

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ 52 • ΙΟΥΝΙΟΣ 2018



ΤΙΘΟΡΕΑ - ΜΠΡΑΛΟΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ:
Η ομορφότερη σιδηροδρομική διαδρομή

**"Bralos Pass": the end of the most scenic
railway route in Greece.**

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΕΙΔΙΚΟ ΤΕΥΧΟΣ 52 ΙΟΥΝΙΟΣ 2018

ΕΞΩΦΥΛΛΟ: Το 3τοξο γεφύρι στη χ.θ. 206+827. 8.9.2006. Κ.Κακαβάς. The 3-arch masonry bridge at KP 206+827 (K. Kakavas).

ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ (ΜΕΣΑ): Αμαξοστοιχία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα βράχια της Οίτης, κατευθύνεται προς το Λιανοκλάδι. Το τρένο διασχίζει τη στάση Τραχίνας και το 6τοξο, λίθινο γεφύρι στη χ.θ. 210+980, ενώ επάνω αριστερά διακρίνεται το γεφύρι του «Καταρράκτη», στη χ.θ. 209+578. 17.12.2005. Σ. Νικολόπουλος.

A container train on the cliffs of Mt.Oiti moves toward Lianokladi. The train passes from Trachina stop and its 6-arch masonry bridge at KP 210+980. The "Waterfall Bridge" (KP 209+578) is on the upper left (S. Nikolopoulos).

ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ (ΕΞΩ): Η γραμμή Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι σε βρετανικό χάρτη. Κλ. 1:1000.000. War Office. Sheet: LA-MIA T7. 1944. (συλλ. Γ. Χανδρινού). Tithorea-Bralos-Lianokladi line on a British War Office map (1994) (coll. G. Handrinos).

Εκδότης - Διευθυντής:

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου

Συντακτική ομάδα:

Αρχισυνταξία: Γιώργος Χανδρινός.

Μέλη: Γιάννης Ζαρταλούδης, Ιάσων Ζώρζος,

Νίκος Καντήρης, Σπύρος Φασούλας

Συνεργασίες - Επικοινωνία:

Περιοδικό Σιδηροτροχιά

Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα

τηλ/fax: 210 51 30 300

www.sfs.gr

sfsfathens@gmail.com

Art director:

Μαρίνα Λυσιμάχου

Τυπογραφία:

Fira sans, Copyright (c) 2014, Mozilla Foundation

Σχεδιασμός: Erik Spiekermann, Ralph du Carrois, Anja Meiners,

Botio Nikoltchev/Carrois Type Design

Myriad, Σχεδιασμός: Robert Slimbach,

Carol Twombly για την Adobe Systems

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

www.sfs.gr

facebook.com/sfsathens

twitter.com/sfsfathens

issuu.com/sfsfathens

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 02** Σημείωμα του Προέδρου – A note from the President.
- 03** Εισαγωγή – Introduction.
- 05** Η κατασκευή των τεχνικών έργων γραμμής στην περιοχή του Μπράλου (Κώστας Ανδρουλιδάκης) – Constructing the line in the area of Bralos (Kostas Androulidakis)
- 19** Ο Σ. Σ. Μπράλου κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (Κώστας Ανδρουλιδάκης) – Bralos station during the 1st WW (Kostas Androulidakis).
- 26** «Από τον Μπράλο με αγάπη...» Οι καρτ-ποστάλ των στρατιωτικών (Γιώργος Χανδρινός) – "From Bralos with love...": Post cards sent by soldiers (George Handrinos).
- 28** Το «πέρασμα του Μπράλου» την περίοδο 1941-44. (Γιώργος Χανδρινός) – Bralos Pass during the German occupation 1941-44 (George Handrinos).
- 33** Η γραμμή στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια: εικόνες μιάς άλλης εποχής με τον φακό του Ι. Λάμπρου – Through the lens of J. Lambros: photographs from the line during the first post-war years.
- 39** Τα σημαντικότερα τεχνικά έργα (Γιώργος Χανδρινός) – The major technical works of the line (George Handrinos).
- 49** Το φυσικό περιβάλλον γύρω από τη γραμμή (Γιώργος Χανδρινός) – The natural environment around the line (George Handrinos).
- 52** Ευχαριστίες-Ενδεικτική βιβλιογραφία – Acknowledgements-Main bibliography.
- 53** Από την Τιθορέα στο Λιανοκλάδι: ένα φωτογραφικό ταξίδι σε μια διαδρομή μοναδικής ομορφιάς – From Tithorea to Lianokladi: a photographic journey in the most scenic line in Greece.
- 143** Με το μάτι του αετού... (Κώστας Κακαβάς) – A bird's eye view... (Kostas Kakavas).
- 147** Επίλογος-Οι προτάσεις του ΣΦΣ για το μέλλον της γραμμής – Proposals for the future of the line.
- 149** Τα τρένα που φύγανε... (Δημήτρης Κανατάς).
- 151** English summary.

**ΤΙΘΟΡΕΑ - ΜΠΡΑΛΟΣ – ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ:
Η ομορφότερη σιδηροδρομική
διαδρομή**

**“Bralos Pass”: the end of the most
scenic railway route in Greece.**



Σημείωμα του Προέδρου

Συνταξιδιώτες χαίρετε,

Να που το ταξίδι με το τραίνο δε σταματά. Ξανά μαζί, καθισμένοι στο παράθυρο ή στο διάδρομο, στην Α ή στη Β θέση είμαστε και πάλι έτοιμοι για ένα ακόμη ταξίδι με το «Σιδηροτροχιά Express», το αγαπημένο μας δρομολόγιο εδώ και 35 χρόνια. Πάντα εκεί, όπου υπάρχουν γραμμές και ράγιες, όπου υπάρχει σταθμός, όπου υπάρχει μηχανή έτοιμη για ξεκίνημα, όπου υπάρχουν φίλοι που αγαπάνε το τραίνο...

Το σημερινό μας ταξίδι είναι πολύ ιδιαίτερο. Ξεκινάει πριν 35 ακριβώς χρόνια, ένα ανοιξιάτικο πρωινό στο Σταθμό Λαρίσης περιμένοντας την αμαξοστοιχία «Acropolis Express». Προορισμός το μακρινό και άγνωστο, για τα μάτια ενός εφήβου, Λιανοκλάδι.

Η αμαξοστοιχία μας βρίσκεται ήδη στη πρώτη γραμμή, με γερμανικά βαγόνια απαστράπτοντα, επιβλητική πρώτη θέση, βαγόني-εστιατόριο και εγώ, μαθημένος στα τραίνα της Πελοποννήσου, να ανακαλύπτω έναν άλλο σιδηρόδρομο, πίο μεγάλο, αριστοκρατικό, ταχύτατο, άνετο. Το τραίνο ξεκίνησε και αφού πέρασε τους πρόποδες της Πάρνηθας βρέθηκε να διασχίζει το Βοιωτικό κάμπο με τις ιστορικές του πόλεις: Θήβα, Λειβαδιά, Τιθορέα και τις εικόνες, η μία ωραιότερη από την άλλη, να εναλλάσσονται αδιάκοπα. Και εκεί που δε μπορούσα να κρατήσω τον ενθουσιασμό μου κάποιοι συνταξιδιώτες έλεγαν «...περίμενε νεαρέ, τι έχεις να δείς μετά το Μπράλο». Και είχαν απόλυτο δίκιο, η διαδρομή αυτή δεν ήταν ένα ταξίδι ήταν μια μοναδική σιδηροδρομική εμπειρία. Κάθε ήχος της γκανάτσας και μια ιστορία, φύση παιχνιδιάρη και ανεξερεύνητη και η πέτρα με τον ανθρώπινο μόχθο να έχουν δημιουργήσει την απόλυτη σχέση τοπίου και τραίνου. Αυτή η πανδαισία δεν μπορεί κανένα να αφήσει ασυγκίνητο και τότε κατάλαβα πως ωραία η μικρή μας ΣΠΑΠ, αλλά εδώ μιλάμε για κάτι εντελώς διαφορετικό, για έναν αληθινά εντυπωσιακό σιδηρόδρομο.

(* εις μνήμην Ευθύμη Κοντόπουλου. Καλό σου ταξίδι Μάστορα)

Αυτό το μοναδικό τμήμα γραμμής, όπως πολύ καλά γνωρίζετε, δεν είναι πιά ενεργό. Παραχώρησε τη θέση του σε μια ασφαλέστατη γραμμή υψηλών ταχυτήτων και έτσι η ομορφότερη σιδηροδρομική διαδρομή στην Ελλάδα, το «πέρασμα του Μπράλλου», όπως το αποκαλούμε πέρασε πια στην ιστορία.

Εμείς σαν «Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου» επιμένουμε και αγωνιζόμαστε αυτό το μήκος 56χλμ τμήμα να παραμείνει ζωντανό και ενεργό, να μην χαθεί στη λήθη. Και πιστεύουμε πως υπάρχουν τρόποι για να γίνει αυτό. Κατ' αρχήν, η γραμμή μπορεί να παραμείνει ενεργή εξυπηρετώντας τους δήμους με προαστιακού τύπου ελαφρές αυτοκινητάμαξες που δεν καταπονούν την υποδομή. Το Λιανοκλάδι μπορεί να αποτελέσει την έδρα μουσειακών και ιστορικών συρμών προσφέροντας εναλλακτικούς τρόπους τουριστικής αξιοποίησης, ενώ το συγκεκριμένο τμήμα μπορεί να παραμείνει ακόμα και σαν εφεδρική γραμμή σε περίπτωση συντήρησης των σηράγγων Καλλιδρόμου ή άλλων προβλημάτων στη νέα γραμμή. Ταυτόχρονα, λόγω των σημανικών και πανέμορφων τεχνικών της έργων, που μάλιστα διατηρούνται σε εξαιρετική κατάσταση (εντυπωσιακές γέφυρες και λίθινα τοξωτά γεφύρια, σήραγγες, σταθμοί κλπ), η γραμμή αυτή αποτελεί ένα παραγματικό σιδηροδρομικό μουσείο και θα πρέπει, χωρίς χρονοτριβή, να κηρυχθεί ως Μνημείο της Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Ο ΣΦΣ έχει ήδη μεριμνήσει και γι' αυτό.

Σε κάθε περίπτωση, εμείς δηλώνουμε συμπαραστάτες στους κατοίκους της περιοχής που ορφάνεψε από τραίνο, δηλώνουμε συμπαραστάτες στον ΟΣΕ και τη διοίκησή του που προσπαθεί να κρατήσει τη γραμμή ζωντανή, δηλώνουμε συμπαραστάτες στη πολιτεία για οτιδήποτε αφορά την προώθηση του σιδηροδρόμου στην χώρα μας

Σας κούρασα φίλοι μου αλλά πριν σας αφήσω ρίξτε μια ματιά έξω από το παράθυρο. Τώρα περνάμε τον ιστορικό γεφύρι του Γοργοπόταμου!!!

Παναγιώτης Κακαβάς
Πρόεδρος Δ.Σ.

ΤΙΘΟΡΕΑ-ΜΠΡΑΛΟΣ-ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ:

Το σιδηροδρομικό «πέρασμα του Μπράλου» περνάει οριστικά στην ιστορία.

Αν και έχει περάσει ένας αιώνας από τότε που η Αθήνα συνδέθηκε σιδηροδρομικά με την Θεσσαλονίκη, η πλήρης αναβάθμιση του αρτηριακού αυτού άξονα και η μετατροπή του σε Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων (ΣΓΥΤ) δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Μετά από δεκαετίες αδιαφορίας εκ μέρους της πολιτείας, παρακμής του δικτύου και υποβάθμισης των υπηρεσιών προς τους πολίτες, σε συνδυασμό με διάτρητες μεθόδους υπερκοστολογήσεων και κατασπατάληση δημοσίου χρήματος τα έργα πλέον ολοκληρώνονται. Απομένει μόνο το τμήμα Λιανοκλάδι-Δομοκός, μετά την παράδοση του οποίου στους επόμενους μήνες, η Ελλάδα θα αποκτήσει - επι τέλους- μια υπερσύγχρονη διπλή, ηλεκτροδοτούμενη σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, το δε ταξίδι με τρένο από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη ή αντίστροφα θα διαρκεί πλέον λιγότερες από τέσσερις ώρες.

Μόλις πρόσφατα, στις 10 Φεβρουαρίου 2018, δόθηκε στην κυκλοφορία ένα ακόμη πολύπαθο τμήμα, που, σύμφωνα με τους αρχικούς σχεδιασμούς, έπρεπε να είχε παραδοθεί εδώ και 10, σχεδόν, χρόνια!!! Πρόκειται για τη γραμμή (συνολικού μήκους 54χλμ) που ξεκινά από τον Σ.Σ. Τιθορέας, περνά μέσω διδυμης σήραγγας 9χλμ κάτω από το Καλλίδρομο και διασχίζοντας την στενή, παράκτια πεδινή λωρίδα Μώλου-Θερμοπυλών καταλήγει στον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου. Η σημαντική αυτή εξέλιξη χαροποίησε ιδιαίτερα όλους όσους αγαπάμε το τρένο, αφού πρόκειται για ένα ακόμη μεγάλο βήμα για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Όπως όμως συμβαίνει πάντοτε σε τέτοιες περιπτώσεις, έτσι και εδώ, ο εκσυγχρονισμός και η πρόοδος έχουν το τίμημα τους: μετά από 110 χρόνια αδιάλειπτης λειτουργίας, η παλαιά, μονή γραμμή στο τμήμα Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι - μία από τις ωραιότερες και ιστορικές σιδηροδρομικές διαδρομές στη χώρα μας - πέρασε στην ιστορία.

Αυτή η συνολικού μήκους 56χλμ γραμμή (από χ.θ. 166+300 μέχρι 222+541), που αποκαλείται και «πέρασμα του Μπράλου», ολοκληρώθηκε τα πρώτα χρόνια του 20ου αι. και παραδόθηκε στην κυκλοφορία το 1908. Πρόκειται, βεβαίως, για τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που συνέδεσε για πρώτη φορά την πρωτεύουσα με το Παπαπούλι (λίγο βορειότερα των Τεμπών), όπου βρίσκονταν τότε τα σύνορα της Ελλάδας. Αρχικά, από τον Σ.Σ. Τιθορέας και μέχρι τον Σ.Σ. Μπράλου, το τμήμα αυτό ακολουθεί τις ανατολικές απολήξεις του Παρνασσού, κατά μήκος της πεδιάδας του Βοιωτικού Κηφισού. Μετά τον Σ.Σ. Μπράλου η γραμμή, μέσω μεγάλης σήραγγας κάτω από τον αυχένα Καλλιδρόμου-Οίτης, εισέρχεται στην κοιλάδα του Ασωπού, συνεχίζει για 10χλμ περίπου στις απότομες βραχοπλαγιές της Οίτης μέχρι την γέφυρα του Γοργοπόταμου και από εκεί καταλήγει στον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου έχοντας διασχίσει ένα μικρό τμήμα της κοιλάδας του Σπερχείου.

Προκειμένου οι τεχνικοί της «Γαλλικής Αποστολής» να καταλήξουν στην επιλογή της καλύτερης δυνατής λύσης για την κατασκευή της γραμμής έλαβαν υπόψη τους πολλά κριτήρια. Προφανώς όμως δεν έλαβαν υπόψη τους, ότι η χάραξη διέρχεται από μία περιοχή της Ανατολικής Στερεάς με μεγάλο φυσικό κάλλος, που καλύπτεται συνάμα με την αχλύ της μυθολογίας και της αρχαιοελληνικής ιστορίας: σε αυτά τα βουνά έζησε και τελικά πέθανε στην πυρά ο Ηρακλής, ενώ πολύ κοντά στο σημείο διέλευσης της γραμμής βρίσκεται και ο λοφίσκος όπου ο Λεωνίδας και οι 300 του στάθηκαν όρθιοι απέναντι στις ορδές του Ξέρξη, ανάγοντας τις Θερμοπύλες σε παγκόσμιο και αιώνιο σύμβολο του ηρωισμού και της αυτοθυσίας.

Από τυπική άποψη το σιδηροδρομικό πέρασμα του Μπράλου είναι μεν ένα σχετικά μικρό τμήμα του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιά-Θεσσαλονίκης, ουσιαστικά όμως είναι κάτι πολύ περισσότερο. Λόγω της μορφολογίας και του έντονου ανάγλυφου της περιοχής, η κατασκευή του τμήματος Τιθορέας-Μπράλου-Λιανοκλαδίου ήταν μια μεγάλη πρόκληση που τελικά κατέληξε σε πραγματικό τεχνικό άθλο για τα δεδομένα της εποχής. Για να ξεπεραστούν τα φυσικά εμπόδια-ειδικότερα στο

βραχώδες και πλέον δύσβατο τμήμα της χάραξης- οι μηχανικοί αναγκάστηκαν να κατασκευάσουν 22 κύριες γέφυρες, 28 σήραγγες, τοίχους αντιστήριξης και πολυάριθμα μικρά και μεγάλα τεχνικά έργα πραγματικά επιτεύγματα της σιδηροδρομικής μηχανικής και του ανθρώπινου μόχθου με μεγάλη, μάλιστα, αισθητική αξία.

Επι πλέον, αυτή η μονή γραμμή φέρει και βαριά ιστορική κληρονομιά. Στα 100 και πλέον χρόνια της λειτουργίας της διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στην νεότερη ελληνική ιστορία, τόσο κατά την διάρκεια του Α', όσο-κυρίως-κατά τον Β' ΠΠ. Ο Σ.Σ. Μπράλου αποτέλεσε ζωτικής σπουδαιότητας κόμβο για τις στρατιωτικές μεταφορές των συμμαχικών δυνάμεων προς και από το μέτωπο της Μακεδονίας (1917-8), ενώ κατά την περίοδο 1941-44 στο τμήμα αυτό καταγράφονται πολλά σιδηροδρομικά σαμποτάζ με γνωστότερο από αυτά την ανατίναξη, στις 25.11.1942 της γέφυρας του Γοργοπόταμου, μία κορυφαία στιγμή της Εθνικής Αντίστασης.

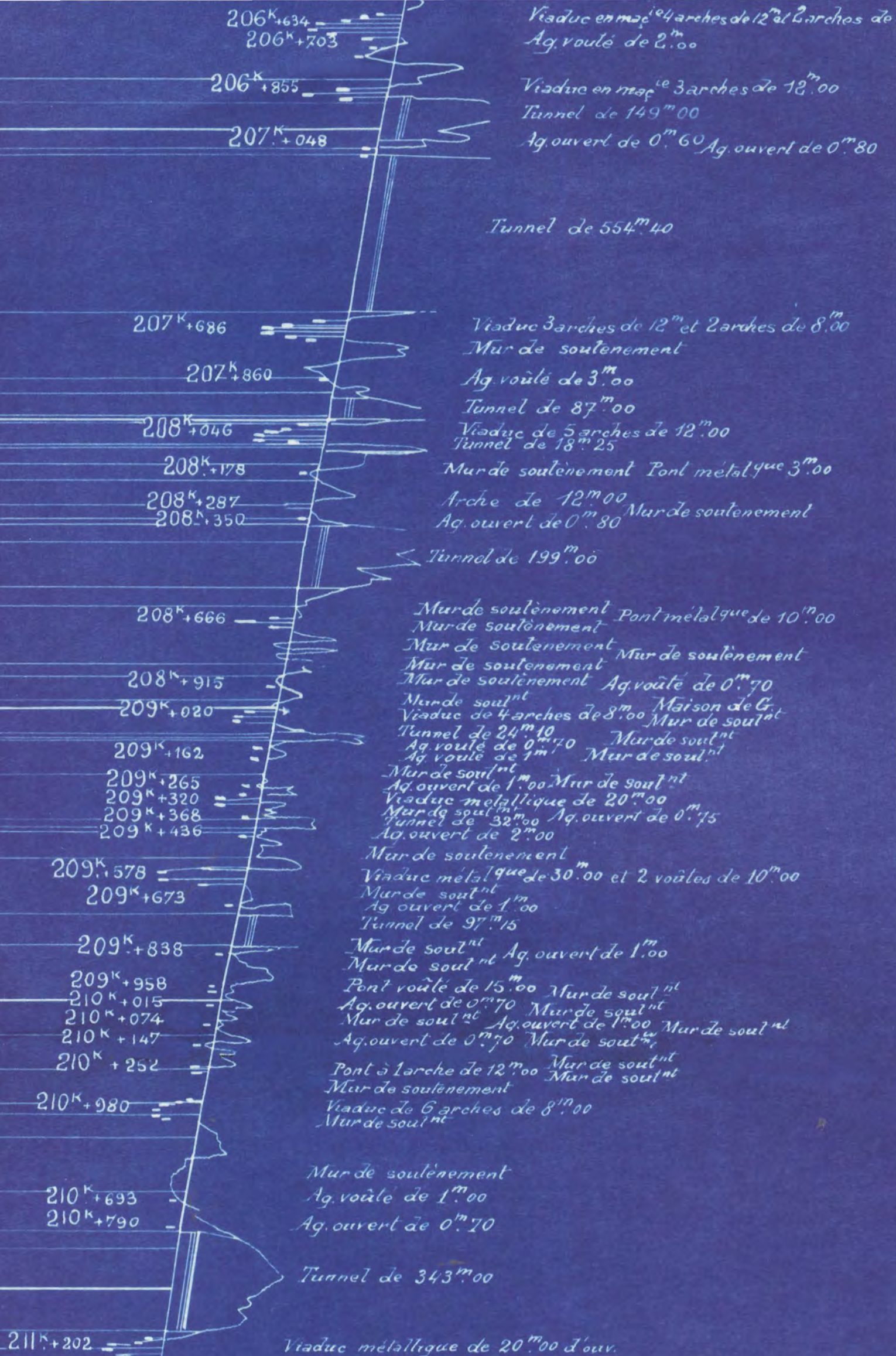
Παρά την μακρόχρονη ιστορία της και τις καταστροφές που προξένησε σε αυτήν ο γερμανικός στρατός κατά την αποχώρησή του από την Ελλάδα το 1944, η γραμμή αυτή, διαχρονικά, δεν υπέστη καμία ουσιαστική αλλαγή: η χάραξη παραμένει ακριβώς η ίδια, χωρίς νεότερες ευθυγραμμίσεις, παρεμβάσεις κλπ, ενώ ανέπαφα, όπως ακριβώς ήταν την εποχή που κατασκευάστηκαν, διασώζονται και πολλά από τα τεχνικά της έργα (γέφυρες, σήραγγες κλπ), που λόγω των υλικών κατασκευής τους και της πατινάς του χρόνου έχουν πλήρως ενσωματωθεί αισθητικά στο γύρω τοπίο. Αυτό αφορά κυρίως το μήκους 5χλμ τμήμα της γραμμής που βρίσκεται στα βράχια της Οίτης οι λίθινες και μεταλλικές γέφυρες του οποίου συνθέτουν ένα μοναδικό σύνολο- πραγματικό υπαίθριο σιδηροδρομικό μουσείο- με σπανιότατα δείγματα της ελληνικής σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής και πολύτιμα στοιχεία της βιομηχανικής μας ιστορίας και κληρονομιάς.

Παρά τις μέχρι τώρα εξαγγελίες για διατήρηση της, οι μελλοντικές προοπτικές της γραμμής αυτής παραμένουν άγνωστες. Αν και τα πολλά τεχνικά έργα στο τμήμα αυτό απαιτούν συνεχή συντήρηση- άρα και υψηλό κόστος- ελπίζουμε πως η πολιτεία με την ενεργό συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών και την συνεργασία όλων όσων αγαπάμε το τρένο θα βρεθεί η κατάλληλη λύση, έτσι ώστε η γραμμή να διατηρηθεί σε κυκλοφορία, τόσο για αμαξοστοιχίες που θα εξυπηρετούν την τοπική κίνηση, όσο και για τουριστικά / θεματικά τρένα. Αυτό θα συμβάλει τα μέγιστα, έτσι ώστε αυτή η περιοχή με την μοναδική ομορφιά του τοπίου, την πλούσια μυθολογία και ιστορία και το μεγάλο σιδηροδρομικό ενδιαφέρον που διαθέτει, να αναδειχθεί ως πόλος έλξης εσωτερικού και διεθνούς, υψηλού μάλιστα, τουρισμού,

Μέχρι τότε ωστόσο, με βάση τα παραπάνω πιστεύουμε πως για λόγους ιστορικούς, τεχνικούς, αισθητικούς και με δεδομένη την μοναδικότητα και την άριστη κατάσταση της ίδιας της χάραξης της και των τεχνικών της έργων, ολόκληρη η παλαιά, μονή γραμμή Τιθορέας-Μπράλου-Λιανοκλαδίου αποτελεί σπάνιο και εξαιρετικά σωζόμενο μνημείο της σιδηροδρομικής μας ιστορίας. Ως εκ τούτου και με βάση την έκθεση τεκμηρίωσης που συνέταξε ήδη ο ΣΦΣ, η γραμμή πληρεί όλα τα κριτήρια για την θεσμοθέτηση της ως Μνημείου της Πολιτιστικής μας Κληρονομιάς σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας του ΥΠΠΟ.

Ως ελάχιστη συμβολή στην ευαισθητοποίηση του κόσμου και των αρμοδίων, η «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» που κρατάτε στα χέρια σας είναι ένα ειδικό τεύχος, εξ ολοκλήρου αφιερωμένο στην γραμμή Τιθορέας-Μπράλου-Λιανοκλαδίου, την ομορφότερη σιδηροδρομική διαδρομή της Ελλάδας. Οι αναρίθμητες αμαξοστοιχίες που διέσχισαν αυτή τη γραμμή στα 100 και πλέον χρόνια της λειτουργίας της ανήκουν πιά στο παρελθόν. Ας μην αφήσουμε και την ίδια την γραμμή να χαθεί στη λήθη.

Η Συντακτική Ομάδα



Η κατασκευή των τεχνικών έργων γραμμής στην περιοχή του Μπράλου

Κώστας Ανδρουλιδάκης

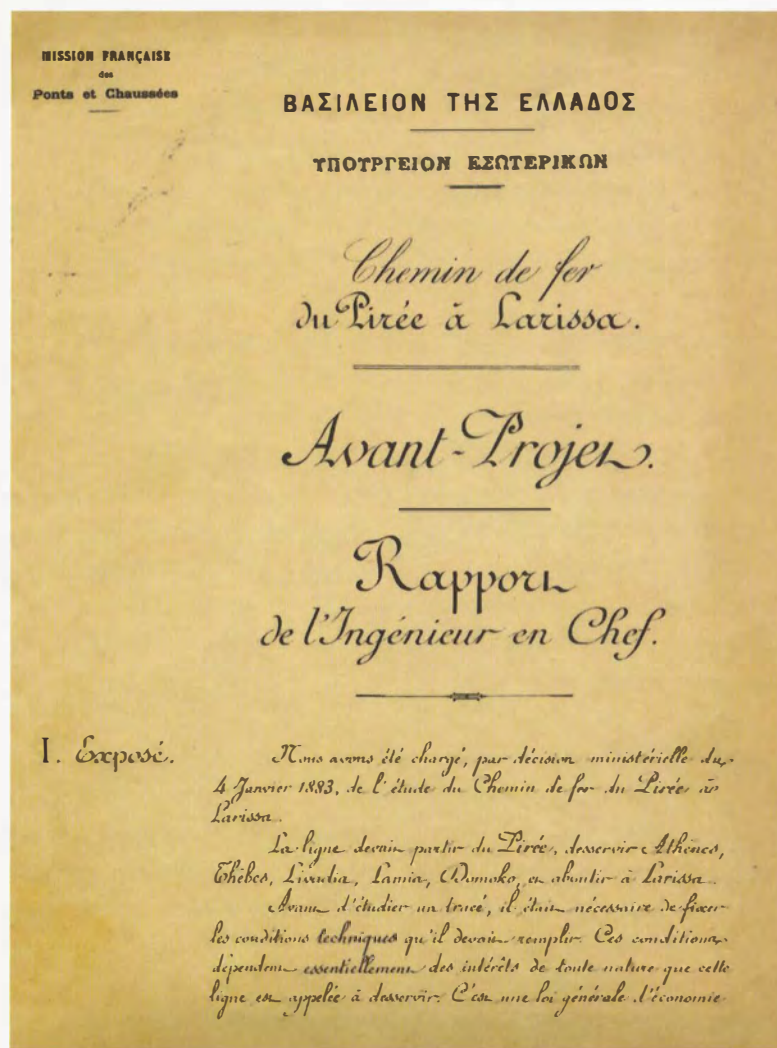
Η προμελέτη της «Γαλλικής Αποστολής» για τον Σιδηρόδρομο ΠΑΣ.

Η κατασκευή του Σιδηροδρόμου Πειραιά-Δεμερλή-Συνόρων (ΣΠΔΣ) ανήκει στο δεύτερο μέρος του σιδηροδρομικού προγράμματος του Χ.Τρικούπη. Το πρώτο μέρος, που ξεκίνησε και προχώρησε κατά τη δεκαετία του 1880, περιλάμβανε τα δίκτυα της Θεσσαλίας (ΣΘ), της Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ), της Αττικής (ΣΑ) και της Βορειοδυτικής Ελλάδας (ΣΒΔΕ). Τα δίκτυα αυτά είχαν τοπικό χαρακτήρα, η γραμμή τους ήταν μετρικού εύρους, συνέδεαν συνήθως την ηπειρωτική ύπαιθρο με τις πλησιέστερες θαλάσσιες περιοχές, ώστε να μεταφέρουν εύκολα και φθηνά τα προϊόντα της αγροτικής ενδοχώρας στα πλησιέστερα λιμάνια, και από εκεί στα αστικά κέντρα, ή και στο εξωτερικό.

Στο δεύτερο μέρος του σιδηροδρομικού του προγράμματος, που ξεκίνησε περί τα τέλη της ίδιας δεκαετίας, ο Τρικούπης έκρινε πως έφτασε ο καιρός να γίνει άνοιγμα προς το εξωτερικό. Θα κατασκευάζονταν το δίκτυο Πειραιά-Δεμερλή-Συνόρων, με γραμμή διεθνούς εύρους, που θα συνέδεε τον Πειραιά και την πρωτεύουσα με τη Λάρισα, κατόπιν με τα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα στο Παπαπούλι, και τέλος με τα δίκτυα της οθωμανικής αυτοκρατορίας στα Βαλκάνια, ώστε η Ελλάδα να μπορέσει να αποκτήσει σιδηροδρομική επικοινωνία με τις χώρες της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης.

Ενώ τα τοπικά δίκτυα μπόρεσαν, άλλα να ολοκληρωθούν ευκολότερα και άλλα να προχωρήσουν έστω και με δυσχέρειες, το δίκτυο από τον Πειραιά στα σύνορα συνάντησε ανυπέρβλητα προβλήματα, οικονομικά και τεχνικά. Παρά το ότι η κατασκευή της γραμμής διεθνούς εύρους δεν ήταν στις αρχικές προτεραιότητες του Τρικούπη, ωστόσο, από την έναρξη της πρωθυπουργίας του, το 1882, είχε ενδιαφερθεί να γίνει μια αρχική προμελέτη για τη χάραξη της διαδρομής Πειραιάς-Λάρισα, ώστε να υπάρχει μια πρώτη εικόνα της σκοπιμότητας της, των κατασκευαστικών ιδιομορφιών και του κόστους της. Η μελέτη εκπονήθηκε το 1883 και ήταν μάλλον η πρώτη που είχε συνταχθεί από τη «Γαλλική Αποστολή». Η «Mission Française» ήταν μια ομάδα εξειδικευμένων Γάλλων μηχανικών, την οποία είχε καλέσει ο πρωθυπουργός για να μελετήσουν και να κατασκευάσουν δημόσια έργα στη χώρα μας, μεταξύ των οποίων ήταν και ο Οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων. Παρά το ότι η προμελέτη εκπονήθηκε βιαστικά λόγω των πιέσεων της κυβερνήσεως, και παρά το γεγονός ότι οι μελετητές συναντούσαν για πρώτη φορά τη διαμόρφωση του ελληνικού εδάφους, στα κείμενά τους υπήρχαν πολύτιμα πληροφοριακά στοιχεία.

Η προμελέτη της «Γαλλικής Αποστολής» είναι ίσως η μόνη της διαδρομής Πειραιάς-Λάρισα που διασώζεται, αλλά δεν είναι και η παλαιότερη. Στην ίδια γίνεται αναφορά και σε μίαν άλλη, που εκπόνησε μία ομάδα αυστριακών μηχανικών πριν από τους Γάλλους. Αναφέρονται επίσης και πολλές παραλλαγές της διαδρομής ώστε να γίνουν συγκρίσεις και να βρεθεί η βέλτιστη λύση της χαράξεως.



Σ. Ι Το εξώφυλλο της προμελέτης για την αρχική χάραξη της γραμμής ΠΑΣ. Πηγή: «Mission Française», Αθήνα 22 Σεπτεμβρίου 1883 (συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη). The cover of the «Mission Française» initial study of the Piraeus-Larissa line. 27 September 1883 (coll. K. Androulidakis)

Σ. Ι (Απέναντι σελίδα) Απόσπασμα της μηχανομής της γραμμής ΣΠΔΣ στις βραχοπλαγίες της Οίτης μεταξύ των χ.θ. 206+634 (6τοξο γεφύρι) και χ.θ. 211+202 (γεφύρι Ξεριά). Εντυπωσιάζει η μεγάλη πυκνότητα των τεχνικών έργων. Πηγή: «Mission Française». (συλλογή Γ. Χανδρινού). Detail from an original blueprint of the «Mission Française» study showing the heavy density of bridges, tunnels and other works between KP 206+634 and KP 211+202 of the line. (coll. G.Handrinos).

Στην αρχή του κειμένου, ο Διευθυντής της «Γαλλικής Αποστολής» A.Rondel, έκανε μια περιληπτική παρουσίαση, και κατόπιν ο Αρχιμηχανικός A.Gotteland το εξέθεσε με κάθε λεπτομέρεια.

Η προμελέτη έχει μία λογική και μία τεχνική συνέπεια που δείχνει την ικανότητα αλλά και την εμπειρία των μελών της Αποστολής. Εκπληρώνει τρία βασικά κριτήρια, τα οποία οι μελετητές θεωρούν απαραίτητα όσον αφορά το στόχο της κατασκευής αυτού του διεθνούς δικτύου. Δηλαδή οι τρεις άξονες που διέπουν τη σκοπιμότητα του νέου σιδηροδρομικού έργου ήταν οι επόμενοι.

Α) Τα τοπικά πλεονεκτήματα της προτεινόμενης χαράξεως, από άποψη ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Με ποίο τρόπο η νέα γραμμή θα βοηθήσει την αγροτική ανάπτυξη, σε συνδυασμό και με άλλες μεταρρυθμίσεις. Στην αρχή εξετάζονται τα ασθενή σημεία της ελληνικής αγροτικής πολιτικής, και υποδεικνύονται οι τρόποι της θεραπείας τους. Ειδικά για την επικοινωνία περιγράφεται συνδυασμός μικτής συγκοινωνίας με αμαξιτούς δρόμους, καθώς και με σιδηροδρομικές γραμμές στενού και κανονικού εύρους.

Β) Τα διεθνή πλεονεκτήματα, δηλαδή κατά πόσο η γραμμή Πειραιά-Λάρισας, και στη συνέχεια Θεσσαλονίκης, θα βοηθήσει στις διεθνείς μεταφορές, με το να καταστεί ο Πειραιάς το κυριότερο και πιο κοντινό λιμάνι της νοτιοανατολικής Ευρώπης στο δρόμο προς τις Ινδίες. Γίνονται συγκρίσεις με την τρέχουσα κατάσταση των ευρωπαϊκών συγκοινωνιών αλλά και με τη μελλοντική συγκοινωνιακή εξέλιξη, αφού ο Πειραιάς θα αντικαταστήσει το Πρίντεζι, και:

Γ) Τα στρατηγικά πλεονεκτήματα. Κατά πόσο η νέα γραμμή θα βοηθήσει στη στρατιωτική θωράκιση της χώρας, έναντι υποτιθέμενης επιθέσεως εχθρού. Υποδεικνύεται τρόπος άμυνας, με βασικό και απαραίτητο «όπλο» το σιδηρόδρομο. Αναφέρονται και παραδείγματα υπό μορφή σεναρίων στρατιωτικών συγκρούσεων.

Κατόπιν ερευνώνται διάφορες εναλλακτικές διαδρομές μέχρι να καταλήξουν οι μηχανικοί της «Γαλλικής Αποστολής» στην τελική χάραξη, η οποία κατά την άποψή τους υπερισχύει των άλλων διότι προέκυψε από επί τόπου λεπτομερειακή μελέτη όχι από λανθασμένους χάρτες, ενώ εξετάστηκαν όλοι οι πρακτικοί εμπειρικοί παράγοντες αλλά και οι συντελεστές της μαθηματικής έρευνας, δια των οποίων αποδεικνύεται η υπεροχή της προτεινόμενης χαράξεως.

(Παρατήρηση: Ως προς τις εναλλακτικές διαδρομές υπάρχουν ενστάσεις από κάπως μεταγενέστερα τεχνικά περιοδικά, ότι δεν μελετήθηκαν από τους Γάλλους αρκετές εναλλακτικές διαδρομές, κυρίως για τη διάβαση των τριών κυριοτέρων οροσειρών, του Κιθαιρώνα, της Οίτης και του Όθρυος, ώστε να καταλήξουν στην καταλληλότερη χάραξη. Αλλά η παράλειψη αυτή δικαιολογείται κατά ένα ποσοστό, διότι την εποχή της εκπόνησεως της αρχικής προμελέτης (1883), δεν υπήρχε λεπτομερειακός χάρτης υπό κατάλληλη κλίμακα, ώστε να βοηθήσει στην εκπόνηση ειδικής τοπογραφικής μελέτης για τη διέλευση των τριών οροσειρών που αναφέραμε. Ένας τέτοιος χάρτης, όπως αναφέρεται, άρχισε να σχεδιάζεται το 1911 από την τοπογραφική υπηρεσία.)

Στην γαλλική προμελέτη περιγράφονται τα τεχνικά στοιχεία της γραμμής, οι ανωφέρειες, οι κατωφέρειες, οι ευθυγραμμίες και οι καμπύλες, και καταδεικνύεται ότι με την επιλεγμένη χάραξη τα στοιχεία αυτά είναι ιδιαίτερα ευνοϊκά, τόσο από πλευράς ταχύτητας όσο και μήκους διαδρομής, και επομένως η διαδρομή ανταποκρίνεται κατά τον καλύτερο τρόπο στους σκοπούς του μελλοντικού σιδηροδρόμου.

Στη συνέχεια περιγράφεται η υποδομή και επιδομή της γραμμής, καθώς και το απαιτούμενο τροχαίο υλικό, και τέλος γίνεται μια τεκμηριωμένη εκτίμηση των δαπανών κατασκευής, με τις τρέχουσες τιμές των υλικών και εργατικών, κατ' αναλογία προς τις δαπάνες κατασκευής των μεγάλων ευρωπαϊκών δικτύων, και υποστηρίζεται ότι το έργο θα πετύχει τα πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν με το κατά το δυνατόν μικρότερο μήκος γραμμής, τα λιγότερο δαπανηρά τεχνικά

έργα και επομένως τον μικρότερο προϋπολογισμό.

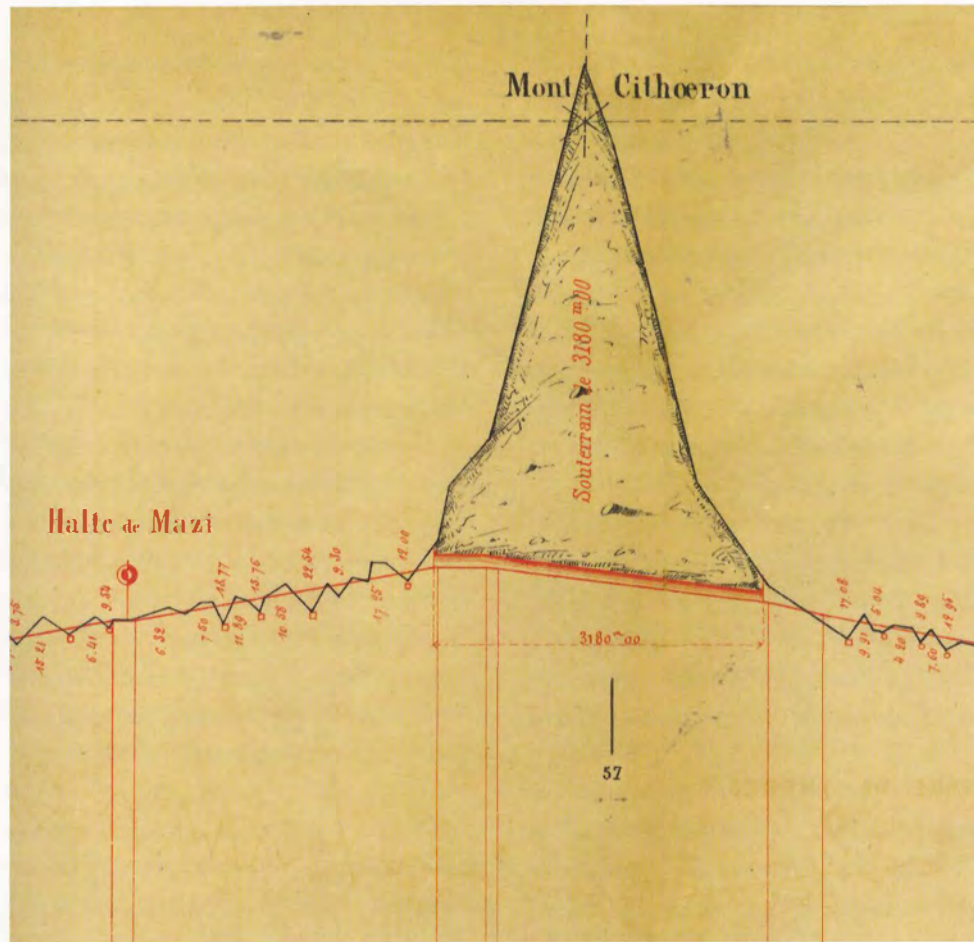
Ανακεφαλαιωτικά, τονιζόταν ότι οι οικονομικές θυσίες που θα γίνονταν για την κατασκευή του σιδηροδρόμου θα αντισταθμιζόνταν με οφέλη που ίσως τότε δεν μπορούσαν να φανταστούν, αλλά θα φαίνονταν πολύ γρήγορα στο προσεχές μέλλον.

Οι αρχικές εργασίες (1891-1894).

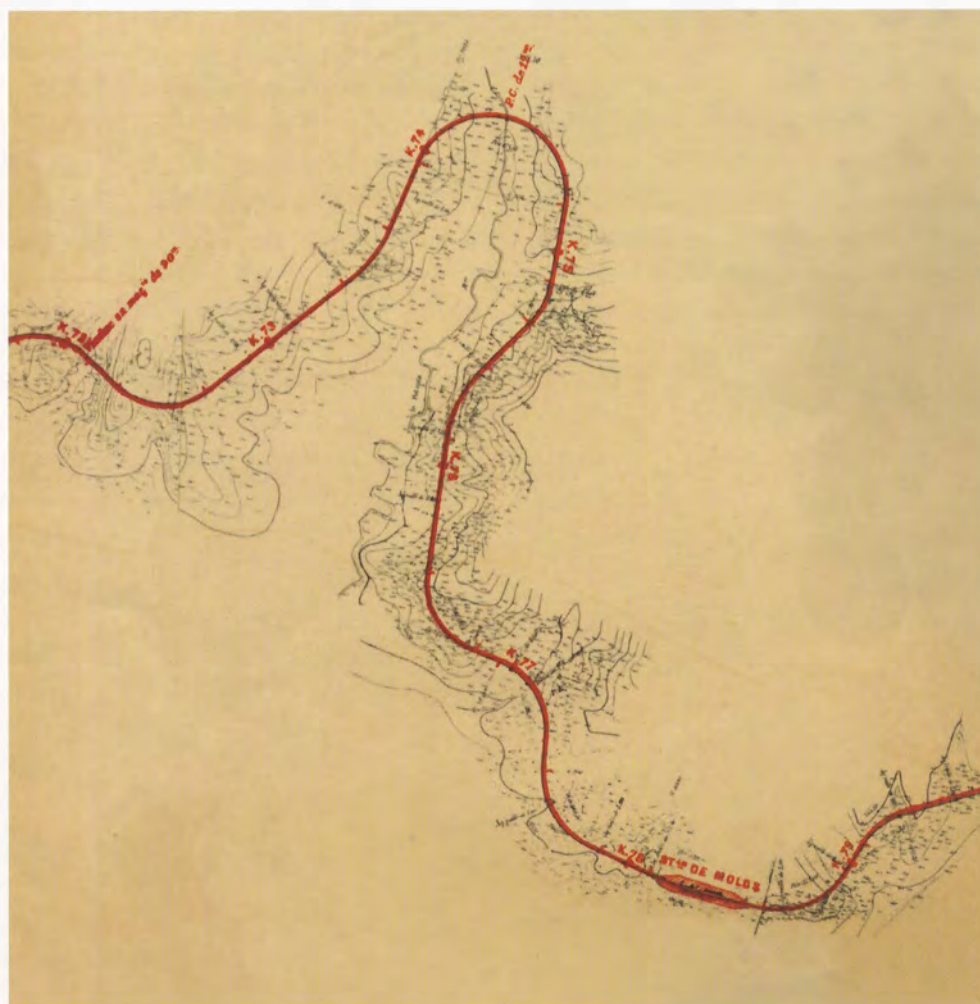
Όσον αφορά τη διαδρομή, η αρχική χάραξη της γαλλικής μελέτης ήταν διαφορετική από εκείνη που τελικά πραγματοποιήθηκε. Σε μεταγενέστερο σιδηροδρομικό χάρτη διακρίνουμε ότι η χάραξη της μελέτης αυτής μέχρι τη Θήβα διερχόταν από τον Ασπρόπυργο και την Ελευσίνα, ενώ η χάραξη που εγκρίθηκε τελικά, προχωρούσε ανατολικά προς στην Οινόη, και είχε διακλάδωση μέχρι τη Χαλκίδα. Η άλλη βασική διαφορά ήταν ότι η πρώτη χάραξη, μετά τη Λιβαδειά προχωρούσε ανατολικότερα μέχρι τις Θερμοπύλες, και έφθανε στη Λαμία παρακάμπτοντας τον ορεινό όγκο της περιοχής του Μπράλου. Είναι ενδιαφέρον το ότι, από την Τίθορρα μέχρι το Λιανοκλάδι, αυτή η προτεινόμενη αρχικά χάραξη συμπίπτει με την σημερινή ΣΓΥΤ, με εξαίρεση τις δύο διδυμες σήραγγες του Καλλιδρόμου που δεν είχαν προβλεφθεί τότε.



