρίνεται ο παλαιός αλευρόμυλος που σήμερα φιλοξενεί τον πολυχώρο «ΜΥΛΟΣ» (10 Νοεμβρ 1975- S. Donnerhack).





Σ. | Η Κ817 στο ΜΘ. 10 Νοεμβρ. 1975. S. Donnerhack.



Σ. | Η Θ9532 στον εμπορικό σταθμό ( 26 Μαρτ. 2002- Γ. Χανδρινός)



Σ. | Η Λ909 στον εμπορικό σταθμό ( 7 Αυγ. 1974- Ν. Ορδαν).

Σ. | Σειρές ατμαμαξών στον εμπορικό σταθμό (10 Νοεμβρ. 1975- S. Donnerhack)









σχέδιο των ΤΧ φιλοτεχνήθηκαν από τον Γ. Χανδρινό, ο οποίος επίσης, με βάση τις οριζοντιογραφίες του ΣΕΚ / ΟΣΕ, επεξεργάστηκε και τις 6 ολοσέλιδες γραμμολογίες του συγκροτήματος προκειμένου να δημοσιευτούν στο παρόν αφιέρωμα.

## Παραπομπές

1. Βλέπε κυρίως τα: Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. Μουσείο Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς Χρ. Καλεμεκέρης, Καλαμαριά, 2005. ΣΦΣ.Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι. Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Μίλητος, Αθήνα, 1997. Gounaris, V. *Steam Over Macedonia 1870-1912*. East European Monographs, CUP, New York, 1993.
2. Τρεμόπουλος, Μ. «Η Θεσσαλονίκη των τρενών» Στο: *Η Θεσσαλονίκη των τρενών*. Χίλια Δέντρα, Ειδική έκδοση της εφημερίδας «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ», τεύχος 3, Θεσσαλονίκη, 1999. σ.4-9.
3. Δεληγιάννης, Α. και Δ. Παπαδημητρίου. «Τα σχέδια για την πραγματοποίηση διαβαλκανικού σιδηροδρόμου (1871-1888)» Στο: *Ευρώπη –Θεσσαλονίκη 1888-1998: 100 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης*. Περιοδικό «Τρένα και άνθρωποι», Ειδικό αφιέρωμα, Αθήνα, 1998. σ. 8-12. και Γκλαρντάτσης, Ι. « Η προϊστορία των Οθωμανικών σιδηροδρόμων: Μιά εικοσαετία λόγων και έργων 1852-1871» Στο: *Η Θεσσαλονίκη των τρενών*. σ. 10.
4. Gounaris, V. *Steam Over Macedonia 1870-1912...* ο.π. σ. 53.
5. Παπαδημητρίου, Δ. «Ιστορική αναδρομή: Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης- Έδεσσας –Μοναστηρίου» Στο: *100 χρόνια Σιδηροδρομική Σύνδεση Θεσσαλονίκη- Έδεσσα –Μοναστήρι*. Λέσχη Σιδηροδρομικών Κεντροδυτικής Μακεδονίας και Δήμος Έδεσσας, 1992. σ. 13-17.
6. Παδελόπουλος, Α. «Οι σιδηρόδρομοι της Ελλάδος». Στο *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος*, Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Αθήνα, 1935. σ.344.
7. ΣΦΣ Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι. ο.π. σ.77 και Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π σ.67
8. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871- 1965)*. ο.π σ. 71.
9. ΣΕΚ *Η αποκατάσταση του δικτύου κατά το 1950*. ΣΕΚ / Υπηρεσία Νέων Έργων, Αθήνα, 1950. σ.7.
10. ο.π. σ. 8
11. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π. σ.274
12. ΣΕΚ *Η αποκατάσταση του δικτύου κατά το 1950*. ο.π σ.9.
13. ΣΕΚ/ΟΣΕ *Γενική Διάταξις Συμπλέγματος Περιοχής Θεσσαλονίκης*. Αριθμ. Σχ. Κ24Α/356. ΔΠΜΘ / ΒεΤμ. Γραμμής, Θεσσαλονίκη, 22-1-1968.
14. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π σ.152-157.
15. Βουγιούκας, Γ.Π. *Οι Μακεδονικοί Σιδηρόδρομοι*. Δελτίον Υπουργείου Συγκοινωνίας, νο. 2, Αθήνα σ.198.
16. ΣΦΣ *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι*. ο.π. σ. 99 και *Ευρώπη –Θεσσαλονίκη 1888-1998: 100 χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης*. ο.π. σ. 3
17. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π σ.153.
18. Τρεμόπουλος, Μ. *Η Θεσσαλονίκη των τρενών*. ο.π. σ. 6.
19. Μόλχο, Μ. και Ι. Νεχαμά. *In memoriam*. μτφρ. Γ. Ζωγραφάκη, Θεσσαλονίκη, 1974. σ.120
20. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π σ.156.
21. ΟΣΕ. *Εμπορικός Σταθμός Θεσσαλονίκης*. Αριθμ. Σχ. 1321. ΔΠΜΘ / Β΄Τμ. Γραμμής, Θεσσαλονίκη, 4-10-1979.
22. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π σ.157.
23. ο.π. σ.140.
24. ο.π. σ.140.
25. ΟΣΕ *Οριζοντιογραφία Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης*. ΔΠΜΘ, Θεσσαλονίκη
26. Βουγιούκας, Γ.Π. *Οι Μακεδονικοί Σιδηρόδρομοι*. ο.π. σ.196.
27. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. ο.π σ.274
28. ΣΕΚ *Κατάστασις Σταθμών και Στάσεων γραμμής Θ-Α, κατά την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1947*. Αριθμ. Σχ. 18/46. ΔΠΜΘ, Θεσσαλονίκη, 27-10-1947.
29. ΟΣΕ *Οριζοντιογραφία Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης*.
30. Παπαδημητρίου, Δ. *Ένας σταθμός στην ιστορία του τόπου και τις καρδιές μας*. Δήμος Ελευθερίου-Κορδελιού, Θεσσαλονίκη, 2000.σ.25
31. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*.ο.π σ.71.
32. Παπαδημητρίου, Δ. *Ένας σταθμός στην ιστορία του τόπου και τις καρδιές μας*. ο.π. σ.46
33. ΣΕΚ *Στρατιωτική Στάσις και Νέα Μαγνησία*. Αριθμ. Σχ. 23. ΔΠΜΘ, Θεσσαλονίκη, 4-5-1943 και ΣΕΚ *Κατάστασις Σταθμών και Στάσεων γραμμής Θ-Α, κατά την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1947*.
34. ο.π.
35. ΣΕΚ. *Οριζοντιογραφία Σταθμού Λαχανοκήπων*. Αριθμ. Σχ. Κ18. ΔΠΜΘ, Θεσσαλονίκη, 25-10-1943 και ΟΣΕ *Οριζοντιογραφία Σταθμού Λαχανοκήπων*. Αριθμ. Σχ./ 389. ΔΠΜΘ, Θεσσαλονίκη, 26-1-1975.
36. ΟΣΕ *Συγκρότημα Διαλογής*. Αριθμ. Σχ. Κ18/1Κ. ΔΠΜΘ, Θεσσαλονίκη, 9-4-1976.
37. ΣΕΚ/ΟΣΕ .... Αριθμ. Σχ. Κ24Α/356. ο.π.
38. Μελισσηνός, Κ. *Εγκαταστάσεις Ασφαλείας Σιδηροδρόμων-Τόμος Ι*. Αθήνα, 1954, σ. 5.
39. ΣΕΚ. *Οριστική Μελέτη Τηλεχειριστηρίων Νο 1-2-3*. Αριθμ. Σχ. 2195 Α. ΣΕΚ / Δνση Νέων Έργων- Υπ. Μελετών Έργων Γραμμής, Αθήνα, 5 -11-1951.
40. ΣΕΚ. *Οριστική Μελέτη Εγκαταστάσεως Κεντρικού Τηλεχειρισμού αλλαγών και σημάτων διαλογής Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης*. Αριθμ. Σχ. Κ.18/1<sup>Α</sup>. ΔΠΘ, Θεσσαλονίκη 9 -4-1976.
41. Παπαδημητρίου Δ. *Τα τρένα στο Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*.ο.π σ.
42. The Locomotive Club of Great Britain. *Steam Train to Paradissia: Rail Tour of Greece –April 1980*. LCGB, London, 1989. s. 29
43. Έχει δημοσιεύσει περισσότερες από 25 φωτογραφίες σε 17 βιβλία του.



# Σειρά A201-210:

## 50 χρόνια απο τις πρώτες ντηζελάμαξες στην Ελλάδα

Κείμενο: Α.Παπαδημητρίου - Β. Κοροβέσσος



Σ. | Η Α201 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας για την Αθήνα, εισέρχεται στον Σ.Σ. Ξυνιάδας ( 12 Σεπτ. 1972 - S. Donnerhack).



Σ. | Η Α203 στον Σ.Σ. Ειδομένης ( Αυγ. 1983 - Κ. Κακαβάς).



## Τι θα λέγατε για ένα φθινοπωρινό ταξίδι πίσω στο χρόνο και συγκεκριμένα στο 1936; Ελάτε λοιπόν, ανεβείτε στην αμαξοστοιχία και ξεκινάμε. Από την Θεσσαλονίκη στον Πλάταμωνα»

Τον Νοέμβριο του 1936 οι ΣΕΚ παραλαμβάνουν μεν τις πρώτες A/A («Florisdorf») του δικτύου, αλλά μαζί με αυτές και δυο ντηζελάμαξες ελιγμών, εγκαινιάζοντας έστω και άτυπα την έναρξη της ντηζελοκίνησης στους Ελληνικούς σιδηροδρόμους.<sup>1</sup> Οι δυο αυτές μηχανές που θα αριθμηθούν ως A1 & A2, ήταν κατασκευής του 1936, διαξονικές με μέγιστη ισχύ 40 hp. Δυστυχώς, δεν γνωρίζουμε παρά ελάχιστα γι' αυτές, πέραν του ότι μόνο η A1 σώθηκε από τις καταστροφές του υπέστησαν οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι κατά την αποχώρηση των Γερμανών το 1944. Αυτή ήταν, ιστορικά, και η πρώτη επαφή των ΣΕΚ με τη ντηζελοκίνηση ελκόμενων αμαξοστοιχιών. Ακολούθησαν οι καταστροφή και η αποκατάσταση του δικτύου, ωστόσο ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '50 η ανάγκη για σταδιακή κατάργηση του ατμού άρχισε να γίνεται ιδιαίτερα έντονη. Το 1950 οι ΣΕΚ προμηθεύονται 16 A/A Fiat και 9 A/A Renault, που όμως ούτε επαρκούν για την εξασφάλιση των δρομολογιακών αναγκών, ούτε βεβαίως, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την έλξη αμαξοστοιχιών. Είναι η εποχή που η μεγάλη πλειονότητα των σιδηροδρομικών δικτύων (τουλάχιστον στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ) εγκαταλείπουν γρήγορα την ατμοκίνηση υπέρ του ντήζελ, που κοστίζει φθηνότερα, είναι πιό καθαρό και συμβάλλει τα μέγιστα στον εκσυγχρονισμό των δρομολογίων και στην εξυπηρέτηση του πελάτη. Σε αυτό το πλαίσιο, το 1955 έρχεται στην Ελλάδα για δοκιμή η V200.005 των Γερμανικών σιδηροδρόμων, αλλά παρά το ότι ο συγκεκριμένος τύπος ντηζελάμαξας χαρακτηρίζονταν παγκοσμίως ως πολύ επιτυχημένος, οι τότε ιθύνοντες των ΣΕΚ δεν μένουν ικανοποιημένοι από την δοκιμή αυτή.<sup>2</sup> Άλλωστε, μόλις πριν ένα χρόνο ειχαν τεθεί σε κυκλοφορία στην Ελλάδα οι πανίσχυρες ατμαμαξες. Μα και όλοι πίστεψαν ότι η ατμοκίνηση μπορεί να συνεχιστεί απρόσκοπτα.

Μα ωστόσο δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα, οι ΣΕΚ άρχισαν να αντιμετωπίζουν προβλήματα επαρκούς και αξιόπιστου στόλου κινητηρίων μοναδών, οι ανάγκες εκσυγχρονισμού μεγάλων και έτσι η ντηζελοκίνηση των Ελληνικών σιδηροδρόμων έγινε πλέον μονόδρομος. Τελικά, το 1960 οι ΣΕΚ κάνουν

Σ. | Η A204 ξαναβαμμένη με τα αυθεντικά της χρώματα σε ελιγμούς στην Διαλογή Θεσσαλονίκης (19 Σεπτ. 2009 - Ν. Παπαλέτσος).

