ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
The association of the friends of the Railway
Λιοσίων 301 10445 Αθήνα.
E-mail: sfsofathens@gmail.com

Αθήνα 14 Ιουνίου 2021

ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ κ. Κων. Καραμανλή: "ΣΤΑΜΑΤΕΙΣΤΕ ΤΗΝ ΑΣΥΔΟΣΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ»

Θέμα: «Έχουμε Έτος Σιδηροδρόμου, όπως χαρακτήρισε το 2021 η ΕΕ, ή Έτος Αποσιδηροδρομοποίησης της χώρας μας? Να επαναφερθούν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ άμεσα όλα τα σιδηροδρομικά δρομολόγια που είχαν ανασταλεί λόγω της καραντίνας και προβλέπονται στην σύμβαση των (επιδοτούμενων, με 50 εκατ. ευρώ ετησίως) ΥΓΟΣ »

Αξιότιμε κ. Υπουργέ Υποδομών και Μεταφορών

Α. ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΥΜΕ....

1...Ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ) με έδρα την Αθήνα και με την ιδιότητά του ως μέλος του Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Επιβατών (EPF), έρχεται να **ΚΑΤΑΓΓΕΙΛΕΙ** και να προσθέσει την φωνή του στην χιονοστιβάδα διαμαρτυριών από ολόκληρη την χώρα, μαζί με τις τοπικές κοινωνίες, τους τοπικούς και επαγγελματικούς φορείς και συλλογικότητες, αλλά και τους αιρετούς εκπροσώπους τους (δημάρχους, βουλευτές, αντιπεριφερειάρχες κλπ.), απέναντι στην προκλητική αναλγησία, ασυδοσία και ασυνέπεια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε ό,τι αφορά τις υποχρεώσεις της για την εκτέλεση των επιδοτούμενων δρομολογίων των ΥΓΟΣ (Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος), δηλαδή των, σύμφωνα με τις Κοινοτικές

Οδηγίες, λεγομένων Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (δρομολόγια «αγόνων γραμμών» που είναι κοινωνικά αναγκαία και αποδοτικά, αλλά οικονομικά ελλειμματικά).

2...Η Ιταλικής ιδιοκτησίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κατά παράβαση κάθε δεοντολογίας, εξακολουθεί, παρά την εδώ και ένα μήνα λήξη της καραντίνας και την επαναφορά στην κανονικότητα και το άνοιγμα του τουρισμού, να **ΜΗΝ** επαναφέρει ένα μεγάλο αριθμό από τα δρομολόγια που είχε αναστείλει την περίοδο της καραντίνας, στο περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και τις τουριστικές γραμμές της και για τα οποία όμως επιδοτείται κανονικότατα με **ΠΕΝΗΝΤΑ εκατομμύρια ευρώ ετησίως**, στο πλαίσιο της συμβάσης ΥΓΟΣ με το Κράτος, που εκπνέει φέτος..

3...Χρειάστηκε η έντονη αντίδραση ορισμένων ευαισθητοποιηθέντων αιρετών αρχόντων της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης για να δεχθεί να επαναλειτουργήσει τις επόμενες μέρες κάποια από τα δρομολόγια που είχε αναστείλει, αφενός στην καινουργή γραμμή Κιάτου-Αιγίου που εγκαινιάσατε μόλις πέρυσι (και εκεί, εξακολουθώντας να μην βάζει απευθείας δρομολόγια σύνδεσης του Αιγίου με την Αθήνα και χωρίς να μεριμνά για την λεωφορειακή σύνδεση του ΣΣ Αίγιου με την ομώνυμη πόλη που απέχει 2 χλμ) και αφετέρου στον Προαστιακό Λάρισας- Θεσσαλονίκης, αφού προηγουμένως συνέβησαν πρωτοφανή γεγονότα συνωστισμού στα ελάχιστα δρομολόγια που εκτελούσε στον Προαστιακό αυτό έως τώρα, παρά τον κίνδυνο της πανδημίας.

