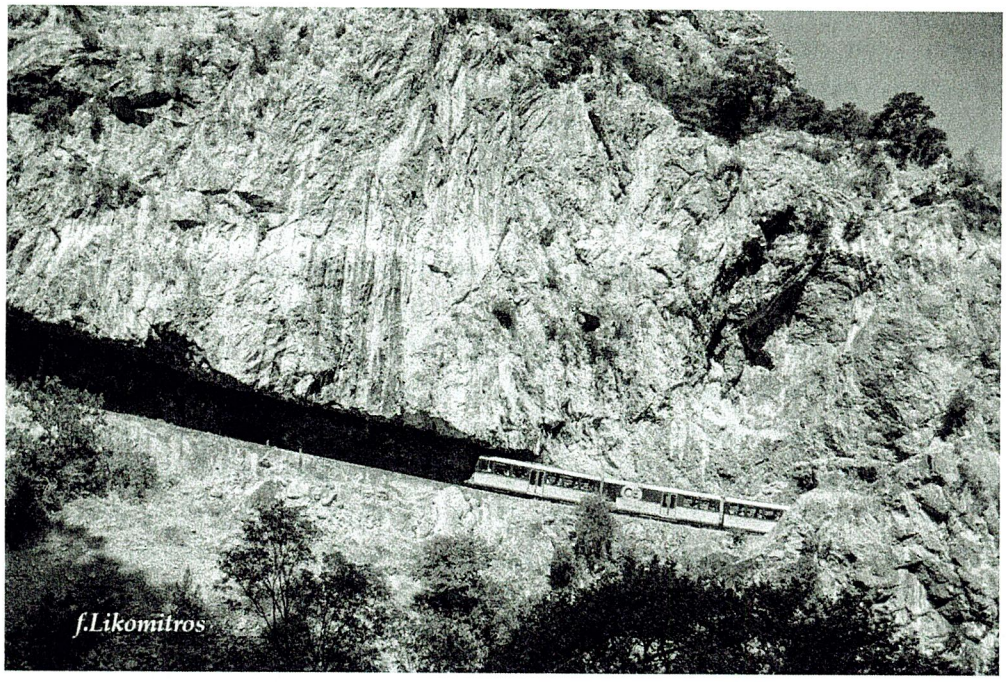
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
The association of the friends of the Railway
Λιοσίων 301[Α] 10445 Αθήνα.

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα 7/4/2026

ΔΡΑΜΑ-ΞΑΝΘΗ-ΚΟΜΟΤΗΝΗ-ΦΛΩΡΙΝΑ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ-ΒΟΛΟΣ-ΠΗΛΙΟ

ΤΩΡΑ Ο ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ. ΑΥΡΙΟ ΠΟΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΚΛΕΙΝΕΙ;



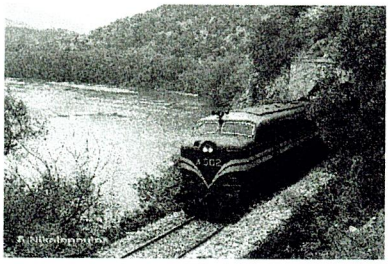
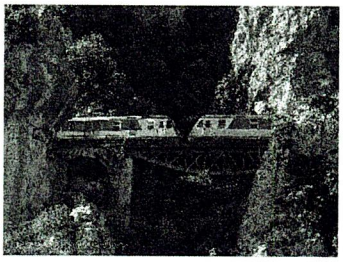
Στην Ελλάδα δεν υπάρχει επαρκής παιδεία, τόσο στην πλειονότητα των πολιτών, όσο, δυστυχώς, και στην πλειονότητα των διοικούντων τη χώρα, ώστε να γίνει κατανοητή η αναγκαιότητα της διατήρησης και της ανάδειξης της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, αλλά και της αξιοποίησης και της προβολής της, ώστε να εμπλουτισθεί με

προστιθέμενη αξία το τουριστικό μας προϊόν. Πολλώ μάλλον δε δεν είναι κατανοητό το όφελος για τη χώρα, αλλά και για τις τοπικές κοινωνίες, από την ανάπτυξη ενός άλλου κλάδου του «θεματικού τουρισμού», του «σιδηροδρομικού τουρισμού». Ο συνδυασμός των διαδρομών εξαιρετικού φυσικού κάλλους και των μοναδικών μνημείων που διαθέτει η χώρα μας με τις ιστορικές-μουσειακές σιδηροδρομικές γραμμές θα προσείλκυε επισκέπτες υψηλού μορφωτικού και οικονομικού επιπέδου, πέραν του ότι, με την ανάδειξη των ιστορικών-τουριστικών σιδηροδρομικών γραμμών, θα διατηρούνταν και θα προβάλλονταν η βιομηχανική μας κληρονομιά και θα αυξάνονταν οι επιλογές που προσφέρει η χώρα μας στους επισκέπτες της.

