

Λόγια του συρμού 58

Πέτρος Ράλλης. Πρόεδρος Δ.Σ.



Ο Σύλλογός μας γιορτάζει φέτος 40 χρόνια ζωής. Ιδρύθηκε το 1983 από μια παρέα που αγαπούσε το τραίνο, έχοντας σαν τόπο συνάντησής της το πρόσφατα τότε ιδρυθέν Σιδηροδρομικό Μουσείο. Άλλωστε, για πολλά χρόνια, η πορεία του Συλλόγου μας και η πορεία του Σιδηροδρομικού Μουσείου κινούνταν σε παράλληλες τροχιές! Η μετεγκατάσταση του Συλλόγου μας, το 1994, από τα πρώτα γραφεία του επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως, όπου πρωτοστεγάστηκε το 1992, στην πρώην σχολή μαθητείας του Ο.Σ.Ε., στον χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου, σηματοδότησε την αρχή της «ενηλικιώσής» του, ώστε να μετεξελιχθεί σε μια κίνηση πολιτών που έχει την δυνατότητα να παρεμβαίνει σε όλα τα θέματα που έχουν σχέση με τα «μέσα σταθερής τροχιάς» στη χώρα μας με τεκμηριωμένες προτάσεις και με σύγχρονο οπτικοακουστικό υλικό. Διότι εμείς στον Σύλλογο πιστεύουμε ότι ο σιδηρόδρομος και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς είναι τα οικολογικότερα, ασφαλέστερα, οικονομικότερα, ταχύτερα και κυρίως τα πλέον ανθρώπινα μέσα μεταφοράς αλλά και φορείς τεχνολογικών, κοινωνικών, ιστορικών και αισθητικών μνημών.

Ο Σύλλογός μας, με το σλόγκαν «με τον σιδηρόδρομο ταξιδεύεις δεν μεταφέρεσαι», στα σαράντα χρόνια της λειτουργίας του, έχει πραγματοποιήσει πολλές και ποικίλες εκδηλώσεις όπως, επιστημονικά συνέδρια, ημερίδες κ.λ.π, αλλά και πολιτιστικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, και έχει δημιουργήσει και ένα πλούσιο αρχείο. Εκδίδει το μοναδικό στην Ελλάδα καθαρά σιδηροδρομικό περιοδικό, την «Σιδηροτροχιά», προωθεί τον σιδηροδρομικό μοντελισμό και την σιδηροδρομική φωτογραφία και συμβάλλει γενικότερα στην συνειδητοποίηση από το ευρύ κοινό της αναγκαιότητας των μέσων σταθερής τροχιάς, και την εξοικείωσή του με αυτά. Έχει δε υπογράψει μνημόνια συνεργασίας

με τον Ο.Σ.Ε. και τη ΓΑΙΑΟ.Σ.Ε., για την παροχή αμοιβαίας βοήθειας και την συνεργασία μαζί τους, σε θέματα του αντικειμένου τους.

Ήδη, από το 2020 στεγάζεται πλέον στα καινούργια του γραφεία επί της οδού Λιοσίων 301, διαθέτει δε και ξεχωριστή αίθουσα εκδηλώσεων, αλλά και ξεχωριστή αίθουσα μοντελισμού, στον παλιό Σταθμό Πελοποννήσου.

Δεν είναι δυνατόν όμως να κλείσουμε την αναφορά μας αυτή στον Σύλλογό μας χωρίς να αναφερθούμε στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, που έγινε στις 28 Φεβρουαρίου 2023 και στο οποίο έχασαν την ζωή τους 57 συνάνθρωποι μας, κυρίως νέα παιδιά. Ένα δυστύχημα το οποίο βύθισε, τόσο εμάς όσο και τη χώρα ολόκληρη, στο πένθος. Ευελπιστούμε ότι η Πολιτεία και οι αρμόδιοι φορείς θα επιταχύνουν και θα ολοκληρώσουν τα αναγκαία έργα ώστε, ακόμα και αν υπάρχουν ανθρώπινα λάθη ή και εγκληματικές αμέλειες, όπως συνέβη στο συγκεκριμένο δυστύχημα, να μην έχουν τις επιπτώσεις που είχαν στο δυστύχημα αυτό και ο σιδηρόδρομος να αποκτήσει και πάλι τον ρόλο που έπαιζε στις χερσαίες μεταφορές της χώρας. Αλλά και ότι θα επεκταθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο και σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνται σήμερα σιδηροδρομικά, ή που το δίκτυό τους τέθηκε εκτός εκμετάλλευσης, ώστε να εισέλθει και η Ελλάδα στην «Λέσχη» των αναπτυσσόμενων χωρών. Διότι, χώρες χωρίς, ή με περιορισμένο, σιδηροδρομικό δίκτυο δεν μπορούν να θεωρηθούν αναπτυσσόμενες και ανταγωνιστικές οικονομικά.

Σε αυτές τις δύσκολες ώρες, ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου είναι έτοιμος, όπως πάντα, να παράσχει, με την τεχνογνωσία του και με το κύρος που διαθέτει, όποια βοήθεια του ζητηθεί.

Χαιρετισμοί για τα 40 χρόνια του Σ.Φ.Σ.



Συμπεράσματα από τα 40 χρόνια και σκέψεις για τα επόμενα βήματα

Οι Φίλοι του Σιδηροδρόμου είναι και δικοί μου φίλοι. Τους συμπάθησα πολύ από τα πρώτα βήματά τους, γιατί είναι συνδεδεμένοι με το όνειρο για μια διαφορετική Ελλάδα, που θα τη χαρακτηρίζουν ως προς τις μεταφορές περισσότερη τάξη, οργάνωση και σεμνότερη σχέση με τον τόπο και την ιστορία του. Η σταθερή τροχιά δεν είναι σαν τα αυτοκίνητα που χώνονται οπουδήποτε και καταλαμβάνουν τα πάντα. Η σταθερή τροχιά είναι δεδομένη, δεν είναι επιθετική. Τάξη και οργάνωση στις μεταφορές είναι αυτό που έχει ανάγκη η χώρα μας. Πράγματι, διαπιστώνουμε σήμερα τα τραγικά αποτελέσματα της άνευ όρων παράδοσης της στο αυτοκίνητο, στο οποίο προσέφερε η οδοποιία πυκνές χαράξεις, αδιάφορες για την ταυτότητα και την ευαισθησία ορεινών, παραθαλάσσιων ή ιστορικών περιοχών. Το ίδιο αδιάφορα αφέθηκαν να αναπτύσσονται δυσανάλογες, ως προς τις αντοχές του αστικού περιβάλλοντος, κυκλοφοριακές ροές. Διχοτομούν τις πόλεις, ενέχονται για μεγάλο αριθμό ατυχημάτων, επηρεάζουν την υγεία των κατοίκων με τη ρύπανση και τον θόρυβο που προκαλούν, υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής, τις οικονομικές δραστηριότητες και την αξία των ακινήτων. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν αποδείξει ότι είναι εφικτός ο περιορισμός της εξάρτησης από το αυτοκίνητο όταν τα δίκτυα προαστιακού, μετρό και τραμ είναι πυκνά. Εδώ ως προς το μετρό έγιναν πολλά όμως ως προς προαστιακό και τραμ η υστέρηση είναι πολύ μεγάλη. Δεν είναι λόγω του μετρό περιττή η ανάπτυξη γραμμών προαστιακού και τραμ. Το μετρό είναι αδιάφορο για το τι συμβαίνει στην επιφάνεια. Αντίθετα, το τραμ είναι απαραίτητο μέρος της λύσης για τους δημόσιους χώρους της πόλης.

Σχετικά με τα υπεραστικά τραίνα, καλύτερα εδώ, σε αυτή την εορταστική έκδοση, να μην αναφερθούμε στις τραγωδίες. Ωστόσο είναι αδύνατο να μη σχολιαστεί η μαζική κατάργηση σιδηροδρομικών γραμμών, ενώ ταυτόχρονα η Ελλάδα ζει στην 'ευφορία' των νέων αυτοκινητοδρόμων, οι οποίοι ταυτίζονται με μια ηχηρή πρόσκληση για εντατικότερη χρήση του αυτοκινήτου σε επίπεδο επικράτειας. Πρόκειται για νέες υποδομές που αλλάζουν πολλά στις επιλογές μετακίνησης, ακόμη και στο εσωτερικό των πόλεων. Εκ των πραγμάτων προωθούν τη χρήση του αυτοκινήτου και απομακρύνουν τη χώρα μας από τις υποχρεώσεις της σε σχέση με την κλιματική κρίση.

Θα πρέπει να μετριάσουν οι επιπτώσεις τους, με παράλληλη ανάπτυξη δικτύων υπεραστικού τραίνου υψηλής ταχύτητας.

Δεν μπορεί να υποτιμηθεί λοιπόν ότι, αν και η χώρα μας συστηματικά γυρίζει την πλάτη στο τραίνο, στον υπόλοιπο κόσμο ο ρόλος που αυτό αναλαμβάνει χάρις στις νέες τεχνολογίες και τις υψηλές ταχύτητες είναι όλο και πιο σημαντικός. Οι λόγοι είναι αρκετοί και συνδέονται στενά τόσο με την παγκόσμια κινητοποίηση απέναντι στην κλιματική κρίση όσο και με άλλους παράγοντες. Πράγματι, ως προς την πρώτη, αν δεν αλλάξουν πολλές από τις τρέχουσες καταστροφικές επιλογές, που συνεπάγονται υπερκατανάλωση φυσικών πόρων και υπερπαραγωγή αερίων του θερμοκηπίου, σύντομα θα βρεθούμε στο χείλος του γκρεμού. Δεν θα μπορούμε να επαναφέρουμε τις συνθήκες του κλίματος σε εκείνες τις σταθερές που συνόδευσαν την ανάπτυξη του ανθρώπινου πολιτισμού. Στη θέση τους υπερθέρμανση, ξηρασία, πλημμύρες, πυρκαγιές, εξαφάνιση των ειδών και μεταβολή των κλιματικών ζωνών θα επηρεάσουν ανθρώπινη υγεία, ποιότητα ζωής, νερό, τρόφιμα, οικονομία, υποδομές, ανθρώπινη συνοχή και τελικά το περιβάλλον κοινωνικοποίησης που παραδοσιακά ήταν οι πόλεις. Σε συνθήκες πανικού οι αντιπαλότητες και οι συγκρούσεις θα εξύνονται και αυτή είναι μια πολύ δυσμενής εξέλιξη για τις συνεργασίες που θα ήταν απαραίτητες απέναντι στην κλιματική απειλή.

Το πιο κρίσιμο ζητούμενο είναι να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου τόσο για αστικές όσο και για υπεραστικές μετακινήσεις. Όμως ενώ ως προς τη μείωση του συμβατικού αυτοκινήτου οι αγορές συναινούν, δεν παραιτούνται από το αυτοκίνητο γενικότερα. Παρουσιάζουν σήμερα, στη θέση του συμβατικού, το ηλεκτρικό αυτοκίνητο ως το σωτήριο υποκατάστατό του. Είναι προφανές ότι δεν αποτελεί λύση. Γιατί ακόμη και αν αντικαθίσταντο όλα τα συμβατικά αυτοκίνητα με ηλεκτρικά αυτή η εξέλιξη δεν θα αποτελούσε απάντηση στο σοβαρό πρόβλημα της ανάγκης απελευθέρωσης χώρου που είναι απαραίτητο να δοθεί σε δημόσια συγκοινωνία, πεζούς και ποδηλάτες, οι οποίοι αποτελούν τους τρεις πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Είναι απαραίτητο να μειωθεί ο αριθμός των αυτοκινήτων, ανεξαρτήτως τεχνολογίας, ώστε να αποκτηθεί χώρος για κανονικά πεζοδρόμια και πραγματικούς αποκλειστικούς διαδρόμους, για τραμ και λεωφορεία. Μόνον τότε θα γίνουν οι πόλεις πιο ανθρώπινες, το περιβάλλον πιο ήπιο, η επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία θα αναπτύσσεται πιο αποτελεσματικά, οι πεζοί θα περπατούν και οι ποδηλάτες θα μετακινούνται με ασφάλεια, αξιοπρέπεια, άνεση και ευχαρίστηση, φιλοξενώντας στις υποδομές τους, χωρίς πρόβλημα, τα ηλεκτρικά αμαξίδια των αναπήρων.

Το ηλεκτρικό τραίνο ανήκει στα μέσα εκείνα που έχουν μηδενικό αποτύπωμα στο περιβάλλον. Συγχρόνως η μεταφορική ικανότητά του είναι πολύ μεγάλη, ενώ ως προς την ταχύτητα τα αυτοκίνητα, ακόμη και στον αυτοκινητόδρομο, δεν μπορούν να το ανταγωνιστούν. Σε κάποιες χώρες (όπως στη Γαλλία) ασκούνται αυστηρές πολιτικές υποστήριξης του τραίνου στις σχετικές μεσαίες αποστάσεις, ώστε να υποκαθιστά και τις αεροπορικές μεταφορές. Το ηλεκτρικό τραίνο λοιπόν αποτελεί μια σπουδαία λύση για να αποφορτίζονται οι οδικοί άξονες, υπεραστικοί και αστικοί, αφού ως προς τους τελευταίους, τα σύγχρονα προαστιακά τραίνα αναπτύσσονται θεαματικά, αξιοποιώντας συχνά παλιές εγκαταλελειμμένες γραμμές που οι αφετηρίες βρίσκονται στα κέντρα τους.

Η σταθερή τροχιά των τραμ σε αποκλειστικούς διαδρόμους, εκτός από τη μεγάλη μεταφορική ικανότητά τους και τη μικρότερη κατάληψη χώρου, εγγυάται επίσης μείωση των ατυχημάτων, αφού δεν αιφνιδιαζει η κίνησή τους τα άλλα οχήματα. Άρα χάρις και στα παραπάνω κριτήρια προσελκύονται στον δρόμο περισσότεροι ευάλωτοι χρήστες, όπως πεζοί (περιλαμβανομένων ηλικιωμένων και παιδιών), ανάπηροι και ποδηλάτες. Ακόμη και στις ελληνικές πόλεις, έστω και αν οι δρόμοι είναι στενοί, με απομάκρυνση των αυτοκινήτων, μπορεί να προκύψει επαρκής χώρος για αποκλειστικούς διαδρόμους δημόσιας συγκοινωνίας (τραμ και λεωφορείων, διαχωρισμένους ή κοινούς), για πεζούς και ποδηλάτες. Είναι μια λύση που συναντάται σε κάποιες ευρωπαϊκές πόλεις με εντυπωσιακά αποτελέσματα. Βασική προϋπόθεση είναι να τηρήσει και η Ελλάδα τις δεσμεύσεις της ως προς τον μηδενισμό των αερίων του θερμοκηπίου, που θα επιτευχθεί μόνον αν απομακρυνθεί το αυτοκίνητο. Σήμερα κάνουμε σαν τίποτα να μην έχουμε καταλάβει. Βρισκόμαστε στο άλλο άκρο. Τα αυτοκίνητα αυξάνουν, ο κορεσμός στη στάθμευση και την κυκλοφορία εξαπλώνεται, ποδηλάτες, ανάπηροι και παιδιά έχουν εκτοπιστεί, το περπάτημα αποφεύγεται. Αυτή η τελευταία εξέλιξη είναι εις βάρος και της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας.

Είμαστε πολύ μακριά από τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας. Έχουμε μπροστά μας ένα τεράστιο έργο το οποίο είναι επείγον να ολοκληρωθεί. Ήδη Αθήνα, Γιάννενα, Θεσσαλονίκη, Καλαμάτα, Κοζάνη και Τρίκαλα έχουν δεσμευτεί να είναι κλιματικά ουδέτερες πόλεις μέχρι το 2030. Πολλές αστικές περιοχές της Ελλάδας θα πρέπει να αποκτήσουν δίκτυο τραμ, στο πλαίσιο μιας γενικότερης πολεοδομικής αναμόρφωσής τους, που θα ευνοούσε την ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας. Παραδείγματα όπως αυτά της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ολλανδίας κ.ά. έχουν πολλά να μας μάθουν. Όμως δίκτυα τραμ θα μπορέσουν να αναπτυχθούν μόνον όταν οι κάτοικοι διαθέτουν ελεύθερες υποδομές περπατήματος, έτσι ώστε οι στάσεις να είναι εύκολα προσπελάσιμες. Κριτήριο για την ένταξη τραμ σε μια πόλη δεν είναι μόνο ο πληθυσμός της. Είναι και οι πολιτικές που θα ασκηθούν απέναντι στο αυτοκίνητο. Αν με το αυτοκίνητο μπορεί ο κάτοικος να πηγαίνει με μικρό κόστος οπουδήποτε, τότε η δημόσια συγκοινωνία δεν θα μπορέσει να αναπτυχθεί. Είναι και γι' αυτό επείγον να οριστούν σε κάθε πόλη περιοχές ελεύθερες από αυτοκίνητα.

Οι ελληνικές πόλεις, με τα στενά οδικά δίκτυα, δεν είναι πόλεις για αυτοκίνητα. Δεν χωρούν. Σήμερα αφέθηκαν να κυριαρχούν γιατί τους επιτρέπεται να καταλαμβάνουν χώρο που κανονικά ανήκει στους υπόλοιπους χρήστες. Οι επιπτώσεις αυτής της ανορθόδοξης κατάστασης είναι πολύ μεγάλες στην υγεία, την οικονομία και τον πολιτισμό. Τα προαστιακά τραίνα θα μπορούσαν να εξασφαλίζουν την επικοινωνία των νέων αστικών επεκτάσεων με τα ιστορικά κέντρα, χωρίς ωστόσο να ενθαρρύνουν τη συνεχή διεύρυνση των αστικών επιφανειών, γιατί η αύξηση των εσωτερικών αποστάσεων στις πόλεις είναι εις βάρος του περιβάλλοντος.

Η διεκδίκηση λοιπόν από τους Φίλους του Σιδηροδρόμου ανάπτυξης δικτύων σταθερής τροχιάς στις πόλεις θα πρέπει να συνοδεύεται με ανάλογες διεκδικήσεις και για ανάπτυξη δικτύων στον υπεραστικό χώρο σε συνδυασμό με τους αναγκαίους περιορισμούς στο αυτοκίνητο. Η φωνή των Φίλων του Σιδηροδρόμου ήταν πάντα δυνατή. Αφορούσε το τραίνο αλλά συγχρόνως αποδείκνυε τις γνώσεις και την ευαισθησία τους για τις πόλεις και για την Ελλάδα γενικότερα. Δεν υπερασπίζεται λοιπόν απλώς ένα μεταφορικό μέσο αλλά και την αξιοπρεπή συμμετοχή της χώρας μας στην προσπάθεια του πολιτισμένου κόσμου απέναντι στην κλιματική απειλή. Οι Φίλοι του Σιδηροδρόμου δεν είναι μόνοι τους. Έχουν πολλούς συμμάχους και η συγκυρία είναι ευνοϊκή. Μακάρι ο εορτασμός των 40 ετών δράσης να συμπέσει με στροφή προς ακόμη πιο φιλόδοξες πρωτοβουλίες, έτσι ώστε η σταθερή τροχιά, ως μέρος της λύσης, να αποτελέσει κεντρικό ζητούμενο των πολιτικών που θα ασκούνται στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια.

Θάνος Βλαστός

Ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ

Συγκοινωνιολόγος/πολεοδόμος



Η γνωριμία με τους σιδηροδρόμους κρατάει από πολύ-πολύ παλιά. Τρενάκια, ράγες στο χριστουγεννιάτικο πάτωμα και γονείς φίλων σιδηροδρομικοί που μας έλεγαν ιστορίες. Έπειτα τα νυχτερινά φοιτητικά ταξίδια Αθήνα-Θεσσαλονίκη και το μαγικό Interrail.

Η επιστημονική γνωριμία όμως μαζί τους, ήρθε μέσω του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου. Αρχές δεκαετίας του '90 μία ομάδα νέων επιστημόνων ξεκινούσαμε την επιτροπή των φάρων του Ελληνικού Τμήματος TICCIH, της διεθνούς επιτροπής για τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς με αντικείμενο την καταγραφή, τη διάσωση, την αποκατάσταση των φωτεινών πύργων στις ελληνικές θάλασσες. Τότε ήταν που γνωριστήκαμε με μία άλλη ομάδα, βετεράνων αλλά και νέων, με μεγαλύτερο πάθος από το δικό μας, που πάσχιζαν για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, για την ιστορία του, για την ανάδειξη της σπουδαίας ιστορίας, του τροχαίου υλικού, των δικτύων, των σταθμών και των εργοστασίων. Μας ενέπνευσαν, μας έδωσαν κουράγιο, γνώση και τελικά από τότε ως σήμερα πορευθήκαμε πολλές φορές μαζί.

Κάπως έτσι, με παράλληλες πρωτοβουλίες, με κοινές δράσεις, η υπόθεση των τρένων εντάχθηκε στη μόνιμη επιστημονική θεματολογία της προστασίας των τεχνικών μνημείων. Οι πρώτες καταγραφές και δημοσιεύσεις, οι διπλωματικές εργασίες, οι μεταπτυχιακές έρευνες μεμονωμένες ή συλλογικές, με επιστέγασμα τη στήριξη της μεγάλης προσπάθειας του Συλλόγου για το Μουσείο των Σιδηροδρόμων. Αυτό που πέτυχε ως πρώτο βήμα με την εγκατάσταση των ιστορικών μηχανών στο συγκρότημα της Λεύκας στον Πειραιά, την άνοιξη του 2019 και εκκρεμεί να συνεχιστεί. Η ιστορία και το μνημειακό απόθεμα των ελληνικών σιδηροδρόμων σήμερα, είναι το καλύτερα καταγεγραμμένο από όλους τους άλλους επιστημονικούς κλάδους του τεχνικού πολιτισμού στην Ελλάδα.

Αυτό το χρωστάμε στον Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου, ο οποίος έχει προσφέρει όσο ελάχιστοι φορείς όχι μόνο στη διάσωση και ανάδειξη όλων αυτών των ιστορικών καταλοίπων. Έχοντας ταυτόχρονα προχωρήσει σε κάτι σπάνιο: στην αναβίωση μηχανών, βαγονιών και δικτύων όχι ως νεκρών τεκμηρίων αλλά ως ζώντων λειτουργικών μνημείων.

Νίκος Μπελαβίλας

Καθηγητής Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου

Διευθυντής Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος



Ο «Σύλλογος των Φίλων του Σιδηροδρόμου» (Σ.Φ.Σ.) φέτος γιορτάζει 40 χρόνια από την Ίδρυσή του. Σαράντα χρόνια συνεχούς, εθελοντικής και ανιδιοτελούς προσπάθειας από τις εκατοντάδες των μελών του με στόχο να μεταλαμπαδεύσουν σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος της κοινωνίας την αγάπη τους για το σιδηρόδρομο και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Οι δράσεις του συλλόγου όλα αυτά τα χρόνια αμέτρητες, όλες όμως έχουν τον κοινό παρονομαστή της ανάδειξης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του σιδηροδρόμου και της συμβολής του στην αειφορία και τη βιώσιμη ανάπτυξη της κοινωνίας. Με άλλα λόγια ο Σ.Φ.Σ. μέσω της ανάδειξης του σιδηροδρόμου προωθεί τη σύγχρονη προσέγγιση της εταιρικής και κοινωνικής ανάπτυξης μέσω των δεικτών ESG που έχει ως βασικούς πυλώνες την περιβαλλοντική προστασία και το well being των πολιτών. Η ανάδειξη αυτή γίνεται, μεταξύ άλλων, μέσω δημοσιεύσεων (με ναυαρχίδα αυτών το περιοδικό «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ» που εκδίδεται σε εξαμηνιαία βάση), πολιτιστικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων, την καταγραφή και αποτύπωση της ιστορίας των μέσων σταθερής τροχιάς, την διάσωση και αποκατάσταση ιστορικού, μουσειακού τροχαίου υλικού και των εγκαταστάσεων αυτών, το σιδηροδρομικό μοντελισμό και την σιδηροδρομική φωτογραφία. Επίσης, οι καινοτόμες ιδέες και οι διαχρονικές προτάσεις για την ανάδειξη του σιδηροδρομικού τουρισμού αποτελούν μια από τις πλέον σημαντικές πρωτοβουλίες του Συνδέσμου. Υιοθετώντας πλήρως το σύνθημα του Σ.Φ.Σ. «Με τον σιδηρόδρομο ταξιδεύεις, δεν μεταφέρεις» θα ήθελα να ευχηθώ στον Σύλλογο μακροήμερευση και να συνεχίσει να επιτελεί με τον ίδιο ζήλο και μεράκι το ρόλο και τους στόχους που έχει αναλάβει.

