

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΦΣ - ΤΕΥΧΟΣ 43-44 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2013

Τα «τραίνα του θανάτου»:
Από την Θεσσαλονίκη στο Άουσιβιτς

Απο την «Rocket» του G. Stevenson στα τραίνα
της μεγάλης χιλιδής και τα πολυτελή Ευρωπαϊκά
«express». Η Ελληνική εμπειρία.

Σειρά A301-310:
50 χρόνια ALCO World locomotive

Το monorail του
Las Vegas: ένας
«άλλιος» σιδηρόδρομος



ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΤΕΥΧΟΣ 43-44 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2013

ΕΙΩΦΥΛΛΟ: Η ALCO A302 προθερμαίνεται στον Σ.Σ Λιανοκλαδίου για να τεθεί επικεφαλής εκδρομικής αμαξοστοιχίας του ΣΦΣ. 28 Μαΐου 2003. (Γ. Χανδρινός).

ΣΑΛΟΝΙ: Η αμαξοστοιχία 290 (Acropolis Express) διέρχεται από την γέφυρα στην χ.θ. 244 κοντά στον Σ.Σ Καρυάς.Επικεφαλής η MLW A465. Ιούνιος 1987 (Κ. Κακαβάς).

Εκδότης - Διευθυντής:

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου

Συντακτική ομάδα:

Γιώργος Χανδρινός, Σπύρος Νικολόπουλος,

Σπύρος Φασούλας, Νίκος Φώτης

Βασίλης Χωριάτης

Συνεργάτες τεύχους:

Θ. Αβδουλάς, Σ. Βαρδάρης, Γ. Δογορίτης, Φ. Έλλησιτ,

Χ. Ζαχαρίας, Ι. Ζώρζος, Κ.Κακαβάς, Ν. Καντήρης,

Ν.Καραγεώργος, Π. Κάσσαρης, Β. Κοροβέσης, Α.

Κουρμπέλης, Γ. Κούρτης, Ι. Μαγαλιός, Γ. Νάθενας, Μ.

Νάθενας, Π.Νακούδης, Σ. Νικολόπουλος, Α. Nickerl, Δ.

Παπαδόπουλος, Λ. Παπαδημητρίου, Ν. Παπαλέτσος, Σ.

Σταυρουλάκης, Γ. Τόγιας, Σ. Φασούλας, Γ. Χανδρινός,

Ι. Χανδρινός, Β. Χατζηχρόνογλου, Ι. Ψαραδάκης

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 όλη ή μέρος 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 Λόγια του συρμού- Editorial
- 06 Δραστηριότητες - Our activities
- 10 Νέα - News
- 16 Κρυονέρι-Αγρίνιο: κυκλοφορία οχημάτων με παρέμβαση του ΣΦΣ.- Our actions on the Kryoneri-Agrinion line.
- 18 Τα «τραίνα του θανάτου» : Από την Θεσσαλονίκη στο Άουσβιτς. - The "trains of death" : from Thessaloniki to Auschwitz.
- 34 Απο την «Rocket» του G. Stevenson στα τραίνα της μεγάλης χλιδής και τα πολυτελή Ευρωπαϊκά «express». Η Ελληνική εμπειρία. - From G. Stevenson's "Rocket" to the luxury trains and the famous European expresses: the Greek experience.
- 50 Σειρά A301-310: 50 χρόνια ALCO World locomotive (DL500C) στην Ελλάδα. - Class A301-310: 50 years of ALCO World locomotive (DL500C) in Greece.
- 60 Τα «Σωληνότραινα»- The "pipeline" freights.
- 66 Φωτογραφικό οδοιπορικό στο ξεχασμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κύπρου.- Photographing the remnants of the forgotten Cyprus Railways.
- 72 Ελαφρύ μετρό (LRT) για την σύνδεση Πειραιάς-Κερατσίνι-Πέραμα.- Light metro (LRT) for connecting Piraeus with Keratsini and Perama.
- 76 Μια περίεργη ατμάμαξα των πρώτων Ελληνικών σιδηροδρόμων. - An "unusual" steam loco of the first Greek railway system.
- 78 Το monorail του Las Vegas: ένας «άλλος» σιδηρόδρομος. - The Las Vegas monorail: an alternative railway system.
- 88 Η ανακαίνιση της γραμμής 1 του μετρό της Αθήνας - Line 1 Renovation of the Athens metro.
- 94 Σιδηροδρομικό δίκτυο στην Κρήτη: η μελέτη Πρωτονοτάριου - Railways in Crete: a new proposal.

Λόγια του συρμού 43-44

Σπύρος Νικοηόπουλος. Πρόεδρος ΔΣ



Το 2013 που μας αφήνει ήταν μια προβληματική χρονιά που η οικονομική κρίση και η λάθος νοοτροπία άρχισε να δείχνει το πρόσωπό της. Άρχισε να δείχνει αφού ακόμα δεν έχουμε δει τίποτα. Και ακόμα από την αρχή της οικονομικής κρίσης που μας χτύπησε την πόρτα πριν 5 χρόνια, κανένα μέτρο δεν έλαβαν οι αρμόδιοι κυβερνώντες προς την σωστή κατεύθυνση. Και βέβαια αρνούμαι κατηγορηματικά ότι μας φταίνει πάντα οι άλλοι και όχι το ξερό μας το κεφάλι. Η καλύτερη απόδειξη των ευθυνών μας είναι η επιλογή μας στους κυβερνώντες μας. Έστω και εάν αυτοί ήταν οι μοναδικοί υπεύθυνοι που μας οδήγησαν σε αυτό το παγκόσμιο οικονομικό αδιέξοδο, με την επανεκλογή τους από την πλευρά μας είναι πλέον γεγονός η συνυπευθυνότητα όλων μας. Στα σιδηροδρομικά τώρα δεν έχουμε καμιά διαφορά αλλά και αυτά ακολουθούν την γενικότερη απαξίωση όλων των υπολοίπων. Το μόνο που δεν πρέπει να έχουμε παράπονο είναι τα φρού-φρού και οι κορδέλες. Ανακατατάξεις, οργανογράμματα, νέες εταιρείες (ΕΕΣΣΤΥ) και ουσία μηδέν. Η ταφόπλακα του σιδηρόδρομου της Πελοποννήσου είναι γεγονός και δείχνει την πλήρη ανεπάρκεια των αρμοδίων και του όλου συστήματος. Το πρόσφατο δε συμβάν της αποξήλωσης περίπου 200 μέτρων γραμμής ενεργού δικτύου της Πελοποννήσου στην περιοχή του Αγίου Βασιλείου ξεπερνάει την απλή αμέλεια και ανεπάρκεια αλλά δείχνει την εγκληματική πλέον αδιαφορία του

ΟΣΕ για την Εθνική περιουσία που διαχειρίζεται. Ο προαστιακός της Αθήνας προβληματικός και η οριοθέτηση του ΣΚΑ ανέδειξε τα πλήθος προβλήματα των λάθος σχεδιασμών και εφαρμογών. Δεν μπορώ λοιπόν να είμαι αισιόδοξος για το 2014 και για την νέα χρονιά που ανατέλλει. Το νέο μεγάλο στοιχείο του Ελληνικού σιδηρόδρομου είναι το εμπορευματοικό έργο με αρχή τις μεταφορές της ΗΡ από το Ικόνιο προς τις Ευρωπαϊκές αγορές. Η αντίληψη μου λέει ότι πρέπει να κρατάμε μικρό καλάθι. Και πρέπει να κρατάμε μικρό καλάθι γιατί στον Ελληνικό σιδηρόδρομο δεν υπάρχει μια συμπαγής δύναμη σαν μια γροθιά αλλά Διοικήσεις, συνδικαλιστές και εργαζόμενοι παίζουν ο καθένας και το δικό του όργανο κάνοντας φάλτσα ο ένας στον σκοπό του άλλου. Επειδή όμως η ελπίδα πεθαίνει τελευταία εύχομαι πραγματικά το όλο εγχείρημα να πετύχει, όχι μόνο για το καλό του σιδηρόδρομου αλλά και για το ηθικό ολόκληρης της κοινωνίας που έχει ανάγκη τέτοιες επιτυχίες. Έπειτα διάολε κάποτε πρέπει να αρχίσουμε να ανεβαίνουμε και η επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος θα είναι μια πολύ καλή αρχή.

Μέσα σε όλα αυτά ένα από τα στοιχήματα των κυβερνώντων είναι ή πολυδιαφημισμένη ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία είμαι κάθετα και οριζόντια αντίθετος. Και είμαι αντίθετος όχι γιατί είμαι κάποιος φανατικός κρατιστής (το αντίθετο μάλιστα) αλλά για δύο λόγους. Α) Πιστεύω ότι εάν η διοικήσεις θέλουν και ξέρουν την δουλειά τους μπορούν

να διορθώσουν τα κακώς κείμενα πολύ γρήγορα και αποτελεσματικά. Φτάνει να θέλουν και να ξέρουν. Και Β) το επιχειρηματικό περιβάλλον της Ελλάδος και όπως αυτό έχει διαμορφωθεί νομοθετικά και ουσιαστικά τα τελευταία 10-15 χρόνια δεν είναι ικανό να προσελκύσει υγιείς και καθαρούς επιχειρηματίες. Αν λάβουμε δε υπόψιν μας και το μέγεθος της Ελληνικής αγοράς θα κατανοήσουμε ότι οι επενδυτές που θα επενδύσουν σε αυτό το περιβάλλον ή βλάβες θα είναι ή γκάνγκστερ. Και στις δύο περιπτώσεις κερδισμένοι δεν θα είναι ούτε ο σιδηρόδρομος ούτε η κοινωνία. Κερδισμένοι θα είναι κάποιοι που συνεχίζουν να μιζάρουν as usual ακόμα και σήμερα στην πλάτη μας. Η τιμήση του περιοδικού "Economist" για την Ελλάδα τα λέει όλα αλλά δεν περιμένω να μου τα πει το Economist. Στην Ελλάδα επιχειρώ τα τελευταία 50 χρόνια.

Κλείνοντας αυτό το μικρό κείμενο θα ευχόμενα το 2014 που ανατέλλει να σταματήσει την πτωτική πορεία και να φέρει μια σταθερότητα. Θα ευχόμενα και ανάπτυξη αλλά συγχωρέστε με δεν την βλέπω. Μια σταθερότητα όμως σε αυτούς τους καιρούς είναι μια πολύ μεγάλη επιτυχία και την αξίζω το μεγαλύτερο μέρος της κοινωνίας. Ακόμα θα ευχόμενα το 2014 να είναι η απαρχή της εφαρμογής της απόλυτης αξιοκρατίας στα πάντα και παντού. Μόνο έτσι έχουμε ελπίδα για να ανέβουμε.

Καλή χρονιά σε Όλους.

Δραστηριότητες



Εκδρομή στην Φλώρινα 4,5 και 6 Ιανουαρίου 2013

Σ. | Φωτογραφία: Γ. Κούρτης



Ο ΣΦΣ, θέλοντας να γιορτάσει την επαναδρομολόγηση 3 αμαξοστοιχιών ημερησίως μεταξύ Θεσσαλονίκης και Φλώρινας, αλλά και να εμπνεύσει και να συγχαρεί τους «Φίλους του Σιδηροδρόμου» της πόλης αυτής, οργάνωσε 3ήμερη σιδηροδρομική εκδρομή στην περιοχή της Φλώρινας. Κατά την άφιξή μας στην Φλώρινα σιδηροδρομικώς, οι «Φίλοι του Σιδηροδρόμου» της Φλώρινας, μια κίνηση πολιτών που πρωτοστάτησε στην επαναλειτουργία της γραμμής, μας περίμεναν στο σταθμό με πανό που μας καλωσόριζαν. Το 3ήμερο που μείναμε στην Φλώρινα συναντηθήκαμε επανειλημμένα μαζί τους και συζητήσαμε θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Βρήκαμε επίσης την ευκαιρία να επισκεφθούμε τις Πρέσπες και τον παραδοσιακό οικισμό του Νυμφαίου.

Γενική Συνέλευση του Σ.Φ.Σ. Κυριακή 13 Ιανουαρίου 2013

Την Κυριακή 13 Ιανουαρίου πραγματοποιήθηκε η καθιερωμένη ετήσια Γενική Συνέλευση του Σ.Φ.Σ. Στις αρχαιρεσίες που ακολούθησαν την έγκριση των πεπραγμένων και του οικονομικού απολογισμού εξελέγη το νέο Δ.Σ. που απαρτίζεται από τους:

- Σ. Νικολόπουλος, Πρόεδρος.
- Ν. Καραγεώργος, Αντιπρόεδρος
- Β. Πυρπύλης, Γραμματέας
- Π. Αντωνίου, Ταμίας και
- Γ. Χανδρινός, Μέλος



Σ. | Φωτογραφία: Ν. Φώτης

Φέτος η γιορτή για την κοπή της πίτας μας έγινε στον Αυλώνα Αττικής, όπου βέβαια μεταβήκαμε με τρένο. Η αίθουσα που μισθώσαμε είχε την «ζεστασιά» που απαιτεί μια τέτοια εκδήλωση, το δε φαγητό ήταν εξαιρετικό. Ακολούθησε το καθιερωμένο γλέντι και όλοι έφυγαν ευχαριστημένοι.

Η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας 3 Φεβρουαρίου 2013

Εκδήλωση στο Λαύριο 13 Απριλίου 2013

Ο σύλλογός μας προσκλήθηκε από τοπικούς φορείς της πόλης του Λαυρίου να λάβει μέρος σε ειδική εκδήλωση που έγινε το Σάββατο 13 Απριλίου 2013 στο Λαύριο, στους χώρους της «Γαλλικής Εταιρείας», που αποτελούν ένα κόσμημα για την περιοχή και όπου, εκτός από τους μουσειακούς χώρους, υπάρχουν και αίθουσες για εκθέσεις διαλέξεις και άλλες εκδηλώσεις. Θέμα της εκδήλωσης ήταν ο σιδηρόδρομος, η ιστορία του και η αναγκαιότητα επαναλειτουργίας της γραμμής προς την Λαυρεωτική. Ο ΣΦΣ εξέθεσε παλιές αλλά και σύγχρονες σιδηροδρομικές φωτογραφίες από το αρχείο του, το δε μέλος μας Σπύρος Φασούλας ανέπτυξε την ιστορία του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα και ειδικότερα στην περιοχή της Λαυρεωτικής, καθώς και τον ρόλο που καλείται να παίξει ο σιδηρόδρομος σήμερα. Στην συνέχεια, το μέλος του Σ.Φ.Σ. Αντώνης Φιλιππουπολίτης παρουσίασε το εντυπωσιακό «ηχώγραμμα-ντοκουμανταίρ» «Σιδηρόδρομος: σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού». Επακολούθησε συζήτηση με ζωηρή συμμετοχή των κατοίκων.

Εκδρομή στην Πελοπόννησο 25 - 26 Μαΐου 2013



Ο ΣΦΣ, συνεχίζοντας την προσπάθειά του να ευαισθητοποιήσει, τόσο τους αρμόδιους τοπικούς φορείς, όσο και τους κατοίκους της Αρκαδίας και της Μεσηνίας, για την αναγκαιότητα συνολικής επαναλειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, διοργάνωσε διήμερη σιδηροδρομική εκδρομή μέχρι την Καλαμάτα, στις 25 και 26 Μαΐου 2013.

Μισθώσαμε προς τον σκοπό αυτόν μια Α/Α «MAN» και από την Κόρινθο, μέχρι την οποία πήγαμε με τον προαστιακό, μεταβήκαμε στην Καλαμάτα με διάφορες στάσεις για φωτογράφιση. Κατά την μετάβαση εισήλθαμε και στην παράκαμπτήριο γραμμή της Μεγαλόπολης, κατά δε την επιστροφή στις γραμμές της Μεσσήνης και του Ναυπλίου. Η διανυκτέρευση έγινε στην Καλαμάτα. Την πρώτη μέρα η αυτοκινητάμαξα στάθμευσε για φαγητό στους Χράνους, όπου και γευματίσαμε σε μια ταβέρνα πλάι στις γραμμές του τρένου μέσα σε ένα ειδυλλιακό περιβάλλον. Στην επιστροφή γευματίσαμε στην πόλη του Ναυπλίου, την οποία και περιηγηθήκαμε, αφού σταθμεύσαμε εκεί επί 3ωρο.

Μοντελιστικό παζάρι του ΣΦΣ 16 Ιουνίου 2013

Ένα ακόμη επιτυχημένο μοντελιστικό παζάρι έγινε στις 16 Ιουνίου. Αυτή την φορά οι μοντελιστές συγκεντρώθηκαν στο νεο μας χώρο, δηλαδή στο υπόγειο του κτιρίου της ΓΑΙΑΟΣΕ, απέναντι ακριβώς από τα γραφεία του ΣΦΣ. Η πάντα δραστήρια ομάδα των μοντελιστών του συλλόγου μας καθάρισαν την ευρύχωρη αίθουσα, έβαψαν τους τοίχους και την μετέτρεψαν ήδη σε ένα ζωντανό στέκι. Η ανακαίνιση και ανάδειξη του χώρου συνεχίζεται με την τοποθέτηση, σε μόνιμη πλέον βάση, μεγάλης σιδηροδρομικής μακέτας που μετά την ολοκλήρωση της σε συνδυασμό με την τελική διαμόρφωση και διακόσμηση της αίθουσας αναμένεται να δημιουργήσει έναν νέο, ελκυστικό χώρο όχι μόνον για τους μοντελιστές και τα μέλη του ΣΦΣ, αλλά, κυρίως, για την προσέλκυση παιδιών και νέων που αγαπούν το τρέινο.

3ήμερη εκδρομή στην Θεσσαλία 22 - 24 Ιουνίου 2013

Ο Σ.Φ.Σ., θέλοντας να υπενθυμίσει στα μέλη και τους φίλους του ότι, εκτός από την προώθηση των σύγχρονων μέσων σταθερής τροχιάς μεριμνά και για την διάσωση και την προβολή, τόσο της ιστορίας τους, όσο και του παλαιού τροχαίου υλικού τους, οργάνωσε τριήμερη εκδρομή «μνήμης» στην Θεσσαλία, από τις 22 μέχρι και τις 24 Ιουνίου 2013.

Ξεκινήσαμε από την Αθήνα με το IC50 για την Λάρισα. Στην συνέχεια επισκεφθήκαμε την παλαιά γραμμή που διασχίζει την κοιλάδα των Τεμπών, η οποία εγκαταλείφθηκε όταν κατασκευάστηκε η σημερινή χάραξη. Εκεί, ο «Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου» της Λάρισας έχει δημιουργήσει έναν δραιοσυρμό τον οποίο και επισκεφθήκαμε και φωτογραφήσαμε. Στην συνέχεια πήγαμε για φαγητό και περιήγηση στον παραδοσιακό οικισμό των Αμπελακίων και το απόγευμα καταλήξαμε στον Βόλο, όπου και διανυκτερεύσαμε.

Την επομένη 23 Ιουνίου ανεβήκαμε στις Μηλιές με το παλιό τραινάκι του Πηλίου που λειτουργεί πλέον ως μουσειακός σιδηρόδρομος. και το απόγευμα επιστρέψαμε και πάλι στον Βόλο για διανυκτέρευση. Την Τρίτη μέρα, 24 Ιουνίου, πήγαμε σιδηροδρομικώς στο Βελεστίνο, όπου η θυγατρική εταιρεία του συλλόγου μας «Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων» διασώζει και κινεί παλιό τροχαίο υλικό. Αφού περιηγήθήκαμε τις εγκαταστάσεις της «ΕΜΟΣ» κάναμε μια βόλτα με την μουσειακή Α/Α "Linke Hofman", που πρωτοκυκλοφόρησε στην Πελοπόννησο το 1937, μέχρι το Αερινό. Στην συνέχεια αφού γευματίσαμε σε ταβέρνα του Βελεστίνου επιστρέψαμε στην Αθήνα σιδηροδρομικώς, με μία στάση στην Λάρισα.



Επίσκεψη του ΣΦΣ στο Κ.Ε.Π. 29 Ιουνίου 2013



Μετά από συνεννόηση με τους υπεύθυνους της ΕΕΣΣΤΥ, ο ΣΦΣ πραγματοποίησε επίσκεψη στο Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιώς (Κ.Ε.Π.) στην Λεύκα, στις 29 Ιουνίου. Συμμετείχαν περί τα 50 μέλη και φίλοι του συλλόγου που ξεναγήθηκαν από τον μηχανολόγο Ελευθέριο Καραμολέγκο σε όλο το σύμπλεγμα του ιστορικού αυτού χώρου, συμπεριλαμβανομένων και των εγκαταστάσεων του ΜΠΡ. Η υποδοχή και ξεναγήση από τα στελέχη της μεγάλης αυτής μονάδας ήταν υποδειγματική, όλοι δε οι συμμετέχοντες έμειναν απόλυτα ευχαριστημένοι, χωρίς όμως να λείπει και μια νότα μελαγχολίας από την υποβάθμιση και προϊούσα εγκατάλειψη του χώρου. Ο ΣΦΣ ευχαριστεί την εκπρόσωπο της ΕΕΣΣΤΥ που συμμετείχε στην επίσκεψη και τους τεχνίτες του Κ.Ε.Π. για την υποδοχή και ξεναγήση μας.

Σ. | Φωτογραφία: Νίκος Καντήρης

Η ετήσια γιορτή του συλλόγου μας 3 Ιουλίου 2013

Η ετήσια γιορτή του ΣΦΣ, που γίνεται κάθε χρόνο στον υπαίθριο χώρο του «Μουσείου των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» ήταν φέτος αφιερωμένη στα 30 χρόνια του συλλόγου μας. Την κεντρική ομιλία με θέμα την πορεία του συλλόγου μας τα 30 αυτά χρόνια ανέπτυξε το μέλος του Δ.Σ. Γιώργος Χανδρινός, με παράλληλη προβολή διαφανειών.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Σ.Ε. κ. Θεοφανόπουλος, η εκπρόσωπος του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΕ.ΣΣΤΥ κ. Κατερίνα Μαραγκού, ο Δημοτικός Σύμβουλος Αθηναίων κ. Φίλιππος Δραγούμης και ο εκπρόσωπος του κόμματος των «Οικολόγων-Πράσινων» κ. Γιάννης Παρασκευόπουλος.

Παρέμβαση σε εκπομπή της ΕΡΤ 10 Ιουλίου 2013

Παρά το ξαφνικό της κλείσιμο, η ΕΡΤ διοργάνωσε στις 10 Ιουλίου τηλεοπτική συζήτηση με θέμα την επερχόμενη ιδιωτικοποίηση του σιδηροδρόμου. Στην μεγάλη διάρκεια εκπομπή αυτή μίλησε εκ μέρους του ΣΦΣ ο Αντιπρόεδρος Ν. Καραγεώργος παρουσιάζοντας τις θέσεις και απόψεις του συλλόγου για το συγκεκριμένο ζήτημα.



Συμμετοχή στο «Forum ανάπτυξης 2013» στην Πάτρα 24 Νοεμβρίου 2013



Στις 23 και 24 Νοεμβρίου 2013 διοργανώθηκε, όπως κάθε χρόνο τα τελευταία 16 χρόνια, από την οικονομική εφημερίδα της Πάτρας «Σύμβουλος Επιχειρήσεων», μια 2ημερίδα οικονομικού-αναπτυξιακού περιεχομένου. Η 2ημερίδα αυτή, με την ονομασία «Forum ανάπτυξης», γίνεται κάθε χρόνο στο ξενοδοχείο «Αστήρ» της Πάτρας. Στις εκδηλώσεις αυτής εκλήθη και πάλι να συμμετάσχει ο σύλλογος μας, στον οποίο και παρεχωρήθη ένα 2ωρο κατά το οποίο θα ανέπτυξε κάποιο θέμα θα επέλεγε, σχετικό με την 2ημερίδα. Η παρουσίαση του Σ.Φ.Σ. που είχε θέμα «Σιδηρόδρομος: ένα μέσον φιλικό προς τον άνθρωπο και εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης» προξένησε το ζωηρό ενδιαφέρον του ακροατηρίου, με πολλές ερωτήσεις και παρεμβάσεις. Το συντονισμό της εκδήλωσης είχε το μέλος μας Κώστας Πέττας.

Μετρικό τραίνο στην Κόρινθο 24 Νοεμβρίου 2013

Ο ΣΦΣ, τέλος, συμβάλλει με την τεχνογνωσία του στις προσπάθειες της «Κίνησης Πολιτών Κορίνθου» για την δρομολόγηση μετρικής αμαξοστοιχίας προαστικού τύπου που θα κινείται από τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό μέχρι το Κιάτο, μέσω όμως του παλιού (μετρικού) Σ.Σ Κορίνθου

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Η Διεθνή του σιδηροδρομικού δικτύου -δυστυχώς-συνεχίζεται

Στις 4 Ιανουαρίου, ένας 35χρονος αθίγγανος προσπάθησε να κλέψει τμήμα του αγωγού ηλεκτροκίνησης κοντά στο Ζεφύρι, αλλά το ρεύμα τον σκότωσε επιτόπου. Στις 14 Ιανουαρίου, μια ομάδα πέντε ατόμων συνελήφθησαν στον Κορινό Πιερίας ενώ μετέφεραν πέντε τμήματα σιδηροτροχιάς μήκους επτά μέτρων η καθεμία, και οκτώ μεταλλικούς στρωτήρες, τα οποία είχαν αφαιρέσει από την παλιά χάραξη.

Σύμφωνα με στατιστικές της ΕΛΑΣ, από το 2010 έως το τέλος Μαρτίου 2013 και μόνο στο τμήμα Αχαρνές-Λειβαδιά, συνελήφθησαν συνολικά 211 άτομα. Από αυτούς, οι 137 (53 ήταν Έλληνες πολίτες) στην Βοιωτία, στην Δυτική Αττική 27 άτομα συνελήφθησαν ως εμπλεκόμενοι σε 39 υποθέσεις, ενώ 4 ακόμη (όλοι Έλληνες πολίτες), συνελήφθησαν ως κλεπταποδόχοι ακραία.

Στις 18 Οκτωβρίου, ένα τμήμα γραμμής στο Λάππα Αχαΐας είχε κλαπεί, οδηγώντας στον εκτροχασμό δρεζίνας που κινούνταν στη γραμμή, ευτυχώς χωρίς σοβαρό τραυματισμό προσωπικού.

Οι λαθρεπιβάτες, τέλος, αποτελούν άλλο ένα πρόβλημα. Το βράδυ της 25ης Οκτωβρίου, ένας κατάφερε να επιβιβαστεί σε εμπορική αμαξοστοιχία και όταν το τρένο διέσχιζε την σήραγγα των Τεμπών ανέβηκε στην οροφή, όπου και κεραυνοβλήθηκε από τον αγωγό ηλεκτροκίνησης. Το τρένο σταμάτησε λόγω διακοπής ρεύματος, ενώ ο έλεγχος στον επόμενο σταθμό βρήκε τα απομεινάρια του λαθρεπιβάτη, του οποίου δεν ήταν δυνατό να εξακριβωθεί ούτε καν το φύλο.

Υπογραφή της επέκτασης του τραμ προς Πειραιά

Μετά από καθυστέρηση τεσσάρων ετών, η Τραμ ΑΕ και η εταιρεία «Θέμελη» υπέγραψαν, στις 14 Ιανουαρίου, σύμβαση για τη κατασκευή της επέκτασης του τραμ προς Πειραιά. Η σύμβαση είναι ύψους €61.5 εκατομμυρίων (ο προϋπολογισμός ήταν €91 εκατ.), και περιλαμβάνει 11 στάσεις σε μια επέκταση 5.35 χιλιομέτρων που κάνει ένα κύκλο στο κέντρο της πόλης. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 25 μήνες, και η Τραμ ΑΕ προβλέπεται να παραγγείλει άλλους 25 συρμούς για την επέκταση, η οποία προβλέπεται να προσθέσει 35.000 επιβάτες / ημέρα. Παρ' όλα αυτά, μέχρι τις αρχές Νοεμβρίου, δεν είχαν ακόμη ξεκινήσει τα έργα, λόγω διαφόρων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η εταιρεία.

Νέες ανακατατάξεις στον όμιλο ΟΣΕ

Μετά τις τελευταίες εκλογές και μετά από πολλούς μήνες «ζυμώσεων», μόνο οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέμειναν στις θέσεις τους. Ως νέος πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ ανέλαβε ο Κώστας Σπηλιόπουλος (πρώην βουλευτής της Αχαΐας και υφυπουργός Άμυνας πριν μια δεκαετία), στην ΓΑΙΑΟΣΕ, ανέλαβε ως Διευθύνων Σύμβουλος ο Αθανάσιος Σχιζας, που σπούδασε στη Πολυτεχνική Σχολή της Τιμισοάρα Ρουμανίας, με μεταπτυχιακό ηλεκτρολόγου μηχανικού, ενώ στη ΕΕΣΣΤΥ- ROSCO (τροχαίο υλικό και συντήρηση) ορίστηκε ως Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ο Στέφανος Αγιόσσογλου.

Πρώτο τρένο στο Ν.Ικόνιο



Σ. | Φωτογραφία: Γιώργος Δογορίτης

Στις 25 Φεβρουαρίου, το πρώτο τρένο (ένα ζευγάρι GTW2/6) μήκας στη διακλάδωση (μήκους 17χλμ.) από Θριάσιο προς Ν.Ικόνιο. Τρεις ημέρες μετά, έγιναν τα επίσημα εγκαίνια με το ίδιο τρένο, με αριθμό δρομολογίου 93400, με τον υπουργό και δημοσιογράφους. Η κατασκευή της συγκεκριμένης γραμμής είχε ανακοινωθεί από το 2000, αλλά τεχνικά και νομικά εμπόδια, καθυστέρησαν την ολοκλήρωσή της. Ενδεικτικά, ο Δήμος Ν.Περάματος απαίτησε ετήσια δημοτικά τέλη ύψους €8.6 εκατομμυρίων από την ΕΡΓΟΣΕ λόγω ενός τούνελ 3,5χλμ. – τα τέλη υπολογίστηκαν ανάλογα με τον όγκο των εκχωματώσεων.

Η γραμμή περιλαμβάνει δέκα γέφυρες συνολικού μήκους 1,4χλμ. και επτά σήραγγες συνολικού μήκους 7χλμ., η δε δαπάνη για την κατασκευή της έφτασε τα €156.6 εκατομμύρια, με κοινοτική συγχρηματοδότηση. Ακόμη και μετά τα εγκαίνια, οι γραμμές χρειάστηκαν αρκετούς επιπλέον τόνους σκυρό, ενώ τα ψαλίδια που συνδέονται στη κύρια γραμμή ΣΚΑ-Κιάτο λειτουργούν με χειροκίνητο τρόπο. Η γραμμή δόθηκε επίσημα στη κυκλοφορία στις 23 Μαΐου. Μέχρι τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές (Νοέμβριος) δεν έχει ακόμα ξεκινήσει η τακτική της λειτουργία με εμπορικές αμαξοστοιχίες. Στις 25 Ιουλίου ανακοινώθηκε η ολοκλήρωση της επέκτασης προς τον σταθμό αυτοκινήτων στο Ν.Ικόνιο.

ΑΜΕΛ: Νέοι σταθμοί στο δίκτυο



Σ. | Φωτογραφία: Πάνος Νακούδης

Στα τέλη Μαρτίου, οι σταθμοί «Περιστέρι» και «Ανθούπολη» προστέθηκαν στο δίκτυο της ΑΜΕΛ, με επίσημη έναρξη λειτουργίας στις 6 Μαΐου, μετά από έξι χρόνια αναμονής (η επέκταση προς Αιγάλεω είχε παραδοθεί το 2007), λόγω της εμπλοκής με το «σκάνδαλο Siemens». Ο προηγούμενος σταθμός που είχε ενταχθεί στο δίκτυο ήταν η «Αγ.Παρασκευή» τον Δεκέμβριο 2010.

Στις 26 Ιουλίου, η ΑΜΕΛ ξεκίνησε τη λειτουργία τεσσάρων νέων σταθμών («Ηλιοπούλη», «Άλιμος», «Αργυρούπολη», «Ελληνικό»), ολοκληρώνοντας την επέκταση προς τα νοτιοανατολικά προάστια με καθυστέρηση τεσσάρων ετών. Η συγκεκριμένη επέκταση προβλέπεται να συνεισφέρει στο δίκτυο 60.000 επιβάτες / ημέρα, ενώ προβλέπεται και ήδη ανακοινώθηκε η κατασκευή ενωτικής διακλάδωσης του τραμ μήκους 1.100μ. προς τον σταθμό του Ελληνικού μέσω της λεωφόρου Αλίου. Οι κάτοικοι πάντως διαμαρτύρονται έντονα για την έλλειψη χώρων στάθμευσης γύρω από τους σταθμούς, η οποία έχει ήδη οδηγήσει σε προβλήματα παρκαρίσματος στις περιοχές αυτές.

Θεσσαλονίκη: αρχαιότητες και Μετρό

Ένα μεγάλο πρόβλημα προέκυψε στον χώρο κατασκευής του σταθμού «Βενιζέλος», καθώς μέρος της αρχαίας Εγνατίας Οδού (Via Egnatia) της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας αποκαλύφθηκε στις ανασκαφές που έγιναν. Η ανακάλυψη δημιούργησε μεγάλη ένταση ανάμεσα στην Αρχαιολογική Υπηρεσία, την Αττικό Μετρό, τους εργολάβους και τους κατοίκους. Οι κύριες επιλογές είναι η αφαίρεση και μετακίνηση των αρχαιοτήτων (κάτι στο οποίο είναι κάθετα αντίθετη η Αρχαιολογική Υπηρεσία) και η άλλη να μετακινηθεί ή να ακυρωθεί ο σημαντικός σταθμός «Βενιζέλος», κάτι που αντιτίθεται η Αττικό Μετρό και οι εργολάβοι. Οι τελευταίοι ισχυρίζονται ότι δεν υπάρχει ασφαλής τρόπος να συνδυαστούν οι δύο χρήσεις στον χώρο του σταθμού, η κατασκευή του οποίου έχει ήδη απορροφήσει €20 εκατ. Και η μετατόπιση του σταθμού κάλλιστα μπορεί να οδηγήσει σε νέες αρχαιότητες, δημιουργώντας νέο αδιέξοδο. Τα προβλήματα αυτά αποτελούν δικαίωση όσων επέμεναν να αποφευχθεί η υπόγεια διάνοξη μετρό στη Θεσσαλονίκη, η οποία έχει μακρά ιστορία, και να φτιαχτούν μια υπέργεια γραμμή

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

tram-train. Στο μεταξύ, η ΑΚΤΩΡ εξαγόρασε το 80% των μετοχών της χρεωκοπημένης ΑΕΓΕΚ από τις δανειστές τράπεζες και 'κληρονόμησε' τη κατασκευή του κύριου άξονα του Μετρό, μετά την απόκτηση του έργου της επέκτασης προς Καλαμαριά.

Σ.Σ. Αγίου Διονυσίου Πειραιά

Στις 12 Μαρτίου, ο εγκαταλεμένος Σ.Σ. Αγίου Διονυσίου Πειραιά απέκτησε τα πρώτα του «τραίνα». Πρόκειται για ξύλινα βαγόνια του ΗΣΑΠ, τα οποία μεταφέρθηκαν στις γραμμές του σταθμού. Στο μεταξύ, ο Δήμος Πειραιά ανακοίνωσε, πρόσφατα, την έναρξη υλοποίησης των έργων ανάδειξης του σταθμού και της ανενεργού πλέον γραμμής που οδηγεί σε αυτόν από την περιοχή της Λεύκας. Τα έργα που περιλαμβάνουν πεζοδρομήσεις, φυτεύσεις, ποδηλατοδρόμους κλπ θα υλοποιηθούν χωρίς, όπως ανακοινώθηκε, να περαχτεί η γραμμή που προβλέπεται να εγκιβωτιστεί.

Μετρική ατμάμαξα στον δρόμο



Σ. | Φωτογραφία: Χρήστος Ζαχαρίας

Η γνωστή ατμάμαξα «Μακάρθουρ» Δ-7108, η οποία ήταν για μεγάλο διάστημα παρατημένη (και βανδαλισμένη με γκράφιτι) στον παλιό Σ.Σ. Κορίνθου, μεταφέρθηκε οδικώς στις 11 Μαρτίου στο ΚΕΠ (η εφοδιοφόρος μεταφέρθηκε την επόμενη μέρα), όπου είναι πλέον ασφαλής από περαιτέρω βανδαλισμούς. Δεν είναι σαφές αν θα επανέλθει σε λειτουργική κατάσταση κάτι που ευχόμαστε ολόψυχα.

Δεύτερη φάση για το Θριάσιο

Στις 10 Απριλίου, η ΕΡΓΟΣΕ ανάθεσε το έργο της δεύτερης φάσης του Θριασίου, με προϋπολογισμό €122.2 εκατομμυρίων και διάρκεια 36 μηνών. Ανάδοχοι του έργου είναι οι εταιρείες Alstom και ΑΚΤΩΡ, η κατασκευή δε προβλέπει δρόμους, γερανογέφυρες, γραμμές και σηματοδότηση, καθώς και ένα σταθμό του Προαστιακού στο Ζεφύρι (μόλις 500μ. από τον σταθμό Άνω Λίδια). Η προσφορά που κατατέθηκε με έκπτωση 30.59% (€86.19 εκατ.), είχε καταταγεί τέταρτη, αλλά οι τρεις πρώτοι μειοδότες ακυρώθηκαν λόγω μη επαρκούς εμπειρίας. Το έργο του Θριασίου, που πρωτοανακοινώθηκε ήδη από το 1999, καταλαμβάνει έκταση 2.000 στρμ.

Καλλίδρομο: Επιτέλους, τρύπωσε

Στις 22 Μαΐου, έγινε η διάνοξη των τελευταίων μέτρων στην σήραγγα Καλλίδρομου, ολοκληρώνοντας έτσι μια μακριά και επώδυνη πορεία 16 ετών. Πρόκειται για 2 διδυμες σήραγγες μήκους (η κάθε μια) περίπου 9.250μ. (συνολικό μήκος 18.5 χιλιόμετρα), με συνδέσεις ανά 500μ. και απόσταση μεταξύ τους από 35 έως 75μ. Οι σήραγγες έχουν επιφάνεια 58τ.μ., είναι σχεδιασμένες για ταχύτητες έως 250χλμ/ώρα, με κλίση 0.6% προς Βορρά και είναι οι μεγαλύτερες στα Βαλκάνια.

Οι σήραγγες διασχίζουν πολλούς γεωλογικούς σχηματισμούς (πηλοειδές έδαφος, ασβεστόλιθο, σερπεντινίτες, κτλ.), όπως ανακάλυψε ο αρχικός εργολάβος όταν άρχισε εργασίες μετά από ανεπαρκείς γεωλογικές έρευνες. Στη πρώτη εργολαβία τρυπήθηκαν 1.300μ. από το νότιο μέτωπο και 1.430 από το βόρειο, και το τελικό κέλυφος είχε εγκατασταθεί στα 1.300μ. από κάθε πλευρά. Το 2002 η οροφή μιας σήραγγας αστόχησε τρεις φορές ένα δε τμήμα της κατέρρευσε έχοντας υποστεί συνολικές

μετατοπίσεις τοιχίων έως 800 χιλιοστά, παρά την ενίσχυση με σκυρόδεμα συνολικού πάχους ενός μέτρου. Το υπόλοιπο τμήμα σταθεροποιήθηκε επειγόντως με αμμοχάλικο, και το 2005 ανατέθηκε νέα εργολαβία, η οποία κρίθηκε παράτυπη από την ΕΕ. Η τρίτη (και τελική) εργολαβία ξεκίνησε το έργο το 2008 μέχρι την ολοκλήρωσή του. Χρησιμοποιήθηκαν πολλαπλές μέθοδοι (cut-and-cover, NATM, τρύπημα και δυναμίτης, κτλ.), λόγω του ετερόκλητου εδάφους, με άγκυρες στερέωσης που έφταναν τα 12μ., άφθονο τσιμέντο υπό πίεση και ατσάλινο κέλυφος. Υπήρξαν πολλές επιστημονικές δημοσιεύσεις για τις δυσκολίες και ιδιαιτερότητες του έργου, ενώ το συνολικό του κόστος που έφτασε τελικά τα €354 εκατ., αφορά μόνο στην διάτρηση χωρίς δηλαδή να περιλαμβάνονται σε αυτό η στρώση των γραμμών, η σηματοδότηση, κτλ.

Ιδιωτικοποίηση της συντήρησης του δικτύου

Σύμφωνα με δημοσιεύματα εφημερίδων ο ΟΣΕ ενδέχεται να παραχωρήσει τη συντήρηση και φύλαξη του δικτύου υπο μορφή ΣΔΙΤ σε ιδιωτικές εταιρείες. Η πολυετής συμφωνία αναμένεται να κοστίζει €350 εκατομμύρια για μια πενταετία, με τρεις άξονες (Αεροδρόμιο-Κιάτο, Αθήνα-Πλατύ, Πλατύ-Αλεξανδρούπολη). Ο εκάστοτε εργολάβος θα εισπράττει τέλη διέλευσης από τις σιδηροδρομικές εταιρείες που θα χρησιμοποιούν το ανάλογο τμήμα. Μέχρι στιγμής υπάρχουν αντιδράσεις σε πολλά επίπεδα και έτσι δεν είναι σαφές αν τελικά η παραχώρηση αυτή θα υλοποιηθεί.

Πρώτος γύρος για το Μπράλο

Οκτώ από τους εννέα κατηγορούμενους που ενεπλάκηκαν στο σοβαρό ατύχημα του Μπράλο τα μεσάνυχτα της 13-14ης Ιουλίου 2008 καταδικάστηκαν πρώτο δικά σε ποινές 46 μηνών ο καθένας (συνολικά 30 χρόνια). Υπενθυμίζεται ότι ένα ΙC προς Αθήνα συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορική αμαξοστοιχία που προσέγγιζε το Λιανοκλάδι έχοντας μάλιστα στην σύνθεση της 15 περισσότερα βαγόνια από τα δηλωμένα (35 αντί για 20). Ανάμεσα στους κατηγορούμενους ήταν σταθμάρχες, μηχανοδηγοί και προσωπικό από το Ρέντη. Ο σταθμάρχης του Λιανοκλαδίου αθωώθηκε, καθώς δεν είχε ανάμιξη στο ατύχημα. Όλοι οι κατηγορούμενοι κατέθεσαν ένσταση.

Σύμφωνα με το πόρισμα του ΟΣΕ, καθώς η εμπορική αμαξοστοιχία κατέβαινε προς Αρπίνη για διασταύρωση με το ΙC, ο σύνδεσμος ανάμεσα στο 7ο και 8ο βαγόνι άνοιξε (δεν έσπασε), απαγκιστρώνοντας 25 βαγόνια που έμειναν στη κύρια γραμμή. Το ΙC καθώς έβγαине από την σήραγγα έπεσε πάνω στα σταματημένα βαγόνια, με αποτέλεσμα τον τραυματισμό του μηχανοδηγού και 18 επιβατών.

Σκάνδαλο με τους DB (και) στην Ελλάδα

Ο εισαγγελέας της Φρανκφούρτης άσκησε ποινική δίωξη για μια υπόθεση δωροδοκιών του Ομίλου DB σε Ελλάδα, Αλγερία, Ρουάντα, Ταϊλάνδη και Λιβύη όπου εμπλέκονται 37 άτομα. Ο συμβουλευτικός βραχίονας του ομίλου έκλεισε τα γραφεία του στην Ελλάδα, μέσω των οποίων είχαν διοχετευτεί ποσά σε επίσημους για ανάθεση μελετών σε διάφορα έργα. Ο όμιλος ήδη απέλυσε περισσότερους από 30 μάντζερ και σταμάτησε τις δραστηριότητες του στην Ελλάδα. Σύμφωνα με την εφημερίδα «Süddeutsche Zeitung» €315.000 (σχετικά με τις επεκτάσεις του Μετρό στη ΝΑ Αθήνα και την ΕΡΓΟΣΕ σχετικά με τη γραμμή Αεροδρόμιο-Κόρινθος) κατέληξαν σε Έλληνες αρμόδιους μέσω εξωχώριων εταιρειών.

ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ: υπό ιδιωτικοποίηση

Μετά την ανάθεση στον Μ.Χρυσοχοϊδη της ηγεσίας του ΥΜΕ, η Κομισιόν έδωσε τελικά στην πολυαναμενόμενη έγκριση για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στις 12 Ιουλίου, το ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου) ξεκίνησε τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, με κλήση για εκδήλωση ενδιαφέροντος στη διαδικασία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το πρώτο βήμα ολοκληρώθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου, με τρεις υποψήφιους: RDZ (Ρωσικοί Σιδηρόδρομοι) σε

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

κοινοπραξία με ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ, SNCF (Γαλλικοί Σιδηρόδρομοι) και GFR (ιδιωτική σιδηροδρομική εταιρεία από τη Ρουμανία, μέλος του Grampet Group).

Για να γίνει ελκυστικότερη η TRAINOSE, έχει υπογράψει ενδιάμεσα μια σειρά από συμφωνίες:

- μια πενταετής συμφωνία επιδότησης με €50 εκατομύρια για «άγονες γραμμές» (που όμως δεν προσδιορίζονται επακριβώς),

- μακροπρόθεσμο συμβόλαιο για τη συντήρηση και ενοικίαση του τροχαίου υλικού με ΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ αντίστοιχα,

- μακροπρόθεσμο συμβόλαιο μίσθωσης ακινήτων

Στις 30 Σεπτεμβρίου έληξε η αντίστοιχη προθεσμία εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την ΕΕΣΣΤΥ (ή ROSCO). Για αυτήν εκδήλωσαν ενδιαφέρον οι RDZ, η Alstom (σε κοινοπραξία με τη Damco του ομίλου Κοπελούζου) και η Siemens. Η ΕΕΣΣΤΥ είχε αποσχιστεί από τον ΟΣΕ την άνοιξη, και έχει προκηδοτηθεί με δεκαετές συμβόλαια συντήρησης του τροχαίου υλικού που θα χρησιμοποιεί η TRAINOSE. Οι τελικές προσφορές αναμένονται μέσα στην άνοιξη του 2014.

Επεκτάσεις και αναβαθμίσεις

Στις 16 Σεπτεμβρίου, η ΕΡΓΟΣΕ υπέγραψε τις συμβάσεις για τις τελικές μελέτες για τη γραμμή κανονικού εύρους πέρα από τη Πάτρα (Πάτρα-Καβάσιλα και Καβάσιλα-Πύργος), συνολικού μήκους 120χλμ. Επίσης, στις 20 Σεπτεμβρίου υπεγράφη η σύμβαση για τη κατασκευή της σύνδεσης της νέας προβλήτας της Αλεξανδρούπολης με το δίκτυο, με κόστος €3.1 εκατομμυρίων και διάρκεια κατασκευής ένα έτος. Στις 27 Σεπτεμβρίου, το ΔΣ του ΟΣΕ υπέγραψε σύμβαση για την αναβάθμιση της γραμμής Λάρισα-Βόλος (σε πρώτη φάση, κατάργηση αφύλακτων διαβάσεων), ενώ σε επόμενη φάση θα προστεθεί ηλεκτροκίνηση. Η αναβάθμιση εκτιμάται να κοστίζει €7.17 εκατομύρια για τη γραμμή των 120 χλμ/ώρα, και εκτιμάται ότι θα κατεβάσει τον χρόνο ταξιδιού στα 35' σε δύο χρόνια.

Νέες καταργήσεις δρομολογίων

Από τις 2 Σεπτεμβρίου η TRAINOSE προχώρησε σε περαιτέρω περικοπές δρομολογίων. Έτσι καταργήθηκαν δυο ζεύγη αμαρσοστιχιών στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Λάρισα (1597-1598 and 2594-2593), δυο ζεύγη στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Έδεσσα (3731-3734, 3741-3742) και έξι δρομολόγια στο τμήμα Αθήνα-Οινόη (3530-3531, 4530-4531, 1537, 4539).

Πρώτες δοκιμές του ETCS

Στις 27 Σεπτεμβρίου, με μια δεκαετία καθυστέρηση, έγιναν οι πρώτες δοκιμές του συστήματος σηματοδότησης ETCS Level 1 στη γραμμή ΣΚΑ-Αεροδρόμιο (τμήμα Μεταμόρφωση-Κάντζα), που είναι το μόνο που διαθέτει σε πλήρη λειτουργία όλα τα σχετικά συστήματα. Οι δοκιμές έγιναν σε μια ηλεκτράμαξα «Hellasprinter», θα χρειαστεί όμως πολύς καιρός μέχρι το σύστημα αυτό να εγκατασταθεί στο υπόλοιπο δίκτυο.