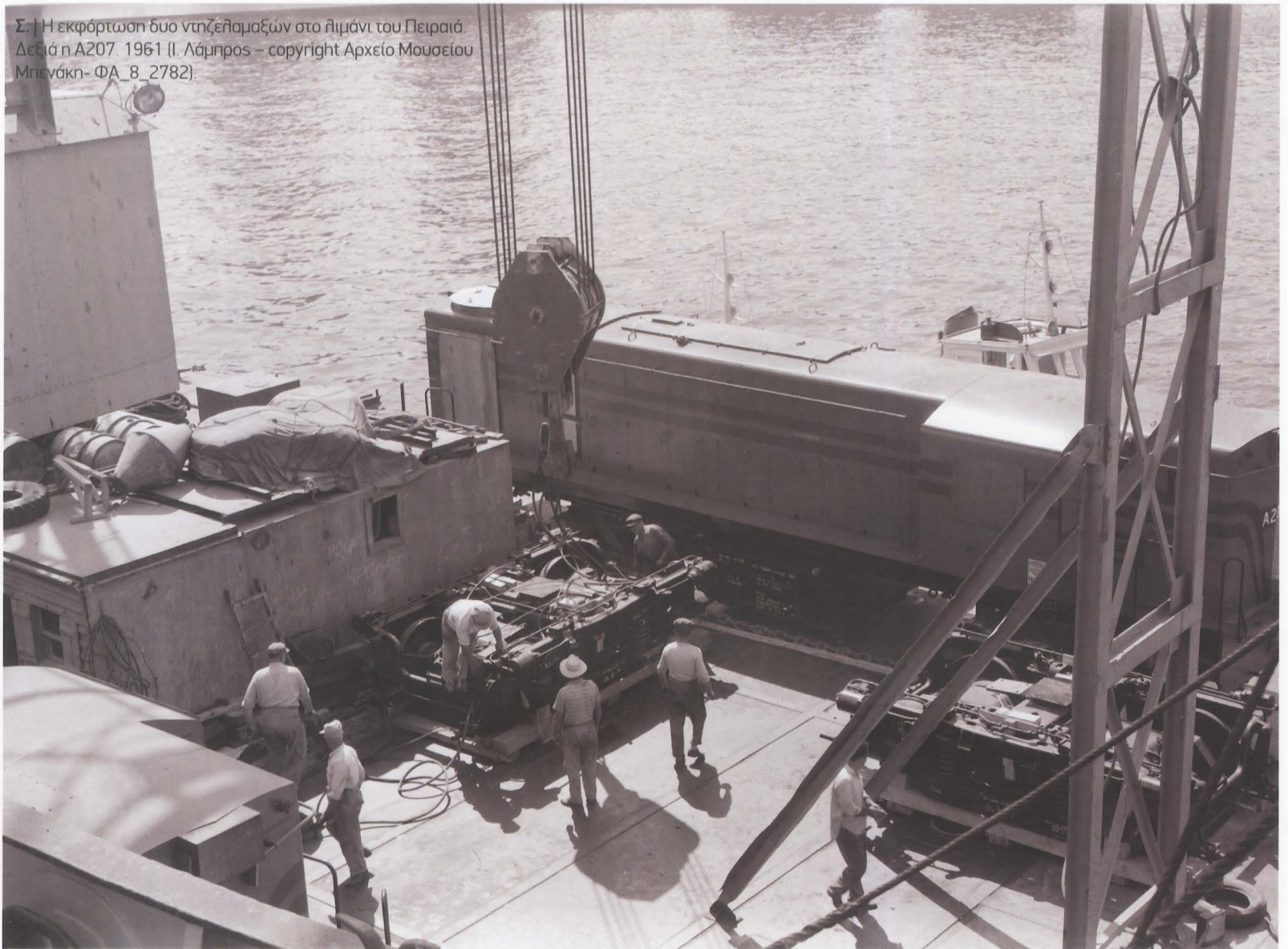


Σ. | Η A205 με αμαξοστοιχία μεταφοράς τεύτλων στον ΣΣ Αμυνταίου (2 Νοεμβρ. 2002 - Γ. Χανδρινός).





Σ. | Η εκφόρτωση δυο νηζελαμαξών στο λιμάνι του Πειραιά. Δεξιά η A207. 1961 (Ι. Λάμπρος – copyright Αρχείο Μουσείου Μπενάκη- ΦΑ\_8\_2782).



το μεγάλο βήμα αποφασίζοντας την προμήθεια 10 διαξονικών νηζελαμαξών πορείας-ελιγμών με αρίθμηση A210-A210. Επρόκειτο για μηχανές τύπου DL532B-RS8<sup>3, 4</sup> που κατασκεύαζε η, ήδη γνωστή στην Ελλάδα από την εποχή του ατμού, Αμερικανική εταιρεία «ALCO» με την οποία οι ΣΕΚ υπέγραψαν στις 14 Μάρτιου 1961 την σύμβαση 1830/1961. Η συνολική αξία των 10 αυτών νηζελαμαξών ανήλθε σε \$1.431.958, σύμφωνα δε με την επικρατούσα άποψη, η αγορά τους έγινε στα πλαίσια τις στρατιωτικής βοήθειας των Αμερικανών προς τα κράτη μέλη του ΝΑΤΟ, για τον λόγο δε αυτό οι συγκεκριμένες Δ/Η φέρουν στο πλάι της καμπίνας οδήγησης το γνωστό ανάγλυφο σήμα της «US Aid» με την αμερικανική σημαία και δυο χέρια σε χειραψία. Δεν είναι πάντως απόλυτα εξακριβωμένο αν οι Αμερικάνοι πλήρωσαν εξ' ολοκλήρου το τίμημα της κατασκευής ή μέρος μόνο του κόστους αυτού.

Οι πρώτες από αυτές τις νηζελαμάμαξες άρχισαν να φτάνουν στην Ελλάδα το 1961, λίγο καιρό μετά από την υπογραφή της σύμβασης και



Σ. | Η πινακίδα της «US Aid» που υπάρχει σε όλα τα «διακοσάρακια» (Κ. Κακαβάς).

τέθηκαν αμέσως σε λειτουργία, εκτελώντας (σε διπλή έλξη) αρτηριακές επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες στον κύριο άξονα Πειραιώς – Θεσσαλονίκης. Σύντομα πάντως, αν και σταδιακά, τα καθήκοντα τους περιορίστηκαν μόνο στην έλξη εμπορικών αμαξοστοιχιών. Οι μηχανές είχαν έδρα το Μηχανοστάσιο Αγίου Ιωάννη στο Ρέντη. Ο σχεδιασμός τους είναι ο κλασικός τύπος Αμερικανικής νηζελάμαξας με ξεχωριστό εμπρόσθιο θάλαμο για την ατμογεννήτρια θέρμανσης, θάλαμο οδήγησης που καλύπτει όλο το πλάτος του πλαισίου, και εξωτερικό διάδρομο (βαρδαμάνια) για εύκολη πρόσβαση στο χώρο του κινητήρα. Ο αρχικός χρωματισμός τους ήταν πράσινος με δυο παράλληλες σκουροκόκκινες ρίγες.

Τα «διακοσάρακια» όπως τα αποκαλούν οι σιδηροδρομικοί είναι εφοδιασμένα με τον θρυλικό κινητήρα 251B6 της «ALCO» και για τα δεδομένα της εποχής τους είχαν επαναστατικές καινοτομίες και ευκολίες για το προσωπικό (συσκευή νερού ανθρώπου, δυνατότητα πολλαπλής ζεύξης,



Σ. | Η Α210 και η Α204 ετοιμάζονται για αναχώρηση από την Διαλογή Θεσσαλονίκης, επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας για την Αθήνα ( 8 Οκτ. 1961- W. Middleton –αυθ. Γ. Τόγια).



Σ. | Διπλή ελξη εμπορικής αμαξοστοιχίας στα Τέμπη. Πιθανότατα πρόκειται για το παρθενικό τους δρομολόγιο. 1961 (Γ. Λαμπρός – Αρχείο ΟΣΕ)

Σ. | Η Α206 ξαναβαμμένη και αυτή με τα αυθεντικά της χρώματα πλησιάζει τον Σ.Σ Στυλίδας επικεφαλής εκδρομικής αμαξοστοιχίας ( 3 Μαΐου 2002 – Λ. Παπαδημητρίου).



θέρμανση στον θάλαμο οδήγησης κ.α.). Κατά την παραλαβή των 10 μηχανών οι πέντε πρώτες (Α201-Α205) δεν είχαν ατμογεννήτρια, επειδή αρχικά οι ΣΕΚ τις προόριζαν μόνο για εμπορικές αμαξοστοιχίες, τελικά όμως, οι τεχνίτες του ΚΕΠ εγκατέστησαν ατμογεννήτριες και σε αυτές.

Από το σύνολο των 10 μηχανών της σειράς αυτής, λειτουργούν σήμερα μόνον οι 7 : η Α.207 καταστράφηκε ολοσχερώς στις 16 Ιανουαρίου 1972 μεταξύ των Σ.Σ Ορφανών και Δοξαρά, όταν εκτελώντας την αμαξοστοιχία 121 (τη γνωστή πόστα) Αθηνών - Θεσσαλονίκης συγκρούστηκε με την Α323 της αμαξοστοιχίας 2 «Ακρόπολις» που ερχόταν από την Θεσσαλονίκη. Η Α202 καταστράφηκε σε σύγκρουση με την Α301 στις 12 Αυγούστου 1976 στο Μανδράκι και η Α203 στις 16 Ιουνίου 1990 όταν εκτελώντας το δρομολόγιο 1671. Δράμας-Αλεξανδρούπολης – Δράμας

**“ Η Α.207 καταστράφηκε ολοσχερώς στις 16 Ιανουαρίου 1972 μεταξύ των Σ.Σ Ορφανών και Δοξαρά, όταν εκτελώντας την αμαξοστοιχία 121 (τη γνωστή πόστα) Αθηνών - Θεσσαλονίκης συγκρούστηκε με την Α323 της αμαξοστοιχίας 2 «Ακρόπολις» που ερχόταν από την Θεσσαλονίκη. “**

προσέκρουσε, κοντά στο Παρανέστι, σε νταλικά μεταφοράς τσιμέντου που είχε πέσει στη γραμμή το προηγούμενο βράδυ <sup>5, 6</sup> και όχι σε σύγκρουση με Α/Α<sup>7</sup>

Σταδιακά και με την έλευση ισχυρότερων ντηζελαμαξών, τα διακοσμάκια μεταφέρθηκαν στο ΜΘ όπου παραμένουν μέχρι και σήμερα. Από το 1987 με απόφαση του Υπουργείου Συγκοινωνιών ο χρωματισμός τους μετατράπηκε από πράσινο σε πορτοκαλί με δυο παράλληλες άσπρες ρίγες, επειδή οι τότε υπεύθυνοι έκριναν ότι με αυτόν τον τρόπο θα διακρίνονταν από μακριά σε ισόπεδες διαβάσεις για την αποφυγή συγκρούσεων. Τα δρομολόγια που εκτελούσαν ήταν κυρίως τοπικά μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης και μέχρι το Ορμένιο, μικρά εμπορικά, εφεδρείες στον Σ.Σ. Σκύδρας για ενίσχυση των αμαξοστοιχιών στην



ανωφέρεια και στον Σ.Σ.Κόμανου όπου λόγω του μικρού αξονικού βάρους που είχαν και των κλειστών καμπύλων στις βιομηχανικές γραμμές δούλευαν με ευκολία στα συγκροτήματα των ΑΗΣ Καρδιάς, Πτολεμαΐδος, Αμυνταίου και Αγίου Δημητρίου από το Μαυροδένδρι καθώς επίσης και στο εργοστάσιο λιπασμάτων της Πτολεμαΐδας. Από το καλοκαίρι του 2000 άρχισαν να ξαναβάφονται στα αρχικά τους χρώματα με πρώτη την Α.206, ενώ το τελευταίο διάστημα έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα πλήρους ανακαίνισης τους, με την αφαίρεση της ατμογεννήτριας, την σμίκρυνση της στέγης θερμάνσεως, την τοποθέτηση μεγαλύτερων παραθύρων στο θάλαμο οδήγησης για καλύτερη ορατότητα και την τοποθέτηση κλιματιστικού που βοηθά σε καλύτερες συνθήκες εργασίας.

Φέτος τα «διακοσάρακια» ή αλλιώς τα «μωρά» της «ALCO» γιορτάζουν, αφού συμπληρώθηκαν ήδη 50 χρόνια από τότε που η πρώτη μηχανή ξεφορτώθηκε στο λιμάνι του Πειραιά. Μισός αιώνας ακούραστης και ακατάπαυστης δουλειάς μέρα - νύχτα, χειμώνα καλοκαίρι από τον Πειραιά μέχρι την Κοζάνη και τη Φλώρινα ως το ακριτικό Ορμένιο. Αν είχαν φωνή σίγουρα θα μπορούσαν να μας διηγηθούν αμέτρητες ιστορίες από τη πλούσια δράση τους στο Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Εμείς ευχόμαστε στα απομείναντα 7 «μωρά» να συνεχίσουν ακούραστα το έργο τους επαληθεύοντας τον μύθο για την απλότητα και τη στιβαρότητα με την οποία είναι κατασκευασμένα.

### Ευχαριστίες

Ευχαριστούμε την Δνση Έλξης / ΟΣΕ, καθώς και τους Ι. Ζαρταλούδη, Φ. Έλλιот, Β. Κακάτσιο και Κ. Κακαβά για τις πληροφορίες που μας παρέιχαν, καθώς και τους Κ. Κακαβά, Ν. Καντήρη, Π. Κάσσαρη, Ν Παπαλέτσο, Γ. Τόγια και Γ. Χανδρινό για τις φωτογραφίες τους. Ιδιαίτερες ευχαριστίες στον Ιάσονα Ζώρζο που σχεδίασε, ειδικά για την «Σ», το έγχρωμο σχέδιο της Α204.