Σ. / Σημερινός χάρτης που δείχνει (με κόκκινο) την χάραξη εκείνη σε σχέση με την υπάρχουσα (σχ. Γ. Χανδρινός). The line (in red) proposed in the initial study compared with the existing one (map G. Handrinos).



Σ. | Δύο αποσπάσματα μηχανομής από την γαλλική προμελέτη: επάνω, η προτεινόμενη σήραγγα μήκους 3018μ κάτω από τον Κιθαιρώνα (χλμ 57) (συλλογή Κ. Ανδρουλιδάκη) και, κάτω, η προτεινόμενη θέση του Σ. Σ. Μώλου (συλλογή Γ. Χανδρινού). Details from the initial study showing the proposed 3018m long tunnel under Mt. Kithaironas (coll. K. Androulidakis) and the location of Molos station (coll. G. Handrinos). None of these were ever implemented.



Από τα στοιχεία που έχουμε, η αρχική χάραξη εξακολουθούσε να γίνεται αποδεκτή μέχρι το Φεβρουάριο του 1889, αλλά φαίνεται ότι, κατά τη συζήτηση της Βουλής στα τέλη του Μαρτίου, η Κυβέρνηση άλλαξε γνώμη και θεώρησε προτιμότερη, αφενός την παραλλαγή που πλησιάζει στη Χαλκίδα και αφετέρου εκείνη που διέρχεται από το Μπράλο, τον Ασωπό και το Γοργοπόταμο. Πιθανολογείται ότι η διέλευση δια μέσου της ορεινής περιοχής της Οίτης προτιμήθηκε από φόβο μήπως τουρκικά πλοία εισέλθουν στα στενά του βόρειου Ευβοϊκού κόλπου και χτυπήσουν την παραθαλάσσια σιδηροδρομική γραμμή στις Θερμοπύλες. Πάντως, ένας άλλος παράγοντας που συνηγορούσε στην αλλαγή της χαράξεως ήταν το ότι η πεδινή διαδρομή μετά τη Λιβαδειά θα διερχόταν από ελώδεις περιοχές που υπήρχαν τότε και απαιτούσαν μεγάλα αποξηραντικά έργα, ενώ η σταθερότητα του εδάφους ήταν αμφίβολη. Δυστυχώς δεν έχουμε στη διάθεσή μας τις αντίστοιχες τεχνικοοικονομικές μελέτες — αν έχουν διασωθεί — για να συγκρίνουμε τους προϋπολογισμούς των δύο αυτών διαφορετικών διαδρομών.

Στις 15 Ιουλίου 1889, η Κυβέρνηση υπογράφει σύμβαση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Λάρισα και την ελληνοτουρκική μεθόριο με τον αγγλικό όμιλο κεφαλαιούχων Eckersley, Godfrey & Liddelow. Λόγω όμως των πολλών εξόδων στα οποία προβαίνει το Δημόσιο για τα εκτελούμενα μεγάλα τεχνικά έργα, η αξιοπιστία της χώρας μας στη διεθνή χρηματαγορά έχει αρχίσει να κλονίζεται. Οι ξένες Τράπεζες διστάζουν να δανείσουν στο Κράτος.

Πάντως, παρά τις αλλεπάλληλες δυσχέρειες, το έργο άρχισε στις αρχές του 1891. Οι εργασίες ξεκίνησαν από τις παραθαλάσσιες περιοχές του δικτύου, στον Πειραιά, στη Χαλκίδα και στην Αγία Μαρίνα Λαμίας, όπου τα πλοία θα μπορούσαν να μεταφέρουν εύκολα το σιδηροδρομικό υλικό σε λιμάνια κοντά στα εργοτάξια. Ωστόσο, πολύ γρήγορα, λόγω ελλείψεως χρημάτων πραγματοποιούνται μεγάλες απεργίες, οι εργασίες επιβραδύνονται, και μετά από δύο χρόνια έρχεται η πτώχευση του Κράτους (1893), οπότε οι εργασίες σταματούν εντελώς, ενώ ο αγγλικός κατασκευαστικός όμιλος κηρύσσεται έκπτωτος την άνοιξη του 1894.

Η συνέχιση του έργου.

Εκτός από τα μεγάλα οικονομικά προβλήματα, κατά τη δεκαετία του 1890 ακολούθησαν ιστορικά συμβάντα όπως το κρητικό ζήτημα το 1896 και ο ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897, που

επιδείνωσαν ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Και μόνο μετά την αποχώρηση των Τούρκων από τη Θεσσαλία, η Κυβέρνηση επανέρχεται στο θέμα της αποπερατώσεως της γραμμής του ΣΠΔΣ, δεδομένου ότι ο πρόσφατος αυτός πόλεμος είχε αναδείξει με τον πιο δραματικό τρόπο τη μεγάλη σκοπιμότητα της προς βορράν σιδηροδρομικής συνδέσεως που θα εξυπηρετούσε πρώτα απ' όλα τις στρατιωτικές μεταφορικές ανάγκες.

Το Μάιο του 1898 έρχονται στην Ελλάδα εκπρόσωποι της αγγλικής Εταιρίας «Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» και καταγράφουν τα προηγούμενα σιδηροδρομικά έργα της γραμμής ΠΔΣ που είχαν απομείνει ημιτελή, ώστε να υποβάλουν προτάσεις για την αποπεράτωση του δικτύου. Από τα υπάρχοντα στοιχεία, οι εργασίες είχαν ήδη προχωρήσει καθ' όλο μήκος των διαδρομών Πειραιάς-Χαλκίδα, Χαλκίδα προς Μπράλο και Αγία Μαρίνα-Λαμία μέχρι το Στύρφακα, χωρίς όμως να ολοκληρωθούν. Το δυσκολότερο τμήμα της γραμμής βρισκόταν στην περιοχή της Οίτης, όπου είχαν ξεκινήσει κάποια μικρότερα τεχνικά έργα (γέφυρες και σήραγγες), καθώς και η μεγάλη σήραγγα του Μπράλου, η οποία είχε εγκαταλειφθεί μισοτελειωμένη με κίνδυνο ολοσχερούς καταστροφής λόγω καταπτώσεως χωμάτων. Καμία όμως από αυτές τις γραμμές δεν ήταν έτοιμη για να δεχτεί την κυκλοφορία συρμού, εκτός από τη μικρή διαδρομή Λαμία-Αγία Μαρίνα, η οποία το 1898 είχε αρχίσει να λειτουργεί με τη γνωστή μας ατμάμαξα «ΜΑΡΙΝΑ». Από τις άλλες διαδρομές, η πιο ολοκληρωμένη, από τη Λαμία μέχρι το Στύρφακα, δεν ήταν ακόμη εντελώς έτοιμη προς εκμετάλλευση.

Η σύμβαση με το «Συνδικάτο Κατασκευής», υπογράφεται από την Κυβέρνηση στις 9.3.1900. Πίσω από αυτή τη φήμα βρισκόταν ο Πρόεδρος της γαλλικής κατασκευαστικής Εταιρίας «Batignolles», η οποία είχε μεγάλη πείρα στις σιδηροδρομικές κατασκευές, καθώς και ένας μεγάλος αγγλος τραπεζίτης. Δεν θα επεκταθούμε στις λεπτομέρειες των άρθρων της συμβάσεως, διότι αναφέρονται λεπτομερειακά στη βιβλιογραφία. Εδώ θα περιοριστούμε στο ιστορικό των εργασιών καθώς και στην περιγραφή των προβλημάτων που προέκυψαν κατά την κατασκευή των μεγάλων τεχνικών έργων της γραμμής, στο τμήμα από το Μπράλο μέχρι το Λιανοκλάδι. Οι μελέτες όλων των έργων, μικρών ή μεγάλων, εκπονούνταν από την «Batignolles», σε όλες τις λεπτομέρειές τους. Οι εργασίες ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο του 1901.

Δεν είναι γνωστός ο αριθμός των εργατών που χρησιμοποιήθηκε για την ολοκλήρωση του δικτύου. Αν ληφθεί όμως υπόψη ότι η γραμμή είχε μήκος γύρω στα 440χλμ. και ότι είχε χωριστεί σε πολλά τμήματα, στο καθένα από τα οποία εργάζονταν ομάδες εκατοντάδων εργατών, τότε ο



Σ. | Εκατοντάδες εργάτες, ανάμεσα τους και πολλοί Ιταλοί, εργάστηκαν σκληρά στα έργα της περιοχής Μπράλου. Εδώ, κατά την διάρκεια των πρόδρομων εργασιών για την θεμελίωση της γέφυρας Παπαδιάς. Φωτογραφία Γ. Νέλλας, 1906. Hundreds of workers, including many Italians, worked really hard in the construction of the line. Here, excavations for the foundations of Papadia viaduct have just started. 1906 (G. Nellas).

συνολικός αριθμός των εργαζομένων θα έφθανε σε μερικές χιλιάδες.

Η κατασκευή του δικτύου στις περιοχές με ομαλή εδαφική διαμόρφωση δεν συνάντησε ιδιαίτερα προβλήματα. Εκτός από την αρχική βραδύτητα λόγω του πολέμου στο Τράνσβαλ, άλλες καθυστερήσεις προέρχονταν από το ότι μερικές φορές οι υπερβολικοί των διαφόρων τμημάτων της γραμμής αργούσαν να πληρώσουν το προσωπικό τους, οπότε ξεσπούσαν τοπικές απεργίες, οι οποίες όμως δεν διαρκούσαν πολύ. Σοβαρότερες ήταν οι περιπτώσεις επιδημιών, ο δε τύπος της εποχής αναφέρει πως το φθινόπωρο του 1903 αρρώστησαν στις πεδινές περιοχές μετά το Μπράλο γύρω στους 600 εργάτες από ελώδεις πυρετούς.

Σε αντίθεση προς τις πεδινές περιοχές, στα μεγάλα και δύσκολα ορεινά τεχνικά έργα οι εργασίες συνάντησαν σχεδόν ανυπέρβλητα εμπόδια, κάποια από τα οποία μάλιστα δεν φάνηκαν από την αρχή. Πάντως, η ικανότητα και η εμπειρία της «Batignolles» συνετέλεσαν ώστε, με ενδελεχή μελέτη και επίμονη προσπάθεια, να υπερνικηθούν οι δυσχέρειες κατά το δυνατόν γρηγορότερα.

Όσον αφορά τα μη φανερά εμπόδια, η αποκατάστασή τους που έγινε κατά καιρούς, μπορεί να ξεγελάσει τον μελετητή και τον αναγνώστη, και να υπάρξει σύγχυση στις ημερομηνίες πραγματικής αποπεράτωσης των έργων των διαφόρων τμημάτων καθώς και της αρχικής εκμεταλλεύσεως της αντίστοιχης γραμμής. Στο παρόν άρθρο αναγράφονται οι πραγματικές ημερομηνίες, γιατί προέκυψαν από τεκμηριωμένες πληροφορίες.

Ακολουθεί η περιγραφή των τεσσάρων μεγάλων τεχνικών έργων γραμμής της περιοχής Μπράλου (μεγάλη σήραγγα, και γέφυρες Μπράλου, Ασωπού, Γοργοπόταμου) και ο τρόπος κατασκευής τους από την εταιρία «Batignolles».

Η σήραγγα του Μπράλου.

Η σήραγγα αυτή με μήκος 2.109μ. ήταν για πολλές δεκαετίες η μακρύτερη σιδηροδρομική σήραγγα στην Ελλάδα. Η νότια είσοδός της βρίσκεται στην χ.θ. 196+965 το υψηλότερο υψόμετρό της, 408,9μ., βρίσκεται στο μέσο της και η σιδηροδρομική της γραμμή έχει μέγιστη κλίση 21 ‰. Την διάνοιξη της είχε αναλάβει από την πρώτη του εργολαβία, ο αγγλικός όμιλος κεφαλαίου Eckersley, Godfrey & Liddelow. Ο τύπος της εποχής αναφέρει ότι οι εργασίες στην περιοχή Μπράλου προχωρούσαν με πιο έντονο ρυθμό γύρω στα 1893, επομένως και η διάνοιξη της σήραγγας λογικά πρέπει να ξεκίνησε την ίδια εποχή. Το πρώτο τρίμηνο του 1894, μετά την παύση εργασιών του αγγλικού ομίλου, η σήραγγα —όπως ήδη έχει αναφερθεί— έμεινε ημιτελής, με κίνδυνο να καταπλακωθεί από χώματα. Όταν το 1902 ξανάρχισαν οι εργασίες από την εταιρία «Batignolles», και πριν ακόμη εντατικοποιηθούν, μόνο στη μεγάλη σήραγγα του Μπράλου απασχολούνταν 500 εργάτες. Οι διορύξεις προχωρούσαν και από τις δύο εισόδους της, τη μία από την πλευρά της Αθήνας και την άλλη από την πλευρά της Λαμίας, με σκοπό οι δύο στοές να συναντηθούν κάπου στο μέσο της διαδρομής τους.

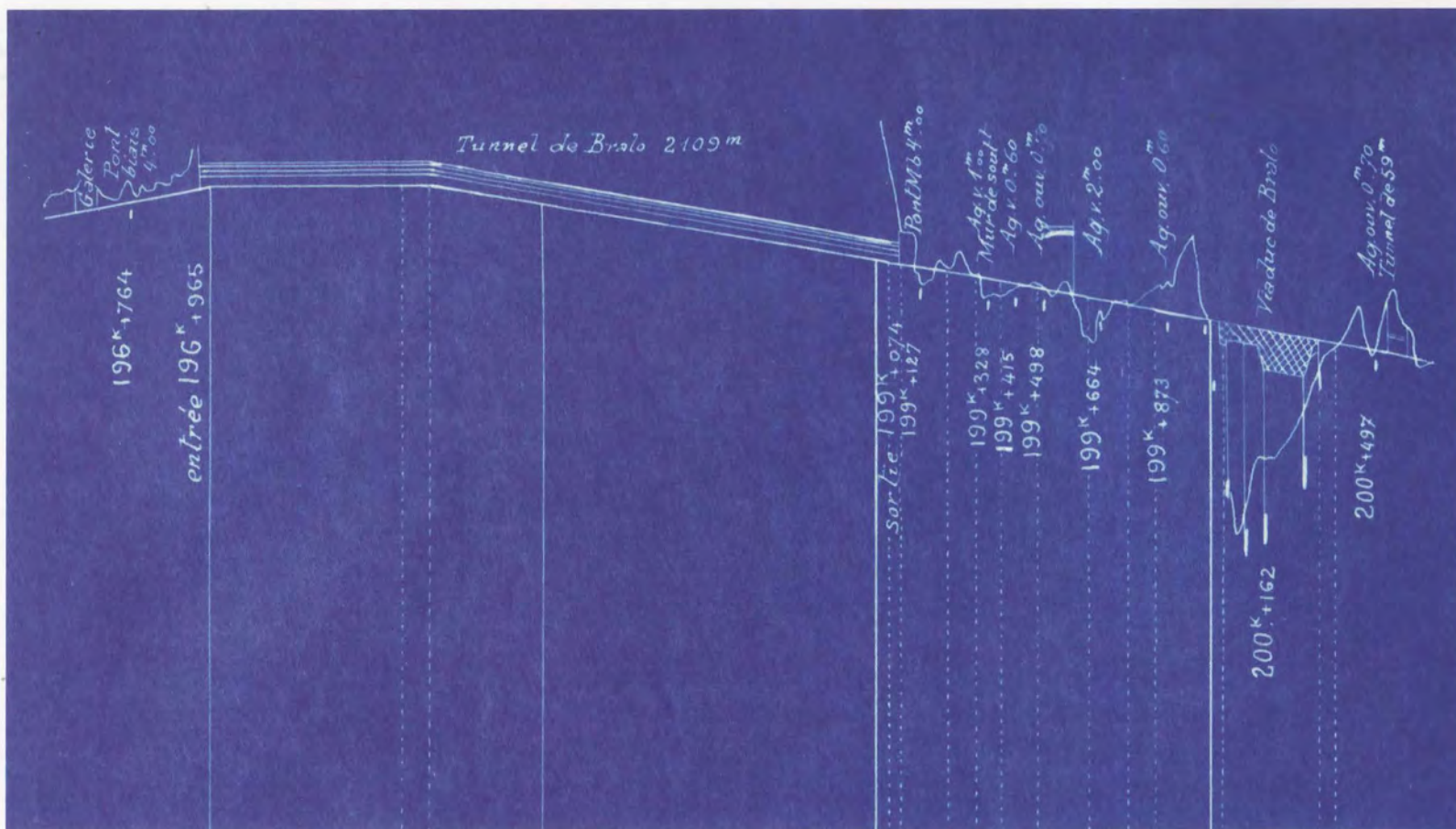
Η εορτή των εγκαινίων της σήραγγας πραγματοποιήθηκε την άνοιξη του 1904. Την ημέρα εκείνη εορτάστηκε το γεγονός ότι είχε ολοκληρωθεί η διόρυξη, και ο καθένας είχε τη δυνατότητα να διασχίσει τη σήραγγα, μέσα στην καρδιά της Οίτης, από την μία άκρη της μέχρι την άλλη. Δεν είχε όμως διαμορφωθεί ακόμη η διατομή της καθ' όλο το μήκος, και δεν είχε στρωθεί καν η κανονική σιδηροδρομική γραμμή για την κυκλοφορία συρμών.

Η εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», στις 13 Απριλίου 1904 περιγράφει λεπτομερικά τις εορταστικές εκδηλώσεις των εγκαινίων. Αναφέρει ότι η εορτή έγινε με μεγαλοπρέπεια και λαμπρότητα ανάλογη με τη σπουδαιότητα του έργου. Η «Εταιρία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» (ΕΕΣ) που θα εκμεταλλευόταν τη γραμμή είχε προσκαλέσει από την Αθήνα μεγάλο αριθμό επισήμων, τελικά

όμως ήρθαν μόνο ο Πρόεδρος της Βουλής, ένας βουλευτής και τρεις ανώτατοι μηχανικοί του Κράτους. Είχαν φθάσει από την παραμονή με πλοίο, αποβιβάστηκαν στη Στυλίδα και διανυκτέρευσαν στη Λαμία. Την επομένη όλοι οι προσκεκλημένοι, ντόπιοι και ξένοι, με τις συζύγους τους, επιβιβάστηκαν σε δέκα ιππότες άμαξες για να μεταβούν στο Μπράλο. Με την πρώτη άμαξα ταξίδεψαν ο Πρόεδρος της Βουλής, ο βουλευτής, ο νομάρχης και ο πρώην δήμαρχος. Μετά από τετράωρη διαδρομή, οι άμαξες έφτασαν στην περιοχή Πουρναράκι, όπου ήταν η έδρα του εργοταξίου κατασκευών. Πλησιάζοντας στο εργοτάξιο, μονάδα έφιππων χωροφυλακής υποδέχθηκε τον Πρόεδρο της Βουλής και πλαισίωσε την άμαξά του ως τιμητικό από-σπασμα, ενώ από τα γύρω υψώματα ακούγονταν συνεχώς κανονιοβολισμοί από τα μικρά πυροβόλα της κατασκευαστικής εταιρίας. Οι προσκεκλημένοι έφτασαν στην είσοδο της σήραγγας από την πλευρά της Λαμίας. Εκεί υπήρχαν ασίδες στολισμένες με σημαίες, μυρσίνες και δάφνες, ενώ οι κάτοικοι που είχαν συγκεντρωθεί από τα γύρω χωριά ζητωκραύγαζαν με ενθουσιασμό. Τμήμα πεζής χωροφυλακής, παραταγμένο μπροστά στη μεγάλη αψίδα υποδοχής από την οποία περνούσαν οι άμαξες για να φτάσουν στον εορταστικό χώρο, απέδιδε τιμές. Οι προσκεκλημένοι κατέβηκαν από τις άμαξες όπου τους υποδέχτηκαν οι διευθυντές και οι μηχανικοί της σιδηροδρομικής εταιρίας. Έγιναν οι συστάσεις, πάντα υπό τους κρότους συνεχών κανονιοβολισμών και πυροβολισμών, και τέλος όλοι μαζί προχώρησαν προς την είσοδο της στοάς.

Μέσα στη σήραγγα, και από τις δύο εισόδους, ήταν στρωμένη η στενή σιδηροδρομική γραμμή που χρησίμευε για τις εργασίες διορύξεως. Δηλαδή, πάνω στη γραμμή αυτή κυκλοφορούσαν βαγονέτα που μετέφεραν αφενός εργαλεία και υλικά στερεώσεως, και αφετέρου κουβαλούσαν έξω από τις στοές και απομάκρυναν τα άχρηστα υλικά των εκχωματώσεων. Για την ημέρα των εγκαινίων, η σιδηροδρομική εταιρία είχε κατασκευάσει δώδεκα ξύλινα αμαξάκια, σημαιοστόλιστα και διαφωτισμένα, που φωτιζόνταν «δια φανών ενετικών» και σύρονταν πάνω στη στενή υπηρεσιακή γραμμή «υπό ημίονων». Σ' αυτά επιβιβάστηκαν οι προσκεκλημένοι και ξεκίνησαν να διασχίσουν τη σήραγγα. Σε όλη τη διαδρομή, τα τοιχώματα της στοάς φωτιζόνταν με διάφορα φανάρια, ενώ γύρω από τα αμαξάκια, εργάτες της εταιρίας κρατούσαν «... λυχνίας ανημμένους...». Από πίσω, ακολουθούσε μεγάλο πλήθος επισκεπτών «αλαλάζον εξ ευχαριστήσεως». Ήταν μια πορεία, λαμπρή, ευχάριστη και παράξενη. Οι επισκέπτες δεν ήξεραν τι θα συναντήσουν, και περίμεναν μέσα στα σκοτάδια κάτι απροσδόκητο, κάτι σαν θαύμα. Στο τέρμα της διαδρομής που ξεκινούσε από τη Λαμία, εκεί δηλαδή που θα συναντώνταν οι δύο στοές της διορύξεως, η κατασκευαστική Εταιρία είχε στρώσει ξύλινα τραπέζια, πάνω στα οποία υπήρχαν πολλές φιάλες «καμπανίτου» και διάφορα γλυκίσματα. Όταν ο επί κεφαλής των εργασιών της διορύξεως, ο Αρχιμηχανικός κ. Κούπερ, έδωσε το σύνθημα, ακούστηκε κρότος από δυναμίτιδα, παραμερίστηκε ο ενδιάμεσος βράχος, και ενώθηκαν οι δύο εκατέρωθεν στοές. Τότε «... ζητωκραυγαί βροντώδεις εγένοντο εν τη σήραγγι...» και ο Πρόεδρος της Βουλής κήρυξε τα εγκαίνια, ενώ ακολούθησε «... σαμπα-νοποσία άφθονος...».

Κατόπιν, οι προσκεκλημένοι πέρασαν από το άνοιγμα στην απέναντι στοά, αυτή που είχε έξοδο προς το Μπράλο και επιβιβάστηκαν σε άλλα δώδεκα αμαξάκια που τους περίμεναν εκεί, παρόμοια με τα προηγούμενα, «... συρόμενα επίσης υπό ημίονων...». Για όσους είχαν τεχνικές γνώσεις, μεγάλη εντύπωση προξένησε το γεγονός ότι οι μετρήσεις της κατασκευαστικής εταιρίας ήταν τόσο ακριβείς, ώστε οι δύο στοές, αφού είχαν διανύσει η κάθε μία διαδρομή πάνω από ένα χιλιόμετρο μέσα στο βουνό, συναντήθηκαν η μία ακριβώς απέναντι στην άλλη, με μία μηδαμινή μεταξύ τους απόκλιση μόνο ενός μέτρου. Αναφέρεται ότι η διάνοιξη της σήραγγας είχε ξεκινήσει από τους Γάλλους και ολοκληρώθηκε από ιταλικά συνεργεία. Τα νέα αμαξάκια, φωτιζόμενα κι αυτά με φανούς, προχώρησαν στη στοά και έφτασαν στην άλλη έξοδο. Εκεί ξέσπασαν νέες ζητωκραυγές, πάντα υπό τους ήχους κανονιοβολισμών. Μετά οι επισκέπτες επέστρεψαν στο Πουρναράκι «... εν αδιαπτώ ευθυμία...», όπου τους περίμενε πολυτελές γεύμα. Στην αρχή, ο προσκεκλημένος βουλευτής έκανε ενθουσιώδη πρόποση, «... περί ηρώων της Ελληνικής Επανάστασεως και ενδόξου πατρίδος...». Κατόπιν η κατασκευαστική εταιρία μοίρασε αναμνηστικά μετάλλια, χρυσά, ασημένια και χάλκινα, στους ιθύνοντες και στο προσωπικό που εργάστηκε για



Σ. Ι Απόσπασμα μηκοτομής όπου απεικονίζεται η σήραγγα του Μπράλου. Διακρίνεται, εντός της σήραγγας, η μέγιστη κλίση της γραμμής και δεξιά η γέφυρα της Παπαδιάς (συλλογή Γ. Χανδρινού). Το κεντρικό σφήνωμα της εισόδου της σήραγγας με τον βασιλικό θυρεό, την χρονολογία 1904 και τα αρχικά ΣΠΔΣ. Από πάνω, η επιγραφή «ΣΗΡΑΓΓΗ ΜΠΡΑΛΛΟΥ» (Ν. Τσίτσας). Detail from an original blueprint of the «Mission Française». study showing Bralos Tunnel where the line reaches its maximum altitude (coll. G. Handrinos) and the door of the tunnel where the Royal Coat of Arms and the date are carved. Above, is the sign "BRALOS TUNNEL" (N.Tsitsas).



την ευόδωση του έργου. Αναφέρεται ότι κατά το γεύμα οι Έλληνες έφαγαν ψητό αρνί, οι Γάλλοι βατραχοπόδαρα και οι Ιταλοί χελώνες. Οι επισκέπτες διασκέδασαν με ορχήστρα από εγχώρια μουσικά όργανα, ενώ πολλοί σηκώθηκαν να χορέψουν. Τέλος, αφού όλοι ευχαρίστησαν τον Αρχιμηχανικό κ. Κούπερ για την πρόθυμη και ευγενική φιλοξενία, επιβίβαστηκαν και πάλι στις άμαξες, και μετά από άλλη μία τετράωρη διαδρομή επέστρεψαν στη Λαμία, αργά προς το τέλος της ημέρας.



Σ. | Τα πανηγυρικά εγκαίνια της σήραγγας του Μπράλου, στις 4 Απριλίου 1904. Η είσοδος της σήραγγας από την πλευρά της Λαμίας, είναι σηματοδοτισμένη. Στο έδαφος παρατηρούμε τη στενή, εργοταξιακή γραμμή, ενώ μέσα στη σήραγγα διακρίνονται τα στολισμένα αμαξάκια που πρόκειται να μεταφέρουν τους προσκεκλημένους για να διασχίσουν τη στοά. Αρχείο Ν. Δαβανέλλου. Πηγή: Ν. Τσίτσας, «Μπράλος: Το σιδηροδρομικό πέρασμα», σ.55. The official ceremony to celebrate the opening of Bralos Tunnel. 4 April 1904. (N. Tsitsas).

Στις δύο εισόδους της σήραγγας είχαν τοποθετηθεί ανά μία ανάγλυφη μαρμάρινη πλάκα με το βασιλικό θυρεό, τα αρχικά της σιδηροδρομικής εταιρίας «Σ.Π.Δ.Σ.» και τη χρονολογία διανοίξεως, 1904. Μέσα στη σήραγγα είχε βρεθεί πηγή με άφθονο πόσιμο νερό, το οποίο αργότερα μεταφέρθηκε για την ύδρευση του σιδηροδρομικού σταθμού του Μπράλου και των συμμαχικών στρατευμάτων που έδρευαν εκεί κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Επίσης χρησιμοποιήθηκε και για πότισμα των αγρών της περιοχής. Μετά τα εγκαίνια, οι εργασίες μέσα στη σήραγγα συνεχίστηκαν. Διαμορφώθηκαν τα τοιχώματά της σύμφωνα με τα εγκεκριμένα σχέδια, αφαιρέθηκε η βοηθητική στενή γραμμή, και στρώθηκε καθ' όλο το μήκος της η κανονική γραμμή διεθνούς εύρους που θα χρησιμοποιείτο κατά την εκμετάλλευση του δικτύου. Οι εργασίες διήρκεσαν γύρω στον ένα χρόνο. Αναφέρεται ότι τον Απρίλιο του 1905 άρχισε η σήραγγα να λειτουργεί συστηματικά, όχι όμως με κανονικά δρομολόγια, αλλά με αμαξοστοιχίες έργων, που μετέφεραν προσωπικό και υλικά για την κατασκευή των μεγάλων γεφυρών της περιοχής, οι εργασίες των οποίων δεν είχαν ακόμη ολοκληρωθεί. Τα κανονικά δρομολόγια ξεκίνησαν τρία χρόνια αργότερα, το Σεπτέμβριο του 1908, όταν αποκαταστάθηκε η πλήρης σιδηροδρομική συγκοινωνία μέχρι τη Λάρισα.

Η γέφυρα Μπράλου ή Παπαδιάς

Πρόκειται για τη μεγάλη μεταλλική γέφυρα της οποίας η αρχή βρίσκεται στη χ.θ. 200+162 απέχει δηλαδή περίπου 6 χλμ. βορειότερα του Σ.Σ. Μπράλου. Η δεύτερη και επικρατέστερη ονομασία της, ως γέφυρα της Παπαδιάς, προέρχεται από λαϊκούς θρύλους της περιοχής. Λέγεται ότι σε κάποιο γειτονικό χωριό μια παπαδιά σκότωσε το γιό της χωρίς να το ξέρει και όταν το αντιλήφθηκε έπεσε σε ένα βάραθρο και αυτοκτόνησε. Σύμφωνα με άλλο θρύλο, στην περιοχή αυτή είχε το τσιφλίκι της μια χήρα παπαδιά που το υπερασπίστηκε σθεναρά όταν πήγαν να της το πάρουν οι Τούρκοι και γι' αυτό την σκότωσαν.

Η γέφυρα κατασκευάστηκε την περίοδο μεταξύ του 1904 και 1906, από σχέδια που είχαν εκπονήσει Ιταλοί μηχανικοί και την εκτέλεση ανέλαβαν ιταλοί τεχνίτες. Κατά την αρχική της κατασκευή, είχε συνολικό μήκος 322,5μ. και συνολικό βάρος μεταλλικών μερών 1.310τ. Προς την πλευρά του Μπράλου αποτελείται από ένα συνεχές μεταλλικό ζευκτό τριών ανοιγμάτων (μήκους 42+52,5+42 μ.) και προς την άλλη πλευρά από ένα ζευκτό ανοίγματος 120μ., μεγαλύτερων διαστάσεων από το προηγούμενο, με δύο προβόλους αριστερά και δεξιά μήκους 18μ. ο καθένας. Στα στα άκρα της γέφυρας υπήρχαν δύο ακραία ζευκτά μήκους 15μ. το καθένα, μικρότερων διαστάσεων από τα προηγούμενα. Από την πλευρά του Μπράλου, η γέφυρα στηριζόταν σε ένα ακραίο μεσόβαθρο από λιθοδομή και ακολουθούσαν τέσσερα μεταλλικά μεσόβαθρα, με ύψη κατά σειράν 37,6 – 49,8 – 24,30 – 7,00μ.



Σ. | Η κατασκευή της γέφυρας της Παπαδιάς στο προς τον Πειραιά τμήμα της. Φωτογραφία Α. Γαζιάδης, 1906. (συλλογή Σ. Νικολόπουλου). Papadia viaduct: construction of the first part (south) 1906. (N. Gaziadis) (coll. S. Nikolopoulos).

Η γέφυρα δεν παρουσίασε ιδιαίτερα κατασκευαστικά προβλήματα, εκτός από τα αναμενόμενα λόγω του μεγέθους της. Οι εργασίες κατασκευής ολοκληρώθηκαν περί τα τέλη του 1906. Τα πρώτα χρόνια δεν παρουσίασε προβλήματα αστάθειας, αλλά πολύ αργότερα, κατά τη δεκαετία του 1920 διαπιστώνεται απόκλιση του βάθρου της πλευράς της Λαμίας, ως προς την κατακόρυφο, λόγω ολισθήσεως του εδάφους. Αυτό και άλλα παρόμοια προβλήματα αντιμετωπίστηκαν έγκαιρα και αποτελεσματικά από τους μηχανικούς των ΣΕΚ. Κατά καιρούς κατασκευάστηκαν εξυγιαντικά και αποστραγγιστικά έργα στο υπέδαφος, ενώ το 1930 κατασκευάστηκε ένα επί πλέον μεταλλικό βάθρο προς καλύτερη υποστήριξη του ακραίου ζεύγματος, έργο που από ότι φάνηκε έλυσε το πρόβλημα. Όπως θα δούμε, και στη γέφυρα του Γοργοπόταμου παρουσιάστηκαν προβλήματα λόγω αστάθειας του εδάφους, και μάλιστα πολύ γρήγορα. Οι βελτιωτικές εργασίες για την αντιμετώπισή τους, συνετέλεσαν ώστε να καθυστερήσει η ολοκλήρωση της κατασκευής της.



Σ. | Πρωτοσέλιδο της εβδομαδιαίας εφημερίδας «ΕΛΛΑΣ» (φύλλο 24, 11 Μαΐου 1908) όπου απεικονίζεται πλέον έτοιμη η γέφυρα της Παπαδιάς. Αριστερά, η μία από τις δύο ατμάμαχες έργων Etat (μετέπειτα ΣΕΚ Γα 21-22) (συλλογή Ν. Τσίτσα). First-page report on the completion of Papadia viaduct. On the left, one of the two "Etat" works loco (later on SEK Class Ga21-22). Newspaper "Ellas", 11 May 1908. (coll. N. Tsitsas).

Η γέφυρα του Ασωπού

Η γέφυρα βρίσκεται στη χ.θ 202+427 ανάμεσα στο Μπράλο και στο Λιανοκλάδι, πάνω στον ορεινό όγκο της Οίτης, σε απόκρημνα βράχια. Η σιδηροδρομική γραμμή την διασχίζει σε ύψος 100μ. από το βαθύ φαράγγι του χειμάρρου Ασωπού. Η όλη κατασκευή της ήταν αξιοσημείωτη

τόσο για την πρωτοτυπία της συλλήψεως όσο και για τον τρόπο συναρμολογήσεώς της. Η πρωτοτυπία αυτή που συνίσταται στην ύπαρξη τριαρθρωτού τόξου, την κατέταξε ανάμεσα στις πιο όμορφες γέφυρες της Ευρώπης. Δυστυχώς σήμερα δεν διασώζεται όπως ήταν στην αρχική της κατασκευή, διότι καταστράφηκε από σαμποτάζ κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Όπως παρουσιάζεται στα παλαιά σωζόμενα σχέδια, το συνολικό μήκος της, υπολογιζόμενο στον άξονα της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν 176μ. μεταξύ των ακροβάθρων. Το άνοιγμα του αρθρωτού της τόξου ήταν 80μ., και το ύψος της σιδηροδρομικής γραμμής από τα σημεία στερέωσης του τόξου αυτού στις απότομες πλαγιές του φαραγγιού ήταν 23,75μ.



Σ. | Η κατασκευή της γέφυρας Ασωπού. Διακρίνονται τα προς τον Πειραιά ακρόβαθρα και το πρώτο τμήμα του τριαρθρωτού τόξου (συλλογή Γ. Χανδρινού). Construction of Asopos bridge (south section) (coll. G. Handrinos).

Για τη μελέτη, τη σχεδίαση και την κατασκευή της γέφυρας, η ανάδοχος Εταιρία προκήρυξε διαγωνισμό μεταξύ τεχνικών Οίκων μεταλλικών κατασκευών του εξωτερικού. Οι όροι του διαγωνισμού, σύμφωνα εξάλλου και με τις συνθήκες οι οποίες προέκυπταν από τη φύση του εδάφους της περιοχής, υποχρέωναν να πραγματοποιηθεί η διέλευση της βαθιάς χαράδρας του Ασωπού με γέφυρα μεγάλου ανοίγματος. Σ' αυτό το σημείο, η γραμμή βρίσκεται σε καμπύλη ακτίνας 400μ. και σε κατωφέρεια 0,019μ. ανά μέτρο. Οι περισσότεροι από τους κατασκευαστές πρότειναν σχέδια που περιλάμβαναν μία σειρά από ανοίγματα με δοκούς ευθείες ή παραβολικές. Η κατασκευαστική Εταιρία «Batignolles» πρότεινε μια οικονομική λύση με τολμηρή και πρωτότυπη κατασκευή. Το σχέδιο της γέφυρας που πρότεινε η εταιρία ήταν επινοήση του διευθυντή της, Paul Bodin, με το μεγαλύτερο άνοιγμά της τοξωτό, σε μήκος επαρκές για να ενώνει το βαθύ φαράγγι, ενώ είχε αρκετά μεγάλο πλάτος για την άνετη εγγραφή της καμπύλης.

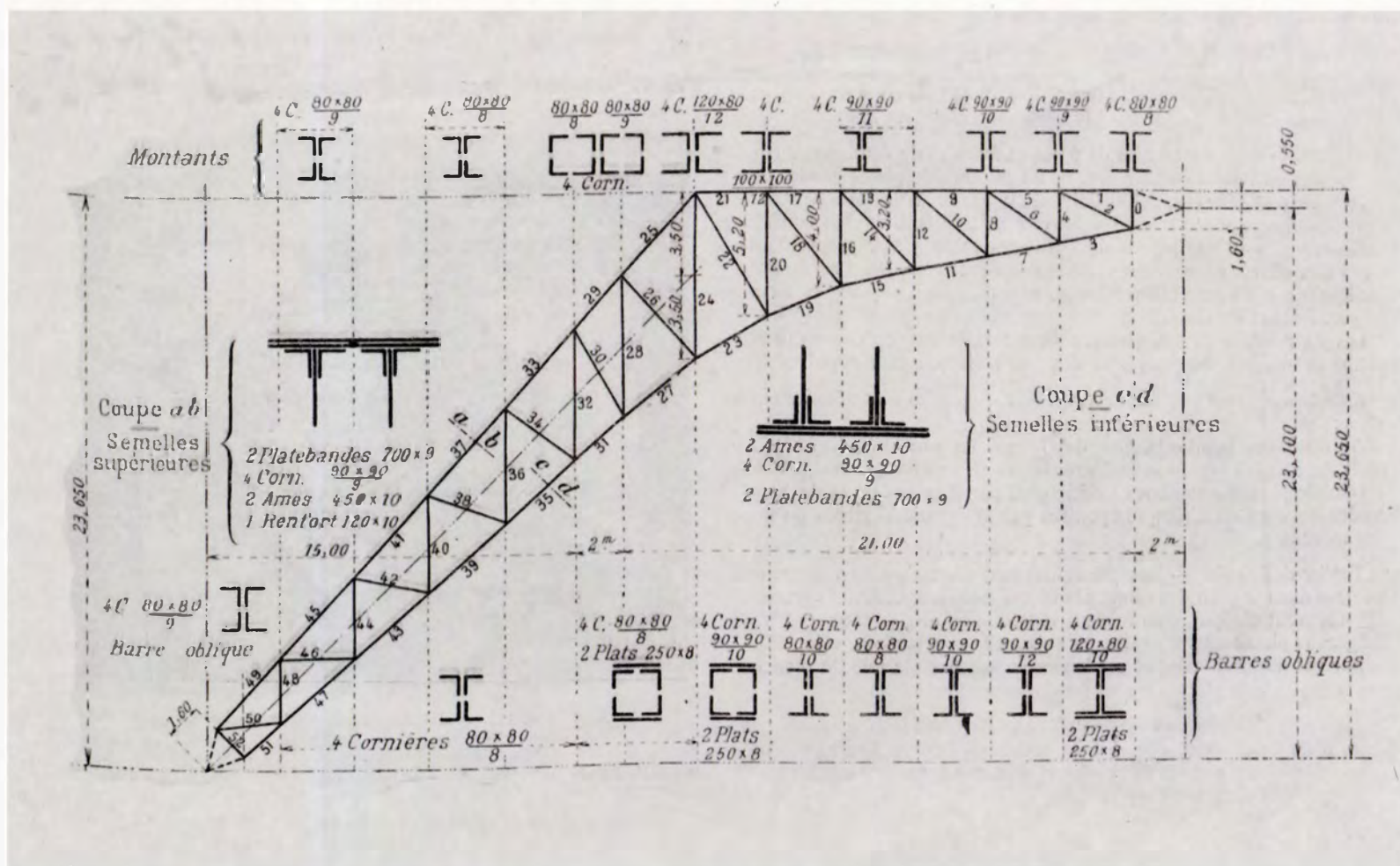
Η κατασκευή του ανοίγματος αποτελείται από ένα μεγάλο τοξωτό μέρος, ενώ αριστερά και δεξιά η γέφυρα αποτελείται από ευθύγραμμα τμήματα που προσέγγιζαν το τόξο υπό γωνίες 3ο 10' και 5ο 39', αντίστοιχα. Η όλη διάταξη επέτρεπε ώστε το φορτίο που θα προκαλείτο από τη διέλευση των τρένων να κατανέμεται αρκετά ομοιόμορφα μεταξύ των δοκών της γραμμής, και ταυτόχρονα να υπάρχει μεγάλη ευστάθεια και λογική χρησιμοποίηση ποσοτήτων μεταλλικού υλικού, με αποτέλεσμα αξιόλογη οικονομία. Αυτά τα πλεονεκτήματα είχαν ως αποτέλεσμα να κατακυρωθεί η εκτέλεση του έργου στην «Batignolles».

Στη γαλλική βιβλιογραφία που παρατίθεται στο τέλος του παρόντος, οι κατασκευαστικές εργασίες της γέφυρας περιγράφονται πολύ πιο λεπτομερειακά από ότι εκτίθενται στο παρόν κείμενο.

- Ευθυγράμμες μεταλλικές δοκοί της γραμμής που κατέληγαν στο πάνω μέρος του τόξου, με το ένα άκρο τους να ατρεώνεται σε ένα από τα πάνω μεταλλικά άκρα του τόξου, και το άλλο σε λίθινο στήριγμα, στο αντίστοιχο άκρο της γέφυρας.

Το τριαρθρωτό τόξο βρισκόταν προς την πλευρά της Λαμίας. Αποτελείτο από δύο όμοια μέρη, τοποθετημένα το ένα αντικριστά προς το άλλο, με τα πάνω άκρα τους να αρθρώνονται με τη βοήθεια δύο χονδρών πείρων που βρίσκονταν ο ένας στην προέκταση του άλλου, σε οριζόντιο επίπεδο. Η κάθε μία από τις δύο βάσεις του τριαρθρωτού τόξου στηριζόταν σε ένα ογκώδες και σταθερό χτιστό στήριγμα, στο οποίο υπήρχαν επίσης δύο πείροι, πάλι ο καθένας στην προέκταση του άλλου. Η εσωτερική πλευρά του τόξου, στο πάνω μέρος του αναπτυγμάτων της ήταν καμπύλη, ενώ γινόταν ευθύγραμμη καθώς πλησίαζε στη βάση του. Η εξωτερική πλευρά σχημάτιζε τεθλασμένη γραμμή, που αποτελείτο από τρία στοιχεία, εκ των οποίων τα δύο ξεκινούσαν από τις βάσεις και είχαν μια έντονη κλίση 45ο ως προς το επίπεδο των κάτω αρθρώσεων, ενώ το τρίτο ήταν παράλληλο προς το επίπεδο των σιδηροδρομικών γραμμών και είχε μήκος $2 \times 20 = 40$ μ. 9)

- Δύο διαμορφώσεις στα άκρα της γέφυρας.
- Τρεις κολώνες που στήριζαν τα ευθύγραμμα τμήματα της γέφυρας.
- Δύο διαμορφώσεις στη βάση του τόξου, για τη στερέωση των κάτω άκρων του. Η κάθε μία αποτελείτο από δύο στέρεα ογκώδη μέρη.