Επιστροφή χρημάτων στην ΕΡΓΟΣΕ

Η ΕΡΓΟΣΕ έχει ήδη καταβάλει υψηλά ποσά για τις απαλλοτριώσεις κατά μήκος της γραμμής προς Κιάτο λόγω αποφάσεων των πρωτοβάθμιων δικαστηρίων. Πρόσφατα, ωστόσο, η αιταιρεία δικαιώθηκε από τα δευτεροβάθμια δικαστήρια και έτσι η ΕΡΓΟΣΕ άρχισε να αποστέλλει αδοποιητήρια σε δικαιούχους προκειμένου αυτοί να επιστρέψουν τα επιπλέον χρήματα (π.χ. στη Λυκοποριά, 800 ιδιοκτήτες έλαβαν ειδοποιητήρια να επιστρέψουν €11 εκατ.).

Εργολαβία-σκούπα στη Κεντρική Ελλάδα

Στις 3 Οκτωβρίου υπεγράφη η σύμβαση για την ολοκλήρωση των εργασιών στο τμήμα Τιθορέα-Δομοκός, με μια κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ, J&P, ΤΕΡΝΑ. Το έργο, ύψους €415 εκατομμυρίων, περιλαμβάνει μια σειρά εργασιών που απομένει να γίνουν στο τμήμα αυτό, μήκους 120χλμ. (σήραγγες, γραμμές, σηματοδότηση, ηλεκτροκίνηση, αναβάθμιση σταθμών, κτλ.), η δε ολοκλήρωση

του αναμένεται σε 32 μήνες.

Επιστροφή αυτοκινηταμαξών στην Πελοπόννησο

Η 12η Σεπτεμβρίου θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ιστορική και σημαδιακή για το δίκτυο της Πελοποννήσου, καθώς μετά από ενάμιση χρόνο από την απόσυρση και απόθεση του τροχαίου υλικού στο ΜΠΡ, εξηλθαν οι πρώτες αυτοκινητάμαξες, οι οποίες φορτώθηκαν σε νταλικά και στη συνέχεια μεταφέρθηκαν και εντροχιάστηκαν στην Τρίπολη. Συγκεκριμένα, στις 12/9 το πρώτο βαγόνι του ΜΑΝ1 (πρόκειται για το ΜΑΝ1 του "Επιβάτη"), το 6527, μετά από πολύωρο "ταξίδι" από την Αθήνα, εντροχιάστηκε στην Τρίπολη. Ακολούθησε το 2ο βαγόνι, το 5527 και μετά από ενάμιση περίπου μήνα, εντροχιάστηκε και το 2ο ΜΑΝ1 το 6529-5529.

Στη συνέχεια, όπως είναι γνωστό, θα βγει από το ΜΠΡ με προορισμό την Τρίπολη το πρώτο ΜΑΝ4, το πληρέστερο τρένο από άποψη παροχών (air-condition, τουαλέτες, κυλικείο κ.τ.λ.) και άνεσης, που υπήρξε στο μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου και πρώην ΣΠΑΠ.

Ελπίδα όλων είναι η αναγέννηση του παρεξηγημένου αλλά υπέροχου αυτού δικτύου, όχι μόνο με τουριστικά δρομολόγια, αλλά και τακτικά-επιβατικά.



Σ. | Φωτογραφίες Θάνος Αβδουλάς

Το τραινάκι του Πηλίου συνεχίζει και το χειμώνα

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανακοίνωσε ότι το τραινάκι του Πηλίου θα λειτουργεί σε όλη την χειμερινή περίοδο 2013-2014, καθώς η προηγούμενη περίοδος είχε αύξηση 28% σε αριθμό επιβατών. Το τραινάκι θα είναι δε διαθέσιμο για ομαδικά ταξίδια, εκδρομές κλπ, αλλά εάν είχε επισκευαστεί και η ατμάμαξα είναι απολύτως βέβαιο ότι η επισκεψιμότητα θα αυξανόταν θεαματικά.

Βρέθηκε το «ιστορικό» αρχείο του ΟΣΕ

Σύμφωνα με Δελτίο Τύπου του ΟΣΕ της 23ης Οκτωβρίου, «ανακαλύφθηκε» το «ιστορικό» αρχείο του ΟΣΕ, η ηγεσία του οποίου προχωρεί ήδη στην συγκρότηση επιτροπής για την ανάδειξη και αξιοποίηση του. Παρά την έλλειψη άλλων λεπτομερειών, πληροφορηθήκαμε ότι τελικά πρόκειται για 4-5 ογκώδεις φακέλους με έγγραφα, υπηρεσιακά σημειώματα, τηλεγραφήματα κλπ πολλά εκ των οποίων από την περίοδο της Κατοχής, με σημαντικές πληροφορίες για τα σιδηροδρομικά δρώμενα της εποχής (σαμποταζ κλπ).

Παρά το ότι ένα πολύ μεγάλο τμήμα των αρχείων ΣΕΚ / ΟΣΕ έχει πεταχτεί στα σκουπίδια ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90, η πρόσφατη αυτή ανακάλυψη γεννά ελπίδες και προσδοκίες ότι ένα, το υλάχιστον, τμήμα του αρχείου υπάρχει ακόμη καταχωνιασμένο στα υπόγεια του κτιρίου της Καρόλου ή αλλού. Ελπίζουμε ότι η ηγεσία του ΟΣΕ θα μεριμνήσει άμεσα για την ανακάλυψη του έτσι ώστε το πολύτιμο αυτό υλικό να διασωθεί και να παραδοθεί, επι τέλους, στην κοινωνία.

Εκτροχιασμός του IC53 στον Ασωπό



Την Τρίτη 10 Δεκεμβρίου και ώρα 10:45, κοντά στον Σ.Σ. Ασωπού, μόλις λίγα μέτρα από τη γέφυρα της Μανδρίτσας (χ.θ. 203) εκτροχιάστηκε η αμαξοστοιχία IC53. Το ατύχημα έγινε όταν ο μηχανοδηγός, μετά από μια αριστερή στροφή, αντίκρισε ξαφνικά δυο αγελάδες πάνω στις γραμμές. Πέδησε άμεσα την αμαξοστοιχία αλλά ήταν αδύνατο να τις αποφύγει με αποτέλεσμα τη μια να τη χτυπήσει και να την πετάξει έξω από τις γραμμές, ενώ η άλλη πέρασε από κάτω με αποτέλεσμα η ντηζελάμαξα AdTranz 220 032 να εκτροχιαστεί παρασέρνοντας εκτός γραμμής και το πρώτο βαγόνι. Ευτυχώς από το ατύχημα δεν υπήρξαν σοβαροί τραυματισμοί.

Οι 150 επιβάτες επέστρεψαν με Railbus στον Σ.Σ. Λειανοκλαδίου και από εκεί με λεωφορεία μεταφέρθηκαν στον Σ.Σ.Τιθορέας για να συνεχίσουν και πάλι σιδηροδρομικώς το ταξίδι τους. Συνεργεία του ΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ κατέφθασαν στο σημείο μετά το ατύχημα για την αποκατάσταση των ζημιών και του δικτύου, ωστόσο τα πράγματα ήταν πολύ δύσκολα λόγω του δύσβατου σημείου και της θέσης που βρέθηκε η εκτροχιασμένη μηχανή που η ανάσχυση της απαιτούσε δυο γερανοί.

Αρχικά, αποκατέστησαν τις ζημιές στις ράγες και στο πρώτο βαγόνι, και στις 12 Δεκεμβρίου έδωσαν το δίκτυο στη κυκλοφορία. Κατόπιν, έκοψαν τα «ταμπόνια» της AdTranz ώστε να μην ενοχλεί το περιτύπωμα, και την άφησαν σκεπασμένη στην θέση της. Η μηχανή περιμένει τώρα την διάνοιξη δρόμου ώστε να προσεγγίσουν κατάλληλοι γερανοί που θα την ανασύρουν από την γραμμή.



νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα

Διαφημιστική κάλυψη αμαξοστοιχιών

Από τις αρχές Νοεμβρίου του 2013 σταδιακά αρκετές επιβατικές αμαξοστοιχίες, προαστιακές και υπεραστικές, καλύφθηκαν από διαφημιστική μεμβράνη. Πρόκειται για διαφημιστική καμπάνια της ΔΕΗ σχετικά με το περιβάλλον που σε συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. υλοποιείται με «ντύσιμο» των συρμών εσωτερικά αλλά και εξωτερικά. Από αισθητικής πλευράς η συγκεκριμένη κάλυψη, με χρωματισμούς σε μπλε και γαλάζιο, δίνει μια διαφορετική αίσθηση στα γνωστά σε όλους μας τρέινα και ταυτόχρονα αποτελεί μια λύση για την κάλυψη των βρόμικων από graffiti τρέινων. Ωστόσο αντιδράσεις έχει προκαλέσει η ολοκληρωτική κάλυψη των παραθύρων από ειδική πλαστική μεμβράνη με τρύπες. Πολλοί επιβάτες παραπονούνται ήδη ότι η μεμβράνη αυτή εμποδίζει κατά πολύ την ορατότητα, αποκρύπτει την θέα μέσα από το όχημα και ότι, κυρίως τις νυχτερινές ώρες, είναι αδύνατο να διακρίνουν ακόμη και τα ονόματα των σταθμών.



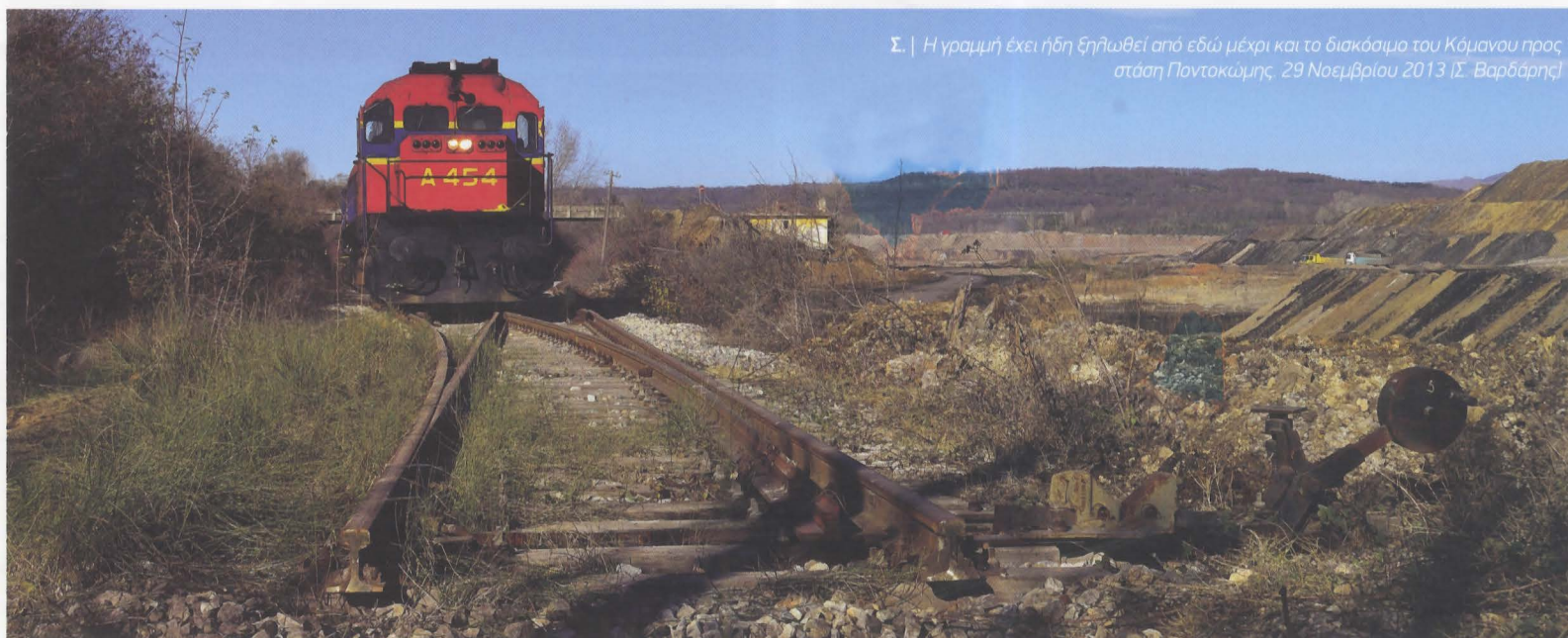
Σ. | Προαστιακή αμαξοστοιχία προσεγγίζει την πόλη της Χαλκίδας. Δεκέμβριος 2013 (Μ. Ναθανασ)

Προσωρινό(;) κλείσιμο της γραμμής Αμύνταιο - Κοζάνη

Μια ακόμη δυσάρεστη σελίδα στην πρόσφατη σιδηροδρομική μας ιστορία γράφτηκε την Παρασκευή 29 Νοεμβρίου 2013. Την ημέρα αυτή αναχώρησε από τον Σ.Σ. Κομάνου για την Θεσσαλονίκη η τελευταία, στο τμήμα Αμύνταιο-Κοζάνη, εμπορική αμαξοστοιχία (με κενά βυτία). Για δυο σχεδόν εβδομάδες είχε προηγηθεί απομάκρυνση βαγονιών και από τον Σ.Σ. Κοζάνης. Μετά την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας, ο Σ.Σ. Κομάνου, που ήταν ο τελευταίος ανοιχτός σταθμός στο τμήμα αυτό, κατέβασε και αυτός τα ρολλά του και κλειδώθηκε από το προσωπικό, μάλλον για πάντα. Ο λόγος για το λουκέτο αυτό είναι ότι η ΔΕΗ σκοπεύει να προχωρήσει στο ξήλωμα της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής σε μήκος 12χλμ μεταξύ σταθμού Αζώτου και Μαυροδενδρίου, λόγω των αναγκών για εξόρυξης καρβονίου από την συγκεκριμένη περιοχή. Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς, μέχρι το 2016 προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή νέας χάραξης η οποία θα διέρχεται απέναντι από τον Σ.Σ. Κομάνου και θα ενώνεται με την παλαιά γραμμή περίπου στο ύψος της Ποντοκώμης.

Υπενθυμίζεται ότι το τμήμα Αμύνταιο-Κοζάνη ανακατασκευάστηκε και παρεδόθη στην κυκλοφορία το 2007, αλλά έκλεισε για επιβατική χρήση μόλις 3 χρόνια μετά, διότι (σύμφωνα με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ) ήταν ζημιογόνα. Η συγκεκριμένη γραμμή ωστόσο κατάφερε στο παρελθόν να προσφέρει πλούσιο εμπορικό έργο με σημαντική κερδοφορία για τον ΟΣΕ εδραιώνοντας τον ως τον κύριο μεταφορέα στην περιοχή. Από την έναρξη της λειτουργίας της (1952) οι αμαξοστοιχίες των ΣΕΚ /ΟΣΕ μετέφεραν, από και προς την Θεσσαλονίκη, αμέτρητους τόνους αποχημικά (θειάφι, αμμωνία άζωτο, νάτριο κ.α.) πετρέλαια για τους σταθμούς της ΔΕΗ, λιπάσματα από την ΑΕΒΑΛ της Πτολεμαΐδας, κάρβουνο, μπριγκέτες και πλήθος γεωργικών προϊόντων κυρίως σιτηρά και ζαχαρότευτλα. Θέλουμε να ελπίζουμε ότι η προβλεπόμενη νέα χάραξη θα ολοκληρωθεί όντως εντός χρονοδιαγραμμάτων, αλλά η μέχρι τώρα πραγματικότητα για το πως υλοποιούνται τα σιδηροδρομικά έργα στην Ελλάδα δεν μας αφήνει και πολλά περιθώρια αισοδοξίας.

Στέφανος Βαρδάρης



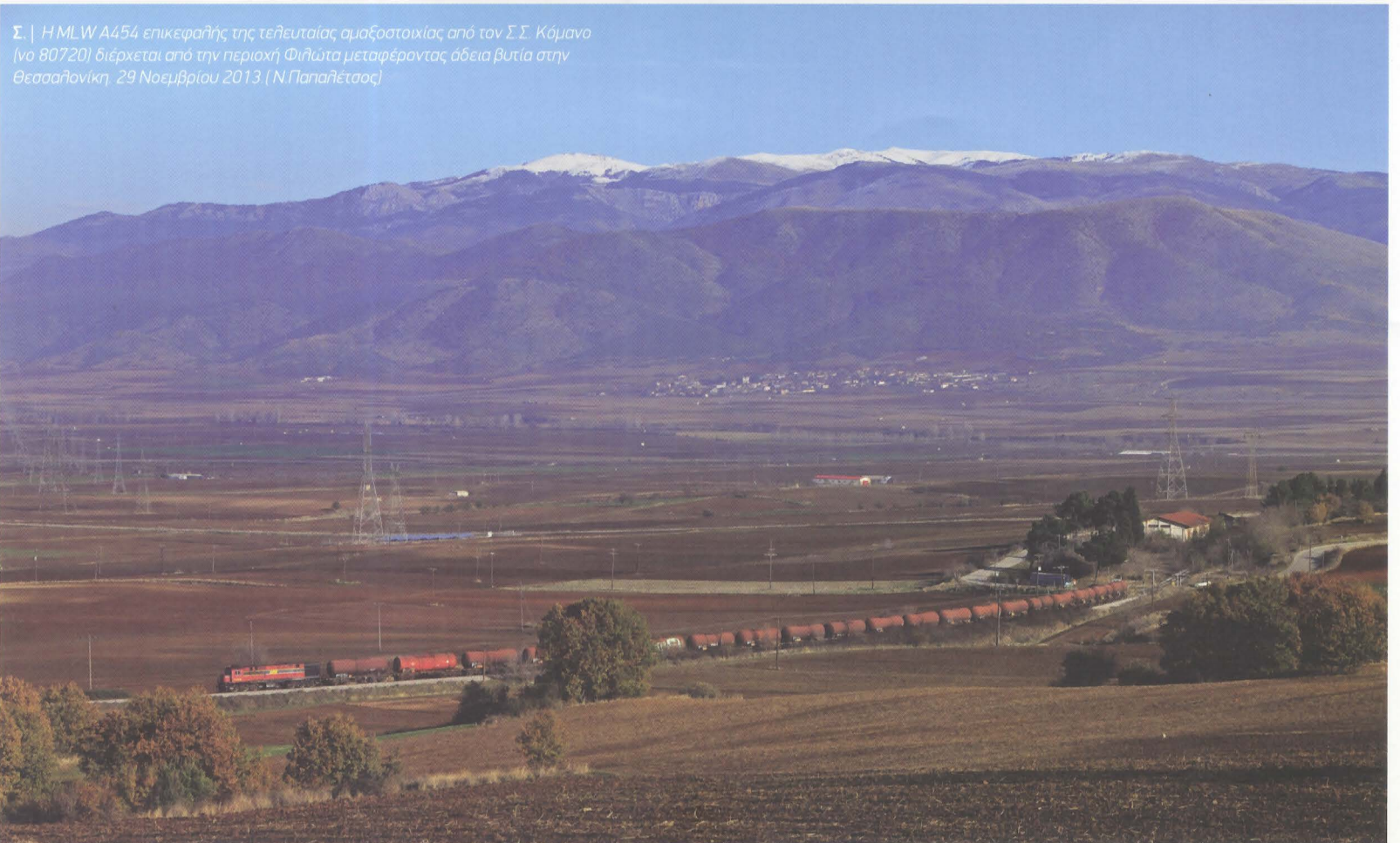
Σ. | Η γραμμή έχει ήδη ξηλωθεί από εδώ μέχρι και το διακόσιμο του Κομάνου προς στάση Ποντοκώμης. 29 Νοεμβρίου 2013 (Σ. Βαρδάρης)

νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα νέα



Σ. | Κόμανος το τελευταίο σούρουπο. 29 Νοεμβρίου 2013 (Σ. Βαρδάρης)

Σ. | Η MLW A454 επικεφαλής της τελευταίας αμαξοστοιχίας από τον Σ.Σ. Κόμανο (no 80720) διέρχεται από την περιοχή Φιλώτα μεταφέροντας άδεια βυτία στην Θεσσαλονίκη. 29 Νοεμβρίου 2013 (Ν. Παπαλέτσος)



Κρυονέρι - Αγρίνιο: Κυκλοφορία οχημάτων με παρέμβαση του συλλόγου

Κείμενο: Π. Κάσαρης, Φωτογραφίες:
Μ. Νάθενας, Ν. Καραγεώργος



<p>Το χωριό μου είναι το Αγγελόκαστρο, όλα έβγαν από αυτό θριαμβικά ο Σταθμός. Η αλήθεια είναι πως ήμουν στο πιο όμορφο χωριό απ' όλα, και αυτό το ανακάλεσα γρήγορα.</p> <p>Ήταν ένα δροσερό πρωινό σαν όλα τα άλλα του φθινοπώρου. Ο ήλιος έλαμνε και τα χελιδόνια ήταν έτοιμα να φύγουν. Όλα ήταν ίδια εκείνο το πρωί, μέχρι που με βρήκε ένα γλυκό χαρτί. Ήταν στο μπαστούνι που το είχα πάρει. Ήταν ένα χαρτί που μου φώναζε από την καρδιά να έρθω να δω τα πάντα που μου είχαν αφήσει. Ήταν ένα χαρτί που μου φώναζε να έρθω να δω τα πάντα που μου είχαν αφήσει.</p> <p>Πάντα υπήρχαν μικρά παιδάκια που ανηγοματούσαν να επιβιβαστούν στο τρένο. Εκεί βρισκόταν μια ομάδα ανθρώπων που τον οδηγούσαν και μας εξημούσαν</p>	<p>Εκείνη τη στιγμή ακούστηκε η κόρνα του τρένου που έρχοταν προς τα μέρος μας. Οι φίλοι μηχανοδηγοί μας βιάστηκαν να ανέβουμε.</p> <p>Αν θυμάμαι τις φωτογραφικές μηχανές και κάμερες έρχονταν εκεί για να φωτογραφίσουν τα συγγιμένα.</p> <p>Μια σιδηροδρομική γραμμή γιόρα, τη με πλατάνια σε φίλοι και άριστερα, που έμενε να την διασχίσει. Το τρένο άρχισε να κινείται.</p> <p>Όλα ήταν μικρά, το τοπίο, η διαδρομή. Κανείς μας δεν ήξερε πως το χωριό μας έχει τέτοιες ομορφιές. Οι σιδηροδρομικές γραμμές ήταν γυμνασμένες και κανένας δεν τις φορούσε για εμάς και αρκετές δεκαετίες.</p> <p>Πιο κάτω αναμνησθήκαμε την σιδηροδρομική γέφυρα που περνάει πάνω από τον ποταμό Διδυχο. Σηραλάτες και Αγγελόκαστρο. Όλα έγιναν έβγαν από τα σπινθηρούς και μας παρακολούθησαν να διασχίσουμε την γέφυρα. Από κάτω μας περνούσε αργά-αργά το ποτάμι με τα πράσινα και θοδά νερά του. Έκινε χωριό χωριό ανάμεσα</p>	<p>των ο κάμπος.</p> <p>Μετά από την γέφυρα καταβυθίστηκε νεκρία προς τον Αη Γιώργη. Η περιοχή ήταν γεμάτη με μικρούς λαγούς, ένα μικρό ριάλιτι να δούμε όλα τα αγκυρώματα σταθμού.</p> <p>Έκινε πως βούρα σε εκείνα τα παλιά χρόνια, όπου ο κάμπος μετακινείται με το στομάχι. Και δει έναν η μορφή που εντύπησε έτσι. Κατόπιν πήραμε τον έρωτα του χωριού μου, περνούσε πάνω από την γέφυρα και το θοδά ποτάμι.</p> <p>Η διαδρομή ήταν μικρή ώρα, αλλά έμεινα μου φάνηκε πιο πολύ σαν να ήταν ένα σταθμικό, όμορφο οικείο στο μικρό μου χωριό.</p> <p>Ελένη Κωνσταντινίου 12 ετών Σταθμός Αγγελόκαστρο Κυριακή 3 Νοεμβρίου 2016</p>
---	---	---

Σε παλαιότερο τεύχος του περιοδικού "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ" είχα αναφερθεί, για την κατάσταση που επικρατεί στη μετρική γραμμή Κρουονέρι – Αγγίνιο.

Παρά την πλήρη ανακατασκευή της, αν εξαιρέσουμε τα λίγα δοκιμαστικά δρομολόγια που πραγματοποιήθηκαν με A/A Rail bus, η διοίκηση του ΟΣΕ ποτέ δεν αποφάσισε την πλήρη λειτουργία της με τακτικά δρομολόγια. Εν ολίγης η γραμμή αφέθηκε στη τύχη της.

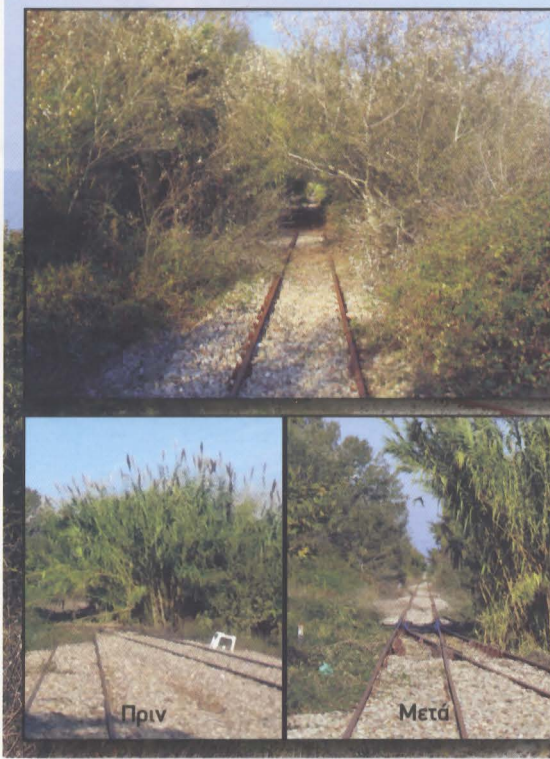
Ο ΣΦΣ σε συνεργασία με τον «Όμιλο φίλων σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδας Χ. Τρικούπης» στα πλαίσια των προσπαθειών του για την αναβίωση της γραμμής και να μειώσει όσο το δυνατό τις καταπατήσεις, πραγματοποίησε για άλλη μια φορά δράση-παρέμβαση στις 2,3 Νοεμβρίου 2013 στη μετρική γραμμή με σημείο αναφοράς το Σιδηροδρομικό σταθμό του Αγγελόκαστρου.

Με τη συμμετοχή πολλών μελών του ΣΦΣ και σύμμαχο τον καλό καιρό κινήθηκαν επί της γραμμής 2 ποδηλατοδρεζίνες και 3 μηχανοκίνητες δρεζίνες.

Τα νέα διαδόθηκαν γρήγορα στις τοπικές κοινωνίες. Πολλοί κάτοικοι και κυρίως μικρά παιδιά επισκέφθηκαν το σταθμό του Αγγελόκαστρου για να κάνουν βόλτες με τις δρεζίνες. Στα πρόσωπα κυρίως των μικρών παιδιών διακρίνονταν η χαρά και ο ενθουσιασμός για το όλο εγχείρημα.

Οι δρεζίνες κινήθηκαν βορείως μέχρι τα Καλύβια, και νοτιώς προς Σταμνά μέχρι τη γέφυρα της Ιόνιας Οδού. Απολαύσαμε την ωραία διαδρομή της γραμμής που περνούσε μέσα από κάμπους και λιβάδια παράλληλα με τον ποταμό Αχελώο, με τους ντόπιους αγρότες να κοιτάνε με έκπληξη και απορία! Κατά τη διαδρομή προς Καλύβια, μεγάλο μήκος γραμμής είχε καλυφθεί με χόρτα και με κλαδιά δέντρων. Το πρόβλημα λύθηκε με ανάθεση του καθαρισμού σε εργάτες με πρωτοβουλία του μέλους μας Δημήτρη Ρίζου. Ελπιδοφόρο είναι ότι οι ντόπιοι, παίρνοντας σαν παράδειγμα την παρέμβασή αυτή, προσφέρθηκαν για τον καθαρισμό της γραμμής ώστε να κινήθούν εύκολα οι δρεζίνες. Τους αξίζουν συγχαρητήρια! Κατά τη διαδρομή προς Σταμνά οι δρεζίνες σταμάταγαν κάτω από τη γέφυρα της Ιονίας οδού. Δυστυχώς ο εργολάβος του αυτοκινητόδρομου σε εκείνη τη θέση είχε καταπατήσει και καταστρέψει τη γραμμή και αναγκαστικά επιστρέψαμε στο Αγγελόκαστρο.

Η δράση-παρέμβαση του ΣΦΣ δεν σταματάει εδώ. Ανοίγονται νέες προοπτικές με κίνηση των δρεζίνων από το Κρουονέρι μέχρι το Ευηνοχώρι και την αποκατάσταση στη γέφυρα της Ιόνιας Οδού για να αφιχθούν οι δρεζίνες στα Σταμνά. Επιστολή στήριξης μας απέστειλε ο βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας Γιώργος Βαρεμένος (μιας και ίδιος απουσίαζε στο εξωτερικό) αλλά η μεγαλύτερη επιβράβευση των συμμετεχόντων ήταν η έκθεση που μας χάρισε η δωδεκάχρονη Ελένη που μένει δίπλα στο σταθμό Αγγελόκαστρου και μας συγκίνησε όλους ιδιαίτερα.



Τα «τραίνα του θανάτου»: Από την Θεσσαλονίκη στο Άουσβιτς

Κείμενο: Γ. Χανδρινός

Αντί προλόγου

Ήταν Δευτέρα 15 Μαρτίου 1943 όταν ένα τρένο με 2.400 Θεσσαλονικίους Εβραίους ξεκίνησε από την συμπρωτεύουσα με προορισμό την μακρινή Πολωνία. Δίχως αυτοί οι άνθρωποι να το γνωρίζουν οδηγήθηκαν τελικά στο διαβόητο στρατόπεδο συγκέντρωσης και εξόντωσης Άουσβιτς, εκεί δε οι περισσότεροι στάθηκαν αμέσως μετά την άφιξη τους στους θαλάμους αερίων και τελικά αποτεφρώθηκαν σε ειδικά κρεματόρια. Ήταν η πρώτη από συνολικά 22 παρόμοιες αποστολές που είχαν ως τελικό αποτέλεσμα τον πλήρη σχεδόν αφανισμό της ιστορικής εβραϊκής κοινότητας της Θεσσαλονίκης και την εξόντωση αρκετών ακόμη χιλιάδων ομοεθνικών τους από την Αθήνα, την Κέρκυρα, τα Ιωάννινα και τις υπόλοιπες 23 ελληνικές εβραϊκές κοινότητες της χώρας.

Τα γεγονότα που αφορούν στην τραγωδία των Εβραίων της Θεσσαλονίκης κατά την κατοχή είναι επαρκώς καταγεγραμμένα και γνωστά, ωστόσο πρέπει να δοθεί η κατάλληλη βάση στοιχεία γύρω από την οργάνωση και την εκτέλεση του εκτοπισμού τους προς την Πολωνία με τρένα, μία από τις η «τεχνικές» δηλαδή πλευρές της «Τελικής Λύσης». Οι πληροφορίες μας σχετικά με τα «τραίνα του θανάτου», τις αμαρτωθείες δηλαδή που μετέφεραν χιλιάδες αθώους Εβραίους στον θάνατο προέρχονται, κατά κύριο λόγο από τις λίγες προφορικές και γραπτές μαρτυρίες επιζώντων που επέστρεψαν στην Θεσσαλονίκη, μαρτυρίες συνήθως γενικόλογες, αποσπασματικές ή και αντιφατικές, λόγω του συγκινησιακού φόρτου. Ειδικότερα μάλιστα για την αμιγώς σιδηροδρομική πλευρά των γεγονότων οι γνώσεις μας παραμένουν μέχρι σήμερα ελάχιστες, σχεδόν μηδαμινές, λόγω του ότι δεν υπάρχουν πλέον τα σχετικά αρχεία και φάκελλοί της εποχής για το θέμα αυτό.

Παρά τις σοβαρές αυτές ελλείψεις, η «Σ» επιχειρεί να συγκεντρώσει στα παρόν άρθρα τα διαθέσιμα (τουλάχιστον σε εμάς) δεδομένα, πληροφορίες κλπ, σε μια προσπάθεια ανασύνθεσης, όσο το δυνατόν πληρέστερα, των σιδηροδρομικών δεδομένων που αφορούν στα εν λόγω «τραίνα του θανάτου». Με αφορμή την συμπλήρωση φέτος 70 χρόνων από το Ολοκαύτωμα των Εβραίων της Θεσσαλονίκης, που πληρώσαν το βαρύτερο από τους αλλήλους Εβραίους τμήμα, αφιερώνουμε το μικρό αυτό πόνημα, ως ελάχιστο φόρο τιμής, στις αδικημένες ψυχές των χιλιάδων συμπατριωτών μας που κείθηκαν με τραγικά τρόπο στα ναζιστικά στρατόπεδα.



Σ. | Φορτάμαξες των Σ.Ε.Κ. στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Για πολλές δεκαετίες και μέχρι την εξόντωση τους, εκατοντάδες Εβραίων δούλευαν ως «χαμάληδες» (φορτοεκφορτωτές) στο λιμάνι. Αρχές της δεκαετίας του '30 (Αρχειο Σ.Φ.Σ.)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όταν οι Γερμανικές δυνάμεις εισέρχονται στην Θεσσαλονίκη στις 9 Απριλίου 1941, ο εβραϊκός πληθυσμός της πόλης αριθμεί περί τις 49.000 ψυχές¹ αποτελούσε δε την μεγαλύτερη σεφαραδίτικη κοινότητα στα Βαλκάνια. Λίγες μόνον ημέρες μετά την κατάληψη της πόλης, πάρθηκαν τα πρώτα, μεμονωμένα μέτρα με σκοπό τον σταδιακό αποκλεισμό των Εβραίων από την δημόσια ζωή. Σε έναν Εβραίο απαγορευόταν να συχνάζει σε καφενεία, ζαχαροπλαστεία κλπ, τα μέλη του Εβραϊκού Συμβουλίου συλλαμβάνονται, σπίτια επιτάσσονται, ραδιόφωνα κατάσχονται, ενώ αρχίζουν οι λεηλασίες περιουσιών, βιβλιοθηκών κλπ. Στις 11 Ιουλίου 1942 όλοι οι Εβραίοι άνδρες ηλικίας 18-45 ετών διατάσσονται να συγκεντρωθούν στην Πλατεία Ελευθερίας. Εκεί, μετά από μεγάλη ταλαιπωρία και ταπεινώσεις, καταγράφονται και πολλοί στέλνονται για καταναγκαστική εργασία σε εργοτάξια στην ηπειρωτική Ελλάδα, κυρίως σε σιδηροδρομικά έργα στην Αλεξάνδρεια, τα Τέμπη, την Καρυά κ.α. Μέχρι το τέλος του 1942, οι γερμανικές δυνάμεις θα έχουν κατασχέσει όλες τις εβραϊκές ιδιοκτησίες ή συμφερόντων εταιρείες της Θεσσαλονίκης (βιομηχανικές μονάδες, εμπορικές επιχειρήσεις κλπ) και θα καταστρέψουν, αφού πρώτα το βεβήλωσαν, το μεγάλο εβραϊκό νεκροταφείο της πόλης,

που υπήρχε εκεί από τον 15ο αι.

Στις 6 Φεβρουαρίου 1943 οδιωγμός συστηματοποιείται όταν φτάνει από την Γερμανία στην Θεσσαλονίκη μια επιτροπή της SD (Sicherheitsdienst = Υπηρεσία Ασφαλείας), με επικεφαλής δυο αξιωματικούς των SS και βοηθούς το ίδιο του Α. Eichmann υπεύθυνου των «Εβραϊκών Υποθέσεων» της Κρατικής Υπηρεσίας Ασφαλείας (Reich Sicherheitshauptamt), της υπηρεσίας δηλαδή που συντόνιζε το σύστημα της βιομηχανικής εξόντωσης των Εβραίων στην Ευρώπη. Ήταν ο λοχαγός Dieter Wisliceny και ο υπολοχαγός Alois Brunner, αμφότεροι διαβόητοι εγκληματίες πολέμου. Η αποστολή τους είναι σαφής: η εφαρμογή της «Τελικής Λύσης» δηλαδή η εξόντωση των Εβραίων πρώτα στην Θεσσαλονίκη και κατόπιν στην υπόλοιπη Ελλάδα. Με την συνεργασία του επίσης γνωστού Max Merten, συμβούλου του Τμήματος Στρατιωτικής Διαχείρισης (Kriegsverwaltungsrat), της Στρατιωτικής Διοίκησης Θεσσαλονίκης και Αιγαίου, δίνεται αμέσως εντολή σε όλον τον εβραϊκό πληθυσμό της πόλης να φορέσει το χαρακτηριστικό κίτρινο άστρο του Δαβίδ, τους απαγορεύεται να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα τηλέφωνα και υποχρεώνονται, εφ' εσχής, να κατοικούν σε συγκεκριμένες συνοικίες της πόλης που σύντομα μετατρέπονται σε γκέτο. Για να καλύψουν τις πραγματικές τους προθέσεις, οι

Γερμανοί, με την βοήθεια του, διορισμένου από αυτούς, Αρχιραββίνου Δρ. Σεβί Κορέτς, διαδίδουν ότι σκοπός τους είναι η αναδιοργάνωση της Εβραϊκής Κοινότητας, έτσι ώστε οι Εβραίοι να απολαμβάνουν μεγαλύτερης αυτονομίας και προνομίων.

Ένα μήνα μετά, στις 6 Μαρτίου 1943, οι γερμανικές αρχές διατάσσουν την απαγορεύση εξόδου των Εβραίων πολιτών από τα γκέτο, λίγες δε ημέρες αργότερα, οι εβραϊκές οικογένειες μεταφέρονται –για πρακτικούς λόγους– στον συνοικισμό του Βαρώνου Χιρς (παλιός ευεργέτης της κοινότητας), που βρίσκεται μεταξύ των οδών Εγνατία, Μητροπολεως και του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού. Η συνοικία μετατρέπεται σε αυστηρά φρουρούμενο, συρματοπλεγμένο γκέτο. Από εδώ θα αρχίσει η σταδιακή εκκένωση των θεσσαλονικέων Εβραίων και η σιδηροδρομική μεταφορά τους στην κόλαση του Άουσβιτς, από όπου, με την λήξη του πολέμου, θα επιστρέψουν μόλις 1.200 άτομα.

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΟ ΟΛΟΚΑΥΤΩΜΑ

Μετά την εισβολή των Γερμανικών στρατευμάτων στην Σοβιετική Ένωση (22 Ιουνίου 1941), η ηγεσία του Γ Ράιχ άλλαξε πλήρως την μέχρι τότε πολιτική της έναντι του Εβραϊκού πληθυσμού. Απο πογκρόμ,

καταδιώξεις, φυλακίσεις, γκετοποίηση κλπ, αρχίζουν οι ωμές, μαζικές σφαγές αμάχων Εβραίων στα κατεχόμενα Ανατολικοευρωπαϊκά κράτη όπως π.χ. στις Βαλτικές χώρες, στο Bialystok και στο Kishinev της Πολωνίας κλπ. Ωστόσο ο διαβόητος αρχηγός των SS και δεξί χέρι του Χίτλερ Η. Himmler και οι επιτελείς του δεν ήταν ευχαριστημένοι. Έτσι, στις 20 Ιανουαρίου 1942 οργανώνεται στο Wannsee του Βερολίνου ειδική συνδιάσκεψη όπου αποφάσιστηκε το πλαίσιο των δράσεων για να επιταχυνθεί η εφαρμογή της «Τελικής Λύσης», η εξόντωση δηλαδή των 11.000.000 Εβραίων που ζούσαν τότε στην Ευρώπη. κυρίως στα ανατολικά εδάφη (Πολωνία, Σοβιετική Ένωση και Βαλκάνια). Η συνδιάσκεψη αυτή καθόρισε επίσης και το πρόγραμμα μαζικής μεταφοράς των Εβραϊκών πληθυσμών από τις κατεχόμενες χώρες στα μεγάλα στρατόπεδα συγκέντρωσης που υπήρχαν ήδη ή κατασκευάζονταν στην Ανατολική Ευρώπη. Η μαζική αυτή μεταφορά θα γινόταν με το σιδηροδρομικό δίκτυο που ήδη λειτουργούσε εντατικά για να εξυπηρετεί τη γερμανική πολεμική μηχανή.

Η επιλογή της μεταφοράς τόσων ανθρώπων με τον σιδηρόδρομο σε περίοδο πολέμου φαίνεται αρχικά ως παράδοξη, αλλά δεν είναι. Κατ' αρχήν, υπήρχαν οι άριστα οργανωμένοι και πλήρως λειτουργικοί Γερμανικοί Κρατικοί Σιδηρόδρομοι (οι περίφημοι Deutsches Reichsbahn- DR), που το 1939 διέθεταν 25.889 ατμάμαξες, 660.546 φορτάμαξες, 68.462

**“ Η επιλογή της μεταφοράς
τόσων ανθρώπων με τον
σιδηρόδρομο σε περίοδο
πολέμου φαίνεται αρχικά ως
παράδοξη, αλλά δεν είναι... “**

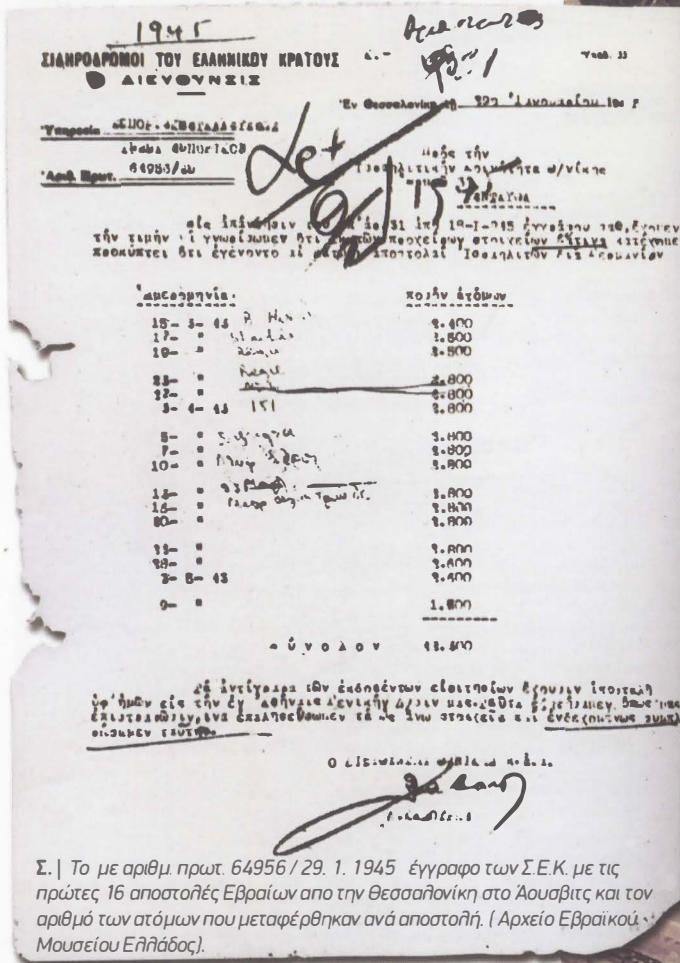
επιβατάμαξες, δίκτυο μήκους πολλών δεκάδων χιλιομέτρων και 958.000 εργαζόμενους ². Επι πλέον και οι κατεχόμενες χώρες (Γαλλία, Τσεχοσλοβακία, Ουγγαρία, Πολωνία κλπ) ήταν επίσης αναπτυγμένες σιδηροδρομικά, τα δε δίκτυα και το δυναμικό τους είχαν ήδη τεθεί στην διάθεση της Βέρμαχτ. Παράλληλα, η χρήση κλειστών, διαξονικών, ξύλινων φορταμαξών (του τύπου G10 που αριθμούσαν τότε δεκάδες χιλιάδες σε όλη την Ευρώπη) εξυπηρετούσε άριστα τα σχέδια αυτά, αφού με την σύνθεση μιας τυπικής αμαξοστοιχίας της περιόδου μπορούσαν εύκολα να μεταφερθούν περί τα 2.500 άτομα στοιβαγμένα σε 50-55 φορτάμαξες ελκόμενες από μια μόνον ατμάμαξα. Οι κλειστές

άλλωστε φορτάμαξες όχι μόνον «έκρυβαν» το τραγικό τους φορτίο από τα βλέμματα των κατοίκων κατά μήκος των γραμμών των δρομολογίων του θανάτου, αλλά συνέβαλαν ακόμη περαιτέρω στην εξόντωση των Εβραίων. Παρ' ότι, σύμφωνα με τους κανονισμούς κυκλοφορίας των DR, η χωρητικότητα των κλειστών φορταμαξών καθοριζόταν σε 50 άτομα, ο κανόνας ήταν ότι σε κάθε ένα από αυτά τα βαγόνια αυτά στοιβάζονταν πολύ περισσότεροι άνθρωποι. Στριμωγμένοι, με ελάχιστο οξυγόνο και κυρίως δίχως νερό πολλοί δεν άντεχαν το πολυήμερο ταξίδι και άφηναν την τελευταία τους πνοή μέσα στα βαγόνια. Σύμφωνα με μαρτυρία του αξιωματικού των Waffen SS Kurt Gerstein, όταν μια αμαξοστοιχία με 45 φορτάμαξες και 6.700 αιχμαλώτους έφτασε στο στρατόπεδο συγκέντρωσης Belzec, οι 1.450 από αυτούς ήταν ήδη νεκροί ³, κάτι που υποδηλώνει ότι σε κάθε μια από τις φορτάμαξες υπήρχαν 148 «επιβάτες».

Το πρώτο τρένο μεταφοράς Εβραίων αναχώρησε από την Γερμανία στις 16 Οκτωβρίου 1941. Από τότε και μέχρι τον Απρίλιο του 1945, δηλαδή σε διάστημα 1250 ημερών, πολύ περισσότερα από 1000 «τρένα του θανάτου» μετέφεραν από όλη την κατεχόμενη Ευρώπη Εβραίους, Ρομά κ.α. στα στρατόπεδα συγκέντρωσης και στους θαλάμους αερίων ⁴. Έχει υπολογιστεί ότι προκειμένου να «επανδρώσουν» όλα τα στρατόπεδα συγκέντρωσης με αιχμαλώτους, τα SS δαπάνησαν μόνο το 1,5% του συνολικού Γερμανικού πολεμικού

Σ. | Το κτίριο του Σ.Σ Θεσσαλονίκης (των Ανατολικών Σιδηροδρόμων), ο σημερινός «παλιός» ή εμπορικός ένα από τα γνωστότερα τοπία της πόλης. Από εδώ, αναχώρησαν τα «τρένα του θανάτου» για το Άουσβιτς. (Carte Postale- αρχές του 20ου αι- αυτ. Γ. Χανδρινού).





Σ. | Σημερινή δορυφορική φωτογραφία του εμπορικού σταθμού της Θεσσαλονίκης. Εκτιμάται ότι από αυτές τις παρακαμπτήριες γραμμές, στο N-NA άκρο του σταθμού γινόταν η επιβίβαση των Εβραίων στα «τραίνα του θανάτου». Στην δεξιά πλευρά της φωτογραφίας, μεταξύ των δυο σταθμών, απλώνονταν ο συνοικισμός – μετέπειτα γκέτο- του Βαρώνου Χιρς (Google Earth).