### Παραπομπές

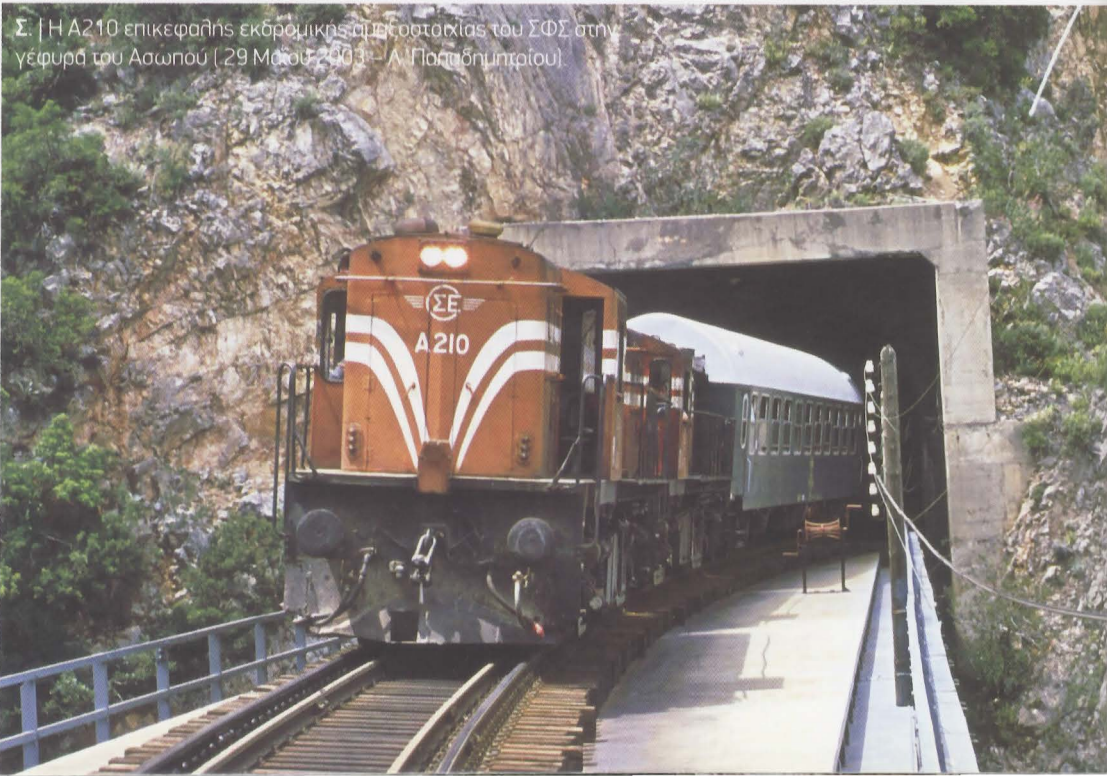
1. ΣΦΣ. *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους από το 1869 μέχρι σήμερα*. Μιλητος, 1987, Αθήνα. σ. 175
2. ο.π. σ. 152
3. *ALCO Locomotives for the Railways of the World*, n.d., Alco Products, New York.
4. Steinbrenner R. *The American Locomotive Company: A Centennial Remembrance*. On Track Publications, New Jersey. 2003, σ. 382
5. Κουρμπέλης, Α. «Κινητήριες Μονάδες των Σιδηροδρόμων μας: 7. Δηζελοηλεκτράμαξα ALCO Α201-Α210». Περιοδικό «Σιδηροτροχιά», ΣΦΣ, Αθήνα, 1990, 7: 8-9
6. Έλλιот Φ. και Κ. Κακαβάς, προσ. επικ.
7. Wormald, P. «ALCO Power in Europe: Part two». Περιοδικό «Today's Railways», Platform 5 Publ. Ltd, S heffield, 1997, 21: 18-23.



Σ. | Η Α208 σε ελιγμούς με Α/Α Ferostaal στον ΝΕΣΘ ( 19 Σεπτ. 2006 - Ν. Καντήρης).

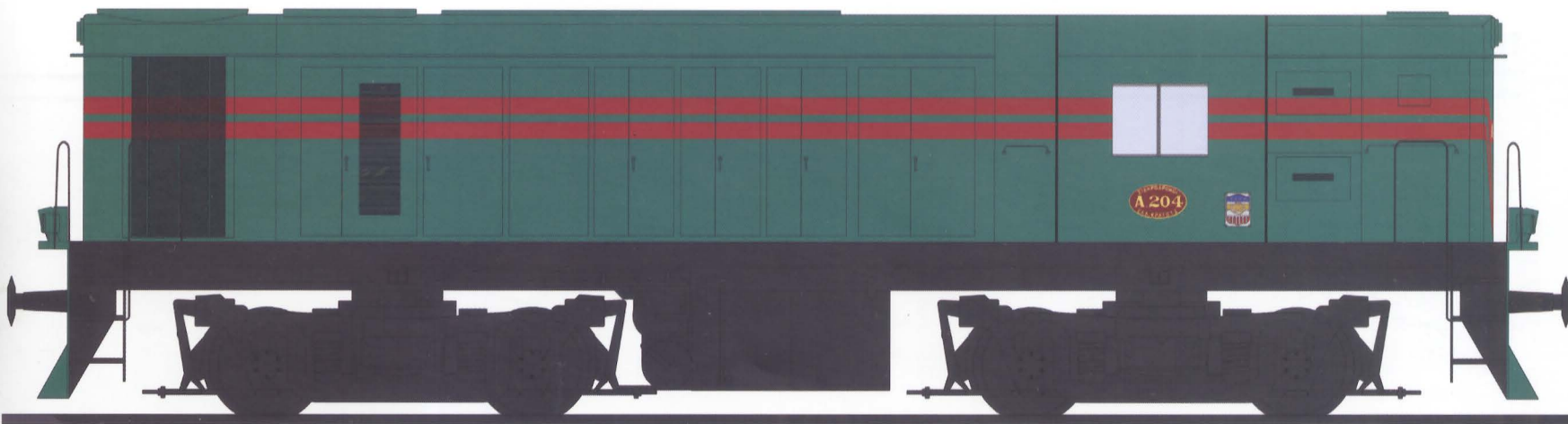


Σ. | Η Α209 επίσης με Α/Α Ferostaal στον Σ.Σ Δράμας. Τελικός προορισμός η Θεσσαλονίκη ( 19 Σεπτ. 2006 - Ν. Καντήρης).



Σ. | Η Α210 επικεφαλής εκδρομικής αμαρυσταχίας του ΣΦΣ στην γέφυρα του Ασωπού ( 29 Μαΐου 2003 - Α. Παπαδημητρίου).





Σ. | Σχέδιο Ιάσωνας Ζώρζος

Κατηγορία:	Ντηζελοηλεκτράμαξα πορείας με δυνατότητα διπλής έλξης
Αριθμός Σύμβασης	1830/1961
Ιδιοκτησία	ΣΕΚ/ΟΣΕ
Τύπος	RS8 (DL532B)
Σειρά κατασκευής	83871-83880
Γραμμή	1435mm
Αρίθμηση	A.201-A.210
Μονάδες	10
Κατεστραμμένες	3
Εκτός λειτουργίας	-
Μονάδες σε λειτουργία	7
Έδρα	Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης (Μ.Θ)
Χώρα προέλευσης	Η.Π.Α.
Κατασκευαστής	ALCO
Έτος κατασκευής	1961
Έτος κυκλοφορίας	1961, 1962
Βάρος σε τάξη πορείας	64,64 τν
Απόβαρο	60,2 τν.
Βάρος κατ' άξονα	16,600 kg.
Διάταξη αξόνων	Bo' Bo' de

Διάμετρος τροχών	914mm
Απόσταση αξόνων	9,448μ.
Μέγιστη ταχύτητα	96 km/hr
Τύπος ντηζελοκινητήρα	ALCO 251B
Αριθμός κυλίνδρων	6 εν σειρά 9"X10,5"
Τύπος υπερτροφοδότη	ALCO 320-F1
Ονομαστική Ισχύς Δ/Κ	950 HP κατά UIC στις 1050 στροφές/λεπτό
<b>Χωρητικότητες:</b>	
Καυσίμων	3406 λτ.
Νερού ψύξης Δ/Κ	416L
Λάδι λίπανσης	530L
Άμμος	0.28cm <sup>3</sup>
Νερού θέρμανσης	208L
Τύπος γεννήτριας	5 GT 584 D3
Τύπος ηλεκτροκινητήρων	5 GE 761 A1
Σύστημα πέδησης	Αέρος 6 SL-WESTINGHOUSE
Σύστημα θέρμανσης αμαξοστοιχίας	Ατμογεννήτρια CLAYTON
Ολικό μήκος	13,984μ.
Πλάτος	2,743μ
Μέγιστο ύψος	3,658μ.



Σ. | Η Α201 με βυτία πετρελαίου κοντά στον Σ.Σ Κομάνου ( 14 Οκτ. 2009 – Ι. Μαγαλιός).



Σ. | Η Α208 στον Σ.Σ Βοΐου μετά την ανακαίνισή της στο ΚΕΤ. Διακρίνεται ο νέος, ανακατασκευασμένος θάλαμος μηχανοδηγών ( 14 Μαρτ. 2012 – Π. Κάσσορας).



**Ξαναβρίσκοντας τον ατμό:**

# Οι περιπέτειες μου στην Ελλάδα 1971-73

Του Thomas Taylor  
Μετάφραση-Απόδοση στα Ελληνικά:  
Γ. Χανδρινός



Το 2009 έστειλα κάποιες φωτογραφίες μου στην ιστοσελίδα του «Center for Railroad Photography and Art» ([www/railphoto-art.org](http://www/railphoto-art.org) / [railroadheritage.org](http://railroadheritage.org)), δύο από τις οποίες ήταν από την Ελλάδα του '70. Τις φωτογραφίες αυτές εντόπισε ο Γ. Χανδρινός και μέσω του John Gruber, Προέδρου του CRP&A, ήρθε σε επαφή μαζί μου. Αρχίσαμε να αλληλογραφούμε συχνά και όταν ο Γιώργος μου ζήτησε να γράψω για την «Σ» ένα άρθρο από τις εμπειρίες μου στην Ελλάδα, δέχτηκα με πολύ μεγάλη χαρά, όχι μόνο για τους φίλους σιδηροδρομοφίλους στην Ελλάδα, αλλά γιατί με την αφορμή αυτή θυμήθηκα ξανά (όχι χωρίς συγκίνηση) τις τόσο ωραίες αναμνήσεις μου από την πανέμορφη αυτή χώρα.

Σ | Μια από τις πιο αγαπημένες μου φωτογραφίες από την Ελλάδα, η Ma1002 ταξιδεύει με ταχύτητα προς την Ειδομένη, καθώς την φωτογραφίζω μέσα από το αυτοκίνητο, 15 Μαρτίου 1973



Όταν τον Μάρτη του 1971 έφτασα στην Κρήτη, ήμουν ένας 21χρονος νεαρός από την περιοχή Central Valley της Καλιφόρνιας. Είχα μόλις τελειώσει το Πανεπιστήμιο με πτυχίο στην Βιολογία και ο στρατός με έστειλε μετάθεση σε ένα τόσο μακρινό νησί. Φανταστείτε την παραχή μου όταν συνειδητοποίησα πως πηγαίνω από μια περιοχή με μόλις 150 χρόνια ιστορίας, σε ένα μυθικό νησί με ιστορία χιλιάδων ετών. Κάπως έτσι αρχίζει η δική μου ιστορία στην Ελλάδα.....

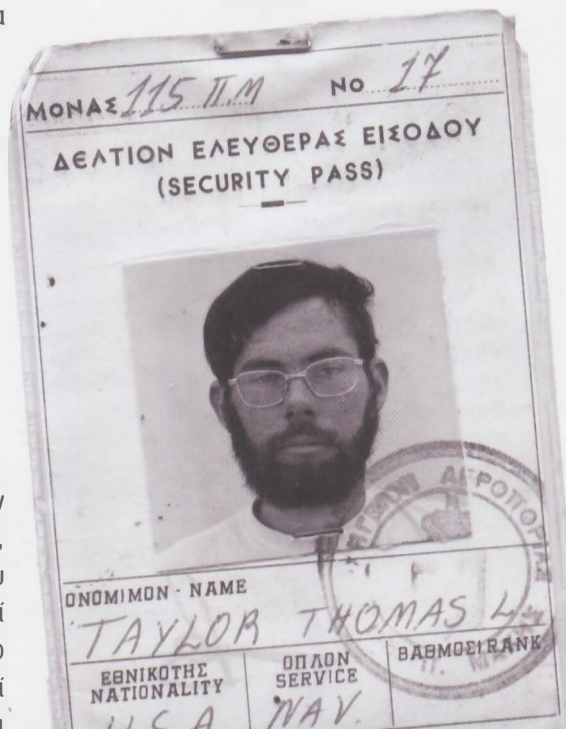
Έζησα στην Κρήτη για δυο χρόνια (Μαρτ, 1971-Μαης 1973), διάστημα κατά το οποίο υπηρετούσα στο Αμερικανικό Ναυτικό στην βάση της Σούδας. Έμενα στα Χανιά, σε ένα σπίτι που το νοίκιαζα και που βρισκόταν στην άκρη της πόλης, δίπλα σε ένα λιοστάσι με φόντο τα Λευκά Όρη. Από την μικρή του δε ταράτσα έβλεπα στα δυτικά μου όλα σχεδόν τα Χανιά, την θάλασσα και στο βάθος την χερσόνησο του Ροδωπού. Παρά το ότι υπηρετούσα την θητεία μου, ήθελα πολύ να μάθω την Ελληνική κουλτούρα και να ενσωματωθώ στην τοπική κοινωνία. Σταδιακά έμαθα την γλώσσα και έτσι προσαρμόστηκα όσο καλύτερα μπορούσα στην Χανιώτικη κοινωνία, έκανα γνωριμίες και μου άρεσε να τριγυρνάω στην αγορά για ψώνια. Γενικά, η παραμονή μου στην Ελλάδα θα μου μείνει αξέχαστη: πέρασα πραγματικά πολύ καλά και γνώρισα έναν ωραίο τόπο με φιλόξενους ανθρώπους.

Με τα τραίνα άρχισα να ασχολούμαι 6 περίπου χρόνια πριν μετατεθώ στην Ελλάδα. Στην Καλιφόρνια φωτογράφιζα τα τοπικά τραίνα των τριών μεγάλων εταιρειών («Southern Pacific», «Western Pacific» και «Santa Fe») στην περιοχή του Modesto όπου ζούσαμε από τα μέσα του '60. Εκεί γνώρισα και έναν άλλο συνομήλικό μου φωτογράφο τραίνων τον Ted Benson που έκτοτε γίναμε στενοί φίλοι σκαρφαλώνοντας μόνοι μας τα γύρω βουνά κυνηγώντας τραίνα για φωτογράφιση. Και συχνά βρισκόμασταν το βραδάκι ξεφυλλίζοντας τεύχη του «TRAINS» και θαυμάζοντας τις φωτογραφίες των Philip Hastings, Jim Shaughnessy και ιδίως του Richard Steinheimer. Πειραματιστήκαμε μόνοι μας στα μυστικά του ασπρόμαυρου φιλμ και κάνοντας άπειρα λάθη μάθαμε να εμφανίζουμε κιάλας τις φωτογραφίες μας σε μια γωνιά του πλυσταριού της μητέρας μου.