Παρ' όλα αυτά, οι γραμμές Ολυμπίας-Πύργου-Κατακόλου, Αθηνών-Μπράλου (ορεινής Φθιώτιδας), Λιανοκλαδίου-Λαμίας-Στυλίδας, η τουριστική γραμμή του τραίνου του Πηλίου κοκ παραμένουν χωρίς δρομολόγια, ενώ στην γραμμή Θεσσαλονίκης-Έδεσσας-Φλώρινας (Δυτικής Μακεδονίας) εδέησε να προσθέσει μονάχα 2 από τα 5 δρομολόγια που εκτελούσε προ της πανδημίας, την στιγμή που το 2011 εκτελούνταν 12 ζεύγη δρομολογίων (ως ένας απόλυτα πετυχημένος Προαστιακός τότε) και ενώ παράλληλα έχει αφήσει την ευαίσθητη ακριτική παραέβρια περιοχή (διαδρομή Αλεξανδρούπολης-Νέας Ορεστιάδας—Δικαίων) με 1 μόλις δρομολόγιο, κι αυτό σε ώρες που δεν εξυπηρετούν κανέναν απολύτως (ενώ προ πανδημίας εκτελούνταν 3 δρομολόγια και παλαιότερα τουλάχιστον 7).

Το αποκορύφωμα όμως συμβαίνει με την Δυτική Θεσσαλία, όπου αποφάσισε να αντικαταστήσει όλα τα σιδηροδρομικά δρομολόγια με λεωφορεία, ενώ είχε προηγηθεί μια πρωτοφανής απαξίωση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας από πλευράς της. Να υπενθυμίσουμε κατ' αρχήν ότι με Κοινοτική χρηματοδότηση ήδη από το έτος 2000, ολοκληρώθηκε η υπερσύγχρονη κανονικού εύρους γραμμή Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας που αντικατέστησε την παλαιά μετρική γραμμή και δρομολογήθηκαν με μεγάλη επιτυχία απευθείας πλέον σιδηροδρομικά δρομολόγια προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Στη συνέχεια όμως, η «ιδιωτικοποιηθείσα» στο μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με μεθοδευμένη πολιτική απαξίωσης της γραμμής, κατάργησε αυτά τα απευθείας δρομολόγια και παράλληλα αύξησε τις τιμές των εισιτηρίων σε απαράδεκτα υψηλά επίπεδα έτσι ώστε σε συνδυασμό με την υποχρεωτική μετεπιβίβαση που επέβαλε στον σταθμό Παλαιοφαρσάλου, ξαναγυρνώντας στις παλιές εποχές του «Θεσσαλικού μουντζούρη», να καταφέρει καίριο χτύπημα στην υψηλή επιβατική κίνηση που παρουσίαζε η γραμμή αυτή. Τώρα επιχειρεί να αντικαταστήσει τα σιδηροδρομικά δρομολόγια με λεωφορειακά. Μήπως νομίζει ότι

μετεβλήθη σε ΚΤΕΛ (?), γιατί για σιδηροδρομικό operator την προσέλαβε το ελληνικό Κράτος και όχι λεωφορειακό, τουλάχιστον εκεί που υπάρχει ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο.

4...Ανάλογες πολιτικές μεθοδευμένης απαξίωσης έχει ακολουθήσει η νέα «ιδιωτική» ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στο υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, παρά τα παχιά λόγια και τις βαρύγδουπες εξαγγελίες για αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αρκεί να αναφέρουμε ότι στην γραμμή της Ολυμπίας δεν εφαρμόζει εκπτώσεις παιδικών, φοιτητικών, ομαδικών και αναπηρικών εισιτηρίων, ούτε κάρτες πολλαπλών διαδρομών, στην γραμμή Λιανοκλαδίου-Λαμίας-Στυλίδας είχε από πριν την πανδημία περικόψει αυθαίρετα τα μισά από τα δρομολόγια που εκτελούνταν στο πλαίσιο των ΥΓΟΣ, ξεκόβοντας τα 2 μεγάλα αστικά κέντρα της Φθιώτιδας από τις ανταποκρίσεις με τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης που διέρχεται από το Λιανοκλάδι, σε ικανή απόσταση από αυτά, ενώ τέλος στον ίδιο τον κύριο άξονα της χώρας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, δεν έχει καν επαναφέρει το πρωινό δρομολόγιο από Θεσσαλονίκη προς Αθήνα, ενώ έχει καταργήσει όλες τις απλές αμαξοστοιχίες στις οποίες παλιότερα υπήρχε οικονομικότερη και συμφερότερη (για τον οικονομικά χειμαζόμενο σήμερα Έλληνα πολίτη) τιμολογιακή πολιτική.