Με εκτίμηση,

Περικλής Νικολάου

τέως Διευθύνων Σύμβουλος ΓΑΙΑΟ.Σ.Ε. ΑΕ



40 γεμάτα χρόνια

Ενώ όχημα πάνω σε ράγες έχουμε, ως γνωστόν, από το 1869 και σιδηρόδρομο εκτός του λεκανοπεδίου από το 1884, ο αναπτυξιακός χαρακτήρας του σιδηροδρόμου δεν γίνεται αμέσως απολύτως σαφής και κυρίως δεν είναι εφικτή μια εξάπλωσή του ανάλογη με αυτήν της υπόλοιπης Ευρώπης. Η Ελλάδα έχει πολλές γεωγραφικές ιδιαιτερότητες, μεγάλη εναλλαγή τοπίου με βουνά, λαγκάδια, ποτάμια αλλά πιο πολύ χειμάρρους, γεωμορφολογική ποικιλία και άρα επί πλέον τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες στην ανάπτυξή του. Επίσης, δεν μπορεί να κινητοποιήσει τόσο μεγάλα κεφάλαια σε μια χώρα χωρίς ακόμα ένα αναπτυξιακό μοντέλο που θα τον αξιοποιούσε.

Η πρώτη ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα συνδέεται με το εκσυγχρονιστικό εγχείρημα του Χαρίλαου Τρικούπη. Στο επόμενο εκσυγχρονιστικό βήμα στη χώρα, αυτό του Ελευθερίου Βενιζέλου, οι επεκτάσεις του σιδηροδρόμου δεν είχαν την ανάλογη συνέχεια. Την ίδια τύχη είχαν και στην περίοδο της σημαντικής μετεμφυλιακής οικονομικής ανάπτυξης.

Στην Ελλάδα της μεταπολίτευσης έχουμε νέα δεδομένα τόσο στις αναπτυξιακές προϋποθέσεις όσο και στη δημοκρατική της θέσμιση και λειτουργία. Την περίοδο αυτή η Ελλάδα έχει τις προϋποθέσεις να κάνει αυτό το αναπτυξιακό άλμα και ένα από τα οχήματα γι' αυτό θα μπορούσε να είναι ο εκσυγχρονισμός και η εξάπλωση του σιδηροδρόμου.

Αυτό το ώριμο αίτημα, αυτήν την ιστορική υστέρηση και αυτή την αναπτυξιακή ανάγκη στη σύγχρονη εποχή έρχεται να αναδείξει και να εκφράσει η ίδρυση του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου. Το «φίλων», σε μια πρώτη ανάγνωση παραπέμπει σε μια ρομαντική, εμπειρική σχέση με το αντικείμενο. Σίγουρα υπάρχει και η διάσταση αυτή. Υπάρχουν οι «μη ειδικοί», ίσως οι περισσότεροι, υπάρχουν οι ρομαντικοί, οι νοσταλγοί μιας χαμένης εποχής, αλλά υπάρχουν και οι εξειδικευμένοι επιστήμονες, οι καταρτισμένοι από προσωπικό ενδιαφέρον και, κυρίως, όλοι αυτοί μαζί παράγουν ένα σύνολο, μια οντότητα που εκφράζει ένα αίτημα τεκμηριωμένα και πειστικά.

Η Ελλάδα είναι πλέον σε θέση να φέρει σε πέρας έργα που απαιτούν έναν σχεδιασμό ανάλογο των βαριών υποδομών που αποτελούν τα μέσα σταθερής τροχιάς και ο σιδηρόδρομος ειδικότερα. Κεφάλαια και σχεδιασμός, αλλά και διορατικότητα στο να αντιληφθούμε τη νέα αναπτυξιακή πραγματικότητα, τα χαρακτηριστικά της νεωτερικότητας σε όλα τα επίπεδα.

Αυτά τα στοιχεία δεν προκύπτουν εύκολα ούτε στο πεδίο της πολιτικής (με όλες τις αγκυλώσεις που κουβαλά), ούτε στη δημόσια διοίκηση (που συχνά ασφυκτιά από τον πολιτικό εναγκαλισμό). Βεβαίως, υπάρχουν πάντα μεμονωμένα πρόσωπα και από το χώρο της πολιτικής και από τη δημόσια διοίκηση. Οι επιστήμονες και τα ΑΕΙ, την εποχή που η γνώση διεθνοποιείται, έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάδειξη καινοτόμων ιδεών που βρίσκονται εν υπνώσει στη χώρα μας, ενώ αλλού, σε χώρες με ανάλογο προφίλ, τρέχουν ήδη και παράγουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα.

Εδώ έρχεται να προστεθεί μια νέα δυνατότητα. Η «Κοινωνία των Πολιτών» αναδεικνύει τη δυνατότητα να συμπράττουν πολίτες όχι στη βάση των κοινών εργασιακών συμφερόντων, ούτε στη βάση κάποιας ιδεολογίας, αλλά επειδή έχουν κάποιο κοινό, ισχυρό ενδιαφέρον να αναδείξουν.

Καρπός αυτής της διεργασίας, πιστεύω πως υπήρξε η ίδρυση του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου.

Τεχνοκράτες, εκδομείς, φωτογράφοι, ιστορικοί, εργαζόμενοι και συγγενείς εργαζομένων στα μέσα μεταφοράς, λάτρεις της σιδηροτροχιάς, των πέτρινων και σιδηρών γεφυρών, του τοπίου και της ιστορίας βρήκαν ένα κοινό, ενιαίο μέσο να συγκλίνουν και να αναδείξουν αυτό το ισχυρό αίτημα που επιχειρεί να βάλει την Ελλάδα στις ράγες της νέας εποχής. Και αυτό ο Σ.Φ.Σ. το έκανε και το κάνει με ποικίλους τρόπους, με πάθος, αλλά και με ζηλευτή επάρκεια.

Σάκης Κουρουζίδης

Σεισμολόγος,

διευθυντής της Ευωνύμου Οικολογικής Βιβλιοθήκης

Ένα σύντομο ιστορικό του Σ.Φ.Σ.

Κείμενο Σπύρου Φασούλα

Στην Ελλάδα της δεκαετίας του 1970 η «σιδηροδρομική κουλτούρα» ελάχιστους συγκινούσε, η δε προσέγγιση και ενασχόληση με τον σιδηρόδρομο για άλλους λόγους πέραν της μετακίνησης, αντιμετωπιζόταν με ειρωνεία αν όχι και με χλεύη. Γι' αυτό και η γνωριμία των «σιδηροδρομόφιλων» με άτομα που είχαν κοινά ενδιαφέροντα μ' αυτούς δεν ήταν εύκολη υπόθεση, αφού το «είδος» αυτό σπάνιζε στην Ελλάδα. Έτσι, η δημιουργία το 1979 ενός «Σιδηροδρομικού Μουσείου» στην Αθήνα, χάρη στην πρωτοβουλία δύο άξιων και ευαισθητοποιημένων για την προστασία της σιδηροδρομικής αρχαιολογίας σιδηροδρομικών, των Χριστόδουλου Χριστοδούλου και Γιώργου Νικάκη, λειτούργησε όπως το φως που έλκει τα ιπτάμενα έντομα. Γι' αυτό και κατέληξε να γίνει ο τόπος συνάντησης των πάσης ηλικίας και κοινωνικής διαστρωμάτωσης «φίλων του σιδηροδρόμου». Επειδή δε το νέο Μουσείο μόνο τις Τετάρτες, κατά τις απογευματινές ώρες ήταν επισκέψιμο, όλοι αυτοί οι σιδηροδρομόφιλοι έδιναν «ραντεβού» εκεί κάθε Τετάρτη απόγευμα, για να ανταλλάξουν απόψεις και να συζητήσουν, ανεξάρτητα αν το ενδιαφέρον τους για τον σιδηρόδρομο οφείλονταν σε ένα «χόμπι», ή εξειδικεύονταν σε κάποιους τομείς (όπως ο μοντελισμός, ο ατμός, κ.λ.π.) ή αν τους έσπρωχνε προς αυτή την κατεύθυνση αποκλειστικά και μόνο η αγωνία τους για την μεθοδευμένη και προοδευτικά αυξανόμενη απαξίωση των μέσων σταθερής τροχιάς στην μεταπολεμική Ελλάδα. Ο περιορισμένος, άλλωστε, αριθμός των «σιδηροδρομόφιλων» στη χώρα μας δεν ευνοούσε την πολυτέλεια ξεχωριστών, για κάθε ειδικό ενδιαφέρον, κινήσεων και ομαδοποιήσεων, όπως συνέβαινε σε άλλες χώρες.

Σύντομα, όλοι αυτοί οι «σιδηροδρομόφιλοι» κατανόησαν ότι η κατά Τετάρτη συνάντησή τους στο Μουσείο δεν επαρκούσε για την προώθηση των στόχων τους. Αποφάσισαν λοιπόν να οργανωθούν σε ένα «μη κερδοσκοπικό σωματείο» που θα τους επέτρεπε μια λυσίτελεστερη προώθηση των σκοπών τους και μια καλύτερη παρέμβασή τους στην κοινωνία και στις Αρχές. Έτσι, το 1983, πριν 40 χρόνια δηλαδή, όλοι αυτοί οι «σιδηροδρομόφιλοι», που τυχαία γνωρίστηκαν κάποια Τετάρτη στο «Μουσείο των Σιδηροδρόμων», συντάξανε ένα καταστατικό σωματείου. Ένα σωματείο το οποίο αναγνωρίστηκε από το Πρωτοδικείο Αθηνών και στο οποίο δόθηκε η επωνυμία «Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου».

Στην αρχή οι δραστηριότητες των μελών, των οποίων η μέση ηλικία ήταν πολύ κάτω του μέσου ηλικιακού όρου της χώρας, περιορίζονταν σε κάποιες παρεμβάσεις, που συνήθως αντιμετωπιζόνταν με μειδίαμα από τους περισσότερους εργαζόμενους, αλλά και από την διοίκηση του Ο.Σ.Ε. Επίσης, τα μέλη οργάνωναν και κάποιες εκδρομές με τραίνο, αργότερα δε κυκλοφόρησαν και μία περιοδική ολιγοσέλιδη έκδοση που την ονόμασαν «Σιδηροτροχιά» την οποία, αδυνατώντας να την εκδώσουν με κανονικού σχήματος έντυπη μορφή, την συνέτασαν σε απλή μορφή και σε πολύ μικρό σχήμα. Σύντομα όμως, ιδιαίτερα μετά τον «απογαλακτισμό» τους από το «Μουσείο των Σιδηροδρόμων» και την μεταφορά τους, το 1992, σε μισθωμένη Λέσχη στην οδό Κωνσταντινουπόλεως, από τον εξώστη της οποίας μπορούσαν να βλέπουν «τα τραίνα να περνούν», ο σύλλογος ανδρώθηκε και έκανε εμφανέστερη την παρουσία του.

Μετά δηλαδή το 1992, ιδιαίτερα κατά την προεδρεία του Αντώνη Φιλιππουπολίτη, ο σύλλογος «απογειώθηκε», έχοντας πλέον λόγο και παρεμβαίνοντας σε ότι είχε σχέση με τα μέσα σταθερής τροχιάς, αντιμετωπιζόταν δε με μεγαλύτερη σοβαρότητα, τόσο από φίλους, όσο και από όσους ενοχλούνταν από τις παρεμβάσεις του. Γι' αυτό, τον Ιανουάριο του 1993 διοργάνωσε την πρώτη του, με τέτοια προβολή, Έκθεση Φωτογραφίας και αντικειμένων που έχουν σχέση με τον σιδηρόδρομο, με τον τίτλο «Μέρες Σιδηροδρόμου», σε αίθουσα που του παραχώρησε ο Δήμος Αθηναίων στο Πνευματικό του Κέντρο στην οδό Ακαδημίας. Παράλληλα διοργανώθηκε από τον Σ.Φ.Σ., στην αίθουσα εκδηλώσεων και συνεδρίων του Κέντρου αυτού, και μια Ημερίδα, στην οποία έλαβαν μέρος μέλη του συλλόγου, στελέχη του Ο.Σ.Ε., και άλλοι εξειδικευμένοι στις μεταφορές επιστήμονες, οι οποίοι μίλησαν επί θεμάτων που είχαν σχέση με τον σιδηρόδρομο. Ήδη, στο τέλος του 1993, παραχωρείται από τον Ο.Σ.Ε. στον Σ.Φ.Σ., με πρωτοβουλία ορισμένων στελεχών του Οργανισμού που αποτιμούσαν θετικά πλέον την ύπαρξη και τις παρεμβάσεις του, ένας χώρος στον πάνω όροφο του «Σιδηροδρομικού Μουσείου», στην οδό Σιώκου 4, όπου και μεταφέρθηκε η Λέσχη του και τα γραφεία του. Τα εγκαίνια της Λέσχης αυτής έγιναν τον Ιούνιο του 1994 με λαμπρή τελετή, στην οποία παρευρέθη ο Υφυπουργός των Μεταφορών, η ηγεσία του Ο.Σ.Ε., και άλλοι επίσημοι, γεγονός που αποδείκνυε το κύρος που εξέπεμπε πλέον προς τα έξω ο

σύλλογος. Επί πλέον ήταν και μία ηθική δικαίωση όσων ξεκίνησαν αυτήν την προσπάθεια το 1983, παρά την ειρωνεία, την συγκατάβαση, ή και την χλεύη που ενίοτε αντιμετώπιζαν.

Εν τω μεταξύ ο σύλλογος μεγάλωνε συνεχώς, προσθέτοντας στα μέλη του και άλλους σιδηροδρομόφιλους, που εκπροσωπούσαν όλη την κοινωνική διαστρωμάτωση, ορισμένοι από τους οποίους ήταν σιδηροδρομικοί, επιστήμονες όλων των γνωστικών αντικειμένων, καταξιωμένοι πανεπιστημιακοί δάσκαλοι και συγκοινωνιολόγοι. Η «Σιδηροτροχιά» κυκλοφορεί πλέον σε κανονική έντυπη μορφή, ορισμένα δε «επετειακά» της τεύχη εκδίδονται με 80 και πλέον σελίδες ενώ κάθε χρόνο εκδίδεται και "Ημερολόγιο του Σ.Φ.Σ.. Ο λόγος του Σ.Φ.Σ. και οι παρεμβάσεις του δεν προκαλούν την ειρωνεία και το μειδίαμα, όπως στην αρχή της λειτουργίας του. Η ύπαρξή του έγινε σύντομα η αφορμή να δημιουργηθούν και άλλες αξιόλογες φιλοσιδηροδρομικές κινήσεις και σύλλογοι «Φίλων του Σιδηροδρόμου» ανά την Ελλάδα. Πολλοί από αυτούς ανέπτυξαν αξιόλογη δραστηριότητα, όπως οι αντίστοιχοι σύλλογοι της Καλαμάτας, της Θεσσαλονίκης, των Τρικάλων, της Καρδίτσας, του Βόλου και της Λάρισας.

Σήμερα, ο Σ.Φ.Σ. ατενίζει με αισιοδοξία το μέλλον, τόσο το δικό του, όσον και αυτό των μέσων σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα.



Μία από τις πρώτες Γενικές Συνελεύσεις του Σ.Φ.Σ. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Ελλείπει Λέσχης, μέχρι το 1991, γίνονταν στον χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου, ανάμεσα στα εκθέματα.
Τα μέλη δεν ήταν τόσα πολλά ώστε να μην χωράνε! (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Μία από τις πρώτες κινητοποιήσεις του Σ.Φ.Σ. Διαμαρτυρία, σε συνεργασία με συνδικαλιστικά όργανα των Σιδηροδρομικών κατά της απόφασης της Κυβέρνησης να αυξήσει τα κόμιστρα στην γραμμή της Χαλκίδας, μετά από απαίτηση του ΚΤΕΛ Εύβοιας. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Μερικές από τις πιο Εμβληματικές Εκδηλώσεις και Δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ. κατά τα 40 Χρόνια της ζωής του

Παρεμβάσεις για την Επαναλειτουργία Καταργημένων Σιδηροδρομικών Γραμμών

Από την Αρχή της 10ετίας του 1990 ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, με τεκμηριωμένες προτάσεις του, δημοσιεύσεις και κινητοποιήσεις τοπικών φορέων, αλλά και των Δημάρχων του Λουτρακίου, του Ναυπλίου και της Στυλίδας, επιδίωξε την επαναλειτουργία των σιδηροδρομικών γραμμών που συνέδεαν αυτές τις τρεις πόλεις με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο της χώρας, πριν την διακοπή της εκμετάλλευσής τους το 1971, από την Απριλιανή Δικτατορία. Μερικές από τις ενέργειες για την επίτευξη του σκοπού αυτού ήταν, μία ημερίδα που έλαβε χώρα στο

υπαίθριο θέατρο του Ναυπλίου με την συνεργασία της τοπικής Δημοτικής Αρχής, η εντυπωσιακή είσοδος του Σ.Φ.Σ. στο Λουτράκι με εκδρομική αμαξοστοιχία που ελκόταν από επισκευασμένη γι' αυτόν τον σκοπό ατμάμαξα των Σ.Π.Α.Π. και μία συγκέντρωση στο Δημαρχείο της Στυλίδας, με την συνεργασία επίσης της τοπικής Δημοτικής Αρχής. Και οι τρεις προσπάθειες, έχοντας τελικά και την σύμφωνη γνώμη της νέας διοίκησης του Ο.Σ.Ε., στέφθηκαν από επιτυχία.



Ο εκπρόσωπος του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ. κ. Σπύρος Φασούλας αναπτύσσει τους λόγους που επιβάλλουν την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Λαμίας - Στυλίδας το 1992. (φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)



Από τις εκδηλώσεις για την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Άργους - Ναυπλίου το 1992. Συζήτηση με τους κατοίκους στο υπαίθριο Θέατρο Ναυπλίου. Στο πάνελ, τον Σ.Φ.Σ. εκπροσωπούν ο Πρόεδρός του κ. Αρβανιτίδης και το μέλος του Δ.Σ. κ. Γιώργος Νάθενας. Τον Δήμο Ναυπλιέων εκπροσωπούν ο Δήμαρχος της πόλης και μέλη της Επιτροπής διεκδίκησης της επαναλειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Άργους - Ναυπλίου. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Το μέλος μας Αντ. Φιλιππουπολίτης παρεμβαίνει στην εκδήλωση. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Πολυεκδήλωση «Μέρες του Σιδηροδρόμου»

Στις 31 Ιανουαρίου 1993 εγκαινιάστηκε στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, στην οδό Ακαδημίας, η Έκθεση Σιδηροδρομικού Μοντελισμού και Σιδηροδρομικής Φωτογραφίας των μελών του συλλόγου. Το Πνευματικό Κέντρο μας παραχωρήθηκε από τον Δήμο Αθηναίων δωρεάν, σε όλες δε τις εκδηλώσεις, αλλά και στα εγκαίνια των εκθέσεων παρίστατο ο Αντιδήμαρχος κ. Τριποδάκης, γνωστός

αρχιτέκτων. Κατά την διάρκεια της έκθεσης ο Σ.Φ.Σ. διοργάνωσε και μία Διημερίδα όπου μέλη του συλλόγου μας, στελέχη του Ο.Σ.Ε., συγκοινωνιολόγοι και άλλοι εξειδικευμένοι επιστήμονες, ανέπτυξαν διάφορα θέματα σχετικά με τον σιδηρόδρομο και τις προοπτικές του.



Το πάνελ της Ημερίδας. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Οι προσκεκλημένοι από τον Σ.Φ.Σ. που παρακολούθησαν την Ημερίδα. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Διοργανωτές, συμμετέχοντες και προσκεκλημένοι έξω από την Έκθεση Φωτογραφίας και Μοντελισμού. Τον Δήμο Αθηναίων εκπροσωπεί ο Αντιδήμαρχος και γνωστός αρχιτέκτων κ. Α. Τριποδάκης. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Ημερίδα με Θέμα «Η Νέα Τεχνολογία – Σιδηρόδρομοι Πλευρικής Εξισορρόπησης»

Αθήνα 17 Μαΐου 1994 στο Ρούφ Γκάρντεν του ξενοδοχείου ΧΙΛΤΟΝ

Ο Σ.Φ.Σ. θέλοντας να παρουσιάσει τις νέες τεχνολογίες που αναπτύσσονταν στις Σιδηροδρομικές μεταφορές, οργάνωσε στο Ρούφ Γκάρντεν του ξενοδοχείου ΧΙΛΤΟΝ (Γαλαξίας) μία ημερίδα στην οποία προσκάλεσε τις εταιρείες παραγωγής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού αυτού του τύπου, «ABB» και «Fiat Ferroviaria», να αναπτύξουν την νέα τεχνολογία της «πλευρικής εξισορρόπησης». Επίσης προσκάλεσε να παρευρεθούν στελέχη του Ο.Σ.Ε. και συγκοινωνιολόγοι, προσδοκώντας ότι η δρομολόγηση συρμών αυτής της τεχνολογίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό

δίκτυο, ιδίως της μετρικής γραμμής που χαρακτηρίζεται από φτωχά χαρακτηριστικά, θα ηύξανε τις μέσες ταχύτητες των δρομολογίων. Με αυτόν τον τρόπο ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα θα γινόταν πιο ανταγωνιστικός, αφού αυτή η νέα τεχνολογία (γνωστή διεθνώς ως «Pendolino» ή «Tilting»), λόγω της διπλής ανάρτησης που διαθέτει, επιτρέπει στους συρμούς να μην μειώνουν την ταχύτητά τους στις καμπύλες, επιτυγχάνοντας έτσι μεγαλύτερη μέση ταχύτητα.



Το πάνελ της Ημερίδας. Εκ μέρους του Σ.Φ.Σ. ο Πρόεδρος του κ. Σπ. Φασούλας και ο Υπεύθυνος του Τομέα Τεκμηρίωσης του Σ.Φ.Σ. κ. Γ. Νάθενας μαζί με τους εκπροσώπους των εταιρειών ABB και Fiat Ferroviaria που έκαναν την παρουσίαση των αμαξοστοιχιών τύπου Tilting". (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Οι προσκεκλημένοι από τον Ο.Σ.Ε. και άλλους Οργανισμούς καθώς και συγκοινωνιολόγοι και συνδικαλιστές που παρακολούθησαν την Ημερίδα. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Όσοι έλαβαν μέρος στο πάνελ. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Ευρύτερη Προβολή του Σ.Φ.Σ. από τον Τύπο μετά το 1992

Η παρουσία του συλλόγου στα «δρώμενα» και η δημοσιότητα που πήραν οι θέσεις του, ήδη από τις αρχές της 10ετίας του 1990, είχαν σαν αποτέλεσμα την μεγαλύτερη προβολή του από τον τύπο. Μία τέτοια περίπτωση ήταν και η ολοσέλιδη αναφορά στον Σ.Φ.Σ. από την έγκυρη Αθηναϊκή εφημερίδα «Το Βήμα», στην Κυριακάτικη

έκδοσή της 22ας Μαΐου 1994. Αρκετά τέτοια δημοσιεύματα, έστω και μικρότερα σε έκταση, είδαν μέχρι σήμερα το φως της δημοσιότητας, επομένως το δημοσίευμα του Βήματος δεν ήταν το μοναδικό που πρόβαλε τον Σ.Φ.Σ. Απλώς, το επιλέξαμε επειδή ήταν ένα από τα πρώτα που έδιναν τέτοια δημοσιότητα στον σύλλογό μας.