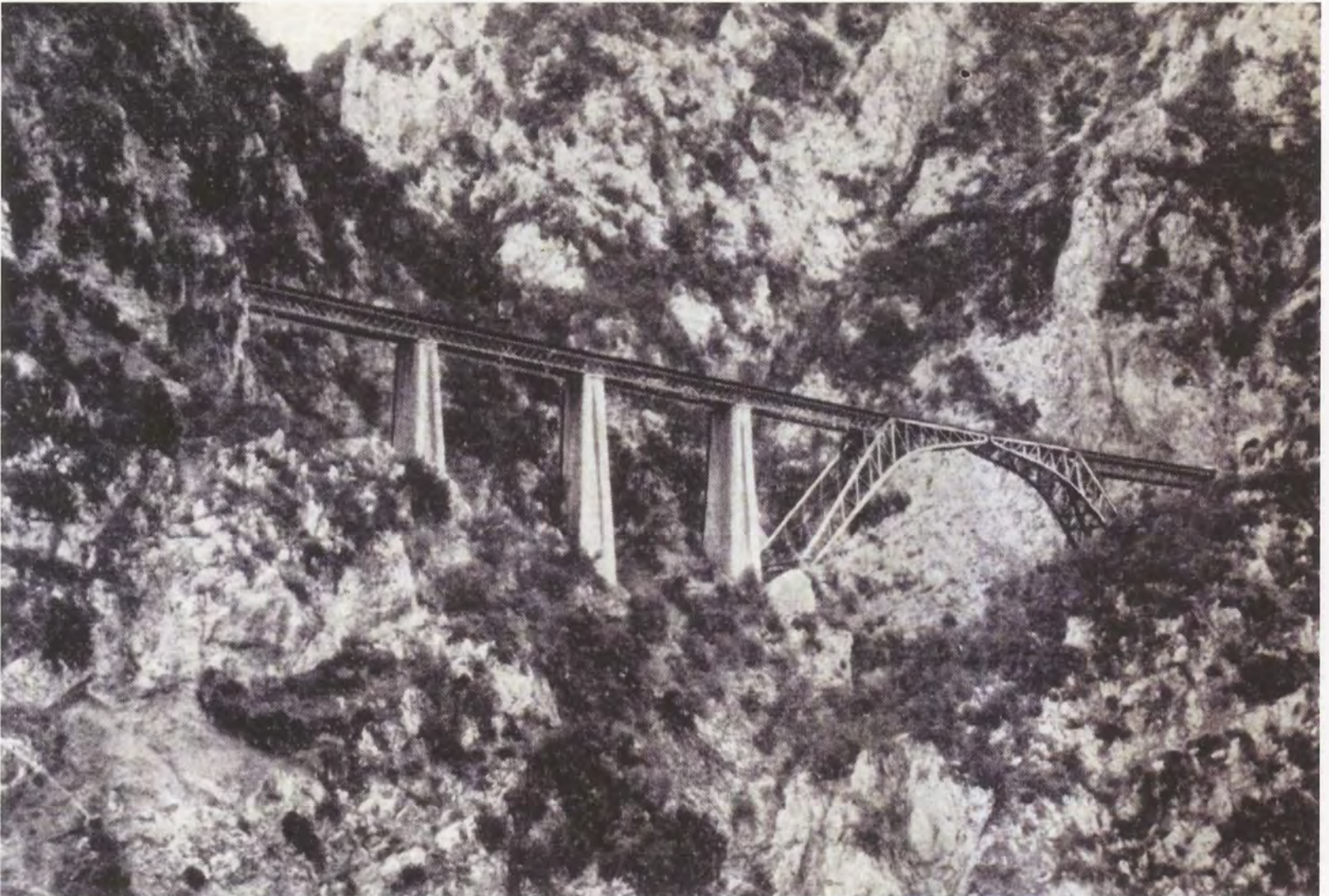


Σ. Ι Το ένα σκέλος του τριαθρωτού τόξου, με τις διατομές των δοκών από τις οποίες έχει κατασκευαστεί.
Technical drawings with details of the Asopos bridge steel arch.

Το κάθε ήμισυ του τόξου αποτελείτο από δύο πλευρικά ζευκτά, συνδεδεμένα μεταξύ τους σε ένα σταθερό σύνολο, και τοποθετημένα σε δύο επίπεδα κεκλιμένα κατά 14% ως προς το κατακόρυφο ενδιάμεσο κατά μήκος επίπεδο, ενώ συνδέονταν όχι μόνο μεταξύ τους, αλλά και με τα τμήματα της γέφυρας που στήριζαν τη μεταλλική κα-τασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, διαμέσου κατάλληλων συνδετικών εξαρτημάτων. Το τόξο αρθρωνόταν στις βάσεις του και στην κορυφή του. Οι αρθρώσεις των βάσεων ήταν τέσσερις και αποτελούνταν η κάθε μία από έναν άξονα διαμέτρου 300mm, που βρισκόταν ανάμεσα σε δύο κουζινέτα. Το πάνω κουζινέτο δεχόταν, μέσω ενός συμπαγούς τυμπάνου, τις δυνάμεις τις προερχόμενες από το ζευκτό. Το κάτω κουζινέτο επικαθόταν πάνω σε μια πλάκα στηρίξεως που διένειμε το φορτίο στη λίθινη κατασκευή της βάσεως. Οι δύο αρθρώσεις στην κορυφή του τόξου, αποτελούνταν η κάθε μία από έναν άξονα διαμέτρου 160mm, ο οποίος βρισκόταν επίσης ανάμεσα σε δύο κουζινέτα, που στερεώνονταν με σταθερές πλάκες στηρίξεως πάνω στα ζευκτά της κορυφής. Οι σιδηροτροχιές επικάθονταν με ξύλινους στρωτήρες πάνω σε διαμήκεις δοκούς από λαμαρίνα. Η ευστάθεια του έργου εξασφαλιζόταν χάρη στη μεγάλη απόσταση των στηριγμάτων των βάσεων του τόξου, όποιο κι αν ήταν το μέγεθος των δυνάμεων που ενεργούσαν στο σύνολο της κατασκευής, όπως π.χ. δυνάμεις οφειλόμενες σε ρεύματα του αέρα, στην επενέργεια της φυγοκέντρου δυνάμεως και σε δράσεις των εγκάρσιων ταλαντώσεων που προέρχονταν από τη διέλευση των αμαξοστοιχιών.

Όλο το μεταλλικό μέρος της γέφυρας είχε κατασκευαστεί από την «Batignolles», στα συνεργεία της, στο Παρίσι. Πριν την αποστολή των υλικών, είχαν προχωρήσει σε δοκιμαστικές συναρμολογήσεις, ώστε να υπάρχει βεβαιότητα ότι κατά την τελική συναρμολόγηση στην κανονική

τους θέση, τα τεμάχια θα τοποθετούνταν χωρίς την παραμικρή δυσκολία. Επειδή τα εδάφη που διασχίζονται από τη σιδηροδρομική γραμμή αποτελούνται από ασβεστόλιθο αρκετά συμπαγή, ερεύνησαν μήπως υπάρχει η δυνατότητα να κατασκευάσουν προσωρινές αγκυρώσεις, με τη βοήθεια πηγαδιών και σιδηράγων και επέλεξαν τον επόμενο τρόπο συναρμολόγησης. Ετοίμασαν μια σήραγγα αγκυρώσεως μέσα στα βράχια, σε κάθε πλευρά του έργου. Οι αγκυρώσεις κατέληγαν σε εντατήρες, και στηρίζονταν στις πλευρές των σιδηράγων με τη βοήθεια εγκάρσιων δοκών. Μεταξύ των δοκών και του βράχου, είχαν προβλέψει την τοποθέτηση κύβων από σκληρή πέτρα, και τους τοποθέτησαν με τη βοήθεια ξύλινων σφηνοειδών υποστηριγμάτων, για να αντέχουν την πίεση του βράχου, αφού τους κατένειμαν σε κατάλληλες θέσεις. Όταν ετοιμάστηκαν οι σήραγγες αγκυρώσεως, προχώρησαν στη συναρμολόγηση. Τα τεμάχια που έφθαναν μέχρι τη σήραγγα της σιδηροδρομικής γραμμής, από την πλευρά του Λιανοκλαδίου, μεταφέρονταν με τη βοήθεια μιας προσωρινής γραμμής μέσα από τη σήραγγα, μέχρι την αρχή της γέφυρας, πάνω σε μία πλατφόρμα ειδικά κατασκευασμένη γι' αυτό το σκοπό, στο επίπεδο της μελλοντικής σιδηροτροχιάς. Εκεί τα έβαζαν σε κρεμαστό παλάγκο εξοπλισμένο με ένα μικρό καρότσι. Το παλάγκο ήταν κρεμασμένο σε μεταφορικό καλώδιο και κυλούσε από το ένα άκρο της χαράδρας στο άλλο, κατά μήκος του άξονα του έργου. Με ένα δεύτερο καλώδιο έλξεως, μπορούσαν να τραβήξουν το καρότσι και να μεταφέρουν το κάθε τεμάχιο του υλικού στο σημείο της τελικής του τοποθέτησης, όπου και κατέβαινε με τη βοήθεια του παλάγκου. Πάντως, σε ορισμένα σημεία χρησιμοποιήθηκαν και ξύλινες σκαλωσιές. Οι επί τόπου εργασίες ξεκίνησαν στις 2 Ιουλίου 1905 και τελείωσαν στις 5 Αυγούστου 1906.



Σ. | Η γέφυρα μετά την αποπεράτωση της (συλλογή Γ. Χανδρινού). Asopos bridge after its completion (coll. G. Handrinou).

Για τον υπολογισμό των οικοδομικών κατασκευών χρησιμοποιήθηκαν οι επόμενες ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές πιέσεων.

Όρια ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών πιέσεων για οικοδομικές κατασκευές.	
Διάφορα υλικά	Τιμές πιέσεων (χλγ. ανά τετραγ. εκατοστό).
Μέγιστη πίεση εξασκούμενη στο έδαφος.	8
Μέγιστη πίεση μέσα στην οικοδομική κατασκευή των αργών λίθων.	10
Μέγιστη πίεση μέσα στην οικοδομική κατασκευή των λαξευμένων τετραγωνικών λίθων στηρίξεως.	25

Για τους υπολογισμούς των μεταλλικών μερών είχαν ληφθεί υπόψη οι προδιαγραφές της εγκυκλίου του γαλλικού Υπουργείου, με ημερομηνία 29 Αυγούστου 1891, που προσδιορίζουν τις οριακές τιμές πιέσεων για τις κατασκευαστικές μεταλλικές εργασίες.

Οι ποσότητες των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν στις διάφορες εργασίες, μεταλλικές και οικοδομικές, ήταν οι επόμενες.

Περιγραφή των διαφόρων εργασιών και ποσότητες των χρησιμοποιούμενων υλικών	
Είδος εργασιών	Υλικά και ποσότητες
Μεταλλικές κατασκευές	
Τα 5 ευθύγραμμα τμήματα της γέφυρας, περιλαμβανομένων και των στηριγμάτων	190 t
Το τοξωτό τμήμα γέφυρας, ομοίως περιλαμβανομένων και των στηριγμάτων	190 t
Στα προηγούμενα πρέπει να προστεθούν περίπου 20 τόνοι ειδικών εξαρτημάτων	20 t
Σύνολο	400 t
Οικοδομικές εργασίες	
Μεσαία βάθρα και ακρόβαθρα	385 μ ³
Χωματισμοί στις εκσκαφές αγκυρώσεων	
Εκσκαφές στο βράχο	160 μ ³
Εκσκαφές για τα πλατώματα προσεγγίσεως	50 μ ³
Σκαλωσιές	
Ξυλεία	40 μ ³

Η γέφυρα του Γοργοπόταμου.

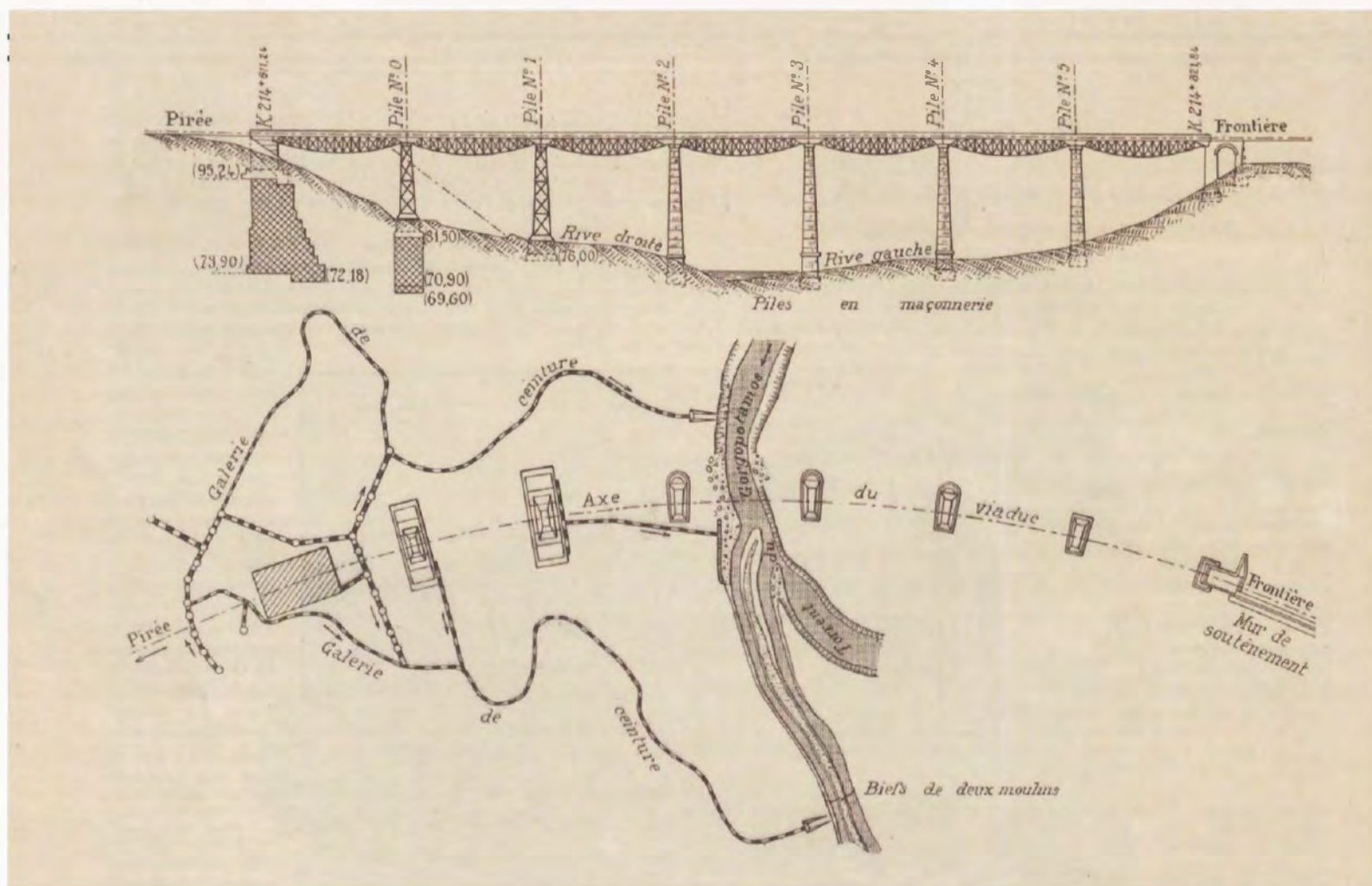
Η γέφυρα του Γοργοπόταμου, στη χ.θ. 214+720, είναι η τελευταία γέφυρα της ορεινής περιοχής του Μπράλου πριν από το Λιανοκλάδι Λαμίας. Ο χείμαρρος Γοργοπόταμος, στην πλευρά του προς τον Πειραιά, αποτελείται από κρητιδικό ασβεστόλιθο, ενώ στην πλευρά προς το Λιανοκλάδι, από ένα συνονθύλευμα συμφυρμάτων μάργας, σχιστολίθου, αργίλου, οφίτη, κλπ. Όπως συμβαίνει γενικά στα σημεία όπου τα πετρώματα παρουσιάζουν αλλαγές, εκεί το έδαφος είναι ασταθές, και η εκτέλεση εργασιών συναντά ιδιαίτερες δυσκολίες.

Σύμφωνα με τα αρχικά σχέδια της πρώτης εργολαβίας, η γέφυρα αποτελείτο από έξι μεταλλικά τμήματα, με άνοιγμα 28μ. το καθένα, με επικάθιση πάνω σε δύο χτιστά ακρόβαθρα και σε πέντε ενδιάμεσα βάθρα, επίσης χτιστά. Είχε αρχικό μήκος περίπου 200μ., και το υψόμετρο της σιδηροδρομικής της γραμμής ήταν στα 100 μ. πάνω από την κοίτη. Στις θέσεις όμως όπου θα τοποθετούνταν το αριστερό ακρόβαθρο και τα τρία βάθρα της αριστερής όχθης, προς Πειραιά, καθώς επίσης και το πρώτο βάθρο της δεξιάς όχθης, συνάντησαν μαλακό ασβεστόλιθο ή συμφύσματα, σε αυξημένο βάθος, με χαλαρή συνοχή. Αλλά και όταν οι εργασίες όλου του δικτύου σταμάτησαν το 1894, το πρόβλημα του τρόπου θεμελιώσεως και των δύο άλλων στηριγμάτων της δεξιάς όχθης παρέμενε εκκρεμές. Στην επανάληψη της κατασκευής με τη νέα εργολαβία, το 1902, το θέμα της διελεύσεως του Γοργοπόταμου ήταν πιο επίκαιρο παρά ποτέ. Ήταν απαραίτητο να προηγηθεί αυτή η μεγάλη γέφυρα, ώστε να βοηθήσει στην κατασκευή μιας σειράς από απρόσιτα περάσματα, διατεταγμένα στα 12 χλμ μέχρι τη γέφυρα του Ασωπού. Στα περάσματα αυτά περιλαμβάνονταν η μεγάλη γέφυρα του Ασωπού, 18 σήραγγες και 13 άλλες γέφυρες αρκετά μεγάλες, χωρίς να αναφέρουμε τις μικρότερες με άνοιγμα μέχρι 15μ., καθώς και πολλούς τοίχους αντιστηρίξεως.

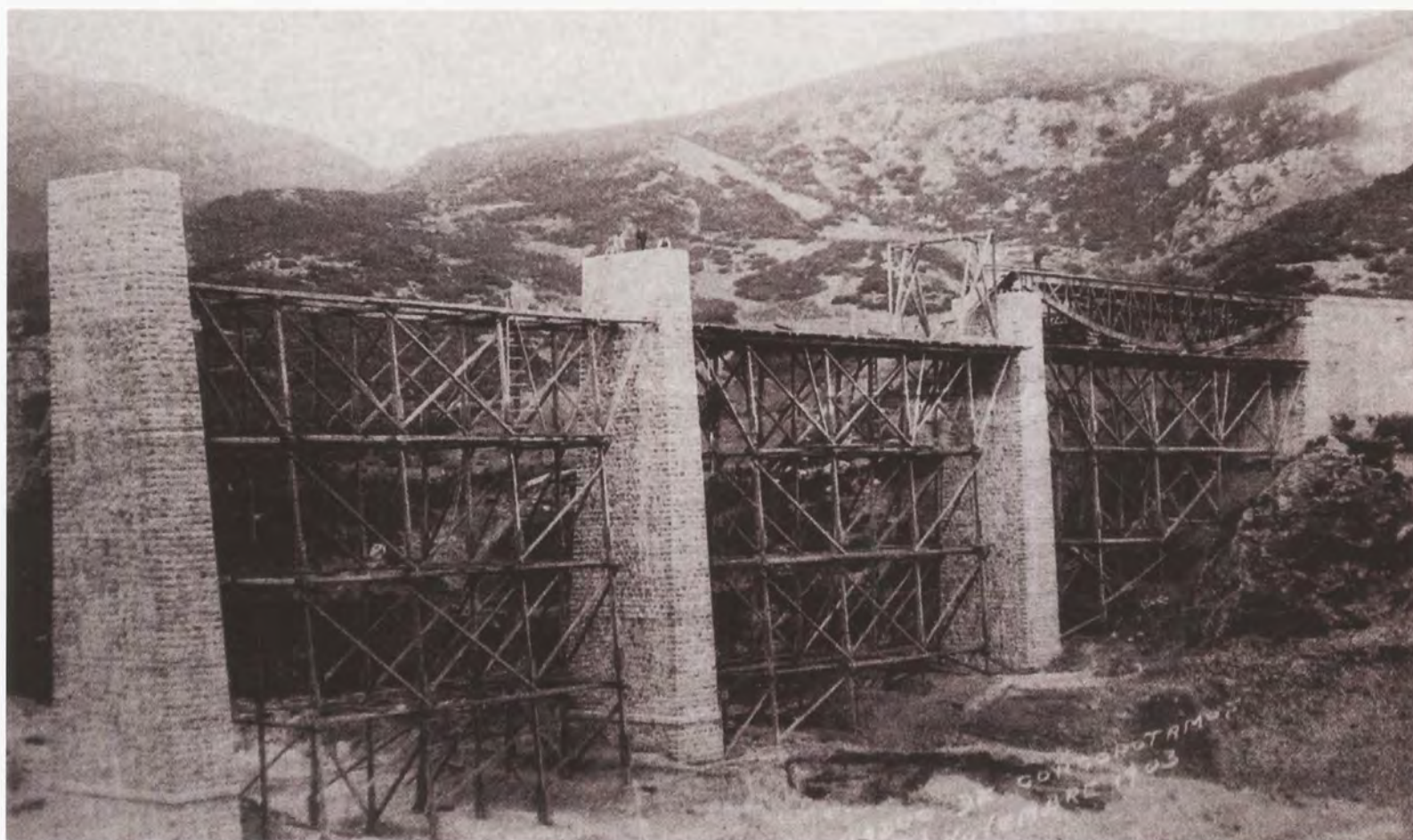
Για να μην υπάρξει κίνδυνος υπερβολικής επέκτασης του χρόνου κατασκευής του όλου σιδηροδρόμου σε σημείο που η παράταση αυτή θα ήταν αδύνατον να εκτιμηθεί χρονικά, θα έπρεπε με κάθε τρόπο να λειτουργήσει γρήγορα η γέφυρα του Γοργοπόταμου, ώστε να χρησιμοποιηθεί άμεσα για τις αμαξοστοιχίες έργων. Υπό αυτές τις συνθήκες, η γενική εργολαβία της οποίας η «Batignolles» αποτελούσε τον τεχνικό σύμβουλο, αποφάσισε να κατασκευάσει τη γέφυρα κάπως εσπευσμένα, χωρίς να ενδιαφερθεί προς το παρόν να φτιάξει τα θεμέλια με την υπερβολική φροντίδα που θα χρειαζόταν, αν η γέφυρα αποτελούσε το αποκλειστικό έργο της περιοχής. Πάντως, για να προληφθούν κάποια δυσάρεστα συμβάντα, στο αρχικό σχέδιο έγιναν δύο βελτιωτικές τροποποιήσεις:

- 1) Επιμήκυναν τη γέφυρα κατά ένα τμήμα μήκους 28μ. στην όχθη προς την πλευρά του Λιανοκλαδίου, και αφαίρεσαν σχεδόν εντελώς την επιχωμάτωση στην άλλη όχθη, της πλευράς του Πειραιά, διότι το έδαφος δεν θα μπορούσε να αντέξει το βάρος αυτής της επιχωματώσεως. Τελικά το συνολικό μήκος της γέφυρας έφτασε τα 210μ. περίπου.
- 2) Τα δύο χτιστά βάθρα που απέμεναν να κατασκευαστούν προς την πλευρά του Πειραιά, τα αντικατέστησαν με μεταλλικά, κατά τρόπο ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο δυ-νατόν η πίεση πάνω στη βάση των θεμελίων.

Υπό τις συνθήκες που δημιουργήθηκαν, το ακρόβαθρο από την πλευρά του Πειραιά και τα δύο επόμενα βάθρα, κατασκευάστηκαν σε υψόμετρο 95,90μ., 81,50μ. και 76μ. αντίστοιχα. Είχαμε τελικά, επτά συνολικά μεταλλικά ζεύγματα, με δύο μεταλλικά βάθρα προς την πλευρά του Πειραιά και έξι λιθόκτιστα προς την πλευρά της Λάρισας. Τα βάθρα προς Πειραιά κατασκευάστηκαν πάνω σε μάργα, πολύ σκληρή και δύσκολη να αφαιρεθεί, αλλά ευδιάλυτη υπό την επίδραση της υγρασίας. Για να απομακρυνθεί η υγρασία, κατασκεύασαν γύρω από το έργο, στα πλαίσια του



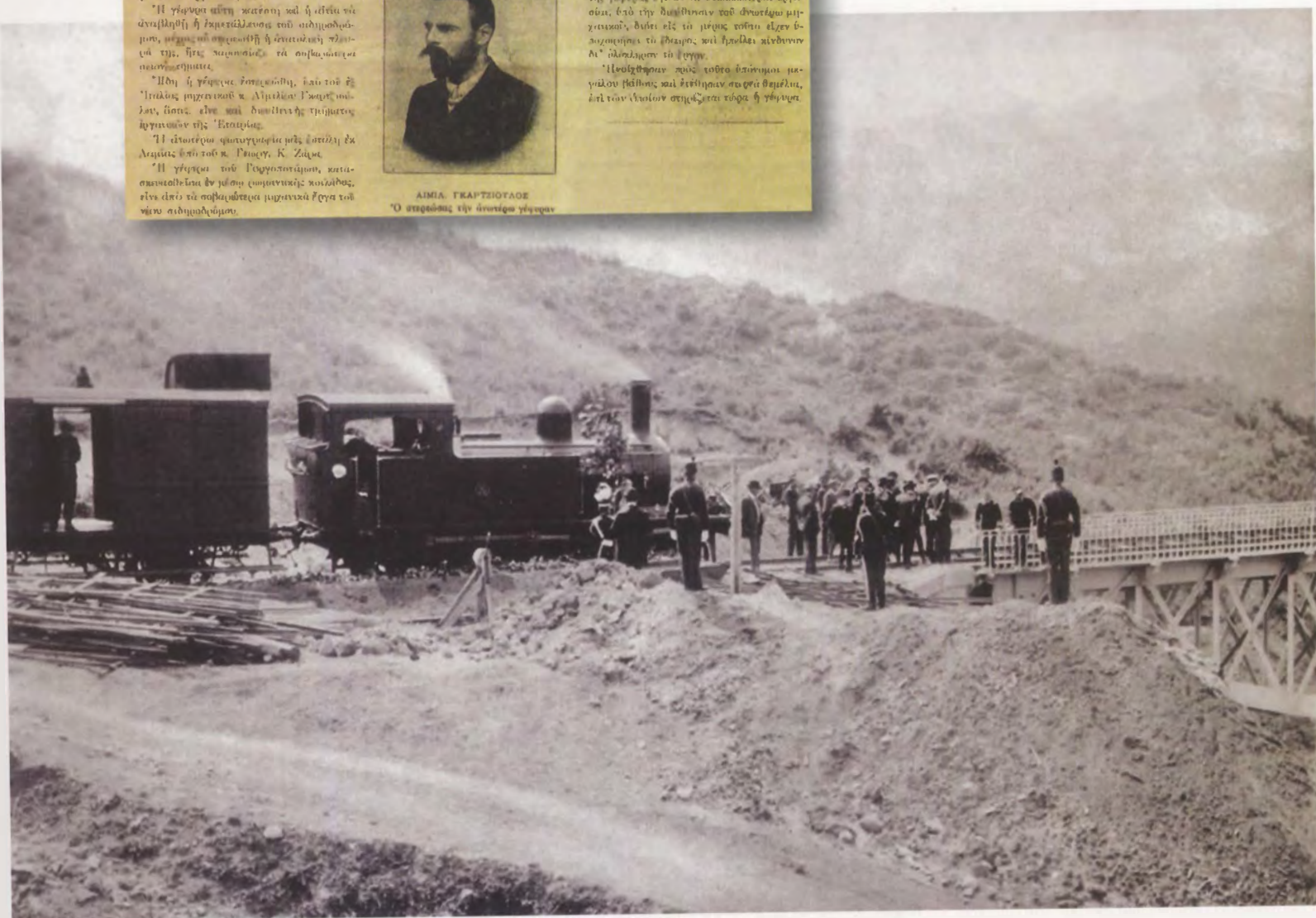
Σ. Ι Σχέδιο-κάτοψη της γέφυρας Γοργοποτάμου στην οποία διακρίνονται τα βάθρα της και οι θέσεις των σιράγγων για τον εξαερισμό των θεμελίων τους.
 Technical drawing of Gorgopotamos bridge with the system of drainage shafts to improve soil stability.



Σ. Ι Η πρόοδος των έργων κατασκευής με την τοποθέτηση του πρώτου, προς Λαμία, μεταλλικού ζευκτού. 1906 Φωτογραφία Γ. Νέλλας.
 Gorgopotamos bridge under construction (north section) 1906 (G. Nellas).



Σ. | Ακόμη ένα πρώτοσέλιδο της εφημερίδας «ΕΛΛΑΣ» (φύλλο 30, 22 Ιουνίου 1908) όπου αναγγέλεται η επιτυχής στήριξη της γέφυρας Γοργοπόταμου (συλλογή Ν. Τσίτσα). Another first-page report, this time on the successful completion of Gorgopotamos bridge Newspaper "Ellas", 22 June 1908 (coll. N. Tsitsas).



Σ. | Τα εγκαίνια της γέφυρας με αμαξοστοιχία ελκόμενη από ατμάμαξα έργων «Etat». Φωτογραφία Γ. Νέλλας. Gorgopotamos bridge: the opening ceremony, with one of the two "Etat" works locos (G. Nellas).

Έναρξη λειτουργίας της γραμμής Πειραιά-Δεμερλή-Συνόρων

Τμήματα διαδρομής	Ημερομηνία
Πειραιάς – Θήβα ¹	08.03.1904
Σχηματάρι-Χαλκίδα ¹	08.03.1904
Θήβα - Λιβαδειά	02.06.1904
Λιβαδειά-Δαδί	12.11.1904
Δαδί – Μπράλος	11.07.1905
Μπράλος-Λιανοκλάδι	18.4.1908
Λιανοκλάδι-Στυλίδα ²	(1898)
Λιανοκλάδι-Δεμερλή	06.09.1908
Δεμερλή-Λάρισα ³	06.09.1908
Λάρισα-Παπαπούλι	22.07.1909

Σημειώσεις:

¹ Η ημερομηνία ολοκλήρωσης της κατασκευής του τμήματος ή των εγκαταστάσεων είναι διαφορετική από την έναρξη λειτουργίας για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

² Η γραμμή αυτή λειτουργούσε και πριν από την περίοδο της δεύτερης εργολαβίας του δικτύου.

³ Ολόκληρη η διαδρομή Πειραιάς-Λάρισα άρχισε να εξυπηρετεί το κοινό στις 6.9.1908. Αλλού αναφέρεται ως 24.8.1908. Πρόκειται για την ίδια ημερομηνία, λόγω της διαφοράς των ημερών μεταξύ του παλαιού και του νέου ημερολογίου

δυνατού, ένα ολόκληρο δίκτυο από υπόγειες σήραγγες, των οποίων το συνολικό μήκος έφθανε τα 570μ., όπου και άνοιξαν 23 πηγάδια αερισμού για την εξάλειψη της υγρασίας. Εξαιτίας της μικρής διαπερατότητας του εδάφους, η ροή του αέρα σ' αυτές τις σήραγγες παρέμεινε ασήμαντη, και έτσι η χρησιμότητά τους δεν ήταν ανάλογη προς το κόστος κατασκευής τους. Όταν τα οριζόντια μεταλλικά τμήματα μπήκαν στη θέση τους, την 1η Απριλίου 1904 η τοποθέτηση της γραμμής πάνω στη γέφυρα είχε ολοκληρωθεί. Από τότε, οι συρμοί μπορούσαν να διασχίζουν τη γέφυρα, και να εξασφαλίζουν τον εφοδιασμό και την προώθηση των πολλών άλλων έργων που κατασκευάζονταν από εκεί και μετά, πάντα υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα παρουσιαζόταν κανένα πρόβλημα στα τελευταία στηρίγματα της γέφυρας. Επομένως, η κατάσταση των βάθρων προς την πλευρά του Πειραιά αποτελούσε από τότε το πρωταρχικό αντικείμενο των φροντίδων των μηχανικών που είχαν αναλάβει τα έργα. Ο τρόπος με τον οποίο τα θεμέλια των βάθρων αυτών θα συμπεριφέρονταν στο μέλλον, θα επηρέαζε τον τρόπο προωθήσεως όλων των εργασιών της εργολαβίας.

Η σχετική τεχνική βιβλιογραφία αναφέρει πάρα πολλές λεπτομέρειες για τη συμπεριφορά των βάθρων κατά τη διάρκεια των τεσσάρων πρώτων χρόνων, όταν η γέφυρα χρησιμοποιείτο μόνο για αμαξοστοιχίες έργων. Μετά από πολλές προσπάθειες, η τελική απόφαση που ελήφθη ήταν να αλλάξει εντελώς η θεμελίωση και γενικά η στερέωση των επικίνδυνων βάθρων της πλευράς του Πειραιά. Βάθρυναν πολύ τα θεμέλια για να αντιμετωπισθούν πιθανές διεισδύσεις υγρασίας και τα γέμισαν με επί πλέον στέρεο υλικό. Οι συμπληρωματικές εργασίες ξεκίνησαν τον Ιούνιο του 1907 και ολοκληρώθηκαν τον Απρίλιο του 1908. Η εκτέλεσή τους πραγματοποιήθηκε πολύ μεθοδικά, με πολλή προσοχή, φροντίδα και σύνεση. Έτσι, δεν συνέβη κανένα ατύχημα και δεν θρήνησαν κανένα θύμα. Το όλο συμπληρωματικό έργο περιλάμβανε 4.063μ³ σε εκσκαφές, εκχωματώσεις και οικοδομικές εργασίες, το μέσο κόστος των οποίων έφτασε περίπου τα 100 φράγκα / μ³. Η δαπάνη αυτή ήταν πολύ μεγάλη, αλλά δεν ήταν πολύ μικρότερη, εάν η πλήρης θεμελίωση είχε γίνει από την αρχή, διότι πολύ λίγες εργασίες θα ήταν διαφορετικές από εκείνες που τελικά έγιναν. Επί πλέον, η απόφαση λήφθηκε μετά από πλήρη γνώση των αιτιών που είχαν διαπιστωθεί εκ των υστέρων, και δεν ήταν δυνατόν να γίνει δεκτή με τα δεδομένα των μετρήσεων του 1902. Σημασία έχει πάντως ότι οι αμαξοστοιχίες έργων κυκλοφορούσαν συνέχεια στη γέφυρα τα τέσσερα πρώτα χρόνια, ενώ οι τόσο σοβαρές και δύσκολες εργασίες που απαιτούνταν τελείωσαν έγκαιρα, και η εκμετάλλευση όλης της γραμμής Πειραιάς-Λάρισα ξεκίνησε, όπως φαίνεται και στο σχετικό πίνακα, το 1908, όταν η γέφυρα είχε τοποθετηθεί πάνω στα νέα της θεμέλια.

Βιβλιογραφία

- Ανδρουλιδάκης Κώστας. Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969). Έκδοση Φωτογραφικού Μουσείου Δήμου Καλαμαριάς. Θεσσαλονίκη. 2005.
- Ζαρταλούδης Γιάννης. «ΜΑΡΙΝΑ» Η πρώτη ατμάμαξα έργων του «Λαρισαϊκού». Σιδηροτροχιά. 2017. 51:41-3
- Ξύδης Κ. Ο Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Λαρίσης. Υποδεικνυόμενα σφάλματα κατά την χάραξη της γραμμής. Αρχιμήδης. 1911. Τεύχη 10:113-119 & 11 : 121-123.
- Τσίτσας Νίκος. Μπράλος. Το σιδηροδρομικό πέρασμα. Εκδόσεις IRON. Αθήνα. 2008.
- Φασούλας Σπύρος. 110 χρόνια της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς – Λάρισα - Θεσσαλονίκης. Σιδηροτροχιά. 2015.46: 28-35
- Bodin George. Le Viaduc de l'Assopos Le Genie Civil. 1909. τεύχος No 1418: 289-294.
- Bodin George. Le Viaduc du Gorgopotamos (Grece) Le Genie Civil. 1910. τεύχος No 1462: 121-123.
- Mission Française. Chemin de Fer du Pirée à Larissa et Salonique (Section du Pirée à Larissa)-. Rapport du Directeur de la Mission. 5 Octobre 1883. Υπουργείον Εσωτερικών. Αθήνα. 12σ.
- Mission Française. Chemin de Fer du Pirée à Larissa. Avant Project. Rapport de l'Ingenieur en Chef. Υπουργείον Εσωτερικών. Αθήνα. 1883. 51σ.

Ο Σ.Σ. Μπράλου κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο

Κώστας Ανδρουλιδάκης

Οι στρατιωτικές μεταφορές των Συμμάχων προς το μέτωπο της Μακεδονίας.

Όπως είναι γνωστό, μετά την αποτυχία των Αγγλογάλλων στην εκστρατεία των Δαρδανελίων, η Entente αποφάσισε να ιδρύσει το Μέτωπο της Μακεδονίας, με κύριο σκοπό την υποστήριξη της Σερβίας, στην οποία είχαν επιτεθεί οι ενωμένες δυνάμεις Γερμανίας, Αυστρίας και Βουλγαρίας. Κατά τη διάρκεια της τριετίας που λειτούργησε το Μέτωπο αυτό, από το φθινόπωρο του 1915 μέχρι το φθινόπωρο του 1918, μέχρι δηλαδή τη λήξη του πολέμου, η Μακεδονία είχε μεταβληθεί σε ένα τεράστιο στρατόπεδο με εκατοντάδες χιλιάδες στρατιώτες, από πολλά κράτη και εθνικότητες. Το κέντρο των επιχειρήσεων ήταν η Θεσσαλονίκη, και από εκεί τροφοδοτούνταν τα συμμαχικά στρατεύματα στο τόξο του Μετώπου, που εκτεινόταν από το Μοναστήρι, διέτρεχε τα βόρεια σύνορά μας προς τα ανατολικά, έφθανε στον ποταμό Στρυμόνα και κατέληγε στις εκβολές του.

Μπορεί κανείς να φανταστεί πόσες ποσότητες έμφυχου υλικού αλλά και πολεμοφοδίων απαιτούνταν για τη συντήρηση και τον συνεχή εξοπλισμό μιας τόσο μεγάλης στρατιωτικής δύναμews. Στρατιώτες και πολεμοφόδια μεταφέρονταν συνεχώς στο λιμάνι της Θεσ-σαλονίκης και από εκεί κατανέμονταν σε όλη τη Μακεδονία. Όμως οι δια θαλάσσης μεταφορές ήταν εξαιρετικά χρονοβόρες και δύσκολες, όχι μόνο εξαιτίας της γενικότερης πολεμικής περιόδου, αλλά ιδιαίτερα λόγω του διαρκούς κινδύνου από τη δράση των γερμανικών υποβρυχίων. Γι' αυτό, τα αγγλογαλλικά επιτελεία προσπαθούσαν να βρουν τρόπους δια ξηράς πολεμικών μεταφορών προς τα μεσογειακά θέατρα του πολέμου δια μέσου των συμμαχικών ευρωπαϊκών χωρών. Ειδικά όμως για το Μακεδονικό Μέτωπο, οι μεταφορές αυτές γίνονταν αναγκαστικά δια θαλάσσης, μέχρι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Κι αυτό επειδή, κατά την περίοδο του Εθνικού Διχασμού, μέχρι τον Ιούνιο του 1917, δεν ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από τους Συμμάχους τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου, διότι βρίσκονταν υπό την βασιλική κυριαρχία. Και, όπως ξέρουμε, ο βασιλιάς όχι μόνο κρατούσε πολεμική ουδετερότητα, αλλά ήταν και εχθρικά διακείμενος προς την Entente. Μετά όμως την εκθρόνισή του, και όταν ο Βενιζέλος ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας, οι Σύμμαχοι απόκτησαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν και τα νότια σιδηροδρομικά μας δίκτυα.

Τότε ξεκίνησαν έρευνες, να εξευρεθεί τρόπος ώστε να χρησιμοποιούνται κατά τον προσφο-

ρότερο τρόπο όλες οι ελληνικές σιδηροδρομικές διαδρομές. Από τις έρευνες προέκυψαν οι επόμενες εναλλακτικές λύσεις:

- Μεταφορά των συμμαχικών στρατευμάτων δια θαλάσσης, από τη δυτική Ευρώπη στην Πάτρα, στη συνέχεια σιδηροδρομική μεταφορά με τους ΣΠΑΠ, στη βόρεια Πελοπόννησο μέχρι την Αθήνα, και τέλος, πάλι σιδηροδρομική μεταφορά δια της γραμμής Αθήνα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη μέχρι το Μακεδονικό Μέτωπο. Με το υπάρχον τροχαίο υλικό και προσωπικό, η χωρητικότητα της βόρειας αυτής πελοποννησιακής γραμμής μετρικού εύρους ήταν επτά συρμοί την ημέρα, προς τις δύο κατευθύνσεις. Με ενίσχυση του τροχαίου υλικού και του σιδηροδρομικού προσωπικού, οι συρμοί θα μπορούσαν να αυξηθούν σε εννέα. Το βασικό πρόβλημα αυτής της μεταφοράς ήταν ότι θα έπρεπε στο σταθμό των Αθηνών να γίνεται μεταφόρτωση των εφοδίων και μετεπιβίβαση των στρατιωτών, από τη μετρική γραμμή της Πελοποννήσου στην κανονική γραμμή της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

- Μεταφορά δια θαλάσσης από τον Κορινθιακό Κόλπο και τη διώρυγα της Κορίνθου κατ' ευθείαν στον Πειραιά, και από εκεί σιδηροδρομικά, δια της γραμμής Αθήνα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη, μέχρι το Μακεδονικό Μέτωπο. Στη γραμμή αυτή, με το υπάρχον προσωπικό και τροχαίο υλικό, μπορούσαν να κυκλοφορούν καθημερινά, προς στις δύο κατευθύνσεις, επτά συρμοί με δώδεκα βαγόνια ο καθένας, ή εννέα συρμοί, εφόσον ενισχυόταν το προσωπικό και το τροχαίο υλικό. Είχε υπολογιστεί ότι, με τη χρησιμοποίηση αγγλικών ατμαμαξών τριών συνευγμένων αξόνων, από αυτές που κυκλοφορούσαν ήδη στη Θεσσαλονίκη, θα μπορούσαν καθημερινά να μεταφέρονται φορτία από 130 ως 150 t. Τα φορτία αυτά στις περιοχές με μεγάλες κλίσεις περιορίζονταν αισθητά.

- Μεταφορά δια θαλάσσης μέχρι κάποιο λιμάνι στα βόρεια παράλια του κορινθιακού κόλπου, και κατά προτίμηση στο λιμάνι της Ιτέας. Από εκεί οι μεταφορές θα συνεχίζονταν δια ξηράς, μέχρι τη συνάντησή με τη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Λάρισα σε κάποιο κατάλληλο σημείο. Αλλά δεν υπήρχε οδική διαδρομή που να επιτρέπει τη διέλευση μεγάλων φορτίων και βαρέων εφοδίων.