κόστους, ποσοστό απειροελάχιστο για μια τόσο μεγάλη επιχείρηση⁵.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Ήταν, κατά συνέπεια, αυτονόητο ότι όπως και σε όλη την κατεχόμενη Ευρώπη έτσι και στη χώρα μας η μεταφορά των Ελλήνων Εβραίων προς τα στρατόπεδα συγκέντρωσης έγινε σιδηροδρομικώς. Χρησιμοποιήθηκαν 31 συνολικά αμαξοστοιχίες, που μετέφεραν αιχμαλώτους από δυο διακριτές γεωγραφικές ενότητες:

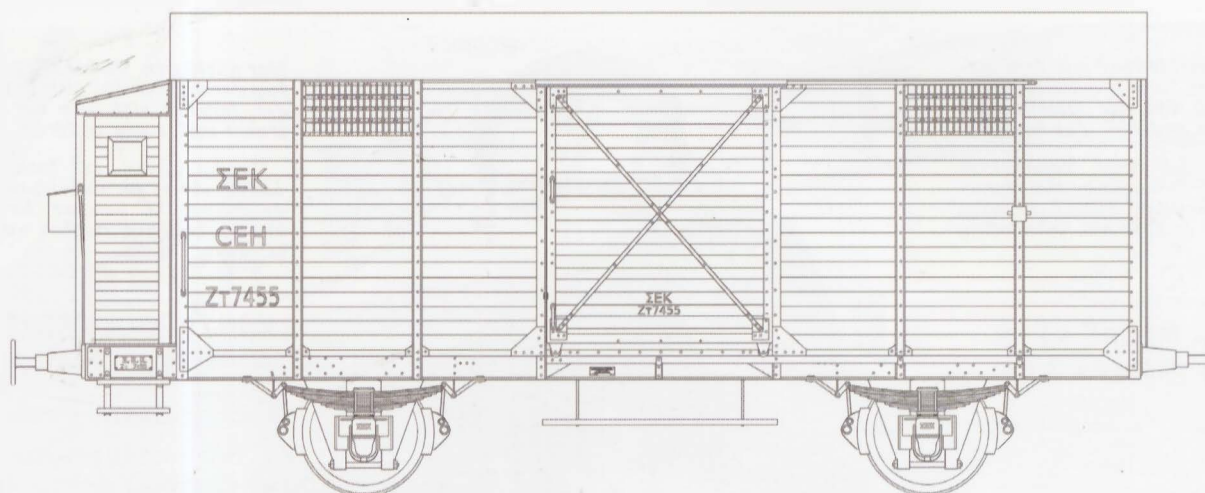
α) Γερμανική ζώνη κατοχής. Η περίπτωση αυτή αφορά τους Εβραίους της Θεσσαλονίκης (που ήταν η συντριπτική πλειονότητα του συνόλου) και τους Εβραίους από τις υπόλοιπες 23 ελληνοεβραϊκές κοινότητες (Αθήνα, Κέρκυρα, Ιωάννινα, Λάρισα κ.α.) που βρισκόταν υπό Γερμανική διοίκηση. Οι περίπου 54.000 Εβραίοι από την ζώνη αυτή μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς με 22 αποστολές, από τις οποίες οι 19 ανεχώρησαν από την Θεσσαλονίκη και οι 3 από την Αθήνα. Εκτός από 600 περίπου άτομα που οδηγήθηκαν στο στρατόπεδο Μπέργκεν-Μπέλζεν, όλοι οι άλλοι εκπομπθέντες είχαν ως τελικό προορισμό το Άουσβιτς⁶ (Πίνακας 1).

β) Βουλγαρική ζώνη κατοχής. Οι σιδηροδρομικές λεπτομέρειες για τα δεδομένα της μεταφοράς των Εβραίων από την Βουλγαρική ζώνη κατοχής (κεντρική και Ανατολική Μακεδονία και Θράκη) είναι περιορισμένες. Είναι γνωστό πάντως ότι στο διάστημα 5-10 Μαρτίου 1943 συνολικά 4440 ελληνοεβραίοι της περιοχής αυτής οδηγήθηκαν σιδηροδρομικώς στην Βουλγαρική παραδουάβια κωμόπολη Λομ, από εκεί με ποταμόπλοια στην Βιέννη για να καταλήξουν (πάλι σιδηροδρομικώς) στο στρατόπεδο συγκέντρωσης Τρεμπλίνκα. Είναι αξιοσημείωτο ότι η μεταφορά από την Αλεξανδρούπολη, την Κομοτηνή, την Ξάνθη, την Δράμα και τις Σέρρες έγινε με 9 αμαξοστοιχίες μέχρι το Demir Hissar (σημερινό Σιδηρόκαστρο-Σ.Σ.Στρυμόνα) από όπου οι αιχμάλωτοι μετεπιβάζονταν σε τραίνα ντεκωβίλ μέχρι το Σιμιτλί της Βουλγαρίας, επειδή στο τμήμα αυτό δεν είχε ακόμη κατασκευαστεί γραμμή κανονικού εύρους. Από το Σιμιτλί, ξανά με μετεπιβίβαση σε αμαξοστοιχίες κανονικού εύρους συνέχιζαν μέχρι την Λομ, αφού προηγουμένως είχαν παραμείνει για λίγο

σε προσωρινά στρατόπεδα στην Γκόρνα Τζουμαγιά και στην Ντούπνιτσα⁷ (Πίνακας 2). Από το στρατόπεδο της Τρεμπλίνκα, κανείς ελληνοεβραίος δεν επέστρεψε ζωντανός⁸.

Δεν υπάρχουν τέλος καθόλου πληροφορίες για την σιδηροδρομική μεταφορά μη Εβραίων Ελλήνων όπως π.χ. αντιστασιακοί, όμηροι κ.α.

Για τους παραπάνω λόγους το παρόν άρθρο επικεντρώνεται στην περίπτωση των Θεσσαλονικέων Εβραίων, για την μεταφορά των οποίων οι γνώσεις μας είναι κάπως καλύτερες, αλλά και γιατί αυτοί ήταν που πλήρωσαν πολύ βαρύτερο φόρο αίματος από τους υπόλοιπους. Αυτή η έλλειψη δεδομένων οφείλεται σε δύο κύριους λόγους: αφ' ενός μεν τα SS φρόντιζαν έτσι ώστε οι μεταφορές των Εβραίων να γίνονται με μυστικότητα (γι' αυτό και το φωτογραφικό υλικό από τέτοιες μεταφορές σε Ευρωπαϊκό επίπεδο είναι σχεδόν ανύπαρκτο), αφ' ετέρου δε, όπως ήδη προαναφέρθηκε, τα αρχεία των Σ.Ε.Κ. εκείνης της περιόδου σχετικά με το θέμα αυτό φαίνεται πως δεν υπάρχουν πλέον. Εξ όσων



Σ. | Κλειστή φορτάμαξα τύπου Zt κατασκευής Ringhoffer (Τσεχοσλοβακία) του 1926. Ήταν οι πολυαριθμότερες φορτάμαξες αυτού του τύπου των ΣΕΚ κατά την διάρκεια της Κατοχής, είναι δε σχεδόν βέβαιο ότι κάποιες από αυτές χρησιμοποιήθηκαν για την μεταφορά των Ελλήνων Εβραίων στο Άουσβιτς. (Σχέδιο ειδικά για την «Σ» Ι. Ζώρζος).

τουλάχιστον γνωρίζουμε οι σχετικοί φάκελοι είτε καταστράφηκαν, μάλλον σε μεταγενέστερη περίοδο, είτε βρίσκονται κάπου καταχωριασμένα και δεν έχουν ακόμη βρεθεί.

Κατά την περίοδο της Κατοχής, η Θεσσαλονίκη ήταν το σιδηροδρομικό κέντρο της Βέρμαχτ για όλη την Ελλάδα, μαζί δε με την Σόφια αποτελούσαν τα δυο παραρτήματα της «General des Transporterwesens Südost» (GTrSO) που είχε έδρα το Βελιγράδι. Ο παλιός (σήμερα εμπορικός) σιδηροδρομικός σταθμός ήταν το επίκεντρο όλης της σιδηροδρομικής κίνησης για την Ελλάδα και, μέσω Ειδομένης- Βελιγραδίου προς τον βορρά. Έτσι, όταν στις 10 Μαρτίου 1943 ο Α. Eichmann έδωσε το πράσινο φως στον Alois Brunner να ξεκινήσουν οι αποστολές Εβραίων από την Θεσσαλονίκη προς τα στρατόπεδα του θανάτου⁹ τα πάντα, απο σιδηροδρομική άποψη, ήταν έτοιμα. Σύμφωνα με την κατάθεση του D. Wisliceny στη δίκη της Νυρεμβέργης «...οι αμαξοστοιχίες που εχρειάζοντο για την μεταφοράν ζητήθηκαν από την παραπάνω υπηρεσία της Βέρμαχτ και ότι το μόνο που είχε να κάνει ο Alois Brunner ήταν να δηλώσει πόσα βαγόνια θέλει και πότε...»¹⁰.

Δυστυχώς, το μόνο ντοκουμέντο των Σ.Ε.Κ. που υπάρχει σχετικά με τα «τραίνα του θανάτου» που είχαν ως αφητηρία τον Σ.Σ Θεσσαλονίκης είναι στην ουσία ένα και μοναδικό έγγραφο που η Γενική .Διεύθυνση (Θεσσαλονίκη) των Σ.Ε.Κ. απέστειλε, στις 9 Ιανουαρίου 1945, ως απάντηση σε σχετικό αίτημα της Εβραϊκής Κοινότητας Θεσσαλονίκης και στο οποίο αναγράφονται οι ημερομηνίες αναχώρησης των πρώτων 16. αποστολών και ο αριθμός των μεταφερθέντων ανα αποστολή¹¹. Το μόνο πρόσθετο τεκμήριο για το θέμα δεν προέρχεται από την Ελλάδα αλλά από το αρχείο του Κρατικού Μουσείου Άουσβιτς-Μπιρκενάου. Εκεί καταγράφονται λεπτομερώς οι ημερομηνίες άφιξης στο στρατόπεδο όλων των αποστολών με προέλευση την Θεσσαλονίκη και άλλα μέρη της Ελλάδας, ο αριθμός των ατόμων ανα αποστολή

και πόσοι εξ αυτών θανατώθηκαν στους θαλάμους αερίων¹².

Με βάση τις δυο αυτές πηγές, ο Πίνακας 1 δείχνει αναλυτικά τις ημερομηνίες αναχώρησης και άφιξης όλων των αμαξοστοιχιών από την Θεσσαλονίκη προς το συγκρότημα Άουσβιτς-Μπιρκενάου, καθώς και το σύνολο των μεταφερθέντων Εβραίων ανα αποστολή. Το πρώτο «τραίνο του θανάτου» που ξεκινά από την Θεσσαλονίκη την Δευτέρα 15 Μαρτίου 1943 με 2.400 Θεσσαλονικείς Εβραίους θα φτάσει στο Άουσβιτς έξη ημέρες αργότερα δηλαδή στις 20 Μαρτίου. Η δεύτερη αποστολή θα ξεκινήσει δυο μόλις ημέρες αργότερα, μεταφέροντας 2.500 άτομα, η τρίτη στις 19 Μαρτίου

κ.ο.κ.. Σε έξη μόνο μήνες, 19 συνολικά αμαξοστοιχίες (η τελευταία έφτασε στον προορισμό της στις 18 Αυγούστου) μετέφεραν στην Πολωνία ολόκληρο τον εβραϊκό πληθυσμό της Θεσσαλονίκης. Στις αποστολές του Απριλίου και του Μαΐου, συμπεριλαμβάνονται και οι περίπου 2.000 Εβραίοι από τις περιοχές της Μακεδονίας και της Θράκης που βρίσκονταν υπό Γερμανική κατοχή: Διδυμότειχο, Ορεστιάδα, Σουφλί, Φλώρινα και Βέροια. Στις 2 Αυγούστου 1943, μια αμαξοστοιχία μετέφερε 64 Έλληνες Εβραίους καθώς και 367 Εβραίους με ισπανική υπηκοότητα στο στρατόπεδο Μπέργκεν- Μπέλζεν, κοντά στο Αννόβερο σε ένα ταξίδι που κράτησε 12 ημέρες¹³. Τέλος, από τον



Σ. | Μέρος των 30.385 εισιτηρίων των ΣΕΚ που εκδόθηκαν για τα ταξίδια μεταφοράς των Εβραίων από την Θεσσαλονίκη στο Άουσβιτς. Φυλάσσονται στο Κρατικό Μουσείο Άουσβιτς-Μπιρκενάου στην Πολωνία. Σεπτέμβριος 2009 (Ιάσων Χανδρινός)

Nur gueltig in Verbindung mit dem Befoerderungsschein, also ungueltig, wenn der Inhaber sich von der Gesellschaft trennt und einen anderen Zug benutzt.

Ίσχύει μόνον ἐν ὄσων προσάγεται ταύτοχρόνως με τὸ ὁμαδικὸν εἰσιτήριον θεωρεῖται δὲ ἄκυρον ἐὰν ὁ κάτοχος ἀποχωρήσῃ τῆς ὁμάδος καὶ ταξειδεύσῃ δι' ἄλλης ἁμαξ.

KONTRPOLLMARKE KI. 3
Ἄποσπασμα ἐλέγχου 3 θεσ.

Zu Befoerderungsschein Nr.
Τοῦ ὁμαδικοῦ εἰσιτηρ. ἀρ. 3001
Siehe Rückseite—Βλ. ὀπισθεν

Σ. | Δύο δείγματα ἀπὸ τὰ κηϊάδες ἐλληνικὰ εἰσιτήρια ποὺ φυλάσσονται στὸ Μουσεῖο τοῦ Ἄουσβιτς. Εἶναι δίγλωσσο (ἐλληνικὰ καὶ γερμανικὰ) καὶ διακρίνονται ὁ ἀριθμὸς (3001 ὃ 3002) καὶ ὁ ἀριθμὸς (116) τοῦ ὁμαδικοῦ εἰσιτηρίου. Τὰ συγκεκριμένα, ἐκδόθηκαν γιὰ τὴν 3ῃ ἀποστολὴ ποὺ ἀναχώρησε ἀπὸ τὴν Θεσσαλονικὴ στὶς 19 Μαρτίου 1943. (Ἀρχειο Κρατικοῦ Μουσείου Ἄουσβιτς-Μπρεννάνου)

Ἀπρίλιο μέχρι τὸν Αὐγούστο τοῦ 1944 ἀκολούθησαν τρεῖς ἀκόμη ἀμαξοστοιχίες μεταφέροντας συνολικὰ ἄλλους 6.000 Εβραίους ἀπο τὴν Ἀθήνα, τὰ Ἰωάννινα, τὴν Κέρκυρα, τὴ Λάρισα, τὸν Βόλο, τὴν Χαλκίδα τὴν Ρόδο καὶ τὴν Κω, ενας μικρὸς ἀριθμὸς ἀπὸ τοὺς ὁποίους κατέληξε ἐπίσης στὸ Μπέργκεν-Μπέλλεν.

Ὅπως φαίνεται ὠστόσο στὸν Πίνακα 1, τὸ ἔγγραφο τῶν Σ.Ε.Κ., παρά τὴν σπουδαιότητα του, εγείρει κάποια ἐρωτήματα: σε ἀντιπαραβολὴ με τὰ πολωνικὰ δεδομένα, οἱ Σ.Ε.Κ. δίνουν διαφορετικὸς ἀριθμοὺς ἀιχμαλῶτων ἀνα ἀποστολὴ, σε ὀρισμένες δε ἀπὸ αὐτές οἱ διαφορές εἶναι σημαντικές. Σύμφωνα με τὸν καθηγητὴ Χάγκεν Φλάισερ, τὰ πολωνικὰ δεδομένα εἶναι λιγότερο ἀκριβή, ἀφοῦ πολλοὶ ἀπο τοὺς ἀριθμοὺς σε αὐτὰ δίνονται κατ' ἐκτίμηση καὶ, κατὰ συνέπειαν, τὰ στοιχεῖα τῶν Σ.Ε.Κ. δείχνουν πιο ἀξιόπιστα, ἐπειδὴ αὐτοὶ ἦταν ποὺ εἶχαν ὀργανώσει τὸ «ταξίδι» ἔχοντας ἐκδόσει καὶ τὰ ἀντίστοιχα –ἀριθμημένα– εἰσιτήρια¹⁴. Ὡστόσο, στὸ ἐν λόγω ἔγγραφο ἡ ἴδια ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τῶν Σ.Ε.Κ. (ποὺ, ὡς ὀργανισμὸς, ἦταν τότε σε δειὴν θέση ἐξ αἰτίας τῶν καταστροφῶν τοῦ πολέμου) χαρακτηρίζει τὰ στοιχεῖα ὡς «πρόχειρα», ἐπισημαίνοντας πως χρειάζονται ἐπαλήθευση καὶ ἐνδεχομένως συμπλήρωση. Αὐτο ἰσως ἐξηγεῖ τὸ ὅτι στὶς περισσότερες ἀπο τὶς ἀποστολές ποὺ ἀναγράφονται στὸ ἔγγραφο τῶν Σ.Ε.Κ. ἀναφέρεται, παραδόξως, ταυτόσημος, ἀνα ἀμαξοστοιχία, ἀριθμὸς «επιβατῶν».

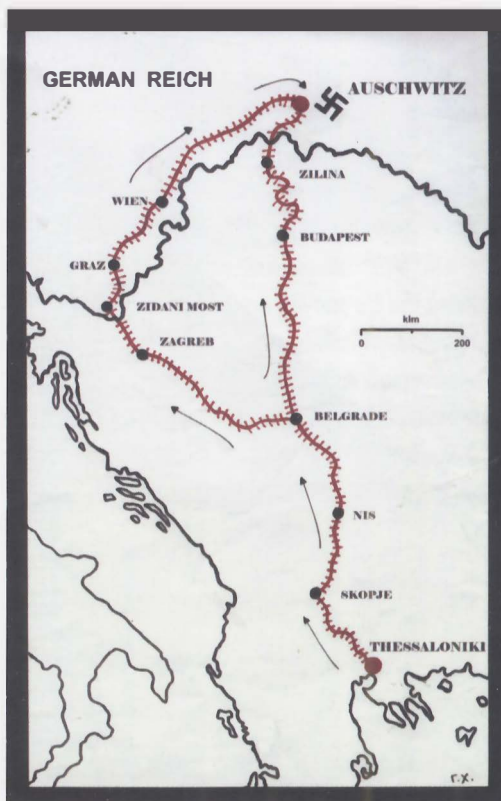
Τὰ πολωνικὰ ἀρχεῖα πάντως μας δίνουν καὶ πρόσθετες σημαντικές πληροφορίες. Ἀναλύοντας π.χ τὸν ἀριθμὸ τῶν μεταφερομένων ἀνα ἀμαξοστοιχία, διαπιστώνουμε ὅτι ἐνω τὴν μικρότερη ἀποστολὴ (ποὺ ἔφτασε, πιθανότατα, στὶς 8 Ἰουνίου 1943) ἀποτελοῦσαν 880 ἄτομα, ἡ πολυπληθέστερη, με ἡμερομηνία ἀφίξης στὸ Ἄουσβιτς 11 Ἀπριλίου 1944, ἀριθμοῦσε 5.026 Εβραίους



Σ. | Ὁ Ἰωάννης Σοφοῦλης, πατέρας τοῦ γνηστοῦ Θεσσαλονικιοῦ πεζογράφου Γιωργοῦ Ἰωάννου με τὸ δερμάτινο μπουφάν τῶν παλαιῶν μηχανοδηγῶν. Ἦταν ἓνας ἀπὸ τοὺς μηχανοδηγούς τῶν Σ.Ε.Κ. στὸς ὁποίους ἐτύχε τὸ δυσκόλο ἐργὸς τῆς μεταφοράς Εβραίων. (Ἀρχειο «Καθημερινῆς»)

ἀπο τὴν Ἀθήνα, τὰ Ἰωάννινα, τὴν Λάρισα, τὴν Χαλκίδα καὶ τὸν Βόλο. Ἀποτελούμενη ἀπο 80 φορτάμαξες, εἶναι ἡ μεγαλύτερη ἀμαξοστοιχία με ἀνθρώπινο φορτίο ποὺ ἀναχώρησε ποτέ ἀπο τὴν κατεχόμενη Ἑλλάδα¹⁵, δικαίως δε χαρακτηρίστηκε ὡς «τερατώδης»¹⁶. Κατὰ μέσο ὄρο πάντως κάθε ἀμαξοστοιχία μετέφερε 2.400 - 2.500 Εβραίους.

Μία ὠστόσο, πληροφορία, ἐπίσης ἀπὸ πολωνικές πηγές, εἶναι ἀξιόσημείωτη. Σύμφωνα με μαρτυρία τοῦ Franciszek Zabecki σιδηροδρομικοῦ ὑπαλλήλου τῶν PKP στὸν Σ.Σ Τρεμπλίγκα, στὶς 28 Μαρτίου 1943 ἔφτασε



Σ. | Χάρτης με τὶς δύο γνωστὲς διαδρομές τῶν ἀμαξοστοιχιῶν μεταφορῶς τῶν Εβραίων ἀπὸ τὴν Θεσσαλονικὴ στὸ Ἄουσβιτς. (Σχεδιασμὸς χάρτη Γ. Χανδρινός, βλ ἄρ. παρασημ. 40)

Nur gueltig in Verbindung mit dem Befoerderungsschein, also ungueltig, wenn der Inhaber sich von der Gesellschaft trennt und einen anderen Zug benutzt.

Ίσχύει μόνον ἐν ὄσων προσάγεται ταύτοχρόνως με τὸ ὁμαδικὸν εἰσιτήριον θεωρεῖται δὲ ἄκυρον ἐὰν ὁ κάτοχος ἀποχωρήσῃ τῆς ὁμάδος καὶ ταξειδεύσῃ δι' ἄλλης ἁμαξ.

KONTRPOLLMARKE KI. 3
Ἄποσπασμα ἐλέγχου 3 θεσ.

Zu Befoerderungsschein Nr.
Τοῦ ὁμαδικοῦ εἰσιτηρ. ἀρ. 116
Siehe Rückseite—Βλ. ὀπισθεν

ἐκεῖ μία ἀμαξοστοιχία με 46 βαγόνια ποὺ μετέφερε Εβραίους ἀπὸ τὴν Θεσσαλονικὴ¹⁷. Ἀν πάντως δὲν πρόκειται περὶ λάθους, ἡ μαρτυρία αὐτὴ πρέπει να ἐπιβεβαιωθεῖ ἐπειδὴ ἀπο καμία ἄλλη πηγή δὲν προκύπτει ὅτι Θεσσαλονικεῖς Εβραῖοι μεταφέρθηκαν στὴν Τρεμπλίγκα ἀντὶ γιὰ τὸ Ἄουσβιτς.

Πέραν τῶν παραπάνω πληροφοριῶν, δυστυχῶς δὲν ὑπάρχει καμία ἄλλη τεκμηριωμένη πηγή ποὺ να μας παρέχει πρόσθετα σιδηροδρομικὰ δεδομένα ἡ ἀξιόπιστες πληροφορίες γιὰ τὰ «τραῖνα τοῦ θανάτου» τῶν Ἑλλήνων Εβραίων, ὅπως π.χ ἡ σύνθεση τῶν ἀμαξοστοιχιῶν, τὸ τροχαῖο υλικὸ ποὺ χρησιμοποιήθηκε, οἱ ἀριθμοὶ κάθε μίας ἀπο τὶς 22 ἀμαξοστοιχίες ποὺ ἀναχώρησαν ἀπο τὴν Θεσσαλονικὴ, τὸ ἀκριβές δρομολόγιο ποὺ ἀκολούθησαν μέχρι τὰ στρατόπεδα τῆς φρίκης στὴν Πολωνία κ.α. Ἡ μόνη, συνεπῶς, δυνατότητα σήμερα να ἀνασυνθέσουμε τὴν εἰκόνα τῆς ὅλης ἐπιχείρησης με κάποια σχετικὴ ἀκρίβεια εἶναι: α) οἱ γραπτές καὶ προφορικές μαρτυρίες τῶν λίγων Εβραίων ποὺ ἐπέζησαν οἱ ὁποῖες, ὠστόσο, λόγω τῆς ἐντονῆς συναισθηματικῆς φόρτισης θα πρέπει να ἐξετάζονται με προσοχὴ (σε ὅτι ἀφορὰ τὶς σιδηροδρομικές πληροφορίες) β) οἱ ἀκόμη λιγότερες μαρτυρίες σιδηροδρομικῶν τῆς ἐποχῆς γ) οἱ ἐμεσες γραπτές πηγές τῶν Σ.Ε.Κ. τῆς περιόδου ἐκείνης (κατάλογοι τροχαίου υλικού, ἐγχειρίδια κυκλοφορίας κλπ) καὶ δ) ἡ ἐλληνικὴ καὶ διεθνὴς βιβλιογραφία.

α) Τὸ τροχαῖο υλικὸ

Ὅπως καὶ σε ἄλλες χώρες ἐτοῖσι καὶ στὴν Ἑλλάδα, γιὰ τὴν μεταφορὰ τῶν Εβραίων πρὸς τὰ στρατόπεδα συγκέντρωσης, χρησιμοποιήθηκαν φορτάμαξες κλειστοῦ τύπου. Ἢδη ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 19ου αἰ καὶ ἰδιαίτερα μετὰ τὸν Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, ὁ πιο διαδεδομένος τύπος τέτοιων οχημάτων ἦταν οἱ ξύλινες, διαξονικές φορτάμαξες (Γερμανικοῦ σχεδιασμοῦ καὶ κατασκευῆς) ποὺ τὶς γνωρίζουμε γενικὰ ὡς φορτάμαξες τύπου «G», οἱ πολυπληθέστερες τῶν ὁποίων σε ὅλη τὴν



Σ. | Η πύλη του Αουσβιτς I, με την περιβόητη φράση «Arbeit macht Frei» των SS

Ευρώπη κατά τον μεσοπόλεμο ήταν οι «G10» των DR.

Στην Ελλάδα, οι φορτάμαξες αυτού του τύπου ήταν τότε επίσης διαδεδομένες και πολυπληθέστερες σε αριθμό από κάθε άλλο τύπο οχήματος. Οι Σ.Ε.Κ. ταξινομούσαν τις φορτάμαξες αυτές με σήμα κωδικοποίησης «Z» ήταν δε τριών κατηγοριών: Z, Zt και Zπτ (ανάλογα με το αν διέθεταν τροχοπέδη ή τροχοπέδη πεπιεσμένου αέρα). Το 1938 οι Σ.Ε.Κ. διέθεταν 2.441 τέτοιες φορτάμαξες η πλειονότητα των οποίων (1.412) ανήκαν στην Β΄ Περιφέρεια, δηλαδή αυτήν της Β. Ελλάδος με έδρα την Θεσσαλονίκη. Από αυτές πάλι, οι 528 ήταν φορτάμαξες κατασκευασμένες το 1926 από την Ringhoffer της Τσεχοσλοβακίας¹⁸ (Σχέδιο 1.). Λίγο μεγαλύτερων διαστάσεων αλλά παρόμοιες με τις παραπάνω ήταν και μικρός αριθμός (συνολικά 51) κλειστών φορταμαξών με σήμα κωδικοποίησης «Oτ», κυρίως για την μεταφορά αγροτικών προϊόντων. Οι φορτάμαξες τύπου Z, η παλαιότερη των οποίων είχε κατασκευαστεί το 1873, χρησιμοποιούνταν από τους Σ.Ε.Κ. (και από άλλες χώρες) για την μεταφορά κάθε είδους εμπορευμάτων. Σε πολεμικές όμως περιόδους, οι φορτάμαξες αυτές χρησιμοποιούνται τόσο για την μεταφορά ζώων, κυρίως αλόγων και ημιόνων, όσο και για την μεταφορά στρατευμάτων Όπως αποδεικνύεται από το υπάρχον φωτογραφικό υλικό, αυτές ακριβώς

ήταν οι φορτάμαξες που μετέφεραν τους Έλληνες στρατιώτες για τις ανάγκες του Αλβανικού μετώπου, αρα είναι προφανές ότι αυτές ακριβώς χρησιμοποίησαν τα SS για την μεταφορά των Εβραίων από την Ελλάδα. Μόνο που στην δεύτερη περίπτωση δεν έχει ακόμη βρεθεί ούτε μια φωτογραφία που να το τεκμηριώνει πλήρως.

Παρά την σχετική όμως επάρκεια ελληνικών φορταμαξών, είναι βέβαιο ότι οι φορτάμαξες που μετέφεραν τους Έλληνες Εβραίους δεν ήταν μονον αυτές των Σ.Ε.Κ. Όπως συμβαίνει και σήμερα, ιδιαίτερος δε τότε λόγω του πολέμου, στην Ελλάδα κυκλοφορούσε τροχαίο υλικό και από άλλες χώρες γειτονικές και μη, όπως αντίστοιχα ελληνικό τροχαίο υλικό μπορούσε ανα πασα στιγμή να βρεθεί και εκτός Ελλάδος. Σε φωτογραφία π.χ. Ελλήνων στρατιωτών που αναχωρούν με φορτάμαξες για το Αλβανικό μέτωπο, ένα από τα εικονιζόμενα βαγόνια φέρει τα διακριτικά των «Deutsches Reichsbahn».

Παρά την ποικιλομορφία τους, οι κλειστές φορτάμαξες Z, Zt και Zπτ των Σ.Ε.Κ. είχαν χωρητικότητα 14,5-21.8μ³, επφάνεια δαπέδου 31.1-53,1μ² και σύμφωνα με τους κανονισμούς των Σ.Ε.Κ. με κάθε μια από αυτές επιτρεπόταν (σε περίοδο πολέμου) η μεταφορά 50 ανδρών ή 8 ίππων. Για τα SS ωστόσο, ο

κανονισμός αυτός δεν είχε καμμία σημασία: όλες οι μέχρι τώρα μαρτυρίες Εβραίων που έζησαν οι ίδιοι το οδυνηρό σιδηροδρομικό ταξίδι προς την Πολωνία και που είναι ταυτόσημες με αντίστοιχες από άλλες χώρες, συμφωνούν ότι στα βαγόνια αυτά στοιβάζονταν 60-80 άτομα, άνδρες, γυναίκες και παιδιά μαζί. «... η πρώτη αποστολή περιλαμβάνει καμιά σαρανταριά βαγόνια... κάθε βαγόνι δέχεται ως 80 εξόριστους μαζί με τις αποσκευές των...»^{19,20,21}, ενώ υπάρχουν και μαρτυρίες για 100 άτομα ανα φορτάμαξα²².

Πιθανολογείται, τέλος ότι η μόνη περίπτωση κατά την οποία δεν χρησιμοποιήθηκαν φορτάμαξες, ήταν με την προαναφερθείσα αμαξοστοιχία της 2ας Αυγούστου 1944, που μετέφερε τους 367 ισπανοεβραίους στο Μπέργκεν-Μπέλζεν. Στην περίπτωση αυτή πιθανότητα χρησιμοποιήθηκαν και επιβατάμαξες 3^{ης} θέσης.

Πέραν μιάς μόνο προφορικής μαρτυρίας σύμφωνα με την οποία για την έλξη της αμαξοστοιχίας της πρώτης αποστολής χρησιμοποιήθηκαν δυο ατμάμαξες²³, δεν υπάρχουν καθόλου δεδομένα για τις ατμάμαξες που χρησιμοποιήθηκαν στα «τραίνα του θανάτου». Γνωρίζουμε πάντως ότι λόγω της ιδιαίτερης σημασίας της για την Βέρμαχτ, υπήρχε πάντα στην Θεσσαλονίκη ικανός αριθμός ατμαμαξών για την κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών, στρατιωτικών και μη. Από

σχετικούς καταλόγους των Σ.Ε.Κ. γνωρίζουμε ότι στις 31 Δεκεμβρίου 1942 στην δύναμη του ΜΘ ανήκαν 53 ατμάμαξες²⁴, ενώ σύμφωνα με γερμανικό έγγραφο (9 Σεπτεμβρίου 1943) ο αριθμός των ατμαμαξών είχε αυξηθεί σε 107, από τις οποίες οι 48 ήταν γερμανικές, κυρίως G10²⁵. Και στις δυο αυτές απογραφές, οι ατμάμαξες της σειράς Κβ ήταν οι πολυαριθμότερες και έτσι πιθανολογείται ότι ίσως κάποιες από αυτές να χρησιμοποιήθηκαν στις αμαξοστοιχίες μεταφοράς των Εβραίων.

Είναι γνωστό τέλος ότι, κατά την διάρκεια της κατοχής (κυρίως το 1943 και 1944) αρκετές ατμάμαξες των Σ.Ε.Κ. έφταναν βόρεια μέχρι τα Σκόπια, το Τίτο Βέλες, το Κόσοβο Πόλιε κλπ. Δεν υπάρχουν ωστόσο καθόλου πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι, κάποια ελληνική ατμάμαξα έφτασε τόσο βόρεια έλκοντας αμαξοστοιχία μεταφοράς Εβραίων, πιθανότητα πάντως που δεν μπορεί και να αποκλειστεί.

β) Η σύνθεση και η αρίθμηση των αμαξοστοιχιών

Για την σύνθεση των αμαξοστοιχιών που μετέφεραν τους Έλληνες δεν υπάρχει καμμία ακριβής πληροφορία, πλην μιας γραπτής μαρτυρίας ενός από τους επιζήσαντες της πρώτης αποστολής που γράφει

“ «...το 1952, ο τότε Διευθυντής του Κρατικού Πολωνικού Μουσείου Άουσβιτς ανακάλυψε σε αποθήκη του Σ.Σ. Οσβιέτσιμ κούτες που περιείχαν 30.385 ελληνικά σκληροχάρτωνα σιδηροδρομικά εισιτήρια,...» “

οτι: «... Η ατμομηχανή ακολουθείται από ένα βαγόνι με μια ομάδα στρατιωτών. Τούτη περίπτωση θα είναι η ενιαία σύνθεση όλων των αποστολών που θα ακολουθήσουν...»²⁶.

Ενώ, ωστόσο, γνωρίζουμε ότι οι Γερμανοί χαρακτήριζαν τα τρένα μεταφοράς των Εβραίων ως «Sonderzüge», δηλαδή «ειδικές αμαξοστοιχίες», δεν γνωρίζουμε κατά πόσον ελάμβαναν ειδικό κωδικό αρίθμησης με βάση το τότε ισχύον «Εγχειρίδιο Κυκλοφορίας» των Σ.Ε.Κ. του έτους 1943, τουλάχιστον για το τμήμα του δρομολογίου τους στο ελληνικό έδαφος μέχρι την Ειδομένη²⁷. Σύμφωνα, πάντως με διεθνείς πηγές, όλες οι αμαξοστοιχίες μεταφοράς Εβραίων από τις κατεχόμενες χώρες προς τα στρατόπεδα συγκέντρωσης έφεραν τον κωδικό αρίθμησης Da^{28, 29}.

γ) Τα εισιτήρια και η «επιβίβαση»

Το 1952, ο τότε Διευθυντής του Κρατικού Πολωνικού Μουσείου Άουσβιτς-Μπιρκενάου (και παλιός κρατούμενος του στρατοπέδου) Wladyslaw Siwek, ανακάλυψε σε αποθήκη του Σ.Σ Οσβιέτσιμ (Oświęcim = η πολωνική ονομασία του Άουσβιτς), κούτες που περιείχαν 30.385 ελληνικά σκληροχάρτωνα σιδηροδρομικά εισιτήρια, ταξινομημένα σε αριθμητικές σειρές και δεμένα με χαρτοταινίες, μερικές από τις



Σ. | Η διαβόητη «ράμπα του θανάτου» με την τριπλή γραμμή που κατασκευάστηκε την άνοιξη του 1944 εσωτερικά της περιφράξης του στρατοπέδου Άουσβιτς- Μπιρκενάου. Ακριβώς δίπλα στις γραμμές βρίσκονταν δυο από τους θαλάμους αερίων και τα αντίστοιχα κρεματόρια. Σεπτέμβριος 2009 (Ιάσων Χανδρινός)

Σ. | Μια αποστολή Ούγγρων Εβραίων έχει μόλις έχει αποβιβαστεί στην «ράμπα του θανάτου» στο στρατοπέδου Άουσβιτς-Μπιρκενάου, από αμαξοστοιχία που εισήλθε μέσω της πύλης στο βάθος οριστερά. Σε λίγο θα αρχίσει η διαδικασία της «επιλογής», τραγική εμπειρία που έζησαν επανειλημμένα και οι Ελληνικές Εβραίοι. Φωτογραφία τραβηγμένη από τους SS φωτογράφους E. Hofmann και B. Walter στις 27 Μαΐου 1944 (FA 268/35-Αρχειό Yad Vashem).



οποίες διατηρούνται ακόμη. Τα εισιτήρια αυτά, που σήμερα φυλάσσονται στο εν λόγω Μουσείο, είναι τυπωμένα στα ελληνικά και στα γερμανικά, όλα σχεδόν φέρουν ανάγλυφη ημερομηνία αναχώρησης, αριθμό (με μολύβι) που χαρακτηρίζει το εισιτήριο ως «ομαδικό» (π.χ. 116,123), όλα ήταν 3^{ης} θέσης (για να μειωθεί ακόμη περισσότερο το κόστος μεταφοράς) και, φυσικά- θλιβερή επισήμανση- ήταν όλα δίχως επιστροφή. Τα εισιτήρια καλύπτουν περίοδο δυο σχεδόν μηνών (16 Μαρτίου -9 Μαΐου 1943), οι δε αύξοντες αριθμοί τους ξεκινούν από το 3001 και φτάνουν ως το 55270. (Πίνακας 3). Ανάμεσα τους υπάρχουν μεγάλα κενά κάτι που σημαίνει οτι πολλά εισιτήρια χάθηκαν είτε καθ' οδόν είτε μεταγενέστερα. Επειδή όμως λείπουν και ολόκληρες σειρές, είναι πιθανόν οι φέροντες τα εισιτήρια αυτά αιχμάλωτοι Εβραίοι να οδηγήθηκαν σε άλλο στρατόπεδο εξόντωσης^{30, 31, 32}.

Η έκδοση εισιτηρίων σε μελλοθάνατους μοιάζει σήμερα ως κωμικοτραγικό αστείο, αλλά το σχέδιο των SS ήταν καλά μελετημένο. Πολλοί από τους Εβραϊκούς πληθυσμούς που στάλθηκαν στα στρατόπεδα συγκέντρωσης εξαπατήθηκαν απο τους Ναζι, που τους έκαναν να πιστέψουν οτι απλώς θα εκτοπιστούν για ενα

διάστημα απο τις πατρίδες τους σε άλλες χώρες έτσι ώστε να έχουν ασφάλεια, ησυχία και δουλειά. Αυτό ακριβώς συνέβη και στην Θεσσαλονίκη, όπου μάλιστα οι Γερμανοί είχαν και την βοήθεια του Αρχιραββίνου Σ. Κόρετς ο οποίος, με κάθε τρόπο, προπαθούσε να πείσει τους ομοθρήσκους τους οτι μεταφέρονται στην Πολωνία κ.α για να ζήσουν καλύτερα. Έτσι, λίγο πριν αρχίσουν τα δρομολόγια του θανάτου από την Θεσσαλονίκη, τα SS φρόντισαν με κάθε τυπικότητα και γραφειοκρατική επιμέλεια να εκδόσουν και εισιτήρια στους Εβραίους που επροκειτο να «ταξιδέψουν». Το πιο τραγικό είναι πως, σύμφωνα με γερμανικό έγγραφο, του Υπουργείου Μεταφορών του Γ' Ράιχ, με ημερομηνία 1 Οκτωβρίου 1944, που βρέθηκε πρόσφατα στο ομοσπονδιακό αρχείο (Bundesarchiv) στο Βερολίνο, τα συνολικά έξοδα της σιδηροδρομικής μεταφοράς των Εβραίων της Θεσσαλονίκης, τα οποία ανήλθαν τελικά σε 1.940.000 περίπου Μάρκα, καλύφθηκαν στο μεγαλύτερο βαθμό από τις εκπονημένες περιουσίες των ιδίων των εκτοπισμένων. Με σχολαστικότητα και κυνισμό, οι Γερμανοί σημειώνουν στο ίδιο έγγραφο, πως έμνε ακόμα ανοιχτό χρέος προς τους Σ.Ε.Κ.³³.

«...Καθε οικογένεια μπορούσε να μεταφέρει μαζί της

μόνο τα απολύτως απαραίτητα, μέχρι 20 κιλά, για να μην παραγεμίσουν τα βαγόνια... Κάθε βαγόκι που μόλις θα αρκούσε για 40 ανθρώπους, δέχεται ως 80 εξόριστους μαζί με τις αποσκευές των... Οι θύρες ερμητικά κλειστές, αλυσσοδέονται και σφραγίζονται. Οι φεγγίτες, απ' όπου θα μπορούσε να μπη, εστω και μια ελάχιστη πνοή αέρος, φράσσονται. Ευτυχώς οτι υπάρχουν χαραμάδες στα πλάγια και έτσι αποφεύγεται η ασφυξία, μ. α εκεί πάνε να σκάσουν. Στην δεύτερη αποστολή ο Αρχιραββίνος Κόρετς επεμβαίνει και επιτυγχάνει ώστε οι θύρες κλειδωμένες με μιν αλυσίδα που τις ενώνει στην μέση να είναι ελαφρά μισάνοιχτες και να επιτρέπουν κάποιον υποτυπώδη αερισμό....»³⁴.

«...Οι πλέον αισιόδοξοι αρχίζουν να κλονίζονται οταν διαπιστώνουν την αγριότητα των σούπυ (σ.σ. Schupo= σύντμηση του Schutzpolizei= Γερμανική Αστυνομία). Τους ακούν να ουρλιάζουν «ράους» τους σπρώχνουν βίαια στα φορτηγά βαγόνια και τους χτυπούν με τον υποκόπανο, το μαστίγιο η το ρόπαλο, να αρπάζουν τα παιδιά απο τους γονείς των, να στοιβάζουν εβδομήντα πέντε και ογδόντα ακόμη σε ενα χώρο που μόλις θα αρκούσε για σαράντα άτομα, να αντιλαμβάνονται οτι είναι αιχμάλωτοι και οτι η ειρική όπου έχουν εγκλεισθή δεν έχει σχεδόν

καθόλου νερό και δεν διαθέτει παρά ένα μικρό δοχείο για τις στοιχειώδεις ανάγκες ολοκλήρου της ημέρας, να νοιώθουν την ατμόσφαιρα που μόλις μπορούσε να ανανεωθεί από ένα συρματοπλεγχο παραθυράκι (συχνά φραγμένο από ένα αδιάφανο εξώφυλλο), να γίνεται βρωμερή και η ζέστη καταθλιπτική, να εμφανίζονται οι ψείρες, το μαρτύριο της δίψας, να παραλύουν τα μέλη και το ραχοκκόκαλο από το σκύψιμο, να υπακούουν στις διαταγές των κέρβερων που συνόδευαν την αποστολή, πως πρέπει να κρατούνε στο πλάι των τα πτώματα των συντρόφων στην δυστυχία που υπέκυπταν και να περνούν εξι και επτά φριχτές μέρες πριν ανοίξουν τις γερές πόρτες που φράσσουν την κυλιόμενη φυλακή τους...»³⁵.

Ο Θεσσαλονικός μηχανοδηγός Στέφανος Μαλλιιάδης που το 1943 εργαζόταν ως θερμοστές, θυμάται καλά τα «τραίνα του θανάτου». «...Τότε κουβαλούσαμε Εβραίους Η Κομμαντατούρ ήταν στον Παλιό Σταθμό. Εκεί μάζευαν τους Εβραίους, τους φόρτωναν στα βαγόνια τα δικά μας – Αντρες 50, Ίπποι 8–γράφανε απ' έξω. Εκεί μέσα φώναζαν οι φουκαράδες, ήταν και γυναίκες και παιδιά όλοι ανακατεμένοι. Όσο μπορούσαμε και εμείς τους δίναμε κανα κομμάτι ψωμί, τι να τους δώσεις όμως το παράθυρο ήταν ψηλά, αλλά μας κυνηγούσανε και οι Γερμανοί.... Γίναν πολλές αποστολές.....Δεν ξέρω αν οι Εβραίοι μπορούσαν να γλιτώσουν, από το τραίνο πάντως δεν μπορούσαν να πηδήσουν, αποκλείεται...»³⁶. Ένας άλλος μηχανοδηγός ο Γιάννης Σορολόπης –μετέπειτα Ιωάννου – πατέρας του αείμνηστου Θεσσαλονικιού πεζογράφου Γιώργου Ιωάννου είχε μια χειρότερη εμπειρία, την οποία μεταφέρει ο ίδιος ο συγγραφέας. «...Ήρθε μουτζουρωμένος και κατάκοπος, αλλά προπάντων στενοχωρημένος....Είχε οδηγήσει ξαφνικά ένα τραίνο με Εβραίους μέχρι πάνω στην Σερβία...Οι Εβραίοι είχαν αρχίσει κιόλας να πεθαίνουν. Οι Γερμανοί σταμάτησαν το τραίνο σε μια ερημιά, είχαν το σχέδιο τους. Από μέσα οι Εβραίοι φώναζαν και κλωτσούσαν τα ξύλινα τοιχώματα. Πατικωμένοι καθώς ήταν δεν μπορούσαν να πάρουν αέρα, εξ άλλου δεν είχαν νερό. Οι Γερμανοί με το πιστόλι στο χέρι άρχισαν ν' ανοίγουν τα βαγόνια, όχι όμως για το καλό των Εβραίων, αλλά για να τους ξαφρίσουν από τα κρυμμένα κοσμήματα, ρολόγια και λίρες. Τσιρίδες ακούγονταν. Από ένα βαγόνι έβγαλαν ένα μικρό αγόρι πεθαμένο και το απόθεσαν, χωρίς βέβαια να το θάψουν, στο αυλάκι δίπλα στις ράγες...»³⁷.

δ) Το δρομολόγιο

Τα «τραίνα του θανάτου» ήταν χαμηλής προτεραιότητας, έναντι κάθε άλλης αμοξοστοιχίας, στρατιωτικής ή μη, γεγονός που αύξανε ακόμη περισσότερο την διάρκεια του ταξιδιού και το μαρτύριο των αιχμαλώτων. Όπως αναφέρουν

μαρτυρίες επιζώντων, «...το τραίνο σταματούσε κάθε δυο ημέρες σε κάποιο λιβάδι και όλο το transport διασκορπίζεται στους αγρούς...»³⁸ ή «... Μερικές φορές το τραίνο σταματούσε για να περάσουν άλλες στρατιωτικές αμαξοστοιχίες. Όταν το τραίνο στάθμευε σε δευτερεύουσες γραμμές άνοιγαν την πόρτα των βαγονιών, παρέχοντας μας την δυνατότητα να αδειάζουμε το βαρέλι με τις ανάγκες μας...»³⁹. Άλλες μαρτυρίες αναφέρουν ότι καμιά φορά το τραίνο σταματούσε, απλά και μόνο για να μπορούν οι συνοδοί στρατιώτες να κλέβουν από τους έγκλειστους τρόφιμα, κοσμήματα κλπ.⁴⁰. Γνωρίζουμε πάντως με ακρίβεια την συνολική διάρκεια της διαδρομής των περισσότερων ελληνικών αποστολών. Σύμφωνα με το προαναφερθέν έγγραφο των Σ.Ε.Κ., όπου αναγράφεται η ημερομηνία αναχώρησης των 16 πρώτων αποστολών και τα πολωνικά αρχεία, από όπου γνωρίζουμε την ημερομηνία άφιξης (Πίνακας 1), διαπιστώνεται ότι το ταξίδι από την Θεσσαλονίκη μέχρι το Άουσβιτς διαρκούσε 6-8 ημέρες ή, κατά μέσο, όρο 7 ημέρες. Για σύγκριση, το ταξίδι της αμαξοστοιχίας που μετέφερε τους Εβραίους από το Διδυμότειχο στην Θεσσαλονίκη, διήρκεσε πάνω από 3 ημέρες⁴¹.

Δυστυχώς εκτός από την διάρκεια, δεν υπάρχουν τεκμηριωμένες σιδηροδρομικές πηγές για την ακριβή διαδρομή που ακολουθούσαν τα «τραίνα του θανάτου», παρά μόνο διάσπαρτες και γενικόλογες μαρτυρίες επιζώντων. Σύμφωνα και πάλι με την μαρτυρία του Σ. Μαλλιιάδη «...Εμείς τους πηγαίναμε μέχρι την Ειδομένη. Στα σύνορα άλλαζαν οι μηχανοδηγοί... καμιά φορά είχαμε και Γερμανούς μηχανοδηγούς μαζί μας...»⁴². Ενώ, πάντως, είναι βέβαιο ότι, στο πρώτο σκέλος του ταξιδιού, οι ελληνικές αμαξοστοιχίες ακολουθούσαν την διαδρομή Γευγελή –Σκόπια –Νις –Βελιγράδι, από εκεί και πέρα είναι δύσκολο να ανιχνευθεί επακριβώς η συνέχεια της πορείας των αμαξοστοιχιών προς το Άουσβιτς, πολύ δε περισσότερο προς τα άλλα δυο στρατόπεδα συγκέντρωσης (Τρεμπλίνκα και Μπέργκεν-Μπέλζεν).