Το φύλλο της εφημερίδας "Το Βήμα", με ολοσέλιδο αφιέρωμα στον Σ.Φ.Σ.

Τα Εγκαίνια της Νέας Λέσχης του Σ.Φ.Σ. στον όροφο του Σιδηροδρομικού Μουσείου του Ο.Σ.Ε. την 25η Ιουνίου 1994

Όπως αναφέραμε ήδη στο σύντομο ιστορικό που προτάχθηκε των εκδηλώσεων, το 1993 δόθηκε από τον Ο.Σ.Ε. στον σύλλογο μας προς χρήση, με συμβολικό μίσθωμα, ο επάνω όροφος και η βεράντα του "Σιδηροδρομικού Μουσείου" για να στεγασθούν εκεί τα γραφεία, το Αρχείο και η Λέσχη του. Μία ενέργεια που αποδείκνυε το κύρος και την προβολή που απολάμβανε πλέον ο Σ.Φ.Σ. Ο Ο.Σ.Ε., αλλά και πολλοί σιδηροδρομικοί, βοήθησαν ποικιλοτρόπως στην διαμόρφωση του χώρου, που η ολοκλήρωσή του απαιτήσε 4 μήνες. Τα εγκαίνια της Λέσχης αυτής αποφασί-

στηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του Σ.Φ.Σ., να πάρουν ευρεία δημοσιότητα και να συνδυαστούν και με μία μεγάλη γιορτή στον αύλειο χώρο του Μουσείου. Έτσι, τα εγκαίνια έγιναν την 25η Ιουνίου 1994 και παρευρέθησαν σ' αυτά, ο Υφυπουργός Μεταφορών Αθ. Τσούρας, προσφάτως εκλιπών, ο οποίος και «έκοψε» την συνήθη «κορδέλα», Στελέχη του Ο.Σ.Ε. και άλλων συγκοινωνιακών Φορέων, Δήμαρχοι γειτονικών περιοχών, συγκοινωνιολόγοι, η ηγεσία των Σιδηροδρομικών Συνδικαλιστικών Σωματείων, σιδηροδρομικοί και φίλοι του συλλόγου.



Ο Υφυπουργός Μεταφορών Αθ. Τσούρας, προσφάτως εκλιπών, μαζί με τον Πρόεδρο του Σ.Φ.Σ. κ. Σπ. Φασσούλα εγκαινιάζουν την νέα Λέσχη του Σ.Φ.Σ. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. κ. Σπ. Φασούλας ξεναγεί τον Υφυπουργό Μεταφορών στα εκθέματα και τις φωτογραφίες που βρίσκονταν μέσα στους χώρους της Λέσχης του Σ.Φ.Σ. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. κ. Σπ. Φασούλας προσφωνεί τον Υφυπουργό Μεταφορών. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Ο Υφυπουργός Μεταφορών αναπτύσσει τις θέσεις και τον προγραμματισμό του Υπουργείου σχετικά με τον σιδηρόδρομο. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Η ξενάγηση του Υφυπουργού και των άλλων επισήμων στα εκθέματα του Μουσείου των Σιδηροδρόμων. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Κήρυξη ως Διατηρητέων των Κλιναμαξών και των Εστιαμαξών της «Διεθνούς Εταιρείας των Κλιναμαξών και των Πανευρωπαϊκών Εξπρές» (CIWL)

Το 1990, αυτά τα εμβληματικά οχήματα του μεσοπολέμου, που δρομολογούνταν τότε από την CIWL στις διεθνείς αμαξοστοιχίες της, όπως το μυθικό "Simplon Orient Express", αλλά και σε εθνικά δίκτυα, όπως το Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, είχαν πλέον περιέλθει στον Ο.Σ.Ε. ο οποίος, λόγω παλαιότητας, επρόκειτο να τα εκποιήσει στο εξωτερικό. Κατόπιν αυτού, οι Τομείς Τεκμηρίωσης και Προστασίας της Σιδηροδρομικής Αρχαιολογίας, συνέταξαν μία μελέτη τεκμηριωτική της αναγκαιότητας κήρυξης των σε διατηρητέα μνημεία, την οποία και υπέβαλαν

στο Υπουργείο Πολιτισμού. Μετά την ομόφωνη θετική γνωμοδότηση του «Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων» ο Υπουργός Πολιτισμού εξέδωσε την υπ' αριθμόν ΔΙΛΑΠ/Γ/3474/62824 Απόφασή του, με την οποία κήρυξε διατηρητέα τα οχήματα αυτά. Η Απόφαση αυτή δημοσιεύτηκε στο φύλλο 40 του Δεύτερου Τεύχους της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως της 24ης Ιανουαρίου 1995. Αξίζει να σημειωθεί ότι ήταν η πρώτη φορά που κηρύσσονταν διατηρητέα μνημεία κινητά πράγματα, που δεν βρίσκονταν In Situ.



02000402401950008



347

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 40

24 Ιανουαρίου 1995

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

- 1 Έναρξη λειτουργίας Δ.Ο.Υ. Νέας Ιωνίας Μαγνησίας
- 2 Καταβολή αποζημίωσης πρακτικής άσκησης σπουδαστού Τ.Ε.Ι. στο Δ/μο Αγίας Παρασκευής
- 3 Κήρυξη ως εθνικού Αρχ/κού Χώρου των θέσεων «Γαλαροβούν» Κων. Σπυριδίου και «Πουρνάριον» Κων. Διοδ. Ν. Μεσσηνίας
- 4 Έγκριση μεταστάσεως παραρτήματος του Ελληνικού Ομίλου στο Βόλο
- 5 Προσθήκη τμημάτων και τροποποίηση επισημικά της Μουσικής Σχολής «Μπαρόκ»
- 6 Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Μουσικής Σχολής στην Ευρύκλεια Φιλιππίδου
- 7 Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Μουσικής Σχολής στον Αναστάσιο Στάβερη
- 8 Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Μουσικής Σχολής στην Κυριακή Πράδα
- 9 Χαρακτηρισμός ως ιστορικών διατηρητέων μνημείων (26) παλαιών οχημάτων (κλινάμαξες, εστιαμαξές και σκευοφόροι) της τρέως Διεθνούς Εταιρείας Κλινάμαξών (C.I.W.L.) και σημερινή ιδιοκτησία του Ο.Σ.Ε.
- 10 Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου του κτηρίου στη συμβολή των οδών Αέρας Καραγιάννη 1 και Σταυροπούλου στα Πατήσια (οικία Αέρας Καραγιάννη)
- 11 Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου του κτηρίου στην οδό Καλλιφρονά 2, στην Αθήνα, ιδ. Δ. Βάρναλη
- 12 Ανάθεση καθόντων Ειδικού Συμβούλου

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. 1004567/40/0006Α

Έναρξη λειτουργίας Δ.Ο.Υ. Νέας Ιωνίας Μαγνησίας

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

1. Έχοντας υπόψη:
 1. Τις διατάξεις του άρθρου 32 του Ν. 1828/1989 «Αναμόρφωση Φορολογίας Εισοδήματος και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 2Α).
 2. Τις διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος 84/1994 «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Προεδρικού Διατά-

γματος 561/88 «Οργανισμός Νομαρχιών (Οργάνωση Οικονομικών Υπηρεσιών)» (ΦΕΚ 84 Α').

4. Το γεγονός, ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής, δεν προκαλείται βλάβη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Ορίζουμε την 8.2.1995, ως χρόνο έναρξης λειτουργίας της Δ.Ο.Υ. Νέας Ιωνίας της Νομαρχίας Μαγνησίας, που συστήθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 84/1994.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Ιανουαρίου 1995

ο Υπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. Ε5/77

Καταβολή αποζημίωσης πρακτικής άσκησης σπουδαστού Τ.Ε.Ι. στο Δ/μο Αγίας Παρασκευής

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΣΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 1 εδ. 5' του Ν. 1351/93 (ΦΕΚ 56/Α) «Εισαγωγή σπουδαστών στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση και άλλες διατάξεις».
2. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1986, όπως συμπληρώθηκαν με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154/Α).
3. Το γεγονός ότι, από τις διατάξεις της απόφασης αυτής, προκαλείται βλάβη η οποία ρυθίζεται από τις διατάξεις της παρ. 2 της παρούσας και αναφέρεται το ύψος της προκαλούμενης βλάβης και η έγγραφη πίστωση στον οικείο προϋπολογισμό για την κάλυψή της.
4. Την απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αριθμ. Η/5615/94 (ΦΕΚ 567/Β/94) «Αρμοδιότητες Ανακληρητή Υπουργού του ΥΠ.Ε.Π.Θ.», αποφασίζουμε:

1. Καταβάλλουμε την αποζημίωση, σε σπουδαστή των Τ.Ε.Ι. που πραγματοποιήσει την πρακτική του άσκηση στο επάγγελμα στον Δ/μο Αγίας Παρασκευής, όπως αυτή ορίζεται στην κοινή Υπουργική απόφαση 2025805/2917/0022/93 (ΦΕΚ 307/Β/93) όπως συμπληρώθηκε με την όμοια 2040778/4589/0022/94 (ΦΕΚ 502/Β/94), για το

352

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ)

επισημεία «Μουσική Σχολή Φαίδρα».

2. Η Μουσική Σχολή θα λειτουργήσει τα τμήματα: αρμονίας, αντίστιξης, φυγής, πληκτών και κλασσικής κithάρας.

3. Στην αίθουσα ομαδικής διδασκαλίας δεν επιτρέπεται η φοίτηση περισσότερων των δέκα πέντε (15) σπουδαστών.

4. Η άδεια ισχύει από το Β' εξάμηνο σχολικού έτους 1994-95.

5. Από τις διατάξεις της απόφασης, αυτής δεν προκαλείται βλάβη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 1995

Με εντολή Υπουργού

Ο Δευτεντής

Π. ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΥΠΟΔ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3474/62824

Χαρακτηρισμός ως ιστορικών διατηρητέων μνημείων (26) παλαιών οχημάτων (κλινάμαξες, εστιαμαξές και σκευοφόροι) της τρέως Διεθνούς Εταιρείας Κλινάμαξών (C.I.W.L.) και σημερινή ιδιοκτησία του Ο.Σ.Ε.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του Ν. 1558/85 «περί Κυβερνήσεως και Κυβερνητικών Οργάνων» που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 137/ΤΑ/26.7.85.

β) Του άρθρου 62 του Ν. 5351/1932 «Περί Αρχαιοτήτων».

γ) Του Ν. 1469/50 «περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενεστέρων του 1830».

δ) Του Ν. 2039 «περί Κύρωσης της Σύμβασης για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης» (ΦΕΚ 61/Α/13.4.92).

ε) Του Π.Δ. 941/77 «περί Οργανισμού του ΥΠΠΕ».

2. Την Διευθυντική απόφαση ΥΠΠΟ/ΓΝΟΣ/11536/10.3.92 «Παράλληλη άσκηση από τον Υπουργό Πολιτισμού και τους Προϊσταμένους Υπηρεσιών του ίδιου Υπουργείου» (ΦΕΚ 210/ΤΒ/24.3.92).

3. Την ΥΠΠΟ/ΓΝΟΣ/49095/30.10.91 (ΦΕΚ 987/Β/28.11.91) Υπουργική απόφαση «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων Υπουργού και δικαιώματος υπογραφής «Με εντολή Υπουργού» στους Γεν. Γραμματείς, Γεν. Δ/ντές, Προϊσταμένους των Δ/νσεων, Τμημάτων και Γραφείων της Κεντρικής Υπηρεσίας του ΥΠΠΟ».

4. Το Π.Δ. 161/26.4.84 (ΦΕΚ 54/Α/30.4.84) «περί ανακατανομής αρμοδιοτήτων των Υπουργείων ΥΠΠΕ-ΥΧΟΠ».

5. Όλα τα στοιχεία του φακέλου.

6. Την ομόφωνη γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτ. Μνημείων με αριθμό 25/3.11.94, αποφασίζουμε:

Χαρακτηρίζουμε ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/50, (26) παλαιά οχήματα (κλινάμαξες, εστιαμαξές και σκευοφόροι) της τρέως Διεθνούς Εταιρείας Κλινάμαξών (C.I.W.L.) και σημερινή ιδιοκτησία του Ο.Σ.Ε., διότι τα μεν έξι οχήματα απο-

τελούν σπανιότητα δείγματα του είδους τους σε όλη την Ευρώπη, τα δε μεταλλικά οχήματα είναι τα μοναδικά σε λειτουργική κατάσταση την Ευρώπη.

Επίσης αποτελούν και σπάνια τεκμήρια της σιδηροδρομικής ιστορίας αλλά της ιστορίας της Τεχνικής των μεταφορών στην Ελλάδα, άρρηκτα δεμένα με τη σιδηροδρομική ιστορία της Ευρώπης και των διασχιών EXPRESS, μεταξύ των οποίων και το ORIENT EXPRESS.

Αναλυτικά τα οχήματα, σύμφωνα με την αριθμηση του Ο.Σ.Ε. και τη θέση που βρίσκονται σήμερα είναι:

Α. ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΞΥΛΙΝΟ ΑΜΑΞΩΜΑ

Α1. ΚΛΙΝΑΜΑΞΕΣ

- Υφπ 33 (Σ.Σ. Λαχανακήπων, Θεσσαλονίκης)

- Σ 19907 (Μηχανοστάσιο Αγ. Ιωάννη Ρέντη Αττικής)

Α2. ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ

- Σ 19906 (Μηχανοστάσιο Αγ. Ιωάννη Ρέντη Αττικής)

Α3. ΣΚΕΥΟΦΟΡΟΙ

- Σ 19907 (Μηχανοστάσιο Αγ. Ιωάννη Ρέντη Αττικής)

- 3073 100 7 118.7 (Μηχανοστάσιο Αγ. Ιωάννη Ρέντη Αττικής)

Β. ΟΧΗΜΑΤΑ Τ.Σ.Ι.Υ.Λ., μετέπειτα DESQUENNE ET GIRAL, του Ο.Σ.Ε.

Β1. ΚΛΙΝΑΜΑΞΕΣ - ΕΣΤΙΑΜΑΞΕΣ

- 5187 88-40 512-5 (Σ.Σ. Λιανοκλαδίου)

- WL 2905 (Σ.Σ. Λιανοκλαδίου)

Γ. ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΑΜΑΞΩΜΑ (ακόμη σε κυκλοφορία)

Γ1. ΚΛΙΝΑΜΑΞΕΣ

(Με έδρα Πειραιά)

- 51 73 71-48 250-9

- 51 73 71-48 251-7

- 51 73 71-48 252-5

- 51 73 71-48 253-3

- 51 73 71-48 254-1

- 51 73 71-48 255-8

(Εργαστάριο οχημάτων Θεσ/νίκης)

- 51 73 70-40 267-9

- 51 73 70-40 269-6

- 51 73 70-40 298-7

- 51 73 70-40 911-5

- 51 73 70-40 912-3

- 51 73 70-40 913-1

Γ2. ΕΣΤΙΑΜΑΞΕΣ

- 50 73 88-20 701-5

- 50 73 88-20 702-3

- 50 73 88-20 703

- 50 73 88-20 704

- 50 73 88-20 705-6

- 50 73 88-20 706-4

- 50 73 88-20 707-2

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 7 Δεκεμβρίου 1994

Με εντολή Υπουργού

Ο Προϊστάμενος

ΔΑΝ. ΟΡΦΑΝΟΥΔΑΚΗΣ



Ένα από τα οχήματα που κρίθηκαν διατηρητέα

Ανάδειξη από τον Σ.Φ.Σ. Παλαιού Τροχαίου Υλικού

Ο Σ.Φ.Σ. δεν αρκέστηκε όμως μόνο στην κήρυξη ως διατηρητέων των οχημάτων της CIWL. Συνέχισε τις προσπάθειές του για την αξιοποίηση τους ως ιστορικών – μουσειακών οχημάτων ή την έκθεσή τους σε Μουσεία σιδηροδρομικά ως στατικών εκθεμάτων. Έτσι, την γιορτή της «κοπής της πίτας» του συλλόγου για το έτος 1996, την συνδύασε με εκδρομή στη Χαλκίδα. Προς τον σκοπό αυτόν μισθώθηκαν από τον Ο.Σ.Ε. ορισμένες από αυτές τις εστίαμαξες, καθώς και μία ιστορική δηζελάμα-

ξα, η Alco A302, και με αυτήν την σύνθεση, τα μέλη, οι φίλοι και οι προσκεκλημένοι του Σ.Φ.Σ. μετέβησαν στην Χαλκίδα όπου «έκοψαν» την πίτα τους εντός του κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού της πόλης. Στην συνέχεια γευμάτισαν μέσα σ' αυτές τις εμβληματικές εστίαμαξες, σε μία ατμόσφαιρα που θύμιζε ταξίδι με το "Simplon Orient Express" την εποχή του μεσοπολέμου!



Μέλη του συλλόγου μας βάφουν την μουσειακή δηζελάμαξα Α.302 με τα αρχικά της χρώματα, ώστε να την χρησιμοποιήσουμε σε νοσταλγική εκδρομή. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Τα μέλη του Σ.Φ.Σ. που επιμελήθηκαν την αποκατάσταση των δηζελαμαζών Α.325 και Α.326 στην αρχική τους μορφή. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Η κοπή της πίκας του Σ.Φ.Σ. το 1997 έγινε στην Χαλκίδα όπου τα μέλη, οι φίλοι και οι προσκεκλημένοι μετέβησαν με μισθωμένη από τον Ο.Σ.Ε. μουσειακή αμαξοστοιχία. Αυτή αποτελείτο από οχήματα-εστιατόρια της Διεθνούς Εταιρείας Κλιναμαζών, από αυτά που είχαν κριθεί διατηρητέα, με επικεφαλής την ιστορική δηζελάμαξα Α.302 (ALCO 302). Στη φωτογραφία η αμαξοστοιχία αυτή στον Σ.Σ. Χαλκίδας. (φωτ. Π. Κάσσαρης)

Ο Εορτασμός των 100 Χρόνων Λειτουργίας του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοπτού – Καλαβρύτων στα Καλάβρυτα το 1996

Το Υπουργείο «Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων», ο Δήμος Καλαβρύτων και ο Ο.Σ.Ε., θέλοντας να προβάλουν τον Οδοντωτό Σιδηρόδρομο Διακοπτού – Καλαβρύτων, επί τη ευκαιρία της συμπλήρωσης 100 χρόνων από την λειτουργία του, απευθύνθηκαν στον Σ.Φ.Σ. και ζήτησαν την βοήθειά του και τις γνώσεις του για την οργάνωση μιας λαμπρής εορτής, την 31η Αυγούστου 1996, καθώς και μίας ημερίδας για το μέλλον αυτού του δικτύου. Ο σύλλογός μας ανταποκρίθηκε στο αίτημά τους και οργάνωσε, με την βοήθεια και την χρηματοδότηση του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Ο.Σ.Ε., την όλη γιορτή, καθώς και μία ημερίδα στα Καλάβρυτα για τις προοπτικές αυτής της μοναδικής γραμμής με οδόντωση στην Ελλάδα. Επί

πλέον εξέδωσε και ένα επετειακό τεύχος της περιοδικής του έκδοσης «Σιδηροτροχιά». Συνεισέφερε επίσης με τις γνώσεις του και με εξειδικευμένα στην τεχνολογία του ατμού μέλη του, αλλά και με την κινητοποίηση συνταξιούχων τεχνικών του σιδηροδρόμου που είχαν εμπειρία στην επισκευή ατμομηχανών, στην επισκευή και αποκατάσταση σε λειτουργική μορφή μιας παλιάς ατμομηχανής του 1896, της ΔΚ 8001, και μιας ιστορικής επιβατάμαξας αυτού του δικτύου. Τέλος, ο σύλλογος προσκάλεσε να λάβει μέρος στην Ημερίδα και να αναπτύξει τις κατ' αυτόν προοπτικές του δικτύου του οδοντωτού σιδηροδρόμου, τον Διευθυντή του Αυστριακού τουριστικού και μουσειακού δικτύου με οδόντωση, γνωστού ως «Ανχεζέε».



Ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. κ. Σπ. Φασούλας στο βήμα των ομιλητών κατά την Ημερίδα που διοργανώθηκε στα Καλάβρυτα για τον εορτασμό των 100 χρόνων από την λειτουργία του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοπτού - Καλαβρύτων το 1996. Στο πάνελ, από δεξιά προς τα αριστερά, ο Δήμαρχος Καλαβρύτων, ο Δήμαρχος Διακοπτού και ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Σ.Ε. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Στο πάνελ της Ημερίδας, από δεξιά προς τα αριστερά, ο Δήμαρχος Καλαβρύτων, ο Δήμαρχος Διακοφτού, ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Σ.Ε. και ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Σ.Ε. κ. Παπαγεωργίου με όσους επέβαιναν στην ατμήλατη μουσειακή αμαξοστοιχία που μετέφερε τους επισήμους από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα, κατά τον εορτασμό των 100 χρόνων του οδοντωτού, το 1996. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Τα μέλη του Σ.Φ.Σ. Κωνσταντίνος Βασιλόπουλος, Φώτης Λυκομήτρος και Γιάννης Ζαρταλούδης, μαζί με τον μηχανοδηγό κ. Ν. Ταγαρούλια και συνταξιούχους τεχνίτες, γνώστες της τεχνολογίας του ατμού, που μετείχαν στην αποκατάσταση της ατμομηχανής ΔΚ 8001 από τις παλαιότερες του οδοντωτού, κατασκευής του έτους 1896. Μετά τις εργασίες αποκατάστασης η ατμομηχανή κατέστη λειτουργική και κυκλοφόρησε κατά τον εορτασμό των 100 χρόνων από την λειτουργία του οδοντωτού σιδηροδρόμου. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Ο Εορτασμός των 120 Χρόνων Λειτουργίας του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοπτού – Καλαβρύτων στα Καλάβρυτα το 2016

Βεβαίως, το 2016 εορτάστηκαν στα Καλάβρυτα και τα 120 χρόνια του οδοντωτού σιδηροδρόμου, όχι όμως τόσο λαμπρά όσο η επέτειος των 100 χρόνων. Επισκευάστηκαν τότε, τόσο η ατμάμαξα ΔΚ 8001, όσο και η παλιά επιβατάμαξα, αλλά δεν κινήθηκαν από το Διακοφτό μέχρι τα Καλάβρυτα, αλλά μόνο από τα Καλάβρυτα

μέχρι τη Ζαχλωρού. Και σ' αυτόν τον εορτασμό ο σύλλογός μας έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο, οργανώνοντας μία παρουσίαση του σιδηροδρόμου αυτού και των προοπτικών του, σε σχολικό κτίριο των Καλαβρύτων, με την παρουσία των Αρχών της περιοχής και του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Σ.Ε..



(φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Ο)

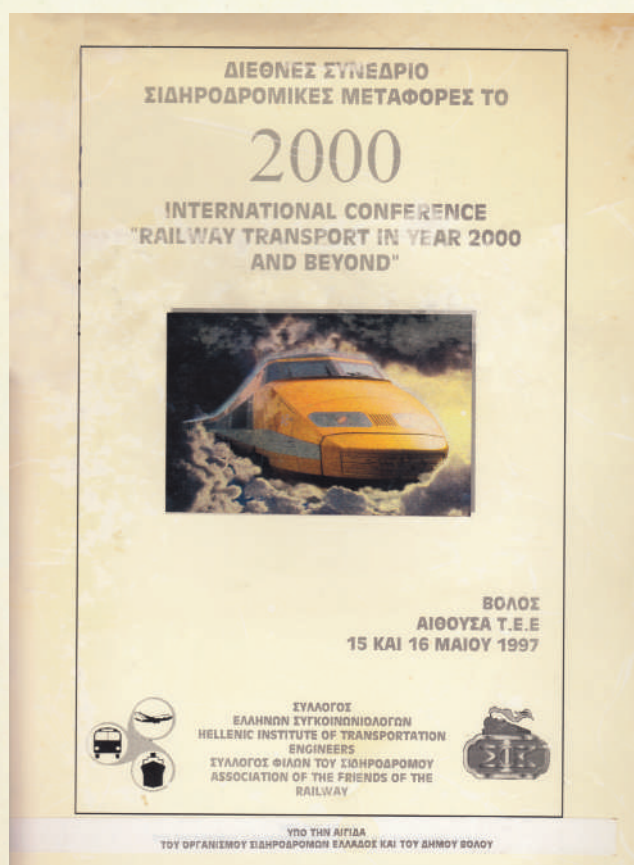


(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Συνδιοργάνωση με τον «Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» Διεθνούς Συνεδρίου με τίτλο «Σιδηροδρομικές Μεταφορές το 2000» στις 15 και 16 Μαΐου 1997 στον Βολο

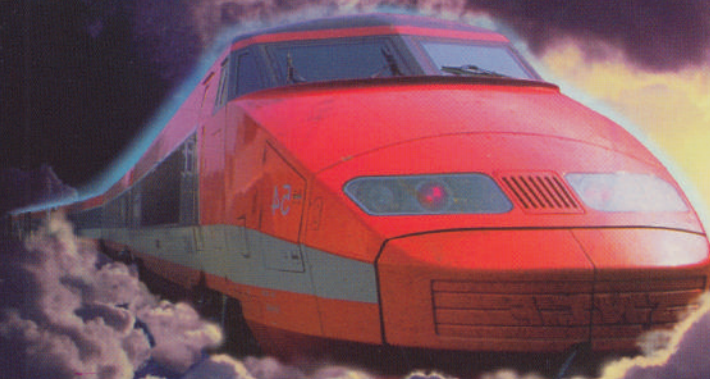
Αυτό το «Επιστημονικό Συνέδριο», που τελούσε υπό την Αιγίδα του Ο.Σ.Ε και του Δήμου του Βόλου, ήταν το πρώτο συνέδριο που διοργανώθηκε στην Ελλάδα σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Είχε μεγάλη επιτυχία και πολύ μεγάλη συμμετοχή Καθηγητών Πανεπιστημίου, Πανεπιστημιακών και εξειδικευμένων επιστημόνων στις Μεταφορές. Εγκρίθηκαν από την «Επιστημονική Επιτροπή» και

ανακοινώθηκαν τελικά 35 εργασίες, οι οποίες και περιελήφθησαν στο «Τεύχος του Συνεδρίου» που εδόθη σε όσους συμμετείχαν στο Συνέδριο αυτό. Σημειώνεται ότι η τιμή συμμετοχής στο Συνέδριο ανέρχονταν σε 5.000 δραχμές, ενδεικτικό του υψηλού επιπέδου του συνεδρίου.



Το φυλλάδιο που ανήγγειλε την διοργάνωση του Συνεδρίου.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΟ
2000
INTERNATIONAL CONFERENCE
"RAILWAY TRANSPORT IN YEAR 2000 AND BEYOND"



ΒΟΛΟΣ, ΑΙΘΟΥΣΑ Τ.Ε.Ε. 15 και 16 ΜΑΪΟΥ 1997
VOLOS, GREECE, 15&16 MAY 1997



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ
HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ASSOCIATION OF THE FRIENDS OF THE RAILWAY

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

18

Το εξώφυλλο του "Τόμου του Συνεδρίου" όπου δημοσιεύτηκαν όλες οι εργασίες που ανακοινώθηκαν κατά το Συνέδριο.

Έκδοση το 1997 του Λευκώματος «Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι»

Μία «Συγγραφική ομάδα» μελών του Σ.Φ.Σ. συνέγραψαν, μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του συλλόγου, την ιστορία των μέσων σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα. Για τον σκοπό αυτό επέλεξαν το καταλληλότερο φωτογραφικό υλικό, από το Αρχείο του Σ.Φ.Σ., τα αρχεία των μελών του, αλλά και άλλα φωτογραφικά αρχεία, ώστε να εκδοθεί ένα Λεύκωμα με όλη την ιστορία των μέσων αυτών, διανθισμένη με πολλές από αυτές τις τεκμηριωτικές και καλλιτεχνικές φωτογραφίες. Συγγραφείς ήταν οι Αντώνης Φιλιππουπολίτης, Σπύρος Φασούλας, Τάκης Καρατόλος, Γιάννης Ζαρταλούδης, Γιώργος Νάθενας και Δημήτρης Κουτελίδης. Το Λεύ-

κωμα αυτό το εξέδωσε ο Εκδοτικός Οίκος «Μίλητος», η δε παρουσίασή του έγινε την 19η Νοεμβρίου 1997, σε αίθουσα του Ξενοδοχείου της Μεγάλης Βρετανίας. Κατά την γιορτή της παρουσίασης του Λευκώματος αυτού, την έκδοση προλόγισε ο δημοσιογράφος και μέλος του Σ.Φ.Σ. κ. Ριχάρδος Σωμερίτης. Το Λεύκωμα έγινε ανάρπαστο, παρ' όλη την υψηλή τιμή με την οποία το κυκλοφορούσε ο Εκδοτικός Οίκος που το εξέδωσε, γι' αυτό και σύντομα εξαντλήθηκαν όλα τα αντίτυπα του, καθ' όσον, εκείνη την εποχή, το Λεύκωμα αυτό ήταν μοναδικό στο είδος του.



Η ομάδα που εξουσιοδοτήθηκε από το Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ. να συγγράψει το βιβλίο-λεύκωμα "Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι - η διαδρομή τους από το 1869 μέχρι σήμερα", κατά την παρουσίαση του βιβλίου στο ξενοδοχείο "Μεγάλη Βρετανία" το 1997. Το βιβλίο εξέδωσε ο Εκδοτικός Οίκος "Μίλητος". (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Οι εκδόσεις ΜΙΛΗΤΟΣ σας προσκαλούν με ιδιαίτερη τιμή
στην παρουσίαση του βιβλίου

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟ 1869 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

τον Συγγραφέα "Ρήλοι του Σιδηροδρόμου"
την Τετάρτη, 19 Νοεμβρίου, στις 12.30 το μεσημέρι
στο Ξενοδοχείο "Μεγάλη Βρετανία"
Θα προσλογίσει ο ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΣΩΜΕΡΙΤΗΣ, Δημοσιογράφος.

Τ.Α.: 9958212-13

Θα ακολουθήσει δείπνο



Η πρόσκληση και το διαφημιστικό φυλλάδιο που εξέδωσε η "Μίλητος" για να παρουσιάσει το βιβλίο – λεύκωμα".

Πρωώθηση της Επαναλειτουργίας Τροχιόδρομου στην Αθήνα

Ο Σ.Φ.Σ., από το 1997 και μέχρι τους Ολυμπιακούς αγώνες προσπάθησε να αναδείξει την αναγκαιότητα της επαναλειτουργίας ενός τροχιοδρομικού δικτύου, παράλληλα με το υπό κατασκευή Μετρό και το δίκτυο ενός «Προαστιακού Σιδηροδρόμου». Αυτό συνέβαινε σε όλες τις ευρωπαϊκές και αμερικανικές μεγαλουπόλεις, καθ' όσον ο τροχιόδρομος είναι το ενδιάμεσο μέσον αστικής μετακίνησης σε μεταφορική ικανότητα, μεταξύ του αστικού λεωφορείου και του Μετρό. Ο τροχιόδρομος καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες όταν η ζήτηση μεταφορικού έργου υπερβαίνει τα όρια του αστικού λεωφορείου και υπολείπεται αυτής του Μετρό. Έτσι, ο Σ.Φ.Σ. παρενέβαινε σε συζητήσεις, συνέδρια και άλλες εκδηλώσεις, κυκλοφόρησε δε και ειδικά πληροφοριακά έντυπα που εξηγούσαν την αναγκαιότητα της επαναλειτουργίας αυτού του μέσου αστικής μετακίνησης. Εμβληματική εκδήλωση ήταν

η Ημερίδα που διοργάνωσε ο Σ.Φ.Σ., μαζί με τον Δήμο Αθηναίων, στο Σιδηροδρομικό Μουσείο, την 14η Οκτωβρίου 1997, κατά την οποία παρέστη και μίλησε και ο τότε Δήμαρχος Αθηναίων κ. Αβραμόπουλος. Ο ίδιος μάλιστα, ζήτησε να εγγραφεί μέλος του συλλόγου, υπογράφοντας συμβολικά την σχετική αίτηση μπροστά στο τραμ της παραλίας του Πειραιά, το οποίο είχε εκτεθεί στο Σιδηροδρομικό Μουσείο ως στατικό έκθεμα. Μετά την ημερίδα επακολούθησε γεύμα το οποίο παρετέθη σε τραπέζια που είχαν αναπτυχθεί ανάμεσα στα εκθέματα του Μουσείου. Σε όλη αυτή την καμπάνια ο Σ.Φ.Σ. συνεργαζόταν με τον Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Φραντζεσκάκη, ο οποίος συνέβαλε στην συμπερίληψη του τροχιόδρομου στον «Φάκελο της Ολυμπιάδας».



Ο Δήμαρχος Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλος, κατά την εκδήλωση που έγινε στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων του Σιδηροδρομικού Μουσείου, και συνδιοργανώθηκε από τον Δήμο Αθηναίων και τον Σ.Φ.Σ. με σκοπό την επαναλειτουργία τροχιόδρομου στην Αθήνα. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Ο Δήμαρχος Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλος, εκτιμώντας το έργο του συλλόγου μας, μετά την εκδήλωση, ζήτησε να γραφεί μέλος του. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ
 Ο Δήμος Αθηναίων
 και ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου
 με τη συμβολή του Μουσείου Σιδηροδρόμων Ελλάδος
 σας προσκαλούν στην εκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί
 την Τρίτη 14 Οκτωβρίου 1997
 και ώρα 18:00 στο χώρο του Μουσείου
 (Σιωκού 4, πάρκος Λυσίων 299, Αθήνα) με θέμα:
"Η ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ"
 Συντονιστής των ομιλιών θα είναι ο δημοσιογράφος κ. Γ. Βότσης

Πρόγραμμα Εκδήλωσης

17:30	Έναρξη προσέλευσης προσκεκλημένων. Επίσκεψη στην έκθεση του ΣΦΣ και στο Μουσείο Σιδηροδρόμων Ελλάδος
18:30	Χαιρετισμός του Δημάρχου Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλου
18:40	Χαιρετισμός Προέδρου του ΣΦΣ κ. Δ. Καρατάλου
18:45	Προβολή ηχογράφησης - ντοκιμαντέρ του κ. Αντ. Φίλιππου-Πολίτη "Τραμ, μια λύση στο συγκοινωνιακό πρόβλημα"
19:05	Ομιλία του κ. Θ. Βιάτσου, Επιστ. Καθηγητή Ε.Μ.Π.
19:20	Συγκοινωνιολόγος, Συμβούλος των Δημάρχων Αθηναίων
19:30	Ομιλία Υπουργού ΠΕΧΟΔΕ κ. Κ. Αλιωτή ή εκπροσώπου
19:40	Ομιλία Υφυπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών κ. Μανώλη Λοσκάκη
19:40	Παραμβάσεις: κ. Ι. Κολαντινή, Ειδικού Συνεργάτη του Προϋπολογισμού κ. Δ. Ευσταθιάδη, Νομάρχη Αθηνών κ. Ένστηρ, Παπαδημητρίου, Διευθύνοντος Συμβούλου Ο.Α.Σ.Α. κ. Α. Κίσηρα, Προέδρου της "Αττικό Μέτρο" κ. Φωκίη Κουτρογιάννη, Εκπρ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
20:15	Ομιλία κ. Γ. Νάβεντα, μέλους Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου
20:25	Δείπνο

Π.Α.
 Αόριτο προγραμματισμένο αφιέρωμα προσκεκλημένων,
 παρακαλώ επικοινωνήστε για επιβεβαίωση στο τηλέφωνο 5130300, 093 209973
 Δευτέρα & Τετάρτη 18:00 - 21:00 μέχρι τη Δευτέρα 6 Οκτωβρίου 1997.
 Το ωράριο θα τηρηθεί αυστηρά.
 Σε περίπτωση κακοκαιρίας η εκδήλωση θα
 πραγματοποιηθεί σε οποιοδήποτε χώρο.

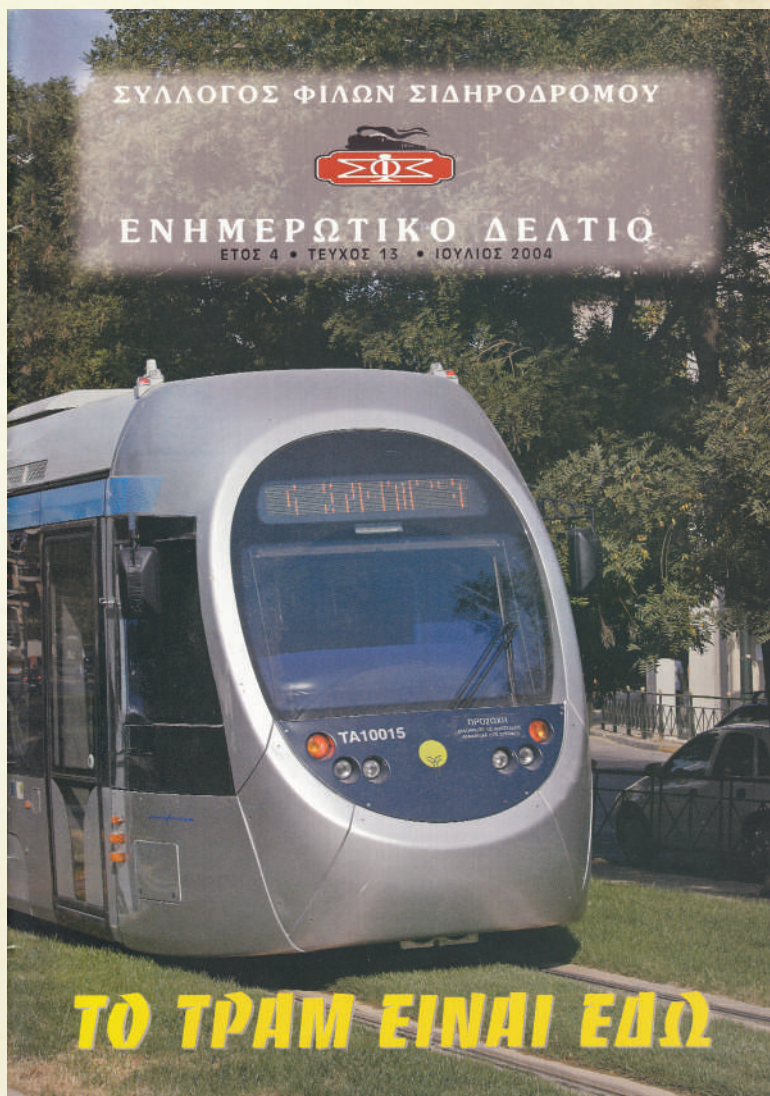
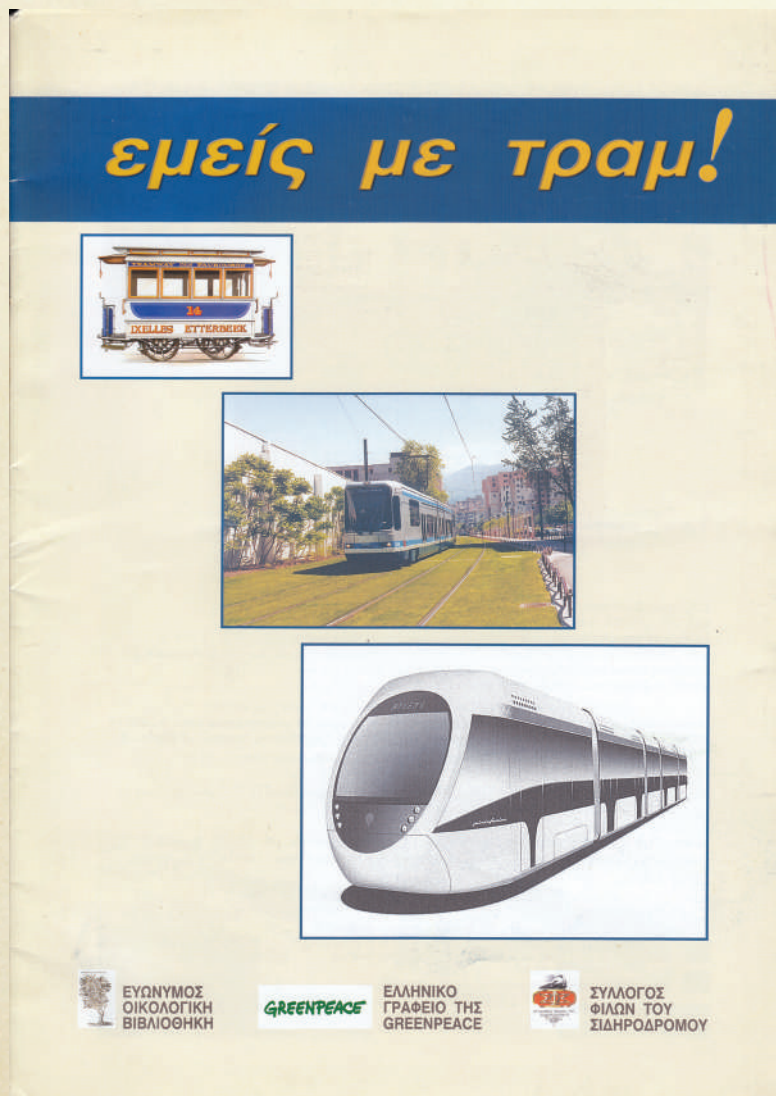



Η Πρόσκληση για την Εκδήλωση - Ημερίδα που συνδιοργανώθηκε από τον Δήμο Αθηναίων και τον Σ.Φ.Σ., για την επαναλειτουργία τροχιάδρου στην Αθήνα.

Προβολή του Νέου Τραμ από τον Σ.Φ.Σ.

Μετά την επαναλειτουργία του τραμ της Αθήνας, το 2004, ο Σ.Φ.Σ. συστρατεύθηκε, με τοπικούς φορείς του Πειραιά, καθηγητές του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, την Greenpeace και άλλες περιβαλλοντικές οργανώσεις, στον αγώνα για την επέκταση του τροχιόδρομου και στο επίνειο της Αθήνας. Γι' αυτό και μία από της ετήσιες καλοκαιρινές γιορτές που διοργάνωνε ανελλιπώς από το 1994 και μετά στον

αύλειο χώρο του Μουσείου, την αφιέρωσε στην προβολή της μελέτης καθηγητών του Μετσόβιου Πολυτεχνείου για τον τρόπο εισόδου και κυκλοφορίας του τροχιόδρομου στην πόλη του Πειραιά. Ο Σ.Φ.Σ. τίμησε τους συντάκτες αυτής της μελέτης με ειδική πλακέτα.



Συνδιοργάνωση με τον Ο.Σ.Ε. και τον «Σύλλογο των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» Ημερίδας με Θέμα τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές στο Αμφιθέατρο του Υπουργείου Μεταφορών

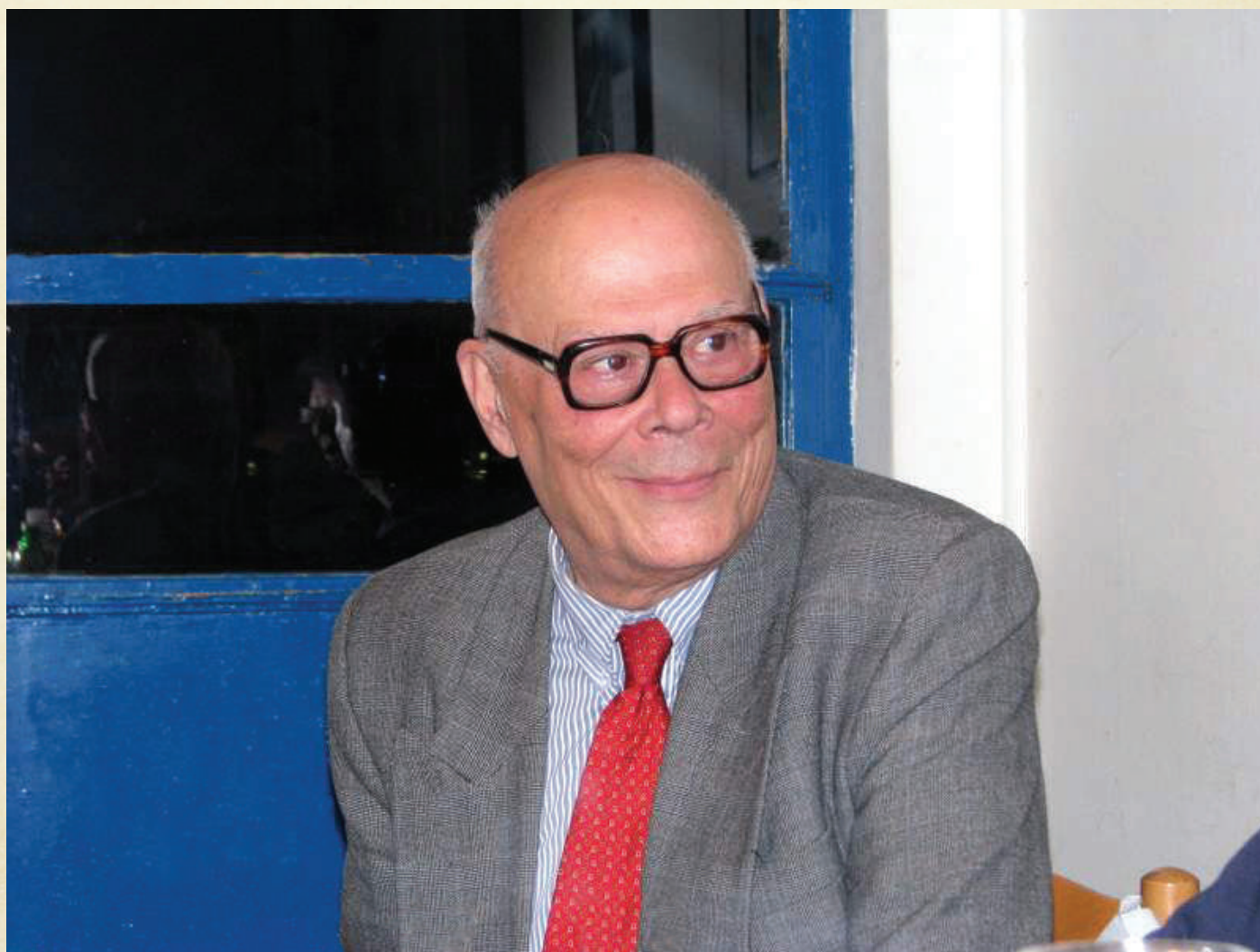
Στις 5 Νοεμβρίου 1999, ο Σ.Φ.Σ., μαζί με τον Ο.Σ.Ε. και τον «Σύλλογο των Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» οργάνωσε Ημερίδα, υπό την αιγίδα του Υπουργού Μεταφορών με θέμα «Σύγχρονες Σιδηροδρομικές Μεταφορές – Συνεργασία Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα».



(φωτ. Αρχείο Υπ. Υποδ. & Μετ.)

Συμμετοχή Εκπροσώπου του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου στην Διεθνή Έκθεση Festrail στην Λίλλη της Γαλλίας

Ο Σ.Φ.Σ. μετείχε από την 11η Μαρτίου μέχρι την 9η Απριλίου 2001 στην Διεθνή Έκθεση Festrail για την παρουσίαση των ιστορικών και μουσειακών σιδηροδρόμων. Ο σύλλογος παρουσίασε κυρίως το ιστορικό «Τραϊνάκι του Πηλίου» που είχε μόλις επαναλειτουργήσει ως τουριστικό πλέον τραίνο. Ομιλητής στα γαλλικά ήταν το μέλος του Σ.Φ.Σ. Αντώνης Φιλιππουπολίτης.