Στα τέλη του '60 αρχίσαμε με τον Ted μακρινότερα ταξίδια, προσπαθώντας να προλάβουμε τις μηχανές που πήγαιναν για απόσυρση, όπως π.χ τις τελευταίες ALCO PA της «Southern Pacific» και της «Santa Fe», τις (αποτυχημένες) Ευρωπαϊκές Krauss-Maffei της «Southern Pacific» και διάφορες ALCO με εμπορικές αμαξοστοιχίες. Όταν

κατατάχτηκα στον στρατό το 1970, όλες αυτές οι μηχανές είχαν ήδη αποσυρθεί από τα αρτηριακά δρομολόγια, ενώ, βεβαίως, η ατμοκίνηση είχε ήδη σταματήσει από τα τέλη του '50. Για να φωτογραφίσουμε καμιά ατμάμαξα τότε, έπρεπε να πάμε μακριά από το Modesto, αφού μόνο η εταιρεία «Sierra Railroad» χρησιμοποιούσε, αραιά και πού, ατμάμαξες.

Η μετάθεση μου στην Κρήτη, δηλ. σε ένα νησί χωρίς σιδηρόδρομο, με στενοχώρησε αρχικά. Ευτυχώς όμως που μου αρέσουν και τα αεροπλάνα και έτσι σκέφτηκα πως η θητεία μου θα είχε αρκετό ενδιαφέρον. Η θέση μου ήταν στο αεροδρόμιο στο Ακρωτήριο, Χανίων. Το Αμερικανικό Ναυτικό διατηρούσε εκεί καμιά 50ρια άνδρες, σε μια μονάδα που εξυπηρετούσε κυρίως τα αεροπλανοφόρα μας που περιπολούσαν στην Μεσόγειο. Από καιρού εις καιρόν φιλοξενούσαμε διάφορα αεροσκάφη



Σ. | Η στρατιωτική μου ταυτότητα για την 115 Πτέρυγα Μάχης. Μας είχαν πει να φαινόμεστε αυστηροί στην φωτογραφία.

“ **Στα τέλη του '60 αρχίσαμε με τον Ted μακρινότερα ταξίδια, προσπαθώντας να προλάβουμε τις μηχανές που πήγαιναν για απόσυρση, όπως π.χ τις τελευταίες ALCO PA της «Southern Pacific» και της «Santa Fe»** ”

π.χ μεταγωγικά, μαχητικά, ή αεροσκάφη-ραντάρ όταν έπρεπε να υποκλέψουμε πληροφορίες από αντίπαλους. Στις αρχές του '70 η Αν. Μεσόγειος ήταν σε αναβρασμό με την ΕΣΣΔ να υποστηρίζει την Λιβύη, το Ισραήλ να τσακώνεται με την Τουρκία κλπ. Σταδιακά, η βάση της Σούδας απέκτησε μεγάλη στρατηγική σημασία για τα Αμερικανικά συμφέροντα στην περιοχή.

Η μονάδα μας, ήταν στριμωγμένη σε μια άκρη του διαδρόμου και αποτελούνταν από λίγα βασικά κτίρια όπως π.χ. το Διοικητήριο, οι κοιτώνες μας, ένας μετεωρολογικός σταθμός, μια μονάδα καυσίμων, ένα γκαράζ κλπ. Αν και δεν διαθέταμε αεροσκάφος, είχαμε όλα τα τεχνικά μέσα για να εξυπηρετούμε τα αεροπλάνα που έφταναν όπως π.χ. πυροσβεστικό όχημα, ρυμουλκό, βυτίο καυσίμων, γεννήτριες κλπ. Παράλληλα, η βάση διέθετε και μια μικρή μονάδα για μικροεπισκευές αεροσκαφών, ενώ απέναντι μας, στην άλλη άκρη του διαδρόμου βρισκόταν η 115 Πτέρυγα Μάχης της Ελληνικής Αεροπορίας, που, τότε, διέθετε μαχητικά τύπου F-86.

Πέρασα τους πρώτους μου μήνες στο στρατόπεδο, στριμωγμένος στον θάλαμο και έτσι χάρηκα πολύ όταν μου δόθηκε η άδεια να νοικιάσω, για \$25 / μήνα, μαζί με ένα συνάδελφο, δικό μου σπίτι στα Χανιά. Εκεί άρχισα να ασχολούμαι ξανά με την φωτογραφία μια και τα θέματα μέσα και γύρω από την πόλη ήταν αμέτρητα και ενδιαφέροντα. Συνέχισα να αλληλογραφώ με τον Ted, αλλά συχνά ζήλευα τις ωραίες φωτογραφίες του που δημοσίευε στο «TRAINS», ενώ εγώ παρέμενα μακριά από τα δρώμενα στους Αμερικανικούς σιδηροδρόμους. Και αφού το ναυτικό αδιαφορούσε για τις σχέσεις μας με τους ντόπιους, εγώ αποφάσισα να μάθω ελληνικά για να γνωρίσω καλύτερα τον Κρητικό λαό. Τα ελληνικά όμως είναι δύσκολη γλώσσα και τα λίγα γαλλικά που ήξερα δεν με βοηθούσαν καθόλου. Παρ'όλα αυτά, με την βοήθεια ενός υπαξιωματικού μας που είχε ελληνική καταγωγή, κατάφερα σιγά-σιγά να μάθω τα βασικά, ενώ μόλις έφυγα το 1973, μιλούσα και έγραφα πολύ καλά, αν και σήμερα πλέον, μετά από 40 χρόνια, τα ξέχασα σχεδόν όλα...

Πρωτοπήγα στην Αθήνα τον Μάρτη του 1971 κυρίως για να δω την Ακρόπολη. Έκανα και μερικές βόλτες με τον ηλεκτρικό φωτογραφίζοντας. Εμείς στην Αμερική δεν είμαστε λάτρεις του μετρό, αλλά αυτοί οι συρμοί με τα ξύλινα βαγόνια μου άρεσαν πολύ. Η Αθήνα και τα υπόλοιπα αξιοθέατα της δεν μου άφησε χρόνο να ψάξω τότε για τραίνα Αργότερα, κατάφερα να αγοράσω μια καινούργια φωτογραφική μηχανή (Mamiya C-330 / 70mm) και με ένα μηχανάκι Sachs 50cc, άρχισα να τριγυρνάω όλη την





Κρήτη φωτογραφίζοντας τοπία και ανθρώπους. Σύντομα μετέτρεψα το κουζινάκι μου σε σκοτεινό θάλαμο καλύπτοντας το παράθυρο, αγόρασα ένα μικρό εμφανιστή με όλα τα απαραίτητα εξαρτήματα και χημικά, καθώς και μπόλικο ασπρόμαυρο φιλμ Εμφάνιζα κυρίως τις βραδινές ώρες και το σπίτι ήταν πάντα γεμάτο με σχοινάκια όπου κρεμούσα τις φωτογραφίες για στέγνωμα, αν και αργότερα αγόρασα και ένα μικρό στεγνωτήρα.

Αμέσως μετά τα Χριστούγεννα του 1972 ξαναπήγα στην Αθήνα. Θυμάμαι πως έκανε αρκετό

κρύο και ψιλόβρεχε, αλλά πήγα αμέσως στον σταθμό με μεγάλη περιέργεια να δω επί τέλους πως είναι οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι..Το πρώτο πράγμα που διαπίστωσα ήταν το μικρό μέγεθος των βαγονιών και το διαφορετικό σύστημα δεσίματος τους με τα διπλά ταμπόνια, τόσο διαφορετικό από αυτό που ήξερα στην Αμερική. Η όλη κίνηση στον σταθμό μου φάνηκε πολύ ενδιαφέρουσα και είχα τόση επιθυμία για φωτογράφιση, που στρώθηκα αμέσως στην δουλειά. Ανέβηκα στην πεζογέφυρα και φωτογράφισα τους ελιγμούς κάποιων βαγονιών και

μία A/A Ferrostaal που αναχωρούσε εκείνη την ώρα. Κατέβηκα μετά στην αποβάθρα όπου έφτασε μια εμπορική αμαξοστοιχία. Ένας πατέρας με το παιδί του σταμάτησαν μπροστά σε ένα χριστουγεννιάτικο δέντρο για να δουν το τρέινο. Ωραία φωτογραφία σκέφτηκα....Οι δυο νητζελάμαξες ακούγονταν και έμοιαζαν σαν ALCO, αλλά τότε δεν ήξερα ότι η ALCO έκανε και εξαγωγές και έτσι νόμισα ότι αυτές οι δυο ήταν μάλλον ευρωπαϊκής κατασκευής. Και ενώ μετά από λίγο ετοιμαζόμουν να φύγω, ξαφνικά ακούω τον θόρυβο μιας ατμάμαξας και την βλέπω



να μπαίνει στον σταθμό επικεφαλής μιας επιβατικής αμαξοστοιχίας. Και τότε ξαφνικά αντιλαμβάνομαι τους κρουπούς ύδρευσης δίπλα στις γραμμές. Εμείς στην Αμερική τους είχαμε ξηλώσει εδώ και πολλά χρόνια, αλλά εδώ στην Αθήνα υπήρχουν ακόμη, κάτι που με έκανε να σκεφτώ ότι εδώ υπάρχει ακόμη ατμός. Η ατμάμαξα, με αριθμό 556, σύντομα αποκόπηκε από την αμαξοστοιχία και αφού έκανε τον γύρω έδεσε στο πίσω μέρος «αλλαργιέν». Πήγα κοντά και είδα ότι ήταν μία 2-8-0 με έντονα Αμερικανικό στυλ, μού θύμιζε δε κάτι παρόμοιο που είχα δει στο «TRAINS». Τότε είδα την πλακέτα του κατασκευαστή που έγραφε ALCO και έμεινα αποσβολωμένος καθώς, με ένα σφύριγμα η μικρή αμαξοστοιχία έφυγε. Άραγε τι άλλες εκπλήξεις μου επιφυλάσσουν τα τρέινα στην Ελλάδα;

Έγραψα γρήγορα στον Ted ότι ξαναβρήκα ατμό στην Ελλάδα. Περίμενα με αγωνία την απάντησή του, που ήρθε μετά από κανα δυο εβδομάδες. Ο

Ted μου βρήκε δυο παλιά τεύχη του «TRAINS» (1964), όπου ο αείμνηστος πλέον W. Middleton είχε φωτογραφήσει ατμάμαξες στην Ελλάδα. Με την ελπίδα ότι η ατμοκίνηση επιβιώνει ακόμη άρχισα να σχεδιάζω προσεκτικά τις επόμενες φωτοεξορμήσεις μου.

Κάποιοι συνάδελφοι μου πίσω στην βάση

**“Ένας πατέρας με το παιδί  
του σταμάτησαν μπροστά σε  
ένα χριστουγεννιάτικο δέντρο  
για να δούν το τρέινο. Ωραία  
φωτογραφία σκέφτηκα....”**

σκέφτονταν εδώ και καιρό να πάρουμε κανα 10ήμερο άδεια και με τις μοτοσυκλέτες μας να επιχειρήσουμε τον γύρω της Ελλάδας. Τότε είχα αγοράσει μια μεγαλύτερη μηχανή (Yamaha 175cc), που σίγουρα ήταν καταλληλότερη για μια τέτοια προσπάθεια από το παλιό μου «παπάκι». Σταδιακά όμως, ένας-ένας οι συνάδελφοι άρχισαν να ακυρώνουν την συμμετοχή τους και τελικά μείναμε ένα παντρεμένο ζευγάρι και εγώ. Στα τέλη Μάη του 1972 φύγαμε από την Σούδα με το «ΦΑΙΣΤΟΣ» και περάσαμε την ημέρα μας τριγυρνώντας την Αθήνα και πίνοντας ούζο στην Πλάκα. Την άλλη ημέρα ξεκινήσαμε για την Θεσσαλονίκη, αλλά κατάκοποι σταματήσαμε τελικά στον Πλαταμώνα. Αφήνοντας τους φίλους μου στο παραλιακό ξενοδοχείο έτρεξα αμέσως στον σταθμό. Τι ωραίο μέρος! Ένας μικρός, γραφικός σταθμός πνιγμένος στο πράσινο και με τις γραμμές δίπλα στην θάλασσα. Μου έκαναν εντύπωση οι μεταλλικοί στρωτήρες σε μια από τις γραμμές. Δεν είχα ξαναδεί ποτέ

Σ. | Η Alco A202 στον χριστουγεννιάτικο  
ΣΣ Λαρίσης 9 Ιαν. 1972







Ση 11 Θγ587 αναχωρεί από τον Σ.Σ. Μεσσηνιάς σκεπάζοντας τον ουρανό με πυκνό καπνό. 3 Νοεμβρίου 1973

πριν τέτοιους στρωτήρες, ενώ παρατηρώντας και εδώ κρουνοί ύδρευσης ευχόμενοι να περάσει καμιά ατμάμαξα. Σε λίγο έφτασε μια επιβατική αμαξοστοιχία με επικεφαλής μια μπλέ ντηζελάμαξα την Α310. Έμοιαζε πολύ με ALCO, μούγκριζε σαν ALCO και κάπνιζε σαν ALCO. Βλέποντας με ο μηχανοδηγός έσκυψε από το παράθυρο και προσφέροντας μου ...λουλούδια μου ζήτησε να τον φωτογραφίσω, κάτι που έκανα ευχαρίστως. Και τότε, καθώς ήμουν τόσο κοντά είδα στο πλάι την πλακέτα του κατασκευαστή και με μεγάλη έκπληξη διάβασα: ALCO DL-500C. Πέρασα όλο μου το απόγευμα φωτογραφίζοντας τράινα με ασυνήθιστες -για τα μάτια μου- ντηζελάμαξες: ένα εμπορικό ήρθε από την Θεσσαλονίκη με επικεφαλής την Α302, ενώ στον σταθμό περίμενε άλλο εμπορικό με επικεφαλής την Α368, κατόπιν μια Α/Α και τέλος ένα ακόμη εμπορικό προς την Θεσσαλονίκη αυτή την φορά με μια κόκκινη «Siemens», την Α424. Η ημέρα τελείωσε και μη έχοντας δει καμία ατμάμαξα άρχισα να ανησυχώ. Το άλλο πρωί μπαίνοντας στην Θεσσαλονίκη διέκρινα από μακριά, μια σειρά από παροπλισμένες ατμάμαξες.