Είχαν εξεταστεί και άλλες δύο λύσεις, οι οποίες απορρίφθηκαν γρήγορα ως μη κατάλληλες. Η μία αφορούσε τη χρησιμοποίηση του λιμανιού του Βόλου. Από το Βόλο ξεκινούσε η σιδηροδρομική γραμμή μετρικού εύρους των ΣΘ, η οποία συναντούσε την γραμμή, διεθνούς εύρους Πειραιώς-Θεσσαλονίκης, σε δύο σημεία, στον Παλαιοφάσσαλο και στη Λάρισα. Εδώ όμως υπήρχε επίσης το πρόβλημα των μεταφορτώσεων, από τις μετρικού σε κανονικού εύρους γραμ-



Σ. | Η εναλλακτική λύση για τις στρατιωτικές μεταφορές προς το μακεδονικό μέτωπο από το λιμάνι του Βόλου. Η παχιά μαύρη γραμμή δείχνει τη σιδηροδρομική διαδρομή κανονικού εύρους, Αθήνα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη. Η λεπτή μαύρη γραμμή δείχνει τη σιδηροδρομική διαδρομή μετρικού εύρους των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων: Βόλος-Βελεστίνο-Λάρισα και Βόλος-Βελεστίνο-Παλαιοφάρσαλος-Καρδίτσα-Τρίκαλα-Καλαμπάκα. (1) Βόλος, (2) Λάρισα, (3) Βελεστίνο, (4) Παλαιοφάρσαλα, (5) Καρδίτσα, (6) Τρίκαλα

μές, είτε στον Παλαιοφάρσαλο είτε στη Λάρισα. Επί πλέον, η θαλάσσια διαδρομή από το Βόλο στη Θεσσαλονίκη ήταν πολύ μικρή, επομένως ήταν ευκολότερο, και συνεπώς προτιμότερο, τα πλοία να προσεγγίζουν κατ' ευθείαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρά στου Βόλου, όπου και θα υποχρεώνονταν να εκτελούν τις δύο ακόμη σιδηροδρομικές διαδρομές, Βόλος-Λάρισα και Λάρισα-Θεσσαλονίκη, καθώς και τις αντίστοιχες μεταφορώσεις. Έτσι, αφενός δεν θα κέρδιζαν χρόνο μεταφοράς, και αφετέρου το επί πλέον α-παιτούμενο προσωπικό θα στοίχιζε υπερβολικά. Η λύση αυτή λοιπόν απορρίφθηκε πολύ γρήγορα. Χάρτης 1

Εξετάστηκε, τέλος, και η περίπτωση να χρησιμοποιηθεί μία αμαξιτή οδός, μήκους 480χλμ., από τους Αγίους Σαράντα της νότιας Αλβανίας, κοντά στην Κέρκυρα, μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Αλλά ο δρόμος αυτός ήταν κατάλληλος μόνο για μικρά φορτηγά και για επιβατικά αυτοκίνητα,

ενώ η διάρκεια των μεταφορών ήταν περίπου πέντε ημέρες. Και η ιδέα αυτή εγκαταλείφθηκε, λόγω της χρονοβόρας διαδρομής, παρόλο που ένα μέρος της, μήκους 300χλμ., από τους Αγίους Σαράντα μέχρι την περιοχή της Φλώρινας, δηλαδή μέχρι τη διασταύρωση με τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου, χρησιμοποιείτο ήδη από τα ιταλικά και τα γαλλικά στρατεύματα. Χάρτης 2

Οι τρεις πρώτες και πιθανότερες εναλλακτικές λύσεις, με διέλευση του Κορινθιακού Κόλπου, μελετήθηκαν πιο λεπτομερειακά. Όσον αφορά την τρίτη λύση, το πιο κοντινό προς την Ιτέα σημείο της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα-Λάρισα ήταν ο Σ.Σ. Μπράλου. Αν επιλεγόταν η λύση αυτή, με αποβίβαση στρατευμάτων και πολεμοφοδίων στην Ιτέα, οι πολεμικές μεταφορές θα μειωνόνταν σε σχέση με την πρώτη λύση, κατά το μήκος των σιδηροδρομικών διαδρομών Πά-

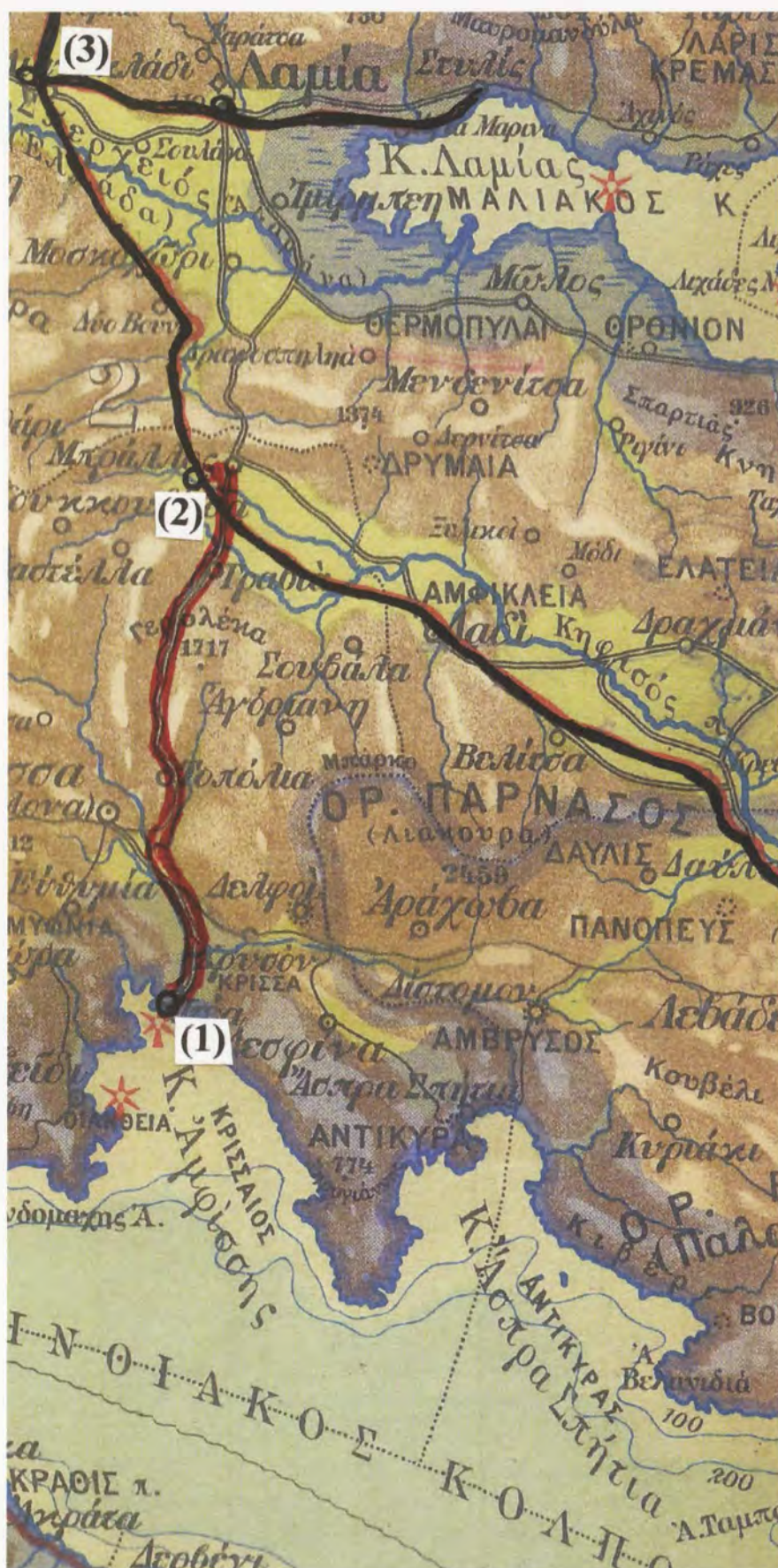


Σ. | Η εναλλακτική λύση με τη χρησιμοποίηση του λιμανιού των Αγ. Σαράντα. Οδική μεταφορά μέχρι τη Φλώρινα και σιδηροδρομική μεταφορά μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Η διπλή κόκκινη γραμμή δείχνει την αμαξίτη οδό Αγ. Σαράντα-Φλώρινα. Η μαύρη γραμμή άνω δεξιά δείχνει τη σιδηροδρομική διαδρομή που έρχεται από βόρεια, από το Μοναστήριο, και κατευθύνεται ανατολικά, στη Θεσσαλονίκη. (1) Αγ. Σαράντα, (2) Φλώρινα, (3) Κέρκυρα.

τρα-Πειραιάς και Πειραιάς-Μπράλος, ενώ θα απαλλάσσονταν από τις μεταφορτώσεις από τη μία σιδηροδρομική γραμμή στην άλλη. Σε σχέση με τη δεύτερη λύση, το πλεονέκτημα ήταν ότι δεν θα υπήρχε η θαλάσσια διαδρομή του Κορινθιακού Κόλπου μέχρι τον Πειραιά, δια μέσου της διώρυγας του Ισθμού, καθώς και η σιδηροδρομική διαδρομή Πειραιάς-Μπράλος.

Στη συνέχεια έγινε σύγκριση των μεταφορών στις σιδηροδρομικές διαδρομές Μπράλος-Θεσσαλονίκη και Πειραιάς-Θεσσαλονίκη. Σε σχετική έκθεση του Διευθυντή της Σιδηροδρομικής Εταιρίας που εκμεταλλευόταν τη γραμμή από τον Πειραιά προς τη Θεσσαλονίκη, έκθεση που είχε συνταχθεί τον Ιούλιο του 1917, διαπιστώθηκαν τα μεγάλα πλεονεκτήματα των μεταφορών από το Μπράλο. Στη διαδρομή Μπράλος-Θεσσαλονίκη, μπορούσαν κάθε μέρα να μεταφέρονται, με την υπάρχουσα κατάσταση, 2.500 στρατιώτες ή 430τ πολεμοφοδίων, ενώ στη διαδρομή Πειραι-

άς-Θεσσαλονίκη μεταφέρονταν την ημέρα 1.000 στρατιώτες ή 150τ εφοδίων. Δηλαδή η χωρητικότητα μεταφορών από Μπράλο σε Θεσσαλονίκη ήταν 2,5 ως 3 φορές μεγαλύτερη. Ο παράγων που περιόριζε τις μεταφερόμενες ποσότητες ήταν το τροχαίο υλικό. Αν τα βαγόνια αυξάνονταν κατά 200 τεμάχια και το σιδηροδρομικό προσωπικό κατά 200 άτομα, οι ημερήσιες μεταφορές από το Μπράλο θα αυξάνονταν σε 4.000 στρατιώτες ή 650τ πολεμοφοδίων. Για να μεταφερθούν οι ίδιες αυτές αυξημένες ποσότητες από τον Πειραιά, απαιτούνταν 11 ατμάμαξες, 300 βαγόνια και 400 άτομα προσωπικό. Δηλαδή χρειαζόταν, εκτός από τις ατμάμαξες, αύξηση των βαγονιών κατά 50% και του προσωπικού κατά 100%. Οι αριθμοί αυτοί δείχνουν ότι οι μεταφορές από το Μπράλο ήταν πολύ ταχύτερες, αποτελεσματικότερες και λιγότερο δαπανηρές. Χαρτης 3



Η οργάνωση των στρατιωτικών μεταφορών στη διαδρομή Ιτέα-Μπράλος-Θεσσαλονίκη.

Τελικά επελέγη ο συνδυασμός της δια ξηράς μεταφοράς με την οδική διαδρομή Ιτέα-Μπράλος και στη συνέχεια με τη σιδηροδρομική, Μπράλος-Λάρισα-Θεσσαλονίκη, λόγω των πλεονεκτημάτων που ήδη αναφέραμε. Η αποβίβαση των συμμαχικών στρατευμάτων στην Ιτέα δεν συναντούσε δυσκολίες. Στην πόλη είχε διαμορφωθεί ένα μεγάλο στρατόπεδο για την υποδοχή και την προσωρινή διαμονή των στρατιωτών. Υπήρχε επίσης και ξενοδοχείο για τους αξιωματικούς. Τα προβλήματα όμως άρχιζαν κατά τη μεταφορά τους προς το Μπράλο. Μια πιθανή κατασκευή σιδηροδρόμου μεταξύ Ιτέας και Μπράλου συνάντησε ανυπέρβλητα εμπόδια και απορρίφθηκε αμέσως. Υπήρχε όμως ένας αμαξιτός δρόμος που συνέδεε τις δύο πόλεις, αλλά ήταν ασυντήρητος και βρισκόταν σε κακή κατάσταση. Το Αύγουστο του 1917, οι Άγγλοι σκέφτηκαν να μεταφέρουν τους στρατιώτες τους με πεζοπορία, ακολουθώντας αυτό το δρόμο, μήκους 32 μιλίων. Θα έπρεπε όμως να κατασκευαστούν, κατά μήκος της διαδρομής αυτής, τα απαραίτητα στρατόπεδα για τη στάθμευση των στρατιωτών και για την τροφοδοσία τους με νερό. Νερό όμως δεν υπήρχε καθόλου στην περιοχή, έλλειψη που αποτελούσε απαγορευτικό παράγοντα για την πεζοπορία, και έτσι η ιδέα αυτή εγκαταλείφθηκε.

Στο μεταξύ, οι Γάλλοι, μπροστά στη δυσκολία να κατασκευαστεί σιδηρόδρομος, ξεκίνησαν να βελτιώνουν την αμαξιτή οδό, και πολύ γρήγορα η μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων γινόταν με φορτηγά αυτοκίνητα. Για τη στρώση της αμαξιτής οδού χρησιμοποιήθηκαν και γυναίκες καθώς και παιδιά της περιοχής. Το Σεπτέμβριο του 1917 είχε πλήρως οργανωθεί η αποστολή στην Ιτέα ενισχυμένων μεταφορικών μέσων, και οι αυξημένες οδικές μεταφορές άρχισαν από τα μέσα του επόμενου μηνός. Τα καθημερινά σιδηροδρομικά δρομολόγια από το Μπράλο στη Θεσσαλονίκη μετέφεραν κατά μέγιστο όριο 500 άνδρες. Παράλληλα οι Σύμμαχοι κατασκεύασαν κατάλληλες εγκαταστάσεις στο Σ.Σ.Μπράλου, αφενός για να υποδέχονται και να συντηρούν τα φορτηγά αυτοκίνητα που έρχονταν από την Ιτέα, και αφετέρου για να φορτώνουν τους συρμούς προς τη Θεσσαλονίκη. Για την παραμονή των στρατιωτών στο Μπράλο και την εξυπηρέτησή τους είχαν κατασκευαστεί συμμαχικά στρατόπεδα στην περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού, καθώς και νοσοκομείο.

Με την πάροδο του χρόνου όμως, διαπιστώθηκε ότι η μεταφορική ικανότητα της διαδρομής Ιτέα-Μπράλος ήταν ανεπαρκής. Και για αυτό, το Μάρτιο του 1918 ξεκίνησαν πάλι προκαταρκτικές μελέτες για την αύξησή της. Συγκεκριμένα, ερευνήθηκε και πάλι κατά πόσο είναι δυ-νατή αλλά και συμφέρουσα η κατασκευή ενός σιδηροδρόμου που θα συνέδεε τις δύο πόλεις. Εξετάστηκαν οι διάφοροι κατασκευαστικοί παράγοντες: κατά πόσο οι σιδηροδρομικές γραμμές θα έπρεπε να είναι κανονικού ή στενού εύρους, ποιες θα ήταν οι κλίσεις τους, ποια χωρητικότητα μεταφοράς θα επιτυγχανόταν και πόσο θα διαρκούσαν οι εργασίες μέχρι την ολοκλήρωση της κατασκευής. Διαπιστώθηκε όμως και πάλι ότι το κόστος και ο χρόνος κατασκευής ήταν δυσανά-λογα μεγάλα σε σχέση προς τα επιδιωκόμενα οφέλη μεταφοράς.

Σ. | Η λύση που εγκρίθηκε τελικά: Χρησιμοποίηση του λιμανιού της Ιτέας και μικτές στρατιωτικές μεταφορές, Ιτέα-Μπράλος (οδικά), Μπράλος-Λιανοκλάδι-Θεσσαλονίκη (σιδηροδρομικά), και αντίστροφα. Η μαύρη γραμμή δείχνει τη σιδηροδρομική διαδρομή Αθήνα-Μπράλος-Λιανοκλάδι-Θεσσαλονίκη. Η διπλή κόκκινη γραμμή δείχνει την οδική διαδρομή Ιτέα - Μπράλος. (1) Ιτέα, (2) Μπράλος, (3) Λιανοκλάδι Λαμία.



Brallo

(Grèce)

*Αποψις Μπράλλου

Σ. | Δύο καρτ ποστάλ της εποχής που απεικονίζουν το γαλλικό στρατόπεδο στο Μπράλο και το 49ο Αγγλικό Στρατιωτικό Νοσοκομείο που ιδρύθηκε στην ίδια περιοχή (συλλογή Ν. Τσίτσα). Two contemporary post cards from Bralos showing the French Military Barracks and the 49th British Military Hospital (coll. N.Tsitsas).



Souvenir de BRALLO

(Grèce)

Hopital ANGLAIS

Παράλληλα μελετήθηκαν και άλλες εναλλακτικές λύσεις, όπως η προμήθεια και χρησιμοποίηση συστήματος απλής ή διπλής εναέριας μεταφοράς. Αλλά και αυτές οι έρευνες κατέληξαν στο ίδιο συμπέρασμα, ότι δηλαδή το κόστος θα ήταν μεγαλύτερο από την προσδοκώμενη ωφέλεια. Τελικά αποφασίστηκε ότι δεν υπήρχε άλλη λύση παρά να αυξηθεί η μεταφορική ικανότητα του υπάρχοντος δρόμου, τόσο για τη μετακίνηση των στρατιωτών, όσο και για τη μεταφορά φορτίων. Κατά τις εκτιμήσεις, η μέγιστη μεταφορική οδική ικανότητα σε φορτία μπορούσε να είναι 300 t την ημέρα.

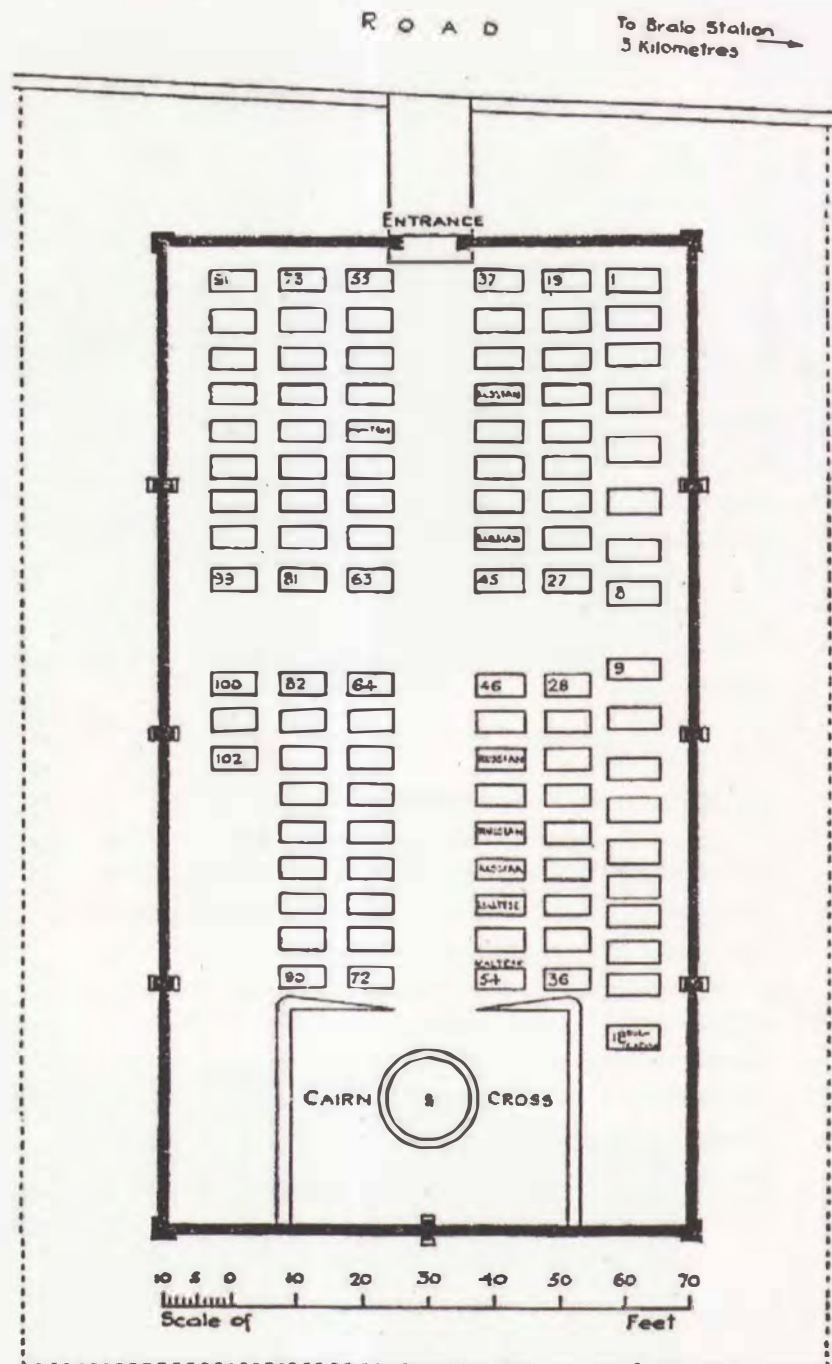
Στα μέσα του 1918 έγιναν πειραματικές μετρήσεις για την μεταφορική απόδοση του δρόμου, με αποστολή μικρών ποσοτήτων συσκευασμένων εφοδίων και με προφανή σκοπό να ληφθούν νέα μέτρα για την αύξηση των μεταφορών. Διαπιστώθηκε ότι, την τελευταία εβδομάδα του Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, είχαν εκφορτωθεί στην Ιτέα 2.290t εφοδίων, ενώ από το Μπράλο είχαν φορτωθεί στους συρμούς για τη Θεσσαλονίκη μόνο 1.400t. Δεν διευκρινίζεται αν η καθυστέρηση της μεταφοράς των 2.290t οφειλόταν σε προβλήματα φορτώσεων στο Σ.Σ. Μπράλου ή σε άλλες δυσχέρειες μεταφοράς. Πάντως, από τον Αύγουστο του 1918, αγγλικά, γαλλικά και ελληνικά τεχνικά σιδηροδρομικά συνεργεία προχωρούσαν συνεχώς σε επισκευαστικές και τροποποιητικές εργασίες, επιμήκυνση γραμμών, διασταυρώσεων κλπ., για να επιτευχθεί μια γενική βελτίωση στην κύρια γραμμή Πειραιάς-Θεσσαλονίκη, ώστε να διευκολυνθεί η κυκλοφορία των συρμών του Μπράλου.

Τέλος, πρέπει σημειώσουμε ότι ο δρόμος Μπράλου-Ιτέας παρουσίαζε και άλλα πλεονεκτήματα. Θεωρείτο πολύτιμος ως προέκταση της θαλάσσιας οδού από και προς Ιταλία, καθώς και δια μέσου της Ιταλίας προς τη δυτική Ευρώπη, και έτσι εξυπηρετούσε τη μεταφορά των στρατιωτικών τμημάτων που αποχωρούσαν με άδειες από τη Θεσσαλονίκη. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, αναχωρούσαν κάθε εβδομάδα τρεις αμαξοστοιχίες, με 60 αξιωματικούς και 700 στρατιώτες η κάθε μία, οι οποίοι έφευγαν για την πατρίδα τους. Οι δυσχέρειες στο θέμα της μετακίνησης αυτών των αδειούχων στρατιωτών είχαν καταντήσει οξύτατες, εξαιτίας της ελλείψεως των μεταφορικών μέσων, και η χρήση της διαδρομής Θεσσαλονίκη-Μπράλος-Ιτέα διευκόλυνε εξαιρετικά την κατάσταση..

Με την εξομάλυνση της διακίνησης ανδρών και πολεμικού υλικού μέσω της Ιτέας, ο Σ.Σ. Μπράλου μετατράπηκε σταδιακά σε ένα πολύβουο και πολύχρωμο λόγω των πολλών εθνικοτήτων «κέντρο διερχομένων». Έτσι, προέκυψε η αναγκαιότητα κατασκευής στρατοπέδων και χώρων διαβίωσης των στρατευμένων, αλλά και δύο ακόμη απαραίτητων υποδομών: η απομόνωση και το γενικά ήπιο κλίμα της περιοχής οδήγησε στην απόφαση μεταφοράς και εγκατάστασης, κοντά στο σταθμό, του 49ου Βρετανικού Στρατιωτικού Νοσοκομείου, χωρητικότητας 400 περίπου κλινών και με εξειδικευμένο προσωπικό για την αντιμετώπιση ασθενειών, την υποδοχή των θυμάτων χημικού πολέμου, επιδημιών, αφροδισιακών και ψυχολογικών νοσημάτων κτλ. Τέλος, τον Οκτώβρη του 1917 στον Μπράλο ιδρύθηκε και Στρατιωτικό Νεκροταφείο, το οποίο χρησιμοποιήθηκε μέχρι και τον Απρίλη του 1919. Το νεκροταφείο έχει 102 τάφους, οι περισσότεροι ενταφιασμένοι εδώ στρατιώτες ήταν υπήκοοι της Βρετανικής Κοινοπολιτείας και θύματα της ισπανικής γρίπης, η επιδημία της οποίας κορυφώθηκε στην Ευρώπη την άνοιξη του 1918. Το Στρατιωτικό Νεκροταφείο του Μπράλου διατηρείται σήμερα σε πολύ καλή κατάσταση χάρη στους κατοίκους του χωριού και τις φροντίδες της Βρετανικής Πρεσβείας στην Ελλάδα.

Βιβλιογραφία

- Ανδρουλιδάκης Κώστας: Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδας (1869-1969). Έκδοση Φωτογραφικού Μουσείου Δήμου Καλαμαριάς. Θεσσαλονίκη. 2005.
- Τσίτσας Νίκος: Μπράλος. Το σιδηροδρομικό πέρασμα. Εκδόσεις IRON. Αθήνα. 2008.
- Anon. Railways and the Salonica campaign. The Railway Gazette. Special War Transportation number: 110-118. 21.9.1920.



Σ. | Σχεδιάγραμμα του Βρετανικού Στρατιωτικού Νεκροταφείου Μπράλου (Πηγή Ν. Τσίτσας «Μπράλος: Το σιδηροδρομικό πέρασμα», σ.49). The British Military Cemetery at Bralos

| 5.6.2016 Θ. Αβδουλάς



«Από τον Μπράλο με αγάπη...».

Οι καρτ-ποστάλ των στρατιωτικών.

Γιώργος Χανδρινός

«Αγαπημένοι μου γονείς,

Μόλις φτάσαμε στις αποθήκες μας. Δεν κάναμε τόσο χρόνο όσο υπολογίζαμε. Φύγαμε από την Ιτέα χτές το πρωί, στις 6 η ώρα, με αυτοκίνητο και φτάσαμε στον Μπράλο το μεσημέρι. Φάγαμε και πήραμε το τρένο στις 2 η ώρα και φτάσαμε στη Θεσσαλονίκη την άλλη μέρα στις 4 το απόγευμα. Κάναμε συνολικά 26 ώρες ταξίδι με το τρένο. Πρέπει να μείνουμε εδώ δύο ή τρεις μέρες πριν φύγουμε για ανεφοδιασμό. Πιστεύω, αν δεν υπάρξει καμία αλλαγή, να βρεθώ στο 1ο Τάγμα Εφίππων της Αφρικής, αλλά πριν τους συναντήσω δεν μπορώ να σας δώσω διεύθυνση. Εδώ κάνει κρύο και βρέχει όλη μέρα. Σας φιλώ»

Εμίλ, 6 Μαρτίου 1918.

Αυτά γράφει στους γονείς του ο Εμίλ, ένας Γάλλος στρατιωτικός, στη πίσω πλευρά μιάς καρτ-ποστάλ με τον Μπράλο που την ταχυδρόμησε από την Θεσσαλονίκη. Πρόκειται για τυπικό παράδειγμα ενός δελταρίου από αυτά που έστελναν στους δικούς τους αξιωματικοί και φαντάροι των συμμαχικών δυνάμεων με θέματα από τον Μπράλο. Εκεί από όπου διακινήθηκαν, παρέμειναν για λίγο ή και άφησαν την τελευταία τους πνοή χιλιάδες ένστολοι πολλών εθνικοτήτων που βρέθηκαν σε αυτή τη γωνιά της Φθιώτιδας. Για να καλυφθεί η μεγάλη ανάγκη όλων αυτών των ανθρώπων για επικοινωνία και επαφή με τα αγαπημένα τους πρόσωπα πίσω στην πατρίδα κυκλοφόρησαν αναρίθμητες καρτ-ποστάλ με θέμα τον ίδιο τον Μπράλο η γειτονικούς σταθμούς, γέφυρες, στρατοπέδα κλπ. Η αποστολή χιλιάδων τέτοιων δελταρίων στη Γαλλία, Αγγλία κλπ έκανε έκτοτε την ονομασία «Brallo» ιδιαίτερα γνωστή στην Ευρώπη. Πολλές από αυτές τις καρτ-ποστάλ έχουν γίνει πλέον περιζήτητα συλλεκτικά αντικείμενα, αρκετές δε από αυτές δημοσίευσε ο φίλος, ρέκτης Νίκος Τσίτσας στο εξαιρετικό βιβλίο του για τον Μπράλο.



Σ. | Ζωγραφική απεικόνιση αδειούχων στρατιωτών των συμμάχων που αποβιβάζονται στον Μπράλο για να μεταφερθούν στην Ιτέα, από όπου θα επιστρέψουν στις πατρίδες τους. Έκδοση «Χαρτοπωλείον Δ. Κ. Κοκκινάκη-εν Αθήναις» (συλλογή Ν. Τσίτσα).



Ἀποψις Βράλλου.

(GRÈCE)

Vue de Brallo

Σ. | Δύο από τα αναρίθμητα καρτ ποστάλ (1917-8) με απεικονίσεις του Σ.Σ. Μπράλου. Αμφότερα είναι έκδοση «Γ. Ν. Αλεξάκη-Πειραιεύς» (συλλογή Ν. Τσίτσας)
 Three typical examples of the numerous 1917-8 post cards from Bralos station and the surrounding areas. (coll. N. Tsitsas)



BRALLO (Grèce). Un Vue près du chemin de fer Salonique-Constantinople. P. Tallo.



Σ. | Ξυλογραφία του Τάσσου (Τ. Αλεβίζος), συμβολικό έργο των πολλών σιδηροδρομικών σαμποτάζ της Εθνικής Αντίστασης 1941-44.
A post-war woodcut depicting the blowing-up, by Greek guerillas, of a railway bridge.

Το «πέρασμα του Μπράλου» την περίοδο 1941-44.

Γιώργος Χανδρινός

Ενώ στον Α' Π.Π. η γραμμή Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι, ιδιαιτέρως δε (όπως αναφέρθηκε ήδη) ο Σ.Σ. Μπράλου, διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στις στρατιωτικές μεταφορές και την διακίνηση των συμμαχικών δυνάμεων προς και από το μέτωπο της Μακεδονίας, κατά την διάρκεια του Β' Π.Π. και της ιταλο-γερμανικής κατοχής που επακολούθησε, η γραμμή αυτή έγινε μάρτυρας εξ ίσου σημαντικών, αλλά πιο δραματικών γεγονότων. Την περίοδο 1941-44, και για

πρώτη φορά στην ελληνική σιδηροδρομική ιστορία, οι μεγάλες γέφυρες και άλλα τεχνικά έργα της γραμμής υπέστησαν σοβαρές ζημιές, τόσο από τις πολεμικές επιχειρήσεις στην περιοχή κατά τη γερμανική εισβολή, όσο και από τη δράση της Εθνικής Αντίστασης η και Βρετανών κομμάντος που είχαν ήδη διεισδύσει στη χώρα μας, ενώ πλήρη καταστροφή προκάλεσαν οι ίδιοι οι Γερμανοί κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα. Είναι αδύνατον να γίνει λεπτομερής εξιστόρηση των

γεγονότων της περιόδου αυτής και, κατά συνέπεια παραθέτουμε εδώ μικρή μόνο σύνοψη τους.

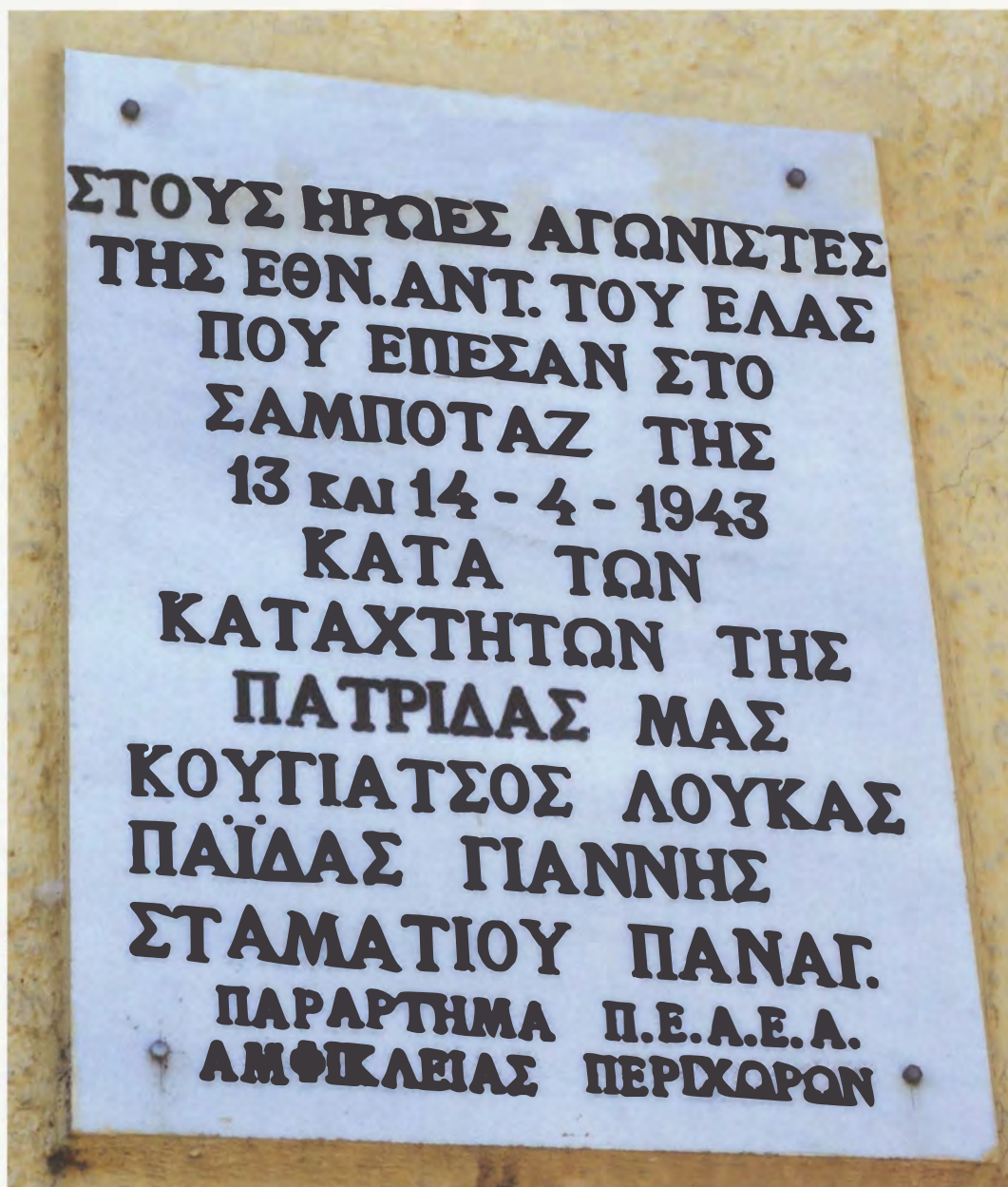
Κατά την ραγδαία εισβολή των Γερμανών στην Ελλάδα («Επιχείρηση MARITA») και την ταχύτατη επέλαση τους προς το νότο, η ορεινή διάβαση του Μπράλου αποτελέσε μια από τις τελευταίες γραμμές αμύνης των βρετανικών στρατευμάτων απέναντι στην Βέρμαχτ. Εκεί, εκτός της σφοδρής μάχης, οι σύμμαχοι αναγκάστηκαν να ανατινάξουν στις 20-22 Απριλίου 1941 τις γέφυρες του Σπερχειού, του Γοργοπόταμου, της Μανδρίτσας και της Παπαδιάς. Την πρώτη περίοδο της Κατοχής και για έναν σχεδόν ολόκληρο χρόνο, ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας Πειραιά-Θεσσαλονίκης παρέμενε κομμένος στα δύο προκαλώντας σοβαρότατα προβλήματα στις γερμανικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό συνεχίστηκε μέχρι τις 30 Μαρτίου 1942, όταν δόθηκε και πάλι στην κυκλοφορία η επισκευασθείσα από το ιταλικό Μηχανικό γέφυρα της Παπαδιάς. Σε όλη τη διάρκεια του 1942, η γραμμή αποδείχτηκε ζωτικής σημασίας για τον ανεφοδιασμό της στρατιάς του Ρόμμελ στη Β.Αφρική και εξ αιτίας αυτού οι μεγάλες σιδηροδρομικές γέφυρες της περιοχής Μπράλου έγιναν στόχος των συμμάχων και των Ελλήνων αντάρτων, με αποτέλεσμα την ιστορική ανατίναξη του Γοργοπόταμου. Συνολικά, τη διετία 1942-44, σε ολόκληρο το τμήμα Τιθορέα - Μπράλος - Λιανοκλάδι καταγράφονται 30, σχεδόν, σιδηροδρομικά σαμποτάζ (ανατινάξεις της γραμμής, εκτροχιασμοί αμαξοστοιχιών κλπ) και επιθέσεις κατά σιδηροδρομικών στόχων που έγραψαν λαμπρές σελίδες στη ιστορία της Εθνικής Αντίστασης κατά των κατακτητών. Τα σαμποτάζ αυτά ξεκίνησαν δειλά στις αρχές του 1942 και συνεχίστηκαν με αυξανόμενη ένταση σχεδόν μέχρι την αποχώρηση των Γερμανών. (Πίνακας 1). Από αυτά τα περιστατικά ξεχωρίζουν τρία :

1) 25/11/1942. Προκειμένου να ανακοπεί η μεγάλη ροή μεταφοράς πολεμοφοδίων που έφταναν στον Πειραιά σιδηροδρομικώς μέσω Βελιγραδίου και Θεσσαλονίκης με τελικό προορισμό το Afrika Korps του Ρόμμελ, το Συμμαχικό Στρατηγείο Μέσης Ανατολής, αποφάσισε την ανατίναξη μιας εκ των τριών μεγάλων γεφυρών της περιοχής αυτής (Παπαδιά, Ασωπός ή Γοργοπόταμος). Τελικώς επελέγη ο Γοργοπόταμος και την νύχτα της 25 ης Νοεμβρίου 1942, ομάδα από 150 περίπου αντάρτες του ΕΛΑΣ και του ΕΔΕΣ, μαζί με 12 Βρετανούς (είχαν πέσει για τον σκοπό αυτό με αλεξίπτωτο στην περιοχή της Γκιώνας), μετά από σφοδρή μάχη, ανατίναξαν την γέφυρα, διακόπτοντας για ένα σχεδόν μήνα την σιδηροδρομική κυκλοφορία και καταγράφοντας μία από τις ενδοξότερες σελίδες της Εθνικής Αντίστασης και της νεότερης ελληνικής ιστορίας.

2) 14/4/1943. Την νύχτα της 14 Απριλίου 1943, μεγάλη δύναμη αντάρτων του ΕΛΑΣ, επιτίθενται στον Σ.Σ. Αμφίκλειας, που εκείνη την εποχή είχε μεγάλη σημασία για την σιδηροδρομική κυκλοφορία διότι διέθετε μηχανοστάσιο, περιστροφική πλάκα, χώρους ανεφοδιασμού και επισκευής ατμαμαξών κλπ. Στη σφοδρή μάχη που επακολούθησε σκοτώθηκαν τρεις αντάρτες και αρκετοί Γερμανοί, ο υδατόπυργος και κάποιες εγκαταστάσεις υπέστησαν ζημιές, ενώ οι αντάρτες έθεσαν σε κίνηση τέσσερις ατμάμαξες και τις άφησαν προς τον Σ.Σ. Τιθορέα, όπου, λόγω της κατωφέρειας εκτροχιάστηκαν όλες στην τοποθεσία «Παλαβίτσα» (χ.θ. 175+300), όπου την προηγούμενη νύχτα οι αντάρτες είχαν εκτροχιάσει εμπορική αμαξοστοιχία προς την Αθήνα. Συνολικά υπέστησαν σοβαρές ζημιές ή καταστράφηκαν 10 ατμάμαξες και περισσότερα από 30 οχήματα.



Σ. 1 Δύο από τις πέντε συνολικά ατμάμαξες της σειράς Λα που εκτροχιάστηκαν στη θέση «Παλαβίτσα». Οι μηχανές αφέθηκαν να κυλήσουν στην κατωφέρεια αυτή από τους αντάρτες του ΕΛΑΣ, μετά τη μάχη στον Σ.Σ. Αμφίκλειας, τη νύχτα της 14ης Απριλίου 1943 (συλλογή Γ. Χανδρινού). Two of the 5 locomotives (all Class La) derailed by Greek guerrillas during their attack to Amfikleia station (14 April 1943) (coll. G. Handrinou).



Σ. | Αναμνηστική πλάκα εντοιχισμένη στον Σ.Σ. Αμφίκλειας στη μνήμη των τριών νεκρών της ομώνυμης μάχης (Γ. Χανδρινός).
Amfikleia station: "in memoriam" of 3 the Greek guerillas killed on 14 April 1943 (G. Handrinos).

3) 20/6/1943. Την νύχτα της 20ης Ιουνίου 1943, μετά από μια πολύ δύσκολη και θεαματική επιχείρηση, Βρετανοί σαμποτέρ που χρειάστηκε να κατέβουν το εξαιρετικά στενό και απόκρημνο φαράγγι ανατίναξε τη γέφυρα του Ασωπού, καταστρέφοντας το κομψό Ζαρθρωτό τόξο της. Ήταν ένα από τα σημαντικότερα σιδηροδρομικά σαμποτάζ της Κατοχής και προκάλεσε σοβαρότατα προβλήματα στον ανεφοδιασμό των Γερμανών, διακόπτοντας την σιδηροδρομική κυκλοφορία για δύομιση σχεδόν μήνες.

Κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα, οι Γερμανοί προξένησαν, σκόπιμα, ανυπολόγιστες καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Στην περιοχή αυτή οι καταστροφές αυτές έγιναν στο διάστημα 13-17/10/1944 και περιλαμβάνουν τις ανατινάξεις της σήραγγας Μπράλου (σε τρία σημεία) και των γεφυρών Παπαδιάς, Ασωπού, Μανδρίτσας, Γοργοπόταμου και Σπερχειού, την καταστροφή του Σ.Σ. Λιανοκλαδίου κλπ. Ευτυχώς, οι Γερμανοί δεν πείραξαν καθόλου τα τεχνικά έργα (γέφυρες και σήραγγες) στο τμήμα της γραμμής που βρίσκεται στις απότομες πλαγιές της Οίτης και έτσι όλα αυτά τα έργα διατηρούν ακόμη την αρχική τους μορφή.

Μετά την απελευθέρωση, λόγω του δύσβατου της περιοχής και των εκτεταμένων ανατινάξεων, χρειάστηκε πολύ μεγάλη προσπάθεια και μεγάλο κόστος για να αποκατασταθούν οι ζημιές, εν μέσω μάλιστα του αιματηρού Εμφυλίου που και αυτός άφησε τα ίχνη του στην ιστορία της

γραμμής. Τελικά, η σιδηροδρομική συγκοινωνία άρχισε και πάλι στις 21/6/48 κατ' αρχήν μέχρι τον Σ.Σ. Μπράλου και ένα, σχεδόν, χρόνο αργότερα (στις 12/7/49) σε όλο το υπόλοιπο τμήμα, μέχρι το Λιανοκλάδι και την Λάρισα.

Ενδεικτική βιβλιογραφία :

- Ανων. Αι καταστροφές και η αποκατάστασις του σιδηροδρομικού δικτύου των Σ.Ε.Κ. Ανατυπη έκδοση εκ των «Τεχνικών Χρονικών», τεύχη 290/291, 292 –Αυγ/Σεπτ, Οκτ. 1948. Σ.Ε.Κ. / Δνσις Νεων Εργων.30σ. 1949
- Ανδρουλιδάκης Κώστας. Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι κατά την κατοχή. Στρατιωτική Ιστορία. 2018. Τεύχος 253:52-67
- Βράιλας, Α. Η ανατίναξη της γέφυρας του Ασωπού. Μια ξεχασμένη παράτολμη ιστορία. Σιδηροτροχιά. 2000, τεύχος 20: 55-59.
- Τσίτσας Νίκος. Μπράλος – το σιδηροδρομικό πέρασμα. Εκδόσεις IRON. Αθήνα.2008
- Χανδρινός Γεώργιος. 75 χρόνια Γοργοπόταμος: σιδηροδρομικές πτυχές μιας ιστορικής ανατίναξης. Σιδηροτροχιά 2017, τεύχος 51:16-29
- Χανδρινός Γεώργιος. Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι στην Κατοχή. (υπο προετοιμασία)

Κατάλογος των 29 σιδηροδρομικών σαμποτάζ που έχουν καταγραφεί στο τμήμα Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι κατά την περίοδο της Κατοχής (1941-44)

Πηγή: Χανδρινός Γ. Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι στην Κατοχή (υπό προετοιμασία).

Αρχές 4/42

Κοπή τηλεγραφικών καλωδίων κατά μήκος της γραμμής στο τμήμα Λιλαία-Μπράλος.

25/11/42

Νυχτερινή ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοπόταμου μετά από μάχη, από ομάδα 115 ανταρτών του ΕΛΑΣ, 65 του ΕΔΕΣ και 12 Αγγλων σαμποτέρ. Η ανατίναξη έγινε στις 02:11 Καταστροφή του δεύτερου ακρόβαθρου προς Πειραιά και πτώση των δύο ζευκτών. Η γέφυρα επισκευάστηκε σε 40 ημέρες και δόθηκε στην κυκλοφορία στις 5/1/43

29/3/43

Νυχτερινή επίθεση ανταρτών στον Σ.Σ. Γραβιάς. Δύο Γερμανοί νεκροί, σύλληψη άλλων δύο.

13/4/43

Αφαίρεση δυο σιδηροτροχιών στη χ.θ. 175+300 (Τιθορέα-Αμφίκλεια). Εκτροχιασμός της νυχτερινής αμαξοστοιχίας M64, ανατροπή της ατμάμαζας Λα914 και πέντε φορταμαζών. Πυρπόληση επτά φορταμαζών με γαλέττα. Τραυματισμός του μηχανοδηγού και δύο θερμαστών. Ένας Γερμανός τραυματίας, τέσσερεις Ιταλοί αγνούμενοι

14/4/43

α) Νυχτερινή επίθεση ανταρτών στον Σ.Σ. Αμφίκλειας. Μάχη με τους Γερμανούς. Ανατίναξη του υδατόπυργου. Τραυματισμός δύο εργατών. Απαγωγή του προσωπικού και απελευθέρωση τους. Σπρώξιμο προς την Τιθορέα των ατμαμαζών Λα903, Λα907, Λα915 και Λα925 που, μαζί με 18 φορτάμαξες, έπεσαν στην ατμάμαξα Λα902 της αμαξοστοιχίας βοθείας που έσπευσε για τον εκτροχιασμό της προηγούμενης νύχτας. Επίσης, ρίψη στην περιστροφική πλάκα του σταθμού των ατμαμαζών Ηβ416, Κβ853, Λα918 και 572970. 12ήμερη διακοπή της κυκλοφορίας

β) Ανατίναξη της παρακαμπτήριας γραμμής και αμαξοστοιχίας βοθείας στη χ.θ. 175+300 (Τιθορέα-Αμφίκλεια). Η ατμάμαξα Λα902 χωρίς ζημιές, καταστροφή απο πυρκαϊά της σκευοφόρου και 4 φορταμαζών.