Ο αξέχαστος Αντώνης Φιλιππουπολίτης που εκπροσώπησε επαξίως στην Λίλλη της Γαλλίας, τόσο τον Σ.Φ.Σ., όσο και τον Ο.Σ.Ε., παρουσιάζοντας εκεί το τραϊνάκι του Πηλίου. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Πρόταση Αναβάθμισης του Ρόλου του Σιδηροδρόμου και των Αστικών Μετακινήσεων στον Οικισμό της Αρχαίας Ολυμπίας

Σε μία συζήτηση που έγινε στην Αρχαία Ολυμπία το 2003, με πρωτοβουλία του ομώνυμου Δήμου, επί Δημαρχίας Γεωργίου Κοσμοπούλου, ο Σ.Φ.Σ. εκλήθη να παρουσιάσει τις προτάσεις του για την συμβολή του σιδηροδρόμου στις αστικές μετακινήσεις εντός του οικισμού και την καλύτερη μετακίνηση των επισκεπτών προς τον αρχαιολογικό χώρο. Η πρόταση αυτή έγινε ευμενώς δεκτή από τον

Δήμο και τους τοπικούς φορείς, πλην όμως η υποβάθμιση τα επόμενα χρόνια του ρόλου του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, καθώς και η διακοπή των δρομολογίων από την Αθήνα προς την Αρχαία Ολυμπία ακύρωσε κάθε περαιτέρω συζήτηση της προτάσεως αυτής του Σ.Φ.Σ.



Η πρώτη σελίδα της μελέτης που συνέταξε ο Τομέας Τεκμηρίωσης του Σ.Φ.Σ. και την παρέδωσε στον Δήμο Αρχαίας Ολυμπίας και άλλες Δημόσιες Υπηρεσίες και Φορείς.



Ο Δήμαρχος Αρχαίας Ολυμπίας κ. Γεώργιος Κοσμοπούλος προσφωνεί τους εκπροσώπους του Σ.Φ.Σ. και τους επίσημους που παρέστησαν κατά την παρουσίαση της μελέτης. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Συνδιοργάνωση με την Unesco 10ήμερης Πολυεκδήλωσης στο Πολιτιστικό Κέντρο ΔΑΪΣ του Αμαρουσίου από την 28 Μαρτίου έως την 7η Απριλίου 2005 με τίτλο «Μέρες του Σιδηροδρόμου»

Από 28 Μαρτίου έως 7 Απριλίου 2005 ο Σ.Φ.Σ., μαζί με το τοπικό παράρτημα της UNESCO, διοργάνωσαν μία πολυεκδήλωση με τον τίτλο «ΜΕΡΕΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ», με εκθέσεις ζωγραφικής, φωτογραφίας και μοντελισμού με θέμα τον σιδηρόδρομο και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Προβλήθηκε ντοκιμαντέρ το οποίο επιμελήθηκε ο Αντώνης Φιλιππουπολίτης με θέμα: «Τα μέσα σταθερής τροχιάς στις αστικές μετακινήσεις». Στα

πλαίσια αυτής της πολυεκδήλωσης οργανώθηκε, στον ίδιο χώρο, και μία Ημερίδα με θέμα το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Συμμετείχαν, αναπτύσσοντας τις απόψεις τους, εκπρόσωποι όλων των Οργανισμών των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, του Ο.Σ.Ε., και πολλοί συγκοινωνιολόγοι και επιστήμονες εξειδικευμένοι στα θέματα αυτά.



Ο Όμιλος UNESCO Δήμου Αμαρουσίου
Περιφέρειας Αττικής,
ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου και
ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
σας προσκαλούν την

Πέμπτη 7 Απριλίου 2005, ώρα 9:30 π.μ.

στην ημερίδα με θέμα:
"Μέσα σταθερής τροχιάς
στις αστικές και υπεραστικές
μετακινήσεις"



Ο Όμιλος UNESCO Αμαρουσίου και
ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου
σας προσκαλούν στην εκδήλωση
"Ημέρες Σιδηροδρόμου"

28 μαρτίου - 7 απριλίου 2005

στο Πολιτιστικό Κέντρο "Δαΐς"
οδός Μεσογείων 151, Μαρούσι
(δίπλα στα εκπαιδευτήρια Δούκα)

Εκθέσεις: Φωτογραφίας,
Ζωγραφικής, Μοντελισμού
Όμιλός, Ηχοράματα

Εγκαίνια Τετάρτη 30 Μαρτίου
ώρα: 19:30

Π Ρ Ο Σ Κ Λ Η Σ Η



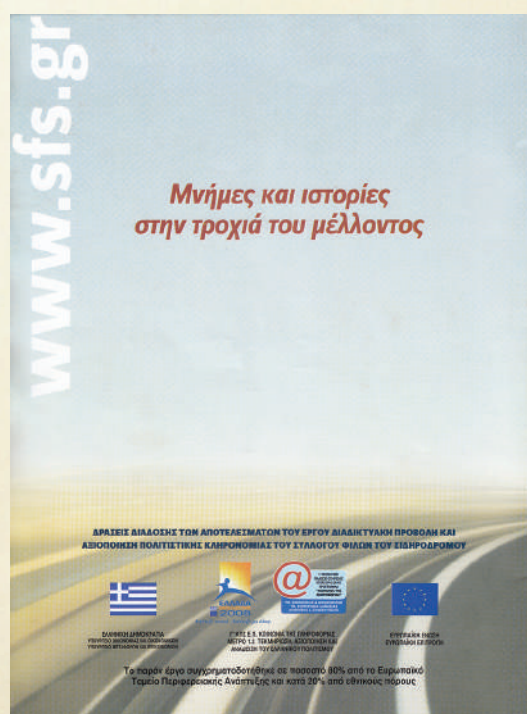
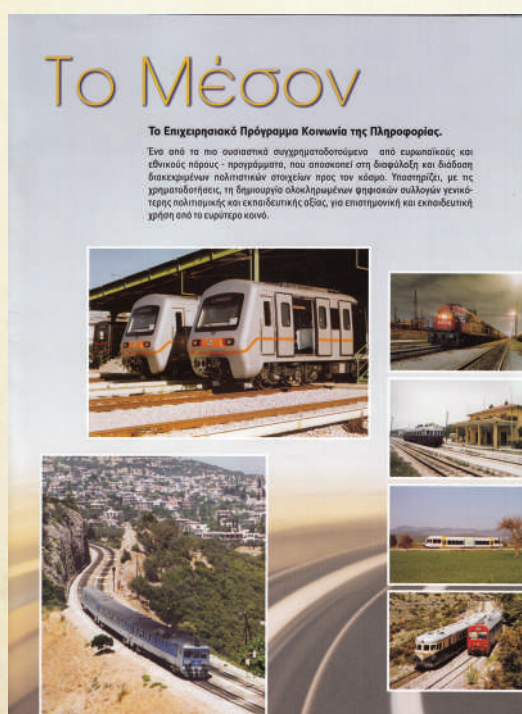
**ημέρες
σιδηρο-
δρόμου**

Το φυλλάδιο που κυκλοφόρησαν από κοινού, ο Σ.Φ.Σ. και η UNESCO για την Πολυεκδήλωση στο Πολιτιστικό Κέντρο "ΔΑΪΣ".

Συλλογή Κωδικοποίηση Ψηφιοποίηση Τεκμηρίωση και Διαδικτυακή Προβολή του Ιστορικού Αρχείου του Σ.Φ.Σ.

Το 2007, μετά από θετική εισήγηση του Ο.Σ.Ε. προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο Σ.Φ.Σ. εντάχθηκε σε ειδικό πρόγραμμα, χρηματοδοτούμενο κατά 80% από την Ευρωπαϊκή Ένωση και κατά 20% από Εθνικούς Πόρους, στα πλαίσια της «Κοινωνίας της Πληροφορίας». Το πρόγραμμα αποσκοπούσε στην

«Συλλογή, Κωδικοποίηση, Ψηφιοποίηση, Τεκμηρίωση και Διαδικτυακή Προβολή του ιστορικού και υλικού Αρχείου του Σ.Φ.Σ. και την ηλεκτρονική διάδοση του όλου έργου». Το «έργο» ολοκληρώθηκε από μέλη του Σ.Φ.Σ. και εγκρίθηκε από τα αρμόδια Ελεγκτικά Όργανα.

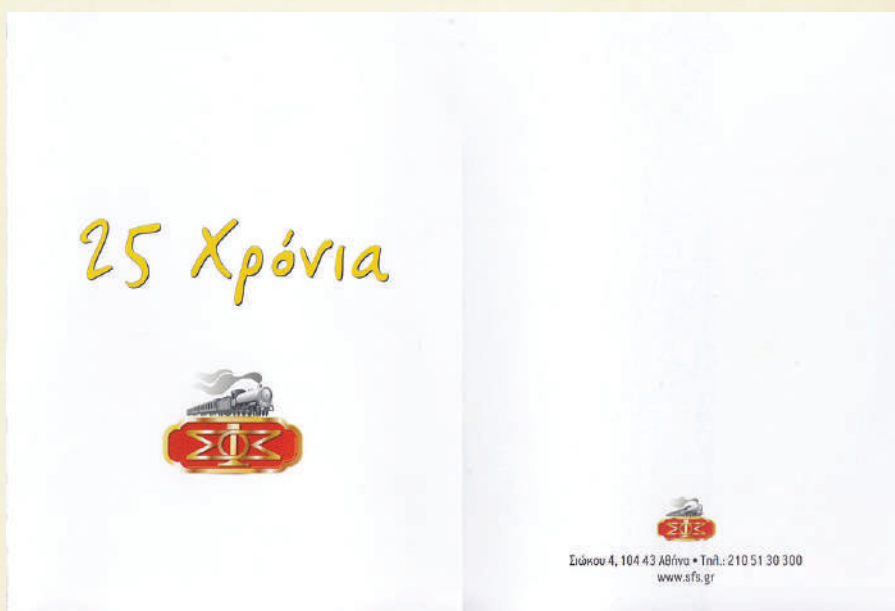


Το φυλλάδιο που κυκλοφόρησε ο Σ.Φ.Σ. όταν ανέλαβε το έργο: "Συλλογή, Κωδικοποίηση, Ψηφιοποίηση, Τεκμηρίωση και Διαδικτυακή Προβολή του ιστορικού και υλικού Αρχείου του Σ.Φ.Σ. και ηλεκτρονική διάδοση του όλου έργου".

Εορτασμός των 25 Χρόνων του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου

Το 2008 ο σύλλογός μας συμπλήρωσε 25 χρόνια ζωής και το τότε Διοικητικό Συμβούλιο, με Πρόεδρο τον Παναγιώτη Κακαβά, αποφάσισε να δώσει ευρεία δημοσιότητα σ' αυτό το γεγονός. Οργάνωσε λοιπόν μία γιορτή, με πολλούς καλεσμένους, στον αύλειο χώρο του Σιδηροδρομικού Μουσείου, καθώς και μία πολυεκδήλωση στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων. Στα πλαίσια αυτής της πολυεκδήλωσης διοργανώθηκε μία έκθεση φωτογραφίας και μοντελισμού, αλλά και παρουσίαση του συλλόγου. Η παρουσίαση περιελάμβανε ένα σύντομο ιστορικό

του Σ.Φ.Σ., την προβολή ενός Ηχοράματος του Αντώνη Φιλιππουπολίτη, και την ανάλυση του έργου της «Κωδικοποίησης, Ψηφιοποίησης, Τεκμηρίωσης και Διαδικτυακής Προβολής του Αρχείου του», που είχε αναλάβει να κάνει ο σύλλογός μας, χρηματοδοτούμενος από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια του Προγράμματος της «Κοινωνίας της Πληροφορίας». Την Έκθεση εγκαινίασε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωστής Χατζηδάκης, ο οποίος παρακολούθησε και τις παρουσιάσεις και την προβολή του Ηχοράματος.



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ
19.30 Εγκαίνια Έκθεσης από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωστή Χατζηδάκη (Αίθουσα «Κόνταγλου») 19.45 Έναρξη Εργασιών (Αίθουσα «Αντώνης Τρίτσης») - Καλωσόρισμα - Χαιρετισμός Προέδρου Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου κ. Παναγιώτη Κακαβά - Ομιλία Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωστή Χατζηδάκη - Χαιρετισμοί αρχών και εκπροσώπων φορέων - Συνοπτική Παρουσίαση του έργου «ΠΡΩΒΟΛΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ» 20.30 Προβολή ηχοράματος - αισθητικού ντοκιμαντέρ με βάση το Σιδηρόδρομο Το υλικό του ηχοράματος συγκεντρώθηκε, τεκμηριώθηκε και ψηφιοποιήθηκε στο πλαίσιο υλοποίησης της Πράξης: «ΠΡΩΒΟΛΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ» 21.00 Δείξωση Με την ευγενική συμμετοχή και συνεργασία	Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου με την ευκαιρία του αργυρού του юβηληαίου των 25 ετών από την ίδρυσή του, σας προσκαλεί στην εορταστική τελετή που θα πραγματοποιηθεί στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων (Ακαδημίας 50), την Τετάρτη 2 Ιουλίου 2008 στις 19.30. Η εκδήλωση πραγματοποιείται υπό την αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών και θα τιμήσει με την παρουσία του ο Υπουργός κ. Κωστής Χατζηδάκης. Σας ευχαριστούμε για τη θετική ανταπόκριση και συμμετοχή σας. Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ Παναγιώτης Κακαβάς

Ο Σ.Φ.Σ., επί Προεδρίας Παναγιώτη Κακαβά, οργάνωσε λαμπρή γιορτή στον αύλειο χώρο του Μουσείου των Σιδηροδρόμων, για την επέτειο των 25 χρόνων του αλλά και εορταστική εκδήλωση με συζήτηση στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων στην οδό Ακαδημίας, στην οποία παρέστη, τιμώντας μας με την παρουσία του, και ο τότε Υπουργός Μεταφορών Κωστής Χατζηδάκης. Στη φωτογραφία το Πρόγραμμα της εκδήλωσης.

Διοργάνωση Πολυεκδήλωσης με τον Τίτλο «Μέρες Σιδηροδρόμου 2008» σε Συνεργασία με τον Δήμο Νέας Ιωνίας

Το 2008 ο Σ.Φ.Σ. διοργάνωσε μια πολυεκδήλωση με τον τίτλο «Μέρες Σιδηροδρόμου 2008», στο Συνεδριακό Κέντρο του Δήμου Νέας Ιωνίας, με την συνεργασία του ομώνυμου Δήμου. Την έναρξη της εκδήλωσης κήρυξε ο Δήμαρχος της πόλης. Μετά από αίτημα του συλλόγου μας, ο ΗΣΑΠ κίνησε τον μουσειακό

ξύλινο συρμό των αρχών του 20ου αιώνα κατά την διάρκεια της εκδήλωσης. Μετά την λήξη των εργασιών, οι σύνεδροι επιβίβαστηκαν στον συρμό για μία σύντομη διαδρομή, την ώρα που η "μπάντα" του Δήμου Νέας Ιωνίας παίανιζε διάφορα τραγούδια εποχής.



Το πάνελ των ομιλητών της εκδήλωσης (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Ο μουσειακός ξύλινος συρμός των αρχών του 20ου αιώνα στον Σ.Σ. Νέας Ιωνίας. (φωτ. Ν. Καντίρης)

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Πολυεκδήλωση « Μέρες σιδηροδρόμου 2008 »

Η πολυεκδήλωσή μας αυτή, θα πραγματοποιηθεί στο συνεδριακό κέντρο του Δήμου Νέας Ιωνίας, [Πατρ.Ιωακείμ 4 Ν. Ιωνία, πλησίον σταθμού Η.Σ.Α.Π], από 08/11/2008 έως 16/11/2008.

Ειδικότερα:

Το Σάββατο 08/11/2008 και ώρα 19:00 θα τελεσθούν εγκαίνια εκθέσεων φωτογραφίας, ζωγραφικής, μοντελισμού (με σιδηροδρομικά θέματα) ως και της πολυεκδήλωσης, με εορταστική τελετή.

Οι εκθέσεις θα παραμένουν επισκέψιμες καθ' όλη την εβδομάδα, μέχρι και την Κυριακή 16/11/2008, και κατά τις ώρες 10:30 - 13:00 και 17:00 - 21:00 καθημερινώς. Στις εκθέσεις αυτές θα ξεναγηθούν και σχολεία της περιοχής.

Την Δευτέρα 10/11/2008 οργανώνεται ημερίδα-συζήτηση στρογγυλής τραπέζης, με θέμα «Το μέλλον του Ελληνικού Σιδηροδρόμου, μετά το σχέδιο ανασυγκρότησης τού Ο.Σ.Ε», το οποίο εξήγγειλε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωστής Χατζηδάκης. Εκλήθησαν να παραστούν ο ίδιος ο Υπουργός ΥΜΕ, οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι Ο.Σ.Ε και ΕΡΓΟΣΕ, ειδικοί επιστήμονες, εκπρόσωποι συλλόγων φίλων του σιδηροδρόμου, σχετικοί δημοσιογράφοι ως και άλλοι ασχολούμενοι με αντίστοιχα θέματα.

Η ημερίδα θα αρχίσει την 18:00 ώρα. Όσοι συμμετάσχουν - παρακολουθήσουν την συζήτηση, θα δύνανται να υποβάλλουν έγγραφες ερωτήσεις προς τους ομιλητές.

Στό πλαίσιο τής πολυεκδήλωσης αυτής, θα προβληθούν οι ταινίες: «Η μάχη των σιδηροδρόμων» τού Rene Cleman, «Το τραίνο» τού John Rankenheimer ως και σιδηροδρομικά ντοκυμανταίρ. Τέλος θα λάβουν χώρα και άλλες εκδηλώσεις, με κορωνίδα την κίνηση τού ξύλινου μουσειακού συρμού τού Η.Σ.Α.Π, ο οποίος θα γίνει δεκτός στον Σταθμό Ν. Ιωνίας με πανηγυρισμούς και την φιλαρμονική του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας.

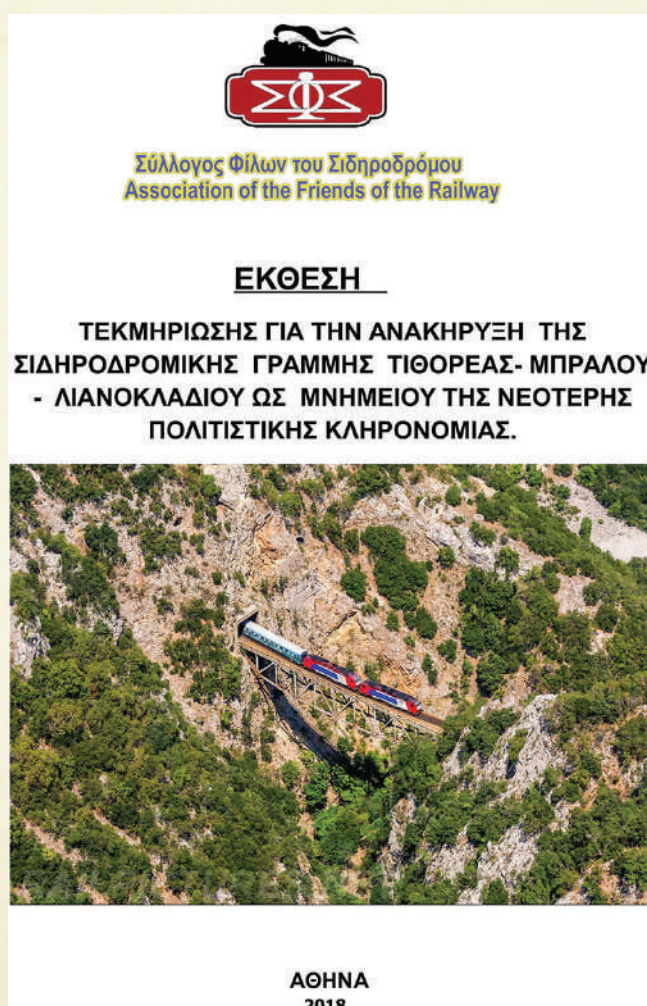
Καλούνται όλα τα μέλη μας, να παραστούν στα εγκαίνια, την ημερίδα και τις λοιπές εκδηλώσεις.-

Το Πρόγραμμα της πολυεκδήλωσης στη Νέα Ιωνία

Ανακήρυξη της Σιδηροδρομικής Γραμμής Τιθορέας – Μπράλου – Λιανοκλαδίου σε Μνημείο της Νεώτερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς - Τεκμηριωμένη Πρόταση του Σ.Φ.Σ. το 2018

Ο Σ.Φ.Σ., το 2018, ανταποκρινόμενος σε αίτημα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλων τοπικών Φορέων της Τιθορέας και του Μπράλου, συνέταξε ένα ιστορικό της σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέας – Μπράλου – Λιανοκλαδίου, την γνωστή και ως «Το πέρασμα του Μπράλου». Συγχρόνως ανέπτυξε τεκμηριωμένη πρόταση για την ανακήρυξη της γραμμής αυτής και των τεχνικών της έργων σε μνημεία της νεότερης πολιτιστικής μας κληρονομιάς, αλλά και την όλη διαδρομή ως διαδρομή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Η όλη τεκμηριωτική εργασία πλαισιώθηκε

και με πλούσιο φωτογραφικό υλικό από τα αρχεία των μελών του συλλόγου. Η γραμμή αυτή, μετά την λειτουργία της νέας γραμμής Τιθορέας – Θερμοπυλών – Λιανοκλαδίου, κινδύνευε να απαξιωθεί και να καταστραφεί, με αποτέλεσμα να μείνουν, εκτός των άλλων, και χωρίς συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση οι κάτοικοι αυτής της ορεινής περιοχής. Η μελέτη αυτή υποβλήθηκε στην αρμόδια «Εφορία Νεωτέρων Μνημείων» ώστε, αφού εγκριθεί, να προωθηθεί στο Υπουργείο Πολιτισμού για τα περαιτέρω.



Το εξώφυλλο της πρότασής μας για κήρυξη της γραμμής του Μπράλου σε διαδρομή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους καθώς και ορισμένων τεχνικών έργων σε προστατευτέα μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς.

Προβολή από τον Σ.Φ.Σ. του «Σιδηροδρομικού Μουσείου» με Διοργάνωση Εκθέσεων Ζωγραφικής και άλλων Εκδηλώσεων στον Αύλειο Χώρο και στην Αίθουσα Πολλαπλών Χρήσεων του Μουσείου

Ο Σ.Φ.Σ. διοργάνωσε επανειλημμένως πολλές εκδηλώσεις και εκθέσεις σύγχρονων ζωγράφων, στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων του Μουσείου των Σιδηροδρόμων, με την έγκριση και την βοήθεια της διεύθυνσης του Μουσείου. Σκοπός αυτών των διοργανώσεων ήταν το Μουσείο να γίνει ευρύτερα γνωστό, ιδιαίτερα στους καλλιτεχνικούς και τους κοσμικούς κύκλους της Αθήνας. Παραθέτουμε ορισμένες προσκλήσεις από αυτές τις

εκθέσεις. Μία από τις εκθέσεις αυτές, που συνοδεύτηκε και με παρουσίαση του έργου του ζωγράφου από κριτικούς τέχνης, ήταν η έκθεση έργων του Θεσσαλονικιού «ζωγράφου των τραίνων» Στέλιου Μαυρομάτη. Η εκδήλωση συνδυάστηκε και με μεγάλη γιορτή στον αύλειο χώρο προς τιμήν του ζωγράφου.