Δεν μπόρεσα να πλησιάσω για φωτογράφιση, όμως ένοιωσα έντονα την μυρωδιά από την καύση άνθρακα που εκπέμπουν χαρακτηριστικά οι ατμάμαξες. Τώρα πλέον η περιέργεια μου είχε φτάσει στο κατακόρυφο. Αποφάσισα να ξανάρθω στην Θεσσαλονίκη το συντομότερο...

Ξαναπήγα στην Αθήνα τον Σεπτέμβριο του 1972 όπου έβγαλα μερικές φωτογραφίες από το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου, ενώ τον Νοέμβριο έβαλα ξανά στόχο την Θεσσαλονίκη αποφασισμένος να ανακαλύψω κατά πόσον οι ατμάμαξες δούλευαν ακόμη. Έχοντας μάλιστα υπόψη μου ότι και στην Αμερική τα τελευταία ατμοκίνητα τράινα είχαν περιοριστεί σε τοπικές γραμμές, σκέφτηκα να ξεκινήσω από εκεί.. Πήρα ένα παλιό γερμανικό χάρτη που έδειχνε μόνο τους βασικούς δρόμους και τις σιδηροδρομικές γραμμές, μπήκα στο αεροπλάνο για την Αθήνα και από εκεί σε άλλο αεροπλάνο και έφτασα στην Θεσσαλονίκη. Τα ελληνικά τα μιλούσα τότε αρκετά καλά και αφού νοίκιασα ένα αυτοκίνητο ξεκίνησα το ψάξιμο.

Η βόρεια Ελλάδα μου φάνηκε αρκετά όμορφη ντυμένη στα χειμωνιάτικα χρώματα με τις μακρινές

βουνοκορφές να έχουν λίγο χιόνι. Μετά από ώρα βλέπω έναν σταθμό όπου υπήρχαν δυο ατμάμαξες 2-8-0 ίδιες σαν αυτήν της Αθήνας. Ήταν οι Θγ587 και 583 στον Σ.Σ Αμυνταίου. Η Θγ583 έκανε ελιγμούς σε εμπορικά βαγόνια, ενώ η Θγ587 γύριζε στην περιστροφική πλάκα. Έβγαλα κάποιες φωτογραφίες και αποφάσισα να συνεχίσω προς την Φλώρινα. Το χρώμα στα γύρω βουνά μου άρεσε πολύ και ήθελα να δω από κοντά αν τα δάση τους έμοιαζαν ή όχι με αυτά της πατρίδας μου. Οδηγώντας όμως κατάλαβα ότι είχα φτάσει στα Ελληνογιογκοσλαβικά σύνορα και έτσι γύρισα πίσω. Σε λίγο συναντώ έναν ακόμη σταθμό, το Μεσσηνιάσι, όπου ξαναβλέπω την Θγ587 να μανουβράρει κάποια βαγόνια. Σε λίγο έφτασε μια Α/Α Fiat και πριν αναχωρήσει την φωτογράφησα δίπλα στην Θγ587. Αφού μάζεψε τα βαγόνια για την σύνθεση της αμαξοστοιχίας του, ο μηχανοδηγός άνοιξε την βαλβίδα της πίεσης και η ατμάμαξα ξεκίνησε ορμητικά γεμίζοντας τον ουρανό με ένα εντυπωσιακό σύννεφο μαύρου καπνού. Δεν γνωρίζω αν ο μηχανοδηγός, ξέροντας ότι βγάζω φωτογραφίες το έκανε για χατίρι μου ή αν αυτή ήταν η συνήθης πρακτική στην Ελλάδα.





ΠΡΟΣΟΧΗ  
ΤΡΑΙΝΑ

Σ. | Η Siemens A 402 επικεφαλής  
εμπορικής αμαξοστοιχίας για την  
Θεσσαλονίκη, διέρχεται από τον Σ  
Πηλαμώνα 1 Ιουνίου 1972.

Την επόμενη ημέρα πήγα στον ΝΕΣ Θεσσαλονίκης όπου βρήκα την ατμάμαξα Λβ953 επικεφαλής επιβατικής αμαξοστοιχίας για την Δράμα. Η μηχανή μου φάνηκε ταλαιπωρημένη, δύσκολα δε ξεχώριζε την μαύρη μπογιά από το φούμο και τα καμένα λάδια. Ήταν ωστόσο μια ατμάμαξα σε λειτουργία και για έναν Αμερικανό φωτογράφο τραινών σαν εμένα αυτό ήταν κάτι σαν θείο δώρο.

Ξέροντας ότι η θητεία μου στην Ελλάδα θα τελείωνε σύντομα, ξαναγύρισα στην Β. Ελλάδα τον Μάρτη του 1973, αυτή την φορά με έναν συνάδελφο που επίσης του άρεσαν τα τρένα. Σχεδιάζαμε να μείνουμε 4 ημέρες στην Θεσσαλονίκη. Πήγα ξανά στο νεκροταφείο των ατμαμαξών, που είχα εντοπίσει παλαιότερα, όπου είδαμε τις Ma1006 και 1017, τις Δα53 και 55 και 2-3 πεταμένα φορεία από άλλες ατμάμαξες. Ξαφνικά η τύχη μας χαμογέλασε: ήταν η Ma1002 που αναχωρούσε με εμπορική αμαξοστοιχία που την αποτελούσαν 23 άδεια οχήματα μεταφοράς αυτοκινήτων. Χωρίς δισταγμό αποφασίσαμε να την ακολουθήσουμε,

προσπαθώντας με δυσκολία να εντοπίσω τον παλιό μου χάρτη την γραμμή που ακολουθούσε το τρένο. Πέρασαμε τα Διαβατά και κατόπιν στραφήκαμε βόρεια, κατά μήκος της κοιλάδας του Αξιού, περνώντας από τους Σ.Σ. Γέφυρας και Καστανά. Έδωσα το τιμόνι στον φίλο μου και επιταχύναμε πασχίζοντας να προσπεράσουμε το τρένο για φωτογράφιση. Μετά τον Καστανά ο δρόμος ακολουθεί την γραμμή σε παράλληλη πορεία και έτσι καταφέραμε, για αρκετή ώρα, να τρέχουμε δίπλα στο τρένο. Αν και πέρασαν τόσα χρόνια θυμάμαι ακόμη την μεγάλη εντύπωση που μας είχε κάνει το σκαπαμένο της τεράστιας ατμάμαξας καθώς έτρεχε με ταχύτητα δίπλα μας στην μεγάλη ευθεία. Και όπου το τρένο έκοβε ταχύτητα, το προσπερνάγαμε, πεταγόμασταν έξω από το αυτοκίνητο, βγάλαμε φωτογραφίες και ξανά πίσω για να συνεχίσουμε το κυνηγητό. Είμαι σίγουρος ότι κάποιο χωρικό αλλά και οι μηχανοδηγοί απορούσαν με εμάς τους δυο παλαβούς. Ακολουθήσαμε το τρένο μέχρι τον Σ.Σ. Πολυκάστρου όπου όμως

αναγκαστήκαμε να σταματήσουμε μια και δεν ξέραμε πώς να συνεχίσουμε.

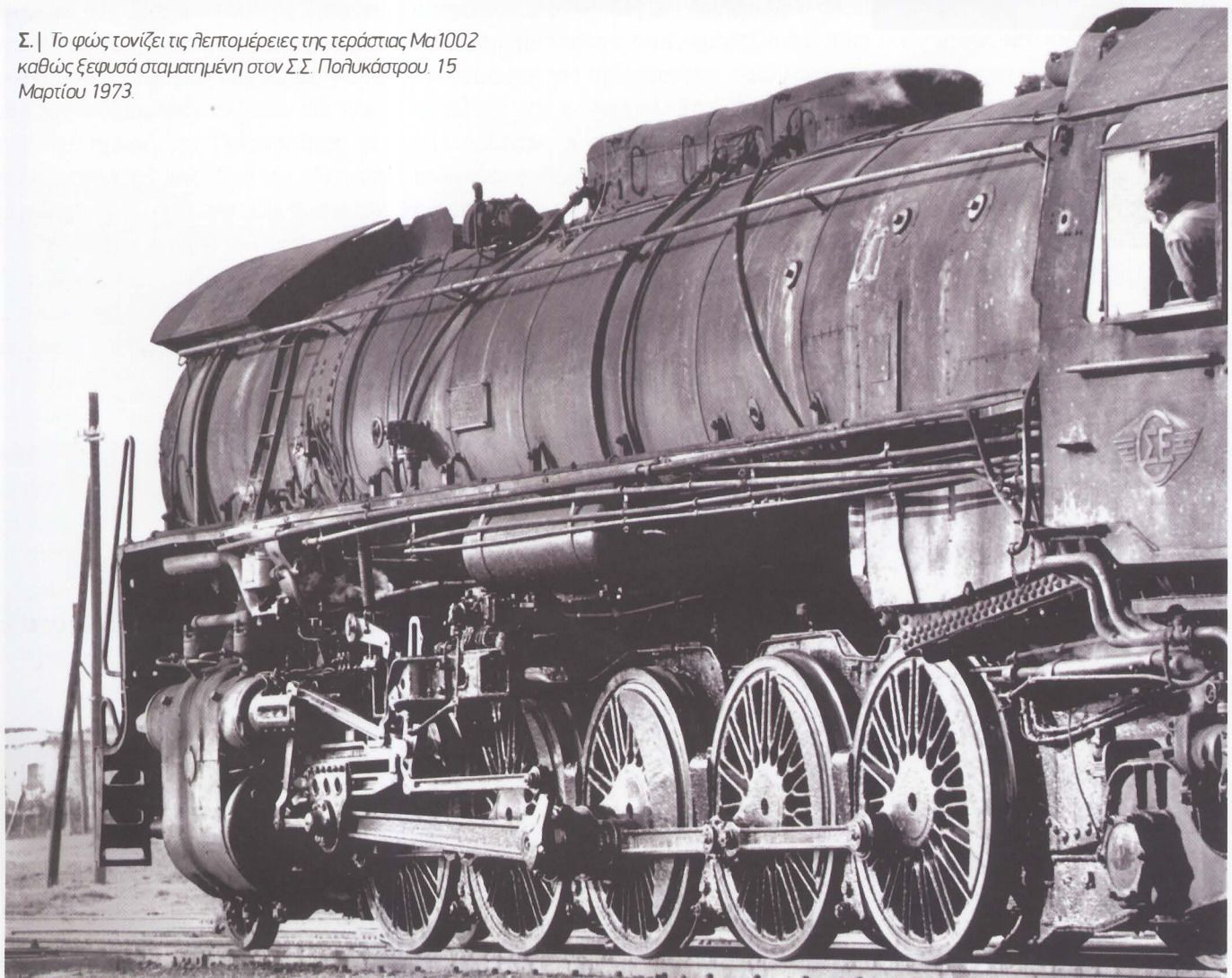
Σε αυτό μου το ταξίδι φωτογράφησα δυο ακόμη ατμοκίνητα τρένα: την Λβ953 (Ξανά) με την αμαξοστοιχία 956 για Θεσσαλονίκη, κοντά στην Βυρώνεια και, αφού ξαναγυρίσαμε στην Θεσσαλονίκη, την Λβ959 με την αμαξοστοιχία 957 για Δράμα. Εκεί είχα την χαρά να συνομιλήσω με τον μηχανοδηγό, τον θερμοαπτή και τον τροχοπεδητή. Η μηχανή τους ήταν και αυτή ταλαιπωρημένη και βρώμικη, αλλά αυτοί, γνωρίζοντας ότι είναι από τους τελευταίους στην Ελλάδα χειριστές ατμαμαξών ήταν περήφανοι για το δύσκολο έργο τους. Τους φωτογράφησα σε αρκετές πόζες και παρ'ότι το συγκεκριμένο φιλμ εμφανίστηκε υποφωτισμένο, οι φωτογραφίες αυτές είναι από τις πιο αγαπημένες μου. Την ίδια ημέρα πήρα το νυχτερινό τρένο για την Αθήνα (με επικεφαλής μια Siemens) και από εκεί με αεροπλάνο επέστρεψα στα Χανιά.

Γύρισα στις Η.Π.Α. τον Μάη του 1973 και αφού παρέμεινα για ένα ακόμη χρόνο στο Ναυτικό,





Σ. | Αγορεύει από το ΜΠΡ αυτοκίνητο της Βερδίνγκεν  
κατεύθυνται προς την Σ.Σ. Πειραιά 11  
15 Σεπτεμβρίου 1972.



Σ. | Το φως τονίζει τις λεπτομέρειες της τεράστιας Μα 1002  
καθώς ξεφυσά σταματημένη στον Σ.Σ. Πολυκάστρου 15  
Μαρτίου 1973.



επέστρεψα στην Καλιφόρνια. Την βρήκα πολύ αλλαγμένη, είχα όμως αλλάξει και εγώ ο ίδιος.....