Η μεθοδευμένη απαξίωση του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα τις τελευταίες δεκαετίες, προς όφελος της οδικής μεταφοράς και την εξυπηρέτηση συμφερόντων που κερδίζουν από αυτήν, στερεί τη χώρα, πέραν των άλλων, και των πλεονεκτημάτων από την αξιοποίηση αυτών των τουριστικών σιδηροδρομικών διαδρομών που διαθέτει η χώρα, όπως είναι ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού – Καλαβρύτων και το τραινάκι του Πηλίου. Η πρώτη είναι η μοναδική γραμμή με «οδόντωση» στην χώρα μας, η οποία έχει επί πλέον το πλεονέκτημα να διέρχεται από την μοναδικού κάλλους χαράδρα του Βουραϊκού ποταμού, η δε του Πηλίου, πέραν της μοναδικού κάλλους διαδρομής, είναι η μοναδική στη χώρα μας γραμμή εύρους 0,60 εκατοστών, επί της οποίας κινείται τροχαίο υλικό των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Και οι δύο ορεινές γραμμές, σε οποιαδήποτε άλλη χώρα της Ευρώπης, θα είχαν αναδειχθεί σε δύο από τα σπουδαιότερα αξιοθέατα της, αλλά και τουριστικά της προϊόντα, προσελκύοντας πληθώρα νέων επισκεπτών. Και βέβαια, θα είχαν μετατραπεί σε τουριστικό αξιοθέατο και οι σιδηροδρομικές γραμμές που διασχίζουν την Κοιλάδα του Νέστου, τον Μπράλο, την ορεινή Αρκαδία και την παλιά και εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική γραμμή που διασχίζει την Κοιλάδα των Τεμπών, κινώντας σε αυτές παλαιό τροχαίο υλικό, που ελκύει τους εραστές των παλαιών μέσων μεταφοράς.

Η συντήρηση της γραμμής του οδοντωτού σιδηρόδρομου Διακοφτού Καλαβρύτων ήταν ελλιπής τα τελευταία χρόνια, λόγω αδράνειας του υπεύθυνου για την συντήρησή της «Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος», με αποτέλεσμα την πτώση κορμών δένδρων και βράχων από τα πρανή και την πρόκληση κινδύνου θανατηφόρου ατυχήματος. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αναστολή λειτουργίας της γραμμής, για άγνωστο χρονικό διάστημα, και την μείωση των επισκεπτών της γραφικής κωμόπολης των Καλαβρύτων και των μνημείων της, αλλά και του χιονοδρομικού της Κέντρου. Όμως, ακόμα και όταν λειτουργούσε η γραμμή αυτή, πολλοί συρμοί δεν κινούνταν λόγω έλλειψης ανταλλακτικών ή λόγω ελλιπούς συντήρησης. Την ευθύνη γι' αυτό την φέρει η «Ελλένικ Τραίην»», θυγατρική εταιρεία των «Κρατικών Ιταλικών Σιδηροδρόμων», η οποία έχει αναλάβει την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής αυτής, Οπωσδήποτε όμως την κύρια ευθύνη για όλα αυτά την έχει το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών, που έχει την ευθύνη για την ομαλή, καλή και ασφαλή λειτουργία των μεταφορικών υποδομών της χώρας και την ασφαλή μετακίνηση σε αυτές των επιβατών και των εμπορευμάτων.

Μήπως, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, σε συνεργασία με την «Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας», θα πρέπει να συζητήσουν επί τέλους και να αποφασίσουν την σύσταση δημοτικής σιδηροδρομικής εταιρείας, με μέτοχους τους εξυπηρετούμενους Δήμους, ίσως και την Περιφέρεια, η οποία θα αναλάβει την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής; Τα έσοδα της, πέραν των εισιτηρίων, θα προέρχονται από την εκμετάλλευση των καταστημάτων εστίασης και άλλων εξυπηρετήσεων, σε όλους τους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς του δικτύου, αλλά και των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και άλλων δραστηριοτήτων. Είναι μία πρακτική που εφαρμόζεται σε πολλές χώρες της Ευρώπης, για την καλύτερη και με μεγαλύτερο όφελος για την τοπική κοινωνία, εκμετάλλευση τουριστικών γραμμών. Σε αυτήν την περίπτωση, η μεν συντήρηση της γραμμής θα παραμείνει ως υποχρέωση του Ο. Σ.Ε., το δε τροχαίο υλικό θα μισθωθεί από τον ίδιο Οργανισμό, στον οποίο και ανήκει κατά κυριότητα. Όσον αφορά το προσωπικό κίνησης θα προσληφθεί από τους ήδη εργαζόμενους, και πιστοποιημένους προς τούτο, στο δίκτυο. Θα πρέπει δε να μελετηθεί και η κίνηση στην γραμμή αυτή και ενός ατμοκίνητου συρμού, με πολύ αυξημένο εισιτήριο, όπως γίνεται στην Σερβία και σε άλλες όμορες χώρες, αλλά και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές. Θα πρέπει δε να χρηματοδοτηθεί επί τέλους από την Περιφέρεια και η επέκταση της γραμμής μέχρι την Αγία Λαύρα και το χιονοδρομικό Κέντρο, που πρωτοπροτάθηκε το 1996!


Με εκτίμηση

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. ΡΑΛΛΗΣ

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ · ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983 · ΣΦΣ

Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. ΛΥΚΟΜΗΤΡΟΣ