12/5/43

Επίθεση ανταρτών στην ιταλική φρουρά της γραμμής κοντά στον Σ.Σ. Λιλαίας. Τρεις Ιταλοί τραυματίες.

20/6/43

Νυχτερινή ανατίναξη, από ομάδα συμμάχων σαμποτέρ, της γέφυρας του Ασωπού (χ.θ. 202+500). Καταστροφή του αρθρωτού τόξου. Σοβαρά προβλήματα στην σιδηροδρομική κυκλοφορία για μεγάλο διάστημα. Η γέφυρα παρεδόθη ξανά στην κυκλοφορία στις 1/9/43

2/3/44

α) Νυχτερινή ανατίναξη, στις 00:20, της αμαξοστοιχίας 84 στη χ.θ. 177+500 (Τιθορέα-Αμφίκλεια). Ανταλλα-

γή πυρών. Ζημιές από πυροβολισμούς στην έλκουςα ατμάμαξα 573078, καταστροφή δύο σιδηροτροχιών και ανεύρεση έξι ακόμη ναρκών που δεν εξερράγησαν. Αποκατάσταση στις 07:16.

β) Ανατίναξη της γραμμής κοντά στην Αμφίκλεια. Μικροζημιές.

30/4/44

Νυχτερινή ανατίναξη, στις 00:25, απο τμήματα της XIII Μεραρχίας ΕΛΑΣ της αμαξοστοιχίας 67 σε γέφυρα στη χ.θ. 220+950 (Σπερχειός-Λιανοκλάδι). Εκτροχιασμός της έλκουςα ατμάμαζας 572155 και σχεδόν πλήρης καταστροφή της σκευοφόρου και τεσσάρων ανοιχτών φορταμαζών. Καταστροφή τεσσάρων σιδηροτροχιών και 30 στρωτήρων Δύο Γερμανοί νεκροί. 24ωρη διακοπή της κυκλοφορίας.

12/5/44

Νυχτερινή επίθεση στον Σ.Σ. Τιθορέας. Απελευθέρωση 55 Σοβιετικών αιχμαλώτων που εργάζονταν σε καταναγκαστικά έργα στην περιοχή και διέμεναν φρουρούμενοι σε φορτάμαξες στον σταθμό.

17/5/44

Ανατίναξη, στις 01:30, της αμαξοστοιχίας M86 στη χ.θ. 170+900 (Τιθορέα-Αμφίκλεια). Εκτροχιασμός εννέα φορταμαζών, οι δύο με σοβαρές ζημιές. Καταστροφή της γραμμής σε μήκος 50μ. Λεηλασία δημητριακών από τις δύο αυτές φορτάμαξες από Γερμανούς και χωρικούς. Τραυματισμός του Γερμανού μηχανοδηγού και τριών Ελλήνων τροχοπεδητών. Αποκατάσταση στις 14:58.

24/5/44

Ανατίναξη στις 00:35 της μεμονωμένης ατμαμαζας 571645 στη χ.θ. 187+500 (Λιλαία-Μπράλος). Μικροζημιές. Καταστροφή δύο σιδηροτροχιών και οκτώ στρωτήρων.

24/7/44

Ανατίναξη, από τμήμα της XIII Μεραρχ. ΕΛΑΣ γερμανικής αμαξοστοιχίας, μεταξύ Μπράλου-Λαμίας. Καταστράφηκε η ατμάμαξα και τρία οχήματα.

31/7/44

Νυχτερινή επίθεση από ομάδα της OSS κατά ανερχόμενης γερμανικής αμαξοστοιχίας, στο τμήμα Γοργοπόταμος-Φον Στούντνιτς. Καταστράφηκε με βολές μπαζουκας η ατμάμαξα και αποτεφρώθηκαν αρκετά οχήματα. Άμεση υποχώρηση λόγω άφιξης στο σημείο γερμανικής τεθωρακισμένης αμαξοστοιχίας

../8/44

α) Ανατίναξη 300μ γραμμής βόρεια της γέφυρας του Γοργοπόταμου.

β) Ανατίναξη της αμαξοστοιχίας 64 που μετέφερε πυρομαχικά και πετρέλαιο σε σήραγγα κοντά στον Μπράλο.

Νεκροί Γερμανοί. Μεγάλη διακοπή της κυκλοφορίας.

Αρχές /8/44

Αποτυχημένη απόπειρα ανατίναξης της γέφυρας του Γοργοπόταμου με εκρηκτικά φορτωμένα σε ειδικής κατασκευής ξύλινο βαγονέτο

2/8/44

Νυχτερινή ανατίναξη, στις 00:15, της αμαξοστοιχίας 42 στο τμήμα Σπερχειός-Φον Στούντνιτς. Εκτροχιασμός και ζημιές στην ατμάμαξα. Ένας Γερμανός ελαφρά τραυματίας.

15/8/44

Ανατίναξη της γραμμής στη χ.θ. 196+150 (Μπράλος-Ελευθεροχώρι). Καταστροφή έξι σιδηροτροχιών. 12ωρη διακοπή της κυκλοφορίας.

16/8/44

Πρόκληση πτώσης βράχων στη γραμμή κάτω από το Δελφίνο, Γοργοπόταμου, κοντά στον Σ.Σ. Ασωπού.

18/8/44

Ανατίναξη της αμαξοστοιχίας 56/44 στη χ.θ. 208+100 (Ασωπός-Αρπίνη). Χωρίς ζημιές.

27/8/44

Ανατίναξη της γραμμής στη χ.θ. 214+900 (Αρπίνη-Γοργοπόταμος). Καταστροφή δύο σιδηροτροχιών και τριών στρωτήρων.

29/8/44

α) Ανατίναξη, στις 00:30, απο τμήματα της V Ταξιαρχίας ΕΛΑΣ της αμαξοστοιχίας 51 στη χ.θ. 169+456 (Τιθορέα-Αμφίκλεια). Σοβαρές ζημιές στην ατμάμαξα 573385, εκτροχιασμός επτά φορταμαζών, αποτέφρωση δύο. Νεκρός ο Έλληνας μηχανοδηγός. Καταστροφή 11 σιδηροτροχιών και οχετού ανοιγματος 0,60μ.

β) Ανατίναξη, στις 03:30, της γραμμής στη χ.θ. 169+448 (Τιθορέα-Αμφίκλεια). Καταστροφή μιας σιδηροτροχιάς, μήκους 12μ.

../9/44

Ανατίναξη αμαξοστοιχίας κοντά στην Αμφίκλεια.

1/9/44

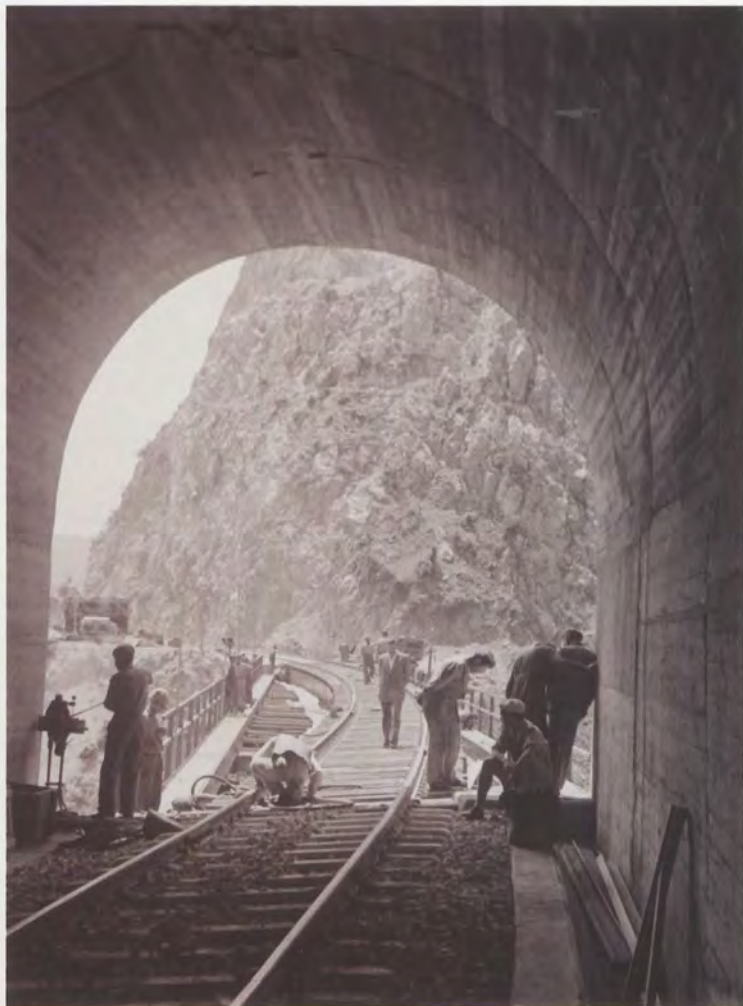
Νυχτερινή επίθεση κατά του Σ.Σ. Λιανοκλαδίου από ομάδα του Λόχου Μηχανικού, της I Μεραρχίας ΕΛΑΣ. Καταστροφή αντλίας νερού, τεσσάρων γερανών, των εγκαταστάσεων ηλεκτροπαραγωγής και μίας ατμάμαζας.

6/9/44

Ανατίναξη γερμανικής αμαξοστοιχίας στο τμήμα Τιθορέα-Αμφίκλεια. Καταστροφή της ατμάμαζας, αρκετών οχημάτων και καταστροφή 150μ γραμμής. 36ωρη διακοπή.

Σ. Ι Η γέφυρα Παπαδιάς στο τέλος της δεκαετίας του '50, με διερχόμενη Α/Α Fiat. (Αρχείο ΟΣΕ T1298). A Fiat railcar crossing Papadia viaduct (late '50s).





Η γραμμή στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια: εικόνες μιάς άλλης εποχής με τον φακό του Ι. Λάμπρου

Επιλογή φωτογραφιών - λεζάντες:
Γιώργος Χανδρινός

Σ. | Επάνω, έργα αποπεράτωσης της νέας σήραγγας και γέφυρας Ασωπού.1948/49 (Φωτογραφικό Αρχείο Μπενάκη 8. 12268). Κάτω, το «Simplon Orient Express» με επικεφαλής, ατμάμαξα της σειράς Λα διασχίζει τη γέφυρα Παπαδιάς με κατεύθυνση την Αθήνα. Αρχές της δεκαετίας του '50. (Αρχείο ΟΣΕ ΤΗ14). Final works on the Asopos bridge and tunnel (1948/49)(above) and, below, "Simplon Orient Express" on Paradia viaduct. Athens bound the train is being hauled by a Class La locomotive (early '50s).





Σ. | Επάνω, αμαξοστοιχία με επικεφαλής την ατμάμαξα Θγ556 και ντηζελάμαξα Alsthom στην περιοχή Ασωπού (Αρχείο ΟΣΕ / περιοδικό «Συγκοινωνία», Μάιος 1973). Κάτω, η Alco A309 επικεφαλής εμπορικής αμαξοστοιχίας προς την Αθήνα διέρχεται από τη γέφυρα Ασωπού Τέλος της δεκαετίας του '60. (Αρχείο ΟΣΕ ΤΗ139). Hauled by Thg556 a train moves near Asopos station (above) and, below, Alco "World Locomotive" A309 on a freight exits the tunnel and crosses Asopos bridge (both late '60s)



Σ. Ι Α/Α Fiat διέρχεται από τη γέφυρα Μανδρίτσας. (Καρτ ποστάλ ΟΣΕ). A Fiat railcar crosses Mandritsa bridge (early '60s)



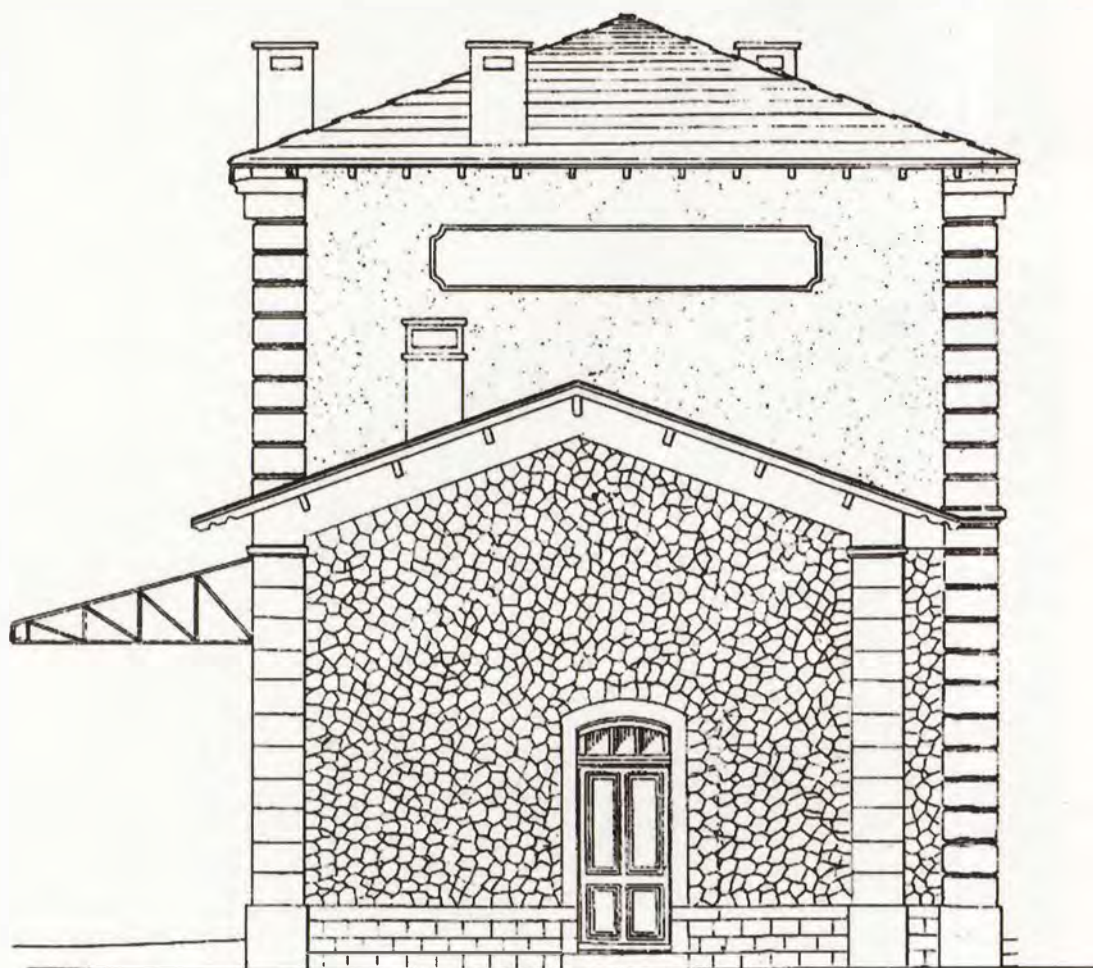


Σ. / Επάνω, ατμήλατη
αμαξοστοιχία με επικεφαλής
ατμάμαξα της σειράς Θγ στο
6τοξο λίθινο γεφύρι (χ.θ.206+586)
και, κάτω, A/A Ferrostaal στο ίδιο
σημείο (Αρχείο ΟΣΕ). The 6-arch
masonry bridge at KP 206+586
with a passenger train hauled by
a Class Thg locomotive and by a
"Ferrostaal" railcar (late '60s).

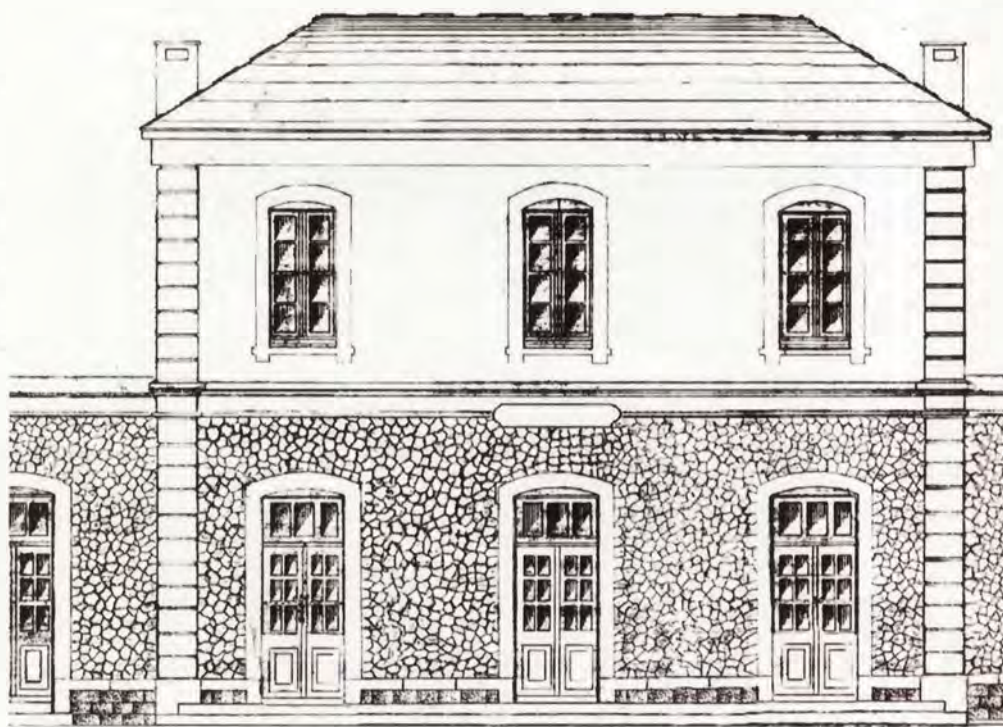


Σ. Ι Έργα επισκευής της γέφυρας
Τραχίνας (χ.θ.211+202), που την
διασχίζει εμπορική αμαξοστοιχία
με επικεφαλής τις Alco A305
και Α2ΧΧ (Φωτογραφικό Αρχείο
Μουσείου Μπενάκη, 8. 23457).
Κάτω ο Σ.Σ. Λιανοκλαδίου στις
αρχές της δεκαετίας του '60,
με σταθμευμένες Α/Α Fiat. Ο
σταθμός κατασκευάστηκε εξ
αρχής λόγω των σοβαρών ζημιών
που είχε υποστεί ο αρχικός
(Αρχείο ΟΣΕ Τ650). Repairs on the
bridge at KP 211+202 (1948/9) and
the new Lianokladi station built
immediately after the war, with
Fiat railcars (mid '60s)





Σ. Ι. Επάνω, σχέδιο σταθμού Α-Β Τάξης του ΣΠΔΣ (πλάγια όψη) και, κάτω, σχέδιο σταθμού Β Τάξης (εμπρόσθια όψη-απόσπασμα) (Αρχείο ΟΣΕ). Technical drawings of a typical A-B Class station and the side view of a Class B station ("Mission Française") (Archive OSE).



Τα σημαντικότερα τεχνικά έργα

Γιώργος Χανδρινός

Εισαγωγή

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά-Δεμερλή-Συνόρων κατασκευάστηκε τα πρώτα χρόνια του 20ου αι., λίγο δε αργότερα (1916) έγινε και η σύνδεση με τα οθωμανικά δίκτυα της Μακεδονίας και έτσι η Ελλάδα απέκτησε σιδηροδρομική σύνδεση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Σε όλα αυτά τα χρόνια της λειτουργίας της, και ακολουθώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις και συγκοινωνιακές ανάγκες, η σιδηροδρομική αυτή αρτηρία Αθηνών – Θεσσαλονίκης υπέστη (ιδίως την μεταπολεμική περίοδο) και υφίσταται ακόμη πολλές αλλαγές και βελτιώσεις: έγιναν νέες χαράξεις σε πολλά τμήματα (με ευθυγραμμίσεις καμπυλών κλπ για βελτίωση της ταχύτητας και ασφάλειας), αντικαταστάθηκε η επιδομή, κατασκευάστηκαν νέες σήραγγες και γέφυρες, ιδρύθηκαν νέοι σταθμοί ή καταργήθηκαν άλλοι, κατασκευάστηκε διπλή πλέον γραμμή σε μεγάλο τμήμα του δικτύου κλπ, ενώ αποκορύφωμα της πολύχρονης αυτής προσπάθειας είναι ο πλήρης εκσυγχρονισμός και μετατροπή της εν λόγω αρτηρίας σε ΣΓΥΤ, έργο που βαίνει –επι τέλους- προς την ολοκλήρωσή του.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί ότι το μόνο τμήμα που εξαιρέθηκε από το σύνολο όλων αυτών τα μεγάλων έργων εκσυγχρονισμού είναι ακριβώς η γραμμή του Μπράλου και τούτο διότι, η ΣΓΥΤ ακολουθεί πλέον εντελώς νέα χάραξη, παρακάμπτοντας εντελώς το ορεινό τμήμα. Είναι επίσης αξιοσημείωτο, το ότι από τότε που κατασκευάστηκε, δηλαδή για περισσότερο από έναν αιώνα, αυτή ακριβώς η παλαιά χάραξη δεν έχει υποστεί σχεδόν καμία επέμβαση, αλλαγή ή άλλης μορφής τεχνικές βελτιώσεις, πλην, βεβαίως, των επισκευών στις μεγάλες γέφυρες λόγω των καταστροφών του πολέμου. Μάλιστα, το πιο απόκρημνο τμήμα της γραμμής αυτής (από τον Σ.Σ. Ασωπού μέχρι την γέφυρα του Γοργοπόταμου) με όλα του τα τεχνικά έργα παραμένει μέχρι τις ημέρες μας στην αρχική, αυθεντική του μορφή, δηλαδή ακριβώς όπως ήταν την περίοδο κατά την οποία κατασκευάστηκε. Αυτό είναι φαινόμενο που ναι μεν απαντάται και σε λίγες ακόμη περιοχές όπως π.χ η γραμμή του οδοντωτού, η γραμμή του Πηλίου κλπ, είναι, ωστόσο, μοναδική περίπτωση για τον κεντρικό άξονα Πειραιά-Θεσσαλονίκης.

Σταθμοί-Στάσεις

Από την εποχή της κατασκευής του μέχρι σήμερα, στο συγκεκριμένο τμήμα, λειτούργησαν 13 διαφορετικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί και / ή στάσεις. Η λειτουργία και χρήση των σταθμών αυτών δεν ήταν ενιαίες και σταθερές διαχρονικά, διότι στην πάροδο των 110 ετών της λειτουργίας του τμήματος αυτού, ιδρύθηκαν νέοι σταθμοί και / ή στάσεις, άλλοι καταργήθηκαν, άλλοι άλλα-

ξαν ονομασία και άλλοι άλλαξαν κατηγορία για την καλύτερη εξυπηρέτηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, με βάση τις εκάστοτε ανάγκες και τους σχετικούς Κανονισμούς ΣΕΚ / ΟΣΕ.

Προκειμένου να αξιολογηθεί η σημασία, η σημερινή κατάσταση διατήρησης κλπ των παραπάνω σταθμών και / ή στάσεων, θα πρέπει να εξαιρέσουμε τους παρακάτω, επειδή:

- τους Σ.Σ. Τιθορέας και Σ.Σ. Λιανοκλαδίου, οι οποίοι επειδή συνεχίζουν να λειτουργούν ως αναπόσπαστα τμήματα της νέας ΣΓΥΤ, ήδη εκσυγχρονίστηκαν πλήρως, γεγονός που, αναπόφευκτα, αλλοίωσε τα αρχιτεκτονικά τους χαρακτηριστικά, τον περιβάλλοντα χώρο κλπ.
- τις στάσεις Παρνασσού, Τραχίνιας, Γοργοπόταμου, φον Στούντιτς (ιδρύθηκε από τους Γερμανούς και λειτούργησε μόνο κατά την Κατοχή) και Σπερχιού, διότι τα κτίρια τους (που ήταν έτσι κι αλλιώς υποτυπώδη και άνευ ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής σημασίας) είτε δεν υφίστανται πλέον είτε διότι είναι πλέον ερειπωμένα, σε προχωρημένο βαθμό. Επι πλέον, καμία από αυτές τις στάσεις δεν ιδρύθηκε κατά την αρχική κατασκευή της γραμμής, αλλά σε μεταγενέστερες περιόδους.

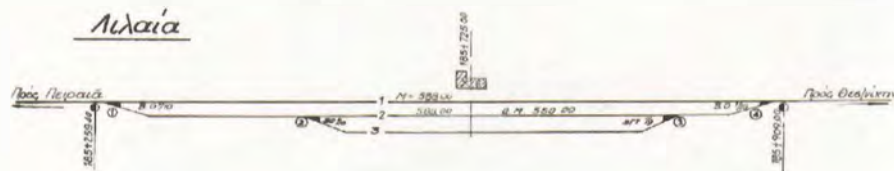
Από τους υπόλοιπους έξι σταθμούς / στάσεις, επισημαίνεται ότι μόνον ο Σ.Σ. Αμφίκλειας και ο Σ.Σ. Μπράλου, χτίστηκαν κατά την περίοδο της αρχικής κατασκευής τη γραμμής (1902-6), ενώ οι υπόλοιποι, δηλαδή Σ.Σ. Λιλαίας, Σ.Σ. Ελευθεροχωρίου, Σ.Σ. Ασωπού και Σ.Σ. Αρπίνης κατασκευάστηκαν αργότερα, πιθανότατα στην διάρκεια του μεσοπολέμου. Κατά συνέπεια, μόνον οι δυο πρώτοι διατηρούν σχεδόν στο ακέραιο (πλην ελαχίστων και αμελητέων μεταγενέστερων επεμβάσεων) την αρχική τους μορφή, τα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά και την αισθητική, ενώ οι υπόλοιποι διατηρούν μεν και αυτοί την δική τους αρχιτεκτονική φυσιογνωμία, η οποία, όμως, έχει λίγο –πολύ αλλοιωθεί, ενώ η μακροχρόνια αχρησία τους (έχουν κλείσει εδώ και χρόνια) έχει επιδράσει αρνητικά και στην κατάσταση διατήρησης τους, λόγω έλλειψης συντήρησης.

Σ.Σ. Αμφίκλειας (χ.θ. 181+172)

Σταθμός Β' Τάξεως. Λιθόκτιστος. Με 2όροφο κτίριο επιβατών και διπλανό 2όροφο οίκημα προσωπικού. Διαθέτει επίσης αποθήκη εμπορευμάτων, αποθήκη σιδηροδρομικού υλικού, οίκημα εργατών γραμμής, δραιοστάσιο και υδατόπυργο. Μέχρι και την περίοδο της Κατοχής είχε αναβαθμισμένο ρόλο και διέθετε (υπο)μηχανοστάσιο, περιστροφική πλάκα, χώρους ανθράκωσης των ατμαμαζών και άλλες εγκαταστάσεις που μεταπολεμικά εγκαταλείφθηκαν και σήμερα δεν υπάρχουν πλέον. Κατασκευάστηκε από την εταιρία «Batignolles» και ως εκ τούτου αποτελεί τυπικό δείγμα της αρχιτεκτονικής των γαλλικών σιδηροδρομικών σταθμών των αρχών του 20ου αι. Παραμένει κλειστός εδώ και πολλά χρόνια, αλλά –εξωτερικά τουλάχιστον- βρίσκεται ακόμη σε καλή κατάσταση.

The diagram shows a bridge structure with a parabolic main span and a suspended approach span. Key dimensions and forces are labeled as follows:

- Main Span (Parabolic):**
 - Span length: 120 m
 - Height at center: 12 m
 - Height at quarter points: 3 m
 - Height at eighth points: 1.5 m
 - Height at sixteenth points: 0.75 m
 - Height at thirty-second points: 0.375 m
- Approach Span (Suspended):**
 - Span length: 120 m
 - Height at center: 12 m
 - Height at quarter points: 3 m
 - Height at eighth points: 1.5 m
 - Height at sixteenth points: 0.75 m
 - Height at thirty-second points: 0.375 m
- Forces and Dimensions:**
 - Reaction at left support: $R_L = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at right support: $R_R = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at central pier: $R_C = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_A = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_B = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_D = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_E = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_F = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_G = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_H = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_I = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_J = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_K = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_L = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_M = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_N = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_O = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_P = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_Q = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_R = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_S = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_T = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_U = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_V = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_W = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_X = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_Y = 192 \text{ kN}$
 - Reaction at approach span support: $R_Z = 192 \text{ kN}$



The diagram shows a road layout with a 50m wide road, a 20m wide road, and a 10m wide road. It includes a north arrow, a scale bar, and a legend.

Έλευθεροχώριον

Diagram illustrating the structural analysis of a bridge section (Έλευθεροχώριον). The diagram shows a horizontal beam with two main spans. The left span has a length of 21.82m and a support reaction of 60.92. The right span has a length of 21.72m and a support reaction of 61.14. The total length is 43.54m. The diagram includes various labels for points, reactions, and dimensions.

Hand-drawn diagram of a road layout. It shows a horizontal road with a vertical intersection on the left and a 90-degree curve on the right. The intersection is labeled "1000" and "1000" with arrows indicating traffic flow. The road width is marked as 2.72 + 5.62. The curve is labeled "R = 100 m" and "M = 562.00". The curve starts at a point labeled "K" and ends at a point labeled "B". The curve is labeled "90°" and "R = 100 m".

40

Σ.Σ. Μπράλου (χ.θ. 194+305)

Σταθμός Γ΄ Τάξεως. Λιθόκτιστος. Επίσης με 2οροφο κτίριο επιβατών. Διαθέτει αποθήκη εμπορευμάτων και μικρότερα βοηθητικά κτίρια. Κατασκευάστηκε την ίδια περίοδο και είναι πανομοιότυπος με αυτόν της Αμφίκλειας, αμφότεροι δε είναι από τους λίγους σιδηροδρομικούς σταθμούς αυτής της μορφής που υπάρχουν ακόμη στον άξονα Πειραιά-Θεσσαλονίκη. Διαχρονικά, η ονομασία του άλλαξε αρκετές φορές: Μπράλλος, Κυτίνιον, Γραβιά, Θερμοπύλα και Δελφοί. Έκλεισε σχετικά πρόσφατα και διατηρείται σε πολύ καλή κατάσταση.

Σ.Σ. / Στάσεις Λιλαίας (χ.θ. 185+725), Ελευθεροχωρίου (χ.θ. 201+043), Ασωπού (χ.θ. 204+934) και Αρπίνης (χ.θ. 212+583).

Είναι όλοι μονόροφοι, 2-3 δωματίων, με λίγα βοηθητικά κτίσματα. Ο Σ.Σ. Ασωπού διαθέτει και μεταλλική υδατοδεξαμενή. Οι 3 πρώτοι είναι λιθόκτιστοι, ενώ από αρχιτεκτονική άποψη, το λιγότερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο Σ.Σ. Αρπίνης, το σημερινό κτίριο του οποίου είναι πιθανότατα μεταπολεμικής κατασκευής, χωρίς ιδιαίτερα στοιχεία. Οι εν λόγω σταθμοί έχουν κλείσει εδώ και πολλά χρόνια η δε σημερινή τους κατάσταση διατήρησης χρήζει διερεύνησης.

ΤΙΘΟΡΕΑ - ΜΠΡΑΛΟΣ- ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ (χ.θ. 166+300 - χ.θ. 222+541)			
1) ΣΤΑΘΜΟΙ & ΣΤΑΣΕΙΣ * STATIONS & STOPS			
ΟΝΟΜΑΣΙΑ	χ.θ.	ΥΨΟΜΕΤΡΟ(m)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Τιθορέα	166+300	153,3	
Παρνασσός	173+100	211,7	
Αμφίκλεια	181+172	317,4	
Λιλαία	185+725	284,3	
Μπράλος	194+305	360,7	
Ελευθεροχώρι	201+043	350,8	
Ασωπός	204+934	277,6	
Τραχίνα	210+300	183,7	
Αρπίνη	212+583	143,5	
Γοργοπόταμος	215+151	93,75	
φον Στούντνιτς	217+000	59,8	μόνο στην Κατοχή
Σπερχειός	219+283	21,2	
Λιανοκλάδι	222+541	24,4	

* Η κατάταξη των σταθμών και στάσεων δεν ήταν σταθερή. Άλλαζε, ανάλογα με τις ανάγκες της λειτουργίας.
ΠΗΓΗ: Σ.Ε.Κ. Διεύθυνση Γραμμής / Υπηρεσία Γραμμής & Έργων / Σχέδιο 2929(2) / 31/7/1962 και Κ. Ανδρουλιδάκης

Σήραγγες

Σήραγγα Μπράλου (χ.θ. 196+965)

Μήκους 2109μ. ήταν, μέχρι πριν λίγα χρόνια, η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα στην Ελλάδα και, την περίοδο που κατασκευάστηκε, ένα από τα σημαντικότερα τεχνικά έργα της εποχής. Βρίσκεται σε υψόμετρο 408,9μ. που είναι το υψηλότερο σημείο της Γραμμής Τ-Μ-Λ. Κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα, τα γερμανικά στρατεύματα την ανατίναξαν σε τρία σημεία. Ένα σπάνιο και σημαντικό αρχιτεκτονικό στοιχείο που, ευτυχώς διατηρείται ακόμη σε καλή κατάσταση στην προς Πειραιά είσοδο είναι ο κεντρικός λίθος (σφηνώμα) στην πρόσοψη του στομιού, που φέρει ανάγλυφο τον βασιλικό θυρεό και χαραγμένα τα αρχικά ΣΠΔΣ –1904, ενώ από επάνω υπάρχει χαραγμένη πλάκα με την επιγραφή «ΣΗΡΑΓΓΗ ΜΠΡΑΛΛΟΥ».

Υπόλοιπες σήραγγες

Σε ολόκληρο το μήκος της γραμμής υπάρχουν 19 ακόμη σήραγγες, η μεγαλύτερη των οποίων έχει μήκος 554μ και η μικρότερη, μόλις 18μ. Οι περισσότερες από τις σήραγγες αυτές, βρίσκονται στο τμήμα Σ.Σ. Ασωπού - γέφυρα Γοργοπόταμου, σε συνεχή, αλληλοδιαδεχόμενη διάταξη αποτελούν δε ένα πολύ σπάνιο και ενδιαφέρον σύνολο της σιδηροδρομικής μηχανικής στη χώρα μας.

Μαζί με τις σήραγγες, και συνήθως σε επαφή με κάποιες από αυτές, υπάρχουν και 8 «αμυντικές στοές», συνολικού μήκους 488μ. Έτσι αποκαλούνται στην σιδηροδρομική ορολογία, τα ειδικά στέγαστρα που κασκευάζονται σε απόκρημνα σημεία προκειμένου να αποφεύγεται πτώσεις βράχων ή λίθων στις γραμμές και η, εξ αυτών, πρόκληση εκτροχιασμών ή άλλων ατυχημάτων. Εξ όσων γνωρίζουμε, κατασκευάστηκαν όλες τα μεταπολεμικά χρόνια και παρά το ότι στερούνται κομψότητας και δεν φαίνεται να ενσωματώνονται καλά στο γύρω φυσικό περιβάλλον, δεν παύουν να αποτελούν και αυτές αναπόσπαστο μέρος της σιδηροδρομικής λειτουργίας

ΤΙΘΟΡΕΑ - ΜΠΡΑΛΟΣ- ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ (χ.θ. 166+300 - χ.θ. 222+541)		
2) ΣΗΡΑΓΓΕΣ (Σ) & ΑΜΥΝΤΙΚΕΣ ΣΤΟΕΣ (Α.Σ.) TUNNELS (Σ) & GALLERIES (Α.Σ.)		
ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΟΥ	χ.θ.	ΜΗΚΟΣ (m)
Σ	196+593	61
Σ	196+965	2109
Σ	200+534	59
Σ	201+668	45
Σ	201+913	56
Α.Σ.	202+012	81
Α.Σ.	202+136	44
Α.Σ.	202+212	157
Σ	202+462	210
Α.Σ.	202+672	65
Σ	203+648	30
Σ	205+481	40
Σ	205+872	485
Α.Σ.	206+357	45
Σ	206+885	149
Σ	207+070	554
Α.Σ.	207+879	25
Σ	207+904	87
Σ	208+085	18
Α.Σ.	208+103	55
Α.Σ.	208+354	16
Σ	208+370	209
Σ	209+075	24
Σ	209+371	32
Σ	209+706	97
Σ	210+793	343
Σ	212+036	153
Σ	214+444	40

ΠΗΓΗ: Σ.Ε.Κ. Διεύθυνση Γραμμής / Υπηρεσία Γραμμής & Έργων / Σχέδιο 2929(4) / 31 Σεπτεμβρίου 1962.

Γέφυρες

Από την Τιθορέα μέχρι το Λιανοκλάδι υπάρχουν 22 συνολικά γέφυρες με άνοιγμα μεγαλύτερο των 10μ. Όταν κατασκευάστηκε η γραμμή, υπήρχαν και πάνω από 100 μικρότερες γεφυρώσεις (οχετοί, μικρορέματα κλπ), πολλά από τις οποίες έχουν, με την πάροδο το χρόνου, καταρριφθεί. Ένδεικτικά, πάντως, αναφέρουμε πως στο τμήμα Σ.Σ. Ασωπού - γέφυρα Γοργοπόταμου υπάρχουν μέχρι σήμερα 59 τέτοια μικρά τεχνικά έργα.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, εδώ υπάρχουν 3 από τις εντυπωσιακότερες και γνωστότερες σιδηροδρομικές γέφυρες της Ελλάδας (Παπαδιά, Ασωπός και Γοργοπόταμος) που, μαζί με την Μανδρίτσα είναι εξ ολοκλήρου μεταλλικές. Όλες οι υπολοιπες γέφυρες είναι είτε λιθινες, είτε μικτής κατασκευής δηλαδή λιθινες με ένα μεταλλικό ζευκτό.

Γέφυρα Αμφίκλειας (χ.θ. 179+983)

3τοξη, λιθινή γέφυρα ανοίγματος 36μ., η μοναδική αυτού του τύπου στο πεδινό τμήμα της γραμμής. Δεν είναι γνωστό κατα πόσον πρόκειται για την αρχική, πιθανότατα να κατασκευάστηκε στην περίοδο του μεσοπολέμου.

Γέφυρα Παπαδιάς (ή Μπράλου) (χ.θ. 200+162)

Με μήκος 340μ και ύψος 62μ. είναι μια από τις μεγαλύτερες μεταλλικές σιδηροδρομικές γέφυρες στην Ελλάδα. Ανατινάχτηκε από τα συμμαχικά στρατεύματα (21-22.4.41), επισκευάστηκε από το ιταλικό Μηχανικό και εγκαταστάθηκε στις 30.3.42 για να ανατιναχτεί και πάλι από τους αποχωρούντες Γερμανούς στις 14-15.10.44. Την σημερινή της μορφή έλαβε το 1949, μετά την ανακατασκευή της από την αμερικανική εταιρία Atkinson, Drake & Park (ADP), στα πλαίσια του «Σχεδίου Μάρσαλ».

Γέφυρα Ασωπού (χ.θ. 202+427)

Στην αρχική της μορφή, κυριαρχούσε ένα εντυπωσιακό 3αρθρωτό τόξο με άνοιγμα 80μ, στην βόρεια πλευρά της χαρακτηριστικό που την αναδείκνυε ως την κομψότερη σιδηροδρομική γέφυρα στην Ελλάδα και μία από τις ωραιότερες στην Ευρώπη. Το τόξο καταστράφηκε κατά την ανατίναξη της από Βρετανούς κομμάντος τη νύχτα της 21ης Ιουνίου 1943, επανακατασκευάστηκε από τις γερμανικές δυνάμεις σε δυόμιση μήνες και ανατινάχτηκε εκ νέου από τους ίδιους (14-15.10.44), λόγω της μεγάλης καταστροφής και του εξαιρετικά δύσκολου σημείου, αποφασίστηκε η κατασκευή νέας, μικρότερης, γέφυρας με μικρή παραλλαγή της χάραξης, με διάνοιξη νέα σήραγγας (προς Λιανοκλάδι) μήκους 210μ. Η σημερινή γέφυρα που αποτελείται από ένα ζευκτό, έχει μήκος 68,6μ. και ύψος 80μ, και παρά το ότι δεν θυμίζει καθόλου την αρχική κατασκευή, εξακολουθεί να είναι εντυπωσιακή, γεφυρώνοντας το στενότερο σημείο του απόκρημνου φαραγγιού του Ασωπού.

Γέφυρα της Μανδρίτσας (χ.θ. 203+793)

Στην αρχική της μορφή είχε μήκος 94μ. και αποτελείτο από δυο, τοξωτά, δικτυωτά, μεταλλικά ζευκτά ανοίγματος 20,9μ το καθένα, 5 μεταλλικά καταστρώματα ανοίγματος 9μ το καθένα, 6 λίθινα μεσόβαθρα και βάρος 184t. Ανατινάχτηκε από τους Γερμανούς κατά την υποχώρησή τους (14-15.10.44) και ανακατασκευάστηκε την διετία 1948-9 επίσης από την αμερικανική εταιρία ADP. Στη σημερινή της μορφή, η γέφυρα δεν διαφέρει πολύ από την αρχική: έχει μήκος 65μ., ύψος 19μ. αλλά τα δυο αρχικά ζευκτά αντικαταστάθηκαν από δύο ζευκτά τύπου Everall, ενώ το βάρος της είναι 235t.

Γέφυρα του Γοργοπόταμου (χ.θ. 214+720)

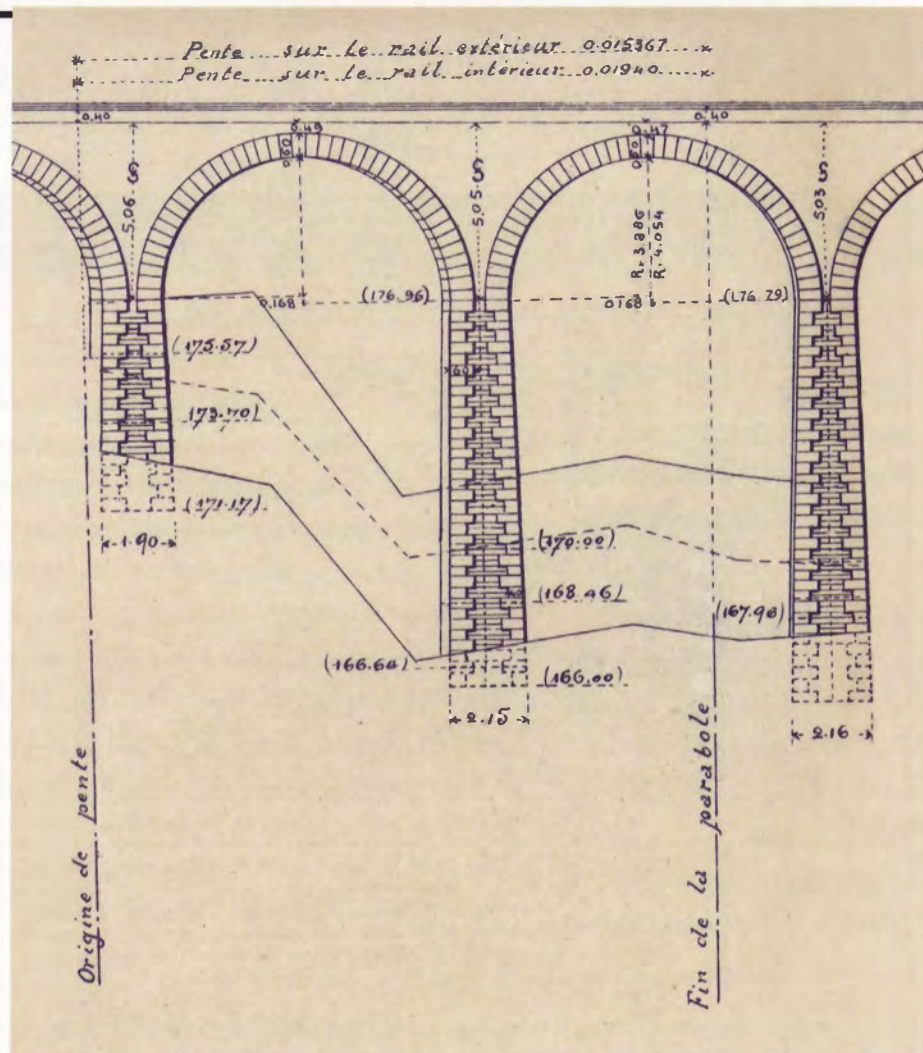
Η διασημότερη, ίσως, σιδηροδρομική γέφυρα στην Ελλάδα λόγω της ανατίναξής της από κοινή δύναμη ανταρτών του ΕΛΑΣ και του ΕΔΕΣ και ομάδα Βρετανών στις 25 Νοεμβρίου 1942. Ανατινάχτηκε και αυτή από τους συμμάχους τον Απρίλιο του 1941 και από τους Γερμανούς (14-15.10.44). Έλαβε την σημερινή της μορφή μετά την ολοκλήρωση των έργων επισκευής της (Αύγουστος 1948). Έχει ήδη κηρυχθεί ως Μνημείο της Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς (ΦΕΚ 494/Β/24-7-1984).