Με βάση 4 μαρτυρίες επιζώντων, ξέρουμε ωστόσο ότι τα τραίνα τους πέρασαν από την Αυστρία, την Ουγγαρία και την Τσεχοσλοβακία. Μαρτυρίες από δυο αποστολές αναφέρουν ότι κατά την πορεία του ταξιδιού τους οι αμαξοστοιχίες τους στάθμευσαν η μεν κάπου στην Αυστρία⁴³, η δε άλλη στην Βιέννη, όπου απεκόπησαν 4-5 βαγόνια για το Μπέργκεν – Μπέλζεν⁴⁴. Επίσης, σύμφωνα με την μαρτυρία μιας Εβραίας από την Κέρκυρα, το τραίνο τους πέρασε από την Τσεχοσλοβακία μάλιστα δε είδαν και τα φώτα της Πράγας⁴⁵, μαρτυρία ελεγχόμενη, επειδή η Πράγα βρίσκεται πολύ δυτικότερα της διαδρομής προς Άουσβιτς. Τέλος, μια ακόμη μαρτυρία αναφέρει ότι το τραίνο τους πέρασε την Ουγγαρία, χωρίς ωστόσο άλλες λεπτομέρειες⁴⁶. Αξιοποιώντας αυτές κυρίως τις

“ «...Όταν το τραίνο στάθμευε σε δευτερεύουσες γραμμές άνοιγαν την πόρτα των βαγονιών, παρέχοντας μας την δυνατότητα να αδειάζουμε το βαρέλι με τις ανάγκες μας...» “

μαρτυρίες, ο ιστορικός Martin Gilbert χαρτογράφησε την σιδηροδρομική πορεία των Ελλήνων Εβραίων προς το Άουσβιτς⁴⁷, πορεία που ανασχεδιάσαμε για το παρόν άρθρο (Χάρτης 1), όπου, μετά το Βελιγράδι, διακρίνονται οι εξής 2 διαδρομές:

α. Βελιγράδι- Zagreb- Zidani Most- Maribor- Graz- Βιέννη- Prerov-Ostrava- Oszwiecim (απόσταση από Θεσσαλονίκη περί τα 1.900χλμ). Αφορά στην πλειονότητα των αποστολών του 1943.

β. Βελιγράδι–Βουδαπέστη- Galanta-Puchov-Zilina– Ostrava- Oszwiecim (απόσταση από Θεσσαλονίκη περί τα 1.700χλμ). Βρίσκεται ανατολικότερα και είναι συντομώτερη από την πρώτη. Αφορά την μεταφορά των Εβραίων από την Κέρκυρα κλπ, τον Ιούνιο 1944, μάλλον όμως και τις υπόλοιπες αποστολές της ίδιας χρονιάς..

Με αφετηρία, συνεπώς, την Θεσσαλονίκη και με μέσο όρο 7 ημέρες ταξιδιού ανα αποστολή, οι ελληνικές αμαξοστοιχίες κάλυπταν περί τα 245-270χλμ την ημέρα. Αυτή η μαρτυρικά αργή κίνηση, οφείλεται προφανώς στον γενικότερο κυκλοφοριακό φόρτο των αρτηριακών γραμμών ή και των υπολοίπων τμημάτων του δικτύου σε σχέση με τις ανάγκες κίνησης των στρατιωτικών ή άλλων αμαξοστοιχιών της Βέρμαχτ (μεγάλες καθυστερήσεις, συχνές διασταυρώσεις, χρήση δευτερευουσών γραμμών, πιθανά σαμποτάζ από παρτιζάνους κλπ). Πιθανότατα τα SS να επεδίωκαν κιόλας τις καθυστερήσεις για να επιτείνουν ακόμη περισσότερο το μαρτύριο των μεταφερομένων.

«...Άφιξη έξη ώρα το πρωί. Ο σταθμός έγραφε με μεγάλα άσπρα γράμματα σε κόκκινο φόντο «Άουσβιτς...»⁴⁸. Όλες σχεδόν οι αποστολές από την Θεσσαλονίκη όντως στάθμευσαν στον Σ.Σ Oszwiecim ή λίγο έξω από αυτόν, αφού μόνο μετά την άνοιξη του 1944 κατασκευάστηκε ενωτική διακλάδωση που οδηγούσε πλέον τα τραίνα μέσα στο στρατόπεδο Μπικενάου (



Σ. | Η διατήρηση της μνήμης. Φορτάμαξα των PKP στην «ράμπα του θανάτου» ως στατικό εκθέμα- αναμνηση της τραγωδίας χιλιάδων αθώων. Στο βάθος, η πύλη του Άουσβιτς- Μπιρκενάου. 27 Αυγούστου 2010. (C & K. Kayes)

Άουσβιτς III), και δίπλα στα κρεματόρια. Αμέσως μετά την άφιξη στην λεγόμενη «ράμπα του θανάτου», οι δυνάμεις των SS ξεκλείδωναν τις πόρτες και ειδική ομάδα κρατουμένων άδειαζε τις φορτάμαξες από τις αποσκευές και τυχόν νεκρούς. Αφού χώριζαν τους νεοφερμένους σε δυο ομάδες (άνδρες-γυναϊκόπαιδα), ο γιατρός του στρατοπέδου-ανώτερος αξιωματικός των SS- προχωρούσε στην διαβόητη «επιλογή»: με ένα νεύμα του δαχτύλου του προς τα δεξιά ή τα αριστερά, οδηγούσε τους μεν νεότερους, γερούς και υγιείς στο στρατόπεδο για καταναγκαστική εργασία, τους δε ανήμπορους, ηλικιωμένους, γυναίκες με παιδιά κ.α. (που ήταν και η συντριπτική πλειονότητα), κατ' ευθείαν στους θαλάμους αερίων και τα κρεματόρια. Από τους σχεδόν 54.000 Έλληνες Εβραίους που έφτασαν συνολικά στο Άουσβιτς, οι 41.000 (το 76%) εξοντώθηκαν στους θαλάμους αερίων αμέσως μετά την άφιξη τους⁴⁹. Για την Θεσσαλονίκη, αυτός ο φόρος αίματος ήταν βαρύτατος:

από το σύνολο των εκτοπισθέντων Ελλήνων Εβραίων, οι 45.000 περίπου ήταν από την συμπρωτεύουσα. Από αυτούς, μέχρι την λήξη του πολέμου, εξοντώθηκε το 96,5%⁵⁰. Το ταξίδι από την ηλιόλουστη Θεσσαλονίκη στις παγωμένες πεδιάδες της Άνω Σιλεσίας είχε τραγικό προορισμό.

Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΝΗΜΗΣ

Κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα, τον Οκτώβριο του 1944, οι Γερμανοί προξένησαν τεράστιες καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, ενώ και κατά την διάρκεια της Κατοχής, μεγάλο μέρος του τροχαίου υλικού αφαιρέθηκε ή βρέθηκε εκτός Ελλάδος. Σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές (1945), 1.946 φορτάμαξες τύπου Z και 30 φορτάμαξες τυπου Ot είχαν αφαιρεθεί από την δύναμη των Σ.Ε.Κ..⁵¹. Αρκετές, ωστόσο, από αυτές επεστράφησαν και, οι

καταλληλότερες, αφού μετονομάστηκαν σε φορτάμαξες τύπου Z1 δόθηκαν και πάλι σε κυκλοφορία, όπου και παρέμειναν περίπου μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '80. Είναι, κατά συνέπεια, σίγουρο, ότι πολλές από αυτές κυκλοφορούσαν στο δίκτυο κατά την περίοδο της Κατοχής, μερικές δε όντως χρησιμοποιήθηκαν κίολας στις συνθέσεις των «τραίνων του θανάτου», πιθανότητα που, δυστυχώς, δεν είναι δυνατόν να επιβεβαιωθεί, λόγω απώλειας των τότε αρχείων των Σ.Ε.Κ., ή άλλων (φωτογραφικών κλπ) τεκμηρίων.

Διατηρείται σήμερα κάποια από εκείνες τις φορτάμαξες; Πρόσφατα είχαμε καταγράψει και φωτογραφίσει καμιά 10ριά τέτοιες φορτάμαξες, πεταμένες σε μια παρακαμπτήριου (εγκαταλελειμένου πλέον) Σ.Σ Πολύσιτου, Ξάνθης, αλλά και αρκετές ακόμη μεμονωμένες φορτάμαξες Z1 σε άλλα σημεία του δικτύου (Θεσσαλονίκη, Στρυμόνας, Αλεξανδρούπολη κλπ). Επi πλέον, ο δημοσιογράφος Gavin Rabinowitz

“ «Οι χιλιάδες, ωστόσο, Έλληνες Εβραίοι που έφυγαν σε λίγους μόνον μήνες από την χώρα μας με 31 αμαξοστοιχίες για να μεταφερθούν στα στρατόπεδα συγκέντρωσης και στον θάνατο είναι αναμφίβολα το πιο οδυνηρό σιδηροδρομικό φορτίο που, άθελα τους, κλήθηκαν να μεταφέρουν οι Σ.Ε.Κ στην ιστορία τους.» “

διασώζονται ακόμη (συνολικά η εν μέρει) τα αρχεία των Σ.Ε.Κ., από την τραγική εκείνη περίοδο, έτσι ώστε (αν βρεθούν) να γίνουν προσβάσιμα στους μελετητές.

Σε όλη την διάρκεια της πολύχρονης ιστορίας των ελληνικών σιδηροδρόμων αναρίθμητες αμαξοστοιχίες μετέφεραν κάθε είδους εμπορεύματα, από ζωντανά ζώα μέχρι πετροχημικά και αυτοκίνητα και κάθε λογής επιβάτες, από βασιλείς και πρωθυπουργούς μέχρι ανώνυμους φοιτητές και εργάτες. Οι χιλιάδες, ωστόσο, Έλληνες Εβραίοι που έφυγαν σε λίγους μόνον μήνες από την χώρα μας με 31 αμαξοστοιχίες για να μεταφερθούν στα στρατόπεδα συγκέντρωσης και στον θάνατο είναι αναμφίβολα το πιο οδυνηρό σιδηροδρομικό φορτίο που, άθελα τους, κλήθηκαν να μεταφέρουν οι Σ.Ε.Κ στην ιστορία τους. Η διατήρηση της μνήμης του τραγικού αυτού γεγονότος της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας είναι μια ελάχιστη προσφορά και υποχρέωση του ίδιου του Ο.Σ.Ε. και, πρωτίστως, της πολιτείας στις ψυχές τόσων αδικοχαμένων συμπολιτών μας.

«...Οι πόρτες των βαγονιών γλυστρούν βαρύγδουπα. Κλειδώνονται οι αλυσίδες και το σημείον εκκινήσεως δίνεται από έναν αξιωματικό της Γκεστάπο που, σάραχος, με βλέμμα βλοσυρό πλησιάζει προς τους ανωτέρους του για να δεχθή τον έπαινον για το έγκλημα του.... Η ατμομηχανή σφυρίζει, το τρένο ξεκινά αργά... Από τα στενά ανοίγματα στις γωνιές των βαγονιών αιχμάλωτοι πιτσιρίκοι βλέπουν έξω. Χαμογελούν σ' αυτούς που μένουν! Κακόμοιρα παιδιά...»⁵³.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε θερμά την: κα Ζανέτ Μπαττίου, Διευθύντρια του Εβραϊκού Μουσείου Ελλάδος, τον κο Wojciech Płosa του Κρατικού Μουσείου Άουσβιτς-Μπιρκενάου (Πολωνία) για την φωτογράφιση των δυο ελληνικών εισιτηρίων, την κα Naama Shilo του Ιδρύματος Yad Vashem (Ιερουσαλήμ) για την παραχώρηση άδειας δημοσίευσης της φωτογραφίας από το Άουσβιτς-Μπιρκενάου, τους C. και K. Kayes για τις φωτογραφίες τους, την εφημερίδα «Καθημερινή», τον Ιάσονα Ζώρζο για το σχέδιο της φορτάμαξας που σχεδίασε ειδικά για το παρόν άρθρο, τον ιστορικό Ιάσονα Χανδρινό για τις παρατηρήσεις του στο τελικό σχέδιο του άρθρου και τις φωτογραφίες του και την ιστορικό Άννα-Μαρία Δρουμπούκη για την βοήθεια της.

ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

1. Εβραϊκό Μουσείο Ελλάδος. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και το Ολοκαύτωμα των Ελλήνων Εβραίων 1941-1944. Εγχειρίδιο Μελέτης. Επιμέλεια Αλέξιος Μενεξιάδης. Εβραϊκό Μουσείο Ελλάδος. Αθήνα. 2005. σ. 60.

2. Για περισσότερα στοιχεία βλ. Mierzejewski, A.C.

The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway. Vol 2. 1933-1945. The University of N. Carolina Press. 2000.

3. «The Gerstein Report». www.deathcamps.org

4. Jones Robin. Railways and the Holocaust. Mortons Media Group Ltd. Horncastle. 2013 p.49.

5. Enghelberg Hedi. The Trains of the Holocaust. Αποσπάσματα του βιβλίου στο: www.engpublishing.com (τελευταία επίσκεψη: 5.11.2013).

6. Φλάισερ, ο.π., σ. 344-345.

7. Γκρίνπεργκ Νάταν. Ντοκουμέντα. Εισαγωγή-Επιστημονική επιμέλεια Βασίλης Ριτζαλέος. Εκδόσεις Παρτηρητής της Θράκης. Κομοτηνή. 2013. σ. 109.

8. Gilbert Martin. The Dent Atlas of the Holocaust. 2nd ed. J. M. Dent. Λονδίνο 1993. σ. 152 και 193.

9. Κουζινόπουλος Σπύρος.Υπόθεση Αλόις Μπρούνερ: Ο δήμιος των 50.000 Εβραίων της Θεσσαλονίκης. Εκδόσεις Ιανός. Θεσσαλονίκη. 2005, σ. 56-57.

10. Ενεπεκίδης Πολυχρόνης. Το Ολοκαύτωμα των Εβραίων της Ελλάδος 1941-1944, Εστία, Αθήνα 1996, σ. 29.

11. Αρχείο Εβραϊκού Μουσείου Ελλάδος, Σ.Ε.Κ. / Γενική Διεύθυνσις -Τμήμα Εμπορικής Εκμεταλλεύσεως προς Ισραηλιτική Κοινότητα Θεσσαλονίκης, Αριθμ. Πρωτ. 64956 / 29. 1. 1945. Θεσσαλονίκη

12. Czech Danuta. Έλληνες Εβραίοι στο Auschwitz. Δημοσίευτη μελέτη. Οσβιέτσιμ. 1993. σ. 12.

13. Μόλχο Μικαέλ. και Ιωσήφ Νεχαμά. In memoriam. μτφρ. Γιώργου Ζωγραφάκη. Θεσσαλονίκη, 1974. σ.123.

14. Φλάισερ Χάγκεν. Στέμμα και Σβάστικα. Η Ελλάδα της Κατοχής και της Αντίστασης. Τόμος 2. Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα. σ. 343.

15. Φλάισερ, ο.π., σ. 336.

16. Μόλχο και Νεχαμά, ο.π., σ. 228.

17. Czech, ο.π., σ. 6-7.

18. Σ.Ε.Κ. Πίνακας 43010. «Ταξινόμησις Φορτηγών Οχημάτων Α΄ και Β΄ Περιφέρειας». Σ.Ε.Κ. Α΄ Περιφέρεια / Έλξις και Υλικόν, Τμήμα Τεχνικόν. Αθήνα. 1938.

19. Μόλχο και Νεχαμά. ο.π., σ. 108-109.

20. Μενασσέ Αλβέρτος. Birkenau (Auschwitz II). Ισραηλιτική Κοινότης Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη. 1974. σ. 16-17.

21. Ναχόν Μάρκος. Μπιρκενάου: Το στρατόπεδον του θανάτου. Ίδρυμα Ετς Αχάιμ. Θεσσαλονίκη. 1991. σ. 41-43.

22. Μόλχο και Νεχαμά. ο.π., σ. 228.

23. Μαρτυρία Οβαδία Μπαρούχ, στο: Ας είναι

των «Times of Israel» επισκέφτηκε πρόσφατα το Σιδηροδρομικό Μουσείο του ΣΦΣΘ, όπου ο φίλος Ευθύμιος Κοντόπουλος του έδειξε 4 φορτάμαξες Ζ1 που φυλάσσονται εκεί, δηλώνοντας πεπεισμένος ότι είναι από αυτές που χρησιμοποιήθηκαν για την μεταφορά των Εβραίων από την Θεσσαλονίκη⁵².

Παρά, συνεπώς, το ότι είναι προς το παρόν αδύνατη η πλήρης ταυτοποίηση των φορταμαξών αυτών με εκείνες που μετέφεραν τους Έλληνες Εβραίους, η συντήρηση και η διατήρηση έστω και μίας από αυτές ως ιστορικό κειμήλιο θα είναι μια ιδιαίτερα σημαντική πρωτοβουλία κατ' αρχήν για την ίδια την πόλη της Θεσσαλονίκης, αλλά και για την χώρα μας, δεδομένου ότι παρόμοια βαγόνια φυλάσσονται ήδη ως σπάνια εκθέματα σε πολλά μουσεία στην Ευρώπη. Επι πλέον, είναι επιτακτική ανάγκη οι υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε. να διερευνήσουν διεξοδικά την πιθανότητα να



Σ. | Ζωγραφική απεικόνιση οικογένειας Βεσσαλονικέων Εβραίων που ετοιμάζεται για επιβίβαση σε φορτωμάδες των Σ.Ε.Κ. Τελικός προορισμός, το Αουσβιχ.
(Πίνακας φιλοτεχνήθηκε από τον «Σ» - Γ. Χανδρινός)

Χανδρινός

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.

Οι 22 αμαξοστοιχίες μεταφοράς Ελλήνων Εβραίων από την Γερμανική ζώνη κατοχής στο Άουσβιτς. (βλ παραπομπές 1, 7 και 8).

α/α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΑΤΟΜΑ	ΑΦΙΞΗ	ΑΤΟΜΑ
1	15-3-43	2400	20-3-43	2800
2	17-3-43	2500	24-3-43	2800
3	19-3-43	2500	25-3-43	1901
4	23-3-43	2800	30-3-43	2501
5	27-3-43	2800	3-4-43	2800
6	3-4-43	2800	9-4-43	2500
7	5-4-43	2800	10-4-43	2750
8	7-4-43	2800	13-4-43	2800
9	10-4-43	2800	17-4-43	3000
10	13-4-43	2800	18-4-43	2501
11	16-4-43	2800	22-4-43	2800
12	20-4-43	2800	26-4-43	2700
13	22-4-43	2800	28-4-43	3070
14	28-4-43	2600	4-5-43	2930
15	?	?	7-5-43	1000
16	3-5-43	2600	8-5-43	2500
17	9-5-43	1500	16-5-43	4500
18	?	?	8-6-43	880
19	?	?	18-8-43	1800
20	?	?	11-4-44	1500
21	?	?	30-6-44	2000
22	?	?	16-8-44	2500

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Οι 9 αμαξοστοιχίες μεταφοράς Ελλήνων Εβραίων από την Βουλγαρική ζώνη κατοχής στην Τρεμπλίνκα (βλ. Παραπομπή 7).

α/α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΩΡΑ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΑΤΟΜΑ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ
1	5-Μαρ-43	16.05	Δράμα	500	Γκόρνα Τζουμαγιά
2	5-Μαρ-43	21.15	Σέρρες	500	Γκόρνα Τζουμαγιά
3	5-Μαρ-43	06.20	Αλεξανδρούπολη	60	Γκόρνα Τζουμαγιά
4	6-Μαρ-43	0.552	Κομοτηνή	860	Ντούπνιτσα
5	6-Μαρ-43	16.05	Δράμα	120	Γκόρνα Τζουμαγιά
6	7-Μαρ-43	09.50	Ξάνθη	600	Ντούπνιτσα
7	7-Μαρ-43	16.05	Δράμα	400	Γκόρνα Τζουμαγιά
8	8-Μαρ-43	16.05	Δράμα	800	Γκόρνα Τζουμαγιά
9	10-Μαρ-43	16.05	Δράμα	600	Γκόρνα Τζουμαγιά
	20-4-43	2800	26-4-43	2700	
				Σ = 4440	

η μνήμη σου αγάπη. Η ιστορία του Οββαδία Μπαρούχ. Ντοκμαντέρ (παραγωγή: Εβραϊκό Πανεπιστήμιο της Ιερουσαλήμ / Ίδρυμα Yad Vashem), Ισραήλ 2012.

24. Σ.Ε.Κ. «Στοιχεία δια την προγραμματικήν επισκευήν των ατμαμαξών», κ.χ.

25. Προσωπικό αρχείο Γεωργίου Χανδρινού, «Lokomotivverteilung in Griechenland», Anlage 2 an EA des Reichsverkehrsministerium (RVM) zu Ra 26-13, 9.9.1943 (φωτοτυπία).

26. Μόλχο και Νεχαμά, ο.π., σ.108-109.

27. Σ.Ε.Κ. Εγχειρίδιον κυκλοφορίας Α': Από 1 Νοεμβρίου 1943. ΣΕΚ. Γενική Διεύθυνσις. Αθήνα.1943. σ. 2.

28. Jones, ο.π., σ.49.

29. Czech, ο.π., σ.6

30. ο.π., σ.5-7.

31. Φλάισερ, ο.π, σ. 343.

32. Swiebocka, T.(ed.). Auschwitz: A History in Photographs. Indiana University Press, Bloomington & Ksiązka i Wiedza, Βαρσοβία 1993. σ. 134.

33. Ευχαριστούμε την κυρία Άννα-Μαρία Δρουμπούκη για την επισήμανση του εγγράφου.

34. Μόλχο και Νεχαμά, ο.π., σ. 108-109.

35. Ο.π. σ. 257

36. Αρχείο Εβραϊκού Μουσείου Ελλάδος, βιντεοσκοπημένη συνέντευξη Στέφανου

Μαλλιάδη, 19 Σεπτεμβρίου 2007.

37. Ιωάννου Γιώργος, Το δικό μας αίμα.

Εκδόσεις Ερμής. Αθήνα.1978. σ. 67-8

38. Ναχόν, ο.π., σ 41-43.

39. Χανταλί Τζέκι. Από τον Λευκό Πύργο στις πύλες του Άουσβιτς. Παρατηρητής / Ίδρυμα Ετς Αχάιμ.Θεσσαλονίκη.1995. σ. 78.

40. Ιωάννου, ο.π., σ. 67-68.

41. Ναχόν, ο.π., σ.34.

42. Αρχείο Εβραϊκού Μουσείου Ελλάδος, βιντεοσκοπημένη συνέντευξη Στέφανου Μαλλιάδη, 19 Σεπτεμβρίου 2007.

43. Ναχόν, ο.π., σ .41-43

44. Μόλχο και Νεχαμά, ο.π., σ.228.

45. Όσμο, Ν. Γ. Από την Κέρκυρα στο Μπικρενάου και στην Ιερουσαλήμ. Εκδόσεις Γαβριηλίδης. Αθήνα. 2005. σ.84.

46. Μόλχο και Νεχαμά, ο.π., σ.227.

47. Gilbert, ο.π., σ . σ. 152 και 193.

48. Μενασσέ, ο.π., σ 16-17.

49. Φλάισερ, ο.π., σ. 344-345.

50. Εβραϊκό Μουσείο Ελλάδος, ο.π., σ.60.

51. Σ.Ε.Κ. Πίνακας 43055. «Πίναξ V εμφανίω τας αφαιρεθείσας φορταμάξας υπο των Γερμανικών Αρχών Κατοχής». Σ.Ε.Κ. / Διεύθυνση Έλεγχος & Υλικού. Αθήνα. 28. 8. 1945.

52. Times of Israel, 13.3.2013.

53. Μόλχο και Νεχαμά, ο.π., σ.137.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.

Εισιτήρια των ΣΕΚ για 16 αποστολές Εβραίων από την Θεσσαλονίκη προς το Άουσβιτς. (βλ παραπομπή 26).

Α/Α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΗΣΗ	ΔΙΑΣΩΘΕΝΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ
1	16/3/1943	16201-16798	498
2	17/3/1943	16801-18700	1603
3	19/3/1943	3001-4000	994
4	19/3/1943	18701-20200	1499
5	23/3/1943	20201-2300	2343
6	3/4/1943	26501-28600	641
7	5/4/1943	28751-31250	2497
8	10/4/1943	34251-37000	2748
9	13/4/1943	37001-39800	2644
10	16/4/1943	39801-42600	2784
11	20/4/1943	42601-45570	2800
12	22/4/1943	45571-48371	2727
13	28/4/1943	4901-4978	66
14	28/4/1943	48501-51000	2443
15	?	51001-55250	4145
16	9/5/1943	55251-55270	17
			Σ = 30385

Από την «Rocket» του G.Stevenson στα τραίνα της μεγάλης χλιδής και τα πολυτελή Ευρωπαϊκά «express» Η Ελληνική εμπειρία

Κείμενο: Σ. Π. Φασούλας



Σ. | Με τον χιονισμένο Πάρνασσό στον ορίζοντα, η αμαξοστοιχία 411 (Hellas Express), με επικεφαλής την Krauss Maffei 428, κοντά στον Σ.Σ. Μηραίου, Δεκεμβρης 1990 (Κ. Κακαβάς).

SIMPLON-ORIENT-EXPRESS



ΑΡΙΑ
—

LONDRES - CALAIS - PARIS - DIJON
LAUSANNE - MILAN - VENISE - TRIESTE
BELGRADE - SOFIA - CONSTANTINOPLÉ
— ATHÈNES - BUCAREST —



Σ. | Ο μάγειρας και δύο προϊστάμενοι μιάς από τις πρώτες αμαξοστοιχίες του S.O.E. στην Ελλάδα, μπροστά σε ξύλινο όχημα της C.I.W.L. πιθανότατα στο ΜΑΙ στον Ρέντη. Αρχές της δεκαετίας του '30. (Αρχειο ΣΦΣ).

Η χλιδή εμφανίζεται στα Αμερικανικά δίκτυα

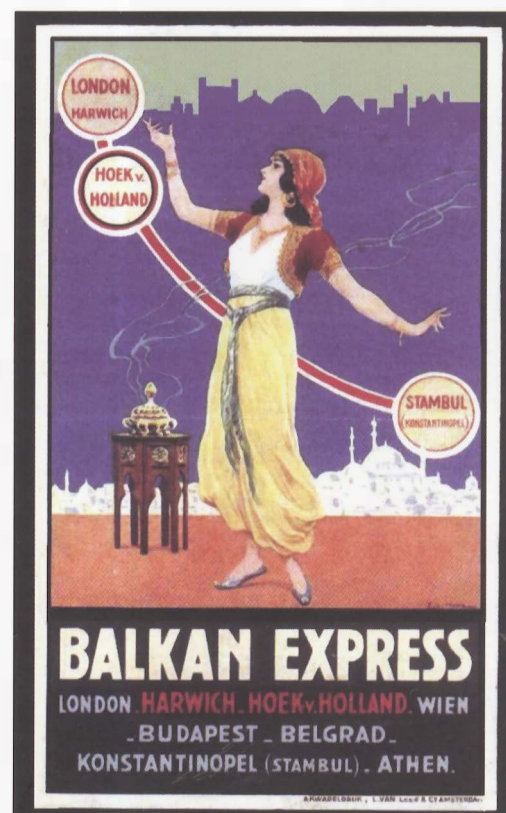
Το 1853 ο George Mortimer Pullman νοίκιασε δύο επιβατάμαξες της εταιρείας Chicago and St. Louis Railroad Co και τις διασκεύασε σε κλινάμαξες πολυτελείας. Έτσι, στις 1 Σεπτεμβρίου 1859 κυκλοφόρησε, στο νυχτερινό δρομολόγιο Σικάγο - Bloomington, η πρώτη κλινάμαξα στον κόσμο, προσδεδεμένη στο συρμό της εταιρείας που εκμεταλλεύονταν την γραμμή αυτή. Επρόκειτο για ένα διαζονικό όχημα μετασκευασμένο σύμφωνα με τις ιδέες και την αισθητική του G.Pullman, που όμως παρείχε ασύλληπτες για την εποχή ανέσεις και του οποίου η διακόσμηση παρέπεμπε στις πολυτελείς καμπίνες των περίφημων επιβατικών ποταμόπλοιων του Μισισσιπή. Τον πρώτο καιρό της λειτουργίας αυτής της «υπηρεσίας κατακλίσεως» συνέβαιναν πολλά ευτράπελα, όπως π.χ συχνές προστριβές μεταξύ του προσωπικού και πελατών, επειδή οι τελευταίοι αρνούσαν να βγάλουν τις μπότες τους, πριν ξαπλώσουν στα πολυτελή σεντόνια των κρεβατιών των κλιναμαξών.

Στην συνέχεια, ο G.Pullman, γνωστός και για την επινόηση των ανακλινομένων καθισμάτων, επεξέτεινε την υπηρεσία των κλιναμαξών του και σε άλλες

διαδρομές, το δε 1868 κατασκεύασε και έθεσε σε λειτουργία και το πρώτο του όχημα-εστιατήριο-σαλόνι.

Πολυτέλεια και διεθνείς αμαξοστοιχίες και στα Ευρωπαϊκά δίκτυα

Ας επιστρέψουμε όμως στην γηραιά ήπειρο, όπου συναντάμε έναν νεαρό Βέλγο, τον Georges Lambert Casimir Nagelmackers ο οποίος, το 1867, ερωτεύθηκε με πάθος μία πρώτη του εξαδέλφη. Μπροστά στο «σκάνδαλο», για τα μέτρα της εποχής, που κυφορούνταν, η οικογένεια του νεαρού Nagelmackers παρακάλεσε έναν οικογενειακό φίλο, τον κόμη Berlaymont, ο οποίος θα ταξίδευε για δουλειές στις Η.Π.Α., να πάρει μαζί του και τον νεαρό Georges. Κατά την πολύμηνη παραμονή του στις Η.Π.Α. ο Nagelmackers είχε την ευκαιρία να ταξιδεύσει επανειλημμένα με τις κλινάμαξες και τα οχήματα-εστιατόρια του G.Pullman, τα οποία τον εντυπωσίασαν. Έτσι γυρίζοντας στο Βέλγιο καταπιάστηκε με την υλοποίηση του νέου του πάθους, την σύνδεση δηλαδή των μεγαλουπόλεων της Ευρώπης με πολυτελείς κλινάμαξες. Σύντομα ο Nagelmackers παραλαμβάνει την πρώτη του διαζονική κλινάμαξα με



Σ. | Διαφημιστικό φυλλάδιο για το Balkan Express (1927) Σουλ. A. Nickerl

Σ. | Διαφημιστικό 14 σέλιδο γαλλόφωνο βιβλιαράκι των Σ.Ε.Κ. έκδοσης P. Trembley (Γενεύη) με φωτογραφίες του διάσημου Ελβετού φωτογράφου F. Boissonas. Στο εξώφυλλο η κλασική πλέον εικόνα του S.O.E. στην γέφυρα του Γοργοπόταμου από φωτογραφία των Σ.Ε.Κ. Μέσα της δεκαετίας του '20. (συλλογή Γ. Χανδρινού).



LE S. O. E. SUR LE PONT DU GORGOPOTAMOS

Phot. C. E. H.

Les Chemins de fer de l'Etat Hellénique

PHOTOGRAPHIES FRÉD. BOISSONAS ET C. E. H.

LIGNE LE PIRÉE - FRONTIÈRES

Editions Paul Trembley, Genève

εξώστη στο εμπρός και στο πίσω μέρος της, την οποία δρομολόγησε, στις 10 Οκτωβρίου 1872, μετά από συμβάσεις που υπέγραψε με τα εμπλεκόμενα στην διαδρομή αυτή σιδηροδρομικά δίκτυα, μεταξύ Παρισιού και Βιέννης. Αυτή ήταν άλλωστε η διαδρομή που παρουσίαζε την μεγαλύτερη ζήτηση μεταφορικού έργου στην Ευρώπη, αφού αυτές οι δύο ήταν οι πιο διάσημες πόλεις και πρωτεύουσες της ηπείρου, αν όχι και της υψηλίου ολόκληρης, εκείνη την εποχή, τις οποίες όλοι ονειρεύονταν να επισκεφθούν, έστω και για μία φορά στη ζωή τους, για να θαυμάσουν τα εντυπωσιακά τους κτίρια, τα φημισμένα παρισινά βουλεβάρτα και κυρίως για να απολαύσουν τις διασκεδάσεις και τις άλλες «εξυπηρετήσεις» που μόνο αυτές οι δύο πόλεις, με πρώτο βέβαια το Παρίσι, παρείχαν στην τότε πουριτανική Ευρώπη. Την ίδια εποχή ο Nagelmackers ίδρυσε και την πρώτη του εταιρεία, την διάσημη Compagnie Internationale de Wagons Lits (Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών).

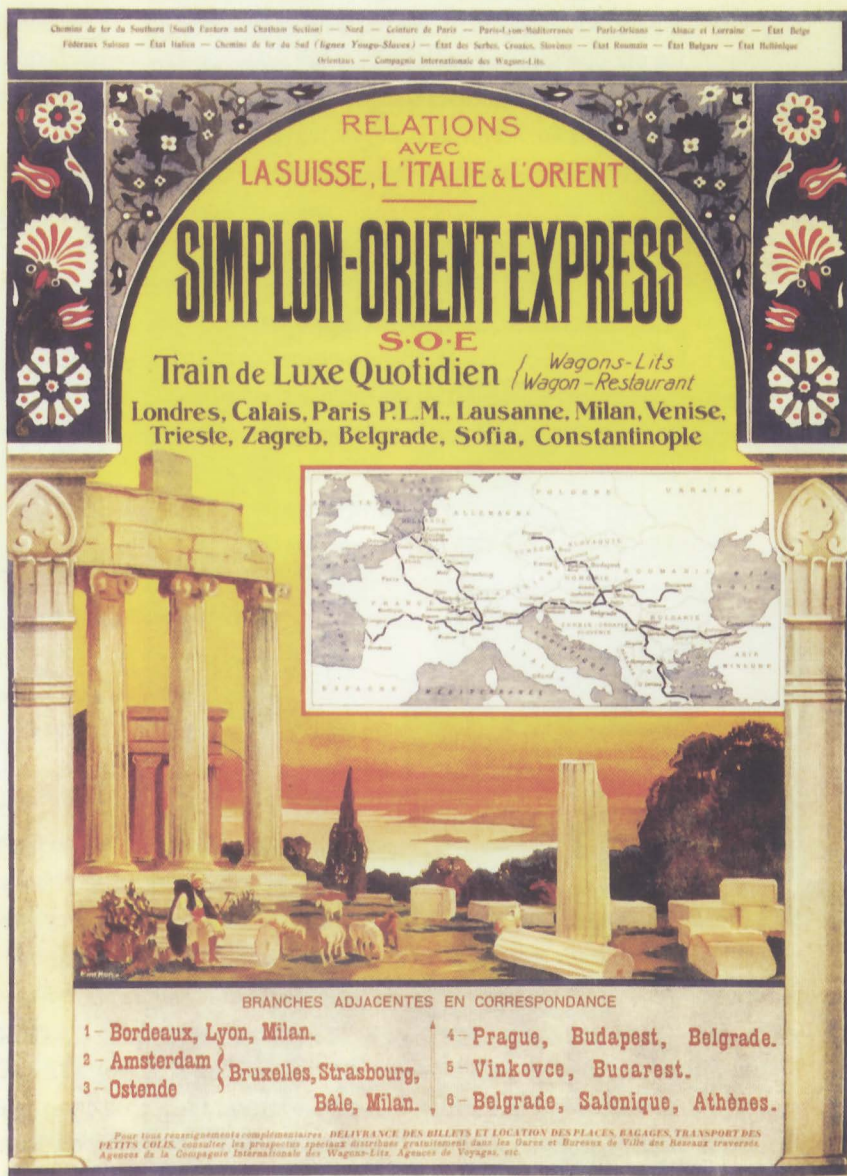
Το 1873 η εταιρεία δρομολογεί κλιναμάξες μεταξύ Βερολίνου- Οστάνδης (από όπου υπήρχε ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Μεγάλη Βρετανία), Βερολίνου-Παρισιού και Οστάνδης- Κολωνίας. Συγχρόνως, συνεταιρίζεται με τον συνταγματάρχη και απόμαχο του εμφυλίου αμερικανικού πολέμου William Mann, ώστε να αυξήσει τα κεφάλαια της εταιρείας του, του οποίου όμως το μερίδιο εξαγοράζει εξ' ολοκλήρου το 1876. Το 1882 εξ' άλλου, κυκλοφόρησε στην διαδρομή Μασσαλίας-Νίκαιας και την πρώτη του εστίαμαξα, ένα τριαξονικό όχημα που, μαζί με την ανάρτηση, είχε μήκος 10,13μ. Τότε

του γεννήθηκε η ιδέα να αποκτήσει ένα τελείως δικό του τρένο, αντί να εντάσσει τα οχήματά του στις συνθέσεις των αμαξοστοιχιών των διαφόρων Ευρωπαϊκών δικτύων. Μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις με τα διάφορα δίκτυα και τις κυβερνήσεις των κρατών από τα οποία θα διέρχονταν οι συρμοί του υπογράφηκε, στις 17 Μαΐου 1883, τις απαραίτητες συμβάσεις για την δρομολόγηση της πρώτης ουσιαστικά διεθνούς αμαξοστοιχίας, του Express d'Orient ή Orient Express (O.E.) όπως έμεινε γνωστό στην ιστορία. Ο πρώτος δοκιμαστικός συρμός του τρένου αυτού κυκλοφόρησε στις 5 Ιουνίου 1883, όμως η επίσημη έναρξη της λειτουργίας του πραγματοποιήθηκε στις 4 Οκτωβρίου 1883, με καλεσμένους πολλούς επισήμους και δημοσιογράφους, όλους όμως άρρενες και χωρίς τις συζύγους τους, λόγω των απρόβλεπτων γεγονότων που μπορούσαν να συμβούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού! Εκείνη την εποχή, η κεντρική και η ανατολική Ευρώπη θεωρούνταν ανασφαλείς περιοχές και άρα απαγορευμένες για κυρίες και δεσποινίδες.

Οι συρμοί του O.E. αποτελούνταν από δύο τριαξονικές κλιναμάξες, μία τριαξονική εστίαμαξα και δύο σκευοφόρους τόσο για τις αποσκευές των επιβατών, όσο κυρίως για την αποθήκευση των εκλεκτών κρασιών και των υλικών που απαιτούνταν για την παρασκευή των εδεσμάτων που θα παρασκευάζε και θα σέρβιρε, το ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό του εστιατορίου, κατά το πολυήμερο ταξίδι. Ο συρμός αναχωρούσε από τον σημερινό Gare de l'Est του Παρισιού (τότε «Σταθμό του Στρασβούργου») στις 13.30' αρχικά κάθε Τρίτη και Παρασκευή και ακολουθούσε την διαδρομή, Στρασβούργο –Βιέννη –Βουκουρέστι –Γκεοργκίου (στον Δούναβη). Από εκεί οι επιβάτες διεκπεραιωνόταν με πλοίο στο Ρούσσε της Βουλγαρίας και στην συνέχεια μετέβαιναν σιδηροδρομικά, μετά από ένα 15ωρο ταξίδι, στην Βάρνα όπου, με πλοίο της Αυστριακής ναυτιλιακής εταιρείας Lloyd Triestino έφταναν τελικά στην Κωνσταντινούπολη. Το ταξίδι αυτό διαρκούσε συνολικά 81 ώρες και 30'. Από την 1 Ιουνίου 1889 όμως, μετά την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Βελιγραδίου-Νιζ, το O.E., μετά την Βιέννη, ακολουθούσε την διαδρομή Βουδαπέστη -Βελιγράδι- Νιζ- Σόφια –Αδριανούπολη –Κωνσταντινούπολη, με αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου της διαδρομής κατά 14 ώρες. Από τον Μάρτιο του 1884 η εταιρεία του Nagelmackers άλλαξε επωνυμία και αποκαλούνταν πλέον Compagnie Internationale de Wagons Lits et des Grands Express Europeens, δηλαδή Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών και των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Ταχυών, έμεινε δε πασιγνώστη με αυτό το όνομα μέχρι και τις μέρες μας, αν και συνήθως, όταν αναφέρονταν μόνο με τα αρχικά της, αναφέρονταν ως C.I.W.L. Σύντομα η εταιρεία δρομολόγησε και άλλες διεθνείς πολυτελείς αμαξοστοιχίες, εξυπηρετώντας με τα οχήματά της το μεγαλύτερο μέρος της γηραιάς Ηπείρου.

Το 1906, όταν ολοκληρώθηκε η διάνοιξη της περίφημης σήραγγας του Simplon, μήκους 19,8χλμ., μεταξύ του Brig της Ελβετίας και της Domodossola της Ιταλίας, η C.I.W.L ζήτησε από την Ιταλία και την Αυστροουγγαρία, στην οποία ανήκαν τότε η Τεργέστη, η Σλοβενία και η Κροατία, από όπου έπρεπε να διέλθει υποχρεωτικά μία αμαξοστοιχία που θα κινούνταν προς ανατολάς, την άδεια να δρομολογήσει μια νέα διεθνή αμαξοστοιχία η οποία θα ένωνε το Παρίσι με την Κωνσταντινούπολη μέσω της Λωζάνης, της σήραγγας του Simplon, του Μιλάνου, της Τεργέστης, του Ζάγκρεμπ, του Βελιγραδίου, της Νιζ, της Σόφιας και της Αδριανούπολης. Η Ιταλία συνήνεσε, οι δύο όμως «Κεντρικές Δυνάμεις» (Γερμανία και Αυστροουγγαρία) αρνήθηκαν πεισματικά οποιαδήποτε συζήτηση επί αυτού διότι ήθελαν, η διεθνής αμαξοστοιχία προς την Ανατολή, να διέρχεται υποχρεωτικά από το Γερμανικό (τότε) Στρασβούργο, την Βιέννη και την Βουδαπέστη, αντί της νότιας πορείας μέσω της Ιταλίας, που θα υποβάθμιζε, όπως πίστευαν, τον στρατηγικό τους ρόλο. Έτσι, η C.I.W.L περιορίστηκε στο να δρομολογήσει μια νέα αμαξοστοιχία, μεταξύ Calais (Λονδίνου)-Παρισιού-Λωζάνης-Μιλάνου, με την ονομασία Simplon Express, η οποία, από το 1908, τερμάτιζε στην Βενετία.

Μετά την ήττα των κεντρικών δυνάμεων, στον 1ο παγκόσμιο πόλεμο, η διάσκεψη των Βερσαλλιών, το 1919, έδωσε στην C.I.W.L την πολυπόθητη άδεια για την δρομολόγηση της διεθνούς αυτής αμαξοστοιχίας προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω της Ιταλίας, η οποία ονομάστηκε Simplon Orient Express (S.O.E.) και πρωτοκυκλοφόρησε το 1920 αναχωρώντας πλέον από τον Σταθμό της Λυών του Παρισιού και όχι από τον Σταθμό της



Σ. | Έντυπο διαφημιστικό υλικό του μεσοπολέμου για διάφορες ευρωπαϊκές διεθνείς αμαξοστοιχίες. α. Αφίσα του ζωγράφου R. A. Pinchon για το S.O.E. (1922)



β. Διαφημιστικό φυλλάδιο για τα Orient και ARLBERG Orient Express (1932)

Ανατολής. Στην Κωνσταντινούπολη, όσοι επιβάτες επιθυμούσαν να συνεχίσουν προς την Μέση Ανατολή, διεκπεραιώνονταν στον σταθμό του Haydarpaşa, στην Ασιατική όχθη του Βοσπόρου, όπου τους ανέμενε το Taurus Express, της ίδιας εταιρείας, το οποίο, με μετεπιβίβαση σε άλλα τρέινα ή και σε λεωφορεία, τους μετέφερε τελικά μέχρι την Αίγυπτο και το Ιράκ. Στο Βίνκοντσι της Γιουγκοσλαβίας ένας κλάδος του απόσπταν και συνέχιζε μέχρι το Βουκουρέστι, ενώ ένας άλλος, αποσπώμενος στην Νις, συνέχιζε προς Σκόπια-Θεσσαλονίκη και Αθήνα. Η χλιδή και η πολυτέλεια αυτού του μυθικού τρέινου ξεπέρασε κάθε φαντασία, γι' αυτό και έμεινε γνωστό ως «το τρέινο των βασιλέων» ή «ο βασιλιάς των τρέινων». Από το 1933 η εστίαμαξα παρέμεινε στην σύνθεση της αμαξοστοιχίας καθ' όλη την διαδρομή, όντας έτσι το «όχημα-εστιατόριο» με την μακρύτερη συνεχή διαδρομή στην ιστορία του σιδηροδρόμου στην Ευρώπη. Το 1920, το ταξίδι από το Παρίσι στην Κωνσταντινούπολη διαρκούσε 96 ώρες. Το 1926, μετά την βελτίωση της γραμμής στις διάφορες χώρες που διέσχισε το S.O.E., η διάρκεια του ταξιδιού περιορίστηκε σε 76 ώρες, για να μειωθεί τελικά, το 1930, σε 57 ώρες. Με την έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου η κυκλοφορία του S.O.E., άρχισε να αντιμετωπίζει προβλήματα, λόγω των εχθροπραξιών και των σαμποτάζ από την αντίσταση, γι' αυτό και στις 16 Μαρτίου 1943 διακόπηκε η κυκλοφορία του.

Μεταξύ 1872 και 1940 η C.I.W.L παρέλαβε σταδιακά και ενέταξε στον στόλο της πολλούς και ποικίλους τύπους οχημάτων, από τις πρώτες διαξονικές κλινάμαξες με εξώστες εμπρός και πίσω, ή με «μαρσιπέ» στο πλάι, μέχρι τις τριαξονικές με εξώστες και αργότερα τις τετραξονικές κλινάμαξες και εστίαμαξες διαφόρων τύπων, με πλέον εμβληματικά τα γνωστά σε μας ως «μπλε» της Compagnie που κυκλοφόρησαν στο διάστημα του μεσοπολέμου, κυρίως μετά το 1924, και ιδιαίτερα οι σειρές των εστιαμαξών 3341-3360 και κλιναμαξών 3311-3340 και 3700-3790. Μερικά από τα οχήματα αυτά (κατασκευής μεταξύ 1924 και 1932), αγοράστηκαν, την δεκαετία '70, από τον Ο.Σ.Ε. Όπως, μάλιστα γνωρίζουμε τα οχήματα αυτά, μετά από εισήγηση του Σ.Φ.Σ., ο οποίος συνέταξε και την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση προς το Συμβούλιο των Νεωτέρων Μνημείων, κηρύχθηκαν, το 1994, από το Υπουργείο Πολιτισμού, ως διατηρητέα.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε προσπάθεια επαναλειτουργίας του S.O.E.. Αυτό επετεύχθη στις 13 Νοεμβρίου 1945 μεταξύ Παρισιού και Κωνσταντινούπολης, αλλά η αμαξοστοιχία είχε τώρα πλέον στην σύνθεσή της και επιβατάμαξες για κάθε βαλάντιο. Από τις 8 Ιανουαρίου 1946 κυκλοφορούσε 3 φορές την εβδομάδα, αλλά από τις 7 Οκτωβρίου 1946 επανήλθε στην καθημερινή του λειτουργία. Δυστυχώς, ο κλάδος προς Θεσσαλονίκη και Αθήνα δεν επαναλειτούργησε τότε, λόγω των συνθηκών που επικρατούσαν τότε στην χώρα μας, αλλά κυρίως λόγω της καταστροφής της σιδηροδρομικής γραμμής, μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, από τα γερμανικά στρατεύματα κατοχής κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα. Όμως και οι συνθήκες που επικρατούσαν και σε όλη την ανατολική και την νοτιοανατολική Ευρώπη δεν ήταν ίδιες με αυτές που επικρατούσαν εκεί προ του 1940. Νέες χώρες και νέα καθεστώτα αναδύθηκαν από τις στάχτες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πολλοί από τους προπολεμικούς προορισμούς, όπως η Βιέννη, η Βουδαπέστη και η Κωνσταντινούπολη, έχασαν την προπολεμική τους λάμψη, ο δε ψυχρός πόλεμος που άρχισε εν τω μεταξύ, κατέστησε ακόμα πιο προβληματική την κυκλοφορία του «βασιλιά των τρέινων», αφού η μετακίνηση προς την «ανατολή» μειώθηκε κατά πολύ, το δε επιβατικό κοινό άλλαξε μορφή και υποβιβάστηκε ποιοτικά. Εξ' άλλου, τα θαλάσσια και τα επίγεια μέσα μεταφοράς απέκτησαν έναν μεγάλο ανταγωνιστή, το αεροπλάνο, ενώ νέοι «δρόμοι» διανήχθηκαν για την διακίνηση των ταξιδιωτών, κυρίως μέσω των συνδυασμένων μεταφορών τρέινου-πλοίου, όπως επί παραδείγματι μεταξύ της δυτικής Ευρώπης και της

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ - ΒΕΛΓΡΑΔΙΟΝ - ΜΙΛΑΝΟΝ - 201 LE PIRÉE - ATHÈNES - BEOGRAD - MILANO - ΔΩΔΑΝΗ - ΠΑΡΙΣΙΟΙ SIMPLON ORIENT-EXPRESS LAUSANNE - PARIS 201

(α)	Χώ.	Σταθμοί—Stations	(β)
19 00	Αθ.	Πειραιεύς (1) [Le Pirée]	12 20
20 00	Αθ.	Αθήναι	11 30
15 45	Αθ.	Κωνσταντινούπολη (204) Istanbul	15 55
2 45	Αθ.	Πάρισις Παρίσις	2 43
6 30	Αθ.	Αλεξανδρούπολις (9) Alexandropolis	20 20
12 24	Αθ.	Δυσεύς Dyseus	16 44
7 40	Αθ.	Θεσσαλονίκη (8) Thessaloniki	23 20
9 15	Αθ.	Ιστανούλ Istanbul	22 05
9 45	Αθ.	(D.A.E.) Γενεύη (D.A.E.) Genève	21 15
9 25	0	Αθ. (D.K.E.) Γενεύη Ghevgheli (H.E.C.)	19 30
21 10	014	Αθ. Βελγρὰδίου (211) Beograd	8 00
12 20	1283	Αθ. Σεζάνα Σεζάνα	6 03
13 35	1289	Ποττορορέα Καμπανία Poggioreale Campagna	14 40
14 05	1297	Αθ. Τριεστή Trieste	14 10
17 20	1454	Αθ. Βενετία (S.A.) Venezia (S.A.)	13 00
21 25	1721	Αθ. Μιλάνου Milano	8 22
21 50	1846	Αθ. Ντομοδοσούλα Domodossola	6 11
0 55	1888	Αθ. Μπριγκ Brig	5 03
2 20	2034	Αθ. Λαυάνης Lausanne	5 29
3 34	2081	Αθ. Βαλόρβε Valorbe	5 24
3 08	2081	Αθ. Βαλόρβε Valorbe	5 20
3 30	2081	Αθ. Βαλόρβε Valorbe	5 20
5 31	2228	Αθ. Νιζών Dijon	6 09
8 33	2543	Αθ. Παρισιού (Λυών) Paris (Lyon)	21 05

Σ. | Η σελίδα 38 του «Εγχειρίδιου Δρομολογίων» των Σ.Ε.Κ. του 1959, που αφορά την αμαξοστοιχία νο 201, δηλαδή το S.O.E. (αυθλογ. Γ. Τόγια).