Τέλος, με ευθύνη και του ΟΣΕ που έχει εγκαταλείψει χωρίς σοβαρή συντήρηση (εδώ και χρόνια) την γραμμή προς Ανατολική Μακεδονία / Θράκη, έχει διακόψει τα σιδηροδρομικά δρομολόγια Θεσσαλονικης-Αλεξανδρουπολης στην Δράμα, βάζοντας 2 λεωφορεία μετά την Δράμα, με συνολικό χρόνο διαδρομής, μεγαλύτερο από όσο χρειαζόταν το τραίνο στην ίδια διαδρομή το 1960 (8,5 ώρες, όταν μόλις πριν 12 χρόνια χρειάζονταν 4 ώρες και 45 λεπτά).

5... Όλα αυτά συμβαίνουν ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξακολουθεί να επιδοτείται από το Ελληνικό κράτος ετησίως με 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, υποτίθεται για τις «άγονες γραμμές» της περιφέρειας (όπως αναφέρουν ως βασική αιτιολογία ύπαρξης των ΥΓΟΣ οι σχετικές Κοινοτικές Οδηγίες), και έχει εισπράξει ως τώρα συνολικό ποσό πολλαπλάσιο αυτού το οποίο πλήρωσαν οι νέοι Ιταλοί ιδιοκτήτες για την εξαγορά της. **Δυστυχώς όμως, η υφιστάμενη σύμβαση ΥΓΟΣ που κατά παράβαση κάθε δεοντολογίας για δημόσια διαφάνεια και λογοδοσία, δεν είναι αναρτημένη στην ΔΙΑΥΓΕΙΑ, συμπεριλαμβάνει ως μη όφειλε και τα δρομολόγια της νέας υπερσύγχρονης γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης στα επιδοτούμενα, ενώ έπρεπε να εξαιρούνται, αφού εκεί πλέον το τραίνο υπερέχει αισθητά απέναντι στους ανταγωνιστές του και άρα όφειλε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με κατάλληλη δρομολογιακή και τιμολογιακή πολιτική (πακέτα προσφορών κοκ), να έχει κερδοφόρα λειτουργία και να μην επιζητά την επιδότηση.** Η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έγινε ακριβώς γι' αυτό τον λόγο και για να φέρει (υποτίθεται) με το νέο ιδιωτικό management νέες έξυπνες τιμολογιακές και λοιπές αποδοτικές πρακτικές διαχείρισης, που θα καθιστούσαν το σιδηροδρομικό προϊόν ασυναγώνιστο και κερδοφόρο, εκεί που έχει ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός και η ηλεκτροκίνηση της γραμμής και όχι να έχουμε και πάλι έναν κρατικοδίαιτο φορέα (τυποις ιδιωτικό) που να θέλει ακόμα και εκεί που θάπρεπε να είναι από μόνος του κερδοφόρος, να του μηδενίζει το ρίσκο το «Κράτος πατερούλης». Αυτό δεν είναι ιδιωτικοποίηση όπως αυτές που γνωρίζουμε στις σύγχρονες δημοκρατίες της Δυτικής Ευρώπης, αλλά στυγνή κοροϊδία των Ελλήνων φορολογούμενων, που απαιτούν μονάχα την κάλυψη του ρίσκου και την διασφάλιση λειτουργίας αποκλειστικά και μόνο των «άγονων και κοινωνικά αναγκαίων γραμμών της Περιφέρειας», καθώς και της λειτουργίας του Προαστιακού που έχουν υψηλό θετικό κοινωνικό, οικολογικό και τοπικό-αναπτυξιακό

πρόσημο. Να σημειώσουμε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όταν ξεκίνησε να επιδοτείται το 2015 και όντας ακόμη τότε κρατική, είχε καταφέρει να παρουσιάσει κερδοφόρα χρήση, εκτελώντας όλα τα δρομολόγια ανεξαιρέτως που τώρα περικόπτει η ιδιωτική ΤΡΑΙΝΟΣΕ αυθαιρέτως, ενώ είχε ένα πλέγμα πολύ αξιολόγων και έξυπνων τιμολογιακών προσφορών, που καθιστούσαν ελκυστική την επιλογή του τραίνου για τον χρήστη (ειδικά στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη), κάτι που κατάργησε η σημερινή ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