Αισθάνομαι ιδιαίτερα ευτυχής που πέρασα τόσο ωραία στην Κρήτη και πού κατάφερα να φωτογραφίσω τραίνα στην Ελλάδα του '70. Οι φωτογραφίες μου αυτές δεν είναι πολλές, αλλά το ότι ξαναβρήκα τον ατμό και πρόλαβα να φωτογραφίσω το τέλος την ατμοκίνησης στους ελληνικούς σιδηροδρόμους ήταν για εμένα όχι απλά μεγάλη τύχη αλλά και πολύτιμη εμπειρία.



Σ. | Ο μηχανοδηγός, ο θερμαστής και ο τροχαποδηγός της Λβ959, καθώς ετοιμάζονται για αναχώρηση από την Θεσσαλονίκη με προορισμό την Δράμα. 18 Μαρτίου 1973.



Σ. | Νυκτερινός ανεφοδιασμός για ένα C-130 στην βάση της Σαύδας, Αιγίτης, 1972.

Σ. | Κυνηγώντας την Μα1002 λίγο έξω από τον ΣΣ Άσπρου. 15 Μαρτίου 1973.





# Πρωτοβουλία πολιτών Για την έλευση του προαστιακού Σιδηρόδρομου στο Λουτράκι

## ΘΕΜΑ: Η αδράνεια στην προώθηση έλευσης του προαστιακού σιδηροδρόμου στην πόλη του Λουτρακίου

### ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Κύριε Περιφερειάρχα,

Με την παρούσα επιστολή επιθυμούμε να σας κρούσουμε τον κώδωνα κινδύνου για τους χειρισμούς σας σχετικά με το θέμα της σύνδεσης της ιστορικής μας λουτρόπολης με τον προαστιακό σιδηρόδρομο και να σας υπενθυμίσουμε τα ακόλουθα:

Εδώ κι ένα χρόνο οι πολίτες του δήμου μας, με απροσμέτρητη υπομονή, παρακολουθούν το δυστυχές φαινόμενο ο περιφερειάρχης τους να συμπεριφέρεται σαν βραχυκυκλωμένος δρομέας και να αναλώνεται σε χρονοβόρες περιπορείες, οι οποίες ουσιαστικά λειτουργούν παραλυτικά για το έργο. Αρχή των ατελέσφορων κινήσεων σας ήταν η εξαγγελία της περιφέρειας Πελοποννήσου για μελέτη σκοπιμότητας τον Ιανουάριο του 2012, για ένα έργο που ήδη διέθετε τέτοια μελέτη από τον αρχικό σχεδιασμό του δικτύου του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Η ανακοίνωση αυτή δεν συνοδεύτηκε εξ όσον γνωρίζουμε, ποτέ από προκήρυξη σε κάποιο έντυπο ή ηλεκτρονικό μέσο, ενώ ποτέ δεν παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα της μετά την καταληκτική ημερομηνία που είχατε θέσει και ήταν το τέλος Μαρτίου του 2012. Επισημαίνεται πως το έργο της αναβάθμισης της σιδηροδρομικής γραμμής του οδοντωτού των Καλαβρύτων που εντάχθηκε στο ΠΕΠ Πελοποννήσου με προϋπολογισμό 40 εκατ. ευρώ υλοποιήθηκε χωρίς μελέτη σκοπιμότητας. Στη συνέχεια, οι χαμένοι μήνες για το έργο έγιναν 6, αφού και πάλι δεν προχώρησε τίποτα με το αιτιολογικό σας κ. περιφερειάρχα της πολιτικής αστάθειας της χώρας. Το επιχείρημα σας αυτό, διαψεύστηκε εκ των πεπραγμένων, διότι όλα τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά έργα στην χώρα προχωρούσαν κανονικά. Κορωνίδα των παραδειγμάτων ήταν η ένταξη στο ΕΣΠΑ Θεσσαλίας του έργου της ηλεκτροκίνησης της γραμμής Λάρισας - Βόλου προϋπολογισμού 22 εκατ. ευρώ,

από τον ομόλογο σας, Κώστα Αγοραστό. Ακόμα, επί υπηρεσιακού υπουργού Μεταφορών κ. Σ. Σιμόπουλου, υπογράφηκε η συμφωνία κατασκευής του ενιαίου σταθμού μετρό και ΚΤΕΛ στο Βοτανικό προϋπολογισμού 90 εκατ. ευρώ. Στην συνέχεια κ. περιφερειάρχα οι χαμένοι μήνες έγιναν 9, αφού στις 8 Αυγούστου του 2012 μετά την επίσκεψή σας στα γραφεία του ΟΣΕ ανακοινώσατε για την πρώτη εβδομάδα του Σεπτεμβρίου συνάντηση εργασίας στην Τρίπολη με υπηρεσιακούς παράγοντες του ΟΣΕ για την έλευση του προαστιακού σιδηροδρόμου στην πόλη του Λουτρακίου η οποία δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, προβάλλοντας τότε την ανατροπή του προγράμματός σας, λόγω της επίσκεψης του κ. Φούχτελ. Στην ίδια συνάντηση παρουσιάστηκε ο στρατηγικός σχεδιασμός της περιφέρειας Πελοποννήσου, χωρίς να υπάρχει πρόβλεψη για την επέκταση του προαστιακού προς το Λουτράκι, ενσπείροντας διάχυτη ανησυχία στους πολίτες για την τύχη του έργου αλλά και την ειλικρίνεια των προθέσεων σας σχετικά με αυτό.

Ο επίλογος των ατελέσφορων κινήσεων σας γράφηκε αρχές Νοεμβρίου στην Τρίπολη, όπου σε μια συνέντευξη Τύπου που παραχωρήσατε στα ΜΜΕ της Πελοποννήσου, ανακοινώσατε τον τρόπο με τον οποίο μπορεί ο προαστιακός να φτάσει στο Λουτράκι, χωρίς να παρουσιάζεται κανένα χρονοδιάγραμμα πως θα γίνει αυτό. Αντίθετα, χρονοδιαγράμματα υπήρξαν για άλλα θέματα όπως το αεροδρόμιο της ιδιαίτερης πατρίδας σας που είναι η Τρίπολη. Άλλωστε, κ. περιφερειάρχα, ο τρόπος με τον οποίο ο προαστιακός μπορεί να φτάσει στο Λουτράκι, σας ήταν γνωστός από την παρουσίαση του μορφοποιημένου σχεδίου που έκανε η Πρωτοβουλία Πολιτών για την Έλευση του προαστιακού σιδηροδρόμου στην πόλη του Λουτρακίου, όταν το θέμα συζητήθηκε πριν από ένα χρόνο στο περιφερειακό συμβούλιο και διασφαλίζει, τόσο τη σημαντική εξοικονόμηση του κόστους υλοποίησης, όσο και την πλήρη και ομαλή

ένταξη του στο θεσμοθετημένο αστικό σχεδιασμό του Λουτρακίου. Κι όλα αυτά, με τη σύμφωνη γνώμη όλων των φορέων της πόλης, του δήμου Λουτρακίου, αλλά και των τεχνικών υπηρεσιών του όπως διατυπώθηκαν εγγράφως προς την ΕΡΓΟΣΕ τον Δεκέμβριο του 2011. Η ΕΡΓΟΣΕ στην οποία ο ΟΣΕ έχει αναθέσει την ευθύνη των σχετικών μελετών προκειμένου το έργο να καταστεί επιλέξιμο στα πλαίσια του ΠΕΠ Πελοποννήσου, έχει ζητήσει από τον Ιανουάριο του 2012 συνάντηση με την διαχειριστική σας αρχή για την οποία είχατε πει ότι εσείς θα καθορίζατε το πότε θα γίνονταν. Από την στιγμή που εκκρεμεί εδώ και 11 μήνες αυτή η συνάντηση με υπαιτιότητα δικιά σας και δεν την έχετε προγραμματίσει, όπως υποσχεθήκατε αρχές Σεπτεμβρίου, δικαιούμαστε να πιστεύουμε πλέον ότι κωλυσιεργείτε σκόπιμα για να μην γίνει το έργο.

Κύριε Περιφερειάρχα,

γνωρίζετε πολύ καλά ότι το 2013 είναι η τελευταία χρονιά που μπορεί να ενταχθεί το έργο στο ΕΣΠΑ, υπό την προϋπόθεση ότι μελετητικά το έργο θα είναι ώριμο και περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο.

Για τους προαναφερόμενους λόγους, σας καλούμε έστω και τώρα, την ύστατη ώρα, να ανταποκριθείτε θετικά στο προφορικό αίτημα της ΕΡΓΟΣΕ και να καθορίσετε άμεσα τη συνάντηση της με την διαχειριστική αρχή του ΠΕΠ Πελοποννήσου, αλλά και να αποστείλετε επιτέλους δεσμευτικό έγγραφο προς τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, με το οποίο θα ανακοινώνεται επίσημα την πρόθεση ένταξης του έργου στο τρέχον ΠΕΠ Πελοποννήσου.

Σε διαφορετική περίπτωση οι ευθύνες θα είναι μεγάλες και θα είναι όλες δικές σας.

Με τιμή

Πρωτοβουλία Πολιτών για  
την Έλευση του Προαστιακού  
Σιδηροδρόμου στο Λουτράκι  
Δημήτρης Καραπατάς



# Ιχνηλατώντας - ανακτώντας - σχεδιάζοντας: Σιδηροδρομική γραμμή Κατάκολο - Αρχαία Ολυμπία

Κείμενο-Σχέδια: Ολυμπιάδα Δαββέτα και Γεωργία Κυρίτση

Το παρόν άρθρο αποτελεί περίληψη της διπλωματικής μας εργασίας: “Ιχνηλατώντας-Ανακτώντας-Σχεδιάζοντας: Σιδηροδρομική γραμμή Κατάκολο-Αρχαία Ολυμπία” που εκπονήσαμε ως τελειόφοιτες του Τμήματος Αρχιτεκτόνων-Μηχανικών του ΕΜΠ. Προσπάθεια μας ήταν να μελετήσουμε την περιοχή που διασχίζει η συγκεκριμένη γραμμή και να καταθέσουμε την δική μας οπτική ματιά για την βελτίωση και ανάδειξη της.

Το παραπάνω δίκτυο, που φυσικά ανήκει στο συνολικό μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου, παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μαρasmus στην οικονομία και την κοινωνία της περιοχής. Η γραμμή ενώνει δυο σημαντικούς πόλους με σαφείς τάσεις ανάπτυξης, το Κατάκολο

και την Αρχαία Ολυμπία, περνώντας από την πρωτεύουσα του νομού, τον Πύργο και έξι μικρότερους οικισμούς. Στόχος είναι η δημιουργία ενός πλέγματος χρήσεων και δράσεων οι οποίες θα τονώσουν τη γραμμή και τους οικισμούς.

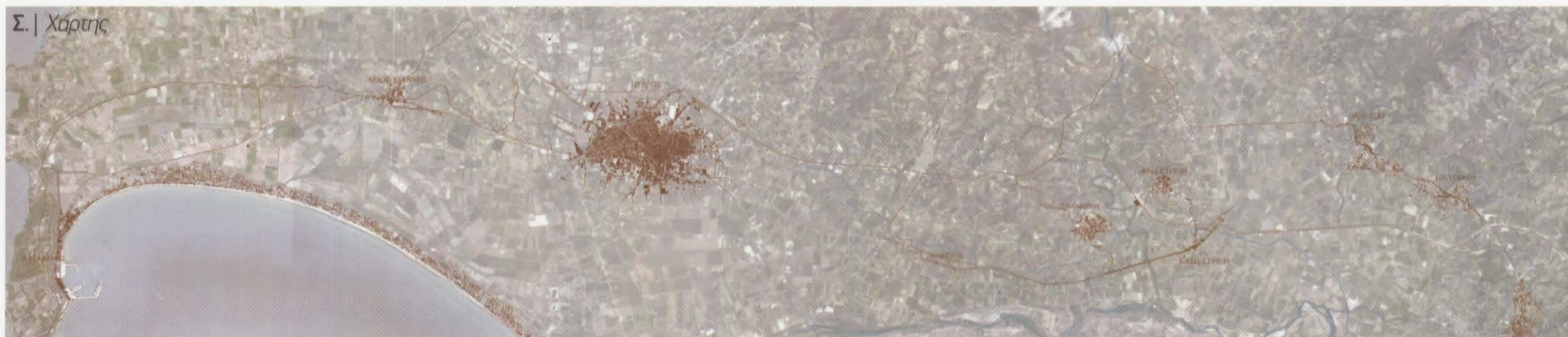
Ο Νομός Ηλείας είναι σήμερα μια πυρόπληκτη περιοχή, η οποία καταλαμβάνει το ΒΔ τμήμα της Πελοποννήσου, ανήκει στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και πρωτεύουσά του είναι ο Πύργος που είναι διοικητικό και οικονομικό κέντρο όλης της ευρύτερης περιοχής. Σύμφωνα με τοπικά στατιστικά δεδομένα από τα επιχειρησιακά προγράμματα των δυο δήμων σχετικά με τον πληθυσμό και την απασχόληση, προκύπτει ότι οι κάτοικοι ασχολούνται πρωτίστως με τον πρωτογενή τομέα και δευτερευόντως με τον τριτογενή.

Η σιδηροδρομική γραμμή ξεκινά από το Κατάκολο, το μοναδικό επίγειο του νομού, περνά από το Δήμο Πύργου και καταλήγει στην Αρχαία Ολυμπία. Οι δυο δήμοι έχουν ενδιαφέροντα γεωφυσικά χαρακτηριστικά όπως τον ποταμό Αλφειό καθώς και περιοχές που ανήκουν στο δίκτυο NATURA, ενώ, βεβαίως, η Αρχαία Ολυμπία είναι παγκοσμίου φήμης αρχαιολογικός χώρος με μεγάλη επισκεψιμότητα. Το Κατάκολο έχει σήμερα αναβαθμιστεί σε ένα από τα σημαντικότερα περιφερειακά λιμάνια της χώρας μας, καθώς δέχεται μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων που ταξιδεύουν στην Μεσόγειο. Με βάση, μάλιστα, στοιχεία από το τοπικό λιμενικό ταμείο, οι αφίξεις τέτοιων πλοίων στο λιμάνι προβλέπονται να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια.