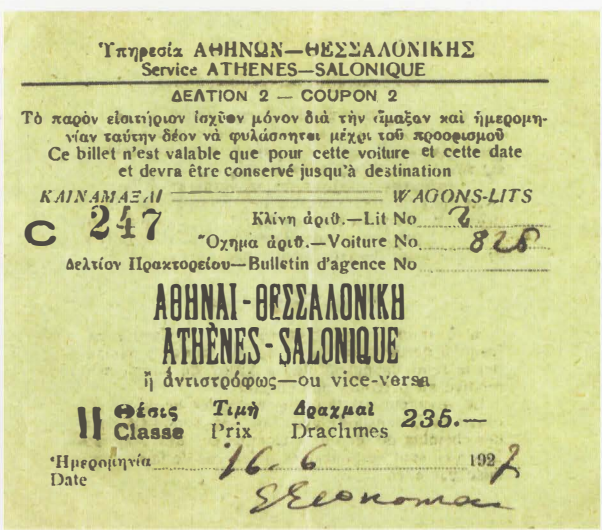
Ελλάδας με τον συνδυασμό τριάνου μέχρι το Brindisi και πλοίου από εκεί μέχρι και τον Πειραιά, αργότερα δε, από το 1960, μέχρι την Πάτρα.

Οι διεθνείς αμαξοστοιχίες που συνέδεσαν την Ελλάδα με το εξωτερικό

Στην Ελλάδα, ήδη από την δεκαετία του 1870, η σύνδεση της χώρας με τα σιδηροδρομικά δίκτυα των Βαλκανίων και της υπόλοιπης Ευρώπης ήταν ένα όνειρο και μια πάγια επιδίωξη όλων των κυβερνήσεων. Οι κοινωνικοοικονομικές και λοιπές όμως συνθήκες που επικρατούσαν στην χώρα μας εκείνη την εποχή, σε συνδυασμό και με την έλλειψη ενδιαφέροντος για επενδύσεις στις υποδομές των μεταφορών από το ξένο κεφάλαιο, λόγω της μικρής ζήτησης μεταφορικού έργου, ανέστειλλαν συνεχώς, τουλάχιστον μέχρι το 1880, την προσπάθεια κατασκευής, τόσο ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου, όσο και των απαραίτητων σιδηροδρομικών γραμμών. Από την δεκαετία του 1880 όμως η σταδιακή ανάπτυξη, τόσο της οικονομίας, όσο και της εσωτερικής αγοράς της χώρας, είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση της ζήτησης μεταφορικού έργου, γεγονός που επέτρεψε την ταχύτερη ανάπτυξη των υποδομών. Παρ' όλα αυτά, η γραμμή μέχρι την Λάρισα και τα προ του 1912 σύνορα της χώρας άρχισε να κατασκευάζεται μόλις το 1902 και ολοκληρώθηκε, μέχρι το Παπαπούλι, το 1909. Ακόμη και μετά την ολοκλήρωση όμως της γραμμής αυτής, η σύνδεση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τα αντίστοιχα Οθωμανικά και μέσω αυτών με την υπόλοιπη Ευρώπη, δεν κατέστη δυνατή πριν από τους Βαλκανικούς πολέμους, λόγω των κωλυσιεργιών της Οθωμανικής κυβέρνησης, που απέφυγε, για στρατηγικούς κυρίως λόγους, να συνεργαστεί για την επίτευξη αυτής της σύνδεσης. Μετά την απελευθέρωση το 1913 της Θεσσαλονίκης και του μεγαλύτερου μέρους της Μακεδονίας, η κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου κρατικοποίησε, το 1914, το δίκτυο

της γαλλικών συμφερόντων Εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.), που είχε κατασκευάσει και εκμεταλλεύονταν την γραμμή Αθηνών - Δεμερλί-συνόρων με τα παρακλάδια της (γνωστός και ως Σ.Π.Δ.Σ. η απλά «Λαρισιαϊκός») και ανέθεσε στην ίδια γαλλική εταιρεία να κατασκευάσει, για λογαριασμό του κράτους, μία ενωτική γραμμή που θα συνέδεε το δίκτυο του Σ.Π.Δ.Σ. με το Πλατύ μέσω Κατερίνης, όπου θα συναντούσε την γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου, υλοποιώντας έτσι την σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με την Θεσσαλονίκη και πέραν αυτής με τα Βαλκανικά και τα ευρωπαϊκά δίκτυα. Παράλληλα, η ίδια κυβέρνηση, υπέγραψε σύμβαση και με την C.I.W.L για την δρομολόγηση μιας διεθνούς πολυτελούς αμαξοστοιχίας με κλινάμαξα, μεταξύ Παρισιού, Θεσσαλονίκης και Αθήνας, μόλις θα ολοκληρώνονταν η κατασκευή αυτής της ενωτικής γραμμής Παπαπούλιου-Πλατέως. Με την σύμβαση αυτή η C.I.W.L αναλάμβανε, μεταξύ των άλλων, την υποχρέωση, το προσωπικό που θα απασχολούσε να ομιλεί απαραίτητως την ελληνική γλώσσα, καθώς επίσης και την γαλλική ή την γερμανική και να σερβίρει στους επιβάτες της καφέ και πρωινό.

Στις 9 Μαΐου 1916 ο βασιλιάς Κωνσταντίνος έθεσε, έξω από το Λιμπάνοβο (τον σημερινό Κολινδρό), τον τελευταίο αμφιδέτη εγκαινιάζοντας έτσι την ολοκλήρωση της ενωτικής γραμμής, πλην όμως, λόγω του Α' Παγκοσμίου πολέμου, που είχε εκραγεί, ήδη από τον Αύγουστο του 1914, δεν κατέστη δυνατή η κυκλοφορία συρμών μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πολλώ δε μάλλον μεταξύ της Αθήνας και του εξωτερικού. Έτσι, η πρώτη επιβατική αμαξοστοιχία μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης κυκλοφόρησε τελικά το 1918, η δε σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη συνετελέσθη μόλις στις 1 Ιουλίου 1920. Από τότε, μια κλινάμαξα της C.I.W.L αποχωρίζονταν, όπως προαναφέραμε, από το S.O.E. στην Νιζ της Σερβίας (ήδη από το 1918 πλέον «Βασίλειο των Σέρβων των



Σ. | Εισιτήριο Β' θέσης σε κλινάμαξα Wagon Lits για την διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 16 Ιουνίου 1922. (αυθλογ. Α.Κουρμπέλη).

Κροατών και των Σλοβένων») και κατευθύνονταν μέσω Σκοπίων και Γευγελής προς την Θεσσαλονίκη, όπου και εντάσσονταν στην σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας προς την Αθήνα. Ανάλογα πραγματοποιούνταν και η κυκλοφορία της κλινάμαξας αντίστροφα, δηλαδή από την Αθήνα προς το Παρίσι. Αργότερα δρομολογήθηκαν, με αφετηρία την Αθήνα, κλινάμαξες της ίδιας εταιρείας, προς την Βιέννη, το Βερολίνο και την Κωνσταντινούπολη. Το 1930 η διαδρομή από την Αθήνα μέχρι το Παρίσι διαρκούσε 68 ώρες και 59', μέχρι το Βερολίνο 59 ώρες και 43', μέχρι την Βιέννη 46 ώρες και 10' και μέχρι την Κωνσταντινούπολη 38 ώρες και 15'. Πριν τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι κλινάμαξες αυτές της C.I.W.L αναχωρούσαν από την Αθήνα ενσωματωμένες στην σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας με αριθμό 1 και επέστρεφαν ενσωματωμένες σε μία αμαξοστοιχία με αριθμό 2, τις οποίες ο κόσμος και οι σιδηροδρομικοί αποκαλούσαν «Σεμπλόν», με την εξής συχνότητα:

1. Καθημερινά για Θεσσαλονίκη-Βελγρὰδι-Μιλάνο-Λαζάννη-Παρίσι.
2. Τρεις φορές την εβδομάδα για Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Βελγρὰδι-Βουδαπέστη-Βιέννη-Ζυρίχη-Παρίσι.
3. Μια φορά την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Βελγρὰδι-Βουδαπέστη-Βιέννη.
4. Τρεις φορές την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Βελγρὰδι-Βουδαπέστη-Πράγα-Βερολίνο, και
5. Δυο φορές την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη.

Η αμαξοστοιχία με την αρίθμηση 1 στο τέλος της δεκαετίας του '30, αναχωρούσε από τον Πειραιά στις 11.43' και από την Αθήνα στις 12.27', αφικνούνταν δε στην Θεσσαλονίκη την 22.54'. Από την Θεσσαλονίκη αναχωρούσε ως αμ.403, στις 08.00 της επόμενης μέρας, και έφθανε στην Γευγελή στις 09.39'. Στην επιστροφή του το «Σεμπλόν», με την αρίθμηση 2, αναχωρούσε από την Θεσσαλονίκη στις 12.35' και έφθανε, στην μεν Αθήνα την 23.12', στον δε Πειραιά την 23.53' της ίδιας μέρας. Οι Σ.Ε.Κ. κυκλοφορούσαν καθημερινά, ενσωματωμένες

στην ίδια αμαξοστοιχία και επιβατάμαξες 1ης, 2ης και 3ης θέσης από την Θεσσαλονίκη για την Νιζ, όπου υπήρχε ανταπόκριση με άλλες αμαξοστοιχίες προς διάφορες κατευθύνσεις, αλλά και το Βελιγράδι, και την Βουδαπέστη, προς την τελευταία όμως μόνο 1ης και 2ης θέσης. Όπως προκύπτει από εφημερίδες της εποχής, τον Μάρτιο του 1932, ο νεοσύστατος τότε Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) επέτυχε, μετά από διαπραγματεύσεις, τόσο με την C.I.W.L., όσο και με τους Σ.Ε.Κ., το δρομολόγιο του «Σεμπλόν» για το Παρίσι να αναχωρεί από τον Πειραιά καθημερινά στις 17.10' ώστε να συμπίπτει με την άφιξη του ατμόπλοιου που συνέδεε την Αλεξάνδρεια με τον Πειραιά. Με αυτόν τον τρόπο διευκόλυνε, όσους επιβάτες από την Αίγυπτο και την Μέση Ανατολή επιθυμούσαν να μεταβούν στο Παρίσι ή σε κάποια άλλη πόλη, από αυτές από τις οποίες διέρχονταν το Σ.Ο.Ε., να μην είναι υποχρεωμένοι να διανυκτερεύσουν στον Πειραιά, ή να μεταβούν ατμοπλοϊκώς μέχρι την Μασσαλία, αντί του Πειραιά, και να συνεχίσουν από εκεί σιδηροδρομικώς το ταξίδι τους για το Παρίσι ή την Ελβετία. Για να διευκολυνθούν δε οι επιβάτες που θα μετεπιβιβάζοντο στο Σ.Ο.Ε. το ατμόπλοιο που θα αφικνούνταν από την Αλεξάνδρεια προβλέπονταν να πλευρίζει προ του Σ.Σ. Πειραιά (Αγ. Διονυσίου) και όχι στον χώρο του τελωνείου,

έναντι της εκκλησίας του Αγ. Νικολάου, όπου πλευρίζαν όλα τα πλοία που αφικνούνταν από ή αναχωρούσαν προς το εξωτερικό. Δυστυχώς δεν κατέστη δυνατόν να βρούμε στοιχεία για το αν όντως υλοποιήθηκε ή όχι αυτή η πρωτοβουλία του Ο.Λ.Π., και αν ναι μέχρι πότε διήρκεσε. Πάντως, κατά την δρομολογιακή περίοδο 1938 το «Σεμπλόν» φαίνεται να αναχωρεί από τον Πειραιά στις 11.43.

Στην διάρκεια του μεσοπολέμου εμφανίζονταν και διαφημιζονταν μία ακόμη διεθνής αμαξοστοιχία που, με την ονομασία «Balkan Express», συνέδεε το Λονδίνο με το λιμάνι Ηοek (Ολλανδία) και στην συνέχεια με την Βιέννη, την Βουδαπέστη, το Βελιγράδι και την Αθήνα. Στην πραγματικότητα επρόκειτο για κλινάμαξες και επιβατάμαξες που εντάσσονταν στην σύνθεση του «Σεμπλόν» εντός Ελλάδος και μέχρι το Βελιγράδι, από όπου συνέχιζαν μέχρι τους προορισμούς τους ως Balkan Express. Κάτι ανάλογο συνέβαινε μεταπολεμικά και με την διεθνή αμαξοστοιχία με την ονομασία Direct Orient (D.O.E.)

Μετά την λήξη του ελληνικού εμφυλίου πολέμου, την παράδοση στην κυκλοφορία της γραμμής μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και το άνοιγμα των ελληνογιουγκοσλαβικών συνόρων, αποκαταστάθηκε

και ο κλάδος του Σ.Ο.Ε. προς Αθήνα, μέσω Σκοπίων και Θεσσαλονίκης. Έτσι, η πρώτη μεταπολεμική αμαξοστοιχία του Σ.Ο.Ε. αφίχθηκε στον Σ.Σ. Αθηνών (σταθμός Λαρίσης) στις 16 Μαρτίου 1951, αναχώρησε δε από την Αθήνα για το Παρίσι την επομένη. Εν τω μεταξύ, το 1952, λόγω συγκρούσεων στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα διακόπηκε η κυκλοφορία του Σ.Ο.Ε. προς την Κωνσταντινούπολη, αφού η αμαξοστοιχία, μετά το Σβίλεγκραντ της Βουλγαρίας και πριν να εισέλθει στην Τουρκία, διέρχονταν από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα και συνέχιζε επί ελληνικού εδάφους για αρκετά χιλιόμετρα, πριν εισέλθει οριστικά στο Τουρκικό έδαφος, μετά το Πύθιο. Έτσι, από το 1953, οι επιβάτες που προορίζονταν για την Κωνσταντινούπολη συνέχιζαν μέχρι την Θεσσαλονίκη, όπου και μετεπιβιβάζονταν σε άλλη κλινάμαξα που, μέσω της Αλεξανδρούπολης, μετέβαινε στην Κωνσταντινούπολη. Η κατάσταση εξομαλύνθηκε το 1954 και έτσι αποκαταστάθηκε οριστικά η κυκλοφορία του Σ.Ο.Ε. προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω της Σόφιας και της Αδριανούπολης.

Στις 16 Μαΐου 1953 πρωτοκυκλοφόρησε και το Tauern Orient Express, μεταξύ της Οστάνδης και Αθήνας, ενώ στις 21 Μαΐου 1955 εγκαινιάστηκε και το Balkan Express, το οποίο συνέδεε την Βιέννη, με το Βελιγράδι και την Αθήνα,

Σ. | Οι μηχανοδηγοί της ατμάμαξας Λα914 και το υπόλοιπο προσωπικό των Σ.Ε.Κ. της πρώτης, μεταπολεμικής, αμαξοστοιχίας του Σ.Ο.Ε. λίγο πριν από την αναχώρησή της, Σ.Σ. Αθηνών, 17 Μαρτίου 1951. (Αρχειό Σ.Φ.Σ.).





Σ. | Τα εγκαίνια της αμαξοστοιχίας Acropolis Express στον ΣΣ. Αθηνών. Επικεφαλής δυο ντηζελάμαξες ALCO της σειράς A321-327. 26 Μαΐου 1968. (συλλογή Α.Κουρμπιέτη)

πλατεία Συντάγματος και όχι στα εκδοτήρια εισιτηρίων των Σ.Ε.Κ. / Ο.Σ.Ε.

Το Athènes Express εντός της Ελλάδος έφερε την αρίθμηση 5/6 ενώ διεθνώς 224/225 και αναχωρούσε από την Αθήνα καθημερινά στις 21.00', αφικνούνταν στην Θεσσαλονίκη στις 06.51' της επομένης, στο δε Βελιγράδι στις 22.48' της ίδιας μέρας. Τα οχήματα που συνέχιζαν ενταγμένα στην νέα σύνθεση έφθαναν στην Λωζάννη στις 22.48' της επομένης και στο Παρίσι στις 06.29' της μεθεπομένης. Το ταξίδι δηλαδή Αθήνα-Παρίσι διαρκούσε 58 ώρες και 29', αν δεν υπολογίσουμε την διαφορά της ώρας. Μετά το 1975, η κλινάμαξα για το Παρίσι κυκλοφορούσε πλέον 2 φορές την εβδομάδα ενώ, προηγουμένως, καταργήθηκε η κλινάμαξα προς την Βιέννη και προστέθηκε μία κλινάμαξα, 4 φορές την εβδομάδα, για το Μόναχο. Οι κλινάμαξες αυτές συνέχισαν να έχουν 1η και 2η θέση.

Το D.O.E. συνδέει 14 χώρες και για την κυκλοφορία του συνεργάζονταν 13 δίκτυα. Μετά όμως το 1972 η αλματώδης ανάπτυξη των αεροσυγκοινωνιών και οι ολοένα και φθηνότεροι ναύλοι που προσέφεραν, οδήγησαν την σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας και της Τουρκίας με την δυτική Ευρώπη σε σταδιακή παρακμή. Ήδη, την δρομολογιακή περίοδο 1976-1977 η διαδρομή

Αθήνα - Παρίσι, μήκους 3.242χλμ, πραγματοποιούνταν σε 58 ώρες και 42', δηλαδή με μέση ταχύτητα 53,74 χλμ/ώρα, απαράδεκτα χαμηλή για τα «στάνταρ» της εποχής. Άλλωστε, μόνο τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδας και της Τουρκίας ενδιαφέρονταν πλέον να διατηρήσουν και να αναβαθμίσουν την σιδηροδρομική σύνδεση των χωρών τους με την Δυτική Ευρώπη. Έτσι, στις 23,53' της 19 Μαΐου 1977, αναχώρησε το τελευταίο δρομολόγιο του D.O.E, από τον Σταθμό της Λυών του Παρισιού, για το προς ανατολάς ταξίδι του. Πολλοί λάτρεις του τραίνου αλλά και του S.O.E. ήρθαν από όλον τον κόσμο για να κάνουν, για τελευταία φορά, το μυθικό αυτό δρομολόγιο.

Προς το τέλος της δεκαετίας του '50, αλλά κυρίως από τις αρχές της δεκαετίας του '60, καταγράφεται μεγαλύτερη κίνηση επιβατών από την Ελλάδα προς την Γερμανία και την κεντρική Ευρώπη γενικότερα και αντίστροφα, αντί της μέχρι τότε μεγαλύτερης κίνησης προς και από την Γαλλία, την Αγγλία και την νότια Ελβετία, αφ' ενός μεν λόγω της έναρξης της μετανάστευσης εργατικών χερών προς τις χώρες αυτές, αφ' ετέρου δε λόγω των στενών οικονομικών δεσμών που άρχισαν να αναπτύσσονται μεταξύ της Ελλάδας και της Γερμανίας, αλλά και λόγω της αύξησης της τουριστικής κίνησης από τις χώρες αυτές προς την Ελλάδα. Έτσι, χρειάστηκε

να δρομολογηθούν νέες διεθνείς αμαξοστοιχίες που θα συνέδεαν πλέον την Ελλάδα με την Γερμανία και τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης. Αυτός ήταν ο λόγος που το 1963 δρομολογήθηκε η αμαξοστοιχία Hellas Express, που μέσω Αυστρίας συνέδεσε την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη με πολλές πόλεις της Γερμανίας φτάνοντας μέχρι και την Κολωνία. Ορισμένες επιβατάμαξες αυτής της αμαξοστοιχίας συνέχιζαν μέχρι και το Dortmund στην βόρεια Γερμανία, ενώ μία επιβατάμαξα συνέδεε και την Αθήνα με την Βιέννη, μέσω του Graz. Το Hellas Express, που έγινε γνωστό ως το τρένο των μεταναστών, αναχωρούσε κάθε μέρα στις 18.00' από την Αθήνα, ως αμ.410 και επέστρεφε ως αμ. 411, εντός όμως Ελλάδος αρχικά είχε αρίθμηση 3/4. Αφικνούνταν στην Θεσσαλονίκη στις 03.30 της επομένης και στην Κολωνία στις 18.31' της 3ης ημέρας. Παρά δε το ότι, οι αναχωρήσεις και οι αφίξεις του Hellas Express είχαν διαφοροποίηση αναλόγως την δρομολογιακή περίοδο, το συγκεκριμένο τρένο αναχωρούσε από την Αθήνα πάντοτε τα απόγευμα.

Στις 26 Μαΐου 1968 εγκαινιάστηκε μία ακόμη ταχεία επιβατική αμαξοστοιχία, αυτή την φορά μεταξύ Αθηνάς και Μονάχου, μέσω Σάλτσμπουργκ. Πρόκειται για το περίφημο Acropolis Express που πραγματοποιούσε το δρομολόγιο της σε 36 ώρες, αναχωρώντας από την Αθήνα



Σ. | ΗΜΛW A457 επικεφαλής της αμαξοστοιχίας 411 (Hellas Express) διέρχεται από την γέφυρα του Γοργόπταμου Νοέμβρης 1984 (Κ. Κακαβάς)



Σ. | Η αμαξοστοιχία 410 (Hellas Express), με επικεφαλής την Electropuller / Cραϊόνα A554 αναχωρεί από τον Σ.Σ. Αθηνών. Ιούνιος 1984 (Κ. Κακαβάς).

καθημερινά, συνήθως γύρω στις 10.00', αν και η ώρα αναχώρησης της, όπως και η ώρα αναχώρησης και των άλλων διεθνών αμαξοστοιχιών, δεν ήταν πάντα ακριβώς οι ίδιες την κάθε δρομολογιακή περίοδο. Πάντως, το Acropolis Express αναχωρούσε πάντα το πρωί, ώστε το ταξίδι να περιλαμβάνει μόνο μια διανυκτέρευση μέσα στην αμαξοστοιχία, αντί των δύο διανυκτερεύσεων για την ίδια διαδρομή με το Hellas Express. Το Acropolis Express κυκλοφορούσε εντός του Ελληνικού εδάφους ως «υπερταχεία» με «συμπλήρωμα υπερταχείας» και με την αριθμηση 1 κατά την πορεία της προς τα σύνορα, και 2 κατά την αντίθετη πορεία, και εκτός Ελλάδος ως αμ. 290/291. Αρχικά στάθμευε μόνο στην Λάρισα, την Θεσσαλονίκη και την Ειδομένη και πραγματοποιούσε το δρομολόγιό της μέχρι την Θεσσαλονίκη σε περίπου 7.30' ώρες. Η σύνθεσή της αποτελούνταν από σύγχρονες και πολυτελείς, για την εποχή, επιβατάμαξες, 1ης και 2ης θέσης των D.B. με «κουπέ» έξι θέσεων σε συρόμενα καθίσματα, ακόμα και στην 2η θέση, αντίθετα με όλες τις άλλες επιβατάμαξες των Σ.Ε.Κ. οι οποίες διέθεταν «κουπέ» οκτώ θέσεων σε μη συρόμενα ή ανακλινόμενα καθίσματα, όπως άλλωστε συνέβαινε και στις επιβατάμαξες των περισσότερων Ευρωπαϊκών δικτύων, εκείνη την εποχή. Στην σύνθεσή της περιλαμβάνονταν και ένα κλινοθέσιο όχημα 2ης θέσης, πάλι των D.B., τα δε 3 περίπου πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους και μία κλινάμαξα (κόκκινου χρώματος),

επίσης των D.B.. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, το 1968, οι Σ.Ε.Κ. δεν διέθεταν ακόμα κλινοθέσια οχήματα στον στόλο τους. Στην σύνθεση αυτή, που δεν μεταβάλλονταν ποτέ, προσετίθετο και μια εστιάμαξα των Σ.Ε.Κ., από αυτές που χρησιμοποιούσε κάποτε η C.I.W.L., που παρέμενε στην σύνθεση της αμαξοστοιχίας μέχρι την Ειδομένη (αργότερα μέχρι την Θεσσαλονίκη) και στο οποίο αρχικά σεβριρίζονταν γεύμα «τάμπλ-ντοτ», μάλλον πλούσιο για τα μέτρα των Ελληνικών σιδηροδρόμων. Στην Γιουγκοσλαβία πάλι προσετίθετο μια εστιάμαξα των J.Z., αλλά μόνο σε μέρος της διαδρομής εντός της Γιουγκοσλαβίας (συνήθως Βελιγράδι-Ζάγκρεμπ), και με φαγητό «α λα καρτ» και αρκετά πλούσιο. Το Acropolis Express, από το 1979 και μετά, δεν ακολουθούσε πλέον την κλασική διαδρομή, μέσω Νιζ -Βελιγραδίου, αλλά κινούνταν μέσω του Κοσσουφοπέδιου, μετά τα Σκόπια κατά την άνοδο, ή μετά το Βελιγράδι, κατά την κάθοδο, παρακάμπτοντας έτσι την Νιζ. Σύντομα πάντως, η αμαξοστοιχία αυτή άρχισε να χάνει την αρχική της λάμψη, κυρίως διότι οι J.Z. δεν της έδιναν τον χαρακτηρισμό της «ευρωπαϊκής υπερταχείας», (δηλαδή T.E.E.), όπως επιθυμούσε ο O.S.E., αργότερα δε διότι και εντός της Ελλάδος πολλαπλασιάστηκαν, τόσο ο χρόνος της διαδρομής μέχρι την Θεσσαλονίκη, όσο και οι σταθμεύσεις της, ώστε να λειτουργεί με τα «στάνταρ» των άλλων «υπερταχειών» του O.S.E., στην δε σύνθεση της προσετίθετο και ακόμη ένα κλινοθέσιο όχημα 2ης θέσης,

από την Θεσσαλονίκη μέχρι και το Μόναχο. Αργότερα προστίθεντο και άλλες επιβατάμαξες κατά την διαδρομή της εντός της Ελλάδος. Τελικά, η αμαξοστοιχία αυτή έπαυσε να κυκλοφορεί, όπως και όλες οι άλλες διεθνείς αμαξοστοιχίες, μετά την έναρξη του εμφυλίου πολέμου στην Γιουγκοσλαβία. Και όλοι, βεβαίως, θυμόμαστε το τραγικό δυστύχημα, όταν στις 16 Ιανουαρίου 1972 το Acropolis Express, κατά την κάθοδο του προς Αθήνα, συγκρούστηκε μετωπικά με την «κοινή» αμαξοστοιχία (πόστα), Αθηνών-Θεσσαλονίκης, μεταξύ των Σ.Σ.Δοξαρά και Σ.Σ.Ορφανών, με πολλά θύματα.

Θα πρέπει εδώ να επισημάνουμε ότι, ήδη από την δεκαετία του '60, υπήρχε και η δυνατότητα μετάβασης στην Πάτρα με λεωφορείο αρχικά των Σ.Π.Α.Π. και κατόπιν των Σ.Ε.Κ / O.S.E. που είχαν ανταπόκριση με τα πλοία Εγνατία της ΕΛ.ΜΕ.Σ. και Appia της Adriatica, τα οποία συνέδεαν την Πάτρα με το Brindisi. Από εκεί οι επιβάτες συνέχιζαν το ταξίδι τους με διεθνείς αμαξοστοιχίες προς όλες τις κατευθύνσεις, είτε απ'ευθείας είτε με αναμεταβίβαση στο Μιλάνο και ορισμένες φορές και στην Βολογνα. Βέβαια, όποιος ήταν σιδηροδρομόφιλος, προτιμούσε να μεταβεί στην Πάτρα σιδηροδρομικώς, έστω και αν αυτό απαιτούσε περισσότερο χρόνο και δεν είχε εγγυημένη την αναμεταβίβαση στο πλοίο, σε περίπτωση καθυστέρησης της αμαξοστοιχίας. Αργότερα ο O.S.E. κατασκεύασε «στάση» έμπροσθεν του Επιβατικού

Σ. | Το Acropolis Express (αμαξοστοιχία 291) διέρχεται από το TX5 στην είσοδο του Ν.Ε.Σ.Θ. Επικεφαλής η 661-411 των JZ, μια από τις ντιζελάμαξες που νοίκιαζε τότε ο O.S.E. από την Γιουγκοσλαβία. Αύγουστος 1989 (Κ. Κακαβάς).



Σ. | Η αμαξοστοιχία «Φιθία / Dostluk Express» (IT 445) μόλις έχει διέλθει από τον Σ.Σ Καθίνδοιας με τελικό προορισμό την Θεσσαλονίκη. Επικεφαλής η AdTranz 220025 που έλκει επιβατάμαξες των TCDD. 3 Ιανουαρίου 2008. (Ν.Παναγιώτατος).



ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Δρομολόγια και συνθέσεις διεθνών αμαξοστοιχιών από την Ελλάδα (περίοδος 1990-91)

ΟΧΗΜΑ	ΘΕΣΗ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
Κλινάμαξα	A & B	Αθήνα-Βελιγράδι-Βουδαπέστη	3 / εβδομάδα
Κλινάμαξα	B	Αθήνα-Μόσχα	καθημερινά
Κλινάμαξα	A & B	Αθήνα-Βουκουρέστι	6 / εβδομάδα
Κλινάμαξα	A & B	Αθήνα-Μόναχο	καθημερινά
Κλινάμαξα	A & B	Αθήνα-Βενετία	καθημερινά
	DB	Πειραιάς-Μόναχο	Προαιρετικά
Κλινοθέσιο	B	Αθήνα-Σκόπια	1 / εβδομάδα
Κλινοθέσιο	B	Αθήνα-Μόναχο	καθημερινά
Κλινοθέσιο	B	Αθήνα-Ζάγκρεμπ	5 / εβδομάδα (χειμώνα)
Κλινοθέσιο	B	Αθήνα-Βενετία	καθημερινά
Κλινοθέσιο	B	Θεσσαλονίκη-Μόναχο	κάθε καλοκαίρι
Επιβατάμαξα	A & B	Αθήνα-Βενετία	καθημερινά
Επιβατάμαξα	A & B	Αθήνα-Μόναχο	καθημερινά
Επιβατάμαξα	A & B	Αθήνα-Βελιγράδι	καθημερινά
Επιβατάμαξα	B	Αθήνα-Βιέννη	καθημερινά
Επιβατάμαξα	B	Αθήνα-Κωνσταντινούπολη	καθημερινά
Επιβατάμαξα	A & B	Αθήνα-Βουκουρέστι	6 / εβδομάδα
Επιβατάμαξα	B	Θεσσαλονίκη-Σκόπια	καθημερινά
Επιβατάμαξα	B	Θεσσαλονίκη-Μόναχο	καθημερινά

Ατμοπλοϊκού Σταθμού της Πάτρας, για να διευκολύνει την αναμεταβίβαση των επιβατών, από τις αμαξοστοιχίες του, στα πλοία των διεθνών γραμμών.

Από το 1978 το Athènes Express μετονομάστηκε σε Venezia Express και περιελάμβανε μόνο μια επιβατάμαξα, μια κλινάμαξα μέχρι το Βελιγράδι και ένα κλινοθέσιο-όχημα του Ο.Σ.Ε. το οποίο τερμάτιζε στην Βενετία (το προηγούμενο έτος που πρωτοδρομολογήθηκε το κλινοθέσιο τερμάτιζε στο Μιλάνο), από όπου με αναμεταβίβαση σε άλλη αμαξοστοιχία, μπορούσε κανείς να μεταβεί στην Ελβετία, το Παρίσι και το Calais. Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετά συχνά το κλινοθέσιο αυτό του Ο.Σ.Ε. δεν δρομολογούνταν, λόγω βλάβης ή μη διαθεσιμότητας κλινοθεσίου, χωρίς προειδοποίηση, με αποτέλεσμα, όσοι επιβάτες βρίσκονταν στην Βενετία, εν αναμονή του κλινοθεσίου, να μην μπορούν να ταξιδεύσουν, εκτός και αν επεβιβάζοντο στο Γιουγκοσλαβικό κλινοθέσιο που τερμάτιζε στα Σκόπια (εμπειρία που την βίωσα και εγώ προσωπικά). Η κατευθείαν σύνδεση με το Παρίσι, ένα όνειρο γενεών, ήταν πλέον παρελθόν.

Από το 1972 και μετά άρχισαν να γίνονται αποδεκτές, από την ελληνική κυβέρνηση, κάποιες διασυνδέσεις με τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης και την Ε.Σ.Σ.Δ. Έτσι, από το καλοκαίρι του 1973, δρομολογήθηκε μεταξύ

Αθήνας-Μόσχας-Αθήνας, 2 φορές την εβδομάδα, μόνο το καλοκαίρι, προσδεδεμένη μέχρι το Βελιγράδι στο Athènes Express κλινάμαξα των Σοβιετικών Σιδηροδρόμων. Η κλινάμαξα αυτή είχε τα χαρακτηριστικά κουρτινάκια των σοβιετικών κλινομαξών και επιβαταμαξών στα παράθυρα, και εντυπωσιακό θυρό με το σφυροδρέπανο. Λόγω της διπλής της ανάρτησης μπορούσε να συνεχίσει το ταξίδι της μέχρι την Μόσχα, μετά το Λνον της Ουκρανίας, από όπου άρχιζαν οι γραμμές μεγαλύτερου πλάτους του κανονικού. Η κλινάμαξα αυτή, από το 1976 και μετά, οπότε και αυξήθηκε η επιβατική κίνηση μεταξύ της Ελλάδας και της Σοβιετικής Ένωσης, κυκλοφορούσε τρεις φορές την εβδομάδα το καλοκαίρι και δύο τον χειμώνα. Από τον Μάιο του 1977 δρομολογήθηκε και μία κλινάμαξα, επίσης των Σοβιετικών Σιδηροδρόμων, μεταξύ της Αθήνας και της Μόσχας, αλλά μέσω Σόφιας και Βουκουρεστίου, και μια άλλη μεταξύ Αθήνας και Βουδαπέστης, αμφότερες 1 φορά την εβδομάδα, αλλά μόνο το καλοκαίρι. Αλλά και η κλινάμαξα για την Μόσχα, μέσω Βελιγραδίου, κυκλοφορούσε πλέον 4 φορές την εβδομάδα το καλοκαίρι. Δρομολογήθηκε επίσης και μια κλινάμαξα των D.B., στην διαδρομή Αθήνα-Μόναχο-Αθήνα, 4 φορές την εβδομάδα, και ένα κλινοθέσιο καθημερινά για το Ντόρτμουντ.

Μια ακόμη αμαξοστοιχία που είχε στην σύνθεση της επιβατάμαξες προς το εξωτερικό ήταν η Έβρος Εξπρές, που αναχωρούσε από την Αθήνα για τον Έβρο κάθε βράδυ τα μεσάνυχτα, ως αμ. 604, επέστρεφε δε κάθε πρωί ως αμ. 605. Με την ονομασία Trans Balkan περιελάμβανε στην σύνθεσή της και επιβατάμαξες προς την Σόφια και το Βουκουρέστι καθώς και ένα κλινοθέσιο μέχρι την Σόφια, που όλα αποκόπτονταν ή προστίθεντο σ' αυτήν στον Σ.Σ. Στρυμόνα. Τέλος, στις 5 Μαΐου 1989, ξεκίνησαν (καθημερινά) δρομολόγια μιας ακόμη διεθνούς αμαξοστοιχίας, πάλι μεταξύ Αθήνας και Μονάχου, με την ονομασία Attica Express, η οποία όμως διέθετε μόνο κλινάμαξες 1ης και 2ης θέσης και κλινοθέσια οχήματα, καθώς και κλειστά οχήματα μεταφοράς συνοδευμένων αυτοκινήτων, αυτά όμως ορισμένες μόνο μέρες της εβδομάδας. Η αμαξοστοιχία αυτή αναχωρούσε από την Αθήνα στις 22.00', ενώ ο άλλος κλάδος της αφικνούνταν εδώ στις 06.07' της επομένης. Και αυτή η διεθνής αμαξοστοιχία πάντως έπαυσε να κυκλοφορεί μετά την έναρξη του Γιουγκοσλαβικού εμφυλίου πολέμου.

Πριν ολοκληρώσουμε την καταγραφή των διεθνών σιδηροδρομικών διασυνδέσεων της Ελλάδας, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κατά καιρούς, μετά το 1951, απ' ευθείας επιβατάμαξες, με αφετηρία την Αθήνα, ήταν κυρίως οι εξής, ενταγμένες πάντοτε στην σύνθεση των διεθνών αμαξοστοιχιών, που προαναφέρθηκαν ή και στην σύνθεση αμαξοστοιχιών του εσωτερικού απ' όπου αποκόπτονταν σε κάποιο σταθμό κοντά στα σύνορα. Τέτοιες αμαξοστοιχίες είχαν για προορισμούς τις εξής πόλεις: Οστάνδη, Λωζάννη-Παρίσι (ή και Καλαί), Μιλάνο (ή Βενετία), Μόναχο (ή Κολωνία ή Ντόρτμουντ), Βιέννη, Βελιγράδι, Βουδαπέστη, Σόφια, Βουκουρέστι και Κωνσταντινούπολη. Επι πλέον, υπήρχαν και επιβατάμαξες που εκκινούσαν από την Θεσσαλονίκη, προς ορισμένους από αυτούς τους προορισμούς, καθώς και επιβατάμαξες που συνέδεαν την Θεσσαλονίκη με τα Σκόπια.

Επίλογος

Αυτή είναι, σε γενικές γραμμές, η ιστορία των διεθνών σιδηροδρομικών συνδέσεων της Ελλάδας από το 1920 μέχρι και την έναρξη του εμφυλίου πολέμου στην Γιουγκοσλαβία.

Δυστυχώς σήμερα και συγκεκριμένα από τις αρχές του 2011, παρ' όλο που έχει προ πολλού αποκατασταθεί η σιδηροδρομική διέλευση μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας, όλες οι διεθνείς σιδηροδρομικές διασυνδέσεις της χώρας μας διακόπηκαν, με απόφαση της TRAINOSE Α.Ε., μετά από κυβερνητική παρέμβαση, με πρόσχημα τα δήθεν ελλείμματα στην εκμετάλλευση και την χαμηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στις περισσότερες από αυτές τις διασυνδέσεις, την στιγμή που οι λεωφορειακές διασυνδέσεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, με τους περισσότερους από αυτούς τους

Βαλκανικούς προορισμούς πολλαπλασιάζονται. Αν όμως, αντί της αναστολής των δρομολογίων αναβαθμίζονταν οι παρεχόμενες ανέσεις και η αξιοπιστία των δρομολογίων και μειώνονταν ο χρόνος της διαδρομής, κάτι απολύτως εφικτό, η Ελλάδα δεν θα είχε το θλιβερό προνόμιο να είναι η μόνη Ευρωπαϊκή χώρα, μαζί με την Αλβανία, χωρίς διεθνείς σιδηροδρομικές διασυνδέσεις, γεγονός που έχει αρνητικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία, τον τουρισμό, την προστασία του περιβάλλοντος και στο «πρεστίτζ»σαν χώρας. Μεταξύ των διεθνών αμαξοστοιχιών που καταργήθηκαν ήταν και το πολυδιαφημισμένο Φιλία Εξπρές – Dostluk Express, που συνέδεε την Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη, το οποίο είχε στην σύνθεσή του μόνο κλινάμαξες (επρόκειτο για δύο αμαξοστοιχίες εκ των οποίων, η μία αποτελούνταν μόνο από ελληνικές κλινάμαξες και η άλλη μόνο από τουρκικές και που εναλλάσσονταν στην άνοδο και την κάθοδο κάθε βράδυ). Η οικονομική απόδοση του σιδηρόδρομου δεν πρέπει να κρίνεται σε επίπεδο επιχείρησης, αλλά σε επίπεδο εθνικής οικονομίας. Ο σιδηρόδρομος δεν είναι μία κερδοσκοπική επιχείρηση αλλά ένα κοινωνικό αγαθό και ένα εργαλείο στα χέρια του κράτους στην άσκηση της πολιτικής του για την στήριξη της εθνικής οικονομίας, την προώθηση των γεωπολιτικών του βλέψεων, την προστασία του περιβάλλοντος κ.α. Αν αποδίδει σ' αυτά τα προσδοκώμενα, δεν είναι ελλειμματικός.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τους Κ.Κακαβά, Α. Κουρμπέλη, Σ. Νικολόπουλο, Γ. Τόγια, Γ. Χανδρινό και Α. Nickerl για την παραχώρηση των φωτογραφιών που συνοδεύουν το άρθρο.

Βιβλιογραφία:

1. Anon. L' Atlas les trains de légende Editions Atlas .
2. des Cars, J. & P.Caracalla. L' Orient Express – Une centenaire des aventures ferroviaires .Editions Danoel. Paris. 1984
3. Ferrari, M. & E. Lazzati. The history of trains-From the Orient Express to the bullet trains. Crescent books New York ,1990
4. Freeman- Allen, G. Railways – Past, Present and Future. New York.1982
5. Παπαγιαννάκης, Λ. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910) Μ.Ι.Ε.Τ. Αθήνα. 1982
6. Οδηγοί δρομολογίων Σ.Ε.Κ και Ο.Σ.Ε. 1938 έως και 1991
- 7 Συνθέσεις Αμαξοστοιχιών Εξωτερικού. Ο.Σ.Ε. – Δ/ΔΕ-Τ. Αθήνα.1970.
8. Εφημερίδα Εστία φύλλο 8ης Μαρτίου 1932.

Τυπικές συνθέσεις 3 διεθνών αμαξοστοιχιών από Ελλάδα προς κεντρική Ευρώπη (1970) (πηγή: ΟΣΕ -Δ/ ΔΕΤ)

ΟΧΗΜΑ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
1. ATHÉNES EXPRESS			
AB	SNCF	Πειραιάς-Παρίσι	Καθημερινά
WLAB	CIWL	Πειραιάς-Παρίσι	3 / εβδομάδα
B	FS	Πειραιάς- Μιλάνο	Χειμώνα απο Θεσσαλονίκη
B	DB / ΣΕΚ	Πειραιάς-Μόναχο	Προαιρετικά
Dms	DB	Πειραιάς-Μόναχο	Προαιρετικά
Bcm	JZ	Πειραιάς-Μόναχο	Καθημερινά
Bm	JZ	Πειραιάς-Μόναχο	Καθημερινά
Abm	JZ	Πειραιάς-Μόναχο	Καθημερινά
B	JZ	Πειραιάς-Βελιγράδι	Μόνο καλοκαίρι
Post	JZ	Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι	Καθημερινά
WR	ΣΕΚ	Πειραιάς-Τίβορα	Καθημερινά
Z	ΣΕΚ	Πειραιάς-Θεσσαλονίκη	Καθημερινά
Z	ΣΕΚ	Αθήνα-Θεσσαλονίκη	Καθημερινά
2. HELLAS EXPRESS			
Bcm	DB	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	1 / εβδομάδα
Bcm	DB	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	1 / εβδομάδα
Bcm	DB	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	1 / εβδομάδα
B	DB	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	Καθημερινά
Abm	ΣΕΚ	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	Καθημερινά
Bm	ΣΕΚ	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	Καθημερινά
Ds	DB	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	Καθημερινά
B	DB	Θεσσαλονίκη-Ντόρτμουντ	Καθημερινά
Bm	ΣΕΚ	Θεσσαλονίκη-Ντόρτμουντ	2 / εβδομάδα
Bm	ΣΕΚ	Θεσσαλονίκη-Ντόρτμουντ	2 / εβδομάδα
Bcm	ΣΕΚ	Πειραιάς-Ντόρτμουντ	Καθημερινά
Bm	ÖBB	Πειραιάς-Βιέννη	1 / εβδομάδα
WLAB	CIWL	Πειραιάς-Βιέννη	2 / εβδομάδα
Abm	ÖBB	Πειραιάς-Βιέννη	Καθημερινά
Z	ΣΕΚ	Πειραιάς-Θεσσαλονίκη	Καθημερινά
Z	ΣΕΚ	Πειραιάς-Θεσσαλονίκη	Καθημερινά
WR	ΣΕΚ	Πειραιάς-Λάρισα	Καθημερινά
3. ACROPOLIS EXPRESS			
Abm	DB	Αθήνα-Μόναχο	6 / εβδομάδα
Am	DB	Αθήνα-Μόναχο	1 / εβδομάδα
Bm	DB	Αθήνα-Μόναχο	Καθημερινά
Bm	DB	Αθήνα-Μόναχο	Προαιρετικά
Bm	DB	Αθήνα-Μόναχο	Προαιρετικά
Bdm	DB	Αθήνα-Μόναχο	Καθημερινά
Bcm	DB	Αθήνα-Μόναχο	Καθημερινά
Bcm	DB	Αθήνα-Μόναχο	Προαιρετικά
WLAB	CIWL	Αθήνα-Μόναχο	3 / εβδομάδα
Arm	DB	Αθήνα-Μόναχο	3 / εβδομάδα
Bc	DB	Αθήνα-Μόναχο	1 / εβδομάδα
Bc	DB	Αθήνα-Μόναχο	1 / εβδομάδα
WR	ΣΕΚ	Αθήνα-Ειδομένη	Καθημερινά



Σειρά A301-310:

50 χρόνια Alco “world locomotive”
(DL500C) στην Ελλάδα

Κείμενο: Α. Παπαδημητρίου - Β. Κοροβέσης



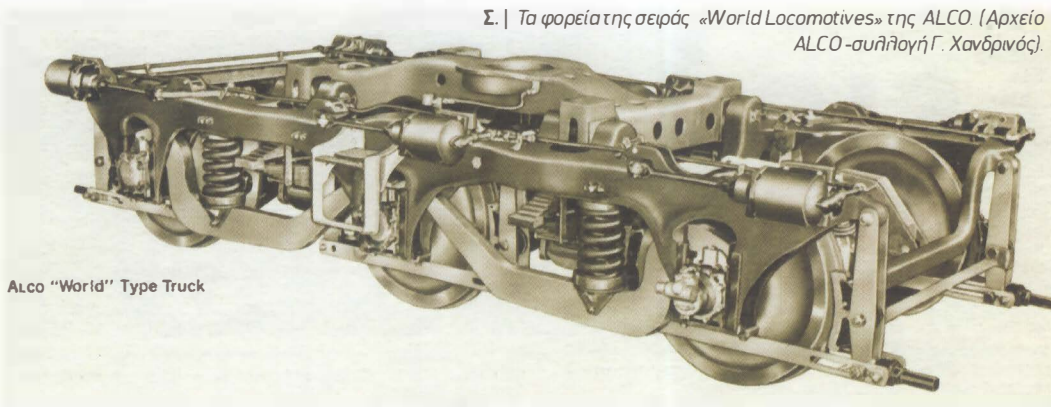
Το παρόν άρθρο αποτελεί μικρό αφιέρωμα στην επέτειο των 50 χρόνων από την έλευση στην Ελλάδα των μηχανών ALCO της σειράς A.301-310, μιάς από τις πιο επιτυχημένες και ωραιότερες σειρές ντηζελαμαζών των ελληνικών σιδηροδρόμων, που αγαπήθηκαν ιδιαίτερα.