Η μικρή μας συναυλία
(Διάρκεια 45 λεπτά περίπου)

- L.W. Beethoven - F. Chopin - C. Debussy - Δ. Σαββόπουλου - Μ. Χατζιδάκι - Μ. Θεοδωράκη - Μ. Λαζάρου - Μ. Θεοδωράκη - Γ. Σπανού - Μ. Θεοδωράκη - Μ. Χατζιδάκι - Γ. Μαρκάπουλου	Σονάτα No 31, opus 110, α' μέρος Nocturne No 13 Claire de Lune Μιά θάλασσα μακριά Χάρτινο το φεγγαράκι Της διαποσύνης ήλιε νυχτέ Ο σταθμός (το παλιό ρολόι) Το τρένο φεύγει στις 8 Γύριζαν τα τρένα Κάπου τρένο Έφυγε το τρένο Ο σιδηρόδρομος
--	---

Ειχαριστούμε την εταιρεία ασφαλιστικών ασφαλίσεων "ΕΡΜΗΣ SECURITY/ Τόσης Ζαχαράκου" ΑΕ, για την ευγενή προσφορά των υπηρεσιών της.





Σιων 4 - 10443 Αθήνα. Τηλ. 51.30.300



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο του ΟΣΕ
και ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου σας προσκαλούν
να παρακολουθήσετε την διάλεξη
της ζωγράφου **Ηρώς Νικοπούλου** με θέμα:
"Τα χρώματα στις ράγες"

Η διάλεξη θα γίνει την **Τετάρτη 11 Δεκεμβρίου 1996** και
ώρα **19:30**, στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων του Σιδηροδρομικού
Μουσείου, οδός Σιων 4 (Πάρδος Λιοσίων 299).

Της ομιλίας θα προηγηθεί η απονομή τιμητικών επαινών σε μέλη
του ΣΦΣ και στους παλαιμάχους σιδηροδρομικούς που
αποκατέστησαν την ατμομηχανή του οδόντωτου σιδηροδρόμου.



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο του ΟΣΕ
και ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου
σας προσκαλούν στα εγκαίνια ζωγραφικής
του Βασίλη Καμπέρου με θέμα:

«Τα τραίνα»

Δευτέρα 16 Δεκεμβρίου 1996 και ώρα 7 μ.μ.
στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων του Σιδηροδρομικού Μουσείου
οδός Σιώκου 4 (πάρκοδος Λιοσίων 299).

Διάρκεια εκθέσεως 16 Δεκεμβρίου 1996 - 12 Ιανουαρίου 1997.
Ώρες λειτουργίας 10 π.μ. - 1 μ.μ. Παρασκευή - Σάββατο - Κυριακή
5 - 8.30 μ.μ. Δευτέρα - Τρίτη - Τετάρτη

Η ζωγραφική σύνθεση ανήκει στον Βασίλη Καμπέρο



Ο γνωστός Θεσσαλονικιός ζωγράφος Στέλιος Μαυρομάτης, ο οποίος γοητεύτηκε από τον σιδηρόδρομο, γι' αυτό και ορισμένα από τα καλύτερα έργα του απεικονίζουν τραίνα, συνήθως μέσα στην μελαγχολία του χειμωνιατικού βορεινού τοπίου της Μακεδονίας. Τον Στέλιο Μαυρομάτη τίμησε ο σύλλογός μας σε ειδική γιορτή. (φωτ. αρχείο Στ. Μαυρομάτης-Τέχνη)



Ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. κ. Πέτρος Ράλλης σε ομιλία του, κατά την διάρκεια μιας από τις πολλές γιορτές που διοργάνωσε ο Σ.Φ.Σ. στον αύλειο χώρο του Μουσείου των Σιδηροδρόμων. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

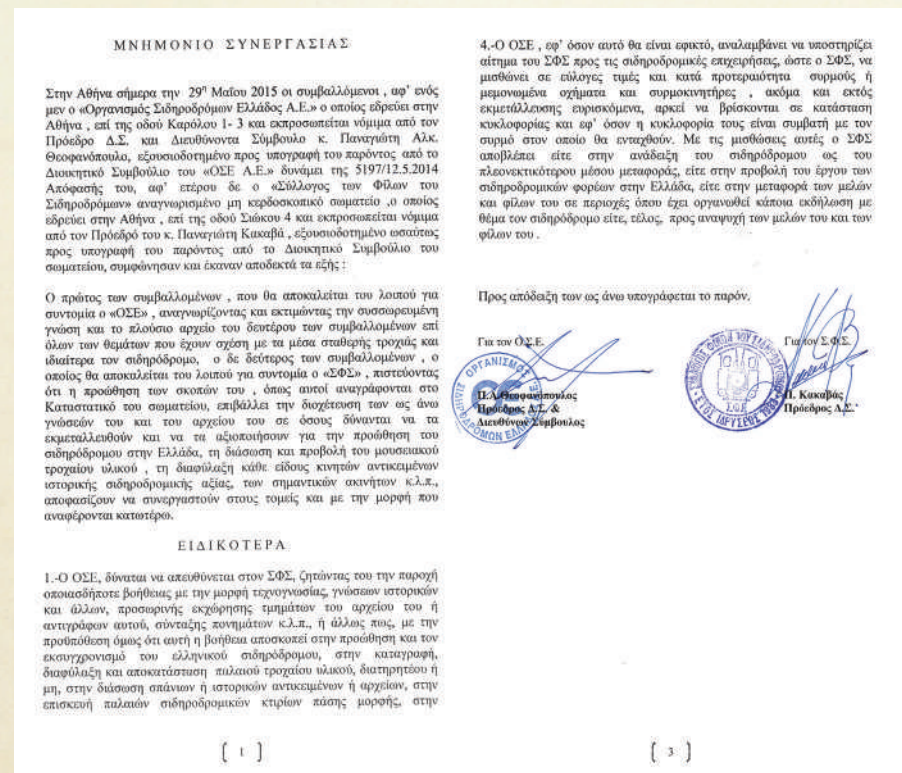
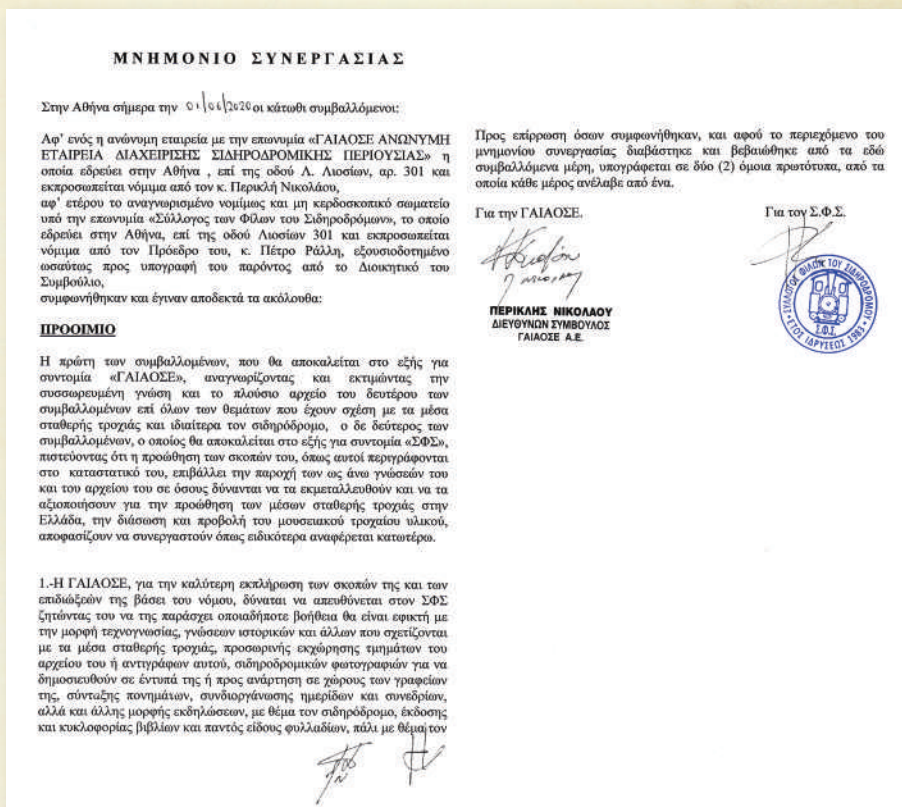


Το μέλος μας Σπ. Φασούλας ξεναγεί το κοινό σε ανοικτή επίσκεψη στο Σιδηροδρομικό Μουσείο. Παράλληλα το ενημερώνει για την σημασία και την ανάγκη λειτουργίας του σιδηροδρόμου. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Μνημόνια Συνεργασίας με Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς

Ο «Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου», λόγω του κύρους που απέκτησε κατά την πολυετή δραστηριότητά του, εκλήθη να υπογράψει «Μνημόνιο Συνεργασίας», τόσο με τον Ο.Σ.Ε., όσο και με την ΓΑΙΑΟ.Σ.Ε., το 2014 και το 2020 αντίστοιχα. Με τα μνημόνια αυτά τόσο ο Σ.Φ.Σ., όσο και

οι δύο αυτοί Οργανισμοί, θα βοηθούσαν και θα στήριζαν, στα πλαίσια των δυνατοτήτων τους, ο κάθε αντισυμβαλλόμενος το έργο του ετέρου. Δημοσιεύουμε φωτοτυπία της πρώτης και της τελευταίας σελίδας των Μνημονίων αυτών.



Οργάνωση Ημερίδων Συζητήσεων και Εορτασμών Επετείων

Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, κατά την πολυετή του δραστηριότητα, διοργάνωσε, ή συνδιοργάνωσε με διάφορους Φορείς, Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Συνδικαλιστικές ή Πολιτιστικές Οργανώσεις Σιδηροδρομικών, κ.λ.π. και πολλές άλλες εκδηλώσεις όπως Ημερίδες, συζητήσεις, παρεμβάσεις, σχετικά με τον σιδηρόδρομο ή τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Επίσης οργάνωσε και εορτασμούς επετείων ανά την Ελλάδα, πολλές των οποίων συνδυάζονταν και με μία σιδηροδρομική εκδρομή των μελών του. Έτσι επί παραδείγματι βοήθησε τον Δήμο Μαркоπούλου Αττικής να αποκαταστήσει τον παλαιό Σιδηροδρομικό Σταθμό της πόλης και να τοποθετήσει ως στατικό έκθεμα έμπροσθέν του μία παλιά ατμομηχανή η οποία επισκευάστηκε με δαπάνη του Δήμου αυτού, αλλά με τις οδηγίες του Σ.Φ.Σ. Προς τον σκοπό αυτόν το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου εξέδωσε απόφαση με την οποία ο σύλλογός μας οριζόταν ως τεχνικός σύμβουλος του Δήμου για την ολοκλήρωση των ως άνω εργασιών. Σε ορισμένες από αυτές τις εκδηλώσεις προβάλλονταν και τα «Ηχοράματα – Ντοκιμαντέρ», τα οποία ήταν δημιουργίες του μέλους του Σ.Φ.Σ. Αντώνη Φιλιππουπολίτη, με θέμα τον σιδηρόδρομο και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς και την ιστορία τους. Σημειώνεται ότι ο δημιουργός τους είχε εκχωρήσει την χρήση τους δωρεάν στον Σ.Φ.Σ. Το εμβληματικότερο όλων αυτών ήταν το «Ηχοράμα – Ντοκιμαντέρ» «Σιδηρόδρομος Σταυροδρόμι Τεχνολογίας και Πολιτισμού». Από όλες αυτές τις εκδηλώσεις δημοσιεύουμε επιλεκτικά ορισμένες αφίσες, φωτογραφίες, ή άλλα ντοκουμέντα.

Παράλληλα ο Σ.Φ.Σ. έχει παρέμβει με δεκάδες «Δελτία Τύπου», παίρνοντας θέση σε όλα τα γεγονότα που είχαν σχέση με τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα, ορισμένα δε από τα Δελτία αυτά συνέτειναν στο να ληφθούν θετικές αποφάσεις για τα μέσα αυτά.

Η πιο συγκινησιακά φορτισμένη εκδήλωση είναι η γιορτή που έγινε στην σιδηροδρομική γέφυρα του Ασωπού.

Ο Σ.Φ.Σ. είχε την πρωτοβουλία, με τη αφορμή της συμπλήρωσης 60 χρόνων από την ιστορική ανατίναξη από Άγγλους σαμποτέρ της σιδηροδρομικής γέφυρας του Ασωπού, να προσκαλέσει έναν από τους Άγγλους σαμποτέρ και έναν Γερμανό στρατιώτη, που ανήκε στην φρουρά της γέφυρας αυτής, και οποιοί επιβίωσαν ακόμα τότε, σε ηλικία άνω των 90 ετών, να παραστούν σε αναμνηστική γιορτή επί τη ευκαιρία αυτής της επετείου. Συνέπεσε δε να παραστούν, μετά από ενημέρωσή τους από τον Σ.Φ.Σ., και Ελβετοί, Γερμανοί και Αυστριακοί φίλοι του σιδηροδρόμου, οι οποίοι πραγματοποιούσαν τότε περιήγηση στην Ελλάδα με μουσειακό συρμό, αποτελούμενο από κλινάμαξα και εστιάμαξα της CIWL, και οι οποίοι τη μέρα αυτή θα διέρχονταν από αυτό το σημείο, επιστρέφοντας στην Αθήνα. Η επέτειος γιορτάστηκε πάνω στην επανακατασκευασθείσα μετά τον πόλεμο γέφυρα. Δέχτηκε δε το Γενικό επιτελείο Στρατού να αποστείλει εκεί έναν σαλπιστή, αλλά και το κοντινό στην περιοχή χωριό του Μπράλου να αποστείλει εκπροσώπους του, με δικιά τους δε πρωτοβουλία και τον ιερέα του χωριού. Σε μία σεμνή τελετή, ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ., έριξε στον Ασωπό ένα δάφνιο στεφάνι, στην μνήμη όλων όσων έχασαν τη ζωή τους,

όχι μόνο κατά την μάχη και την ανατίναξη της γέφυρας, αλλά και από την κατάρρευση της νέας γέφυρας, πριν ολοκληρωθεί η τοποθέτησή της, από λάθος των Γερμανών, που είχε σαν αποτέλεσμα την απώλεια και όλων των εργαζομένων αναγκαστικά εκεί Ελλήνων για την αποκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας
και ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου
με την συμβολή του Μουσείου Σιδηροδρόμων Ελλάδας
σας προσκαλούν στην εκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί
την Τετάρτη 20 Ιουνίου 2001
και ώρα 20.45 στο χώρο του Μουσείου
(Σιόγκου 4, πάροδος Λιτσίων 299, Αθήνα) με θέμα:
"120 ΧΡΟΝΙΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ"
Συντονιστής των εργασιών θα είναι το μέλος του ΣΦΣ, κ. Α.Φιλιππουπολίτης.

20:15 Έναρξη προσέλευσης προσκεκλημένων
Επίσκεψη στην έκθεση και στο Μουσείο Σιδηροδρόμων Ελλάδας.
20:45 Χαιρετισμός του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών κ. Χρ. Βερελής.
20:50 Χαιρετισμός του Προέδρου του ΣΦΣ κ. Π. Ράλλη.
20:55 Χαιρετισμός του Προέδρου του Δ.Σ. του ΟΑΣΑ κ. Ν. Παπαδάκη.
21:00 Σύντομο ιστορικό των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας από το 1882
μέχρι και σήμερα με παράλληλη προβολή διαφανιών.
21:25 Ανάπτυξη του προγράμματος του ΟΑΣΑ από τον Διευθύνοντα
Σύμβουλο του ΟΑΣΑ κ. Ευστράτιο Παπαδημητρίου.
21:40 Μπουφές. Θα ακολουθήσει μουσικό πρόγραμμα.

Π.Α.
Λόγω περιορισμένου αριθμού προσκεκλημένων
παρακαλώ επικοινωνήστε για επιβεβαίωση στο τηλέφωνο 0932209973
μέχρι Κυριακή 17 Ιουνίου 2001.
Το ωράριο θα τηρηθεί απολύτως.
Σε περίπτωση κακοκαιρίας η εκδήλωση θα
πραγματοποιηθεί σε εσωτερικό χώρο.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

120 Χρόνια Αστικών Συγκοινωνιών



130 χρόνια λειτουργίας της γραμμής Αθήνας-Πειραιά. Εκδήλωση 25/11/1999 στο Μουσείο



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Έτος 4, Τεύχος 11
Φεβρουάριος 2004

Σε αυτό το τεύχος:

Τα Νέα του ΣΦΣ 2-3

Σιδηροδρομικά Νέα 4-7

Φωτογραφίες από εκδρομές 8

Πρόγραμμα Εκδρομών—Επισκέψεων 2004

Σε πρόσφατη συνεδρίαση του Δ.Σ. διαμορφώθηκε το πρόγραμμα εκδρομών-επισκέψεων για το 2004.

Οι δύο μεγάλες εκδρομές είναι:

Το τμήμα του Αγίου Πνεύματος (29-30-31 Μαΐου 2004) στις Σάρρες—Στρυμόνα με ατμότreno.

Αναχώρηση από Αθήνα την Παρασκευή 28 Μαΐου 2004 με το 504 για Θεσσαλονίκη.

Αναχώρηση από Θεσσαλονίκη με τη Λβ-964 και τα βεγόνια του Orient Express για Σάρρες, όπου και θα γίνουν οι δύο διανυκτερισμοί.

Κατά τη διάρκεια του τριήμερου προβλέπονται επισκέψεις στον Στρυμόνα, το δόσος του Λαυιά, καθώς και το σπήλαιο του Μορά.

Το τετράημερο της 28ης Οκτωβρίου 2004 για Σοφία και το θέρμερο του Dobriniste (σιδηροδρομική γραμμή πλάτους 760 μμ).

Επίσης προγραμματίζονται οι παρακάτω εκδηλώσεις και επισκέψεις:

Με την αφορμή των εγκανίων της γραμμής Κρουονέριου—Αιτωλικού, στα τέλη Φεβρουαρίου, επίσκεψη στη νέα γραμμή.

Εκδήλωση στην Χαλκίδα για τα 100 χρόνια λειτουργίας της γραμμής.

Επίσκεψη στα Ελληνικά Ναυπηγεία (Σκαρματσκά).

Επίσκεψη στο κέντρο Ελέγχου Σιματοδότησης.

Επίσκεψη στα έργα ανακατασκευής της γραμμής του Οδοντωτού.

Περισσότερες λεπτομέρειες θα ανακοινώνονται όσο πλησιάζουμε στις ημερομηνίες των εκδηλώσεων.

Κυκλοφόρησε η ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ Νο 25

Κυκλοφόρησε το νέο τεύχος της ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ Νο 25, Δεκέμβριος 2003.

Παρακαλούνται τα μέλη του ΣΦΣ, κάτοικοι Αθηνών, να περάσουν από την λέσχη του Συλλόγου για να το παραλάβουν.



Τα Συμβούλια του Σ.Φ.Σ., την εποχή που δεν είχε ακόμα διαδοθεί το διαδίκτυο και κανείς, ή ελάχιστοι, είχαν "ηλεκτρονική διεύθυνση(e-mail)", ενημέρωναν τα μέλη του συλλόγου με "Ενημερωτικό Δελτίο", που αποστέλλονταν σ' αυτά ταχυδρομικά, σε τακτά διαστήματα , δηλαδή κάθε δύο ή τρεις μήνες. Στην φωτογραφία ένα από αυτά τα "Ενημερωτικά".



Επίσκεψη στο ΜΠΡ (Μηχανοστάσιο Πειραιώς Ρέντη) το 1995. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ
Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΑΘΗΝΑΣ
Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - Ν.ΑΡΚΑΔΙΑΣ
Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Σας προσκαλούν στην ημερίδα με θέμα :
"100 Χρόνια σιδηροδρομικής σύνδεσης Τρίπολης-Καλαμάτας Προοπτικές Ανάπτυξης"

Η συζήτηση θα γίνει την **16 Οκτωβρίου 1999** ημέρα Σάββατο και ώρα **18:30** στο
Σπηλιωτοπούλειο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Τρίπολης.

Μετά τις εισηγήσεις θα γίνουν δεκτές παρεμβάσεις και θα επακολουθήσει συζήτηση.

Πρό των εισηγήσεων θα προβληθεί το ηχόγραμμα του μέλους του Σ.Φ.Σ. Αντώνη
Φιλίππου με θέμα : **"Σιδηρόδρομος σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού"**

Μετά την προβολή θα παρατεθεί μπουφές.

Πρόγραμμα Παρασκευή 7 Ιουνίου

Χώρος: Διδαστήριο Γαργητού

Έκθεση Τρένου: Μοντέλα
 Φωτογραφίες
 Βιβλία
 Παγκύματα

Αφιέρωμα στο Αρχαίο Ιατρίον
 Προβολές Video - Διασκευές
 Από τις Γ - Δ' και Ε' τάξεις του Δημοτικού

Εισιτήρια: Όροι 7, 30p.μ.

Μουσικό θέατρο
 Ο λαμπρός βασιλιάς των τριών Ε. Τριφίδας
 Από την Α' Δημοτικού

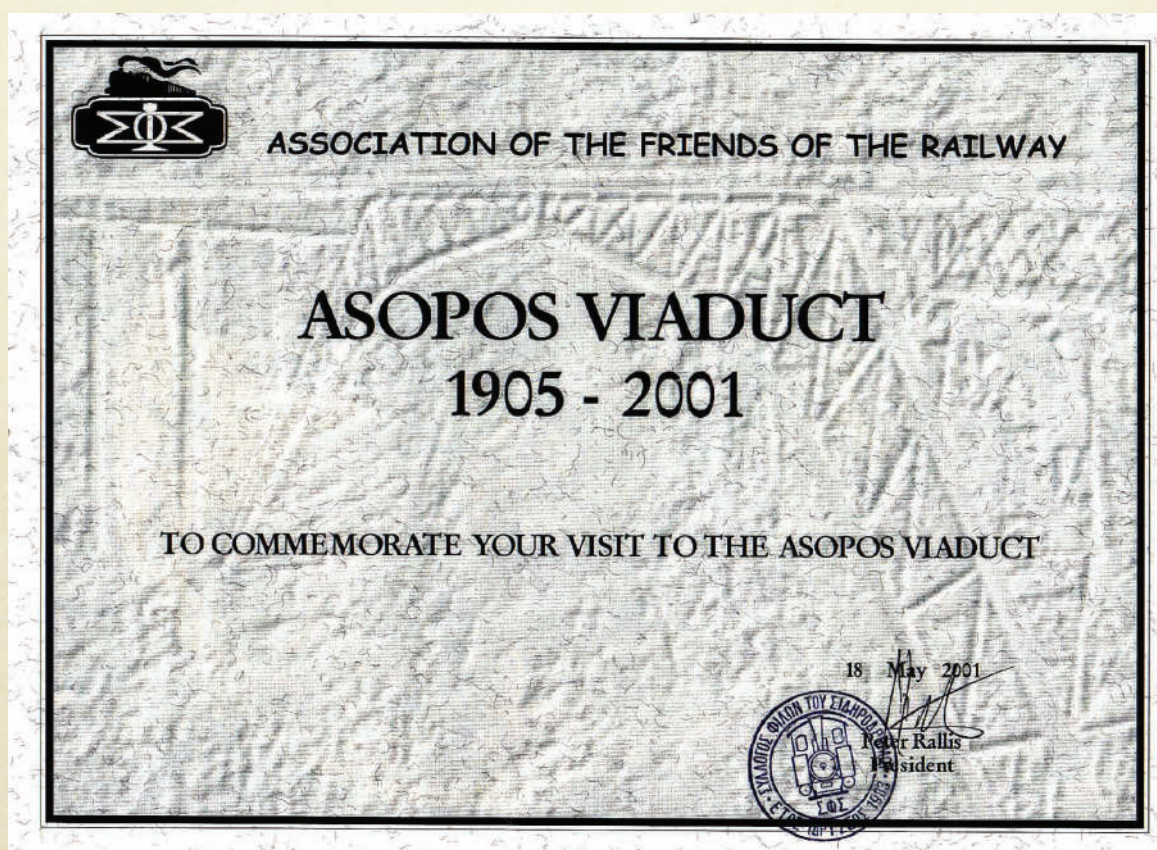
Όροι: 8:45p.μ.