Σ. | Σχέδιο 11







## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

### Α περίοδος:

#### -Ιανουάριος 1882:

Ξεκινά η κατασκευή του πρώτου δημοτικού σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, μήκους 13χλμ και πλάτους 1μ., για τη σύνδεση του Πύργου με το λιμάνι του Κατακόλου, με σκοπό την διευκόλυνση των εξαγωγών γεωργικών προϊόντων, κυρίως της σταφίδας

#### -Φεβρουάριος 1883:

Ο Βασιλιάς Γεώργιος εγκαινιάζει τη γραμμή ως τοπικό ατμοκίνητο τροχιοδρόμο (τραμ). Οι μικρές ατμάμαξες του τροχιοδρόμου είναι εξοπλισμένες με προστατευτικές ποδιές, προκειμένου να προστατευθούν από την άμμο. Παράλληλα στην Αθήνα ξεκινούν οι διεργασίες για την σιδηροδρομική ένωσή της με την Πελοπόννησο

#### -Αύγουστος 1883:

Ιδρύεται η εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου – Κατακόλου Α.Ε. (ΣΠΚ)» με κύριο μέτοχο τον Δήμο Λετρινών. Η Γερμανική εταιρεία KRAUSS προμηθεύει τον «ΣΠΚ» με 3 ατμάμαξες που έλαβαν τα ονόματα “Πύργος”, “Ηλεία” και “Ερμής”

#### -1890:

Ο σιδηρόδρομος Πύργου – Κατακόλου εξαγοράζεται από την «Εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος»

#### -1929:

Γίνεται προμήθεια δύο ακόμη ατμάμαξών (“Αλφειός” και “Ολύμπια”)

Όλα αυτά τα χρόνια το τραίνο αποτελεί το βασικό μεταφορικό μέσο, αλληλένδετο με την καθημερινότητα, ο δε ο ερχομός του αποτελούσε πάντα κοινωνικό γεγονός, αφού ο περιβάλλων

χώρος των σταθμών αποτελούσε σημείο κοινωνικών συναντήσεων και αγοραπωλήσεων. Τους καλοκαιρινούς μήνες το ήδη γεμάτο τραίνο υπερχείλιζε από κόσμο. Τραγούδια, έρωτας, πειράγματα εκτυλίσσονταν μέσα σε αυτό, καθώς δεν υπήρχε η οικονομική δυνατότητα για περαιτέρω εκδρομές. Οι συρμοί αποτελούνταν συνήθως από 10 επιβατάμαξες με μπαλκονάκια. Οι ντόπιοι αποκαλούσαν τις ατμάμαξες του ΣΠΚ «Μαριγούλες» και τους συρμούς του «Τραίνα της Αγάπης», καθώς στη διαδρομή πλέκονταν ειδύλλια μεταξύ αυτών που πήγαιναν για μπάνιο στις παραλίες γύρω από το λιμάνι του Κατακόλου.

### Β περίοδος:

#### -1951:

Ο σιδηρόδρομος Πύργου – Κατακόλου υπάγεται στους «Σιδηροδρόμους Πειραιά – Αθηνών – Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ)» και κατασκευάζεται ενωτική γραμμή που τον συνδέει με αυτούς. Από τότε, δρομολογούνται τοπικοί συρμοί από την Ολυμπία προς το Κατάκολο που τα καλοκαίρια γνωρίζουν μεγάλη επιβατική κίνηση

#### -1962:

Οι «ΣΠΑΠ» συγχωνεύονται με τους «Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ)» και ο «ΣΠΚ» υπάγεται σε αυτούς

#### -1971:

Ιδρύεται ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)», ο οποίος διαδέχεται τους «ΣΕΚ»

#### -1975:

Καταργείται ο Σ.Σ Πύργου των «ΣΠΚ» και δηλώνεται η παλιά γραμμή. Όλες οι αυτοκινητάμαξες διέρχονται πλέον μόνον από τον σταθμό των

«ΣΠΑΠ». Τον χειμώνα διατηρείται μόνον ένα δρομολόγιο την ημέρα προς το Κατάκολο, ενώ τα υπόλοιπα 4 εκτελούνται μόνο το καλοκαίρι

#### -Αύγουστος 1998:

Η γραμμή κλείνει

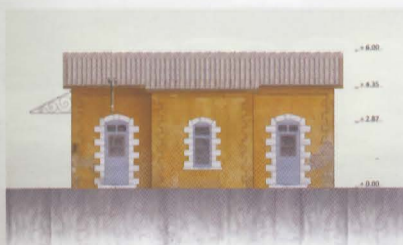
### Γ περίοδος:

#### -2004:

Η ιστορική γραμμή λειτουργεί ξανά. Σύγχρονοι συρμοί Ξανασυνδέουν το τουριστικό Κατάκολο με τον Πύργο και την Αρχαία Ολυμπία. Πρόκειται για A/A GTW 2/6 απόδοσης 400kW και μέγιστη ταχύτητα 120km/h. Η μέγιστη χωρητικότητα του (ανά διπλό συρμό) είναι 78 καθήμενοι και 106 όρθιοι επιβάτες.

#### -Σήμερα:

Η γραμμή Κατάκολο - Πύργος - Αρχαία Ολυμπία συνεχίζει να λειτουργεί με αραιά όμως δρομολόγια και μαζί με τη γραμμή Διακοφτό-Καλάβρυτα είναι οι μόνες που παραμένουν σε λειτουργία σε ολόκληρη την Πελοπόννησο μετά την εφαρμογή των τελευταίων επιχειρησιακών σχεδίων του «ΟΣΕ» και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Σε κάθε περίπτωση που υπάρχουν αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Κατακόλου, ανακοινώνονται έκτακτα δρομολόγια Κατάκολο- Αρχαία Ολυμπία, με ενδιάμεσο σταθμό μόνο στον Πύργο. Η διαδρομή από το Κατάκολο μέχρι την Αρχαία Ολυμπία διαρκεί 45 λεπτά. Η τιμή του εισιτηρίου κυμαίνεται από 1.5€ - 2.5€ ανάλογα με τη διαδρομή. Οι σταθμοί του δικτύου έχουν υποστεί αλλαγή στη χρήση τους (π.χ. κατοικία, ταβέρνα) με εξαίρεση τον Σ.Σ. Πύργου. Σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν κλείσει και εγκαταλειφθεί (π.χ. Αρχαία Ολυμπία).



νότια όψη



δυτική όψη



βόρεια όψη



ανατολική όψη



## ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- μειωμένος αριθμός δρομολογίων
- εξυπηρέτηση μόνο τις πρωινές ώρες
- κλείσιμο και εγκατάλειψη σταθμών
- ελλιπής ενημέρωση τουριστών για την ύπαρξη του σιδηροδρόμου
- όσοι τουρίστες χρησιμοποιούν το τρένο δεν έχουν κανένα κίνητρο για να αποβιβαστούν στις ενδιάμεσες στάσεις

Συνέπειες:

- μείωση αριθμού επιβατών
- μαρασμός της γραμμής
- τάση για διακοπή λειτουργίας του σιδηροδρόμου με συνέπειες στην κοινωνία και την οικονομία της περιοχής.

## ΑΝΑΚΤΩΝΤΑΣ

Καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσπάθεια αποτύπωσης της σημερινής κατάστασης που επικρατεί στην γραμμή, τους σταθμούς, τα πιθανά ειδικότερα χαρακτηριστικά της κλπ. Στον χάρτη φαίνεται η πορεία της σιδηροδρομικής γραμμής, οι οικιστικές πυκνότητες, η διάταξη τους στο χώρο και η σχετική θέση με το λιμάνι και την Αρχαία Ολυμπία. Επίσης, φαίνεται η θέση του ποταμού Αλφειού, η σύνδεση των οικισμών μέσω της παλαιάς και νέας εθνικής οδού και η κάλυψη της ευρύτερης περιοχής από αγροκτήματα όπου καλλιεργούνται εσπεριδοειδή, ελαιόδεντρα και αμπέλια.

Παράλληλα και προκειμένου να δοθεί μια χαρακτηριστική εικόνα της σημερινής κατάστασης στην οποία βρίσκεται η κτιριακή υποδομή, επιλέξαμε δυο τυπικούς σταθμούς της γραμμής. Στα σχέδια που εκπονήσαμε παρουσιάζεται η αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης των Σ.Σ.

Σαλμώνης και του Στρεφίου (Σχ. 2 )

## ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ

Στη συνέχεια, με βάση ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οικισμών, τις χρήσεις γης, τα πληθυσμιακά στοιχεία και ύστερα από συζητήσεις με τοπικούς παράγοντες, προσπαθήσαμε να διατυπώσουμε μια συνολική πρόταση για τη γραμμή. Συγκεκριμένα, προτείνεται:

- για τους Σ.Σ. Κατακόλου και Αρχαίας Ολυμπίας να επαναλειτουργήσουν ξανά ως σιδηροδρομικοί σταθμοί και παράλληλα να αποτελέσουν κέντρα πληροφόρησης για τους επιβάτες.
  - στον Άγιο Ιωάννη προτείνεται η δημιουργία μουσείου για την ιστορία της γραμμής και πωλητήριο προϊόντων του Συνεταιρισμού σταφίδας της περιοχής.
  - στον Πύργο διατηρείται η χρήση του σταθμού και προστίθεται η διοικητική υπηρεσία της γραμμής.
  - στον Αλφειό δημιουργείται κέντρο ενοικίασης κατοικιών της παραποτάμιας περιοχής, οι οποίες θα έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης πάνω στις αχρησιμοποίητες ράγες της γραμμής προς Καλαμάτα.
  - στην Σαλμώνα σχεδιάζεται χώρος παραγωγής έκθεσης και πώλησης προϊόντων που παράγονται από την ελιά.
  - στο Στρέφι σχεδιάζεται χώρος επιμόρφωσης για εναλλακτικές καλλιέργειες.
  - στο Πελότιο δημιουργείται εξειδικευμένη βιβλιοθήκη για τη χλωρίδα και την πανίδα του τόπου και εντευκτήριο για τους μαθητές των σχολείων.
  - τέλος στον Πλάτανο προτείνεται χώρος απασχόλησης παιδιών.
- Πριν τον σχεδιασμό των παραπάνω παρεμβάσεων, υπήρξε σοβαρός προβληματισμός ως προς τον τύπο της προσθήκης που σκεφτόμασταν να

προτείνουμε, την σχέση της με τα υπάρχοντα κελύφη και τον τρόπο επίτευξης μιας νοητής ενοποίησης των σταθμών. Επιλέχθηκε, τελικά, η υιοθέτηση μιας τρισδιάστατης χωρικής μονάδας, η οποία αφ' ενος μεν είναι τυποποιημένη, αφ' ετέρου παρέχει ευελιξία, ταχύτητα μεταφοράς και κατασκευής, δυνατότητα ανασύνθεσης και μειωμένο κόστος, ακριβώς λόγω της τυποποίησης. Πιστεύουμε ότι με αυτήν την πρόταση, ο επιβάτης αντιλαμβάνεται τη γραμμή ως ενότητα χάρη στη μονάδα και στην υλικότητά της, καθώς αυτή αποτελείται από ένα μεταλλικό φέροντα οργανισμό και στοιχεία πλήρωσης από οξειδωμένο χάλυβα. Ως προς το συγκεκριμένο υλικό, αυτό επιλέχθηκε γιατί, συνειρμικά, παραπέμπει στα γήινα χρώματα των σταθμών και στη σκουριά του μετάλλου.

Τελικά, καταλήξαμε στην διαμόρφωση τριών τύπων μονάδας διαφορετικού μεγέθους. Οι διαστάσεις τους και ο κατασκευαστικός τους κάναβος προέκυψαν ύστερα από μελέτη των αναλογιών και των διαστάσεων όλων των υπαρχόντων κτιρίων των σταθμών. Όλες οι μονάδες έχουν μεταλλικό φέροντα οργανισμό, ένα σταθερό πανέλο όψης και ένα σταθερό πανέλο δώματος από corten. Οι άλλες τρεις πλευρές κάθε μονάδας πληρώνονται με γυάλινες όψεις στις οποίες τοποθετούνται στοιχεία σκίασης. Υπάρχει δυνατότητα επιλογής του κατάλληλου τύπου ανάλογα με τη χρήση και τον προσανατολισμό της μονάδας.

Όλα τα στοιχεία της μονάδας κατασκευάζονται και συναρμολογούνται εύκολα στο εργοστάσιο. Επειδή, εξ άλλου, σε κανένα σιδηροδρομικό σταθμό, εκτός από αυτών του Πύργου και της Αρχαίας Ολυμπίας, δεν υπάρχουν καθίσματα για την αναμονή των επιβατών, οι μονάδες συντίθενται έτσι ώστε να δημιουργούνται στάσεις ανάμεσά τους

Σ. | Σχέδιο 7





Έχοντας ήδη επιλέξει τους Σ.Σ. Σαλμώνης και Στρεφίου, αποφασίσαμε να τους σχεδιάσουμε αναλυτικά, επειδή, εκτός των άλλων, σε αυτούς υπήρχαν ανέκαθεν οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις οι οποίες διατηρούνται και σήμερα. Η συγκεκριμένη περιοχή, άλλωστε, αποτελεί το σημείο ένωσης των δύο δήμων και παρουσιάζει ιδιαίτερη φυσική ομορφιά εξαιτίας του Ενιπέα, παραπόταμου του Αλφειού. Ο Σ.Σ. Σαλμώνης βρίσκεται σε απόσταση 600μ. από τον οικισμό και ο Σ.Σ. Στρεφίου βρίσκεται στο Κάτω Στρέφι και σε απόσταση 1χλμ. από το Άνω Στρέφι. Ως εναλλακτικό τρόπο σύνδεσης ανάμεσα στους σταθμούς και στους οικισμούς προτείνουμε τη δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατόδρομου. Το δίκτυο συνδέει τους σταθμούς με τους οικισμούς καθώς και τους οικισμούς μεταξύ τους, ενώ παρέχει και τη δυνατότητα κίνησης κατά μήκος του Ενιπέα. Επί πλέον, προτείνεται ένα σύστημα ένα σύστημα δωρεάν ενοικίασης ποδηλάτων ανάμεσα στους σταθμούς.