Εισαγωγή

Στα τέλη της δεκαετίας του '40, η άλλοτε κραταιά American Locomotive Company-ALCO είχε αρχίσει να πέρνει την κατω βόλτα, κυρίως λόγω της δραματικής πτώσης στις νέες παραγγελίες για ατμάμαξες. Στον αγώνα για την επιβίωση της, το τότε Δ.Σ της εταιρείας αναθέτει, τον Δεκέμβριο το 1952, τα καθήκοντα του αντιπρόεδρου στον εξαγωγικό τμήμα της ALCO σε κάποιον Manuel Alonso. Ο νέος αντιπρόεδρος αποφασίζει να εστιάσει σε δυο βασικούς άξονες: ο πρώτος ήταν το τροχαίο υλικό να κατασκευάζεται πλέον σε δυο μόνον μονάδες δηλαδή στο Schenectady και στο Montreal και ο δεύτερος να δίνονται άδειες σε εταιρείες άλλων χωρών να κατασκευάζουν κινητήριες μονάδες σύμφωνα όμως με τα σχέδια και τις τεχνικές προδιαγραφές της ίδιας της ALCO.

Οι πρώτες προσπάθειες σε αυτόν τον τομέα θα ξεκινήσουν το 1953 εισάγοντας ένα στάνταρ σχεδιασμό ντηζελάμαξας για το εξαγωγικό κομμάτι της εταιρείας υπο τον γενικό το τίτλο DL-500 ALCO's «World Locomotive». Το πρωτότυπο θα βασιστεί πάνω στη FA-2, μία δηλαδή ντηζελάμαξα με μονά χειριστήρια, κινητήρα 244D της ALCO ιπποδύναμης 1600 hp και με μικρότερο συνολικό πλάτος και ύψος για να είναι συμβατή με τα υπάρχοντα ευρωπαϊκά στάνταρ πλην εκείνων της Μεγάλης Βρετανίας η οποία είχε ήδη καθιερώσει τα δικά της. Ο σχεδιασμός θα συνεχιστεί στο φορείο, με βάση το μοντέλο A1A, καταλήγοντας έτσι σε ένα τριαξονικό και ελαφρύτερο φορείο που ονομάστηκε «World Truck». Έτσι, η πρώτη ντηζελάμαξα με αριθμό 1953E και την εμπορική ονομασία FD-3, θα κατασκευαστεί το Μάιο του ίδιου έτους από την Montreal Locomotive Works – MLW λόγω μιας παρατεταμένης απεργίας στο εργοστάσιο του Schenectady. Το πρωτότυπο θα παρουσιαστεί επίσημα στην ένωση κατασκευαστών & πρωτότυπου σιδηροδρομικού υλικού του παναμερικανικού σιδηροδρομικού συνεδρίου στο Atlantic City (21-26 Ιουνίου 1953). Στην συνέχεια, θα μεταφερθεί στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στην Ισπανία κάνοντας δοκιμαστικά δρομολόγια για λογαριασμό των RENFE και, τελικά, θα πουληθεί σε αυτούς παίρνοντας αριθμηση 1615 (αργότερα 316.015). Οι Ισπανοί σιδηροδρομικοί έδωσαν στις νέες αυτές Αμερικανικές ντηζελάμαξες το παρατσούκλι «Μαίριλυν», από την πασίγνωστη ηθοποιό Μ. Μονρόε που εκείνη την

Σ. | Τα φορεία της σειράς «World Locomotives» της ALCO (Αρχείο ALCO-συνήγογΓ. Χανδρινός).



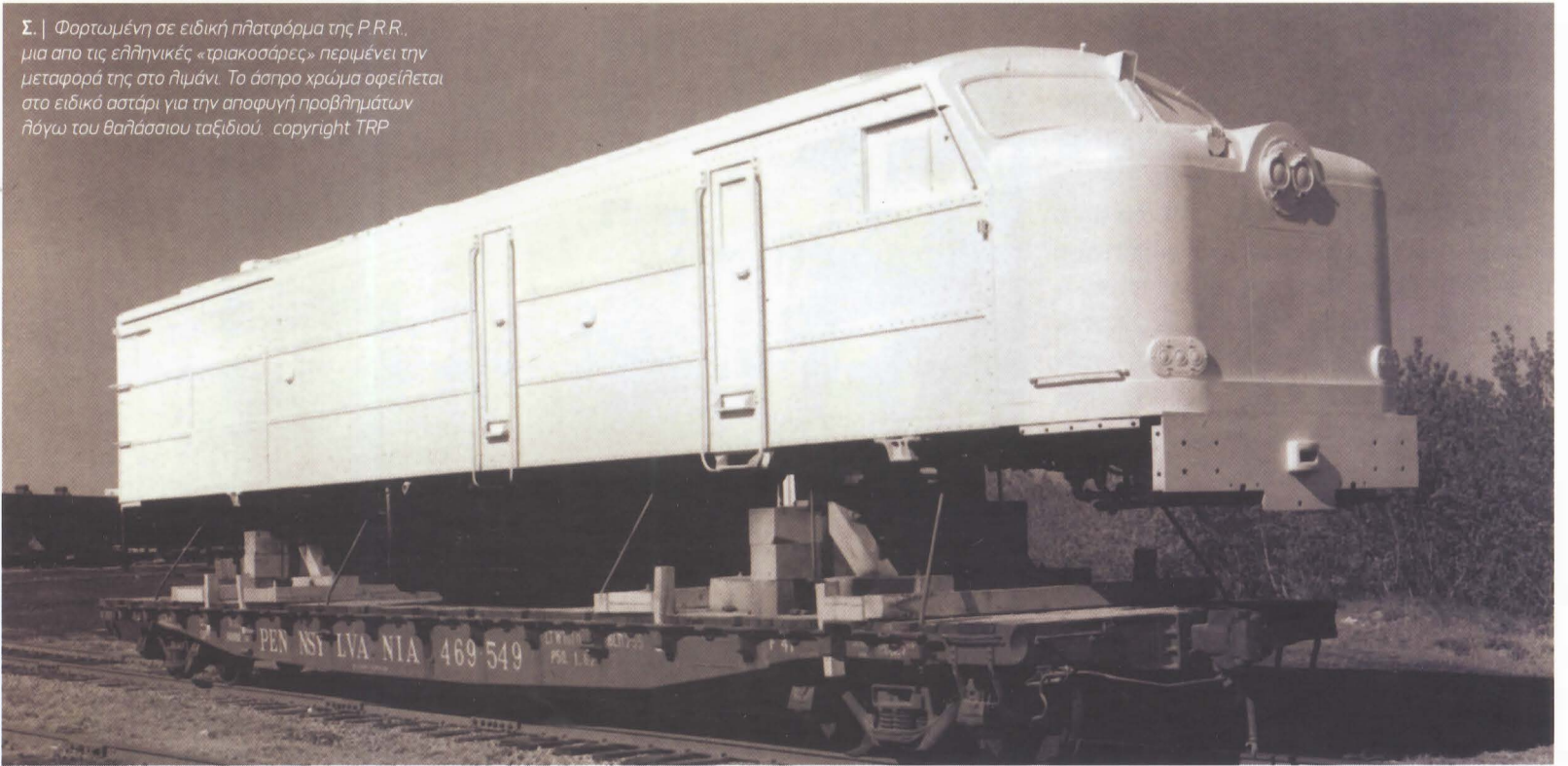
Alco "World" Type Truck

Σ. | Εργοστασιακή φωτογραφία της A. 302 στις εγκαταστάσεις του Schenectady.



Σ. | Η Α. 304 βάφεται με ελληνικά χρώματα στο βαφείο του εργοστασίου της ALCO στο Schenectady. (copyright On Track Publications)

Σ. | Φορτωμένη σε ειδική πλατφόρμα της P.R.R., μια από τις ελληνικές «τριακοσάρες» περιμένει την μεταφορά της στο λιμάνι. Το άσπρο χρώμα οφείλεται στο ειδικό αστάρι για την αποφυγή προβλημάτων λόγω του θαλάσσιου ταξιδιού. copyright TRP



Σ. | Άφιξη και εκφόρτωση στο λιμάνι του Πειραιά 1962. Ι. Λάμπρος (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη-Φ Α 8.2860).



ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΙΖΟΝΤΑΙ



Σ. | Δημοσίευμα της εποχής από την εφημερίδα «Εμπρός» που πανηγυρίζει την άφιξη των νέων, μοντέρνων νηζελμαξών. Γουίλλ. Σ. Νικολόπουλος.

Δύο από τις πέντε μεγάλες αμερικανικές κατασκευής νηζελμαξές των ΣΕΚ, ισχύος 1950 ίππων και ταχύτητας 120 χιλιομέτρων, τις άφαισε άλεκτρη από το παλιό λιμάνι της Αθήνας οι ΣΕΚ. Οι άνωτέρω νηζελμαξές, δια των οποίων άναστήθη ο έλληνικός τσεχικός όμιλος των σιδηρόδρομων μας, χρησιμοποιούνται δια της εκδότησεως και έμπορικης άρμευσεως μεταξέ Αθηνών — Θεσσαλονίκης και αντίστροφως.

Ο ΑΤΜΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΕΙ ΤΗ ΘΕΣΙ ΤΟΥ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ «ΝΤΗΖΕΛΑΜΑΞΕΣ»

Οι ταξιδιώτες δεν θα υποφέρουν από τον ενοχλητικό καπνό της άτμομηχανής και θα ταξιδεύουν ταχύτερα και πιο άνετα

“Χαρούμενο ταξίδι με τον Σιδηρόδρομο,



Σ. | Διαφημιστικό φυλλάδιο των Σ.Ε.Κ. με την Α 302 στο εξώφυλλο. 1964 (συντάχ. Γ. Χανδρινός).

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΣΕΚ

εποχή μεσουρανούσε στο Χόλλυγουντ.

Από τότε θα περάσουν σχεδόν δυο χρόνια μέχρι να έρθουν οι πρώτες παραγγελίες, με πρώτη και πάλι την Ισπανία, η οποία όμως τώρα ζητάει ντηζελάμαξες με διπλά χειριστήρια (εμπρός-πίσω) και στη συνέχεια απο τους κρατικούς σιδηρόδρομους του Πακιστάν, οι οποίοι είχαν ήδη στη δύναμη τους ντηζελάμαξες τύπου FA-2. Με τις δυο αυτές παραγγελίες θα κλείσει ο κύκλος του κινητήρα 244D που θα αντικατασταθεί από τον νεότερο 255.

Σύντομα, η πρώτη άδεια για κατασκευή ντηζελαμαξών εκτός Η.Π.Α. θα δοθεί στην Αυστραλία και σε συγκεκριμένα στην εταιρεία Goodwin η οποία διέθετε ήδη δυο εργοστάσια στα περίχωρα του Σύδνεϊ, και η οποία θα κατασκευάσει συνολικά 137 μονάδες μεταξύ 1957 και 1967. Οι παραγγελίες για την ALCO θα συνεχιστούν, αυτή την φορά για τους σιδηρόδρομους του Περού (1956) και της Ινδίας (1957-58), ενώ το εργοστάσιο της MLW θα κατασκευάσει 25 ακόμη μονάδες για λογαριασμό της Αργεντινής (1957). Αυτές, συμπεριλαμβανομένου και του πρωτότυπου είναι και οι μόνες που κατασκευάστηκαν στο Montreal. Τελικά, ο κύκλος εξαγωγών της ALCO για το συγκεκριμένο μοντέλο θα κλείσει οριστικά το 1962 με τους Σ.Ε.Κ. να παραγγέλλουν 10 τέτοιες μονάδες (Πίνακας 1).

Η «World Locomotive» στην Ελλάδα.

Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι στα πλαίσια εκσυγχρονισμού τους είχαν ήδη, εστω και δειλά, εισέλθει στη εποχή της ντηζελοκίνησης από το 1962. Με τις ανάγκες για σύγχρονες κινητήριες μονάδες ολοένα αυξανόμενες, οι Σ.Ε.Κ. υπογράφουν στις 5 Ιανουαρίου 1962 με την ALCO, την με αριθμ. 1910 σύμβαση, με στόχο την προμήθεια 10 ντηζελαμαξών πορείας τύπου «World Locomotive» συνολικής αξίας \$2.437.400 συμπεριλαμβανομένων και των ανταλλακτικών. Λέγεται οτι τμήμα της δαπάνης αυτής καλύφθηκε με δάνειο.

Οι νέες μονάδες, αφού ταξινομήθηκαν ως σειρά Α.301-310, εντάχτηκαν στο δίκτυο το 1963 με έδρα το ΜΑΙ στον Ρέντη, ο δε χρωματισμός τους ήταν σκούρο μπλε με δυο ασημί ρίγες. Ο βασικός τους ρόλος ήταν η αντικατάσταση των ατμαμαξών της σειράς Μα 1001-1020, καθώς επίσης και των ντηζελαμαξών της σειράς Α.201-210 (επίσης κατασκευής της ALCO, που είχαν τότε μόλις παραληφθεί), στον άξονα Πειραιάς – Θεσσαλονίκη σε ταχείες επιβατικές και βαριές εμπορικές αμαξοστοιχίες. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης κατά κύριο λόγο και στην έλξη των διεθνών δρομολογίων της περιόδου (Acropolis, Hellas, Athens Express κλπ) έργο που εκτελούσαν για πολλά χρόνια με επιτυχία.

Σ. | Η Α.301 στην μεταφορική πλάκα του Κ.Ε.Π.στον Ρέντη. Αριστερά η Α.205. 28 Ιανουαρίου 1964 (D.Dixon)



Σ. | Η Α.302 αναχωρεί από τον Ν.Ε.Σ.Θ. επικεφαλής της αμαξοστοιχίας 290 (Acropolis Express). Αύγουστος 1985 (Κ.Κακαβάς).



Σ. | Η Α.303 διέρχεται από τη γέφυρα του Στρυμώνα εκτελώντας το δρομολόγιο 1633 Σερρών – Θεσσαλονίκης. Αύγουστος 1984 (Κ.Κακαβάς)





Σ. | Η Α.304 με την αμαξοστοιχία 613 στον ΣΣ Δράμας, Ιανουάριος 1992. (Κ. Κακαβός).



Σ. | Η Α.305 ενώ ετοιμάζεται να παραλάβει τη σύνθεση της αμαξοστοιχίας 714 στον Ν.Ε.Σ.Θ. Αύγουστος 1983. (Κ. Κακαβός).



Σ. | Η Α.306 μπροστά στο ΤΧ1 παινδρομώνας στη σύνθεση φορτίου για την Ειδομένη, Αύγουστος 1984. (Κ. Κακαβός).

Από τους πρώτους κίβλας μήνες της λειτουργίας τους, οι μηχανές της σειράς Α.301-310 κέρδισαν την αγάπη του προσωπικού έλξης και των τεχνιτών αφού, σε γενικές γραμμές, ήταν αξιόπιστες. Οι παλαιοί, μάλιστα, μηχανοδηγοί, ζυμωμένοι με την μουτζούρα και τις δυσκολίες των ατμαμαξών, τις βάφτισαν «πούλμαν», μιάς και τώρα η μηχανοδότηση γινόταν άνετα και πολύ πιο ξεκούραστα. Άλλοι πάλι τους είχαν δώσει το παρατσούκλι «γουρούνες», ίσως από την επίπεδη κοψιά στο μπροστινό τους τμήμα και το διπλό προβολέα που έμοιαζε με ρουθόφι γουρουνιού. Από τα θετικά στοιχεία των συγκεκριμένων ντηζελαμαξών ήταν οι καλές αναρτήσεις, η ανωτάτη ταχύτητα των 120χλμ, (το ανώτατο όριο τότε ήταν 100χλμ), η στιβαρότητα των φορέων, καθώς επίσης και η αυξομείωση των στροφών του κινητήρα στο ρελαντί

“ Οι νέες μονάδες, αφού ταξινομήθηκαν ως σειρά Α.301-310, εντάχθηκαν στο δίκτυο το 1963 με έδρα το ΜΑΙ στον Ρέντη, ο δε χρωματισμός τους ήταν σκούρο μπλε με δυο ασημί ρίγες. “

που είχε ως αποτέλεσμα οικονομία καυσίμου. Ως μειονεκτήματα, αναφέρονται ότι δεν υπήρχε καλή ορατότητα στο μπροστινό θάλαμο κυρίως σε δύσκολες καιρικές συνθήκες (νύχτα, ομίχλη, βροχή) η δύσκολη πρόσβαση από το εσωτερικό της μηχανής στο χώρο της ατμογεννήτριας, ενώ και ο δεύτερος (πίσω) θάλαμος ήταν άβολος και αρκετά εκτεθειμένος σε περίπτωση ατυχήματος. Επίσης, και αυτό είναι κάτι που δεν είναι ευρύτερα γνωστό, το σώμα των ντηζελαμαζών αυτών δεν είναι εξ ολοκλήρου μεταλλικό. Από την μέση και κάτω (στο πλαϊνό τους τμήμα μόνο) οι «τριακοσάρες» ήταν κατασκευασμένες από ειδικό φύλλο διπλού κόντρα –πλακέ ανάμεσα στο οποίο υπήρχε τρίτο, αλλά μεταλλικό, φύλλο. Η λύση αυτή προκρίθηκε, προφανώς για να μειωθεί το ολικό βάρος της ντηζελάμαζας, χωρίς φυσικά καμία άλλη επίπτωση στην ανθεκτικότητα ή την σταθερότητα της.

Από τον στόλο των 10 μονάδων της σειράς, οι 3 καταστράφηκαν μετά από συγκρούσεις και εκποινήθηκαν. Η πρώτη ήταν η Α.307 που εκτροχιάστηκε λόγω κατάρρευσης της γέφυρας στον χειμάρρο Ζλάνας στην περιοχή της Σκοτίνας (7 Φεβρουαρίου 1972), η Α.301 που συγκρούστηκε μετωπικά με την Α.202 μεταξύ Βυρώνειας – Μανδρακίου (12 Αυγούστου 1976) και τέλος η Α.305 το 1985 που επίσης συγκρούστηκε μετωπικά με Craiona Α.558 στην Λακιά κοντά στον ομώνυμο σταθμό. Αυτό ήταν το δεύτερο ατύχημα για τη συγκεκριμένη μηχανή, η οποία επικεφαλής του κατερχόμενου «Ασποropolis Express» συγκρούστηκε στις 1 Νοεμβρίου 1972 με την ατμάμαξα Λγ991 μεταξύ Δοξαρά – Κρανώνα. Ατυχήματα και μάλιστα μετωπικές συγκρούσεις είχαν επίσης π.χ. η Α.308 όταν και συγκρούστηκε μεταξύ Μπράλου – Λιλαίας με την ατμάμαξα Λα908 (14 Ιουνίου 1965), καθώς και άλλες μονάδες, που στην συνέχεια επισκευάστηκαν.

Με την έλευση των MLW της σειράς Α.451-470 και αργότερα της σειράς Α.501-510, οι «τριακοσάρες» άρχισαν σταδιακά να μεταφέρονται στο ΜΘ. Από την Θεσσαλονίκη εκτελούσαν κυρίως δρομολόγια προς Κοζάνη και Αλεξανδρούπολη, εκτός από το τμήμα Αμυνταίου – Φλώρινας όπου το αξονικό βάρος της γραμμής δεν επέτρεπε την κυκλοφορία παρά μόνο με ανωτάτη ταχύτητα τα 40 χλμ. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 ο αρχικός τους μπλε χρωματισμός αντικαταστάθηκε με πορτοκαλί, ενώ οι δυο ρίγες βάφτηκαν άσπρες. Από κάποιες, τέλος, μονάδες που είχαν ήδη τεθεί οριστικά εκτός υπηρεσίας, αφαιρέθηκαν οι κινητήρες και τοποθετήθηκαν σε MLW της σειράς Α.451-470.

Το 1998 όταν αποφασίστηκε η οριστική απόσυρση της σειράς, σε ουσιαστική λειτουργία βρισκόταν μόνο η Α.302, που με έδρα τον Σ.Σ Στρυμόνα

Σ. | Η Α.307 στην περιστροφική πλάκα του Μ.Α.Ι. στον Ρέντη, 5 Ιουνίου 1963. (H Schneeberger).



Σ. | Η Α.308 σε ελιγγίους στον Σ.Σ. Χαμόνου, Αύγουστος 1984. (Κ. Κικελιάς)



Σ. | Η Α.309 ως εφεδρεία του Σ.Σ. Σκύδρας έλκει την αμαξοστοιχία 722 μέχρι τον Σ.Σ. Αγριά. Η φωτογραφία είναι από τον Σ.Σ. Έδεσσας, Ισπανία, 1985. (Κ. Κικελιάς).



Σ. | Η Α.310 επίκεφαλής της αμαξοστοιχίας 711 σταθμεύει στον Σ.Σ. Αγρα. Αύγουστος 1989. (Κ. Κακαβάς)

χρησιμοποιήθηκαν. Πέραν ωστόσο των επιδόσεων τους, οι συγκεκριμένες μηχανές ανήκουν δικαιωματικά –κατα γενική ομολογία Ελλήνων και ξένων σιδηροδρομόφιλων- στις ωραιότερες και κομψότερες νητζελάμαξες της μεταπολεμικής σιδηροδρομικής ιστορίας. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι οι ελάχιστες απο αυτές που κυκλοφορούν ακόμη μέχρι σήμερα ανα τον κόσμο (συνήθως για την έλξη εκδρομικών-μουσειακών αμαξοστοιχιών) προσελκύουν πλήθη σιδηροδρομόφιλων και φωτογράφων τραινών που πραγματικά τις λατρεύουν.

Ευχαριστίες

Ευχαριστούμε θερμά τους: Φ. Έλλιου για τις πολύτιμες πληροφορίες του και την παραχώρηση αδημοσίευτου χειρόγραφου του αείμνηστου Δ. Κουτελιδή που βρίσκεται στο αρχείο του, καθώς και τον Γ. Χανδρινό για τις παρατηρήσεις του στο τελικό σχέδιο του κειμένου. Επίσης πολλές ευχαριστίες στο Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη, –στον R.T. Steinbrenner της εκδοτικής εταιρείας On Track Publications (Η.Π.Α.), στον J. Serensitis της εκδοτικής εταιρείας TRP (Η.Π.Α.), στους Κ. Κακαβά και Γ. Χανδρινό για τις φωτογραφίες τους, καθώς και τον Ι. Ζώρζο για το τεχνικό σχέδιο που ετοίμασε ειδικά

εκτελούσε χρέη εφεδρείας, αλλά εξασφάλισε και τα τοπικά δρομολόγια μέχρι τον Προμαχώνα. Η Α.302 είναι άλλωστε και η μόνη που σώζεται μέχρι σήμερα σε λειτουργική κατάσταση και μάλιστα, αφού στις αρχές του 2000 ξαναβάφτηκε στα αρχικά της χρώματα με πρωτοβουλία ομάδας μελών του Σ.Φ.Σ., χρησιμοποιήθηκε για έλξη εκδρομικών αμαξοστοιχιών. Μετά από μεγάλο διάστημα ακινησίας στο ΜΘ λόγω βλαβών, η συγκεκριμένη μονάδα

επισκευάστηκε πολύ πρόσφατα από τους τεχνίτες του Κ.Ε.Π., ελπίζεται δε ότι σύντομα θα επανέλθει ξανά στην ενεργό δράση, ως μουσειακή νητζελάμαξα για την έλξη τουριστικών αμαξοστοιχιών.

Οι 10 νητζελάμαξες «World Locomotive» των Σ.Ε.Κ. / Ο.Σ.Ε., ήταν, σε γενικές γραμμές από τις καλύτερες κινητήριες μονάδες που εργάστηκαν στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ παρόμοια θετικές επιδόσεις κατέγραψαν και σε όσες χώρες



Σ. | Η Ισπανία ήταν η πρώτη χώρα που αγόρασε τις «World Locomotives» της ALCO. Έδω η νο 1615 εκτίθεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο της Μαδρίτης. (Π. Κάσσανης)

Σ | Η Α 302 με εκθρομική αμαξοστοιχία του Σ Φ Σ στην λιθινή γέφυρα της χ.θ. 206+634 κοντά στον Σ Σ Ασωπιού (Α Παπαδημητρίου)



για το παρόν άρθρο.

Βιβλιογραφία - Πηγές

- Ζαρταλούδης, Ι., Δ. Καρατόλος, Δ. Κουτελίδης, Γ. Νάθενας, Σ. Φασούλας και Α. Φιλιππουπολίτης. (1996) Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους απο το 1869 εως σήμερα. Εκδόσεις Μίλητος. Αθήνα. 308σ.

-Κουρμπέλης, Α.(1996) Κινητήριες μονάδες των σιδηροδρόμων μας. 11: Η «ALCO» Α-301 εως Α-310. Σιδηροτροχιά. 14:5-6.

-Χανδρινός, Γ. & Λ. Παπαδημητρίου (2003) «American Locomotive Company»: το χρονικό μίας μεγάλης σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Σιδηροτροχιά 24: 16-22.

-Αnon. (n.d.) ALCO Locomotives for the Railways of the World. ALCO. 78pp.

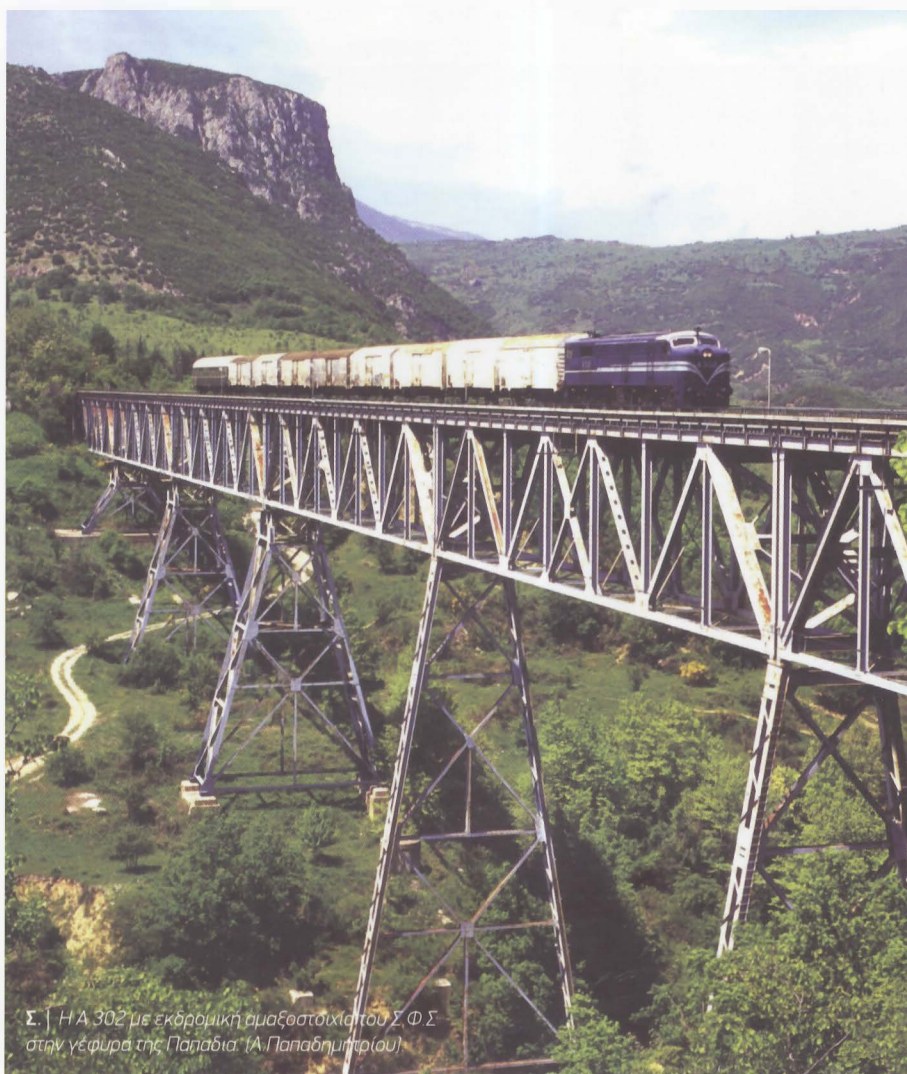
-Albe, A.(1998) Amerikanische Diesellokomotiven in Europa. Verlag Pospischill. 98pp.

-Clark, P. (1994) The ALCO "World". The DL500 Diesel Electric Export Model. Continental Modeller. 9: 342-344.

-Liljestrand, B. (1998) ALCO Reference # 1. The Railroad Press. Hanover,PA. 224pp.

-Steinbrenner, R.T. (2003) The American Locomotive Company: A Centennial Remembrance. On Track Publ. 542pp.

-Ο.Σ.Ε. / Δνση Έλεξης.

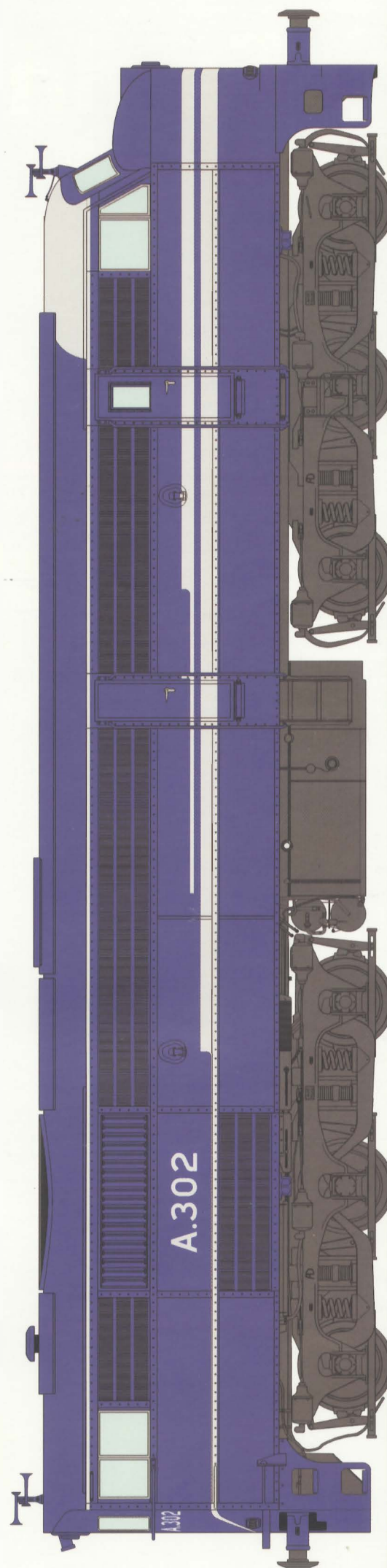


Σ | Η Α 302 με εκθρομική αμαξοστοιχία του Σ Φ Σ στην γέφυρα της Παπαδία (Α Παπαδημητρίου)

ALCO

A301-310

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



Σχέδιο ειδικά για την «Σ» Ι. Ζώρζος

Τα «Σωληνότρεινα»

Κείμενο: Δ. Παπαδόπουλος, Φωτο: Γ. Μαγαλιός, Β. Χατζηχρόνογλου, Α. Nickert



Σε οποιαδήποτε άλλη χώρα, η κυκλοφορία μιας εμπορικής αμαξοστοιχίας-επίω και «ειδικού» φορτίου- θα ήταν ένα απλό γεγονός καθημερινής ρουτίνας. Στην σημερινή Ελλάδα της κρίσης όμως, όπου οι «αρμόδιοι» κατάφεραν να εκμηδενίσουν, σχεδόν, το εμπορικό έργο του σιδηροδρόμου, η κυκλοφορία μιας τέτοιας αμαξοστοιχίας «ειδικού» φορτίου (και μάλιστα με προορισμό την Κεντρική Ευρώπη), ήταν φυσικό να προκαλέσει ζωφό ενδιαφέρον ανάμεσα μας, ιδιαίτερα δε σε όσους ασχολούνται με την σιδηροδρομική φωτογραφία. Πρόκειται για το λεγόμενο «σωληνότρεινο», ένα από τα πιο επιβλητικά εμπορικά τρέινα ομοιογενούς φορτίου που κυκλοφόρησε στο Ελληνικό δίκτυο.

Η εν λόγω δρομολόγηση αφορούσε την μεταφορά ειδικών μεταλλικών σωλήνων από την χώρα μας για την Αυστρία. Οι σωλήνες αυτοί κατασκευάστηκαν στο εργοστάσιο της εταιρείας Σωληνοουργία Κορίνθου Α.Ε. στην μονάδα της Θήβας. Μέχρι τον Σ.Σ.Θήβας, όπου γίνονταν η φόρτωση στο τρένο, οι σωλήνες μεταφέρονταν οδικώς με ειδικά φορτηγά. Στην συνέχεια μεταφορτώνονταν σε οχήματα πλατφόρμες τύπου Rgss κατασκευής Ν. Κιολεΐδη / ΟΣΕ και ΜΑΥ. Εκείνη την περίοδο μπορούσε κανείς να δει στον Σ.Σ.Οινόης δεκάδες τέτοιες άδειες πλατφόρμες που περίμεναν να σταλούν στην Θήβα για φόρτωση. Το πρώτο «σωληνότρενο» ξεκίνησε από την Θήβα με προορισμό τη Διαλογή Θεσσαλονίκης στις 25 Μαΐου 2011, ως αμαξοστοιχία # 80506 και με επικεφαλής τις Α501 και Α465.

Όλοι οι συρμοί που δρομολογήθηκαν ήταν των 18 οχημάτων. Το κάθε όχημα μετέφερε 4 σωλήνες, 2 στο δάπεδο της πλατφόρμας και με τάκους άλλους 2 επάνω τους. Το βάρος των σωλήνων διέφερε ανάλογα με το μέγεθος και κυμαινόταν από 10.2t έως 10.3t. Το συνολικό βάρος των συνθέσεων ανέρχονταν στους 1180-1200t και 72 άξονες. Η έλξη των συρμών στο ελληνικό έδαφος εξασφαλίστηκε



Σ. | Μετά την φόρτωση των σωλήνων, η αμαξοστοιχία γο 80506, με επικεφαλής την MLW A464, αναχωρεί από τον Σ.Σ. Θήβας, 11 Ιουνίου 2011. (Β. Χατζηχρόνογλου)



Σ. | Μετά την φόρτωση των σωλήνων, η αμαξοστοιχία γο 80506, με επικεφαλής την MLW A464, αναχωρεί από τον Σ.Σ. Θήβας, 11 Ιουνίου 2011. (Β. Χατζηχρόνογλου)



Σ | Αριό τον Σ.Σ. Δομοκού την εβδή του «αθηνάφραίνου» αναλαμβάνουν οι ηλεκτράμαξες. Έδω η SIEMENS 120-007 κατευθύνεται προς την Λαρίσα με την αμαξοστοιχία νο 67500. 1 Σεπτεμβρίου 2011. (Ι.Μαγαλιός)



Σ | Η αμαξοστοιχία νο 67500 με επίκεφαλή τις MLW A509 & A459 στις πλαγίες της Οθριάς, στην χ.θ. 253. 10 Σεπτεμβρίου 2001. (Ι.Μαγαλιός)

Σ. | Ένα «σωληνότραϊνο» έχει μόλις φτάσει στον Ουγγρικό σιδηροδρομικό σταθμό Hegyeshalom, κοντά στα σύνορα με την Αυστρία. 17 Ιουνίου 2011. (A. Nickert)



από τις ανακατασκευασμένες νηζελαμαξες MLW σειράς A450 και A500, ενώ από τη Λάρισα μέχρι την Διαλογή Θεσσαλονίκης επικεφαλής των συρμών ετίθεντο οι ηλεκτράμαξες SIEMENS της σειράς 120. Οι νηζελάμαξες δεν αποκόπτονταν από την σύνθεση, προκειμένου οι συρμοί να συνέχισουν το ταξίδι από την Διαλογή μέχρι τον συνοριακό Σ.Σ. Προμαχώνα χωρίς περιττές καθυστερήσεις. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κυρίως εξαιτίας της έλλειψης τροχαίου υλικού χρησιμοποιήθηκαν και νηζελάμαξες AdTranz σειράς 220. Επίσης, πολλές φορές και λόγω αδυναμίας των μηχανών έλξης να ανεβάσουν το βαρύ φορτίο στα ορεινά περάσματα της Οίτης, έμπαινε στην ουρά του συρμού και εφεδρική νηζελάμαξα του Σ.Σ. Λιανοκλαδίου για ώθηση μέχρι τον Σ.Σ. Αγγειών.

Το δρομολόγιο των «σωληνότραϊνων» στο ελληνικό έδαφος ήταν Θήβα-Διαλογή Θεσ/νίκης και Διαλογή Θεσ/νίκης Στρυμόνας-Προμαχώνας. Εκτός συνόρων, το τρένο κινούνταν προς βόρεια και διασχίζοντας την Βουλγαρία, την Σερβία και την Ουγγαρία κατέληγε στην Αυστρία (Kulata-Dragoman-Dimitrovgrad-Subotica -Kelebia- Hegyeshalom -Nickelsdorf). Αν και

“ ... εξαιτίας και του σπάνιου φορτίου, της σύνθεσης τους κλπ «κυνηγήθηκαν» από αρκετά μέλη του ΣΦΣ, φίλους και λάτρεις του σιδηροδρόμου...”

υπήρχε η πολύ ευκολότερη διαδρομή μέσω Ειδομένης (κάτι που δεν θα εξανάγκαζε τα συγκεκριμένα τρένα να μεταβούν στη Διαλογή, αλλά θα χρησιμοποιούσαν την ενωτική γραμμή Αξιού-Γέφυρας) εν τούτοις οι Αυστριακοί πελάτες δεν επιθυμούσαν διέλευση των προϊόντων τους μέσα από χώρες μη μέλη της Ε.Ε.

Τα «σωληνότραϊνα» έφταναν στην Αυστρία από την Βουδαπέστη, μέσω του συνοριακού σταθμού Hegyeshalom. Ο τερματικός σταθμός συνήθως ήταν το Bruck an der Leitha (15-20' από τα σύνορα), αν και κάποιοι συρμοί πήγαιναν από το Hegyeshalom στην Βιέννη, για να καταλήξουν δυτικότερα στον σταθμό του Kefermarkt. Μετά την εκφόρτωση των σωληνών, οι άδειες πλατφόρμες μεταφέρονταν (συνήθως το βράδυ) στην Κεντρική Διαλογή της Βιέννης, (Wien-Kledering Zentralverschiebebahnhof) απ' όπου άρχιζε το ταξίδι της επιστροφής στην Ελλάδα, μέσω της Διαλογής των MAV στο Ferencvaros, της Βουδαπέστης.

Η κυκλοφορία των «σωληνότραϊνων» γίνονταν κατά κύριο λόγο τις καθημερινές, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις δρομολογούνταν και τα Σαββατοκύριακα. Η μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου διήρκεσε

από τις 25 Μαΐου έως και τις 15 Δεκεμβρίου 2011, μετά δε τον Σεπτέμβρη, οι αμαξοστοιχίες έλαβαν νέα αρίθμηση (νο 67500). Συνολικά, κυκλοφόρησαν 38 τραίνα τα οποία χωρίζονται σε 3 περιόδους:

1) 25 Μαΐου - 21 Ιουνίου: 14 εμπορικοί με μια μικρή παύση ενδιάμεσα λόγω κωλυμάτων των BDZ να δεχτούν τους συρμούς.

2) 30 Αυγούστου - 17 Σεπτεμβρίου: 8 συρμοί.

3) 25 Νοεμβρίου - 15 Δεκεμβρίου: 15 συρμοί.

Φυσικά δεν έλειψαν και τα προβλήματα και τα κατά τόπους παρατάγματα στην εξέλιξη όλου του εγχειρήματος.

Κατ' αρχήν και αμέσως μετά την διέλευση του πρώτου συρμού από το Βουλγάρικο έδαφος πρόεκυψε θέμα με τους ιμάντες που συγκρατούσαν τους σωλήνες. Οι Βούλγαροι, προκειμένου να επιτρέψουν τις επόμενες διελεύσεις, έθεσαν ως ρήτρα ένα κατώτατο όριο

αριθμού ιμάντων (8 ιμάντες ανά όχημα). Έτσι οι πρώτοι συρμοί που κυκλοφόρησαν 25-26 Μαΐου έμειναν στο Βουλγάρικό έδαφος μέχρι και τις πρώτες μέρες του Ιουνίου προκειμένου να σταλούν συνεργεία και να αποκαταστήσουν το πρόβλημα. Στο ίδιο διάστημα, ένας ακόμη συρμός βρισκόταν σε αναμονή στον Σ.Σ Στρυμόνα. Οι υπόλοιποι συρμοί, αν και ήδη έτοιμοι, παρέμεναν στον Σ.Σ Θήβας μέχρι να ξεμπλοκαριστεί η δρομολόγηση τους, προκαλώντας κυκλοφοριακό έμφραγμα στην λειτουργία του σταθμού που έμεινε με μόνο 2 γραμμές.

Ένα ακόμη πρόβλημα προέκυψε όταν κάποιοι λαθρομετανάστες που κατοικούσαν στην ευρύτερη περιοχή της Θήβας μάλλον βρήκαν έναν τρόπο μετάβασης τους από την χώρα μας στην Ευρώπη. Έτσι, στον Σ.Σ Θήβας ήταν συχνό το φαινόμενο να εισχωρούν διάφορα άτομα στους σωλήνες (οι οποίοι παρεμπιπτόντως έφταναν σε διάμετρο το 1,10μ) με απώτερο σκοπό την φυγή προς την κεντρική Ευρώπη. Παρά δε τους συνεχείς ελέγχους της αστυνομίας στον Σ.Σ. Θήβας, κάποιοι λαθρομετανάστες κατάφεραν να

γλιτώσουν τον έλεγχο φτάνοντας μέχρι το Λιανοκλάδι όπου συνήθως γίνονταν και δεύτερος έλεγχος και υπήρχαν περιστατικά σύλληψης από τους επισκέπτες του ΟΣΕ.

Περαν αυτών όμως, τα «σωληνότραινα», εξαιτίας και του σπάνιου φορτίου, της σύνθεσης τους κλπ «κυνηγήθηκαν» από αρκετά μέλη του ΣΦΣ, φίλους και λάτρεις του σιδηροδρόμου ιδιαίτερα στα ορεινά τμήματα της χώρας προκειμένου να τα φωτογραφίσουν και να τα βιντεοσκοπήσουν. Ήταν πραγματικά ένα σπουδαίο γι' αυτούς θέαμα που, όπως ήδη αναφέραμε, δεν είναι συνηθισμένο στη χώρα μας. Κατ' ευτυχία σύμπτωση μάλιστα, μηχανοδηγός σε κάποια από τα «σωληνότραινα» σε Αυστριακό έδαφος (όπου η έλξη εξασφαλιζόταν με ηλεκτράμαξες «Taurus» των ÖBB), ήταν ο φίλος του ΣΦΣ και μέλος του Amnizia Andreas Nickerl, που μας έστειλε και το σχετικό φωτογραφικό υλικό.

Σ. | Τέλος της διαδρομής, ο φίλος του ΣΦΣ μηχανοδηγός των ÖBB Andreas Nickerl με την ηλεκτράμαξα Taurus 1016 039-8 έχει μόλις φέρει ένα «σωληνότραίνο» (αμαξοστοιχία νο 47380) στον σταθμό Bruck an der Leitha, κοντά στην Βιέννη, 14 Ιουνίου 2011. (Α. Nickerl).



Φωτογραφικό οδοιπορικό στο ξεχασμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κύπρου

Κείμενο - Φωτογραφίες: Π. Κάσαρης

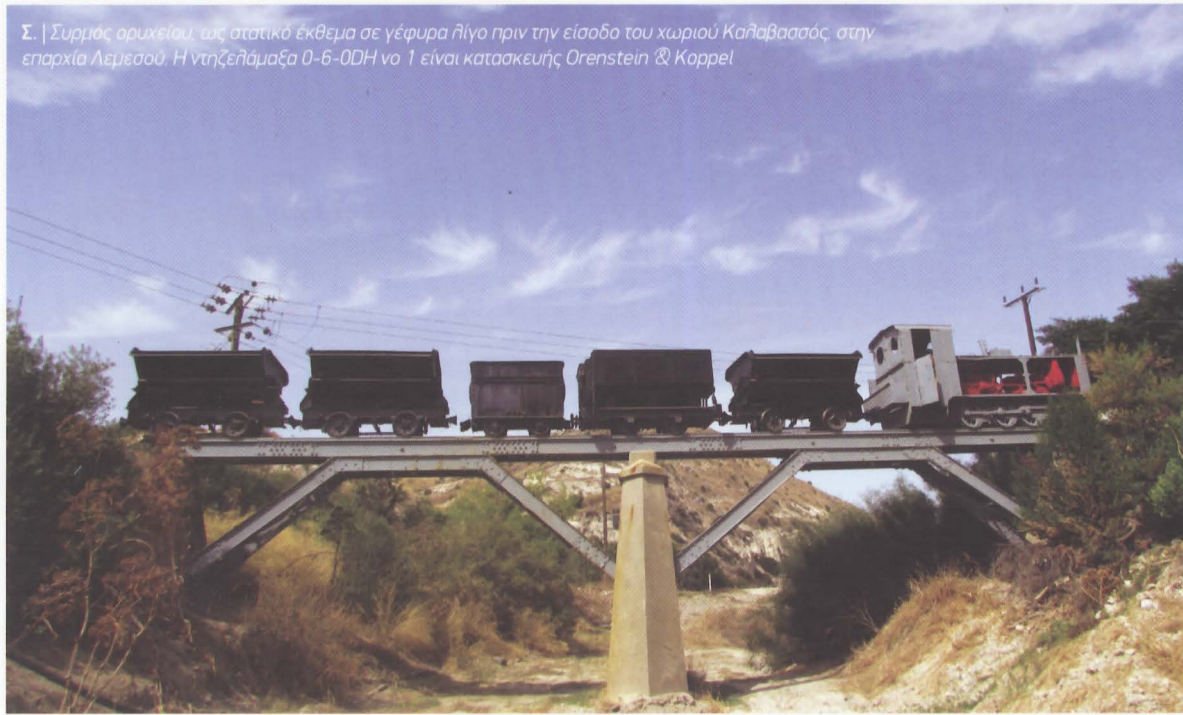


Ακόμη και σήμερα, πολλοί απλοί άνθρωποι δεν γνωρίζουν ότι κάποτε στην Κύπρο κυκλοφορούσαν τρέινα. Κι όμως: όταν η μεγαλόνησος ήταν αποικία της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, η Κύπρος διέθετε το δικό της σιδηροδρομικό δίκτυο, που μάλιστα είχε δυο σκέλη: τον αποκαλούμενο Κυπριακό Κυβερνητικό Σιδηρόδρομο (Κ.Κ.Σ.) και τους σιδηροδρόμους της Κυπριακής Μεταλλευτικής Εταιρείας (Κ.Μ.Ε.)

Η ιστορία των σιδηροδρόμων στην Κύπρο είναι ήδη γνωστή και καταγεγραμμένη επαρκώς (βλ. Βιβλιογραφία). Εντελώς συνοπτικά πάντως, η ιστορία των Κυπριακών σιδηροδρόμων έχει ως εξής:

1) Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος (Κ.Κ.Σ.) ήταν ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, με πλάτος γραμμής 75cm, που η λειτουργία του λειτούργησε στη Κύπρο ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 1905. Είχε συνολικό μήκος 122χλμ, με 62 σταθμούς και στάσεις και συνέδεε αφ' ενός μεν την Αμμόχωστο με τη Λευκωσία, αφ' ετέρου δε τη Μόρφου με το χωριό Ευρύχου στους πρόποδες του Τρόodos. Ο Κ.Κ.Σ. χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα για μετακινήσεις τόσο από τους Κύπριους όσο και από τους Βρετανούς κατοίκους του νησιού, ήταν δε ιδιαίτερα δημοφιλής σε περιόδους μεγάλων πανυγηριών, το γνωστό «Φεστιβάλ του Πορτοκαλιού» κ.α. Επι πλέον, μετέφερε πάσης φύσεως εμπορεύματα, το ταχυδρομείο, ορυκτά και μεταλλεύματα (σε συνεργασία με την Κ.Μ.Ε.) προς το λιμάνι της Αμμοχώστου, ξυλεία από το Τρόodos προς τις πεδιάδες κ.α.