6....Εφέτος η Ευρώπη έχει κηρύξει το 2021 ως «Έτος Σιδηροδρόμων», λόγω της πολύτιμης και πολυσήμαντης συμβολής τους στην δίκαιη κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη, την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, την καταπολέμηση των τροχαίων ατυχημάτων και την καταπολέμηση του φαινομένου της ρύπανσης και της κλιματικής αλλαγής παγκοσμίως. Την ίδια στιγμή, στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος de facto καταργείται ή συρρικνώνεται ακόμη περισσότερο από ότι στο «σιδηροδρομικό πογκρόμ» του 2010/2011, με την εγκατάλειψη νεοκατασκευασμένων γραμμών όπως αυτή της Δυτικής Θεσσαλίας και με σιωπηρή κατάργηση όλων σχεδόν των δρομολογίων που περιλαμβάνονται στην σύμβαση ΥΓΟΣ μεταξύ Πολιτείας και ΤΡΑΙΝΟΣΕ και που εκτελούνταν στο εκτός άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθήνας, υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Για να το πούμε με μια κουβέντα, την ώρα που εσείς αξιότιμε κύριε Υπουργέ, ομιλείτε για νέα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα στην Πάτρα, στην Αττική, στην Σιδηροδρομική Εγνατία, στην Θράκη και αλλού, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σας αδειάζει και περιφρονώντας τις υπογεγραμμένες συμβατικές υποχρεώσεις της, καταργεί ή περιορίζει κατά το δικό της δοκούν τα δρομολόγια σε ένα μεγάλο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και ειδικά στο περιφερειακό δίκτυο, που οφείλει να προστατεύεται μέσω των επιδοτούμενων δρομολογίων των ΥΓΟΣ, στις οποίες άλλωστε είναι ήδη αυτά ενταγμένα ονομαστικά.

Β.ΖΗΤΑΜΕ...

Επειδή λοιπόν ο ελληνικός σιδηρόδρομος ΔΕΝ ΑΡΧΙΖΕΙ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΩΝΕΙ ΜΟΝΑΧΑ ΣΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΑΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ζητούμε:

1) την άμεση παρέμβασή σας, για να αποκατασταθεί η δρομολογιακή ομαλότητα στο σύνολο του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, τουλάχιστον σε ότι αφορά την επανάληψη / επαναλειτουργία όλων των σιδηροδρομικών δρομολογίων που συμπεριλαμβάνονταν στην παρούσα σύμβαση των ΥΓΟΣ και εκτελούνταν κανονικά το 2017, όταν ανέλαβε την ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τις σχετικές της υποχρεώσεις, η νέα ιταλική ιδιοκτησία, δηλαδή επί πλέον των δρομολογίων της γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης και των Προαστιακών Αθηνών, Θεσσαλονίκης και Πάτρας, να επανέλθουν και όλα τα κομμένα τακτικά δρομολόγια στις γραμμές Ολυμπία-Πύργος-Κατάκολο, Διακοφτό—Καλάβρυτα (τα 2 επιπλέον δρομολόγια Σαββατοκύριακου), Αθηνών-Μπράλου-Λιανοκλαδίου, Λιανοκλαδίου-Λαμίας-Στυλίδας, Αθηνών/Θεσσαλονίκης/Παλαιοφάρσαλου—Καλαμπάκας, Λάρισας—Βόλου, Άνω Λεχωνίων-Μηλεών (τραινάκι Πηλίου), Θεσσαλονίκης—Έδεσσας / Φλώρινας, Θεσσαλονικης-Αλεξανδρουπολης (αφού προηγηθεί άμεση επείγουσα βελτίωση της καταστάσεως γραμμής), Αλεξανδρούπολης-Νέας Ορεστιάδας-Δικαίων / Ορμενίου.