### α. ΣΑΛΜΩΝΗ

Ξεκινώντας με τον οικισμό της Σαλμώνης, εξαιτίας της ευρείας καλλιέργειας ελαιόδεντρων στην περιοχή και την ύπαρξη δυο ελαιοτριβείων, σκεφτήκαμε να προτείνουμε την δημιουργία ενός χώρου παραγωγής, έκθεσης και πώλησης προϊόντων που παράγονται από την ελιά, τον καρπό και τα φύλλα της. Εδώ, θα μπορούσαν π.χ. να παράγονται καλλυντικά όπως σαπούνια και κρέμες και φαγώσιμα όπως πάστα, γλυκό και τσάι ελιάς

Στην Σαλμώνη, ο κεντρικός δρόμος του οικισμού βρίσκεται αριστερά από το οικόπεδο του σταθμού. Για την εξυπηρέτηση της νέας χρήσης, προστίθενται ανατολικά του σταθμού μία μονάδα 16μ<sup>2</sup>, τρεις μονάδες 24μ<sup>2</sup>. η κάθε μία και μία μονάδα διπλού ύψους 32μ<sup>2</sup>. Ανάμεσά τους σχηματίζονται στάσεις για το επιβατικό κοινό. Στον περιβάλλοντα χώρο φυτεύονται ελιές και δημιουργούνται χώροι ανάπαυσης. Για τους πεζούς δημιουργείται μια βασική πορεία η οποία αποτελεί την είσοδο σε αυτό. Υπάρχει μια επιδαπέδια ζώνη από οξειδωμένο χάλυβα η οποία οδηγεί στο εσωτερικό του κτιρίου και μία πάνω στην οποία βρίσκεται η στάση. Οι δυο ζώνες διαχωρίζονται από έναν τοίχο corten, ο οποίος βρίσκεται δυτικά του κτιρίου και ορίζει την είσοδο σε αυτό. Το επιβατικό κοινό δεν χρειάζεται να εισέλθει στο κτίριο καθώς η έκδοση εισιτηρίων γίνεται μέσα στο τρένο.

Οι ποδηλάτες προσεγγίζουν τη βόρεια πλευρά του οικοπέδου όπου υπάρχει χώρος στάθμευσης ποδηλάτων σε έναν τοίχο από corten, ενώ υπάρχει και χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων δυτικά του

σταθμού.

Στο υπάρχον κέλυφος τοποθετείται το εκθετήριο και πωλητήριο των προϊόντων της ελιάς και χώροι υγιεινής. Στις μονάδες τοποθετούνται οι χρήσεις που καλύπτουν τις νέες ανάγκες (συσκευασία-ανακάτεμα - βράσιμο- τοποθέτηση σε καλούπια-πλύσιμο). Υπάρχει ένας διαφανής μεταβατικός χώρος για τη σύνδεση του παλαιού και του νέου κελύφους. Δημιουργείται νέα είσοδος στη δυτική όψη του κτιρίου, στην οποία καταλήγει η πορεία η οποία ορίζεται από τον τοίχο. Ο τοίχος δημιουργεί ένταση εισόδου στο παλαιό κέλυφος, το διαχωρίζει λειτουργικά και με την κατάλληλη διαμόρφωση χρησιμοποιείται και ως προθήκη προϊόντων. Οι χώροι υγιεινής έχουν ανεξάρτητη είσοδο.

### Νότια & Βόρεια όψη:

Οι μονάδες άλλοτε πληρώνονται με πανέλα που κατασκευάζονται από κομμάτια κορτέν και άλλοτε με υαλοπετάσματα στα οποία η σκίαση επιτυγχάνεται με περσίδες.

Στην πρώτη περίπτωση, ο διαχωρισμός σε κομμάτια γίνεται προκειμένου να επιτευχθεί μία καλύτερη κλίμακα σε σχέση με το υπάρχον κέλυφος. Στην δεύτερη περίπτωση πρόθεσή μας αποτέλεσε τα ανοίγματα να σχετίζονται με τις αναλογίες των ανοιγμάτων του υπάρχοντος κελύφους.

Πιο συγκεκριμένα, στις νότιες και βόρειες όψεις έχουμε οριζόντιες περσίδες. Στο νότο οι περσίδες προστατεύουν από τον ήλιο, ενώ στο βορρά ο αριθμός τους μειώνεται και επιτυγχάνεται ημιδιαφάνεια, ενώ οι οπές στο corten συμβάλλουν στο διαπερή αερισμό της κάθε μονάδας. (Σχ. 7).

### Ανατολική & Δυτική όψη:

Ο σχεδιασμός είναι ακριβώς ο ίδιος, με μόνη διαφορά ότι εδώ οι περσίδες είναι κατακόρυφες.

### β. ΣΤΡΕΦΙ

Στο Στρέφι, εξαιτίας της μεγάλης έκτασης του περιβάλλοντα χώρου του σταθμού σχεδιάζεται ένας χώρος επιμόρφωσης αγροτών σχετικά με εναλλακτικές καλλιέργειες, αγροτικές επιδοτήσεις και τρόπους βελτιστοποίησης της απόδοσης των καλλιεργειών. Επίσης δημιουργούνται εκτάσεις για πρότυπες καλλιέργειες, για την καλλιέργεια ιπποφαούς, τριανταφυλλιών, αρωματικών και φαρμακευτικών φυτών όπως λεβάντα, γλυκάνισος, μέντα, μελισσόχορτο και βάλσαμο.

Ο κεντρικός δρόμος του οικισμού στο Στρέφι βρίσκεται κι εδώ αριστερά από το οικόπεδο του σταθμού. Για την εξυπηρέτηση της νέας χρήσης, προστίθενται ανατολικά του σταθμού μία μονάδα 16μ<sup>2</sup>, δύο μονάδες 24μ<sup>2</sup>. η κάθε μία και μία μονάδα διπλού ύψους 32μ<sup>2</sup>. Ανάμεσά τους σχηματίζονται

στάσεις για το επιβατικό κοινό. Στον περιβάλλοντα χώρο διαμορφώνονται εκτάσεις για πρότυπες καλλιέργειες και χώρους ανάπαυσης. Ανάμεσα στις καλλιέργειες υπάρχουν υδραύλακες και δευτερεύουσες πορείες κίνησης. Επίσης, υπάρχει μια μονάδα για την αποθήκευση φυτοφαρμάκων και εργαλείων και άλλη μία η οποία λειτουργεί ως παρατηρητήριο για το γεωπόνου που επιβλέπει τις καλλιέργειες. Για τους πεζούς δημιουργείται μια βασική πορεία η οποία αποτελεί την είσοδο στο οικόπεδο. Το επιβατικό κοινό δε χρειάζεται να εισέλθει στο κτίριο καθώς η έκδοση εισιτηρίων γίνεται μέσα στο τρένο. Υπάρχει μια επιδαπέδια ζώνη από οξειδωμένο χάλυβα η οποία οδηγεί στο εσωτερικό του κτιρίου και μία πάνω στην οποία βρίσκεται η στάση και ο χώρος στάθμευσης των ποδηλάτων. Οι δυο ζώνες διαχωρίζονται από έναν τοίχο corten, ο οποίος βρίσκεται δυτικά του κτιρίου και ορίζει την είσοδο σε αυτό.

Οι ποδηλάτες προσεγγίζουν με τον ποδηλατόδρομο την δυτική πλευρά του οικοπέδου, ενώ υπάρχει και χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων επίσης δυτικά του σταθμού.

Στο υπάρχον κέλυφος τοποθετείται ένα μικρό καφέ, ένα παρασκευαστήριο και χώροι υγιεινής. Στις μονάδες τοποθετούνται οι χρήσεις που καλύπτουν τις νέες ανάγκες (ψηφιακή πληροφόρηση, σεμινάρια, φουαγιέ). Υπάρχει διαφανής μεταβατικός χώρος για τη σύνδεση του παλαιού και του νέου κελύφους. Δημιουργείται νέα είσοδος στη δυτική όψη του κτιρίου, στην οποία καταλήγει η πορεία που ορίζεται από τον τοίχο. Αυτός, δημιουργεί ένταση εισόδου στο παλαιό κέλυφος και το διαχωρίζει λειτουργικά. Οι χώροι υγιεινής και σεμιναρίων έχουν ανεξάρτητη είσοδο (Σχ. 11).

Καθώς ολοκληρώναμε την παραπάνω διπλωματική μας εργασία, αντιληφθήκαμε ότι, συνειρμικά, αυτή μας παρέπεμπε διαρκώς στους παρακάτω στίχους του Γιάννη Αγγελάκα:

Όταν θα' ρθείς να με ξεθάψεις απ' τις στάχτες  
και διώξεις από πάνω μου όλη τη σκουριά  
και ξαναβάλεις τις ρόδες μου σε ράγες  
και εγώ αρχίσω να κυλάω ξανά

Τότε οι λύπες θα με ψάχνουν  
και άνεργες θα θρηνούν  
θα πέφτουν μανιασμένες οι βροχές  
και θα ρωτούν

Τι έγινε εκείνο το τρένο που έβλεπε  
τα άλλα τρένα να περνούν...



# 25 Πρίν χρόνια

## ALCO A310

Η ALCO A310 στις 20-4-1987 διέρχεται από το ΤΧ4 της Θεσσαλονίκης. Εκτελεί το δρομολόγιο 711 από Κοζάνη προς Θεσσαλονίκη. Δίπλα της η Α452 που προορίζεται για το 501.

Κείμενα-φωτογραφίες: Κώστας Κακαβάς



## A/A Breda A5

Η αυτοκινητάμαξα Breda A5 εκτελώντας το δρομολόγιο 1872 από Βόλο για Καλαμπάκα εισέρχεται στο σταθμό του Παλαιοφαρσάλου στις 4-3-1987. Μηχανοδηγός ο φίλος Νίκος Φουτζόπουλος πλέον συνταξιούχος. Ο Νίκος είναι από τους λίγους μηχανοδηγούς που έχει οδηγήσει όλα τα είδη του τροχαίου υλικού. Από ατμάμαξες κάθε σιδηροδρομικού εύρους (Πηλίου, οδοντωτού, Λβ) μέχρι και τα IC. Παντός καιρού στην κυριολεξία όπου ακόμη και σήμερα δίνει την βοήθειά του καθώς και τις πολύτιμες γνώσεις του απλόχερα στην ΕΜΟΣ(Εταιρεία μουσειακών σιδηροδρόμων Θεσσαλίας)





## ΟΙ ΣΠΑΠ ΚΑΙ ΟΙ ΒΑΡΒΑΡΟΙ

Τι περιμένουν στον σταθμό παραταγμένοι;

**Είναι οι βάρβαροι να φθάσουν σήμερα.**

Γιατί στο Σταθμαρχείο μια τέτοια απραξία;

Τι κάθονται οι προϊστάμενοι και δεν τηλεγραφούνε;

**Γιατί οι βάρβαροι θα φθάσουν σήμερα.**

**Τι εντολές πια θα δίνουν τα στελέχη;**

**Οι βάρβαροι σαν έλθουν όλα θα τα ρυθμίσουν.**

Γιατί ο Κεντρικός τόσο πρωί σηκώθη  
και κάθετα στού μηχανοστασίου την πιο μεγάλη πύλη,  
επίσημος, κρατώντας το σινιάλο;

**Γιατί οι βάρβαροι θα φθάσουν σήμερα.**

**Και ο Κεντρικός Σταθμάρχης περιμένει να δεχθεί τον αρχηγό**

**τους. Μάλιστα ετοίμασε  
για να τον δώσει μιά περγαμνή.**

**Εκεί τον έγραψε ημέτερος πολλούς κι άλλα ονόματα.**

Γιατί οι συνδικαλιστές μας κι αρμόδιοι πολλοί εβγήκαν σήμερα  
με τα κομματικά τους σήματα στα πέτα, με τα μαύρα τους  
κοστούμια και τις σινιέ γραβάτες τους;

**Γιατί οι βάρβαροι θα φθάσουν σήμερα  
και τέτοια πράγματα αρέσουν στους βαρβάρους.**

Γιατί ν'αρχίσει μονομιάς αυτή η ανησυχία;  
Γιατί αδειάζουν γρήγορα τραίνα και σταθμοί  
κι όλοι γυρνούν στα σπίτια τους πολύ συλλογισμένοι;  
**Γιατί ενύχτωσε και τραίνα δεν θα περνάνε πια....**

Κωνσταντίνου Καβάφη:  
«Περιμένοντας τους Βαρβάρους».  
Μεταλλαγή, ΑΙΦ.



**ΓΑΙΑΟΣΕ**

**σιδηροδρομικά ακίνητα ...  
κομμάτι της ελληνικής ιστορίας**



Ιούλιος 1913, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος καθ'οδόν προς το Βουκουρέστι συναντάται με τον Αρχιστράτηγο Βασιλέα Κωνσταντίνο στον σιδηροδρομικό σταθμό της Βυρώνειας Σερρών.  
(Αρχείο Στεφάνου Ταμβάκη)

**Διαχείριση της σιδηροδρομικής περιουσίας,  
με σεβασμό στον χρόνο.**

**ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Εταιρία Αστικών Ακινήτων**

Λεωφόρος Λιοσίων 301 Αθήνα, 104 45

τηλ. +30 210-8318158, fax. +30 210-8318558, email: [gaiuose@gaiuose.gr](mailto:gaiuose@gaiuose.gr)