Ο Κ.Κ.Σ. έκλεισε τελικά τον Δεκέμβρη του 1951 λόγω του δυσβάσταχτου λειτουργικού του κόστους.. Αμέσως μετά, ξεκίνησε η αποσυναρμολόγηση της επιδομής, το τροχαίο υλικό πουλήθηκε σε τρίτες χώρες, ενώ κάποια βαγόνια αγοράστηκαν από



Σ. | Συρμός ορυκείου, ως στατικό έκθεμα σε γέφυρα λίγο πριν την είσοδο του χωριού Καλαβασός, στην επαρχία Λεμεσού. Η ντιζελάμασα 0-6-0DH no 1 είναι κατασκευής Orenstein & Koppel



Σ. | Κατεχόμενα. Η ντιζελάμασα no 1 (Vulcan Iron Works 0-4-0) της ΚΜΕ ως στατικό έκθεμα στον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Κερύνειας, λίγο βόρεια της Λευκωσίας



Σ. | Κατεχόμενα. ΑΣΙΔ στο λιμάνι του Φερύ, λειτουργούσε μέχρι την Τουρκική εισβολή

ντόπιους. Τα κτίρια των σταθμών είτε κατεδαφίστηκαν, είτε χρησιμοποιήθηκαν σαν κυβερνητικά κτίρια. Με τη τουρκική, τέλος, εισβολή του 1974, έσβησαν λόγω των βομβαρδισμών και οι τελευταίες εγκαταστάσεις του σιδηροδρόμου.

(Καραβοστάσι), αλλά και λόγω εξάντλησης των μεταλλευτικών αποθεμάτων.

Το οδοιπορικό μου

2) Η Κυπριακή Μεταλλευτική Εταιρεία (Κ.Μ.Ε.) **διέθετε 3 δίκτυα:** Το ένα στην επαρχία Λεμεσού από το χωριό Καλαβασός (ορυχείο χαλκού) μέχρι το λιμάνι του Βασιλικού, το δεύτερο στην επαρχία της Κερύνειας από τον Ξερό (ορυχείο χαλκού) στο λιμάνι του Καραβοστάσι, και το τρίτο (ορυχείο χρωμίτη) στο όρος Τρόodos, στην επαρχία Λευκωσίας. Τα 3 δίκτυα, έκλεισαν στα μέσα της δεκαετίας του '70, λόγω της τουρκικής εισβολής

Σε μια προσπάθεια γνωριμίας με αυτο το ξεχασμένο σιδηροδρομικό δίκτυο και καταγραφής των ελάχιστων πλέον ιχνών του στον χώρο, αλλά και στην μνήμη των ντόπιων, πήγα στην Κύπρο 4 φορές, τις 3 εκ των οποίων επισκέφθηκα κάποια μέρη του νησιού, όπου ήξερα ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημάδια του σιδηροδρομικού δικτύου του νησιού. Τον Αύγουστο του 2009 πήγα στην κατεχόμενη Αμμόχωστο,

Σ. | Κατεχόμενα Η ατράμαξα ν° 3 (Baldwin 2-8-2ST), διατηρημένη σε κακή κατάσταση στο πάρκο της Μόρφου



Σ. | Κατεχόμενα Ο παλαιός Σ.Σ. Αμμοχώστου στεγάζει σήμερα το Δημαρχείο



Σ. | Ο ανακατασκευασμένος Σ.Σ. Ευρύχου, στην επαρχία Λευκωσίας, λειτουργεί σήμερα ως Μουσείο του Κυπριακού Σιδηρόδρομου



όπου φωτογράφησα μια ατμάμαξα και το σιδηροδρομικό σταθμό, που τώρα πλέον στεγάζει το Δημαρχείο της πόλης. Τον Οκτώβριο του 2011 ξαναπήγα στα Κατεχόμενα, αυτή την φορά με έναν Βρετανό σιδηροδρομόφιλο. Επισκεφτήκαμε την Μόρφου και φωτογράφησαμε μια ατμάμαξα σε ένα πάρκο, το λιμάνι στο Καραβοστάσι, και τέλος μια μικρή ντηζελάμαξα στον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Κερύνειας. Στις ελεύθερες περιοχές επισκέφθηκα και φωτογράφησα στο χωριό Καλαβασός, ένα τραινάκι ορυχείου τοποθετημένο σε μια γέφυρα. Τέλος, τον Ιούλιο του 2012 επισκέφθηκα το χωριό της Ευρύχου, όπου η τοπική κοινότητα αναπαλαιώσε τον σιδηροδρομικό σταθμό, με σκοπό να μετατραπεί σε μουσείο. Μάλιστα στρώθηκε και σιδηροδρομική γραμμή όπου θα τοποθετηθεί μουσειακός συρμός. Λίγο πριν φύγω από το νησί προσπάθησα να ανέβω στο Τρόδος ψάχνοντας το ορυχείο του χρωμίτη όπου υπάρχει ενδιαφέρον τροχαιό υλικό και επιδομή. Δυστυχώς δεν τα κατάφερα λόγω του δύσβατου της περιοχής, αλλά και των 8χλμ που έπρεπε να περπατήσω σε ένα δυσδιάκριτο, ανηφορικό μονοπάτι κάτω από τον καυτό ήλιο .

Στην 50χρονη περίπου ζωή του, ο Κ.Κ.Σ. συνέβαλε σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νησιού. Η σταδιακή, όμως, ανάπτυξη του οδικού δικτύου της Κύπρου, έκανε τον σιδηρόδρομο μη ανταγωνίσιμο και τελικά οικονομικά ασύμφορο. Τα αρχεία και οι φωτογραφίες που έχουν διασωθεί, δείχνουν ξεκάθαρα το πόσο οργανωμένα λειτουργούσε και πόσο ενδιαφέρον είχαν, τόσο το τροχαιό υλικό όσο και οι εγκαταστάσεις του νησιώτικου αυτού δικτύου. Και είναι πραγματικά λυπηρό το ότι ελάχιστα πλέον έχουν απομείνει στις μέρες μας, που να θυμίζουν ότι το μεγαλύτερο νησί της Μεσογείου διέθετε κάποτε ένα αξιόλογο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Βιβλιογραφία

1. Ballantyne, H. Cyprus Narrow Gauge. Middleton Press. 2007. 96 σ.
2. Radford, M. Οι Σιδηρόδρομοι της Κύπρου. Πολιτιστικό Κέντρο Λαϊκής Τράπεζας. 2004. 430 σ.
3. Turner, B.S. The story of the Cyprus Government Railway. P.E. Publishing. 1979. 178 σ.

Σ. | Κατεχόμενα. Η ατμάμαξα νο 1 (Hunslet 0-6-0T) ως στατικό έκθεμα δίπλα στον παλιό Σ.Σ. Αμμοχώστου.



Βιβλιοπαρουσίαση

«Η δόξα των σιδηροδρόμων» του Tony Judt

Το βιβλίο που παρουσιάζουμε εδώ αποτελεί το κύκνειο άσμα του Τόνι Τζαντ, ενός Βρετανού ιστορικού παγκόσμιας εμβέλειας. Παρότι γράφτηκε την περίοδο που έδινε την μάχη για την ζωή του (απεβίωσε το 2010), ο συγγραφέας κατάφερε σε μόλις 55 σελίδες, μικρού σχήματος να συμπυκνώσει όλη του την εμπειρία και την αγάπη για τα τραίνα, εξηγώντας μας με γλαφυρότητα ότι οι αλλαγές που έφερε στην ζωή των ανθρώπων ο σιδηρόδρομος είναι πολύ μεγαλύτερες από όσο νομίζουμε.

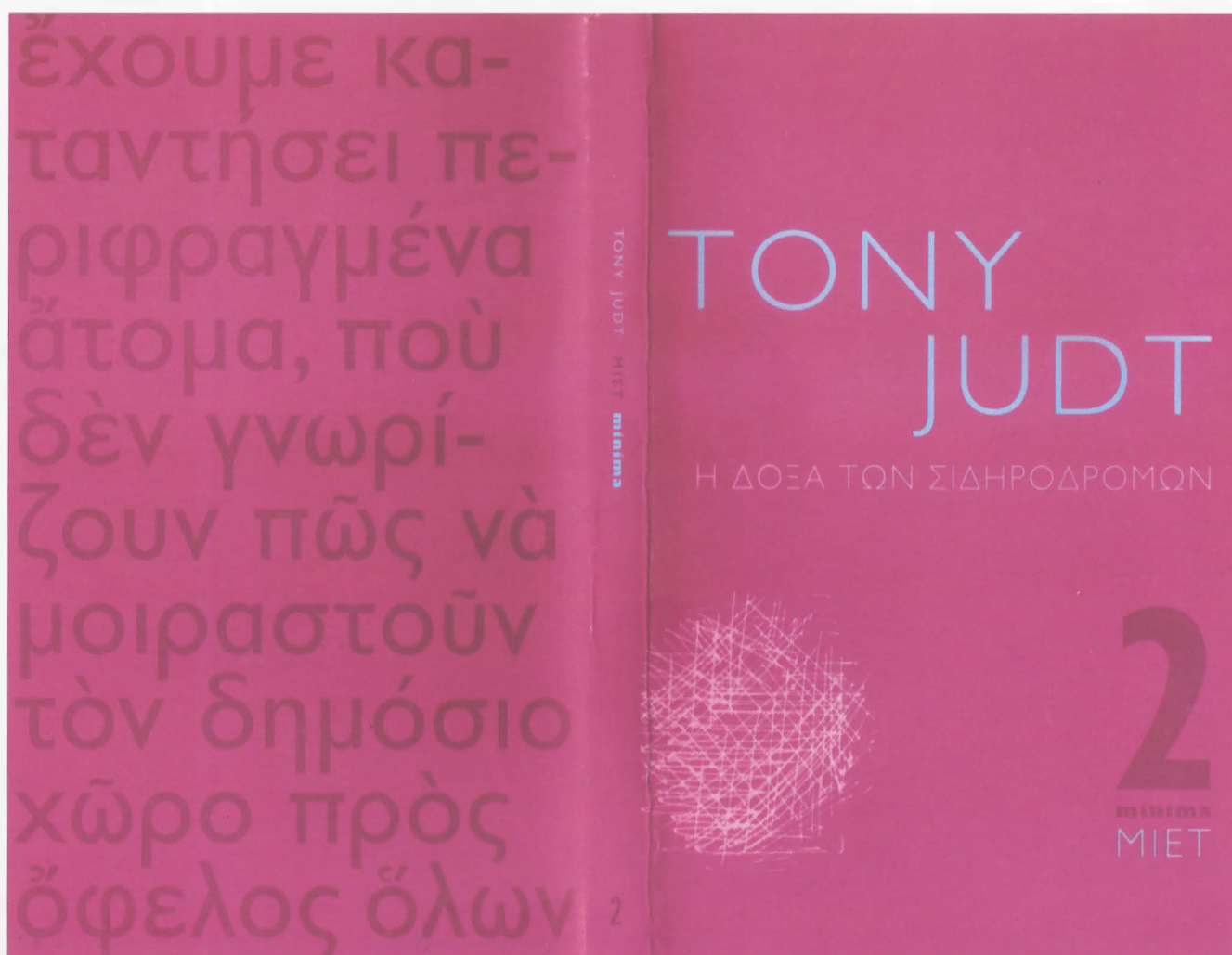
Κατα τον Τζαντ «...Κανένας άλλος τεχνολογικός σχεδιασμός ή κοινωνικός θεσμός δεν αντιπροσωπεύει την νεωτερικότητα όσο ο σιδηρόδρομος...». Πριν από την εφεύρεση του σιδηροδρόμου, τον κόσμο τον καθόριζε ο χώρος, ενώ μετά την καθιέρωση του άρχισε να τον

καθορίζει ο χρόνος. Τα δρομολόγια έφεραν τα ρολόγια στους σταθμούς, στο προσωπικό, στους επιβάτες και, σταδιακά, σε όλους τους εργαζόμενους, ενώ η εθνική ώρα έφερε την διαίρεση της υψηλίου σε ζώνες με την ίδια ώρα. Για πρώτη φορά στην μακραίωνη ιστορία του ο άνθρωπος άρχισε να διαχειρίζεται, να οργανώνει και να ελέγχει τον χρόνο του.

Πέραν αυτών, ο σιδηρόδρομος μετατράπηκε γρήγορα στο μεγαλύτερο σύμβολο του σύγχρονου κόσμου, καθορίζοντας την τέχνη (κυρίως την ζωγραφική, τον κινηματογράφο και την λογοτεχνία), αλλά και την κοινωνική μας ζωή. Καθέτοντας την δική του κοινωνικοπολιτική οπτική και τα προσωπικά του βιώματα ο συγγραφέας μας εξηγεί- με απόλυτα πειστικό τρόπο- ότι οι σιδηρόδρομοι είναι το χαρακτηριστικότερο

συμπλήρωμα για την ανάδειξη της κοινωνίας των πολιτών και της συλλογικότητας, σε αντίθεση με την ατομικότητα που επιβάλλει η χρήση των ΙΧ. αυτοκινήτων. Συνάμα, ωστόσο, τα τραίνα εξυπηρετούν και τα σχέδια μας για «ατομική» ευτυχία και έτσι ο Τζαντ, παρά τον δραματικό τόνο του έργου του αυτού δεν είναι απαισιόδοξος για το μέλλον του σιδηροδρόμου.

Το μικρό, καλαίσθητο αυτό βιβλίο είναι έκδοση του «Μορφωτικού Ιδρύματος Εθνικής Τραπέζης», που μας έχει συνηθίσει στην παραγωγή ποιοτικών βιβλίων. Περιλαμβάνει και επίμετρο του Σταύρου Ζουμπουλάκη, του οποίου τα επιφανειακά σχόλια για τα σημερινά χάλια του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, δείχνουν πως, δυστυχώς, δεν είναι γνώστης του θέματος.



Ελαφρύ μετρό (LRT) για τη σύνδεση Πειραιάς-Κερατσίνι-Πέραμα

Κείμενο: Γ. Νάβενας



Η ιστορία του παλαιού τραμ των ΕΗΣ / ΗΣΑΠ Πειραιά-Περάματος (1936-1977) είναι πολύ γνωστή. Είχε την ιδιομορφία να κυκλοφορεί ως τραμ στο πρώτο (παραλιακό) τμήμα της διαδρομής, μήκους 1 χλμ (Ακτή Κονδύλη) και ως επιφανειακός, ελαφρύς ηλεκτρικός σιδηρόδρομος στο υπόλοιπο τμήμα από Άγιο Διονύσιο μέχρι Πέραμα, σε ανεξάρτητο από το αστικό οδικό δίκτυο της περιοχής αποκλειστική υποδομή και με επιδομη σιδηροδρομικού τύπου. Σε αυτό όμως το τμήμα (μήκους 9 χλμ) το τραμ κυκλοφορούσε σε μονή γραμμή με 7 ενδιάμεσα σημεία διασταυρώσεων, επί ίσων όρων, πολυάριθμες ισόπεδες διασταυρώσεις και απουσία σηματοδότησης. Το γεγονός αυτό, ήταν ένα μεγάλο μειονέκτημα για το τραμ που το καταδίκασε (ιδιαίτερα στα τελευταία χρόνια λειτουργίας του οπότε αναπτύχθηκε εντονότερα ο αστικός ιστός και πληθύνει τα αυτοκίνητα), σε χαμηλές εμπορικές ταχύτητες και προπάντων σε αραιά δρομολόγια, τα οποία ωστόσο οφείλονταν και στην έλλειψη ανταλλακτικών. Έτσι η γραμμή, αν και δημοφιλής στον τοπικό πληθυσμό, οδηγήθηκε αναπόφευκτα στην απαξίωση και τελικά στην κατάργησή της, ενώ θα μπορούσε με μικρή σχετικά δαπάνη να αναβαθμιστεί και να ενταχθεί επιτυχώς στο γενικότερο συγκοινωνιακό ιστό του Πειραιά της τότε εποχής και των μετέπειτα εξελίξεων των αναγκών του πληθυσμού για καθημερινές μετακινήσεις.





Κίτρινο: Μελετώμενη επιφανειακή χάραξη LRT
 Κόκκινο: Μελετώμενη υπόγεια χάραξη LRT
 Διακεκομένο: Υπό κατασκευή γραμμή τραμ Νέο Φάληρο - Πειραιάς

Ακολούθησαν, κατά καιρούς, διάφορες προτάσεις για την επαναξιοποίηση του διαδρόμου της γραμμής για συγκοινωνιακή χρήση, χωρίς όμως πρακτικό αποτέλεσμα, με συνέπεια ο διάδρομος σταδιακά να καταληφθεί από άλλες χρήσεις, χωρίς ευτυχώς να δημιουργηθούν επάνω του πάγιες εγκαταστάσεις, αποτρεπτικές για τυχόν μελλοντική του επανάχρηση.

Τις δεκαετίες του 1990 και του 2000, η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ) της «Αττικό Μετρό ΑΕ», αλλά και τομεακές μελέτες που εκπονήθηκαν από τον Δήμο Πειραιά, τον ΟΑΣΑ, την «Τραμ ΑΕ» και το ΕΜΠ, έδειξαν ότι η εν λόγω σύνδεση πρέπει να εξυπηρετηθεί εκ νέου από ένα ελαφρύ, επιφανειακό εν γένει μέσο σταθερής τροχιάς, που θα φθάνει όχι μόνο μέχρι το Πέραμα αλλά, ενδεχομένως, και μέχρι την Σαλαμίνα, σε συνδυασμό με την μελετηθείσα υποθαλάσσια ζεύξη. Η αναγκαιότητα όμως ολοκλήρωσης της πρώτης φάσης κατασκευής του τραμ και του μετρό αντίστοιχα, από την ανατολική παραλιακή ζώνη και από την Αθήνα και τους βορειοδυτικούς δήμους του Λεκανοπεδίου μέχρι το κέντρο και το λιμάνι του Πειραιά, άφησε για λίγο πίσω το θέμα της δικτύωσης της περιοχής του Δυτικού Πειραιά με μέσο σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ).

Προ 4 ετών, το θέμα επανήλθε στην επικαιρότητα, καθώς διατυπώθηκαν προτάσεις (που δεν συνοδεύονταν όμως από μια συνολικότερη μελέτη συγκοινωνιακού σχεδιασμού), για εναλλακτική υπόγεια / υποθαλάσσια επέκταση της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ, από τον σταθμό Πειραιά προς Δραπετσώνα και από εκεί προς Κερατσίνι, σε συνδυασμό με γραμμή τραμ από Κερατσίνι για Πέραμα ή σε συνδυασμό με παράλληλη γραμμή τραμ από Πειραιά, μέσω διαφορετικής χάραξης σε σχέση με το μετρό, προς Κερατσίνι (ανταπόκριση με το μετρό της γραμμής 1 που σύμφωνα με την πρόταση αυτή θα επεκτεινόταν μέχρις εκεί) και στη συνέχεια μέχρι Πέραμα.

Τόσο στην πρόταση για επιφανειακό μόνο τραμ από Πειραιά για Πέραμα, όσο και στην δεύτερη πρόταση για συνδυασμό των δύο μέσων, το τραμ προτεινόταν να διέλθει από στενούς δρόμους της ορθογωνικής καννάβου του αστικού ιστού της περιοχής Μανιάτικα και Ταμπούρια (οδός Αιτωλικού ή οδός Ψαρρών κλπ) και σε συνέχεια στη νησίδα της λεωφόρου Σαλαμίνας (επέκταση της Π. Ράλλη), προς Πέραμα, προβλέποντας χρησιμοποίηση



Σ. | Σιδηροδρομικός σιρμιός των ΕΗΣ στον ηλεκτρικό υποσταθμό / τραμταίνιου της γραμμής Πέραματος. (Αρχείο Κων. Λυμπερή)

του διαδρόμου της παλαιάς γραμμής μόνο εντός του Πέραματος (άνοδος από λεωφόρο Ειρήνης όπως το παλιό τραμ και κάθοδος από Δημοκρατίας).

Κατά την άποψη μας και οι δύο αυτές προτάσεις παρουσιάζουν μειονεκτήματα. Η πρόταση μάλιστα του συνδυασμού μετρό από Πειραιά μέχρι Κερατσίνι και τραμ συμπληρωματικά προς Πέραμα, έχει πολύ

μεγάλο κατασκευαστικό κόστος (υπόγειο / υποθαλάσσιο δύσκολο και δαπανηρό έργο μετρό και παράλληλο-συμπληρωματικό έργο τραμ), ιδιαίτερα στην παρούσα περίοδο οικονομικής κρίσης. Επι πλέον, εμφανίζει και το μειονέκτημα της μετεπιβίβασης-πέναντι από το τραμ στο μετρό, για όσους κατευθύνονται από Σαλαμίνα / Πέραμα προς το κέντρο του Πειραιά, που είναι, βεβαίως, ο



Σ. | Ο παλιός διάδρομος του τραμ Πειραιώς - Πέραματος κατά μήκος της Λ. Ειρήνης (φωτό: Youli)

βασικός προσανατολισμός του υπάρχοντος μεταφορικού ρεύματος. Αναφορικά, τέλος, με την δεύτερη πρόταση, δηλαδή την κατασκευή γραμμής υπόγειου βαρέος μετρό σε όλο το μήκος της διαδρομής Πειραιάς-Κερατσίνι-Πέραμα (10 χλμ) επισημαίνεται ότι μια τέτοια λύση θα ήταν ακόμα πιο δαπανηρή από την πρώτη και, κατά συνέπειαν, μάλλον αδύνατον να επιλεγεί.

Θεωρούμε ότι είναι πράγματι παραλογισμός, ειδικά στην σημερινή δυσχερέστατη οικονομικά περίοδο που προβλέπεται ότι θα διαρκέσει πολύ, να προτείνονται (και μάλιστα άνευ ιεράρχησης και φειδούς), πληθωρικές απόψεις και προτάσεις για επεκτάσεις του μετρό παντού, πολύ δε περισσότερο όταν αυτές προτείνονται με παράλληλες συμπληρωματικές γραμμές τραμ, που στην ουσία «ντουμπλάρουν» τις συνδέσεις αυτές. Αν ήταν έτσι, τότε παντού σε Ευρώπη και Αμερική, θα κατασκευάζονταν δίκτυα αποκλειστικά και μόνο με βαρύ υπόγειο μετρό και όχι, εναλλακτικά, (ανάλογα με την ιεράρχηση του δικτύου ως προς την ζήτηση και τα ειδικά χαρακτηριστικά των προς εξυπηρέτηση επί μέρους διαδρόμων) άλλοτε βαρύ μετρό, άλλοτε τραμ και άλλοτε ελαφρύ μετρό – «Light Rail Transit» (ένα ενδιάμεσης χωρητικότητας και επιδόσεων μέσο σταθερής τροχιάς, μεταξύ πλήρως υπόγειου μετρό και αποκλειστικά επιφανειακού τραμ, δηλαδή σύγχρονο αστικό ΜΣΤ εν μέρει υπόγειο και εν μέρει επιφανειακό με μορφή τραμ σε αποκλειστικό διάδρομο και με προτεραιότητα στα φανάρια). Και αυτή η τελευταία μικτή λύση, φαίνεται πως είναι η καλύτερη στην περίπτωση της γραμμής Πειραιάς-Κερατσίνι-Πέραμα, δεδομένου μάλιστα ότι η ΜΑΜ έδειξε για το τμήμα Πειραιάς-Κερατσίνι σχετικά υψηλή επιβατική ζήτηση στα όρια πεδίου εφαρμογής τραμ και μετρό, ενώ για το τμήμα Κερατσίνι-Πέραμα / Σαλαμίνα έδειξε ζήτηση τραμ. Εξ' άλλου, απαιτείται μία ενιαία σύνδεση ΜΣΤ από το κέντρο του Πειραιά μέχρι Πέραμα /Σαλαμίνα (χωρίς μετεπιβιβάσεις ενδιάμεσα στο Κερατσίνι), οπότε η λύση του ελαφρού μετρό φαίνεται να συγκεντρώνει μόνο πλεονεκτήματα, εφόσον υλοποιηθεί ως ακολούθως:

α) στο τμήμα Κέντρο Πειραιά - Λιμάνι Πειραιά (περιοχή Αγίου Διονυσίου), μήκους 2 χλμ, επιφανειακή διέλευση με αξιοποίηση της υπό υλοποίηση γραμμής τραμ Ν. Φάληρο-Πειραιάς και κέντρο Πειραιά-Φρεαττύδα / Χατζηκυριάκειο, με αποφυγή του πανάκριβου και δύσκολου τεχνικά έργου υποθαλάσσιας χάραξης της επέκτασης της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ από Σταθμό Πειραιά προς Δραπετσώνα και της υπογειοποίησης του Σταθμού Πειραιά

β) μεταξύ Περιοχής Αγίου Διονυσίου (ορίων Δήμων Πειραιά και Κερατσινίου)- Κερατσινίου (κόμβος λεωφόρων Σαλαμίνας / Σχιστού στο πολυκατάστημα «Σκλαβενίτη»), μήκους σχεδόν 3 χλμ, υπόγεια διέλευση, ως ελαφρύ μετρό, ακολουθώντας την χάραξη του παλιού

τραμ του Περάματος (οδός Θερμοπυλών / Κιουρί), που διασχίζει κεντροβαρακικά τον πυκνοδομημένο Δήμο Κερατσινίου και διέρχεται από το εστιακό σημείο της Πλατείας Ταμπουριών (Λαού). Και εδώ, το σχετικά αβαθές υπόγειο έργο του αναβαθμισμένου τραμ / ελαφρού μετρό, με στάσεις αποβαθρών 70μ.αντί 110μ. του πλήρους μετρό και με απλούστερες εγκαταστάσεις, θα είναι φθηνότερο από «βαθεία υπόγεια κατασκευή» πλήρους μετρό.

γ) στο τμήμα Κερατσινίου (Κόμβου Λεωφ. Σαλαμίνας / Σχιστού) - Περάματος, μήκους 6 χλμ, επιφανειακή διέλευση σε αποκλειστικό τροchioδρομικό διάδρομο, με αξιοποίηση του σωζόμενου διαδρόμου της γραμμής του παλιού τραμ του Περάματος (1936-1977) και των δύο παράλληλων λεωφόρων Ειρήνης και Δημοκρατίας (άνοδος-κάθοδος), με τέρμα στο σημερινό τέρμα των λεωφορείων Περάματος, λίγο πριν τα φέρυ μπωτ της Σαλαμίνας. Η σχεδιαζόμενη υπόγεια οδική ζεύξη Περάματος-Σαλαμίνας με την προβλεπόμενη -χερσαία πρόσβαση από Λεωφόρο Σχιστού, εκτός πολεοδομικού ιστού Περάματος, θα απαλλάξει τις λεωφόρους Ειρήνης και Δημοκρατίας από την διερχόμενη κυκλοφορία προς / από Σαλαμίνα, διευκολύνοντας την επιφανειακή ένταξη του ΜΣΤ, ενώ υπό προϋποθέσεις που θα πρέπει να εξεταστούν, μπορεί να εξασφαλίσει και την δυνατότητα επέκτασης του ΜΣΤ μέχρι και την πόλη της Σαλαμίνας, όπως πρότεινε και η ΜΑΜ.

Συνεπώς, σύμφωνα με τα ανωτέρω, συνδυάζονται:

1. Η ταχύτερη διάσχιση (υπογείως) του Κερατσινίου, όπου πράγματι με τα στενοσόκκακα και τις πυκνές διασταυρώσεις στην κάνναβο του αστικού ιστού, ένα επιφανειακό τραμ θα είχε προβλήματα ταχείας και ασφαλούς κίνησης

2. Η φθηνότερη κατά 10 φορές κατασκευή του επιφανειακού τμήματος της γραμμής μήκους τουλάχιστον 7 χλμ (αντί για υπόγειο μετρό) και η αξιοποίηση του υπόλοιπου δικτύου τραμ στην κεντρική περιοχή Πειραιά,

για διείσδυση σ' αυτό.

Φυσικά, η ως άνω περιγραφείσα λύση, θα πρέπει να διερευνηθεί ως προς τις τεχνικές της λεπτομέρειες (ακριβής καθορισμός τμήματος υπογειοποίησης και χωροθέτησης ραμπών εισόδου στο υπόγειο τμήμα, δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης κ.ά., θέσεις σταθμών κλπ), ενώ χρειάζεται να γίνει επικαιροποίηση και των μελετών επιβατικής ζήτησης κατά μήκος του εν λόγω συγκοινωνιακού διαδρόμου, για την επαρκή διαστασιολόγηση της προσφοράς (συχνότητα, μήκος και μοναδιαία χωρητικότητα οχημάτων / συρμών). Τα ανωτέρω λοιπόν έχουν πλέον ληφθεί υπόψη και έχουν ενταχθεί στους σχεδιασμούς για τις επεκτάσεις των ΜΣΤ από την «Αττικό Μετρό ΑΕ» (στα πλαίσια του γενικότερου συγκοινωνιακού σχεδιασμού του ΟΑΣΑ), ενώ έχει ξεκινήσει και η διερεύνηση των ανωτέρω τεχνικών λεπτομερειών.

Επιπλέον και για όλους τους ανωτέρω λόγους, στις προτάσεις του υπό θεσμοθέτηση νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, όσον αφορά το μελλοντικό δίκτυο των ΜΣΤ στην Αττική, έχει συμπεριληφθεί με αυτόν τον χαρακτήρα το έργο του νέου ΜΣΤ Πειραιά-Περάματος, δηλ. ως άξονας που θα κινείται ένα ελαφρύ μετρό / αναβαθμισμένο τραμ. Η λύση αυτή που έχει γίνει ήδη αποδεκτή και από τον Δήμο Κερατσινίου, εφόσον υλοποιηθεί (η πρώτη φάση μέχρι Κερατσίνι, εκτός απρόοπτου, προγραμματίζεται για την νέα προγραμματική περίοδο ΕΣΠΑ 2014-2020), θα εισάγει και την περιοχή Αθήνας-Πειραιά, στην κατηγορία των μεγαλουπόλεων που πέραν των συμβατικών λύσεων τύπου τραμ και μετρό, έχουν υιοθετήσει και ανάλογες ενδιάμεσες λύσεις ΜΣΤ, όπως τα ελαφρά μετρό τύπου Stadtbahn σε πολλές γερμανικές πόλεις (Αννόβερο, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη κλπ), Premetro στις Βρυξέλλες, Sneltram στο Αμστερνταμ και Ρότερνταμ και LRT σε πόλεις των ΗΠΑ και του Καναδά (San Fransisco, Dallas, Los Angeles, Edmonton κλπ).



Σ. | Ελαφρύ μετρό Rouen

Μια περίεργη ατμάμαξα των πρώτων Ελληνικών σιδηροδρόμων

Κείμενο: Γ. Χανδρινός

Ως γνωστόν οι Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς είναι η πρώτη σιδηροδρομική εταιρεία στην Ελλάδα. Με συνολικό μήκος γραμμής μόλις 8,5χλμ, απο το Θησείο μέχρι τον Πειραιά, οι Σ.Α.Π. ξεκίνησαν την επίσημη λειτουργία τους στις 28 Φεβρουαρίου 1869 εγκαινιάζοντας έτσι και στην Ελλάδα την εποχή των σιδηροδρόμων.

Μέχρι την πλήρη ηλεκτροκίνηση τους το 1904 οι συρμοί των Σ.Α.Π. ήταν, βεβαίως, ατμοκίνητοι. Σύμφωνα με την υπάρχουσα βιβλιογραφία, ο στόλος της εταιρείας αριθμούσε από 18 έως 22 ατμάμαξες^{2 3 4 5 6 7}. Παρά, όμως αυτή την διαφωνία ως προς τον ακριβή αριθμό του στόλου των ατμάμαξών των Σ.Α.Π., οι συγγραφείς των 6 σχετικών καταλόγων συμφωνούν μεταξύ τους σε κάτι κοινό. Όλοι αναφέρουν την ύπαρξη μιας ατμάμαξας με διάταξη αξόνων 0-4-2Τ, που κατασκευάστηκε απο την εταιρεία Neilson & Co. της Μ. Βρετανίας το 1866 (αριθμ. κατασκ. 1216), χωρίς όμως περαιτέρω σχόλια ή άλλες πληροφορίες γι' αυτήν. Στον εγκυρότερο από αυτούς τους καταλόγους πάντως, αναφέρεται ότι η συγκεκριμένη ατμάμαξα, έφερε την ονομασία «ΕΡΕΧΘΕΥΣ» και είτε χρησιμοποιήθηκε στα έργα κατασκευής της γραμμής⁸, είτε αγοράστηκε αργότερα ως μεταχειρισμένη⁹.

Το μυστήριο αυτό φαίνεται να φωτίζεται μόλις πρόσφατα, με την αγορά ενός σιδηροδρομικού λευκώματος, με φωτογραφίες ατμάμαξών από πολλές χώρες του κόσμου. Εκεί, στο 4 σελίδων λήμμα για την «Ελλάδα» δημοσιεύονται τρεις φωτογραφίες ελληνικών ατμάμαξών, απο τις οποίες η μία μας κίνησε το ενδιαφέρον, λόγω της ιδιόρρυθμης κατασκευής της¹⁰.

Σύμφωνα με τον E.Haine, συγγραφέα του εν λόγω βιβλίου, η συγκεκριμένη φωτογραφία απεικονίζει μια ατμάμαξα 0-4-2Τ που κατασκευάστηκε απο την εταιρεία Neilson & Co. το 1866 (αριθμ. κατασκ. 1216), αυτήν δηλαδή ακριβώς που, όπως προαναφέρθηκε, καταγράφουν οι καταλόγοι των ατμάμαξών των Σ.Α.Π.. Ο Haine, μάλιστα, αναφέρει ότι η συγκεκριμένη ήταν μια απο 5 ίδιες ατμάμαξες την κατασκευή των οποίων είχε παραγγείλει η Βρετανική σιδηροδρομική εταιρεία Northampton & Banbury Railway. Παρά το

ότι οι 5 αυτές κινητήριες μονάδες κατασκευάστηκαν σύμφωνα με την παραγγελία, ουδέποτε παρελήφθησαν απο την εν λόγω εταιρεία. Η συγκεκριμένη ατμάμαξα πωλήθηκε τελικά στους Σ.Α.Π., στις 24 Απριλίου 1869, ενώ οι υπόλοιπες 4 σε άλλες εταιρείες, όχι πάντως στην Ελλάδα. Στο βιβλίο, τέλος, δίδονται και τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά της ατμάμαξας αυτής.

Με βάση τις παραπάνω πληροφορίες, τεκμαίρεται ότι η εικονιζόμενη είναι όντως η παλαιότερη ατμάμαξα που αγοράστηκε απο ελληνική σιδηροδρομική εταιρεία και μία από τις πρώτες ατμάμαξες που κυκλοφόρησαν στην χώρα μας, παλαιότερη μάλιστα κατά δυο χρόνια της ατμάμαξας «ΟΛΓΑ» που λέγεται ότι εξασφάλισε το πρώτο επίσημο δρομολόγιο απο την Αθήνα στον Πειραιά. Αποδεικνύεται επίσης, ότι η ατμάμαξα αυτή δεν είναι ο «ΕΡΕΧΘΕΥΣ», του οποίου φωτογραφία επίσης ανακαλύφθηκε πρόσφατα και που δείχνει σαφέστατα μια ατμάμαξα με διάταξη αξόνων 2-4-0Τ (όπως άλλωστε και οι περισσότερες των Σ.Α.Π.) και όχι 0-4-2Τ.

Με δεδομένο ότι η ατμάμαξα 0-4-2Τ της φωτογραφίας αγοράστηκε τον Απρίλη του 1869, λίγους δηλαδή μήνες μετά τα εγκαίνια του δικτύου, η άποψη ότι χρησιμοποιήθηκε στα έργα κατασκευής της γραμμής καταρρίπτεται. Είναι, όμως, πολύ πιθανόν, να χρησιμοποιήθηκε στα μεταγενέστερα έργα επέκτασης του δικτύου μέχρι την Ομόνοια, στα έργα διπλασιασμού της γραμμής κλπ. Επι πλέον, να μην φαίνεται να έλαβε ονομασία, σύμφωνα με την συνήθη πρακτική της εποχής, αλλά δεν αποκλείεται να πρόκειται τελικά για την ατμάμαξα με την περίεργη ονομασία «CAPTAIN TYLER» που, εκτός των ανωτέρω καταλόγων, αναφέρεται και σε κατάσταση των 11 ατμάμαξών των Σ.Α.Π. που βρίσκονταν ακόμη σε λειτουργία το 1894¹¹.

Η φωτογραφία στο βιβλίο του Haine προέρχεται απο το πλοίο αρχείο της Βιβλιοθήκης Mitchell στην Γλασκώβη, απο όπου καταφέραμε να μας παραχωρηθεί αντίγραφο της (κωδικός E305) για δημοσίευση της στην «Σ». Όπως φαίνεται, πρόκειται για χαρακτηριστική ατμάμαξα «βικτωριανής εποχής», ανοιχτή απο επάνω (χωρίς

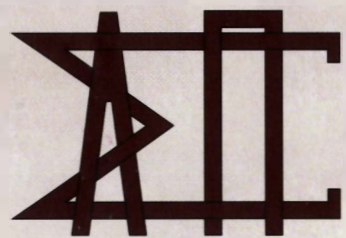
δηλαδή κλειστή καμπίνα μηχανοδότησης) και μεγάλους, αλλά κομψούς, ακτινωτούς κινητήριους τροχούς. Είναι δε σχεδόν βέβαιο ότι αρχικά θα ήταν-κατά την μόδα της εποχής-βαμμένη όχι μαύρη, αλλά με ζωρά χρώματα, πιθανότατα σκούρο πράσινο, μπλε ή καφετί, κάτι που, δυστυχώς, δεν θα το μάθουμε ποτέ.

Ευχαριστίες:

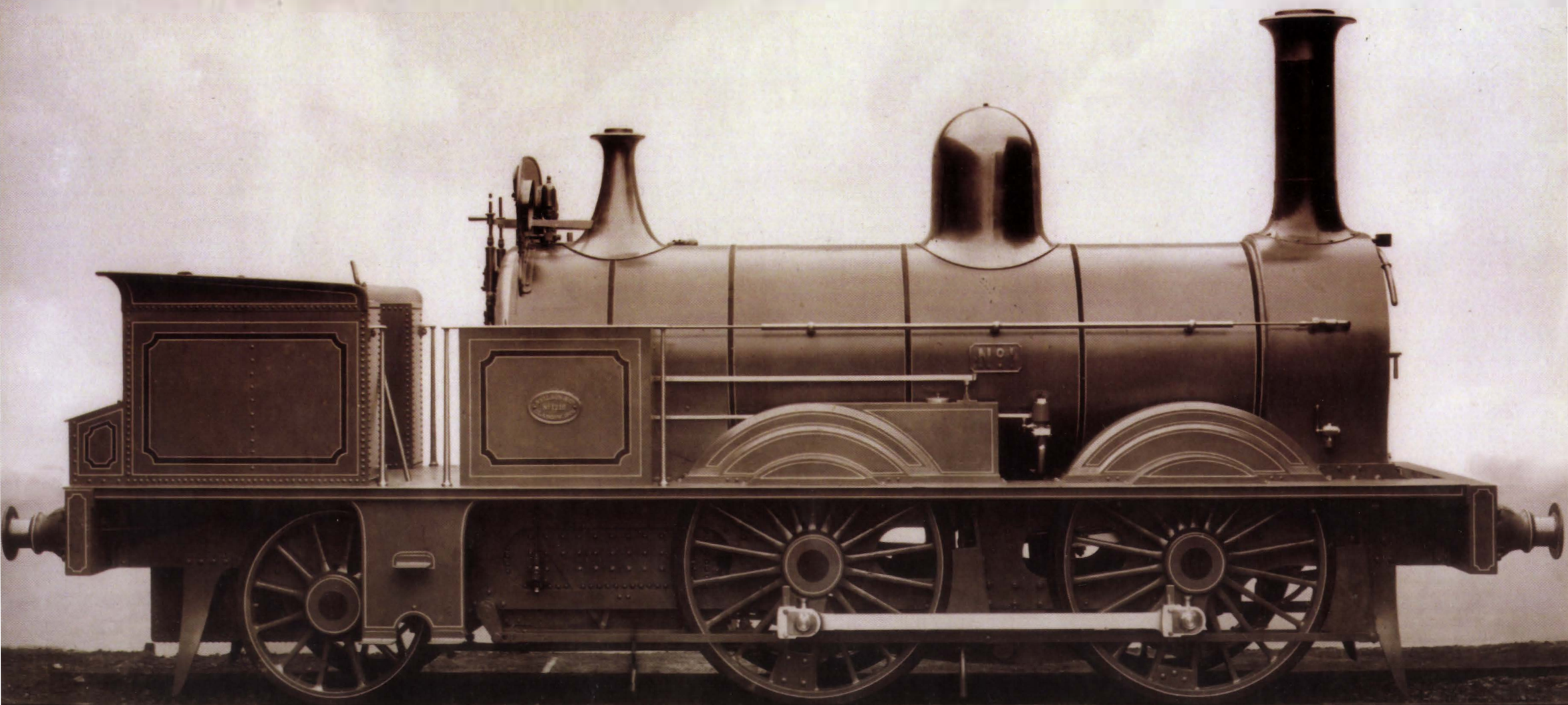
Ευχαριστούμε θερμά τις κυρίες Lynn Vezza και Patricia Grant του φωτογραφικού αρχείου της Βιβλιοθήκης Mitchell στην Γλασκώβη, για την παραχώρηση της άδειας για δημοσίευση της φωτογραφίας.

Παραπομπές

1. Durrant, A.E. The Steam Locomotives of Eastern Europe. David & Charles. Newton Abbot. 1966. σ.50.
2. Cole D. The Steam Locomotives of Greece. Union Publications. 1971. σ.4.
3. Dixon, D. Greek Locomotive List. Continental Railway Journal. 1976. 26 : 418-428. σ.419
4. Hölzinger, D.I. Liste der Lokomotiven Griechenlands: 1869-1970. Wien. σ.1
5. Ζαρταλούδης Ιωάννης, Δημήτριος Καρατόλος, Δημήτριος Κουτελίδης, Γεώργιος Νάθενας, Σπύρος Φασούλας και Αντώνης Φιλιππουπολίτης. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους απο το 1869 έως σήμερα. Εκδόσεις Μίλητος. Αθήνα. 1996. σ.29.
6. Ward, M. The Railways of Greece. Athens. 1997. σ.72.
7. Durrant, ο.π., σ. 50
8. Ζαρταλούδης, κ.α, ο.π., σ.29
9. Haine, E. The Steam Locomotive. Associated University Press, Cranbury, NJ. 1990. σ.283.
10. Ανδρουλιδάκης Κωνσταντίνος. Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος (1869-1969). Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμερκής» Δήμος Καλαμαριάς. Καλαμαριά. 2005. σ.48



0-4-2T Neilson & Co. No1216 (1866)



Το monorail του Las Vegas:

Ένας «άλλιος» σιδηροδρόμος

Κείμενο-φωτογραφίες: Σ. Νικοϊόπουλος



Το μέλλον τώρα

Στην περίπτωση του Las Vegas η λέξη «σιδηρόδρομος» ίσως να μην αποδίδει με ακρίβεια αυτό που βλέπεις και χρησιμοποιείς. Εδώ μιλάμε μεν για ένα μέσο σταθερής τροχιάς που όμως είναι πολύ διαφορετικό από αυτά που έχουμε όλοι μας συνηθίσει όταν αναφερόμαστε στον σιδηρόδρομο. Είναι το monorail, που σε ελεύθερη απόδοση στην ελληνική γλώσσα θα μπορούσαμε ίσως να το αποκαλέσουμε «μονόγραμμο σιδηρόδρομο». Πρόκειται για τρένο που στριζίεται και κινείται επάνω σε μονή τροχιά (γραμμή), κατασκευασμένη σε υπερυψωμένο επίπεδο. Βλέποντας για πρώτη φορά το monorail του Las Vegas, αμέσως σου έρχονται εικόνες από το μέλλον. Όλα αυτά τα «εναέρια» τρένα, που πριν πολλά πολλά χρόνια ήταν αυτονόητο σκηνικό στις μεγαλουπόλεις του μέλλοντος των κόμης της εποχής και στις ταινίες επιστημονικής φαντασίας, σήμερα μας είναι μια πραγματικότητα στο Las Vegas –και όχι μονον εκεί.

Παρά τον εξαιρετικά μοντέρνο-φουτουριστικό- του σχεδιασμό, την ιδέα και την κατασκευή του πρώτου monorail την βρισκόμαστε ήδη από τις αρχές του 19ου αι !! Βασισμένο σε 1.821 διπλώματα ευρεσιτεχνίας που το δόθηκαν ο Βρετανός Henry Robinson Palmer, κατασκεύασε (κοντά στην πόλη Cheshunt, δίπλα



Στη φωτογραφία άνω δεξιά του Las Vegas monorail την οδηγία που αμείβει την αναβάρα του σταθμού MGM Grand Station.

Σ. | Συρμός κατευθυνόμενος προς τον σταθμό Las Vegas Hilton. Στο βάθος διακρίνεται ο πύργος Stratosphere.



στον ποταμό Lea της Βρετανίας) μια μικρή γραμμή μεταφοράς, αρχικά, λίθων από ένα κοντινό λατομείο. Στις 25 Ιουνίου 1825 αυτός ο monorail σιδηρόδρομος ήταν και ο πρώτος που μετέφερε επιβάτες με «κινητήρα» ισχύος (στην κυριολεξία) 1hp.

Για την πόλη του Las Vegas, με τα 40 εκατομμύρια επισκέπτες κάθε χρόνο, οι περισσότεροι των οποίων κινούνται σε μια μικρή σχετικά περιοχή του κέντρου της πόλης και κατά μήκος του λεγόμενου "Strip" που υπάρχουν τα περισσότερα πολυθεματικά καζίνο, ήταν θέμα χρόνου να τεθεί σε λειτουργία ένα μέσο σταθερής τροχιάς για να ανακουφίσει την συνεχώς διογκούμενη κίνηση που κάποιες ώρες της ημέρας φτάνει σε εφιαλτικά επίπεδα. Μετα από χρόνια έντονων συζητήσεων και διαφωνιών, οι αρχές της πόλης επέλεξαν τελικά, αντί για την κατασκευή δικτύου ελαφρού, επίγειου μετρό (LRT), το σύστημα του μονόγραμμου σιδηρόδρομου (monorail). Σαν βάση του όλου σχεδίου χρησιμοποιήθηκε η εμπειρία από το αντίστοιχο monorail της Disneyland το οποίο τέθηκε αρχικά σε λειτουργία το 1959 και ειδικότερα από αυτό του 1971 που ήταν πολύ πιο βελτιωμένο, μεγαλύτερο, διπλής κατεύθυνσης και παρ' όλο που

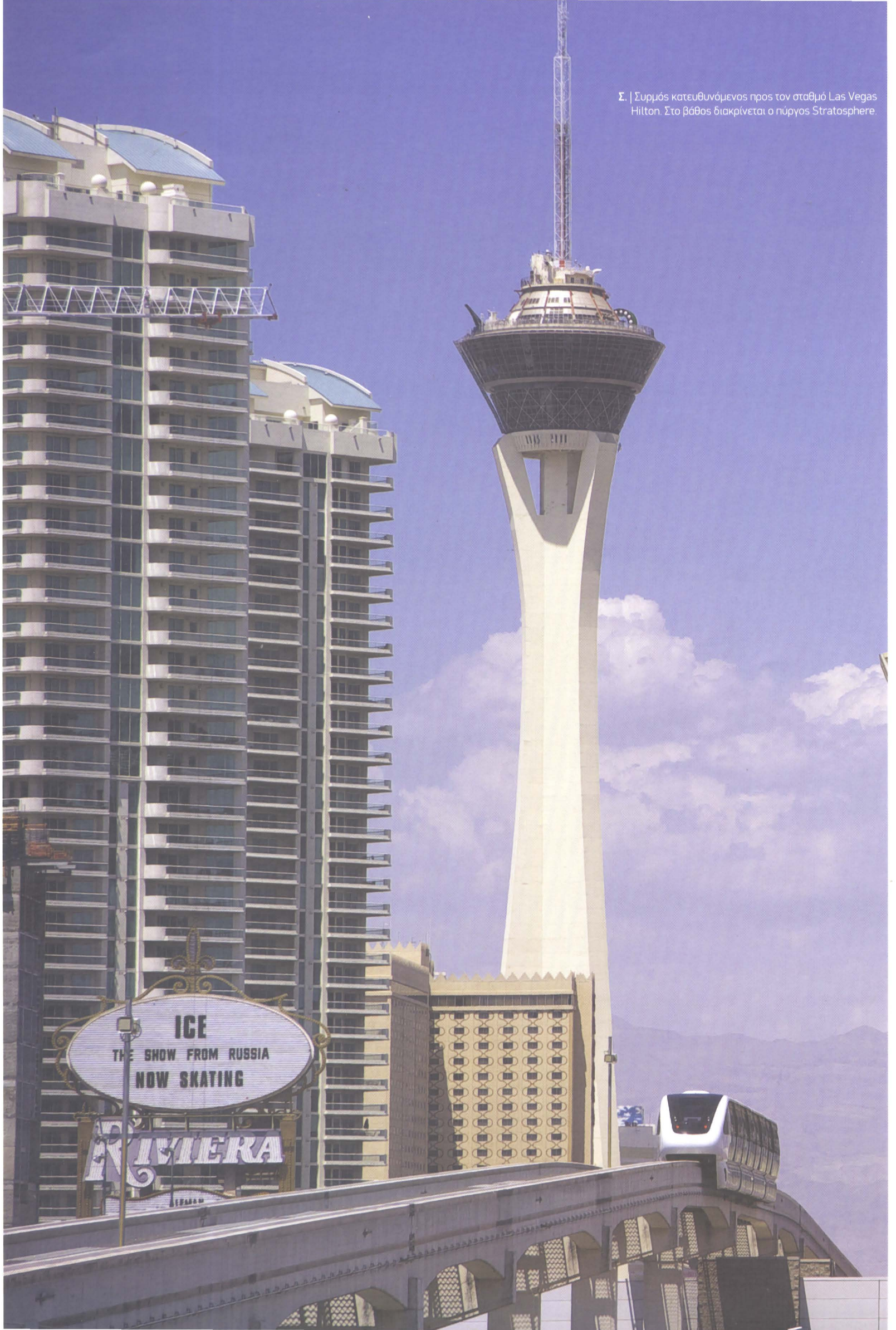
“
...ήταν θέμα χρόνου να τεθεί σε λειτουργία ένα μέσο σταθερής τροχιάς για να ανακουφίσει την συνεχώς διογκούμενη κίνηση που κάποιες ώρες της ημέρας φτάνει σε εφιαλτικά επίπεδα.”