Γέφυρα του Σπερχειού (χ.θ. 219+522)

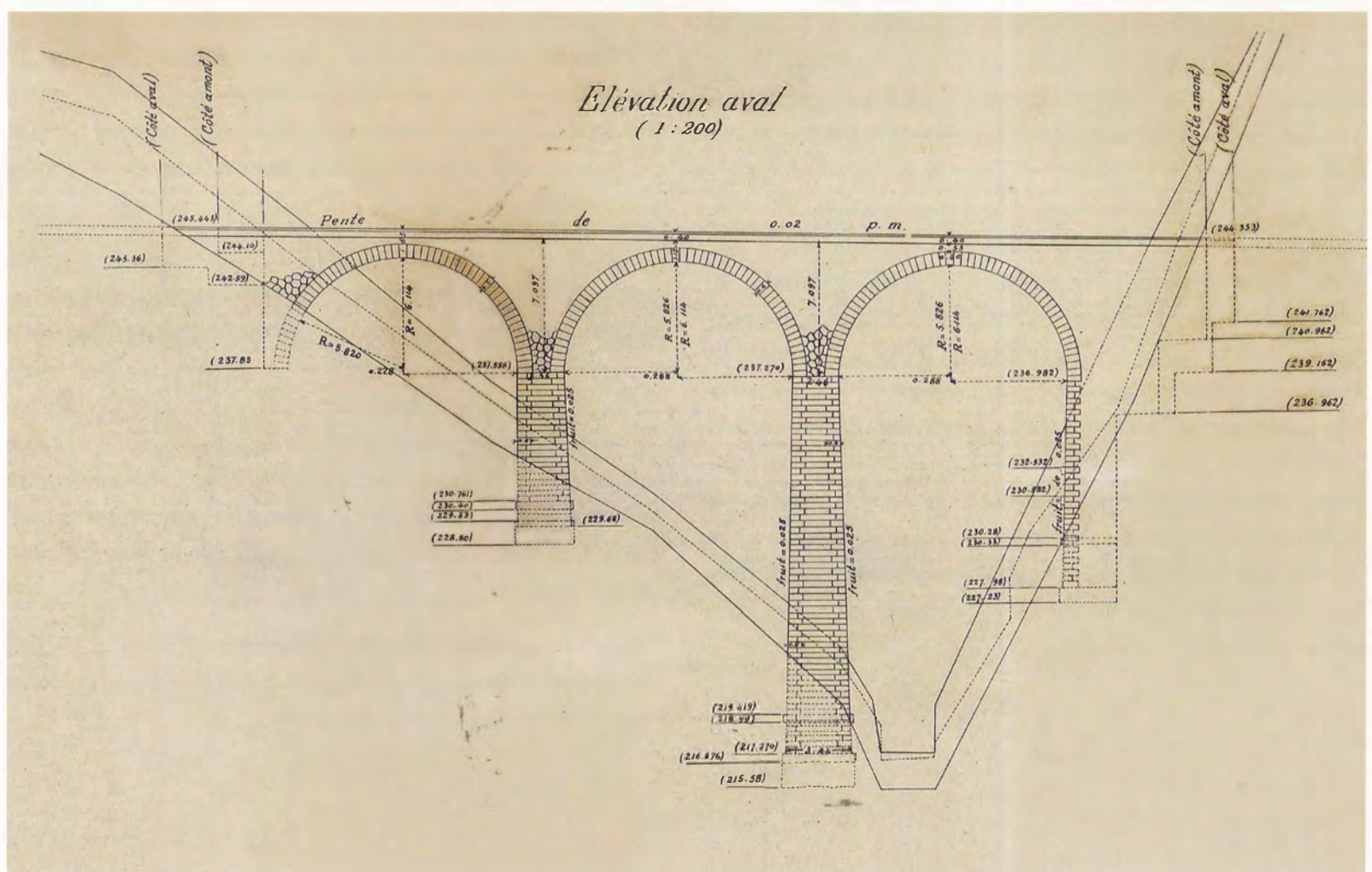
Δεν έχουμε στοιχεία για τις διαστάσεις της αρχικής της μορφής, που από παλιές φωτογραφίες φαίνεται πως αποτελείτο από 3 τοξωτά, δικτυωτά, μεταλλικά ζευκτά κάτω διάβασης. Ανατινάχτηκε πρώτα από Αυστραλούς στις 20 Απριλίου 1941, επισκευάστηκε από συνεργείο των ΣΕΚ, ανατινάχτηκε εκ νέου από τους Γερμανούς (14-15.10.44) και ανακατασκευάστηκε στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, λόγω δε και των εγγειοβελτιωτικών έργων του Σπερχειού, έχει σήμερα μικρότερο μέγεθος (66μ.) με δυο απλά ζευκτά και 2 μεσόβαθρα. Στερείται άλλων, ιδιαίτερων χαρακτηριστικών.

Από την γέφυρα της Μανδρίτσας μέχρι και την γέφυρα του Γοργοπόταμου υπάρχουν 13 ακόμη γέφυρες, οι περισσότερες από τις οποίες είναι λιθινες. Όπως προαναφέρθηκε, καμία από αυτές δεν υπέστη καταστροφές κατά την διάρκεια του Β' ΠΠ και έτσι διατηρούν όλες την αρχική τους μορφή, πραγματικά τεχνικά κομψοτεχνήματα και μνημεία της σιδηροδρομικής μηχανικής των αρχών του 20ου αι. Οι ακριβείς χιλιομετρικές τους θέσεις και τα βασικά τεχνικά τους στοιχεία δίδονται στον Πίνακα 3. Η μεγαλύτερη από αυτές (6τοξη) έχει άνοιγμα 64μ, ενώ η μικρότερη (μονότοξη) μόλις 10μ. Υπογραμμίζεται πως παρόμοιες λιθινές γέφυρες να μην υπάρχουν σε λίγα μόνον σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου (κυρίως στην Αρκαδία), αλλά πουθενά αλλού στο δίκτυο κανονικού εύρους των (τεως) ΣΕΚ., γεγονός που επιβεβαιώνει την μοναδικότητά τους.

Τέλος, δυο ακόμη γέφυρες υπάρχουν και στο πεδινό τμήμα, στην περιοχή της Αμφίκλειας, (2τοξη μεταλλική στη χ.θ. 183+536 και 3τοξη μεταλλική στη χ.θ. 187+767) αλλά είναι μεταπολεμικές ανακατασκευές, χωρίς αξιόλογα χαρακτηριστικά.



Σ. | Δείγματα των εξαιρετικής ποιότητας τεχνικών σχεδίων της μελέτης της «Γαλλικής Αποστολής»: επάνω, το 6τοξο λίθινο γεφύρι στη χ.θ. 206+586 (απόσπασμα) και, κάτω, το 3τοξο λίθινο γεφύρι στη χ.θ. 206+827 (Αρχείο ΟΣΕ).
 Typical examples of the high quality technical drawings of masonry bridges from the "Mission Francaise" study: the 6- arch bridge at KP 206+586 (detail) and, below, the 3-arch bridge at KP 206+827 (Archive OSE).

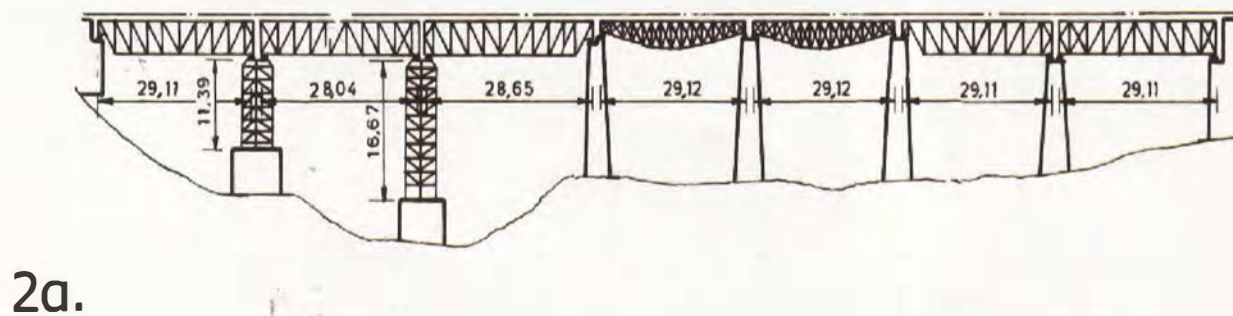
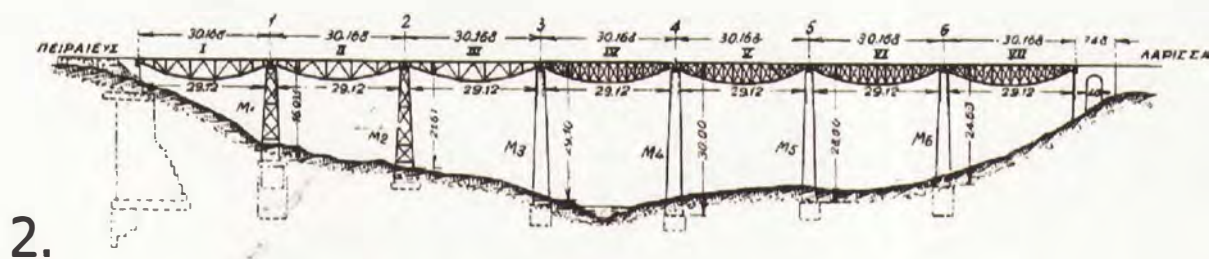
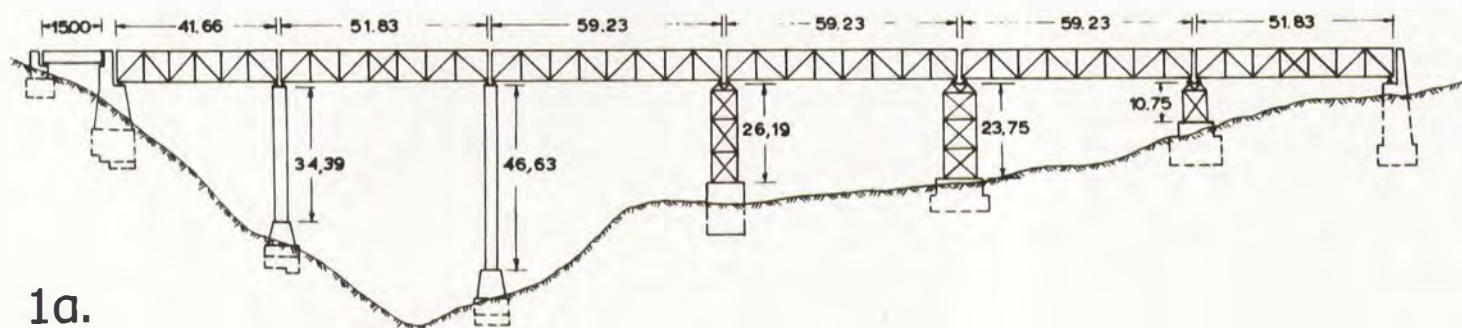
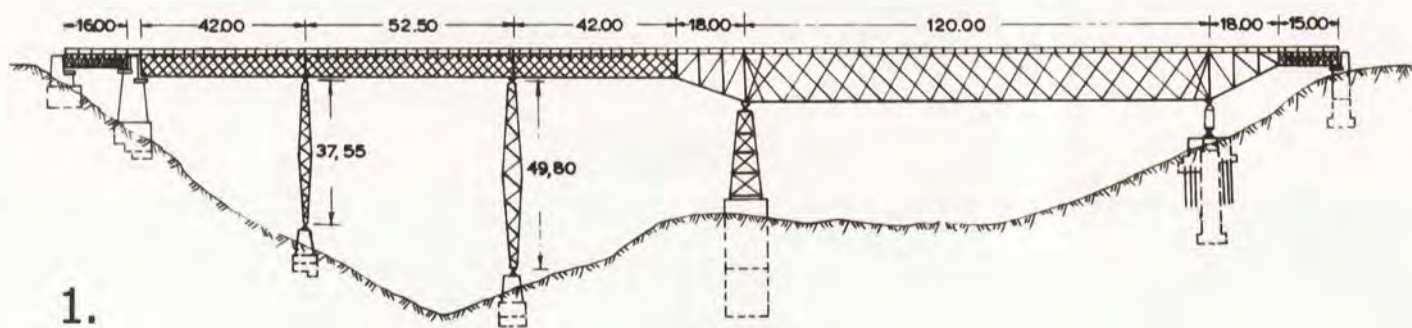


ΤΙΘΟΡΕΑ - ΜΠΡΑΛΟΣ- ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ (χ.θ. 166+300 - χ.θ. 222+541)

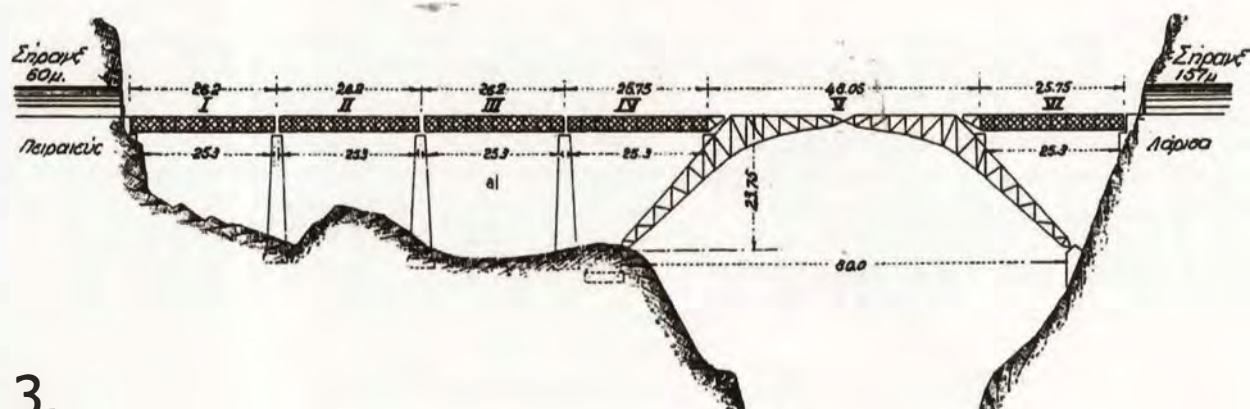
**3) ΓΕΦΥΡΕΣ > 10m.
BRIDGES > 10m**

χ.θ.	ΜΗΚΟΣ (m)	ΥΨΟΣ (m)	ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ	ΜΕΣΟΒΑΘΡΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ
179+983	36	7	3X12	2	Αμφίκλεια
183+536	42	5	2X21	1	"Κομομπίλι"
187+767	36	4	3X12	2	
190+160	30	5	3X10	2	
200+162	340	62		5	Παπαδιά
202+427	68	80			Ασωπός
203+793	65	19		5	Μανδρίτσα
205+400	30	8	2X15	1	
206+634	64	24	4X12+2X8	5	
206+855	36	20	3X12	2	
207+686	52	18	3X12+3X8	4	
208+046	60	18	5X12	4	
208+666	10		1		
209+020	32	15	4X8	3	
209+320	20	12	2	1	
209+578	28	22	2X10		"Καταρράκτης"
209+958	15		1		
210+980	48	14	6X8	5	
210+252	12		1		
211+202	40	13	3	2	Ξεριάς
214+720	210	32	7X30	6	Γοργοπόταμος
219+522	66	7	3X22	2	Σπερχειός

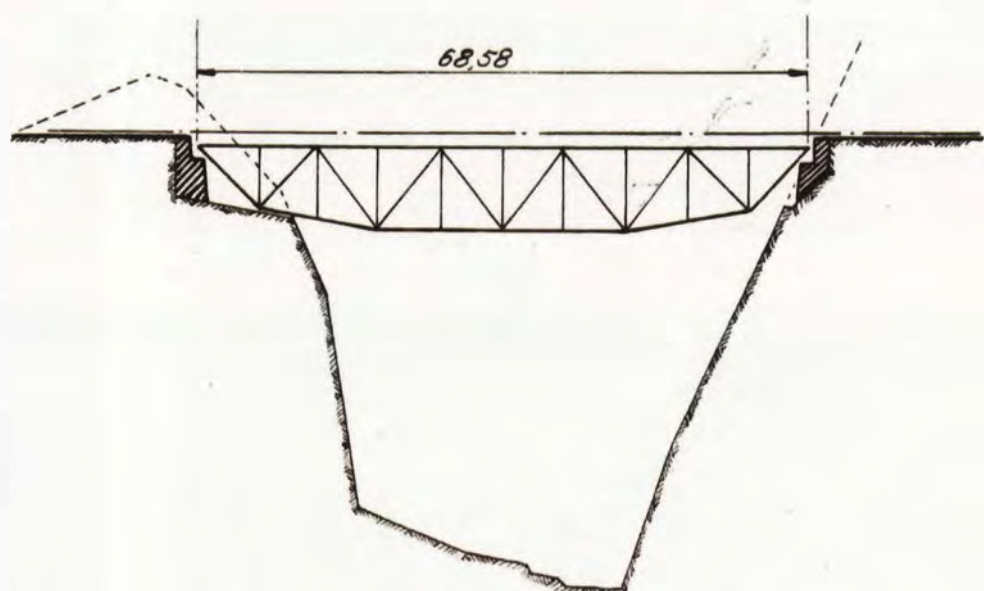
ΠΗΓΗ: Σ.Ε.Κ. Διεύθυνση Γραμμής / Υπηρεσία Γραμμής & Έργων / Σχέδιο 2929(8) / 31/7/1962 & Mission Francaise.Ligne Piree-Platy- Profil en long itineraire



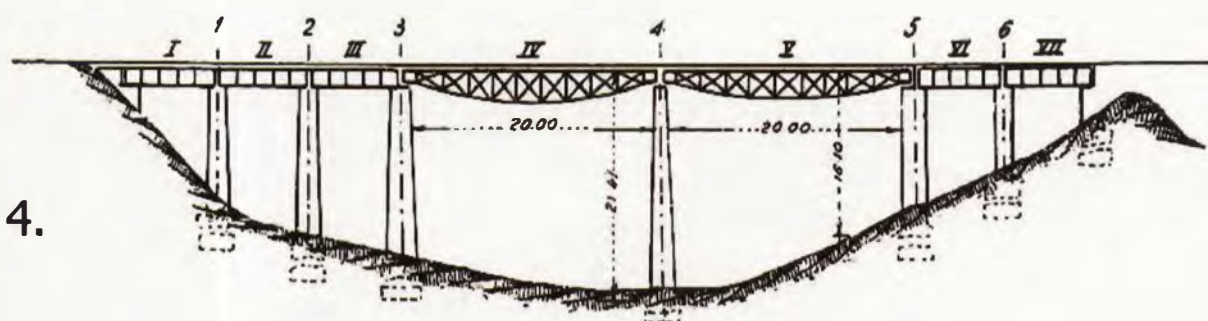
Σ. Ι Σχέδια των γεφυρών Παπαδιάς και Γοργοπόταμου το 1908 (1 & 2) και το 1949 (1a & 2a) (ανόμοια κλίμακα) (Αρχείο ΟΣΕ). Technical drawings of Papadiaz viaduct and Gorgopotamos bridge in 1908 (1 & 2) and in 1949 (1a & 2a) (Archive OSE).



3.



3a.



4.

Σ. | Σχέδια των γεφυρών Ασωπού και Μανδρίτσας το 1908 (3 & 4) και το 1949 (3a) (ανόμοια κλίμακα) (Αρχείο ΟΣΕ). Technical drawings of Asopos and Mandritsa bridges in 1908 (3 & 4) and in 1949 (3a) (Archive OSE).

Ορύγματα- Επιχώματα

Ο κατάλογος των σημαντικότερων ορυγμάτων –επιχωμάτων στην γραμμή δίνεται στον Πίνακα 4. Συνολικά, καταγράφονται 23 τέτοια τεχνικά έργα (μήκους >12μ), τα περισσότερα εκ των οποίων υπάρχουν στο ορεινό τμήμα μεταξύ του Σ.Σ. Ασωπού και της γέφυρας Γοργοπόταμου. Ορατά είναι τα δυο μεγάλα επιχώματα (τοίχοι αντιστήριξης), συνολικού μήκους 500μ., στις χ.θ. 175+700 και 177+970, που διατηρούν σε καλή κατάσταση την λιθοδομή τους. Τέλος, από την χ.θ. 200+500 μέχρι την χ.θ. 211+300 δηλαδή στις απότομες, βραχώδεις πλαγιές της Οίτης, η γραμμή βρίσκεται σε μικτή διατομή, δηλαδή όρυγμα αριστερά και επίχωμα δεξιά με πρανή στην πλειονότητα τους φυσικά, ύψους άνω των 50μ.

Άλλα τεχνικά έργα

Σε ολόκληρο το πέρασμα του Μπράλου υπάρχουν πολλά ακόμη σιδηροδρομικά ή σιδηροδρομικής σημασίας τεχνικά έργα, κτίσματα κλπ, για τα οποία, ωστόσο, απαιτείται πλήρης και λεπτομερής καταγραφή. Λιγότερο εμφανή από αυτά είναι τα πολυάριθμα πηγάδια / φρεάτια

αποστράγγισης (σε σταθμούς, γέφυρες κλπ), ενώ ξεχωρίζουν εύκολα τα πολλά στρατιωτικά έργα, όπως φυλάκια, πολυβολεία, οχυρωματικές θέσεις κλπ που κατασκευάστηκαν κατά την διάρκεια του Β' ΠΠ, είτε από τον ελληνικό στρατό, είτε (στην πλειονότητα τους) από την Βέρμαχτ. Αρκετά από αυτά χρησιμοποιήθηκαν και κατά τον εμφύλιο πόλεμο, άλλα γκρεμίστηκαν ή κατέρρευσαν, ενώ πολλά εξακολουθούν να διατηρούνται ακόμη (ορισμένα σε καλή κατάσταση) σε διαφορά στρατηγικά σημεία, κυρίως γέφυρες. Παρά το ότι τα στρατιωτικά αυτά έργα στερούνται ιδιαίτερων αισθητικών κ.α. χαρακτηριστικών, διατηρούν ένα δικό τους αρχιτεκτονικό στυλ και είναι αναπόσπαστα στοιχεία της ιστορικής μας κληρονομιάς.

Το πιο ενδιαφέρον από αυτά τα κτίσματα είναι ο γερμανικός οχυρωματικός πύργος δίπλα στη γέφυρα του Σπερχειού. Είναι Ζοροφος, διαστάσεων 6,10 x 7,30 x 9,00μ., όγκου 400μ³ και κατασκευάστηκε το 1943, στα δεξιά της γραμμής προς Λιανοκλάδι και παρά το ότι ακολουθεί τον τυπικό σχεδιασμό παρόμοιων πύργων, κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης (αλλά και στην Γουγκοσλαβία), ο συγκεκριμένος είναι κατασκευασμένος από τούβλα και όχι από πέτρες είναι δε πανομοιότυπος με έναν αντίστοιχο που βρίσκεται κοντά στον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου, στην Ε.Ο. Λαμίας –Καρπενησίου και που ανακαίνιστηκε πρόσφατα με επιτυχία από τον Δήμο Λαμιέων (Πρόγραμμα LEADER).

ΤΙΘΟΡΕΑ - ΜΠΡΑΛΟΣ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ (χ.θ. 166+300 - χ.θ. 222+541)

4) ΟΡΥΓΜΑΤΑ (Ο) & ΕΠΙΧΩΜΑΤΑ (Ε) ΥΨΟΥΣ > 12m. EMBANKMENTS etc. > 12m

χ.θ.	ΕΙΔΟΣ	ΜΗΚΟΣ (m)	ΥΨΟΣ (m)
175+500	Ο	250	18
175+700	Ε	300	15
177+970	Ε	190	15
199+800	Ο	200	15
200+350	Ο	125	15
201+050	Ο	200	20
201+700	Ο - Ε	200	>50
202+750	Ο	200	20
203+050	Ε	150	20
203+950	Ε	60	30
205+300	Ε	160	30
205+500	Ο - Ε	350	>50
206+400	Ο - Ε	485	>50
207+700	Ο - Ε	185	>50
208+160	Ο - Ε	190	>50
208+700	Ο - Ε	375	>50
209+100	Ο - Ε	271	>50
209+400	Ο - Ε	300	>50
209+800	Ο - Ε	1000	>50
211+300	Ο - Ε	150	>50
212+200	Ο - Ε	650	>50
213+550	Ο	100	13
214+100	Ο	100	15

ΠΗΓΗ: Σ.Ε.Κ. Διεύθυνση Γραμμής / Υπηρεσία Γραμμής & Έργων / Σχέδιο 2929(6) / 31-Ιούλ-62

Το φυσικό περιβάλλον γύρω από τη γραμμή

Γιώργος Χανδρινός

Κατά μήκος της γραμμής υπάρχουν οικισμοί, περιοχές, τοποθεσίες, σημεία κλπ που, παρά το ότι δεν έχουν κατ' ανάγκη σιδηροδρομικό χαρακτήρα, αυξάνουν το ενδιαφέρον και συμβάλλουν στην ανάγκη διατήρησης της. Γενικά πρόκειται για περιοχή με μακραίωνη ιστορία που ξεκινά από τα προϊστορικά χρόνια με τους μύθους του Ηρακλή και εκτείνεται μέχρι την σημερινή εποχή. Υπάρχουν εδώ αρχαιολογικοί χώροι, βυζαντινές θέσεις και μνημεία της νεότερης ιστορίας που είναι πολύ γνωστά στους κατοίκους και τους αρμοδίους.

Επι πλέον, η περιοχή έχει σημαντικό οικολογικό και περιβαλλοντικό ενδιαφέρον. Λόγω της αξιόλογης βιοποικιλότητας, δηλαδή της παρουσίας πολυάριθμων ειδών αυτοφυούς χλωρίδας, άγριας πανίδας και φυσικών οικοτόπων / βιοτόπων, στο τμήμα αυτό της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας έχουν ήδη θεσμοθετηθεί στην περιοχή δύο κατηγορίες προστατευόμενων περιοχών.

Εθνικός Δρυμός Οίτης

Η Οίτη αποτελεί προστατευόμενη φυσική περιοχή, η οποία θεσμοθετήθηκε ως Εθνικός Δρυμός με το Β.Δ. 218/1966 (ΦΕΚ 56/Α), σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 856/1937 «περί Εθνικών Δρυμών», με σκοπό τη διατήρηση και προστασία της πλούσιας πανίδας και χλωρίδας, καθώς και των ιδιαίτερων γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών του βουνού. Είναι ο έκτος Εθνικός Δρυμός (από τους δέκα) κατά χρονική σειρά ανακήρυξης και ο τρίτος σε έκταση. Τα όρια του καλύπτουν έκταση 70.000 στρμ. (περίπου το ¼ του ορεινού όγκου της Οίτης), από τα οποία τα 33.700 αποτελούν τον πυρήνα και τα υπόλοιπα 36.300 την περιφερειακή ζώνη. Φωτο 1. (Α.Σικαλιάς)



Εθνικός Δρυμός Οίτης (Α. Σικαλιάς)



! Το «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών» (Φ. Δ. Εθνικού Δρυμού Οίτης)

Περιοχές του Δικτύου Natura 2000

Το Δίκτυο Natura 2000 αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών, οι οποίες φιλοξενούν φυσικούς τύπους οικοτόπων και είδη (φυτά και ζώα) που είναι σημαντικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στην Οίτη απαντώνται συνολικά τρεις περιοχές του εν λόγω δικτύου, και συγκεκριμένα μια Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) για τη διατήρηση της άγριας ορνιθοπανίδας, βάσει της Οδηγίας 2009/147/ΕΚ (παλαιότερα Οδηγία 79/409/ΕΟΚ):

- «Εθνικός Δρυμός Οίτης – Κοιλάδα Ασωπού» (GR2440007) και δυο Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (ΕΖΔ) για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, βάσει της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ:
- «Εθνικός Δρυμός Οίτης» (GR2440004)
- «Φαράγγι Γοργοποτάμου» (GR2440003)

Επισημαίνεται, πως παρά το γεγονός ότι η σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται, σχεδόν σε ολόκληρο το μήκος της, εκτός των ορίων των παραπάνω προστατευόμενων περιοχών, η διατήρηση και προστασία της γραμμής θα συμβάλλει θετικά στην περαιτέρω θεσμική κατοχύρωση, την ουσιαστικότερη αναδειξη και την ήπια αξιοποίηση των εν λόγω περιοχών.

Λόγω της ομορφιάς και της προσβασιμότητας των ορεινών της όγκων η περιοχή συγκεντρώνει το ζωηρό ενδιαφέρον πολλών φυσιολατρών, περιπατητών και ορειβατών, που εκμεταλλεύονται τις πολλές εναλλακτικές διαδρομές που προσφέρει η περιοχή (φαράγγι Ασωπού, Καλλίδρομο κλπ). Από αυτές, η γνωστότερη και με άμεσο σιδηροδρομικό ενδιαφέρον είναι η διαδρομή στο «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών», αλλά και το «Μονοπάτι του Εφιάλτη».

Το «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών»

Την περίοδο κατασκευής του δύσβατου τμήματος της γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Ασωπού και Τραχίνας και προκειμένου να διευκολυνθεί η μεταφορά των αναγκαίων υλικών και η κίνηση των εργατών διανοίχτηκε ειδικό μονοπάτι, που οδεύει παράλληλα και πάνω από την σιδηροδρομική γραμμή. Για τον λόγο αυτό, το συγκεκριμένο μονοπάτι αποκαλείται «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών». Η διαδρομή του μονοπατιού (έχει γίνει σήμανση από τον Ορειβατικό Σύλλογο Λαμίας) ξεκινά από την οδική γέφυρα του Ασωπού (κοντά στο Δημοτικό Διαμέρισμα Ηράκλειας) και ακολουθώντας δεξιά τον αγροτικό δρόμο ανεβαίνει για περίπου 1000μ. Εκεί που τελειώνει ο χωματόδρομος ξεκινά αριστερά το μονοπάτι που συνεχίζει παράλληλα με το φαράγγι για να καταλήξει, μετά από διωρη περίπου πορεία, στον Σ.Σ. Ασωπού. Το συνολικό μήκος της διαδρομής είναι 5χλμ. και, παρά το ότι χρειάζεται συντήρηση, καλύτερη σήμανση κλπ τα τελευταία χρόνια το μονοπάτι αυτό γίνεται όλο και πιο δημοφιλές. Επισημαίνεται ότι το «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών» είναι μοναδικό στην Ελλάδα, μαζί με ένα αντίστοιχο στα Στενά του Νέστου, η περαιτέρω δε ανάδειξη του και η ενσωμάτωσή του στο υπάρχον εθνικό και στο πανευρωπαϊκό δίκτυο μονοπατιών θα συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη μιας ήπιας τουριστικής εκμετάλλευσης στην περιοχή..

Το «Μονοπάτι του Εφιάλτη»

Το «Μονοπάτι του Εφιάλτη» είναι χαραγμένο εδώ και χιλιάδες χρόνια (στην αρχαιότητα ήταν γνωστό ως «Ανοπαία Οδός») και είναι αυτό μέσω του οποίου ο Εφιάλτης οδήγησε τον περσικό στρατό πίσω από τις θέσεις των Σπαρτιατών στις Θερμοπύλες. Ξεκινά από το άνοιγμα του φαραγγιού του Ασωπού και συνεχίζει, με κατεύθυνση Ν-ΝΑ, στις υπώρειες του Καλλίδρομου οδηγώντας πίσω από τον λόφο όπου, σύμφωνα με το Ηρόδοτο, ήταν οχυρωμένοι οι 300 του Λεωνίδα. Παρ' ότι δὲν βρίσκεται κοντά στην σιδηροδρομική γραμμή, είναι και αυτό πολύ δημοφιλές στους φυσιολάτρες και τους περιπατητές, αποτελώντας έναν ακόμη πρόσθετο πόλο τουριστικής έλξης για την περιοχή, λόγω της παγκόσμιας φήμης της Μάχης των Θερμοπυλών.



Ευχαριστίες:

Το ειδικό, πολυσέλιδο αυτό τεύχος της «Σ» αφιέρωμα στη γραμμή **Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι** θα ήταν αδύνατον να ετοιμαστεί χωρίς τη βοήθεια πολλών φίλων και συνεργατών. Η **Συντακτική Ομάδα**, ευχαριστεί θερμά: τον **Κώστα Ανδρουλιδάκη** για τα δύο άρθρα του και για την άδεια χρήσης υλικού από το πλούσιο αρχείο του, τον **Σπύρο Φασούλα** για την καίρια συμβολή του στη διατύπωση των προτάσεων του ΣΦΣ για τη μελλοντική αξιοποίηση της γραμμής, τον **Δημήτρη Κανατά** καθώς και τους **Ιάσονα Ζώρζο** και **Αλέξανδρο Σικαλιά** για τις ιδέες, προτάσεις και σχόλια τους σε σχέση με τις φωτογραφίες και λεζάντες του «Οδοιπορικού», αλλά και του τεύχους συνολικά. Δεν θα μπορούσε κανείς να περιγράψει χωρίς εικόνες την ομορφιά της συγκεκριμένης γραμμής και, γι' αυτό, οι φωτογραφίες που παραχώρησαν αφειδώς και με χαρά οι φίλοι-φωτογράφοι τραίνων είναι το, σημαντικότερο, ίσως κομμάτι του παρόντος τεύχους. Για τις εκπληκτικές φωτογραφίες τους ευχαριστούμε πολύ τους: **Θωμά Αγάτσα**, **Χρήστο Ζαχαρή**, **Κώστα Κακαβά**, **Νίκο Καντήρη**, **Παναγιώτη Κάσσαρη**, **Βασίλη Κοροβέση**, **Γιάννη Μαγαλιό**, **Γεράσιμο Μανιάτη**, **Σπύρο Νικολόπουλο**, **Λευτέρη Παπαδημητρίου**, **Νίκο Παπαλέτσο**, **Γιώργο Χανδρινό** και, φυσικά, τους «**Hellenic Trainspotters**» **Θάνο Αβδουλά**, **Ιάσονα Ζώρζο**, **Γιώργο Καρυοφύλλη**, **Δημήτρη Παπαδόπουλο** και **Αλέξανδρο Σικαλιά**. Ευχαριστούμε επίσης τον ΟΣΕ, το **Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη**, τον **Φορέα Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Οίτης** και τον **Νίκο Τσίτσα** για την παραχώρηση φωτογραφιών ή άλλου υλικού από τις συλλογές τους. Ο **Ιάσονας Ζώρζος** ανέλαβε την ψηφιακή σάρωση κάποιων δύσκολων τεχνικών σχεδίων και την τελική επιμέλεια της αγγλικής περίληψης. Πολλές ευχαριστίες, τέλος στην **Μαρίνα Λυσιμάχου** για την υπομονή της και την τόσο επιτυχημένη γραφιστική επιμέλεια ενός ιδιαίτερα απαιτητικού τεύχους.

Συμπληρωματική βιβλιογραφία:

- Ανδρουλιδάκης Κώστας. Η κατασκευή της ενωτικής γραμμής Παπαπούλι- Πλατύ. Περιοδικό «Σιδηροτροχιά». τεύχος 50. 2017. σ.64-72
- Κτενιάδης Νικόλαος. Οι Πρώτοι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι. Αθήνα. 1936
- Μαντζαρίδης Πρόδρομος. Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. ΟΣΕ. Β' έκδοση. Αθήνα. 1996.
- Νικολόπουλος Σπύρος. Το Ωραιότερο Ταξίδι.ΙΙ . Εκδόσεις Iron. Αθηνά. 2005
- Παπαγιαννάκης Λευτέρης.Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι. Εκδόσεις ΜΙΕΤ.Αθήνα. 1982
- Πρωτόπαπας Ζήσης. Τουριστικός Σιδηροδρομικός Οδηγός. Πολιτιστικό Μορφωτικό Κέντρο Σιδηροδρομικών Ν. Αττικής. Αθήνα.1992.
- Πρωτόπαπας Ζήσης Ο Λαρισαϊκός σιδηρόδρομος. Έκδοση Συνδέσμου Σιδηροδρομικών «Λαρισαϊκός». Αθήνα. 2009.
- Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι – Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Εκδόσεις Μίλητος. Αθήνα.1997
- Χανδρινός Γεώργιος, Κώστας Κακαβάς και Νικόλαος Φώτης . Η Ελλάδα των Τρένων. Ελληνικά Γράμματα. Αθήνα. 2003.
- Χανδρινός Γεώργιος. Έκθεση Τεκμηρίωσης για την Ανακύρωση της Σιδηροδρομικής Γραμμής Τιθορέας-Μπράλου-Λιανοκλαδίου ως Μνημείου της Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου . Αθήνα. 2018.



Από την Τιθορέα στο Λιανοκλάδι: ένα φωτογραφικό ταξίδι σε μία διαδρομή μοναδικής ομορφιάς

Επιλογή φωτογραφιών-λεζάντες:
Γιώργος Χανδρινός

Το «πέρασμα του Μπράλου» είναι α ν ό χ η ω ρ α ι ό τ ε ρ η, π ά ν τ ω ς μ ι α α π ό τ ι ς 2-3 κ α λ ύ τ ε ρ ε ς σ ι δ η ρ ο δ ρ ο μ ι κ έ ς δ ι α δ ρ ο μ έ ς σ τ η ν Ε λ λ ά δ α. Α π ό τ η ν Τ ι θ ο ρ έ α μ έ χ ρ ι τ ο Λ ι α ν ο κ λ ά δ ι α υ τ ό τ ο τ μ ή μ α τ η ς σ ι δ η ρ ο δ ρ ο μ ι κ ή ς α ρ τ η ρ ί α ς Α θ η ν ώ ν - Θ ε σ σ α λ ο ν ι κ ή ς δ ι α σ χ ι ζ έ ι μ ι α π ε ρ ι ο χ ή ό π ο υ κ υ ρ ι α ρ χ ο ύ ν ο ι π ε - δ ι ν έ ς ε κ τ ά σ ε ι ς (μ ε κ α λ λ i έ ρ γ ε ι ς ή π ι α ς α κ ό μ η μ ο ρ φ ή ς κ α ι έ ν τ α σ η ς,) ο ι θ α μ ν ό τ ο π ο ι (μ ε φ ρ ύ γ α ν α, μ α κ i κ α ι ά λ λ η τ υ π ι κ ά Μ ε σ ο γ ε ι α κ ή β λ ά σ τ η σ η), α ρ α i ά δ ά σ η (κ υ ρ i ώ ς α π ό β ε λ α ν ι δ i έ ς, π ε ύ κ α κ λ η), κ ο ι λ ά δ ε ς, φ α ρ ά γ γ ι α, μ ι κ ρ ο ρ έ μ α τ α, λ ό φ ο ι μ ε ή π ι ε ς κ λ i σ ε ι ς η β ρ α χ ω δ ε ι ς, α π ό κ ρ η μ ν ε ς π λ α γ i έ ς κ α ι η μ ι ο ρ ε i ν ά τ ο π i α. Α υ τ ή η π λ ο ύ σ ι α ε ν α λ λ α γ ή τ ο π i ώ ν ε i ν α i μ á λ i ς τ α i δ i α i τ ε ρ á ε μ φ α ν i ς μ ε τ á τ ο ν Σ. Σ. Μ π ρ á λ ο υ ό π ο υ η π ε ρ ι ο χ ή τ η ν ο π ο i á δ i α σ χ ι ζ έ ι η γ ρ α μ μ i ή ε i ν α i σ χ ε δ ó ν π α ρ θ é ν α, χ ω ρ i ς ο ι κ i ς μ ο ύ ς ή á λ λ η α ν θ ρ ω π i ν η π α ρ ο υ ς i á. Μ ε δ ε δ ο μ é ν ο ο τ i η σ υ ν ο λ i κ ή δ i α δ ρ ο μ i ή é χ ε ι μ i κ ρ ó ς μ ó λ i ς 56 χ λ μ. α υ τ ή η π λ ο ύ σ i α ε ν α λ λ α γ ή τ ο π i ώ ν ε i ν α i ó ν τ ω ς α π ó τ i ς σ π α ν i ó τ ε ρ ε ς σ τ η ν Ε λ λ á δ α.

Π α ρ á τ ο ο τ i τ ο μ é γ i ς τ ο υ ψ ó μ ε τ ρ ο τ η ς γ ρ α μ μ i ς φ τ á ν ε ι μ ó λ i ς τ α 409 μ, τ ο τ μ ή μ α α υ τ ó α π ο τ ε λ ε i μ i α α π ó τ i ς π i ó δ ύ σ β α τ ε ς σ i δ η ρ ο δ ρ ο μ i κ έ ς δ i α δ ρ ο μ έ ς σ τ η ν Ε λ λ á δ α, μ ε é ν τ ο ν α γ ε ω μ ε τ ρ i κ á χ α ρ α κ τ η ρ i ς τ i κ á. Γ i α τ η ν κ α λ ý τ ε ρ η κ α τ α ν ó η σ η τ ω ν γ ε ω γ ρ α φ i κ ώ ν τ ο υ i δ i α i τ ε ρ ο τ i τ ή τ ω ν κ α i τ η ς γ ε ν i κ ó τ ε ρ η ς φ υ ς i ο γ ν ω μ i á ς τ ο υ, θ α μ π ο ρ ó υ σ α μ ε ν α χ ω ρ i ς ó υ μ ε τ ο τ μ ή μ α α υ τ ó σ τ α ε ξ i ς 3 υ π ο - τ μ ή μ α τ α:

α) Από Σ.Σ. Τιθορέας (χ.θ. 166+300) μέχρι Σ.Σ. Μπράλου (χ.θ. 194+305). Μήκος: 28χλμ.

Ε δ ω η χ á ρ α ξ η δ i α σ χ i ζ έ ι τ ο á κ ρ ο τ η ς π ε δ i á δ α ς τ ο υ Β ο ι ω τ i κ ó υ Κ η φ i ς ο ύ, σ ε μ i α σ χ ε δ ó ν ε π i - π ε δ η é κ τ α σ η, μ ε π ο λ ý μ i κ ρ é ς α υ ξ ο μ ε i ώ σ ε ι ς τ ο υ υ ψ ó μ ε τ ρ ο υ (χ α μ η λ é ς, ε ξ á ρ σ ε ι ς τ ο υ ε δ á φ ο υ ς, φ υ ς i κ á π ρ α ν ή κ λ η), χ ω ρ i ς δ η λ α δ i é ν τ ο ν α γ ε ω μ ε τ ρ i κ á σ τ ο i χ ε i á (κ λ i σ τ é ς κ α μ π ý λ ε ς κ λ η). Α π ó τ ο ν Σ. Σ. Τ i θ ο ρ é α ς μ é χ ρ i τ ο ν Σ. Σ. Α μ φ i κ λ ε i α ς, η γ ρ α μ μ i ή α κ ο λ ο υ θ é ι τ i ς τ ε λ ε υ τ α i é ς Ν. Α. α π ο λ i ξ ε i ς τ ο υ Π α ρ ν á ς σ ο υ μ ε κ λ i σ η α ρ χ i κ á ε λ α φ ρ ώ ς α υ ξ η μ é ν η, κ α τ ó π i ν σ τ η ν π ε ρ i ο χ ή τ η ς Α μ φ i κ λ ε i α ς σ χ ε - δ ó ν ε π i π ε δ η κ α i, τ é λ ο ς, ξ α ν á α υ ξ η μ é ν η μ é χ ρ i τ ο ν Σ. Σ. Μ π ρ á λ ο υ. Δ ε ν υ π á ρ χ ο υ ν α ξ i ó λ ο γ α τ ε χ ν i κ á é ρ γ α σ τ ο υ π ο - τ μ ή μ α α υ τ ó, π λ i ν τ ρ i ώ ν γ ε φ υ ρ ώ ν κ α i δ υ ο μ ε γ á λ ω ν τ ο i χ ω ν α ν τ i σ τ i ρ i ξ η ς κ ο ν τ á σ τ η ν Α μ φ i κ λ ε i α.

β) Από Σ.Σ. Μπράλου μέχρι την γέφυρα του Γοργοπόταμου (χ.θ. 214+720). Μήκος: 20χλμ.