2) Στη νέα σύμβαση ΥΓΟΣ που θα υπογραφεί φέτος με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Μεταφορών σε συνεργασία με τον ΟΣΕ και τις Περιφερειακές Αρχές) θα πρέπει να καθορίσει το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών και τα δρομολόγια που θα καλύπτονται από την σύμβαση των ΥΓΟΣ και θα είναι επιδοτούμενα και τα οποία δεν θα πρέπει σε κανένα κλάδο γραμμής να είναι λιγότερα από 5 ζεύγη ημερησίως (πλην των αμιγώς τουριστικών γραμμών, που δεν έχουν καθόλου τοπικό συγκοινωνιακό χαρακτήρα και όπου ο αριθμός των δρομολογίων θα μπορεί να καθοριστεί αναλόγως των περιόδων αιχμής και της ζήτησης). Παράλληλα στον τρόπο παρακολούθησης της σύμβασης και του ελέγχου τήρησης των προβλεπόμενων, να προβλέπονται ρητά στη σύμβαση ποιος θα έχει την ευθύνη της επίβλεψης, καθώς και οι σχετικές ρήτρες και ποινές προς τον πάροχο (πχ ΤΡΑΙΝΟΣΕ) από τυχόν μη εκτέλεση κάποιων από αυτά τα δρομολόγια για λόγους δικής του ευθύνης (και όχι για λόγους ανωτέρας βίας, όπως πχ έκτακτα προβλήματα και συμβάντα στην σιδηροδρομική υποδομή που υποχρεώνουν σε προσωρινή διακοπή κυκλοφορίας, κήρυξη καραντίνας λόγω πανδημίας κλπ.). Επίσης θα πρέπει να απαγορευτεί η αντικατάσταση σιδηροδρομικών δρομολογίων από δρομολόγια με λεωφορεία εκ μέρους του παρόχου, πλην της περίπτωσης που λόγω κάποιου συμβάντος στην γραμμή, έχει διακοπεί προσωρινά η σιδηροδρομική κυκλοφορία. Οι μόνες λεωφορειακές υπηρεσίες που θα πρέπει να επιτραπούν να διατηρεί ο πάροχος, είτε με δικά του μέσα, είτε συμβαλλόμενος με τρίτους, θα πρέπει να είναι συνδυασμένες με το τραίνο λεωφορειακές υπηρεσίες είτε για την σύνδεση των σταθμών με τα αντίστοιχα αστικά κέντρα που αυτοί εξυπηρετούν (εάν αυτά βρίσκονται σε απόσταση άνω του 1 χλμ), είτε στο πλαίσιο συνδυασμένων οδικών / σιδηροδρομικών μεταφορών (όπου η λεωφορειακή υπηρεσία θα προεκτείνει την σιδηροδρομική, εκεί που δεν υπάρχει γραμμή), είτε τέλος στο πλαίσιο τουριστικών συνδυασμένων υπηρεσιών και περιηγήσεων με τραίνο και πούλμαν (τουριστικών πακέτων).

3) Θα πρέπει επίσης στη νέα σύμβαση ΥΓΟΣ, να προβλεφθεί όχι μόνο ο πάροχος, αλλά και το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από το Υπουργείο Μεταφορών, να έχει το δικαίωμα να μπορεί κάθε χρόνο να προτείνει την ένταξη ή ακόμη και την απένταξη δρομολογίων στο πλέγμα των άγονων γραμμών., έτσι ώστε ανάλογα με την τροποποίηση της επιβατικής κίνησης για παράδειγμα σε κάποιο δρομολόγιο που θα έχει τις προϋποθέσεις να καταστεί κερδοφόρο, να υπάρχει η δυνατότητα ένταξης κάποιου άλλου με χαμηλότερη κίνηση (στην θέση του), το οποίο θα πρέπει να συνεχίσει να εκτελείται, ασχέτως αν παρουσιάζει χαμηλή επιβατική κίνηση. Επίσης να προβλέπεται και η δυνατότητα αναπροσαρμογής του ύψους της επιδότησης ή της εσωτερικής κατανομής της (ανάλογα με τα δρομολόγια προς εκτέλεση), έτσι ώστε να συμπεριλαμβάνονται και νέα δρομολόγια, όταν παραδοθούν σε κυκλοφορία από τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ νεοκατασκευαζόμενες γραμμές (πχ Ισθμός-Λουτράκι, Αίγιο-Ρίο) ή υπάρχουσες γραμμές που από καθεστώς αναστολής κυκλοφορίας, θα επανέλθουν σε γραμμές υπό λειτουργία (πχ Κόρινθος-Ναύπλιο, Πάτρα-Πύργος). Τέλος, κατ' αναλογία με τα παραπάνω, θα πρέπει το Ελληνικό Δημόσιο, αξιολογώντας τις επιδόσεις αξιοπιστίας του παρόχου και κατόπιν σχετικής προειδοποίησης προς αυτόν, να μπορεί να αφαιρέσει μέρος των

επιδοτούμενων δρομολογιακών τακτικών και τουριστικών γραμμών και του ανάλογου ποσού επιδότησης που τους αναλογεί, από τις υποχρεώσεις και απολαβές του παρόχου, αναθέτοντας το συγκεκριμένο πλέγμα υπηρεσιών και δρομολογίων, μαζί με την αντίστοιχη επιδότηση, σε νέο πάροχο (κρατική ή ιδιωτική εταιρεία), όπως ακριβώς συμβαίνει και στην Μεγάλη Βρετανία, αλλά και αλλού.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ. του «Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Ράλλης

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΣΦΣ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983

Ο Γ.Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. Λυκομήτρος