λειτουργεί σε «θεματικό πάρκο» μεταφέρει χωρίς κανένα πρόβλημα 100.000 επιβάτες ημερησίως.

Σύμφωνα με την σύμβαση που υπογράφηκε (2000) με την «Bombardier Transportation», η σχεδίαση και κατασκευή του monorail θα γινόταν ανατολικά του Las Vegas Boulevard με την γραμμή να ακολουθεί, σχεδόν παράλληλα, το Strip. Το έργο χρηματοδοτήθηκε εξ ολοκλήρου από ιδιωτικά κεφάλαια χωρίς να επιβαρύνει το Δημόσιο. Για την κατασκευή, η Bombardier συνεργάστηκε με την εταιρεία Granite Construction και τελικά, μετά από πολλές καθυστερήσεις, η γραμμή δόθηκε στην κυκλοφορία τον Ιούλιο του 2004. Το συνολικό μήκος της διαδρομής είναι 7 χλμ, οι δε επιβάτες εξυπηρετούνται από τους εξής 7 σταθμούς:

- 1) MGM Grand Station
- 2) Bally's/Paris Las Vegas Station
- 3) Flamingo/Caesars Palace Station
- 4) Harrah's/Imperial Palace Station
- 5) Las Vegas Convention Center Station
- 6) Las Vegas Hilton Station
- 7) Sahara Station.

Σ. | Συρμός κατευθυνόμενος προς τον σταθμό Las Vegas Hilton. Στο βάθος διακρίνεται ο πύργος Stratosphere.



Οι συρμοί αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 50χλμ/ώρα, καλύπτοντας την διαδρομή σε 13 λεπτά. Το monorail του Las Vegas χρησιμοποιεί εννέα ηλεκτροκίνητους συρμούς Bombardier MV I με τέσσερα βαγόνια ο καθένας πλήρως αυτοματοποιημένα. Δέχονται 72 καθημένους επιβάτες και 150 ορθίους.

Μια βόλτα στο Las Vegas με το monorail

Το Las Vegas είναι μια πόλη που βρίσκεται στο κέντρο μιας τεράστιας ερήμου. Σημαντικό γεγονός για την ανάπτυξη της πόλης ήταν η νομιμοποίηση των τυχερών παιχνιδιών από την πολιτεία της Nevada και η κατασκευή του φράγματος Hoover στα περίχωρα (34 χλμ) της πόλης. Η ανάπτυξη της πόλης αρχίζει να γίνεται αλματώδης μετά τον Β΄ ΠΠ με την κατασκευή μεγάλων ξενοδοχείων και καζίνο, μεγάλης χλιδής, που σήμερα ανήκουν σε εταιρείες αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τα περισσότερα είναι κατασκευασμένα κατά μήκος του διάσχημου Las Vegas Strip, το οποίο δέχεται και το μεγαλύτερο ποσοστό των

επισκεπτών αλλά και των εργαζομένων. Στο Las Vegas, πέραν του ατελείωτου τζόγου, υπάρχουν και πολλές άλλες υποδομές για τους επισκέπτες. Υπερθεάματα, μιούζικαλ με διάσημους πρωταγωνιστές, συνεδριακά κέντρα, γήπεδα γκολφ, ιππόδρομος κλπ, καθώς και υδάτινα σπορ (ας είναι καλά το φράγμα Hoover και τα νερά του ποταμού Colorado), εμπορικά κέντρα και πολλές ακόμη «ατραξιόν» που παρα το απίστευτο τους κίτς προσελκύουν επισκέπτες από όλο τον κόσμο.

Αφετηρία του monorail είναι το μεγαλύτερο ξενοδοχείο στο Las Vegas, το MGM που καταλαμβάνει έκταση 112στρμ. και στο ένα άκρο του υπάρχει ο ομώνυμος σταθμός. Όλοι οι σταθμοί είναι υπερυψωμένοι με πολύ εύκολη πρόσβαση και για ΑΜΕΑ, κλιματιζόμενοι, με αυτόματους πωλητές εισιτηρίων. Οι συρμοί που έχουν συχνότητα ανά 5 λεπτά κινούνται ακατάπαυστα και μεταφέρουν πλήθος κόσμου, βοηθώντας σημαντικά στην αποσυμφόρηση του Strip. Ο άξονας που κινούνται τα τρένα είναι παράλληλος με το Strip και έτσι υπάρχει άμεση πρόσβαση σε μερικά από τα πιο ενδιαφέροντα σημεία της πόλης. Σε αρκετούς, μάλιστα, σταθμούς υπάρχουν

“**Εντύπωση επίσης σου κάνει το πόσο εύκολα κινούνται οι συρμοί στις ανωφέρειες και κατωφέρειες της γραμμής...**”



Σ. | Συρμός Bombardier MV I καθώς εισέρχεται στην αποβάθρα του σταθμού Las Vegas Convention Center.



Σ. | Το φουτουριστικό προφίλ ενός συρμού του Las Vegas monorail φωτογραφημένο από την αποβάθρα του Harrah's/Imperial Palace Station.

“ Το monorail του Las Vegas είναι το οικολογικότερο μέσον μεταφοράς στην πιο ενεργοβόρα πόλη του κόσμου, αλλά και το ταχύτερο στις περισσότερες ώρες του 24ωρου. ”

και λεωφορεία που κάνουν ανταποκρίσεις. Το σύστημα είναι πλήρως αυτοματοποιημένο. Ο συρμός σταματά σε συγκεκριμένο σημείο και επιβιβάζεται αφού πρώτα ανοίξουν οι προστατευτικές πόρτες της αποβάθρας και κατόπιν του βαγονιού. Η επιτάχυνση είναι ήπια και η κύλιση ικανοποιητική με πολύ μικρούς κραδασμούς σε μερικά μόνο σημεία της γραμμής. Και επειδή βρισκόμαστε στην έρημο, ο κλιματισμός είναι πολύ δυνατός. Αυτό που σου κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση είναι η θέα που απολαμβάνεις: ο συρμός ταξιδεύει αρκετά πάνω από το έδαφος και έτσι τα βλέπεις όλα από ψηλά, κατι στο οποίο συμβάλλουν και τα μεγάλα παραθυρα των οχημάτων, αλλά και η οπτική γωνία που σου παρέχουν τα καθίσματα. Εντύπωση επίσης σου κάνει το πόσο εύκολα κινούνται οι συρμοί στις ανωφέρεις και κατωφέρεις της γραμμής, καθώς και οι πολύ μικρές καμπύλες που διαγράφει και που του επιτρέπουν να ελίσσεται πολλές φορές γύρω από τα προϋπάρχοντα κτήρια. Επι πλέον, η πλήρης απουσία θορύβων από την κύλιση και τα μοτέρ είναι άλλη μια ευχάριστη νότα στο όλο σύνολο. Η αποβίβαση είναι εξίσου εύκολη και όλοι οι σταθμοί έχουν κυλιόμενες

σκάλες, πολύ καλό φωτισμό και προσωπικό ασφαλείας.

Το monorail του Las Vegas είναι το οικολογικότερο μέσον μεταφοράς στην πιο ενεργοβόρα πόλη του κόσμου, αλλά και το ταχύτερο στις περισσότερες ώρες του 24ωρου. Από την έναρξη της λειτουργίας του έχει μειώσει κατά 3,2 εκατομμύρια τις διαδρομές των αυτοκινήτων από τους πολυσύχναστους δρόμους του κέντρου και έχει ελαττώσει τις ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, πτητικών οργανικών ενώσεων, οξειδίων του αζώτου και άλλων σχετικών ρύπων κατά 58t. Το εισιτήριο είναι αρκετά ακριβό (\$5/ διαδρομή), αλλά επειδή τελικά το monorail είναι πολύ πιο γρήγορο, φθηνότερο και εξυπηρετικό, από τα ταξί, με ένα ολοήμερο εισιτήριο των \$12 ή ένα τριήμερης διάρκειας των \$20, τα πράγματα ισορροπούν πολύ καλύτερα, αφού σε μια ημέρα θα μετακινηθείτε σε αυτή την περιοχή τουλάχιστον 5 φορές μετ' επιστροφής.

Τα υπέρ και τα κατά

Το monorail είναι ένα μεταφορικό σύστημα σταθερής τροχιάς που πάντως δεν είναι διαδεδομένο

όπως τα συμβατικά σιδηροδρομικά συστήματα. Ειδικά στην περίπτωση της πόλης του Las Vegas η ιδέα αντιμετώπισε πολλά προβλήματα που καθυστέρησαν χρονικά κατά πολύ την ολοκλήρωση του έργου, υπερβαίνοντας κατά πολύ τον αρχικό προϋπολογισμό. Ακόμη και μετά την έναρξη της λειτουργίας του, παρουσιάστηκαν αρκετά προβλήματα που οδήγησαν σε αναγκαστική διακοπή των δρομολογίων για αρκετό χρόνο μέχρι να λυθούν. Από το 2005 πάντως λειτουργεί κανονικά με ελάχιστα προβλήματα και παρόλο ότι δεν έπιασε τον αρχικό στόχο για τον προϋπολογισμένο αριθμό επιβατών, τα ποσοστά είναι αυξητικά χρόνο με τον χρόνο. Με αφορμή τα παραπάνω πολλοί είναι αυτοί που έκαναν αυστηρή και μερικές φορές υπερβολική κριτική. Οι υπερασπιστές και θιασώτες της τεχνολογίας monorail αντιτάσσουν σειρά επιχειρημάτων για τα πλεονεκτήματα αυτού του συστήματος, όπως π.χ. η περίπτωση του αντίστοιχου monorail της πόλης του Wuppertal στην Γερμανία, που λειτουργεί από το 1901, έχει επιβιώσει 2 παγκοσμίων πολέμων και δεν έχει αναφερθεί τα παραμικρό ατύχημα. Ένας άλλος σημαντικό σύστημα monorail, τον οποίον έχουν σαν παράδειγμα οι υπερασπιστές αυτού του συστήματος, είναι αυτός του Tokyo-Haneda που κατασκευάστηκε το 1964 με την ευκαιρία των Ολυμπιακών αγώνων και λειτουργεί συνεχώς με μεγάλη κερδοφορία. Ο Tokyo-Haneda μέχρι στις 25 Ιανουαρίου 2007 είχε μεταφέρει ενάμισι (1,5) δισεκατομμύριο επιβάτες χωρίς κανένα θανατηφόρο ατύχημα.

Monorail, μια τεχνολογία που υπόσχεται πολλά

Οι θιασώτες των monorail υποστηρίζουν ότι η τεχνολογία αυτή έχει πλέον αποδείξει την αξία της. Σήμερα συστήματα μονόγραμμων σιδηροδρόμων λειτουργούν σε πολλά μέρη του κόσμου, πλήρως και με επιτυχία ενταγμένα σε μεγάλης κλίμακας αστικά δίκτυα μαζικής μεταφοράς. Οκτώ από αυτά βρίσκονται στην Ιαπωνία, τα δε υπόλοιπα στην Αυστραλία, Μαλαισία, Ευρώπη, Ρωσία και Ηνωμένες Πολιτείες. Ειδικά για τον monorail του Walt Disney World στο Orlando, οι Αμερικάνοι λένε ότι, ένα σύστημα με συνολικό μήκος 14 μίλια το οποίο μεταφέρει μεταξύ έξι σταθμών, κατά Μ/Ο 100.000 επιβάτες την ημέρα, ενώ σε περιόδους αιχμής ξεπερνά του 200.000 επιβάτες την ημέρα, κάθε άλλο εκτός από σύστημα «Mickey Mouse» είναι. Το monorail δεν είναι ένα σύστημα το οποίο θα μπορούσε να αντικαταστήσει τα υπεραστικά συμβατικά σιδηροδρομικά δίκτυα μεγάλων αποστάσεων που μεταφέρουν και εμπορεύματα, ωστόσο θα μπορούσε κάλλιστα να εφαρμοσθεί στις περιπτώσεις αστικών δικτύων σε πόλεις που σήμερα έχουν, όλο και περισσότερο, την ανάγκη πετυχημένων συστημάτων σταθερής τροχιάς για την μετκίνηση των κατοίκων τους. Ένα σύστημα monorail θα ήταν πολύ πιο γρήγορο στην εγκατάσταση και οικονομικότερο αντί του Μετρό ή του τραμ, προσφέρει πολύ υψηλότερο ποσοστό ασφαλείας από όλα τα υπόλοιπα μέσα σταθερής τροχιάς και ακόμα σε πολλές από τις παραπάνω εφαρμογές του έχει αποδειχτεί ότι είναι και κερδοφόρο.

Ως κύρια πλεονεκτήματα των monorails έναντι των συμβατικών είναι ότι :

Απαιτούν ελάχιστο χώρο τόσο οριζόντια όσο και κάθετα για την κίνηση τους, ενώ έχουν ελάχιστο ίχνος για την στήριξη των πυλώνων.

Μια αστική monorail γραμμή είναι σημαντικά φθηνότερη στην κατασκευή και συντήρηση της από μια γραμμή συμβατικού σιδηροδρόμου ίσης μεταφορικής ικανότητας.

Λόγω του πολύ μικρότερου περιτυπώματος καλύπτουν ελάχιστο ποσοστό στον οριζόντια και αφήνουν πολύ περισσότερο ελεύθερο χώρο.

Δεν συμπίπτουν με άλλα υφιστάμενα μέσα μεταφοράς (τραμ κλπ), με αποτέλεσμα μηδενικά ατυχήματα με αυτά αλλά και με τους πεζούς.

Κινείται πολύ πιο αθόρυβα λόγω χρησιμοποίησης κατά την κύλιση ελαστικών τροχών.

Σε αντίθεση με τα συμβατικά σιδηροδρομικά συστήματα δεν υπάρχει περίπτωση εκτροχιασμού του monorail λόγω εναγκαλισμού τους με την γραμμή.

Μπορούν να υπερνικήσουν πολύ μεγαλύτερες κλίσεις (πάνω από 6%) και έχουν αποτελεσματικότερα φρένα.

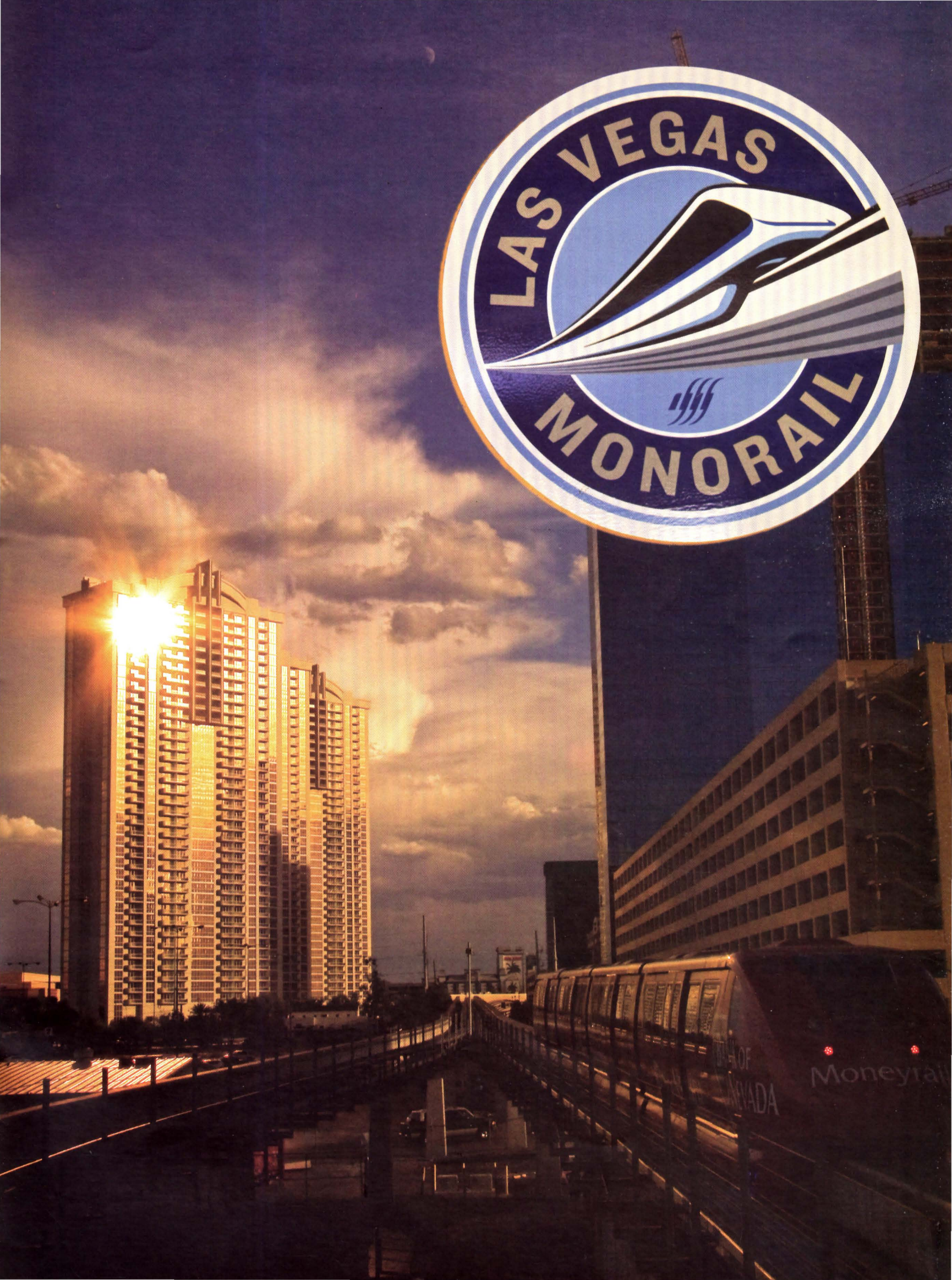
Μπορούν να πετύχουν πολύ μικρότερες ακτίνες καμπυλότητας και να κινηθούν και με ντήζελοκινητήρες, γεγονός που τα καθιστούν πολύ φθηνότερα σαν εγκατάσταση.

Ως μειονεκτήματα τους αναφέρονται ότι :

Τα οχήματα του monorail δεν είναι συμβατά με οποιοδήποτε άλλο είδος σιδηροδρόμου, ενώ η έλλειψη τυποποίησης των γραμμών και της επιδομής γενικότερα, που περιορίζει κατά πολύ την επιλογή των οχημάτων που γίνονται από χωριστούς κατασκευαστές με διαφορετικές προδιαγραφές.

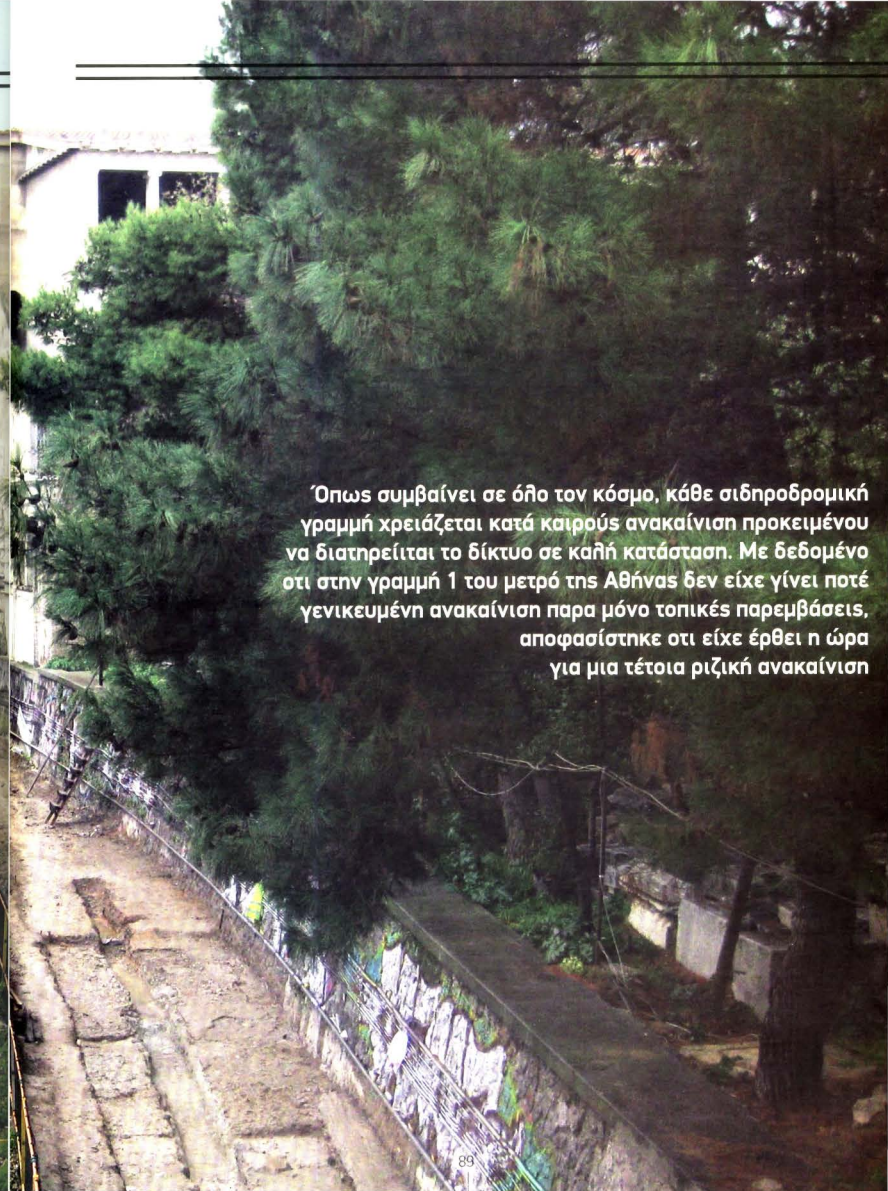
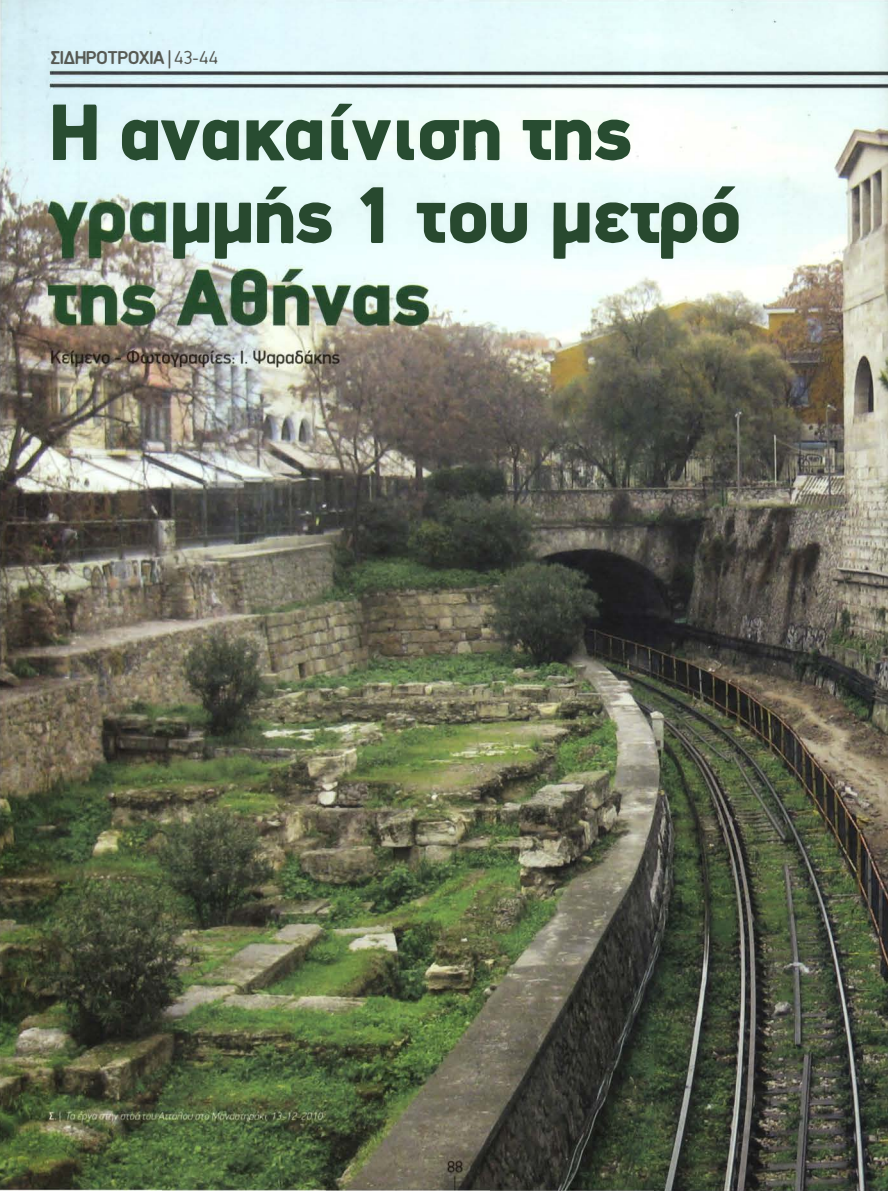
Δεν είναι εύκολο να γίνουν διασταυρώσεις γραμμών, ενώ υπάρχει ακόμη δυσκολία στις αλλαγές μεταξύ των γραμμών.

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι επιβάτες δεν μπορούν να απεγκλωβιστούν λόγω του μεγάλου ύψους που συνήθως βρίσκονται οι γραμμές. Στην περίπτωση του Ιαπωνικού Tokyo-Haneda υπάρχει σχεδιασμός ώστε το επόμενο τρένο να έλκει με ασφάλεια μέχρι τον επόμενο σταθμό το προβληματικό όχημα.



Η ανακαίνιση της γραμμής 1 του μετρό της Αθήνας

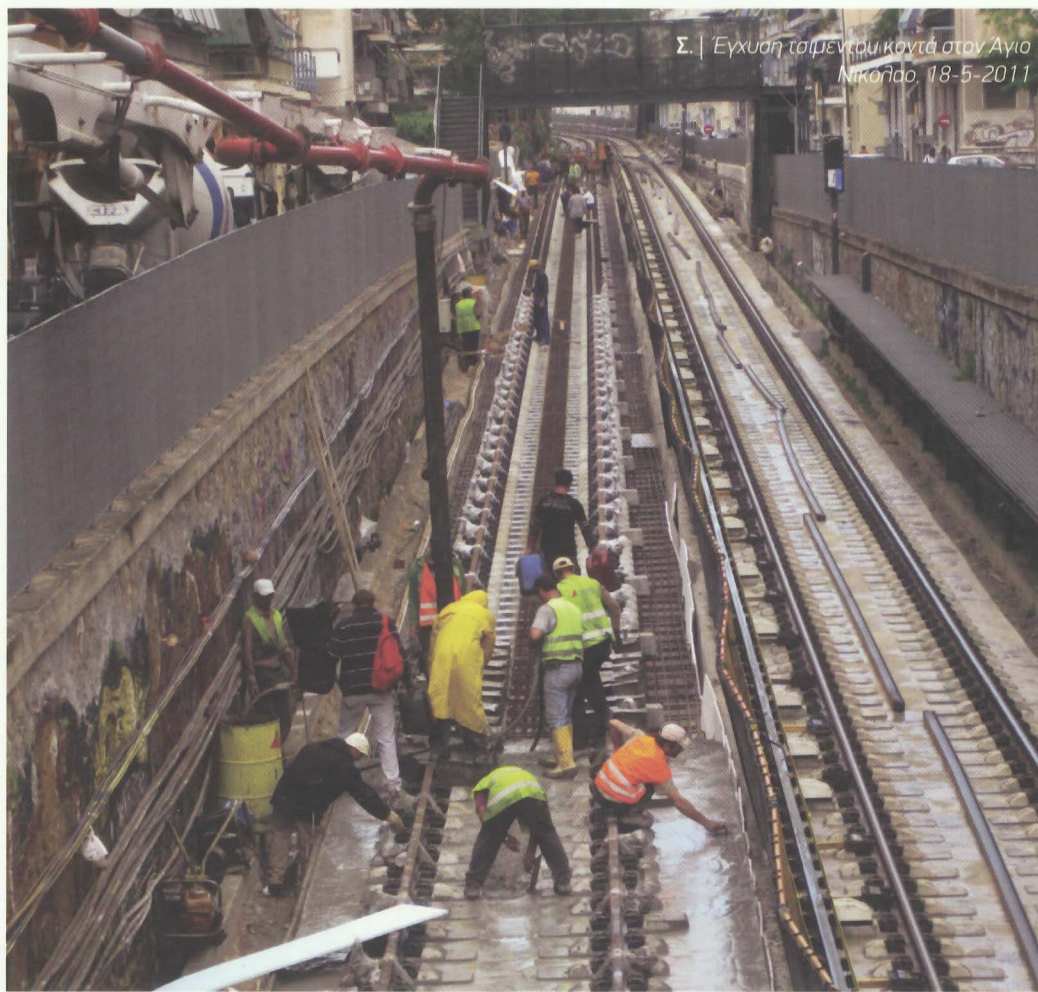
Κείμενο - Φωτογραφίες: Ι. Ψαροδάκης



Όπως συμβαίνει σε όλο τον κόσμο, κάθε σιδηροδρομική γραμμή χρειάζεται κατά καιρούς ανακαίνιση προκειμένου να διατηρείται το δίκτυο σε καλή κατάσταση. Με δεδομένο ότι στην γραμμή 1 του μετρό της Αθήνας δεν είχε γίνει ποτέ γενικευμένη ανακαίνιση παρα μόνο τοπικές παρεμβάσεις, αποφασίστηκε ότι είχε έρθει η ώρα για μια τέτοια ριζική ανακαίνιση

Ο ανάδοχος του έργου (κοινοπραξία ΗΣΑΠ ΑΕ/Ακτωρ ΑΤΕ – Μοχλός ΑΕ) επιλέχθηκε με κριτήριο να μείνει η γραμμή στο σύνολο της ανοιχτή για όλη την διάρκεια του έργου. Η σύμβαση για την ανακαίνιση της γραμμής υπεγράφη στις αρχές του 2008 με κόστος που είχε υπολογιστεί σε 79,1 εκατ. ευρώ. Η διαδικασία υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου ήταν, σε γενικές γραμμές, η εξής: Τοποθετούνταν ψαλίδια ανάμεσα στο σημείο όπου θα γινόταν η ανακατασκευή της μίας τροχιάς, ενώ από την άλλη γινόταν η διέλευση των συρμών και προς τις δύο κατευθύνσεις. Όταν τελείωνε η ανακαίνιση στην μία τροχιά, άλλαζαν φορά τα ψαλίδια και συνέχιζαν τις εργασίες στην άλλη.

Με την ανακαίνιση του τμήματος Φάληρο - Κηφισιά τοποθετήθηκε σταθερή επιδομή σε μεγάλο μήκος της γραμμής. Συγκεκριμένα από τα 25,6 χλμ γραμμής στα 15,5 χλμ τοποθετήθηκε σταθερή επιδομή τύπου Rheda2000 με στρωτήρες B355.3 U54 και B355.3 U54-TR και συνδέσμους τύπου Vossloh System 300 (skl 15). Σε όσα σημεία δεν ήταν δυνατή η εκσκαφή του εδάφους σε μεγάλο βάθος ώστε να τοποθετηθεί σταθερή επιδομή, τοποθετήθηκε σκυρογραμμή με ολόσωμους προεντεταμένους τσιμεντένιους στρωτήρες B70 και συνδέσμους τύπου Vossloh W14. Τέλος σε ορισμένα



Σ. | Εγκυσή τσιμεντοεικόντας κοντά στον Άγιο Νικόλαο, 18-5-2011



Σ. | Εργασίες κοντά στον σταθμό του ΚΑΤ, 19-12-2010

Σ. | Συγκολλημένες ριδηροτροχιές στον Άγιο Νικόλαο, 10-3-2010



σημεία της γραμμής όπου δεν μπορούσαν να τοποθετηθούν τιμεντένιοι στρωτήρες λόγω βάρους, τοποθετήθηκαν ξύλινοι Azobe με συνδέσμους τύπου Ks (skl 12). Η απόσταση μεταξύ των στρωτήρων είναι 0,65 με 0,67 μέτρα ενώ σε όλες τις περιπτώσεις χρησιμοποιήθηκε σιδηροτροχιά τύπου UIC54. Ακόμη, τοποθετήθηκε νέος ρευματοφόρος αγωγός από χάλυβα και αλουμίνιο. Απαιτήθηκε επίσης προσωρινή σηματοδότηση ώστε να εξασφαλιστεί η αμφίδρομη πορεία των συρμών στα τμήματα τα οποία είχαν μονογράμμιση. Στα εργοτάξια τοποθετήθηκαν ειδικά παραπετάσματα για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος για τους εργάτες από τους διερχόμενους, στην άλλη γραμμή, συρμούς.

Να σημειωθεί ότι το τμήμα Πειραιάς – Φάληρο δεν ανακαινίστηκε καθώς αναμένεται να υπογειοποιηθεί.



Σ. | Η παλιά και η καινούργια γραμμή κοντά στο ΚΑΤ, 15-11-2010

Κατά την διάρκεια της ανακαίνισης, σε ορισμένα σημεία της γραμμής ανακαλύφθηκαν αρχαιολογικά ευρήματα, γεγονός που προκάλεσε καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου. Συγκεκριμένα στο τμήμα Καλλιθέα – Μοσχάτο βρέθηκαν τμήματα των Μακρών Τειχών ενώ στο τμήμα Μοναστηράκι – Θησείο βρέθηκε βωμός των 12 θεών. Και στις δύο περιπτώσεις, αφού μελετήθηκαν από τους αρχαιολόγους, τα ευρήματα καταχώθηκαν ξανά για να συνεχιστούν οι εργασίες στη γραμμή. Το τμήμα Φάληρο – Καλλιθέα καθυστέρησε περίπου 1,5 μήνα να παραδοθεί, ενώ το τμήμα Μοναστηράκι – Αττική, ενώ αναμενόταν να παραδοθεί στα τέλη του 2010, παραδόθηκε τελικά τον Σεπτέμβρη του 2011 με τα δρομολόγια να εκτελούνται μόνο στα τμήματα Κηφισιά – Ομόνοια και Ομόνοια – Πειραιάς (ανταπόκριση στην Ομόνοια) λόγω περιορισμένης χωρητικότητας της μονής γραμμής στο τμήμα Θησείο – Μοναστηράκι. Τελικά, ολόκληρο το έργο παραδόθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2011.



Σ. | Εργασίες κοντά στον σταθμό του Ηρακλείου, 10-8-2009



Σ. | Σκυροβάγγο και εργάτες στον Άγιο Ελευθέριο, 3-8-2009

“...στο τμήμα Καλλιθέα – Μοσχάτο βρέθηκαν τμήματα των Μακρών Τειχών ενώ στο τμήμα Μοναστηράκι – Θησείο βρέθηκε βωμός των 12 θεών”

Η σήραγγα του τμήματος Ομόνοια – Μοναστηράκι ενισχύθηκε με στρώση τσιμεντού. Η ενίσχυση της σήραγγας ήταν αναγκαία λόγω παλαιότητας (η ηλικία της είναι άνω των 100 ετών), αλλά και για λόγους στεγανότητας.

Επι πλέον, σε ορισμένα σημεία του δικτύου τοποθετήθηκαν ηχοαπορροφητικές πλάκες, καθώς ένα κύριο μειονέκτημα της σταθερής επιδομής είναι ο θόρυβος λόγω της ανάκλασης του στο τσιμέντο. Εκκρεμεί πάντως το πέραςμα ειδικού συρμού που θα λειάνει τις γραμμές.

Όσες φορές διακόπηκε πλήρως, η κυκλοφορία σε κάποιο τμήμα, οι ΗΣΑΠ δρομολογούσαν λεωφορεία, εκτός από το τμήμα Αττική – Μοναστηράκι όπου την γραμμή 1 υποκατέστησαν οι γραμμές 2 και 3. Δρομολόγηση λεωφορείων είχαμε επίσης και τα Σαββατοκύριακα, όταν τοποθετούνταν οι προσωρινές αλλαγές και γίνονταν οι τροποποιήσεις στην σηματοδότηση.

Να σημειωθεί ότι μόλις ξεκίνησαν οι εργασίες στην σήραγγα της γραμμής 1 διακόπηκαν τα μεταμεσονύκτια δρομολόγια της γραμμής, των οποίων όμως η συχνότητα (λίγο πριν καταργηθούν) είχε ήδη αραιώσει στα 15' από 30' που ήταν αρχικά. Η δικαιολογία που δόθηκε τότε ήταν η επιτάχυνση των έργων, ακόμα όμως και μετά το πέρας της εργολαβίας τα δρομολόγια αυτά δεν έχουν αποκατασταθεί..

Πηγές:

- Παλιό site ΗΣΑΠ, βρέθηκε με την βοήθεια του site www.archive.org
- Ενημερωτικό δελτίο ΤΕΕ τ. 2570
- www.amnizia.org



Συνοπτικά η εξέλιξη των εργασιών φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Τμήμα γραμμής	Γραμμή	Εκκίνηση εργασιών	Πέρασ εργασιών	Παρατηρήσεις
Θησείο	ανόδου	26/1/2009	29/3/2009	
	καθόδου	30/3/2009	17/5/2009	
Πετράλωνα	ανόδου	25/5/2009	23/8/2009	
	καθόδου	24/8/2009	11/10/2009	
Φάληρο – Ταύρος	ανόδου/καθόδου	21/11/2009	15/12/2009	
Φάληρο – Καλλιθέα	ανόδου/καθόδου	12/1/2010	10/5/2010	
Ειρήνη – Ηράκλειο	ανόδου	16/3/2009	24/7/2009	ξήλωμα επιδομής
	ανόδου/καθόδου	25/7/2009	30/8/2009	
Αγ. Ελευθέριος – Κάτω Πατήσια	ανόδου	10/5/2009	9/8/2009	
	καθόδου	10/8/2009	1/10/2009	
Άνω Πατήσια	ανόδου	12/10/2009	6/12/2009	
	καθόδου	7/12/2009	7/2/2010	
Ειρήνη – Νερατζιώτισσα	ανόδου/καθόδου	14/6/2010	21/7/2010	
Κάτω Πατήσια – Αγ. Νικόλαος	ανόδου	6/2/2010	28/3/2010	
	καθόδου	29/3/2010	30/5/2010	
Μαρούσι	ανόδου	2/11/2009	11/1/2010	δεν έκλεισε κάποια αποβάθρα
	καθόδου	12/1/2010	28/2/2010	
Νέα Ιωνία	καθόδου	15/3/2010	17/5/2010	
	ανόδου	18/5/2010	27/6/2010	
Περισσός – Πευκάκια	καθόδου	5/7/2010	22/8/2010	
	ανόδου	23/8/2010	5/10/2010	
ΚΑΤ – Κηφισιά	ανόδου	4/10/2010	21/11/2010	ανοικτές και οι δύο αποβάθρες από 27/10 στον σταθμό ΚΑΤ
	καθόδου	22/11/2010	19/1/2011	
Μοναστηράκι – Αττική	ανόδου*	26/7/2010	6/6/2011	ανταπόκριση στην Ομόνοια
	καθόδου*	7/6/2011	4/9/2011	
		5/9/2011	11/12/2011	

*στο τμήμα Ομόνοια – Θησείο μόνο

Ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου στην Κρήτη: η μελέτη Πρωτονοτάριου

Κείμενο: Σ. Σταυρουλάκης



Ενδιαφέρον παρουσιάζει νέα μελέτη που εκπονήθηκε (2012) από τον μηχανικό Δημήτριο-Ανάργυρο Πρωτονοτάριο (Σχολή Αρχιτεκτονικής και Δομημένου Περιβάλλοντος του Βασιλικού Ινστιτούτου Τεχνολογίας Στοκχόλμης), σχετικά με την ανάπτυξη σιδηροδρομικής γραμμής στην Κρήτη, σε συνέχεια πρόσφατων μελετών όπως αυτή των συγκοινωνιολόγων Γιώργου Νάθηνα (τέως προέδρου του Σ.Φ. Σ.) και Βασίλη Οικονομόπουλο (2007). Η μελέτη έτυχε δημοσιογραφικού ενδιαφέροντος, καθώς υπήρξε σχετικό δημοσίευμα στο vima.gr από το δημοσιογράφο Αχιλλέα Χεκίμογλου, από το οποίο έχουμε αλιεύσει στοιχεία.

Η μελέτη Πρωτονοτάριου προτείνει γραμμή συνολικού μήκους 145 χλμ., από τα Χανιά έως τον αερολιμένα Ηρακλείου, με ενδιάμεσους σταθμούς σε Σούδα Λιμήν, Καλύβες, Βρύσες Αποκορώνου, Γεωργιούπολη, Ατσιπόπουλο, Ρέθυμνο, Σκαλέτα, Πέραμα Μυλοποτάμου, Δοξαρό, Αλόιδες, Δαμάστα, Γάζι, Κνωσσός και Ηράκλειο. Η γραμμή θα είναι κανονικού εύρους, μονή, ηλεκτροκινούμενη και σηματοδοτούμενη θα έχει

δε χρήση κατ'εξοχήν επιβατική και πολύ λιγότερο εμπορευματική (αναλογία 93%-7%).

Λόγω της εμπειρίας του από την Σουηδία όπου ζει, ο Πρωτονοτάριος προτείνει, ως καταλληλότερο για την Κρήτη τρένο, το Σουηδικό «Gröna tåget». Οι συρμοί θα μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα έως 200χλμ / ώρα, τα δρομολόγια θα εκτελούνται με συχνότητα 90' το χειμώνα και 45' την θερινή περίοδο και επομένως, τα τρένα θα μπορούν να ανταγωνιστούν σε ταχύτητα τα λεωφορεία που σήμερα καρπώνονται εξ ολοκλήρου το επιβατικό έργο, αλλά και τα ΙΧ αυτοκίνητα και μάλιστα όταν ο βόρειος οδικός άξονας της Κρήτης θα έχει ανακατασκευαστεί.

Τα δρομολόγια θα αρχίζουν από τις 07.00 και θα τελειώνουν στις 19.00. Η απόσταση μεταξύ Χανίων και Ηρακλείου θα καλύπτεται σε 1 ώρα και 26', χρόνος σαφέστατα μικρότερος από αυτόν των ΚΤΕΛ που (σήμερα) χρειάζεται 2 ώρες και 40'. Προβλέπεται, μάλιστα, αμαξοστοιχία express που θα διανύει την απόσταση αυτή σε μόλις 55' με μοναδικό ενδιάμεσο σταθμό στο Ρέθυμνο. Η απόσταση από το Ηράκλειο έως

το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» θα διανύεται σε 3', ενώ η μελέτη, προτείνει και ανταπόκριση (ship+rail) με το καράβι που αφικνείται από τον Πειραιά στη Σούδα κάθε πρωί. Τέλος, το αμαξοστάσιο προβλέπεται να κατασκευαστεί στο Ηράκλειο.

Εκτιμάται, ότι τον πρώτο χρόνο λειτουργίας η γραμμή θα εξυπηρετήσει 650.000 επιβάτες, ενώ θα υπάρχουν και ευεγερτικές συνέπειες στο περιβάλλον, καθώς η λειτουργία του τρένου θα έχει ως συνέπεια τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 2340t..

Το κόστος κατασκευής εκτιμάται σε 75 εκατ. Ευρώ, για τις απαλλοτριώσεις, 3,1 εκατ. ευρώ / χλμ γραμμής, 0,55 εκατ. ευρώ ανά σταθμό και περί τα 50 εκατ. ευρώ για την αγορά 10 συρμών. Υπολογίζεται ότι η συνολική φάση μελέτης και κατασκευής θα διαρκέσει 11 χρόνια.

Αναλύονται τρία σενάρια κατασκευής:

-Στο πρώτο προβλέπεται η κατασκευή με ιδιωτικά κεφάλαια και 30ετής παραχώρηση, όπου τα έσοδα

εκτιμώνται σε 980 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων από εισιτήρια θα είναι 782 εκατ. ευρώ. Το κόστος κατασκευής υπολογίζεται σε 588 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 465 εκατ. ευρώ θα δαπανηθούν στη δημιουργία των υποδομών. Το λειτουργικό κόστος για 30 έτη ανέρχεται σε 577 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 162 εκατ. ευρώ θα δοθούν για το χρηματοοικονομικό κόστος της επένδυσης. Ετσι, αθροιστικά κατασκευή και λειτουργία θα ανέλθουν σε 1,1 δισ. ευρώ, κάτι που σημαίνει ζημιές 185 εκατ. ευρώ

-Στο δεύτερο σενάριο προβλέπεται η μερική συγχρηματοδότηση της ΕΕ και παραχώρηση για 30 έτη, με τη συμμετοχή των κοινοτικών ταμείων, όπου το μεν κόστος κατασκευής μειώνεται κατά 285 εκατ. ευρώ και το δε της λειτουργίας κατεβαίνει στα 469 εκατ. ευρώ. Ετσι, αθροιστικά κατασκευή και λειτουργία απαιτούν 754 εκατ. ευρώ, αφήνουν κέρδος 225 εκατ. ευρώ και καθιστούν το σχέδιο βιώσιμο.

-Το τρίτο σενάριο προτείνει την εκτέλεση του σχεδίου με ιδιωτικά κεφάλαια και επέκταση της παραχώρησης

“ Η απόσταση μεταξύ Χανίων και Ηρακλείου θα καλύπτεται σε 1 ώρα και 26’, χρόνος σαφέστατα μικρότερος από αυτόν των ΚΤΕΛ ... “

στα 50 χρόνια, προσφέροντας καλύτερες προϋποθέσεις για ανάκτηση του κόστους της επένδυσης, που αφήνει μετά βεβαιότητας κέρδος 50 εκατ. ευρώ για την περίοδο των 30 ετών.

Στην ελκυστική για τους ενδιαφερόμενους επενδυτές, μελέτη λαμβάνονται υπόψη οι δυσχέρειες του

εγχειρήματος όπως οι αρνητικές τοπικές αντιδράσεις, ο ανταγωνισμός των ΚΤΕΛ, η γεωμορφολογία του εδάφους, η ύπαρξη ποταμών και υπόγειων υδάτων μεταξύ Ρεθύμνου και Ηρακλείου, αλλά και το κόστος και η διάρκεια ολοκλήρωσης των διαδικασιών απαλλοτρίωσης..

Οι παράγοντες που καθιστούν τη δημιουργία του έργου εφικτή είναι ότι το τρένο θα διασυνδέσει τις βασικές υποδομές του νησιού, θα καλύψει την απόσταση μεταξύ Χανίων και Ηρακλείου ταχύτερα από τον ΒΟΑΚ και ότι μπορεί, σημειακά, η χάραξη της γραμμής να ακολουθήσει τον παλιό δρόμο Ρεθύμνου - Ηρακλείου μειώνοντας το κόστος κατασκευής. Ενδιαφέρον πάντως για την μελέτη έχουν ήδη δείξει ο περιφερειάρχης Κρήτης Σταύρος Αρναουτάκης, τα οικονομικά επιμελητήρια του νησιού, αλλά και το ΚΤΕΛ Ανατολικής Κρήτης, εφόσον όμως κληθούν να συμμετάσχουν στην οικονομική συνεκμετάλευση με την πείρα που οι ίδιοι έχουν στις επιβατικές μεταφορές.