Τ ο δ ε ú τ ε ρ ο υ π ó - τ μ ή μ α ε i ν α i τ ο σ η μ α ν τ i κ ó τ ε ρ ο, τ ó σ ο ω ς π ρ ο ς τ ο γ ε ω γ ρ α φ i κ ó á ν á γ λ υ φ ο κ α i τ η ν τ ο π ο γ ρ α φ i á τ η ς π ε ρ i ο χ i ς, ó σ ο κ α i λ ó γ ω τ ω ν π ο λ λ ώ ν κ α i σ η μ α ν τ i κ ώ ν τ ε χ ν i κ ώ ν é ρ γ ω ν τ η ς χ á ρ α ξ η ς. Α μ é σ ω ς μ ε τ á τ ο ν Σ. Σ. Μ π ρ á λ ο υ, π ο υ β ρ i ς κ ε τ α i σ τ ο Β - Β Δ á κ ρ ο τ η ς π ε δ i á δ α ς, η γ ρ α μ μ i ή σ υ ν α ν τ á τ ο ν ο μ ώ ν υ μ ο α υ χ é ν α π ο υ é ν ω ν ε i τ η ν Ο i τ η μ ε τ ο Κ α λ λ i δ ρ ο μ ο. Γ i α ν α ξ ε π ε ρ α σ τ é i τ ο φ υ ς i - κ ó α υ τ ó ε μ π ó δ i ο, ο ι μ η χ α ν i κ ó i π é ρ α ς α ν τ η ν γ ρ α μ μ i ή α π ο κ á τ ω, δ i α ν ο i γ ó ν τ α ς τ η ν μ ε γ α λ ý τ ε ρ η, γ i a é ν α ν σ χ ε δ ó ν α i ώ ν α, σ i δ η ρ ο δ ρ ο μ i κ ή σ i ρ á γ γ α τ η ς Ε λ λ á δ α ς, σ υ ν ο λ i κ ó υ μ i κ ρ ó ς 2109 μ., η ο π ο i á σ η μ α τ ο δ ο τ é i τ ο τ é λ ο ς τ η ς α ν ω φ é ρ ε i α ς τ η ς γ ρ α μ μ i ς σ τ η ν π ε ρ i ο χ ή. Η σ i ρ á γ γ α τ ο υ Μ π ρ á λ ο υ ο δ η γ é i τ η ν γ ρ α μ μ i ή σ ε μ i α π ε ρ i κ λ i σ t η, α π ο μ ο ν ω μ é ν η κ ο i λ á δ α σ t η δ υ τ i κ ή π λ ε υ ρ á τ η ς ο π ο i á ς δ ε σ π ó ζ ε i ο β ρ α χ ý δ η ς ó γ κ ο ς τ ο υ Κ ο ύ β ε λ ο υ (ή « κ á σ τ ρ ο τ η ς Ω ρ i á ς »), é ν ω η β ó ρ ε i α π λ ε υ ρ á τ η ς σ t ε ν ε ν é i π ο λ ý κ α i γ i ν ε τ α i α π ó τ ο μ η: π ρ ó κ ε i τ α i γ i a τ ο φ α ρ á γ γ i τ ο υ Α σ ω π ó υ π ο υ κ α τ ε β á i ν ε i α π ó τ η ν Ο i τ η, δ i α σ χ i ζ é i τ η ν β ο ρ ε i α π λ ε υ ρ á τ ο υ Κ ο ύ β ε λ ο υ κ α i σ υ ν ε χ i ζ ó ν τ α ς α π ó ε κ ε i β γ á i ν ε i σ τ ο ν κ á μ π ο α κ ο λ ο υ θ ó ν τ α ς α ν α τ ο λ i κ ή σ χ ε δ ο ν π ο ρ ε i α.

Σ τ η ν κ λ i σ t ή α υ τ ή κ ο i λ á δ α κ α τ α σ κ ε υ á σ t η κ α ν 3 κύ ρ i ε ς μ ε τ α λ λ i κ é ς γ é φ υ ρ ε ς, 9 σ i ρ á γ γ ε ς κ α i π ο λ λ á á λ λ α μ i κ ρ ó τ ε ρ α τ ε χ ν i κ á é ρ γ α (σ χ ε τ i ó i, τ ο i χ ο i α ν τ i σ t i ρ i ξ η ς κ λ η). Ο i δ ý ο α π ó τ i ς τ ρ é i ς γ é φ υ ρ ε ς (η τ ρ i t ή ε i ν α i η Μ α ν δ ρ i t σ α), δ η λ α δ i η γ é φ υ ρ ε ς Π α π α δ i á ς κ α i Α σ ω π ó υ ε i ν α i α π ó τ i ς γ ν ω σ t ó τ ε ρ ε ς, i σ t o ρ i κ ó τ ε ρ ε ς κ α i é ν τ υ π ω σ i α κ ó τ ε ρ ε ς τ η ς Ε λ λ á δ α. Δ υ σ τ υ χ ώ ς, κ α μ i á α π ó τ i ς τ ρ é i ς δ ε ν δ i α t η ρ é i σ i μ ε ρ α τ η ν α ρ χ i κ ή τ η ς μ ο ρ φ ή, δ i ó t i κ α τ α σ t ρ á φ η κ α ν σ t ο ν Β' Π. Π.

Μ ε τ á τ η ν Μ α ν δ ρ i t σ α, η γ ρ α μ μ i ή σ t ρ é φ ε τ α i, γ i a λ i γ ο, π ρ ο ς τ α α ν α τ ο λ i κ á κ α i κ α τ ó π i ν μ é σ ω σ i ρ á γ γ α ς μ i κ ρ ó ς 485 μ. (χ. θ. 205+872) ε π α ν é ρ χ ε τ α i ξ α ν á σ ε β ó ρ e i α κ α τ ε ú θ υ ν σ η. Μ ε τ η ν σ i ρ - ρ α γ γ α α υ τ ή, η χ á ρ α ξ η α φ i ν ε i π i σ ω τ ο σ t ε ν ó φ α ρ á γ γ i τ ο υ Α σ ω π ó υ, π ο υ π λ é ο ν τ ε λ ε i ώ ν ε i κ α i α ν ο i γ ε i π ρ ο ς τ ο ν κ á μ π ο, κ α i γ i a τ α ε π ó μ ε ν α 8 σ χ ε δ ó ν χ λ μ, δ i α t ρ é χ ε i τ i ς α π ó τ ο μ ε ς, β ρ α χ ω δ e i ς α π ο λ i ξ e i ς τ ο υ Ν. Α. á κ ρ ο υ τ η ς Ο i t η ς. Α π ó ε δ ω, α π λ ώ ν ε τ α i ε ξ α i ρ ε t i κ ή θ é α π ρ ο ς τ ο ν κ á μ π ο κ α i τ η ν π ó λ η τ η ς Λ α μ i á ς, τ η ν Σ τ υ λ i δ α, τ ο ν Μ α λ i α κ ó Κ ó λ π ο μ ε τ ο Δ é λ τ α τ ο υ Σ π ε ρ χ ε i ó υ, τ η ν Ε ύ β ο i α κ λ η. Α υ τ ή η δ i α δ ρ ο μ i ή, μ ε σ υ ν ε χ i ή, ε λ α φ ρ á κ α τ ω φ é ρ e i α π ρ ó ς τ ο Λ i α ν ο κ λ á δ i, π á ν ω σ t η ν σ υ γ κ ρ e μ é ν η π λ α γ i á ε i ν α i η π i ó α π ó κ ρ η μ ν η κ α i, i σ ω ς, η é ν τ υ π ω σ i α κ ó τ ε ρ η σ i δ η ρ ο δ ρ ο μ i κ ή δ i α δ ρ ο μ i ή σ ε ó λ η τ η ν Ε λ λ á δ α, π ρ α γ μ α t i κ ó ς τ ε χ ν i κ ó ς á θ λ ο ς τ ω ν μ η χ α ν i κ ώ ν κ α i τ ω ν ε ρ γ α τ i ώ ν π ο υ κ α τ α σ κ ε υ á σ α ν τ ο τ μ ή μ α α υ τ ó τ α π ρ ó τ α χ ρ ó ν i α τ ο υ 20 ο υ α i. 52 δ i α φ ο ρ e t i κ á τ ε χ ν i κ á é ρ γ α υ π á ρ χ ο υ ν σ ε α υ τ á τ α 8 χ λ μ, μ ε τ α ξ ý τ ω ν ο π ο i ώ ν 12 γ é φ υ ρ ε ς μ i κ ρ ó ς α ν ω τ ω ν 10 μ. (μ ε τ α λ λ i κ é ς, λ i θ i ν ε ς η μ i κ t é ς), 15 á λ λ η λ ο δ i α δ ε χ ó μ ε ν ε ς σ i ρ á γ γ ε ς κ α i α μ υ ν t i κ é ς σ t ο é ς (σ υ ν ο λ i κ ó υ μ i κ ρ ó ς 1850 μ.) κ α i π λ i θ ο ς μ i κ ρ ó τ ε ρ ω ν é ρ γ ω ν (σ χ ε t i ó i, ε π i χ ω μ α t α, ο ρ ý γ μ α t α κ λ η). .

Μ ε τ á π ε ρ i π ο υ τ ο χ λ μ 210, ο i α π ó τ ο μ ε ς π λ α γ i é ς χ α μ η λ ώ ν ο υ ν, α ν ο i γ ο υ ν κ α i γ i ν ο ν t α i η π i ó τ e - ρ ε ς, μ é χ ρ i π ο υ η γ ρ α μ μ i ή σ υ ν α ν t á τ η ν μ ε γ á λ η χ α ρ á δ ρ α τ ο υ Γ ο ρ γ ο π ó τ α μ ο π ο υ κ α τ ε β á i ν e i α π ó τ η ν Ο i t η γ i a ν α ξ ε χ υ θ é i σ t ο ν κ á μ π ο τ η ς Λ α μ i á ς κ α i ν α é ν ω θ é i μ ε τ ο ν Σ π ε ρ χ e i ó. Ο i τ ε χ ν i κ ó i τ η ς κ α - τ α σ κ ε υ á σ t ρ i α ς ε τ α i ρ ε i á ς γ ε φ ý ρ ω σ α ν τ ο π ο t á μ i, μ ε μ ε t α λ λ i κ ή γ é φ υ ρ α π ο υ λ ó γ ω τ η ς α ν α t i ν á ξ η ς τ η ς τ ο 1942, é μ ε λ λ e ν α γ i ν é i η δ i α σ η μ i ó τ e ρ η σ i δ η ρ ο δ ρ ο μ i κ ή γ é φ υ ρ α σ t η ν Ε λ λ á δ α.

γ) Από την γέφυρα του Γοργοπόταμου μέχρι τον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου (χ.θ. 222+541). Μήκος: 8χλμ.

Α π ó τ η ν γ é φ υ ρ α τ ο υ Γ ο ρ γ ο π ó τ α μ ο ξ ε κ i ν á τ ο τ ρ i t ó κ α i τ ε λ ε υ τ α i ó υ π ο - τ μ ή μ α, ό π ο υ η χ á - ρ α ξ η δ ε ν é χ e i i d i α i t ε ρ α τ ε χ ν i κ á é ρ γ α. Ε δ ω, η γ ρ α μ μ i ή α ρ χ i κ á γ i a λ i γ ο α κ ο λ ο υ θ é i χ α μ η λ á τ i ς i σ ο ύ ψ e i ς 2-3 λ ó φ ω ν φ τ á ν ο ν τ α ς ξ α ν á σ ε é π i π e δ α, κ α λ λ i e ρ γ ó μ e ν α ε δ á φ η, π ε ρ ν ó ν τ α ς δ e τ ο ν Σ π ε ρ χ e i ó κ α τ α λ i γ η i σ t ο ν Σ. Σ. Λ i α ν ο κ λ α δ i ó υ.

Σ τ η ν δ i á ρ κ e i α τ ω ν 100 σ χ ε δ ó ν χ ρ ó ν ω ν τ η ς λ e i τ ο υ ρ γ i á ς τ η ς α ν α ρ i θ μ η t ο i ε π i β á τ e ς τ α ξ i δ e - ψ α ν σ t η γ ρ α μ μ i ή α υ τ ή. Κ α θ i ς μ é ν ο i σ t ο β α γ ó n i τ ο υ ς ó μ ω ς, τ α ξ i δ e ú ο ν t α ς ν ý χ t a ή κ ο υ β α λ ó ν t α ς σ t η ψ υ χ ή τ ο υ ς χ α ρ é ς κ α i λ ý π e ς, δ e ν é i χ α ν τ η ν ε υ κ α ρ i á ν α α π ο λ α ú σ ο υ ν τ i ς é ν τ υ π ω σ i α κ é ς γ é φ υ - ρ e ς, τ ο υ ς α π ó τ ο μ ο υ ς γ κ ρ e μ ó υ ς η τ η ν θ é α τ ο υ κ á μ π ο υ τ η ς Λ α μ i á ς. Γ i a ó σ ο υ ς λ ο i π ó ν τ α ξ i δ e ψ α ν σ υ χ ν á σ t η γ ρ α μ μ i ή α υ τ ή χ ω ρ i ς ó μ ω ς ν α τ η ν γ ν ω ρ i ζ ó υ ν κ α λ á, á λ λ á κ α i γ i a ó σ ο υ ς δ e ν τ η ν é χ ο υ ν δ é i π ο t é α π ó κ ο ν t á, á ς κ á ν ο υ μ e é ν α φ ω τ ο γ ρ α φ i κ ó ο δ ο i π ο ρ i κ ó σ e μ i α σ i δ η ρ ο δ ρ ο μ i κ ή γ ρ α μ μ i ή π ο υ χ α ρ á χ t η κ e σ e é ν α τ ο π i ó μ ο ν α δ i κ ή ς ο μ ο ρ φ i á ς, μ i a γ ρ α μ μ i ή μ e π ο λ λ á κ α i θ ε α μ α t i κ á τ ε χ ν i κ á é ρ γ α, μ i a γ ρ α μ μ i ή μ e μ ε γ á λ η κ α i é ν δ ο ξ η i σ t o ρ i á.



2.



2. & 3. / Το ταξίδι μας ξεκινά από τον ιστορικό Σ.Σ. Τιθορέας, που πρόσφατα ανακαινίστηκε πλήρως με νέες αποβάθρες, στέγαστρα κλπ και ηλεκτροδοτούμενη γραμμολογία, ως σταθμός πλέον της νέας ΣΓΥΤ. (6.3.2011 & 13.5.2017 - Α. Σικαλιάς)

3.







4. - 7. / Αμέσως μετά την Τιθορέα η γραμμή αρχίζει να ανεβαίνει τις Β.Α. απολήξεις του Παρνασσού που δεσπόζει με τον όγκο του στον ορίζοντα. 22.4.2017
Α. Σικαλιάς, 29.1.2005. Σ. Νικολόπουλος. Εδω (χ.θ 175+500-177+970) υπάρχουν 2-3 μεγάλα επιχώματα. (28.8.2008 & 4.7.2008 -Ν. Παπαλέτσος)





8. & 9. | Η 3τοξη λίθινη γέφυρα της Αμφίκλειας (χ.θ. 179+983) Επάνω, με εκδρομική αμαξοστοιχία του ΣΦΣ. (2.6.2016 - Χ. Ζαχαρής) και κάτω, με το IC52 (20.1.2013 - Ι. Ζώρζος)



10.



11.





10. - 13. / Ο Σ.Σ. Αμφίκλειας. Σταθμός Β' Τάξης, μέχρι το 1944 διέθετε μηχανοστάσιο, περιστροφική πλάκα, χώρους ανθράκευσης μηχανών, υπνωτήριο κλπ. Κλειστός εδώ και πολλά χρόνια, αλλά ακόμη σε καλή κατάσταση. 27.3.2016-Γ. Καρυοφύλλης, 20.1.2013-Ι. Ζώρζος, 28-1-2006-Κ. Κακαβάς, 4.6.1997 Κ. Κακαβάς.



14.



15.





14. - 17. | Μετά την Αμφίκλεια η γραμμή περνάει τη μεταλλική γέφυρα στη θέση «Κομομπίλι» (χ.θ. 183+356) 16.12.2012-Ι.Ζώρζος και ακολουθώντας ευθεία πορεία 28.1.2006- Σ.Νικολόπουλος φτάνει στον μικρό Σ.Σ. Λιλαίας. (χ.θ. 185+725). 31.7.2017.Ν.Παπαλέτσος, 25.9.2010-Α.Σικαλιάς.







18. - 21. | Η είσοδος στον Σ.Σ. Μπράλου είναι πάντα γοητευτική είτε το φθινόπωρο (12.9.2007 - Γ. Μανιάτης και 2.12.2011- Ν. Καντήρης), είτε την άνοιξη όταν οι κορυφές του Παρνασσού κρατάνε ακόμη πολύ χιόνι. (12.4.2012 - Δ. Παπαδόπουλος). Ο σταθμός στη χ.θ. 194+305 είναι πανέμορφος, φορτωμένος με ιστορία και μνήμες (9.11.2017- Γ. Χανδρινός)



22.



22. & 23. | Εδώ χιονίζει συχνά και τότε ο σταθμός γίνεται ακόμη πιο όμορφος. (16.1.2005 -Κ. Κακαβάς), ενώ τα ξανθοκάστανα δρυοδάση πλαισιώνουν αρμονικά τα χρώματα της αμαξοστοιχίας IC51 που εισέρχεται στο σταθμό . (11.12.2016 -Α. Σικαλιάς).

23.







24. - 26. | Η σήραγγα Μπράλου, κάτω από τον αυχένα Καλλιδρομου-Οίτης, ήταν μέχρι πριν λίγα χρόνια η μακρύτερη στην Ελλάδα. Μέσα στη σήραγγα, η χάραξη στο «πέρασμα του Μπράλου» φτάνει το μέγιστο υψόμετρο της. 6.1.2018 –Κ. Κακαβάς, 7.12.2008 – Κ. Κακαβάς, 31.7.2013 – Ι. Ζώρζος.







27. - 30. | Γέφυρα της Παπαδιάς. Η κομψότητα της μεταλλικής κατασκευής πλαισιωμένη από την ομορφιά των τεσσάρων εποχών: άνοιξη (2.4.2017 - Α. Σικαλιάς) καλοκαίρι, (2.6.1990 - Κ. Κακαβάς), φθινόπωρο (2.12.2011 - Ν. Παπαλέτσος) και χειμώνας (21.2.2013 - Κ. Κακαβάς).





32.



32. & 33. / Επιβατικές αμαξοστοιχίες με μονή μηχανή (MLW A470) και 11 βαγόνια (27.10.1988 - Κ. Κακαβάς) η με διπλή μηχανή (220 035+220 019) και πέντε βαγόνια (27.12.2015 - Ι. Μαγαλιός) ...

33.





34. & 35. | ...αλλά και πολύχρωμες εμπορικές αμαξοστοιχίες μικτές η μεταφέροντας εμπορευματοκιβώτια όπου πάντα πρωταγωνιστούν οι ακούραστες MLW, όπως εδώ η A509 (17.5.2006 - Ν. Παπαλέτσος) και, σε διπλή έλξη, οι A465+A457 (27.11.2004 - Κ. Κακαβάς).





36. & 37. | Ο φακός του φωτογράφου παίζει με τη γέφυρα και τα τρένα που πηγαινοέρχονται επάνω της, άλλοτε ζουμάροντας στο πλέγμα των μεταλλικών της δοκών και άλλοτε φωτογραφίζοντας πολύχρωμα αυτοκίνητα καθώς την... διασχίζουν. (6.11.2004 & 28.12.2006 - Σ. Νικολόπουλος).





38. & 39. | Τη νύχτα η όψη της γέφυρας μαλακώνει, αλλά τα τραίνα που συνεχίζουν να την διασχίζουν δεν την αφήνουν σε ησυχία. (11.12.2006 & 31.8.2015 - Ι. Μαγαλιός).





40. & 41. | Η γέφυρα βρίσκεται στο μέσο σχεδόν μιας κλειστής, απομονωμένης κοιλάδας όπου κυριαρχεί ο βράχος του Κούβελου (ή «Κάστρο της Ωριάς») (2.4.-2017 - Χ. Ζαχαρής), ενώ συχνά το χιόνι καμουφλάρει την ίδια και τα τραίνα που την διασχίζουν. (28.1.2006 -Σ. Νικολόπουλος).



42. | Η μικρή μήκους 59μ σήραγγα αμέσως μετά τη γέφυρα της Παπαδιάς. (4.1.2015 - Γ.Καρυοφύλλης).



43. | Κάτω από τον βράχο του Κούβελου, δύο από τα φωτιστήρια του Σ. Σ. Ελευθεροχωρίου. Δεν θα ξαναάψουν πιά. (27.10.2015 -Ν. Καντήρης).





46.



44.- 47. | Ο Σ. Σ. Ελευθεροχωρίου (χ.θ. 201+043) βρίσκεται στο μέσο περίπου της διαδρομής μας. Γνώρισε και αυτός τη δόξα παλαιότερων εποχών, αλλά εδώ και πολλά χρόνια παραμένει κλειστός η δε πυκνή βλάστηση πνίγει τις σκουριασμένες εγκαταστάσεις του. (7-5-2017 & 11-4-2018 Α. Σικαλιάς). Εδώ εκδρομική αμαξοστοιχία του ΣΦΣ με επικεφαλής την Alco A204 σταθμεύει για λίγο δίπλα σε ένα από τα πολλά αποστραγγιστικά πηγάδια (9.10.2010 - Ν. Καντήρης).

47.



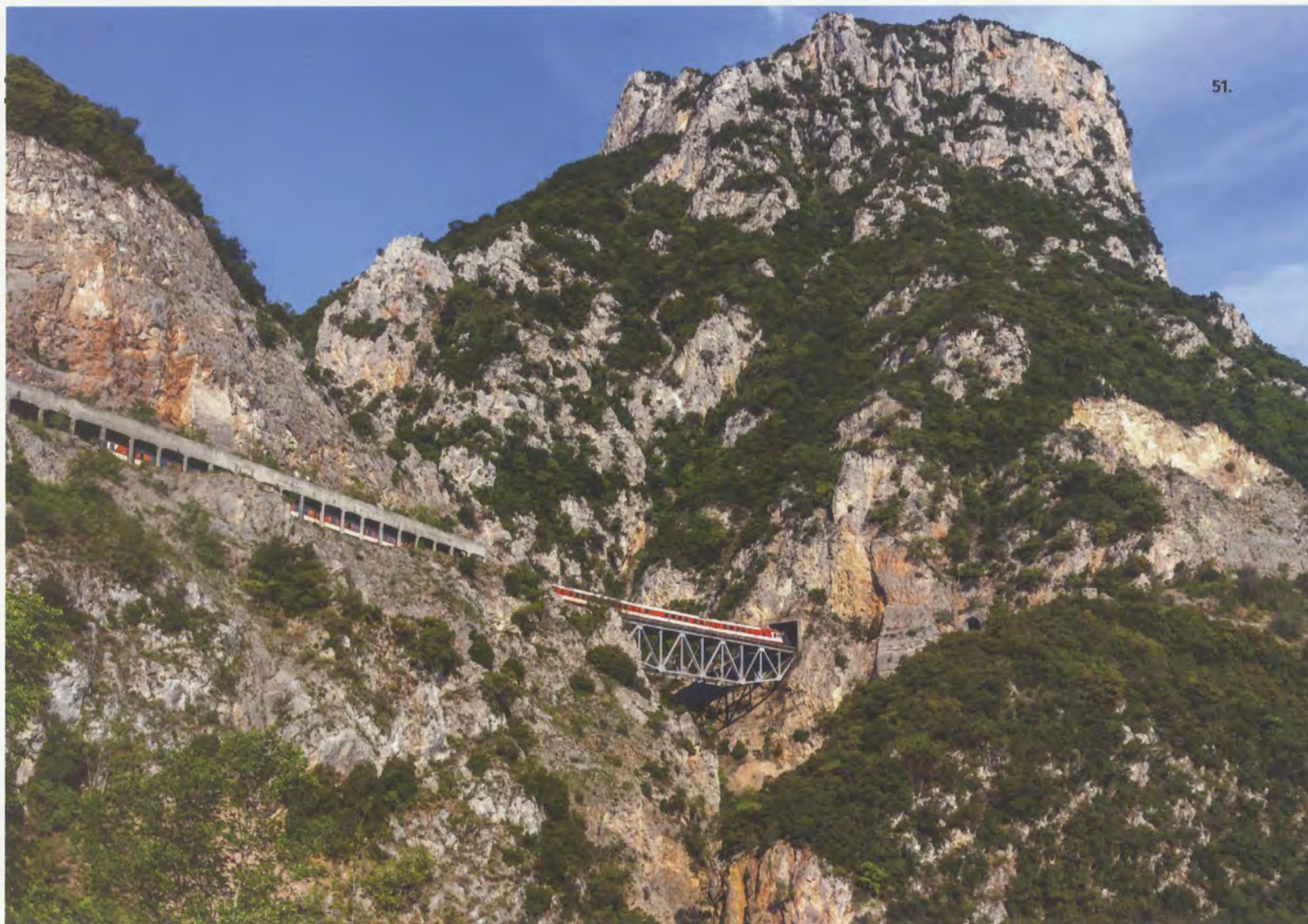


48. & 49. | Επιβατικές αμαξοστοιχίες άλλων εποχών σε διέλευση από το Σ.Σ. Ελευθεροχωρίου και προορισμό την Αθήνα. Επάνω, η 501 με επικεφαλής την MLW A462 και, κάτω, η 411 («HELLAS EXPRESS») με την Alco A322. (20.9.1987 & 11.1.1990 Κ. Κακαβάς).





50. | Οι Γάλλοι τεχνικοί επέλεξαν
σοφά το σημείο κατασκευής
της σιδηροδρομικής γέφυρας
του Ασωπου, αφού αυτό είναι το
στενότερο τμήμα του φαραγγιού.
Απο εδώ κατέβηκαν κρυφά οι
Βρετανοί σαμποτέρ που ανατίναξαν
τη γέφυρά τη νύχτα της 20.6.1943.
Αυτή είναι η σημερινή γέφυρα
που κατασκευάστηκε εξ αρχής
μεταπολεμικά. Ο φωτογράφος
κοιτάζει προς τα Β.Α.
(22.5. 2004 - Σ. Νικολόπουλος)



51. & 52. / Αυτή είναι η εικόνα της γέφυρας από την αντίθετη της προηγούμενης φωτογραφίας πλευρά. Σε λίγο, το IC θα χαθεί στα σπλάχνα του Κούβελου. Στα αριστερά, η μακρόστενη αμυντική στοά που κατασκευάστηκε μεταπολεμικά για προστασία της γραμμής από πτώσεις βράχων. (30.4.2006 - Κ. Κακαβάς). Από το στέγαστρο της τραβήχτηκε η δεύτερη φωτογραφία με τις 220 014+ 220 033 να εξασφαλίζουν το δρομολόγιο IC53 (24.4.2017 - Ν. Παπαλέτσος).





53. & 54. | Η γέφυρα φωτογραφημένη από το γερμανικό φυλάκιο, κοιτώντας προς τα ανάντι του φαραγγιού. Επάνω, η αμαξοστοιχία Αθηνών Θεσσαλονίκης ελκόμενη από ντη-ζελάμαξα Krauss Maffei (σειρά: 411-30) (Κ. Καντήρης) και κάτω ένα από τα ολοκαίνουργια τότε Desiro σταπρώτα του δρομολόγια στην Ελλάδα (11.5.2006 - Λ. Παπαδημητρίου)





55. & 56. / Η τέχνη της νυχτερινής φωτογράφισης: ο επιδέξιος χειρισμός του διαφράγματος της φωτογραφικής μηχανής καταγράφει το τρένο σαν μακρύ, φωτεινό μονοπάτι καθώς διασχίζει τη γέφυρα του Ασωπού και μπαίνει στη σήραγγα. 30.8.2015 & 28.9.2015. – Ι. Μαγαλιός.





57. & 58. | Απομεινάρια μιάς άλλης εποχής: το προς Λαμία στόμιο της αρχικής σήραγγας του 1906 και δίπλα το φυλάκιο της γερμανικής φρουράς. Διακρίνεται η αναμνηστική πλάκα των μονάδων του Μηχανικού της Βέρμαχτ που επισκεύασαν τη γέφυρα μετά την ανατίναξη της, από τους Βρετανούς κομμάντος. 4.4.2015 – Α. Σικαλιάς.

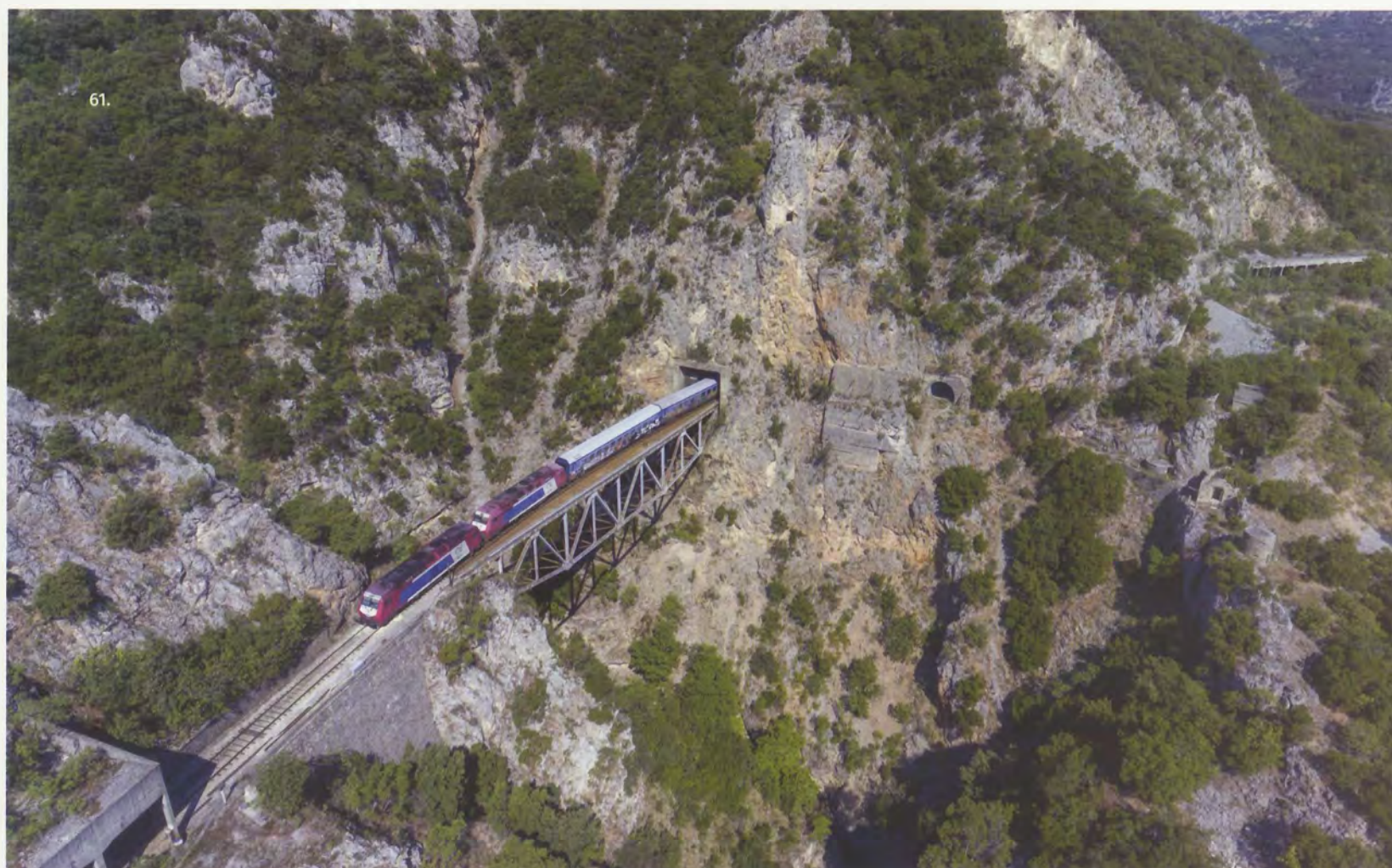




59. Η καμπύλη της γραμμής στο κατάστρωμα της γέφυρας Το, μεταγενέστερο, τσιμεντένιο στόμιο της σήραγγας πληγώνει την αισθητική του τοπίου. 2.6.2016 Γ. Χανδρινός



60. & 61. / Δαμάζοντας την άγρια φύση: το φαράγγι και η γέφυρα του Ασωπού από την δυτική (επάνω) και την Ν. Α. πλευρά σε φωτογράφιση με drone (κάτω).
24.4.2017 Ν. Παπαλέτσος 10.8.2017 Κ.Κακαβάς



62. | Η μήκους 65μ. γέφυρα της Μανδρίτσας, ενός από τους παραποτάμους του Ασωπού, βρίσκεται στη χ.θ. 203+793, λίγο πριν φτάσουμε στον Σ. Σ. Ασωπού. Σε λίγα μέτρα η αμαξοστοιχία IC55 θα χαθεί μέσα στη σήραγγα. 5.10.2017 Θ. Αβδουλάς







65.

63. – 66. | Πνιγμένη στη βλάστηση η ελαφρώς καμπυλωτή, κομψή γέφυρα της Μανδρίτσας καταστράφηκε από τους Γερμανούς το 1944 και έτσι δεν διατηρεί πλέον τα αρχικά της χαρακτηριστικά 11.2.19 Κ.Κακαβάς, 15.4.1990 Κ.Κακαβάς, 22.10.2017 Α. Σικαλιάς, 24.4.2017 Ν.Παπαλέτσος.



66.



67. & 68. | Για πάνω από 30 χρόνια οι περίφημες «DL500 - World Locomotives» της Alco (σειρά A301-10) ανεβοκατέβαιναν το «πέρασμα του Μπράλου» σπάζοντας με τον χαρακτηριστικό τους ήχο την ησυχία του βουνού. Εδω, η A302 εισέρχεται στον μικρό και απομονωμένο Σ.Σ. Ασωπού (χ.θ. 204+934), με προορισμό τη Λάρισα, ενώ στο άκρο αριστερά μόλις διακρίνεται η γέφυρα της Μανδρίτσας, σε απόσταση αναπνοής από τον σταθμό 3.11.1996 Κ. Κακαβάς, 14.9.2014 Α. Σικαλιάς.





70.



69. - 71. | Αμαξοστοιχίες και κινητήριες μονάδες κάθε είδους διέρχονταν από το μικρό σταθμό, μέρα-νύχτα, όλο το χρόνο. Και οι εποχές άλλαζαν ρυθμικά ντύνοντας το τοπίο η κάθε μία με τα δικά της χρώματα. Επάνω αριστερά η Alco A322 ασσορτί με τα φθινοπωρινά φυλλώματα, δεξιά η ADtranz 220 029 ανηφορίζει προς την Αθήνα και, κάτω, η Craiöna A558 περιμένει διασταύρωση με κατερχόμενη αμαξοστοιχία 6.11.1996 Κ. Κακαβάς, 6.7.2017 Α. Σικαλιάς, 8.10.1994. Π. Κάσσαρης

71.





72. & 73. | Οι διασταυρώσεις αμαξοστοιχιών είναι μια τυπική διαδικασία των κανόνων ασφαλείας της κυκλοφορίας, συνάμα όμως και μια σεβαστή διαχρονική σιδηροδρομική ιεροτελεστία. Εδώ στην έξοδο του Σ.Σ. Ασωπού αμαξοστοιχία κατερχόμενη προς την Αθήνα με επικεφαλής την Krauss Maffei 430 περιμένει διασταύρωση με ανερχόμενη αμαξοστοιχία. 4.9.1995 Κ. Κακαβάς Ένα φθινοπωρινό μεσημέρι, στο ίδιο ακριβώς σημείο ο φακός αποτυπώνει μια τέτοια διασταύρωση μέσα στο φιλόβροχο. 8.9.1995 Ν. Καντήρης





74. & 75. | Κανείς ταξιδιώτης με τραίνο δεν θα μπορούσε να απολαύσει αυτή τη θέα που αποτυπώνει το έντονο ανάγλυφο και την άγρια ομορφιά εκατέρωθεν της γραμμής. Ο εντυπωσιακός βράχο του Κούβελου μοιάζει να παρακολουθεί την αμαξοστοιχία 884 που έχει μόλις αναχωρήσει από τον Σ.Σ. Ασωπού και στρίβοντας αριστερά ετοιμάζεται να μπει στην μήκους 485 μ. σήραγγα που οδηγεί στις βραχοπλαγιές της Οίτης. 5.10.2017 Θ. Αβδουλάς. Το υψόμετρο δεν είναι μεγάλο, αλλά καθώς η εμπορική αμαξοστοιχία 80515 συνεχίζει για τον Ασωπό, οι κοφτοί βράχοι κόβουν την ανάσα. 11.6.2010 Ν. Παπαλέτσος.





76. & 77. Ι Απο εδώ αρχίζουν τα θαυμαστά επιτεύγματα των μηχανικών που κατασκεύασαν τη γραμμή στις αρχές του 20ου αι. Σκαρφαλωμένα στο γκρεμό τα δύο πρώτα λίθινα γεφύρια στο τμήμα αυτό: το δίτοξο (χ.β. 206-634) και το τριτόξο (χ.β. 206-855), σε πλήρη αρμονία με το τοπίο. 8.9.2006 Κ. Κακαβάς, 15.10.2017, Α. Σκακιάς.







79. – 85. | Το 6τοξο λίθινο γεφύρι, βρίσκεται δίπλα στο «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών» και είναι από τα ένα από τα τοπόσημα της γραμμής, αγαπημένο θέμα των σιδηροδρομικών φωτογράφων στην Ελλάδα. Με μήκος 64μ και ύψος 24μ. διατηρείται αναλλοίωτο στο χρόνο, πάντα όμως αλλάζει μορφή και χρώμα καθώς παίζει ασταμάτητα με το φως, τις εποχές, τα καιρικά φαινόμενα και τα τραίνα που το διασχίζουν, όπως π.χ. το IC52 (8.9.2016 Κ. Κακαβάς) ή ένα ολοκαινούργιο, διπλό Desiro (16.5.2006 Β. Κοροβέσης).







82. & 83. | Εκδρομική αμαξοστοιχία του ΣΦΣ με επικεφαλής την Alco A326 2.9.2011 Χ. Ζαχαρής και η εμπορική αμαξοστοιχία 63500, μεταφοράς σωλήνων του ΤΑΡ διασχίζουν το 6τοξο γεφύρι 31.7.2017 Ν. Παπαλέτσος



84. | 2.12.2006 Σ. Νικολόπουλος



85. | 14.9.2014 Ι. Ζώρζος



86. | Το 3τοξο λίθινο γεφύρι γερά στερεωμένο
στα κάθετα βράχια, μοιάζει σαν φυσική
προέκταση τους. 10.5.2008. Κ. Κακαβάς





87. | 28.1.2018 Ι. Μαγαλιός

87. - 91. | Και αυτό το γεφύρι βρίσκεται δίπλα και κάτω από το «Μονοπάτι των Σιδηροδρομικών» προσφέροντας μοναδική θέα, ακόμη και σε όσους δεν ασχολούνται με τα τραίνα. Μήκους 36μ. και ύψους 20μ. ψηλό, γεφυρώνει γερά τις άκρες ενός απότομου χάσματος των βράχων είναι δε και αυτό μνημείο της μαστοριάς των παλιών λιθοξόνων.



88. | 17.6.2004 Λ. Παπαδημητρίου





91. | Το γεφύρι και η μήκους 149μ. σήραγγα του. 29.5.2003 Γ. Χανδρινός



92. | Οι δύο MLW πατάνε το 3τοξο γεφύρι και μπαίνουν στη σήραγγα που αφήνοντας το φαράγγι του Ασωπού οδηγεί... (11.5.2003. Γ. Χανδρινός)

93. / ... πάνω από το κάμπο της Λαμίας και στην πρώτη 5τοξη, λίθινη γέφυρα, (χ.θ. 207+686).
Συχνά αποκαλείται και «γέφυρα της Ηράκλειας», από το κοντινό κάμποχώρι.
8.8.2017 Θ. Αβδουλάς





94. - 99. | Με άνοιγμα 52μ. και ύψος 18μ. το 5τοξο γεφύρι είναι και αυτό χαρακτηριστικό δείγμα της τέχνης των μηχανικών που κατασκεύασαν τη γραμμή. Από εδώ, όσοι ταξιδεύουν με το τρένο έχουν απεριόριστη θέα του κάμπου της Λαμίας, των εκβολών του Σπερχειού και του Μαλλιακού, θέα ιδιαίτερα μαγευτική όταν ξημερώνει. 16.8.2016 Κ. Κακαβάς, 7.4.2006. Κ. Κακαβάς.





97. | Σκαρφαλώνοντας ψηλότερα από το γεφύρι ο φωτογράφος βάζει στο κάδρο του και τη Λαμία που αχνοφαίνεται στην καλοκαιρινή ζέση. 27.8.2008 Ν. Παπαλέτσος.



98.



98. - 99. / Συνύπαρξη του γέριου γεφυριού με τις δύο νεαρές A/A GTW 2/6 (σειρά 560). 15.10.2017 Α. Σικαλιάς. Λίγο πριν την κατάργηση της γραμμής, το παλιό γεφύρι πρόλαβε να υποδεχτεί στο κατάστρωμα του τις ηλεκτράμαξες του ΟΣΕ, έστω και σε ψυχρή μετακίνηση. 21.1.2018 Ι. Μαγαλιός.

99.

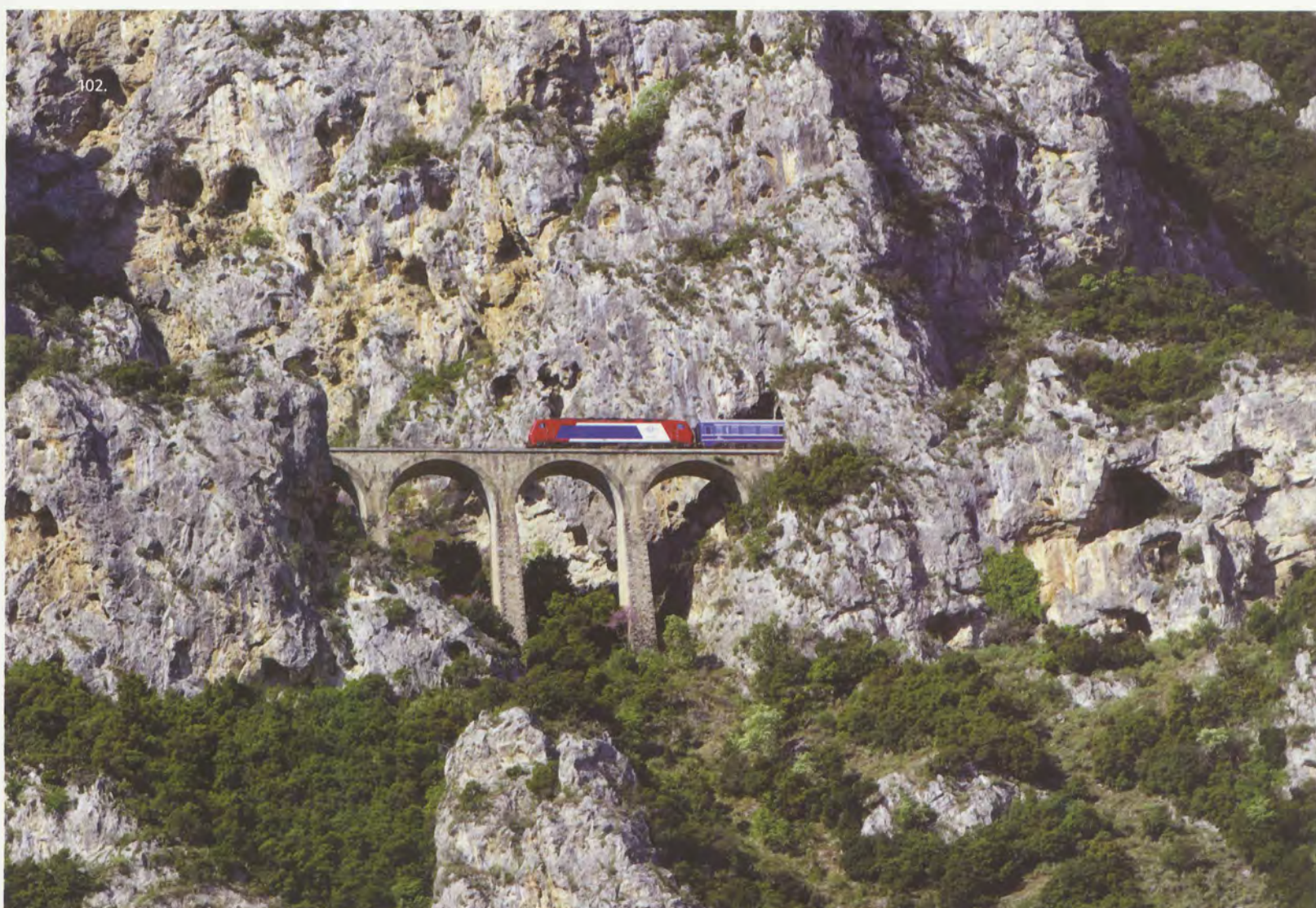


100. | Λίγο βορειότερα (χ.θ. 208+046) βρίσκεται το δεύτερο 5τοξο λίθινη γεφύρι της γραμμής στους γκρεμούς της Οίτης. Η κόκκινη MLW A507 και τα πολύχρωμα εμπορευματοκιβώτια δίνουν χρώμα στα γκρίζα βράχια. 29.4.2008 Κ. Κακαβάς.





101. - 106. / Πανομοιότυπο και ιδίων διαστάσεων με το προηγούμενο, αυτό το γεφύρι διαφέρει στο ότι το, προς Λαμία, άκρο του καταλήγει σε σήραγγα. Κρέμεται και αυτό στα βράχια σε σημείο μάλιστα πίο απρόσιτο από το δίδυμο αδελφό του. 24.7.2013 Κ. Κακαβάς. 23.4.2005. Σ. Νικολόπουλος.





105. | 7.6.2006 Ν. Καντήρης.



106. | 29.1.2005 Σ. Νικολόπουλος.



107. | Ακόμη μία λιθοδομή, ακόμη ένα γεφύρι,
ακόμη μία σήραγγα, εκεί ψηλά στις ράγες των
βράχων (χ.θ. 208+287). 2.6.2016 Ν. Καντήρης.





108. / 23.8.2008 Ι. Μαγαλιός.

108. - 111. / Το 4τοξο γεφύρι στη χ.θ. 209+020, με άνοιγμα 32μ και ύψος 15μ.



109. / 13.6.1987 Κ. Κακαβάς.



110. / 2.6.2016 Ν. Καντήρης.



111. / 8.8.2017 Θ. Αβδουλάς.