ΣΧΟΛΗ ΙΜΠΛΑΝΤΟΠΟΛΙΟΥΛΟΥ
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΟΤΕΧΝΙΚΟ
ΝΗΠΙΑΓΩΓΙΚΟ - ΔΗΜΟΤΙΚΟ
ΦΙΛΟΛΟΓΟΥ 7, 133 41 ΓΑΡΓΗΤΟΥΣ, ΤΗΛ: 6040548 - FAX: 6040555
ΓΥΜΝΑΣΙΟ - ΛΥΚΕΙΟ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
Ν. ΑΥΤΡΑΙΑ, 134 52 ΨΥΧΙΚΗΣ, ΤΗΛ: 6070010 - FAX: 607210

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΣΙΔΚΟΥ 4, 104 43 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 5130 300



Η γιορτή πάνω στην γέφυρα (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Το Δίπλωμα που χορήγησε ο Σ.Φ.Σ. σε όσους αλλοδαπούς παρέστησαν στην εκδήλωση στην γέφυρα του Ασωπού.

Πρώθηση των ιστορικών, μουσειακών και τουριστικών σιδηροδρόμων

Ο Σ.Φ.Σ. δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού. Όχι μόνο λόγω της επικέντρωσής του στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μέσων σταθερής τροχιάς στην Ελλάδα, αλλά και λόγω του ότι ο κλάδος αυτός του θεματικού τουρισμού μπορεί να προσφέρει πολλά, τόσο στην εθνική οικονομία και την περιφερειακή ανάπτυξη, όσο και στην ανάπτυξη ενός ήπιου και με σεβασμό στο περιβάλλον τουριστικού προϊόντος.

Πέραν αυτού, η Ελλάδα, με την ανάδειξή της σε χώρα με παρουσία στον σιδηροδρομικό τουρισμό, θα μπορεί να δώσει το παρόν και σε έναν τομέα

που προσμετράται για την συμμετοχή της στην Λέσχη των ανεπτυγμένων χωρών.

Κατόπιν αυτών, ο τομέας τεκμηρίωσης του συλλόγου μας τον Απρίλιο του 2022 κατέγραψε ορισμένες σκέψεις και προτάσεις που αφορούν την ανάπτυξη ποιοτικού τουρισμού στην Ελλάδα. Θεωρούμε ότι οι προτάσεις αυτές συμβάλλουν στην ανάπτυξη αυτού του προϊόντος στην χώρα μας.

Οι προτάσεις αυτές έχουν αποσταλεί στα υπουργεία Μεταφορών, Πολιτισμού και Τουρισμού, καθώς και σε όλους τους Σιδηροδρομικούς φορείς.



Η μουσειακή ατμήλατη αμαξοστοιχία με επικεφαλής την ατμομηχανή ΛΒ.964 και τα βαγόνια της CIWL, στην γέφυρα Κομφάτου. Η σιδηροδρομική γέφυρα του ποταμού Κομφάτου βρίσκεται στο Χιλιομετρικό Σημείο (Χ.Σ.) 322+156 της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, μεταξύ Ιάσμου και Πολυάνθου του νομού Ροδόπης. Αποτελείται από τρία ανοίγματα μήκους 13,60μ έκαστο και δύο ανοίγματα μήκους 23,00μ έκαστο και έχει συνολικό μήκος 86,80μ. Ο Σ.Φ.Σ.στην προσπάθειά του να διαφημίσει τα μουσειακά - τουριστικά τρένα και να εξοικειώσει το κοινό με αυτά, μίσθωνε ανάλογης σύνθεσης αμαξοστοιχίες και οργάνωνε εκδρομές στο δίκτυο της κανονικής γραμμής. Δυστυχώς τώρα, μετά την ιδιοτικοποίηση της "Τραϊνοσέ" και την διάσπαση σε πολλές εταιρείες του Ο.Σ.Ε., δεν συντηρούνται και άρα δεν διατίθενται πλέον προς εκμίσθωση ανάλογες αμαξοστοιχίες. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)





Εκδρομές του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου

Κείμενο Παναγιώτη Κάσσαρη

Μια από τις δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ. είναι και η πραγματοποίηση εκδρομών με σκοπό τη διάδοση της ιδέας του σιδηροδρόμου στο ευρύ κοινό.

Στα 40 χρόνια ιστορίας του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου πραγματοποιήθηκαν πάρα πολλές εκδρομές, με τη συμμετοχή μελών και μη, εντός και εκτός Ελλάδος.

Οι εκδρομές πραγματοποιούνταν είτε με τα προγραμματισμένα δρομολόγια του Ο.Σ.Ε., είτε με μισθωμένες αμαξοστοιχίες, κανονικές ή μουσειακές. Τα κόμιστρα που απαιτούσε ο Ο.Σ.Ε. για να κινηθούν τα τρέινα, ήταν λογικά η δε επάρκεια - ποικιλία τροχαίου υλικού ικανοποιητική. Αρκετές φορές ο Ο.Σ.Ε. μας παρείχε δωρεάν ή με συμβολικό τίμημα τα βαγόνια που μισθώναμε, λόγω του κύρους και της προσφοράς του συλλόγου στα σιδηροδρομικά πράγματα. Έτσι σε κάθε απόφαση του Δ.Σ. του Συλλόγου για πραγματοποίηση κάποιας εκδρομής, η συμμετοχή των μελών, ήταν ενθουσιώδης.

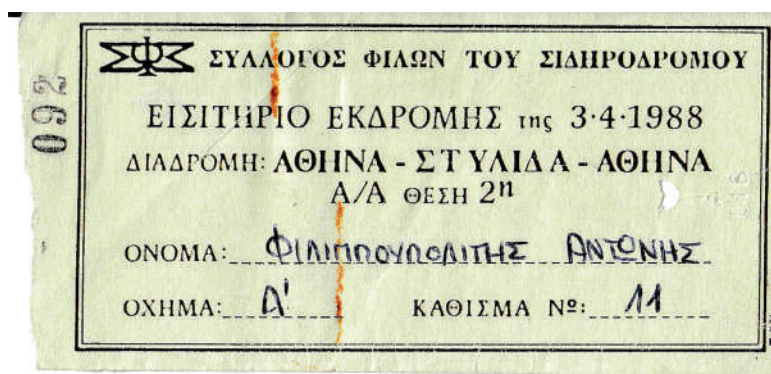
Να ποιο ήταν το τελετουργικό της οργάνωσης μιας σιδηροδρομικής εκδρομής: Αφού συγκεντρωνόταν ο απαιτούμενος αριθμός συμμετοχών, το Δ.Σ. του συλλόγου υπέβαλλε αίτηση προς τον Ο.Σ.Ε. για την παραχώρηση αμαξοστοιχίας με συγκεκριμένη ημερομηνία και διαδρομή. Αν ο Ο.Σ.Ε. ενέκρινε την αίτηση, κοινοποιούσε

την απόφαση του στον Σ.Φ.Σ., ο οποίος με τη σειρά του ανακοίνωνε το κόστος της εκδρομής και την ακριβή ημέρα και ώρα αναχώρησης.

Η χαρά για το ταξίδι είναι πάντα μεγάλη!!!

Μια μεγάλη παρέα μελών μας και φίλων, συχνά άνω των 100, περίμενε με ανυπομονησία στην αποβάθρα την άφιξη του τρένου είτε στο σταθμό Λαρίσης, είτε στο σταθμό Πελοποννήσου. Εκεί ξεκινούσε η δράση των φωτογράφων. Φωτογράφιζαν τα υπάρχοντα στον σταθμό τρέινα και βεβαίως την άφιξη του δικού τους.

Το ταξίδι ξεκινούσε.... Μια όμορφη ατμόσφαιρα επικρατούσε μέσα στα βαγόνια με ευχάριστες στιγμές. Ατελείωτες συζητήσεις, αθώα «πειράγματα, γέλια και πολλή χαρά. Αρκετοί ήταν εκείνοι που απολάμβαναν τη διαδρομή έχοντας τα κεφάλια τους έξω για να ακούνε τη μηχανή του τρένου, τότε που δεν υπήρχαν κλιματιζόμενα βαγόνια. Σε κάθε στάση για φωτογράφιση οι φωτογράφοι του συλλόγου αποβιβάζονταν για να φωτογραφίσουν την αμαξοστοιχία σε διάφορα ιδανικά για αυτόν τον σκοπό σημεία της διαδρομής. Αν δε το τρέινο ήταν μουσειακό η φωτογράφιση ήταν μία πραγματική ιεροτελεστία. Το τρέινο να κάνει ελιγμούς μπρος-πίσω και οι φωτογράφοι να παίρνουν θέση για να μην ενοχλούν ο ένας τον άλλον.



Τα πρώτα εισιτήρια των εκδρομών του Σ.Φ.Σ.



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



(φωτ. Απ. Κουρμπέλης)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

*Στιγμές χαλάρωσης και γλεντιού στα μισθωμένα οχήματα-εστιατόρια κατά τις εκδρομές μας στην Βόρεια Ελλάδα.
Διότι με το τραίνο ταξιδεύεις δεν μεταφέρεσαι!...*

Κάθε Τετάρτη στο χώρο του Συλλόγου, στην οδό Κωνσταντινουπόλεως και μετέπειτα στην οδό Σιώκου στο Μουσείο, οι φωτογράφοι παρουσίαζαν τις φωτογραφίες τους από τις εκδρομές και έκαναν προτάσεις και σχέδια για τις επόμενες. Τότε που δεν υπήρχε το διαδίκτυο...

Οι εκδρομές ήταν ένας τρόπος προσέλκυσης νέων μελών στον σύλλογο. Όταν ένα μέλος προσκαλούσε ένα φίλο του ή ένα γνωστό του στις εκδρομές, ή ο Σύλλογος κάποιον επώνυμο ή κάποιο δημοσιογράφο ή κάποιον στον οποίο ήθελε να προβάλει την ομορφιά του σιδηροδρομικού ταξιδιού, ο προσκεκλημένος, συνήθως, εντυπωσιαζόταν από τον σύλλογο και τους σκοπούς του και γοητευόταν από τον σιδηρόδρομο. Στην πλειοψηφία των εκδρομών αρκετά νέα μέλη εγγράφθηκαν, γιατί ενθουσιάστηκαν με την πρώτη τους συμμετοχή.

Πολλές φορές συνδυάζαμε τις εκδρομές με εκδηλώσεις ή συζητήσεις με τοπι-

κούς φορείς και Δήμους ή με τοπικές οργανώσεις σιδηροδρομικών.

Συνήθως μισθώναμε ένα όχημα εστιατόριο με δύο κλινοθέσια οχήματα, όπου γευματίζαμε, διασκεδάσαμε και κοιμόμαστε κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Πολύ συχνά σταματούσαμε σε σταθμούς για επίσκεψη και σύντομη περιήγηση.

Όταν το μουσειακό τραίνο περνούσε μέσα από τα χωριά, ή τις μικρές πόλεις, οι κάτοικοι το παρακολουθούσαν εντυπωσιασμένοι ή και έκπληκτοι και κυρίως τα νέα παιδιά εκδήλωναν την χαρά και τον ενθουσιασμό τους ζητώντας να μάθουν για τον σύλλογο, τους σκοπούς και τις δράσεις του.

Στο παρόν άρθρο είναι αδύνατον να παραθέσουμε όλες τις εκδρομές, στη 40χρονη πορεία του Σ.Φ.Σ. Θα επικεντρωθούμε αναγκαστικά σε ορισμένες από αυτές.

Εκδρομή Πειραιάς - Αθήνα - Ναύπλιο στις 14-11-1991.

Με την ατμάμαξα VULKAN (γνωστή ως "Μακάρθουρ") κατασκευής ΗΠΑ (1947) με τις επιβατάμαξες BBΔ869, BBΔ883 (ΣΠΑΠ) και ΑΑΔ0035 (ως "Πολεμιστής" (ΣΑ) (1947) σε συνεργασία με τον Αμερικανικό φορέα "National Railway Historical Society of Illinois" 1991 "Nostalgia Express"



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Εκδρομή στο Λουτράκι στις 18-10-1992.

Η εκδρομική αμαξοστοιχία ίδιας σύνθεσης με την προηγούμενη. Η εκδρομή αυτή απέβλεπε στο να κινητοποιήσουμε τους κατοίκους να ζητήσουν την επαναλειτουργία της γραμμής Ισθμός-Λουτράκι.



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Εκδρομή στο Ναύπλιο με την A/A De Dietrich 6402 στις 15-05-1993.

Στον παλιό σταθμό του Ναυπλίου, που δόθηκε στην κυκλοφορία ειδικά για μας, σε συνενόηση με την ΦΙΛΠΑ, ήρθαν και μας περίμεναν παλαιά αυτοκίνητα. Τα αυτοκίνητα αυτά παρατεταγμένα στον παλιό σταθμό του Ναυπλίου, υποδέχονταν την ιστορική αυτοκινητάμαξα την ώρα που παιάνιζε η μπάντα του Δήμου Ναυπλίου, τιμώντας τον σύλλογό μας για την βοήθεια που παρέσχε στον Δήμο Ναυπλιέων, για την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Αργούς - Ναυπλίου.



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Εκδρομή Αθήνα - Έδεσσα - Φλώρινα 25,26,27-03-1994

με τη συμμετοχή του Πολιτιστικού Κέντρου του Ο.Σ.Ε. Για πρώτη φορά έγινε μίσθωση των οχημάτων (δύο κλινοθέσιων και ενός εστιατορίου). Πολλοί διανυκτέρευσαν στα βαγόνια με τα κρεβάτια (κλινοθέσια), ενώ οι υπόλοιποι σε ξενοδοχεία.



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

Γύρος της Πελοποννήσου με την A/A De Dietrich 6402 στις 03,04,05-03-1995.

Με εξαίρεση τη γραμμή του Ναυπλίου και του Λουτρακίου, η αυτοκινητάμαξα εισήλθε σε όλες τις τοπικές γραμμές. Η άφιξή μας στην Μεσσήνη συνδυάστηκε με την επανέναρξη των δρομολογίων Καλαμάτας - Μεσσήνης.



(φωτ. Π. Κάσσαρη)



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Εκδρομή Βόλος - Καλαμπάκα στις 27,28-10-1995.

με την Α/Α LINKE HOFMANN για πρώτη φορά ως μουσειακή, βαμμένη με τα αρχικά της χρώματα του 1937.



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Εκδρομή Αθήνα – Δράμα τον Μάιο 1996 με μισθωμένα κλινοθέσια.

Όσοι από τα μέλη μας δεν είχαν κλείσει δωμάτιο στο ξενοδοχείο κοιμήθηκαν στα κλινοθέσια και λόγω του ότι είχε χιονίσει ο σταθμάρχης βάρδιας της Δράμας είχε συνδέσει την δηζελομηχανή που ήταν εφεδρεία να παράγει ατμό για την θέρμανση των δύο κλινοθεσίων. Το πρωί οι εκδρομείς επιβίβαστηκαν στην αυτοκινητάμαξα Ferrostaal με προορισμό τους Τοξότες και με ενδιάμεσο σταθμό τα Λιβερά. Από εκεί όσοι είχαν επιλέξει να πεζοπορήσουν, διένυσαν την απόσταση μέχρι τους Τοξότες (15 χλμ.) μέσω του σιδηροδρομικού μονοπατιού, απολαμβάνοντας από ψηλά την θέα του Νέστου ποταμού.



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Το διήμερο 12 και 13 Απριλίου 1997 ο Σ.Φ.Σ., εξέδραμε στην Καλαμάτα

με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα De Dietrich. Ο τοπικός σύλλογος, με την βοήθεια του συλλόγου μας οργάνωσε έκθεση για τον σιδηρόδρομο και το τραμ. Ο σύλλογός μας παρουσίασε στο πνευματικό κέντρο του Δήμου το ηχώγραμμα του Αντ. Φίλιππουπολίτη «Ο οδοντωτός, το τραινάκι του Βουρσαϊκού»



Η εκδρομική αυτοκινητάμαξα στη Βαλύρα αναμένοντας την διέλευση της αμαξοστοιχίας 425 Καλαμάτας-Πειραιά. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία η τριήμερη εκδρομή του Σ.Φ.Σ. στην Φλώρινα και Έδεσσα από 13 έως 16 Μαΐου 1997.

Το πρόγραμμα της εκδρομής προέβλεπε και την επίσκεψη στην κατηργημένη γραμμή Φλώρινας - Ν. Καυκάσου με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα Fiat. Κατά την διάρκεια της εκδρομής αυτής, ύστερα από συνεννόηση με την ΔΕΗ, επισκεφθήκαμε τις εγκαταστάσεις εξόρυξης και μεταφοράς λιγνίτη για την παραγωγή ρεύματος στον Κόμανο Κοζάνης. Έτσι μας δόθηκε η ευκαιρία να δούμε τις μοναδικές στο είδος τους ηλεκτράμαξες που κινούσαν τους συρμούς οι οποίοι μετέφεραν τον λιγνίτη από τα ορυχεία στα εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος.



Αναμνηστική φωτογραφία με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα Fiat στον μεθοριακό σταθμό Ν. Καυκάσου. (φωτ. Αρτ. Κλώνος)



Το εσωτερικό της αυτοκινητάμαξας Fiat με τα μέλη του Σ.Φ.Σ. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Η μουσειακή αυτοκινητάμαξα Fiat ναυλωμένη από τον Σ.Φ.Σ. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Ηλεκτράμαξα της Δ.Ε.Η. μεταφοράς συρμών με λιγνίτη. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Τον Μάιο του 1999

μαζί με σιδηροδρομικούς της θράκης, ο Σ.Φ.Σ. διοργάνωσε στο Δημοτικό Θέατρο του Δήμου Αλεξανδρούπολης μία εκδήλωση κατά την οποία παρουσιάστηκαν οι δυνατότητες και η συμβολή του σιδηροδρόμου στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, με προβολή διαφανειών. Ακολούθησε συζήτηση. Στην εκδήλωση παρέστησαν όλες οι Αρχές της πόλης και πολλοί κάτοικοί της. Η εκδήλωση συνδυάστηκε με εκδρομή του Σ.Φ.Σ. στην Αλεξανδρούπολη, με μισθωμένα οχήματα (2 κλινοθέσια και 1 εστιατόριο) στην οποία συμμετείχαν πολλά μέλη και φίλοι του Σ.Φ.Σ..



Τα μισθωμένα από τον σύλλογο οχήματα στον Σ.Σ. Αλεξανδρούπολη Λιμήν. (φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)

Εκδρομή στον Νέστο

με την ατμάμαξα Λβ964 με τα μουσειακά βαγόνια της "Compagnie" στις 17-06-2000, από το Παρανέστι στους Τοξότες Ξάνθης. Συμμετείχε και τηλεοπτικό συνεργείο της ΕΤ3 για την κινηματογράφηση του ταξιδιού. Την επόμενη μέρα 18-06-2000 ο Σ.Φ.Σ. μίσθωσε για πρώτη φορά την μουσειακή Α/Α FIAT (που μόλις πρόσφάτως είχε αποσυρθεί από την κυκλοφορία), για να κάνουμε την διαδρομή Ξάνθη - Αλεξανδρούπολη με πολλές "φωτοστάσεις". Για την μετάβαση στην Δράμα ο Σ.Φ.Σ. είχε μισθώσει και πάλι κλινοθέσια οχήματα για την νυκτερινή διαδρομή.



(φωτ. Π. Κάσσαρη)



(φωτ. Π. Κάσσαρη)



(φωτ. Π. Κάσσαρη)

Στις 17 και 18 Νοεμβρίου 2001, πραγματοποιήθηκε εκδρομή στις Πρέσπες και την Κοζάνη.

Αναχωρήσαμε το βράδυ της Παρασκευής με την Αμαξοστοιχία 504 για Θεσσαλονίκη. Από εκεί με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα Fiat μεταβήκαμε στην Άρνισσα, όπου με πούλμαν φτάσαμε στην Παναγίτσα και στη συνέχεια με πούλμαν επισκεφθήκαμε την περιοχή των Πρεσπών. Την Κυριακή το πρωί όσοι επιθυμούσαν μετέβησαν με την μισθωμένη αυτοκινητάμαξα Fiat μέχρι την Κοζάνη.



Φωτογραφική στάση στον Άγρα (φωτ. Αντ. Φιλιππουπολίτη)

Αθήνα - Ολυμπία με την Α/Α De Dietrich 6402 στις 12,13-04-2003.

Συνάντηση εκπροσώπων του Σ.Φ.Σ. με τον Δήμαρχο της Ολυμπίας για το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Ολυμπία και γενικά στην Πελοπόννησο. Τελευταίο μουσειακό-επιβατικό δρομολόγιο για την συγκεκριμένη Α/Α. Μετά από λίγο και καιρό η 6402 αναχώρησε από το ΜΠΡ με τελικό προορισμό το μηχανοστάσιο της Καλαμάτας.



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

Επανάληψη της εκδρομής στον Νέστο στις 25,26-3-2005

με βαγόνια της "Compagnie", από αυτά που κρίθηκαν διατηρητέα μετά από πρόταση του συλλόγου μας, ελκόμενα από την μουσειακή Δ/Η ALCO σειράς 320 την πρώτη ημέρα και την ατμάμαξα Λβ964 την επομένη μέχρι την Ξάνθη.



(φωτ. Π. Κάσσαρης)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Πρώτη εξόρμηση του Σ.Φ.Σ. στο εξωτερικό στις 31-10-2009 στο Μπάνσκο της Βουλγαρίας με μισθωμένη ατμήλατη αμαξοστοιχία.



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Πρώτες “γεύσεις” από την άγνωστη σιδηροδρομικά Αλβανία και την πρώην Γιουγκοσλαβία, στο Μαυροβούνιο 01,02,03-06-2012.

Στην μεν Αλβανία ζήσαμε μια πρωτόγνωρη εμπειρία παρατηρώντας το δίκτυο και το τροχαίο υλικό, που μας γύρισε πολλές δεκαετίες πίσω, στο δε Μαυροβούνιο ενθουσιαστήκαμε από τους πρώην Γιουγκοσλαβικούς Σιδηροδρόμους!!!



Αλβανία Σ.Σ. Πρέντζας. Αναμνηστική φωτογραφία. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Μαυροβούνιο Σ.Σ. Ποντγκόριτσα. Περιμένοντας το τραίνο για Σερβία. (Φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Γύρος της Πελοποννήσου με εκδρομική αμαξοστοιχία Πύργος - Καλό Νερό - Ζευγολατιό - Τρίπολη - Κόρινθος στις 01-09-2012,
μετά από 19 μήνες ακινησίας και σιωπής του τραίνου στη Πελοπόννησο, σε μια προσπάθεια δημιουργίας μουσειακού σιδηροδρόμου.



Εκδρομική αμαξοστοιχία Σ.Φ.Σ. (01/09/2021) στον Σ.Σ. Αχλαδοκάμπου, ενάμιση χρόνο μετά την αναστολή δρομολογίων στην Πελοπόννησο. (φωτ. Σπ. Νικολόπουλος)

Εκδρομή στη Σερβία

στο τρένο της "Mokra Gora", το περίφημο "Sargan 8" (τμήμα του παλαιού Σιδηροδρόμου της Αδριατικής Βελιγράδι - Σεράγιοβο - Ντουμπρόβνικ) στις 31-05-2015. Ο Σ.Φ.Σ. μίσθωσε ατμήλατο τρένο κάνοντας τη διαδρομή από τη Mokra Gora μέχρι το Sargan, με πολλές "φωτοστάσεις" και χαλάρωση για φαγητό και βόλτα στη φύση, στο σταθμό του Jatare.



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



(φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

25/03/2016.

Τελευταία εκδρομή του Σ.Φ.Σ. στη Πελοπόννησο στο τμήμα Πύργος-Κυπαρισσία-Καλαμάτα.