112. | Ένα βαθύ, στενό χάσμα των βράχων στη χ.θ. 209+320 γεφυρώθηκε από τους μηχανικούς με μια έξυπνη κατασκευή, όπου το μεταλλικό ζευκτό στηρίζεται σε λίθινο αψιδωτό ακρόβαθρο, μετατρέποντας ένα άψυχο τεχνικό έργο σε πραγματικό κομψοτέχνημα. 15.4.2006 Σ. Νικολόπουλος.







115. & 116. / Με μεγάλη μαστοριά οι τεχνίτες της εποχής κατάφεραν να αγκυρώσουν το γεφύρι σε ένα βράχο που προεξέχει κάθετα. Ο ίδιος ο βράχος στέκει βιγλάτορας και φύλακας των αναρίθμητων αμαξοστοιχιών που πέρασαν δίπλα του στις τόσες δεκαετίες.



117. | Ένα ακόμη χάσμα στους βράχους και ένα ακόμη
τοπόσημο της γραμμής: το καμπυλωτό γεφύρι του
«Καταρράκτη» στη χ.θ.209+578. 8.6.2008. Ν. Καντήρης.





118. / 21.5.2003 Θ. Αγάτσας.

117. - 123. / Γνωστό με αυτό το όνομα, λόγω ενός μικρού, εποχιακού ρέματος που καταραकुλά ψηλά απο τα βράχια, το γεφύρι αποτελείται από ένα μεταλλικό ζευκτό και δύο αψιδωτά, λίθινα ακρόβαθρα. Είναι και αυτό αγαπημένο θέμα των φωτογράφων, εμφανές και εντυπωσιακό τόσο από τον κάμπο, όσο και από το ύψος της γραμμής.



119. / 2.12.2006 Σ. Νικολόπουλος



120. & 121. / Τη νύχτα, το γεφύρι του «Καταρράκτη» δείχνει τελείως διαφορετικό και απόκοσμο. 28.9.2015 Ι. Μαγαλιός, 3.12.2017 Ι. Μαγαλιός.



122. | 22.11.2015 Γ. Καρυοφύλλης.



123. | 8.8.2017 Θ. Αβδουλάς.







124. - 127. | Αλληλοδιαδεχόμενες σήραγγες στη βραχοπλαγιά της Οίτης, παίζουν με το φώς και τα τρένα που τις διαπερνούν ασταμάτητα. Με τα χρόνια, τα πέτρινα στόμια και οι επενδύσεις τους έχουν πλέον ενσωματωθεί απόλυτα στο φυσικό βράχο.





128.

128. & 129. | Στο άκρο της Στάσης Τραχίνας, κοντά στο χωριό Βαρδάτες (χθ. 210+300), ένα κομψό μονότοξο, λίθινο γεφύρι ανοίγματος 12μ. 7.6.2008 Ν. Καντήρης. 20.7.2008. Κ. Κακαβάς.



129.



130. & 131. | Η Στάση Τραχίνας με το μικρό εξώστη και το μνημείο που ανήγειραν οι σιδηροδρομικοί στη μνήμη όσων συναδέλφων τους χάθηκαν «...εν ώρα Υπηρεσίας...». Στη ρίζα του βουνού βρίσκεται η Μονή Παναγίας Προυσιώτισσας. (Αρχείο ΣΦΣ) 18.10.2015 Γ. Καρυοφύλλης.





132. & 133. / Από τον κάμπο, η Τραχίνα φαίνεται πιο εντυπωσιακή με τα τρένα που ανεβοκατεβαίνουν να μοιάζουν σαν παιχνίδια σε σιδηροδρομική μακέτα.
23.4.2005. Σ. Νικολόπουλος. 22.7.2006 Κ. Κακαβάς.



134. | Το τελευταίο μεγάλο λιθίνο γεφύρι των βράχων της Οίτης βρίσκεται αμέσως μετά τη Στάση Τραχίνας στη χ.θ. 210+980. Είναι 6τοξο, με άνοιγμα 48μ. και ύψος 14μ. 2.12.2006 Σ. Νικολόπουλος





135. - 138. | Μετά την Στάση Τραχίνας, η βραχοπλαγιά της Οίτης χαμηλώνει και το τοπίο γίνεται πιο ανοιχτό και ήπιο. Εδώ κατεβαίνει ο Ξεριάς που για να τον γεφυρώσουν οι μηχανικοί κατασκεύασαν (χθ. 211+202) ένα ακόμη κομψό, καμπυλωτό γεφύρι ανοίγματος 40μ. Αποτελείται από ένα μονό μεταλλικό ζευκτό που αρχικά στηρίζονταν σε δύο αψιδωτά, λίθινα ακρόβαθρα, το βόρειο εκ των οποίων έχει μεταπολεμικά αντικατασταθεί με μικρό, ευθύγραμμο ζευκτό. 18.5.2006. Ν. Παπαλέτσος. 1.9.2013. Ι. Ζώρζος.





139. | Η μαγεία του τοπίου της Οίτης και η μαστοριά
των ανθρώπων που κατασκεύασαν τέτοια γεφύρια
συμπορεύονται αρμονικά. 23.4.2005 Κ. Κακαβάς.

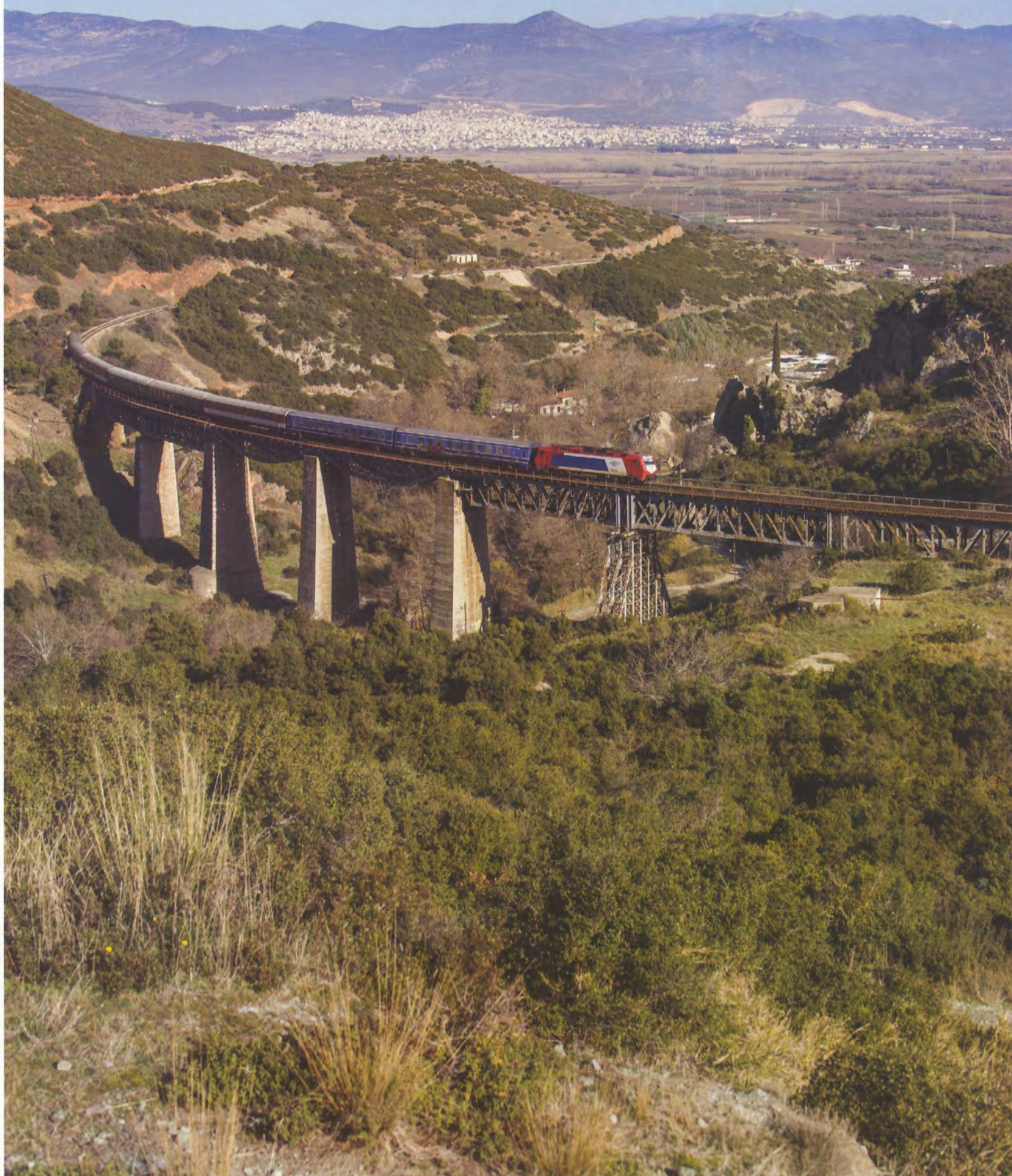




140. & 141. / Αμαξοστοιχία από την Αθήνα διέρχεται από την Στάση Αρπίνης. (χ.θ. 212+583). Επικεφαλής, η Craίονα A558. 16.9.1992. Ν. Καντήρης. Λίγο βορειότερα, το IC70 περνά την τελευταία σήραγγα της γραμμής (χ.θ. 214+444) αμέσως πριν τον Γοργοπόταμο. 21.5.1991 Ν. Καντήρης.



142. | Η γέφυρα του Γοργοπόταμου, η διασημότερη ίσως σιδηροδρομική γέφυρα της Ελλάδας, φορτωμένη με άσβεστες ηρωικές μνήμες από την Εθνική Αντίσταση. Στέκει ακόμη αγέρωχη, με συντροφιά της τη γειτονική Λαμία. 28.12.2006 Σ. Νικολόπουλος.



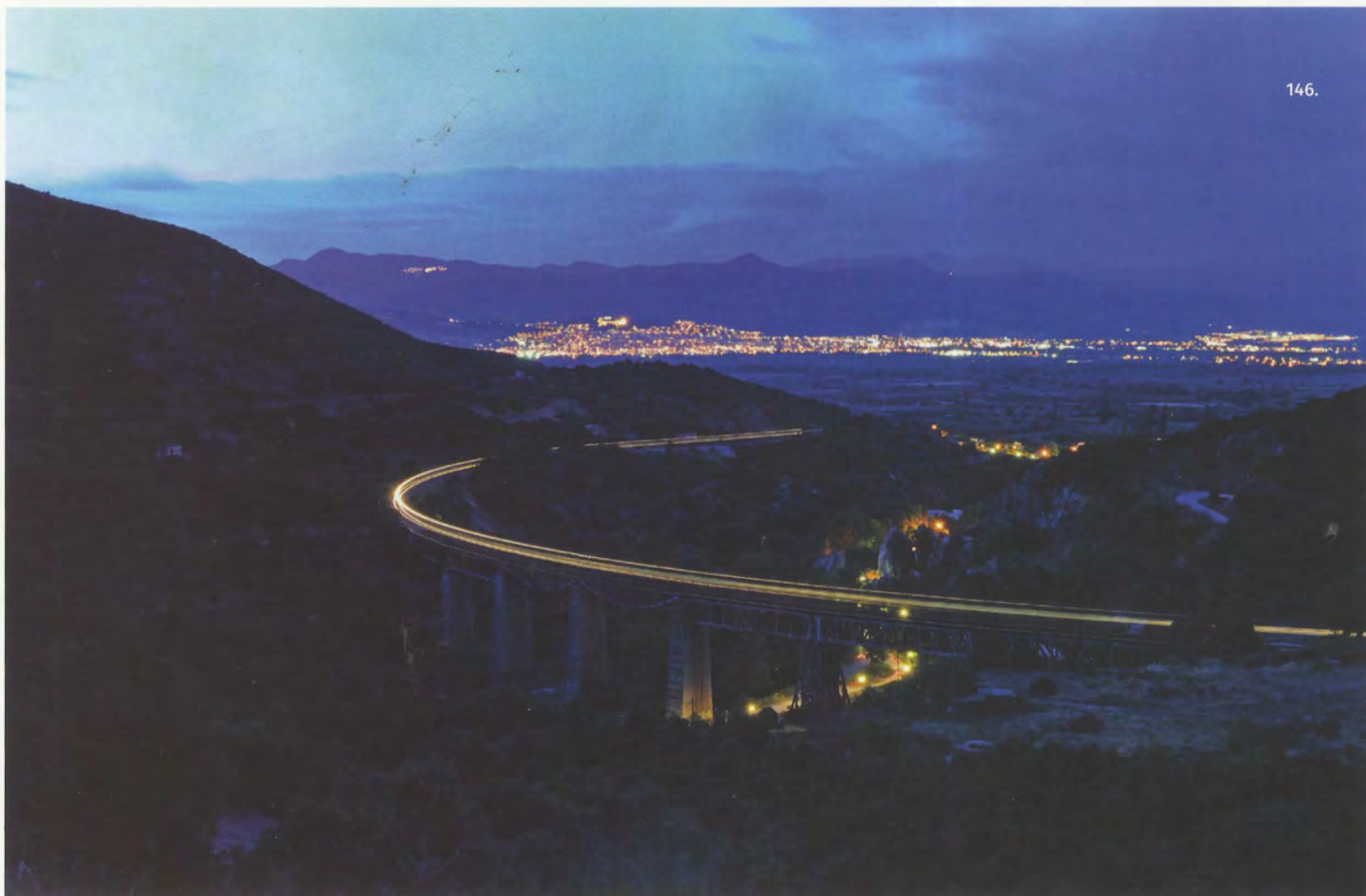


143. & 144. | Γεφυρώνοντας τον Γοργοπόταμο στη χ.θ. 214+720, η καμπυλωτή κατασκευή με τα 6 μεσόβαθρα και 7 μεταλλικά ζευκτά, έχει χάσει την αρχική της μορφή, μετά την ανατίναξη της το 1942 και τη καταστροφή της από τους υποχωρούντες Γερμανούς το 1944. 2.3.2013 Ι. Ζώρζος, 14.6.2015 Γ. Καρυοφύλλης.





145. & 146. | Παρά το μέγεθος της η μεταλλική κατασκευή διατηρεί την δική της ομορφιά, είτε με τα γλυκά χρώματα του δειλινού (5.7.2013 Ι. Ζώρζος), είτε τη νύχτα, με τη λαμία να λάμπει σαν φωτοστέφανο (22.6.2009 Ν. Παπαλέτσος).





147. & 148. / Λόγω της αστάθειας των εδαφών στο σημείο αυτό, οι κατασκευαστές αντιμετώπισαν σοβαρότατα προβλήματα στήριξης της γέφυρας για τέσσερα σχεδόν χρόνια. 24.9.2011 Π. Κάσσαρης, 15.10.2017 Α. Σικαλιάς.



149. Η αμαξοστοιχία 500 διέρχεται από τα δύο προς Αθήνα
μεσόβαθρα της γέφυρας. 6.5.2005 Γ. Χανδρινός.



150.



150. & 151. | Ο τριώροφος γερμανικός οχυρωματικός πύργος δεν φυλάει πλέον τη γέφυρα του Σπερχειού. 2.6.2016 Γ. Χανδρινός. Από εδώ, διασχίζοντας για λίγο τον κάμπο της ομώνυμης κοιλάδας φτάνουμε στον ιστορικό Σ.Σ. Λιανοκλαδίου (χ.θ. 222+541). 28.10.2102 Α. Σικαλιάς.

151.





152. & 153. | Ο Σ.Σ. Λιανοκλαδίου κατασκευάστηκε εξ αρχής μεταπολεμικά, λόγω των σοβαρών ζημιών που είχε υποστεί το αρχικό οίκημα. Λειτουργεί ανέκαθεν ως σημαντικός κόμβος της αρτηριακής γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης, με μηχανοστάσιο κλπ. Από εδώ ξεκινά η μήκους 22,5χλμ διακλάδωση για την Στυλίδα 27.5.2016 Α. Σικαλιάς, 8.6.2013 Ι. Μαγαλιός.





154. & 155. / Οι τρεις προηγούμενες φωτογραφίες, αν και πολύ πρόσφατες καταγράφουν εικόνες που δεν θα ξαναδούμε πιά. Ο σταθμός ήδη έχει αλλάξει εντελώς όψη: ανακαινίστηκε πλήρως, απόκτησε αποβάθρες, στέγαστρα και ηλεκτροδοτούμενη γραμμολογία του και συνεχίζει να λειτουργεί ως αναπόσπαστος πλέον κρίκος στην αλυσίδα της ΣΓΥΤ. Ένας κύκλος έκλεισε, ένας νέος ανοίγει... 29.5.2018 Α. Σικαλιάς

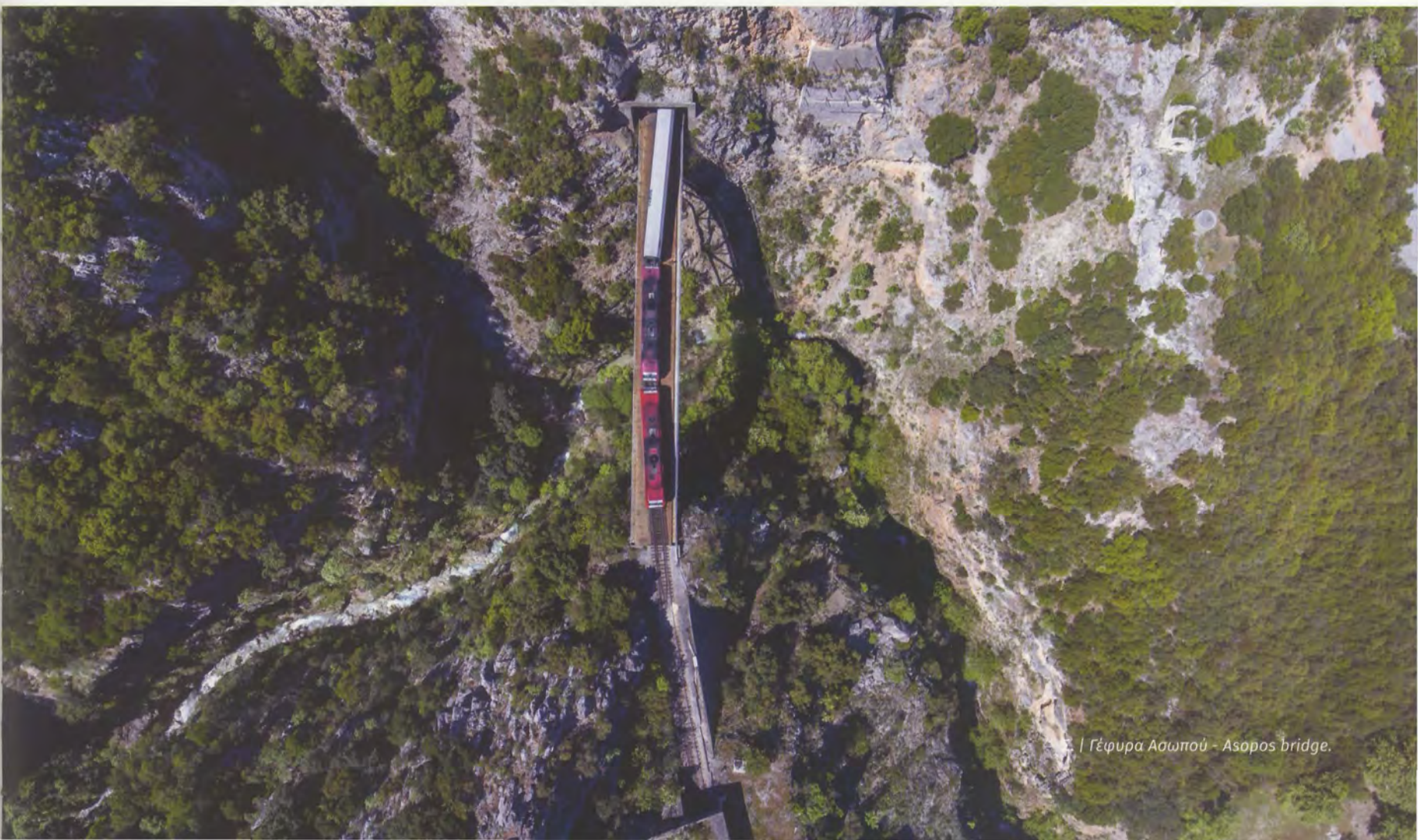






Με το μάτι του αετού...

Φωτογραφίες / drone: Κώστας Κακαβάς



| Γέφυρα Ασωπού - Asopos bridge.





Σ. / χ.θ. 209+320



Σ. / χ.θ. 209+578 («Καταρράκτης»)



Σ. | χ.θ. 211+202



Σ. | Γέφυρα Γοργοπόταμου – Gorgopotamos bridge.

Προλεγόμενα σε ένα επίλογο:

Το μέλλον της παλαιάς γραμμής. Οι προτάσεις του ΣΦΣ.

Όπως προαναφέρθηκε, η έναρξη της εκμετάλλευσης του τμήματος Τιθορέα-Λιανοκλάδι της ΣΓΥΤ είναι μία πολύ θετική για τον σιδηρόδρομο εξέλιξη που όχι μόνο συντομεύει ήδη τους χρόνους του ταξιδιού Αθήνας-Θεσσαλονίκης, αλλά ανοίγει και τις προοπτικές για την ανάδειξη της παλαιάς, ορεινής γραμμής σε ένα από τα αξιολογότερα τουριστικά αξιοθέατα της χώρας μας, ιδιαίτερα της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας. Για την μελλοντική, αλλά και προσφορότερη χρήση της ιστορικής αυτής γραμμής απαιτούνται η πολιτική βούληση των συναρμοδίων υπηρεσιών και η ανάληψη συγκεκριμένων δράσεων και πρωτοβουλιών από την Περιφέρεια, τις τοπικές αρχές και την τοπική κοινωνία, μέσω φορέων και συλλογικοτήτων. Από την πλευρά του ΣΦΣ οι προτάσεις μας για το μέλλον της γραμμής αυτής συνοψίζονται ως εξής:

- Κατ' αρχάς, η γραμμή αυτή θα πρέπει να χαρακτηριστεί άμεσα από την αρμόδια υπηρεσία του ΟΣΕ ως «γραμμή σε λειτουργική κατάσταση». Με τον χαρακτηρισμό αυτό επιτρέπεται να κινούνται σε αυτή τουριστικά / εκδρομικά / μουσειακά τρέινα, όπως δείχνει η πλούσια εμπειρία που προέρχεται από αναρίθμητες περιπτώσεις αναλόγων διαδρομών σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της γειτονικής Βουλγαρίας και της Σερβίας, καθώς και σε άλλα μέρη του κόσμου.

Η ανάπτυξη μοντέλου ανάπτυξης σιδηροδρομικού τουρισμού στην περιοχή θα αποτελέσει βεβαίως αντικείμενο πλήρους μελέτης (βιωσιμότητας, οικονομοτεχνική κλπ) η οποία θα καθορίσει και τις σχετικές λεπτομέρειες. Αυτά που, σε πολύ αδρές γραμμές, προτείνει ο ΣΦΣ είναι τα εξής:

- α) Οι τουριστικές αμαξοστοιχίες που θα εκκινούν, τόσο από τον Σ.Σ. Τιθορέας, όσο και από τον Σ. Σ. Λιανοκλαδίου και θα καλύπτουν όλη την μήκους 56χλμ διαδρομή μεταξύ των δύο αυτών σταθμών, θα σταθμεύουν - αναλόγως του ενδιαφέροντος των επιβαίνοντων τουριστών / επισκεπτών - σε επιλεγμένα σημεία ιστορικού, φυσιολατρικού, σιδηροδρομικού κλπ ενδιαφέροντος από τα οποία, ως γνωστόν, η συγκεκριμένη γραμμή είναι ιδιαίτερα πλούσια (Παπαδιά, Ασωπός, Γοργοπόταμος, «Μονοπάτι Σιδηροδρομικών» κλπ). Στα σημεία αυτά θα γίνονται λεπτομερείς ξεναγήσεις και άλλες ψυχαγωγικές δραστηριότητες (ολιγόλεπτες βόλτες, πικ-νικ κλπ)

- β) Μεσοπρόθεσμα και με τον κατάλληλο προγραμματισμό, οι τουριστικές αυτές αμαξοστοιχίες θα πρέπει να έλκονται από παλαιές κινητήριες μονάδες, κατά προτίμηση ατμάμαξες, η δε σύνθεση πρέπει επίσης να αποτελείται από παλαιές επιβατάμαξες / φορτάμαξες κλπ ιδιαίτερα αυτές που είχαν πράγματι κυκλοφορήσει εδώ.

- γ) Ένα μεγάλο πλεονέκτημα για την τουριστική αξιοποίηση της γραμμής είναι το ότι οι δύο ακραίοι σταθμοί (Τιθορέα και Λιανοκλάδι) διαθέτουν ήδη τις κατάλληλες εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης των αμαξοστοιχιών. Στον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου υπάρχει ήδη

ενεργό μηχανοστάσιο, ενώ στο μηχανοστάσιο του Σ.Σ. Τιθορέας που έχει καταργηθεί εδώ και πολλά χρόνια, θα μπορεί ενδεχομένως να επισκευαστεί, τουλάχιστον, η υπάρχουσα περιστροφική πλάκα για αναστροφή των μηχανών. Στην Τιθορέα επίσης υπάρχουν σε απόθεση 5-6 ατμάμαξες διαφόρων σειρών, που με την κατάλληλο καλλωπισμό (καθάρισμα, βάψιμο κλπ) θα μπορούν να εκτεθούν ως πυρήνας ενός, μοναδικού στην κεντρική Ελλάδα, υπαίθριου σιδηροδρομικού μουσείου, δημιουργώντας ένα ακόμη πόλο έλξης για τους επισκέπτες.

- δ) Στους ίδιους ακραίους σιδηροδρομικούς σταθμούς, μπορούν επίσης να ιδρυθούν καταστήματα πωλήσεως αναμνηστικών αλλά και καφέ – εστιατόρια προς τέρψιν των επισκεπτών.

- Πέραν της τουριστικής αξιοποίησης της γραμμής πάντως, είναι αναγκαίο να συνεχιστούν τα τακτικά σιδηροδρομικά δρομολόγια τουλάχιστον στο τμήμα Τιθορέα-Μπράλος. Αυτό είναι σημαντικό τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής, όσο και των πολλών επισκεπτών που εκδράμουν στον Παρνασσό, την Οίτη κλπ. Τα δρομολόγια αυτά μπορεί να είναι είτε τοπικά π.χ. με αφετηρία την Τιθορέα, είτε ακόμη και υπερτοπικά εκκινώντας από τον Πειραιά ή την Αθήνα. Με αφετηρία, μάλιστα, τους σταθμούς Αμφίκλειας, Λιλαίας και Μπράλου, οι αμαξοστοιχίες θα ανταποκρίνονται με μικρά, τοπικά λεωφορεία με προορισμό τα πολλά χωριά της περιοχής που δεν εξυπηρετούνται σήμερα συγκοινωνιακά, αφού η Λαμία είναι αρκετά μακριά και η κίνηση επιβατών μικρή, ώστε να δικαιολογείται το κόστος της δρομολόγησης λεωφορείων του τοπικού ΚΤΕΛ από την πρωτεύουσα της Φθιωτίδας προς τα χωριά αυτά.

- Επι πλέον, η διατήρηση της παλαιάς γραμμής σε λειτουργική κατάσταση θα επιτρέψει, σε περίπτωση κορεσμού στο μέλλον της νέας ΣΓΥΤ, την διέλευση μέσω αυτής και ορισμένων εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, όπως είχε εισηγηθεί και η γαλλική εταιρεία «Sofrerail», στην οποία είχε αναθέσει ο ΟΣΕ, την δεκαετία του '70, την μελέτη του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού του δικτύου.

- Ανεξάρτητα, τέλος, από την μελλοντική της λειτουργία ή όχι, ολόκληρη η γραμμή Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι πληρεί (όπως προαναφέρθηκε) όλα τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία κριτήρια και ως εκ τούτου πρέπει να κυρηχθεί – από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού – ως Μνημείο της Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Ο ΣΦΣ έχει ήδη προετοιμάσει πλήρη φάκελο τεκμηρίωσης του αιτήματος αυτού και πρόκειται να τον καταθέσει σύντομα.



Τα τρένα που φύγανε...

του Δ. Κανατά

*«Τα τρένα πού φύγανε
αγάπες μου πήρανε»*

Ήτανε ένα από τα ωραιότερα τραγούδια με τη χαρακτηριστική φωνή της Βίκυς Μοσχολιού και ήτανε συνδεδεμένο με κάθε λογής έρωτα. Όμως στη δική μου περίπτωση δεν αφορά κάποιο γυναικείο έρωτα, αλλά τα ίδια τα τρένα. Τρένα που φύγανε από κοντά μας όπως είχαμε συνηθίσει να τα βλέπουμε, να τ' ακούμε να σφυρίζουν, να αγκομαχούν, να χτυπούν στις σιδηροτροχιές και στα γεφύρια που κάθε φορά περνούσαν, μας ξύπναγαν είτε ήταν μέρα είτε νύχτα και τ'αχαμε και σαν ρολόγια, ξέραμε κάθε δρομολόγιο τι ώρα περνούσε.

Εκατομμύρια άνθρωποι, Έλληνες και ξένοι, κάνανε αυτή τη διαδρομή στο ομαδικό ταξίδι, και εκεί γίνανε γνωριμίες και συζητήσεις και ξεφύτρωσαν έρωτες για να γίνουν μετά τραγούδια σαν κι αυτό της Βίκης Μοσχολιού και γυρίστηκαν κινηματογραφικές ταινίες για τους πολέμους και την Εθνική Αντίσταση και πολλά άλλα. Αυτό κράτησε για 113 χρόνια, από το 1905 μέχρι τις 10 Φεβρουαρίου 2108 που σταμάτησε αυτή η ιστορική διαδρομή και τέθηκε σε κυκλοφορία η νέα χάραξη Λιανοκλάδι-Τιθορέα. Αναφισβήτητα πρόκειται για ένα σοβαρό και σύγχρονο έργο, που θα εξυπηρετεί το επιβατικό κοινό σε ποιότητα αλλά και σε χρόνο, που δεν έχει τίποτε κοινό με το παλιό δίκτυο. Το παλιό δίκτυο, όταν πρωτοέγινε χρειαζόταν... 12 ώρες και 45 λεπτά, από Αθήνα μέχρι Λάρισα, ενώ τώρα όπως λέγεται σε τρεις ώρες και κάτι θα φτάνει στη Θεσσαλονίκη! Όλα αυτά οφείλονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας στον ηλεκτρισμό και γενικά στις σύγχρονες κατασκευές και τις αναπλάσεις των σταθμών που θυμίζουν Ευρώπη. Οι παλιές αναμνήσεις όμως μένουν...

Όλα αυτά καλά και ωραία και ο εκσυγχρονισμός επιβάλλεται, αλλά όπως λέει κι ο λαός «καινούργια αγάπη και παλιά με βάλανε στη μέση, γυρίζω βλέπω την παλιά, καινούργια δε μ' αρέσει».

Εντάξει, μας αρέσουν και οι δυό. Η καινούργια ακολουθεί την εξέλιξη, αλλά και η παλιά έχει τις χάρες της μέσα στο πανέμορφο τοπίο με τα φαράγγια, τις γαλαρίες, τις γέφυρες, που θυμίζει Καλάβρυτα, Νέστο κτλ, αλλά και τη βαριά ιστορία του Γοργοπόταμου και του Ασωπού. Πέρα από το ότι σ' αυτό το κομμάτι εργάστηκε αρκετός κόσμος από τα γύρω χωριά και φάγανε ψωμί οι φαμελιές τους, έχουμε πολλές αναμνήσεις και περιστατικά όταν περπατούσαμε στις γραμμές στα διάφορα πανηγύρια και τις γιορτές, είχαμε και καθημερινή επαφή, όταν δουλεύαμε στα χωράφια πλησίον της γραμμής.

Γύρω στα 1937 σκαλίζαμε βαμπάκια στα «Θυμιογεωργεία» και η Λούλα Φαφούτη-Λαναρά έβαλε στοίχημα πως μπορεί να σταματήσει το τρένο. Δεν έχασε καιρό, πήρε ένα κόκκινο μαντήλι και ακινητοποίησε το τρένο στη θέση «Μαγκρίτσα», στο 220,6χλμ. εκεί που σήμερα είναι το πασάγιο. Τώρα περνάμε χωρίς φόβο, γιατί δεν κυκλοφορεί τίποτα, με αποτέλεσμα να σκουριάσουν οι ράγες. Δεν γυαλίζουν οι ράγες όπως πρώτα, γι' αυτό στενοχωριέμαι πολύ και μιλάω για αγάπες που φύγανε.

Ελπίζω αυτό να είναι προσωρινό (όχι σαν έναν που παντρεύτηκε προσωρινά και έμεινε με την ίδια γυναίκα εφ' όρου ζωής) μέχρι να τα βρουνε ο ΟΣΕ, η Περιφέρεια και οι Δήμοι, ώστε να συγκροτήσουν ένα φορέα που θα αναλάβει τη συντήρηση της παλιάς γραμμής για να κυκλοφορήσει κάποιο τρενάκι με συγκεκριμένα δρομολόγια, τόσο για την εξυπηρέτηση της περιοχής, όσο και για την εν γένει αξιοποίηση της για τουριστική εκμετάλλευση. Πιστεύουμε ότι όλοι οι φορείς και οι βουλευτές μας, μαζί με τον αρμόδιο υπουργό θα πρωτοστατήσουν ώστε να διατηρηθεί αυτό το ωραίο κομμάτι προς όφελος όλης της περιοχής και της Φθιώτιδας γενικότερα και να μην μείνει στην τύχη της λεηλασίας.

* Ο Δημήτρης Κανατάς θήτευσε για αρκετά χρόνια ως Πρόεδρος της Κοινότητας Κωσταλεξίου, Λαμίας. Ένθετος φίλος του σιδηροδρόμου εγκατέστησε στο Κωσταλέξι μία επιβατόμαξα των ΣΕΚ την οποία διαμόρφωσε σε «Σιδηροδρομικό Μουσείο», το μοναδικό στο είδος του σε όλη την περιοχή. Το κείμενο του αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε στην τοπική εφημερίδα «Κωσταλεξιώτικα Νέα».

Σ. / χ.θ.208+287, 14.8.2017 Κ.Κακαβάς.



Bralos Pass:

the end of one of the most scenic railway routes in Greece.

On February, 10th 2018 another section of the new, double-track, high speed, electrified mainline from Athens to Thessaloniki, was officially opened to rail traffic. This 54 km long section of line runs from Tithorea and via two parallel 9 km long tunnels under Mt. Kallidromon and then along the coastal strip of Molos, joins again the original line in Lianokladi. This is an important step to the full modernization of the Athens-Thessaloniki mainline, scheduled to be completed by the end of this year. But, as usual, progress has taken its toll: after 110 years of continuous operation, the old, single track line over the mountains of Eastern Phthiotis, known as "Bralos Pass" - the most scenic rail line in Greece - is now permanently closed to all regular train traffic.

The 56 km long Tithorea-Bralos-Lianokladi line (hereafter TML line) is, in fact, a small section of the 520 km long Athens-Thessaloniki mainline. Its construction (initially up to the Greek/Turkish border at Papapouli just north of Tembi Valley) began in 1891 by an English firm, but the works were finally completed by the French "Batignolles" and the line officially opened to traffic in 1908. For a number of reasons, ranging from engineering matters (stability of soil etc.) to political, financial and military ones, it was decided that, in order to reach Lianokladi, the line had to cross the mountainous part of Eastern Phthiotis, an area where hills, rocky mountains, deep gorges and streams predominate, instead of the coastal plain.

In short, from Tithorea (formerly Kifissochori) (KP 166+300) the line reaches Amfikleia (KP 181+172) running along the western part of the narrow Kiphissos River plain and on the eastern foothills of legendary Mt. Parnassos., on a series of 2-3 long embankments. From Tithorea, the line continues NW in a straight line and after passing the small station of Lilaea (KP 185+725) reaches Bralos (KP 194+305) a picturesque station well known for its history. After Bralos, the line runs through Kallidromon - Oiti Pass, via the 2109 m long Bralos Tunnel, until recently the longest in Greece, and here the line reaches its highest altitude (409m.) North of this tunnel, the line crosses a secluded, circular valley via two famous railway bridges: the 340 m long Papadia viaduct (KP 200+162) and Asopos (KP 202+427), on the narrowest point of the valley, a bridge which became famous when it was blown up during WW II. Between Papadia and Asopos is the small station of Eleftherochorion (KP 201+043). After Asopos bridge, the line crosses Mandritsa bridge (KP 203+793), then turns eastwards and reaches another small station, Asopos (KP 204+934). The line then, turns again to a NW direction and for the next 5 km runs along the steep, rocky cliffs of the foothills of Mt. Oiti, rising above Lamia Plain: this small section is an engineering masterpiece, with a continuous series of (mainly) masonry,

arch bridges, tunnels, stone walls and embankments, all built between 1902 and 1906 still in excellent condition and in their original shape. Of these masonry bridges, the best-known are: a 6-arch (KP 206+586), a 3-arch (KP 206+827), two identical 5-arch (KP 207+650 & (KP 208+046), a 4-arch (KP 209+020), a 6-arch (KP 210+980) and a masonry / steel bridge (KP 209+578) known as 'The Waterfall Bridge' named after a torrent pouring down the ravine from the high cliffs.

After the stop at Trachina (KP 210+300) the landscape becomes more open and less rocky and the winding line continues NW, passes the stop at Arpini (KP 212+583) and reaches Gorgopotamos. Here, at KP 214+720 the engineers crossed the fast running river with a 210 m long, 7-span steel bridge, a famous landmark of Greece's recent history. From here, the line runs on almost level ground and after crossing Sperchios River, reaches Lianokladi (KP 222+541), an important junction of the Athens-Thessaloniki mainline from which a 25 km long branch line reaches Lamia and Styliis with its regional port.

Overall, the TML line crosses an unspoiled region of high natural beauty and biodiversity values, with a rich mosaic of hilly and rocky habitats, scrubland and pastures, open, low deciduous woodlands, rivers, streams and torrents, rivers and small - scale traditional farmland with widespread villages and towns. The region is also very rich in mythology and ancient history: Mt. Oiti is the place where Hercules lived and died and, only a few km SE of the railway line is Themopylae, the famous site where Leonidas with his 300 Spartans stood up against Xerxes' huge army. The line itself is full of history too; the small station of Bralos became famous throughout Europe during the WW I "Salonica Campaign", when war supplies and thousands of British and French troops were stationed there during their train movements to and from the Macedonian battlegrounds. Later on, during WW II and the German occupation of Greece (1941-44), almost 30 railway sabotages (including blowing up trains or tracks, attacks on station garrisons etc) are known from this 56 km long section. Best known among them, are the blowing up of Gorgopotamos bridge (on 25 November 1942) by Greek guerillas ("andartes") and a team of British SOE officers, and Asopos bridge (on 20 June 1943), this time only by British SOE officers.

In total, on the TML line there are 22 main bridges (over 10m long), 28 tunnels and galleries, at least 23 major embankments/stone walls and numerous smaller works necessary to harness the harsh elements and the strong relief of the landscape along the line. Those who initially planned the line, but mainly those who built it, have achieved a remarkable technological feat, a real testimony to their skills in a period where only manpower with

shovels and pickaxes was used. Also, apart from their technical efficiency, the vast majority of these works are aesthetically pleasant, blending in total harmony with the surrounding local environmental features. Finally, throughout the 110 years of its operation the line has remained literally unchanged and no alterations, deviations or "improvements" have been made whatsoever. Although during their retreat from Greece, in October 1944, the Germans deliberately destroyed the country's entire railway network, including Bralos Tunnel, Papadia, Asopos, Mandritsa, and Gorgopotamos bridges etc., they left all the bridges and tunnels along the 5 km long stretch of the line, high on the cliffs of Mt. Oiti, intact. Post-war repairs of the bridges were kept to a minimum, so in this context, the whole TML is today a valuable and extremely high important asset of the railway/industrial architectural history of Greece, in fact a well preserved open railway museum.

Unfortunately, the future of the TML line is still unknown and difficult to predict, since due to its many bridges, tunnels etc. maintenance and service costs to keep it open to traffic are high. We strongly believe, however, that this section is very much suitable as a tourist line, particularly for both Greek and foreign railway enthusiasts and so it should be, by all means, preserved for such a use. The breathtaking landscape and scenery, the handsomely built stations, the elegant masonry arch bridges, tunnels etc. combined with its long history, makes the TML line one of the best scenic railway routes in Europe. The "Association of the Friends of the Railway" will work systematically to preserve this unique line and highlight its future potential for tourist trains, following the numerous similar examples worldwide. As one of our first steps towards such an aim, the current issue of "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ" is entirely dedicated to the Tithorea-Bralos-Lianokladi line, the famous "Bralos Pass". We hope you enjoy it.

From Tithorea to Lianokladi: a photographic journey to the most scenic line.

(This is a guideline to the photographic journey on the line with summary captions/explanation of the photos on pages 53-141)

a) From Tithorea to Bralos (photos 1- 23)

From Tithorea station, which has been recently renewed and its tracks electrified (2,3), trains start the short climb to Amfikleia, passing the SE foothills of legendary Mt. Parnassos (4,5) with some long embankments (6,7) and a 3-arch masonry bridge (8,9). Up to 1944, Amfikleia was an important station with locomotive facilities, turntable, small repair shop etc. Like Tithorea and Bralos it was built in 1904-6 and is a perfect example of the French-style railway architecture of the period (10-13). From Amfikleia the tracks run NW on an almost straight line (14,15) to the small station of Lilaea (17) and then, running along small fields and patches of woodland reach Bralos, another beautiful and well preserved historical station of the TML line (18-23).

b) From Bralos to Asopos (photos 24-73)

Not far from the station, trains pass through the long Bralos Tunnel, where the line reaches its highest altitude (24-26). Then, less than 2 km to the north, the lines enter a secluded valley by crossing the well-known Papadia viaduct, a popular photo spot for railway photographers (27-41). Then, via a small tunnel (42) we reach Eleftherochori (43-49). The small station was abandoned many years ago, so, no mainline trains stop here, let alone

international ones, such as train 411 "Hellas Express" (49). The famous Asopos bridge (50-61) was cleverly built by the French engineers in the narrowest part of Asopos Gorge (50). The original bridge was destroyed during the German occupation, so the current bridge, although built in 1949, is also impressive, day and night (55,56) from all angles, including drone photography (61). The original tunnel, built in 1906 and the Wehrmacht's sentry post are seen on photos 57 & 58. Passing another tunnel the line crosses Mandritsa bridge (62-66), also destroyed by the Germans and repaired in 1948/49 and then reaches Asopos station, also abandoned for many years (67-73). Not many years ago regional trains such as this one hauled by A302, one of the famous Alco "World Locomotives" (67) used to stop here, as this remote station was heavily used for train meetings (72-73).

c) From Asopos to Arpini: the rock route (photos 74- 140)

Immediately after Asopos station, trains turn N-NW and enter a 485 m long tunnel (74). From here and for the next 5 km the line runs against the steep cliffs of Mt. Oiti, a breathtaking, scenic route with many beautiful masonry arch bridges, tunnels, embankments, stone walls etc. all nicely preserved in their original condition, as built between 1904 and 1906. (75-139). First, is a 6-arch masonry bridge (76-85), immediately followed by a similar one with 3 arches (77-92), both built on cliffs above Asopos Gorge which ends not far from here. After a 149 m long tunnel, trains cross the third masonry bridge, 52 m long with 5 arches (93-99). From here on, the view over Lamia Plain, Sperchios Estuary and Maliakos Gulf is unlimited and awesome, particularly during sunrise (94). A similar 5-arch bridge follows (100-106), then the line stretches on an embankment with a bridge, stone walls and a tunnel (107), followed by another masonry bridge, with 4 arches (108-111). The engineers who built the line, very skillfully bridged the gap at KP 209+320, with a beautifully designed steel bridge on an arched, masonry pier (112-116). The rocky outcrop (115-116) guards the trains passing by. The next bridge is one of the landmarks on this rocky section: "The Waterfall Bridge" as we call it (117-123) crosses over a waterfall pouring down the cliffs with a steel bridge, on two arched, masonry piers, another favorite photo spot. Tunnels are another interesting aspect of the line here: following one another, they seem to play with the light and the passing trains. Over the years, their masonry work blends perfectly with the surrounding rocks (124-127). The stop at Trachina (128-133) with its small chapel, is immediately followed by the last major masonry bridge a 6 -arch structure (134).

After Trachina, the rocky cliffs disappear and the landscape becomes more open. At KP 211+202, another beautiful masonry/steel bridge over Xerias River (135-139). The impressive Mt. Oiti and the railway bridge makes a perfect match (139), while about one km away the train passes Arpini, a small abandoned station.

d) From Arpini to Lianokladi (photos 141-155)

Passing through the last tunnel of the TML line (141) we arrive at Gorgopotamos, one of the most famous railway bridges in Greece, which was blown up by Greek resistance fighters and British in 1942 (142-149). Due to unstable soil, the engineers faced very serious problems during the construction of the 210 m structure. For the last 10 km, the line runs over the plain of Sperchios River, whose small bridge is still guarded by a German tower (150) and reaches Lianokladi, an important junction of the mainline (151-155). Like Tithorea, Lianokladi station has now been renewed, redesigned and its tracks electrified, as part of the new double-track double tracked, high-speed, Athens-Thessaloniki mainline. (154-155).





T. 8 ATALANDI

520 000