Άφιξη του εκδρομικού συρμού του Σ.Φ.Σ στην Κυπαρισσία. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Θερμή υποδοχή του εκδρομικού συρμού του Σ.Φ.Σ. από τους κατοίκους του Δωρίου (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Φωτογραφική εκδρομή του Συλλόγου στη διαδρομή Τιθορέα - Λιανοκλάδι με μισθωμένη αμαξοστοιχία στις 26-05-2016

όταν η ΤΡΑΙΝΟ.Σ.Ε. εξακολουθούσε να είναι κρατική. Με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟ.Σ.Ε., η πραγματοποίηση σιδηροδρομικών εκδρομών στις μέρες μας είναι οικονομικά ασύμφορη γιατί η εταιρεία απαιτεί υπέρογκα χρηματικά ποσά.



(φωτ. Κ. Κακαβάς)

Φωτογραφική εκδρομή με την ατμάμαξα ΔΚ8001 του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου στη διαδρομή Καλάβρυτα - Κερπινή στις 04-11-2016.



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

Ο Σ.Φ.Σ. το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος το καλοκαίρι του 2019,

διοργάνωσε σιδηροδρομική εκδρομή στην Ιταλία. Επισκεφθήκαμε την Νότια Ιταλία, κυρίως όμως την Σικελία, κάνοντας αρκετές διαδρομές με το τρένο. Ο Σ.Φ.Σ. συναντήθηκε με την ηγεσία και με μέλη του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου του Παλέρμο, οι οποίοι και μας ξενάγησαν στο μηχανοστάσιο των "FS".



Με τον αδελφό σύλλογο «Φίλων του Σιδηροδρόμου» στο παλαιό Μηχανοστάσιο του Παλέρμο των Ιταλικών Σιδηροδρόμων. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)

Εδώ ολοκληρώνουμε την παρουσίαση ορισμένων εκδρομών του Σ.Φ.Σ. αυτά τα 40 χρόνια. Θα ήταν όμως παράλειψη αν δεν αναφερόμασταν στα ΠΡΩΤΟΧΡΟΝΙΑΤΙΚΑ ΡΕΒΕΓΙΟΝ ταξιδεύοντας άλλοτε μέχρι την Θεσσαλονίκη και άλλοτε μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Τέσσερις φορές δηλαδή, μέλη του Σ.Φ.Σ.

γιόρτασαν την αλλαγή του χρόνου μέσα στο τρένο. Το φαγητό και το γλέντι γίνονταν στο εστιατόριο του τρένου. Τα μεσάνυχτα δε, όταν ο μηχανοδηγός αναβόσβηνε τα φώτα κόβαμε την πίτα μας και στη συνέχεια χορεύαμε με μουσική που είχαμε προνοήσει να φέρουμε μαζί μας.

Το σκίτσο προσέφερε για την επετειακή μας έκδοση ο Αντώνης Βαβαγιάννης, δημιουργός της σειράς κόμιξ "Κουραφέλκυθρα". Ο Αντώνης Βαβαγιάννης είναι γιος του Ανδρέα Βαβαγιάννη, ενός εκ των πρώτων μελών του συλλόγου μας και με πάθος για τον σιδηροδρομικό μοντελισμό, που δυστυχώς έφυγε νωρίς, και της Μαίρης Βαβαγιάννη, δραστήριου μέλους του συλλόγου μας.



"Στις εκδρομές μας συμπεριλαμβάνεται πάντα και μία εξαντλητικά άρτια ξενάγηση...
Βεβαίως, στο τέλος, πάντα είναι όλοι ενθουσιασμένοι!!!! "

Όσες εκδρομές κάναμε τα 40 αυτά χρόνια του συλλόγου μας έμειναν χαραγμένες ανεξίτηλα στη μνήμη μας όπως και στη μνήμη όλων όσοι συμμετείχαν. Στις μέρες που ζούμε ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος δεν είναι αυτός που γνωρίσαμε, δεν είναι αυτός που ζήσαμε. Ευχή όλων μας, η παρούσα κατάσταση να

αλλάξει προς το καλύτερο τα επόμενα χρόνια. Όλοι μας θέλουμε να ξαναζήσουμε αυτές τις στιγμές... Η νοσταλγία πάντα υπάρχει για μια βόλτα με ένα τρένο, που έχει ανοιχτά παράθυρα, που το έλκει μια παλαιά μηχανή...



Μουσειακός Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα



Κείμενο Παναγιώτη Κάσσαρη

Η δεκαετία του '90 ήταν μια περίοδος ακμής για την Ιστορία του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου. Πέραν των επιτυχημένων εκδηλώσεων και εκδρομών που πραγματοποιήθηκαν, για πρώτη φορά γεννήθηκε η ιδέα του μουσειακού σιδηροδρόμου, του "σιδηροδρομικού μοντελισμού κλίμακας 1:1", κάτι πρωτόγνωρο για τα Ελληνικά δεδομένα.

Ο μουσειακός σιδηρόδρομος στις χώρες της Ευρώπης είναι διαδεδομένος με πολλά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες από όπου περνά. Αποτελεί πόλο έλξης τουριστών και σιδηροδρομόφιλων, συμβάλλοντας τα μέγιστα προς όφελος των τοπικών κοινωνιών, οι οποίες με τη σειρά τους αγκαλιάζουν και βοηθούν να διατηρηθεί και να αναπτυχθεί η ιδέα του μουσειακού σιδηροδρόμου.

Στη πατρίδα μας αυτή η ιδέα ήταν ανύπαρκτη. Παρόλο που υπήρχαν εγκαταλειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές για δεκαετίες, δεν υπήρχε ενδιαφέρον ούτε από τις τοπικές κοινωνίες αλλά ούτε και από τον ίδιο τον Ο.Σ.Ε. για την αξιοποίησή τους.

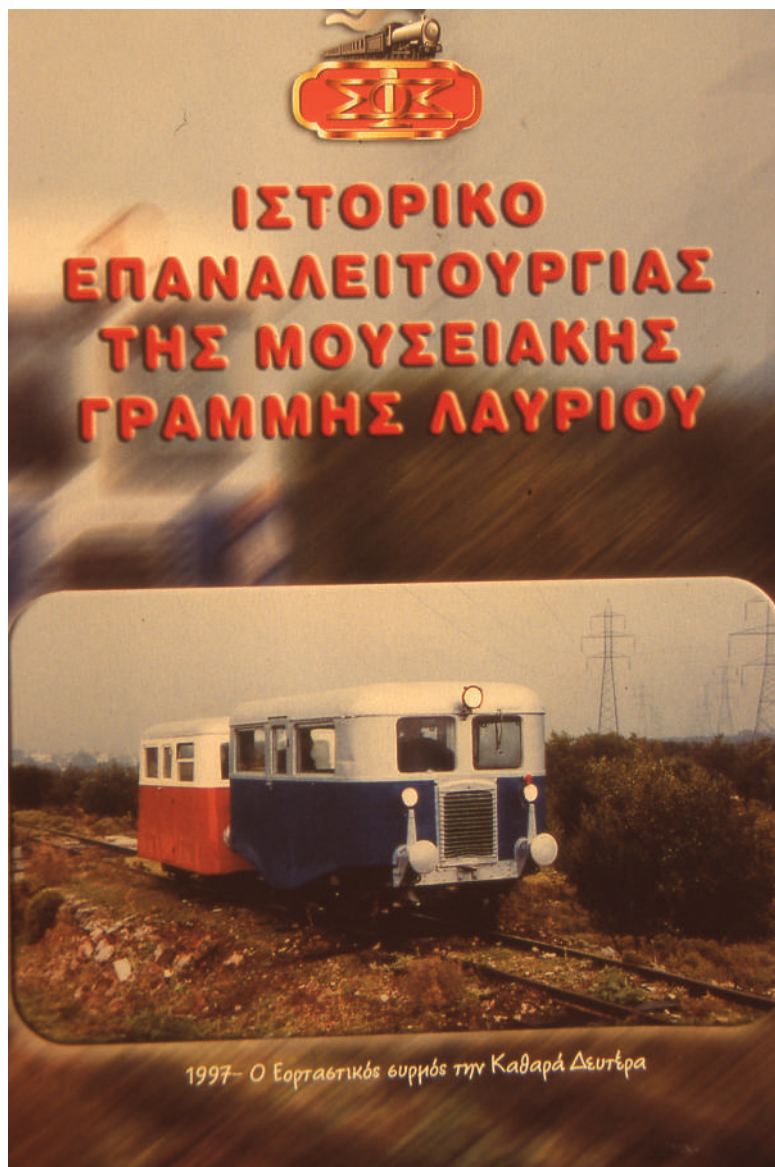
Η αρχή έγινε με την μετρική γραμμή του Λαυρίου. Μετέπειτα συνεχίστηκε στη παλιά μετρική του "Θεσσαλικού Σιδηροδρόμου" στο τμήμα Βελεστίνο - Σταυρός Παλαιοφαρσάλου, στο υπό αναστολή δίκτυο της Πελοποννήσου, και τέλος στην προσφάτως ανακατασκευασμένη γραμμή Κρουνηρίου - Αγρινίου (πρώην ΣΒΔΕ) στη περιοχή του Αγγελοκάστρου.

Εμείς θα επικεντρωθούμε στον ακτιβισμό του Σ.Φ.Σ. στις γραμμές του Λαυρίου και του "Θεσσαλικού", αφού ήδη υπάρχουν άρθρα σε προηγούμενα τεύχη της "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ" για τα υπόλοιπα δίκτυα.

Επαναλειτουργία της Μουσειακής Γραμμής Λαυρίου



(φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)



(φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

Ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου στάθηκε αρωγός, στη προσπάθεια μιας ομάδας μελών μας, να αναβιώσουν ένα τμήμα της εγκαταλειμμένης, εδώ και δεκαετίες, γραμμής του Λαυρίου.

Η γραμμή του Λαυρίου ήταν τμήμα του δικτύου των Σιδηροδρόμων Αττικής. Κατασκευάστηκε τα έτη 1883-1888, με αφετηρία τη πλατεία Λαυρίου στην Αθήνα, δίπλα στην Ομόνοια. Στο σταθμό του Νέου Ηρακλείου υπήρχε διακλάδωση, όπου η μια γραμμή συνέχιζε για Κηφισιά, όπως σήμερα ο Ηλεκτρικός, η δε άλλη συνέχιζε για τα Μεσόγεια, ακολουθώντας τη διαδρομή Χαλάνδρι, Γέρακας, Κάντζα, Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Καλύβια, Κουβαράς, Κερατέα, Δασκαλείο με τελικό προορισμό το Λαύριο.

Από το 1929 που ανέλαβαν την γραμμή του Λαυρίου οι Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου) η γραμμή αυτή είχε αξιόλογο εμπορικό και επιβατικό έργο, που διήρκεσε μέχρι και μέσα της δεκαετίας του '50. Εξυπηρέτησε όλες τις τοπικές κοινωνίες της Ανατολικής Αττικής, μιας και ήταν το μοναδικό γρήγορο συγκοινωνιακό μέσο μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του '40. Οι ιππήλατες άμαξες καθώς και τα ελάχιστα αυτοκίνητα - φορτηγά δεν ήταν επαρκή, εκείνη την εποχή, για να καλύψουν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών.

Την δεκαετία του '50, όταν το Ελληνικό Κράτος είχε σταθεί στα πόδια του, (μετά την Γερμανική Κατοχή και έναν εμφύλιο πόλεμο), έδωσε έμφαση στις οδικές μεταφορές βάζοντας σε δεύτερη μοίρα τις σιδηροδρομικές. Ο σιδηρόδρομος του Λαυρίου δεν άντεξε τον ανταγωνισμό των οδικών μεταφορών των ανερχόμενων λεωφορειούχων – φορτηγατζήδων και καταργήθηκε το 1957. Η γραμμή παρέμεινε για αρκετά χρόνια σε λειτουργική κατάσταση, αφού εξακολουθούσαν να υπάρχουν οι ομάδες συντήρησης της επιδομής. Οι τότε Σ.Π.Α.Π. δεν παρέδωσαν εύκολα τα όπλα... Ήλπιζαν στην μελλοντική επαναλειτουργία της γραμμής. Η χαριστική βολή ήλθε στη δεκαετία του '60 όταν κατασκευάστηκε η νέα Εθνική Οδός Αθηνών - Λαμίας, η οποία συνέπεσε με την παλαιά χάραξη τη γραμμής στη θέση Ανάκασα, στους Αγίους Αναργύρους. Το Υπουργείο Μεταφορών εκείνης της εποχής δεν μελέτησε την κατασκευή μιας γέφυρας, έστω μιας σήραγγας,

στο σημείο όπου κατασκευαζόταν η Εθνική Οδός για να αποτρέψει την αποκοπή. Αυτό ήταν το τέλος της Γραμμής του Λαυρίου.

Μετά από 40 χρόνια πλήρους εγκατάλειψης, το 1995, ο Σ.Φ.Σ. έκανε μία προσπάθεια από κοινού με τον Δήμο Μαρκοπούλου για την λειτουργία τμήματος της γραμμής αυτής ως τουριστικής. Μετά την αποτυχία αυτής της προσπάθειας, μια ομάδα μελών του Σ.Φ.Σ., όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή, έκανε την πρώτη προσπάθεια επαναλειτουργίας τμήματος της γραμμής. Αρχικώς με το όχημα "ΛΕΟΝΤΑΡΙΟΝ" (ιδιοκατασκευή μέλους της ομάδας), επισκευάζονται και λειτουργούν τα πρώτα δύο χιλιόμετρα από τα Καλύβια έως τη θέση Πέτα.

Το επόμενο έτος 1996 ο Σ.Φ.Σ. απέκτησε από τον Ο.Σ.Ε., με τη μορφή χρυσιδανείου, ντράιβινγκ και υλικά επιδομής που επρόκειτο να εκποιηθούν. Με προσωπικές δαπάνες και τεχνικές εργασίες και την οικονομική βοήθεια του Σ.Φ.Σ., τα μέλη της ομάδας αποκατέστησαν τροχαίο υλικό που συνετέλεσε στην επιτάχυνση των επισκευαστικών εργασιών της γραμμής, αλλά και στην εκτέλεση διαδρομών για τους επισκέπτες σε εορταστικές εκδηλώσεις.

Η ιδέα του ακτιβισμού στην εγκαταλειμμένη γραμμή του Λαυρίου, βρήκε ανταπόκριση από πολλά τα μέλη του Συλλόγου, τα οποία βοηθούσαν οικονομικά (ο περίφημος "κουμπαράς" που υπήρχε στη λέσχη του Σ.Φ.Σ.), ή συμμετείχαν εθελοντικά στον ελεύθερο χρόνο τους στις εργασίες ανακατασκευής.

Τα εγκαίνια της γραμμής πραγματοποιήθηκαν την 1η Μαΐου 1997 στα Καλύβια με τη συμμετοχή του Σ.Φ.Σ., του Δήμου Καλυβίων, εκπροσώπων του Ο.Σ.Ε. και καθηγητών του Πολυτεχνείου. Για το Δήμο Καλυβίων ήταν διπλή γιορτή, γιατί την ίδια ημέρα στο χώρο του εργοταξίου έγινε η αδελφοποίησή του με την ιταλική πόλη Villa Castelli. Η ιταλική αντιπροσωπεία παραβρέθηκε στην εκδήλωση και ταξίδεψε στη μουσειακή γραμμή.

Επιπλέον ο Σ.Φ.Σ. το 1998 έκοψε την πρωτοχρονιάτικη πίτα στα Καλύβια, για την περαιτέρω προβολή και προώθηση του "Λαυριακού" στο ευρύ κοινό.



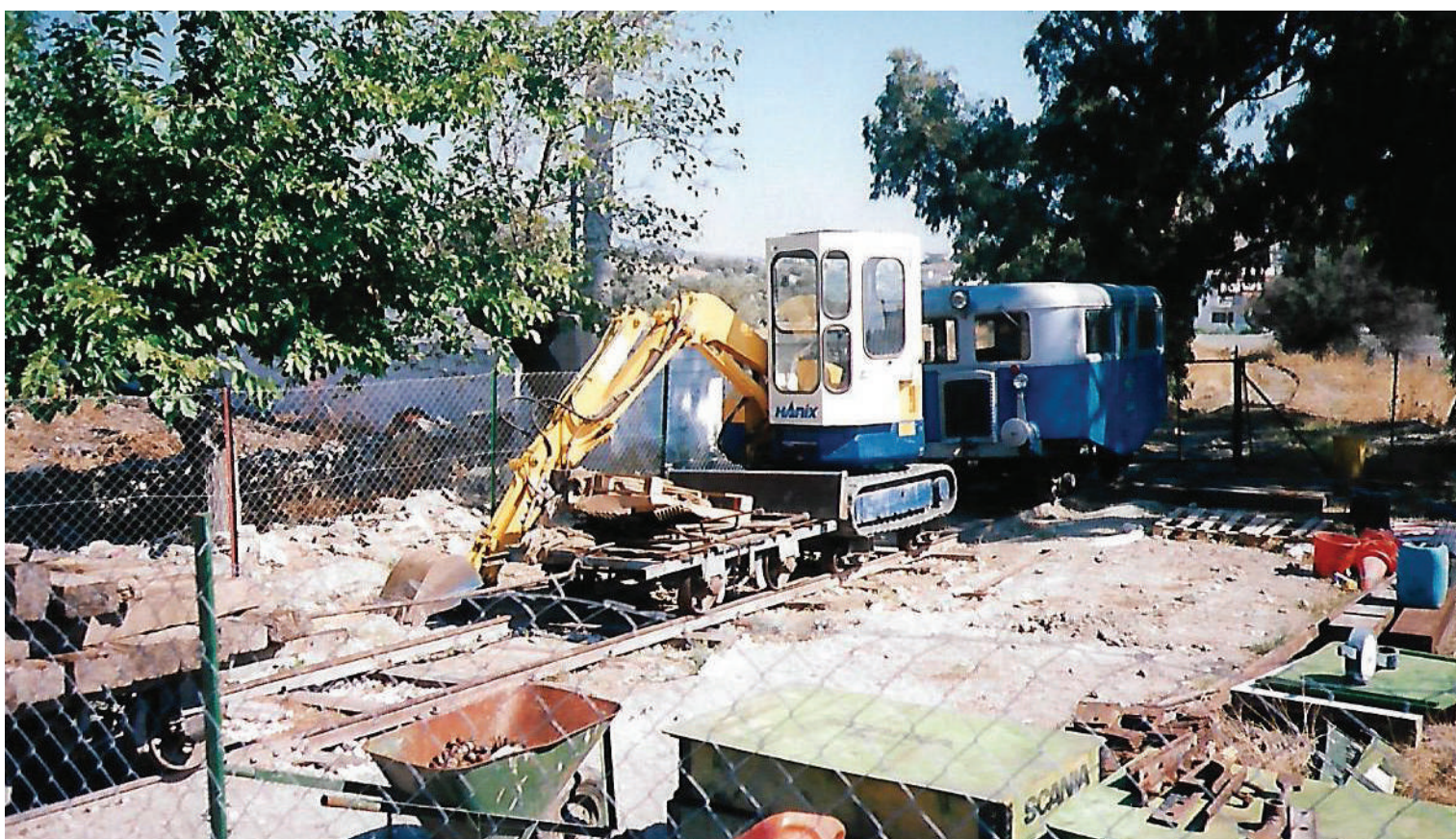
(φωτ. Π. Κάσσαρης)



(φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)

Το έτος 1998 ανοίχθηκε ένα επιπλέον μέτωπο. Άρχισε η ανακατασκευή του τμήματος στην Κερατέα, μήκους τριών χιλιομέτρων με κατεύθυνση προς Δασκαλειό. Εκείνα τα χρόνια έγινε η ανακατασκευή του αυτοκινητόδρομου για το Λαύριο, ο οποίος συνέπεσε στη παλαιά χάραξη της γραμμής. Το 1999 υλοποιήθηκε παραλλαγή χάραξης της γραμμής για μια απόσταση 350 μέ-

τρων, που ήταν το πρώτο σημαντικό τεχνικό έργο, για να επιτευχθεί ο στόχος για το Δασκαλειό. Ταυτόχρονα πραγματοποιήθηκε μερική αποκατάσταση του σιδηροδρομικού σταθμού της Κερατέας με ηλεκτροφωτισμό, δίνοντας την εντύπωση, τη νύχτα, ότι ο σταθμός βρισκόταν σε λειτουργία.



(φωτ. Σπ. Κωνσταντόπουλος)



(φωτ. Σπ. Κωνσταντόπουλος)



(φωτ. Σπ. Κωνσταντόπουλος)



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

Το ίδιο έτος ξεκινά και δεύτερο σημαντικό έργο, η κατασκευή γέφυρας στη θέση Πέτα, με στόχο τη συνένωση των τμημάτων Καλυβίων και Κερατέας, η οποία χρηματοδοτήθηκε, μετά από προσπάθεια του Σ.Φ.Σ., από την τεχνική εταιρεία ΤΕΓΚ. Η γέφυρα αποπερατώθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 και τον Ιανουάριο του 2001 ξεκινούν οι εργασίες επέκτασης προς Κουβαρά.

Μέχρι το 2004 υπήρχαν δυο τμήματα σε πλήρη λειτουργία. Το πρώτο από τα Καλύβια μέχρι τον Κουβαρά. Το δεύτερο από την Κερατέα ως το Δασκαλειό. Υπήρχαν ωραίες εναλλαγές τοπίων κατά τη διάρκεια των διαδρομών (εξοχικές κατοικίες, τμήματα με πευκοδάσος, καλλιεργήσιμες εκτάσεις, το άγριο-άγριο βουνό με τους πυλώνες της Δ.Ε.Η. πριν τη γέφυρα του Πέτα). Οι όποιες φωτογραφικές αποτυπώσεις έχουν γίνει με τις παλιές ντράιβινγκ του Ο.Σ.Ε. θα αποτελούν ιστορικά ντοκουμέντα στο απώτερο μέλλον.

Δυστυχώς ο τελικός σκοπός της ομάδας εργασίας στην γραμμή του Λαυρίου για την δημιουργία ενός Μουσειακού Σιδηροδρόμου, (με τροχαίο υλικό αποτελούμενο από μουσειακή ατμάμαξα, αναπαλαιωμένα επιβατικά και εμπορικά βαγόνια), από το Μαρκόπουλο έως το Δασκαλειό με ενδιάμεσους σταθμούς τα Καλύβια και την Κερατέα, δεν επετεύχθη. Η ανάλυση των λόγων της αποτυχίας δεν είναι του παρόντος.

Η Εταιρεία Μουσειακού Σιδηροδρόμου Αττικής, γνωστή ως Ε.Μ.Σ.Α. και ανεξάρτητη πλέον από τον Σ.Φ.Σ., εξακολουθεί την προσπάθεια διατήρησης του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Λαυρίου. Το τμήμα Καλύβια - Κουβαράς είναι σε λειτουργική κατάσταση, ενώ έχουν αρχίσει οι εργασίες επαναλειτουργίας του μετώπου της Κερατέας το οποίο λειτουργούσε μέχρι το 2012 από το σταθμό Κερατέας ως την πρώτη σιδηροδρομική διάβαση προς Λαύριο.

Μουσειακός Σιδηροδρόμος Θεσσαλίας

Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων

Ο Μουσειακός Σιδηροδρόμος Θεσσαλίας (Μ.Σ.Θ.) ιδρύθηκε το 2004, έξι χρόνια μετά την παύση των δρομολογίων του μετρικού δικτύου Βόλου - Καλαμπάκας, τον Μάιο του '98. Είχε έδρα τον σταθμό του Βελεστίνου, όπου έδρευε το τροχαίο υλικό. Λειτουργήσε από το Βελεστίνο έως τον Σταυρό Παλαιοφάρσαλου σε πρώτη φάση. Τα επόμενα χρόνια η διαδρομή συρρικνώθηκε μέχρι το Αερινό.

Η μετρική γραμμή του πρώην "Θεσσαλικού" διασχίζει καταπράσινα λιβάδια, χωράφια του κάμπου με ποικιλία χρωμάτων, τους λόφους του Βελεστίνου, προσφέροντας μια όμορφη διαδρομή στους επιβάτες των μουσειακών τρένων.

Για την εύρυθμη λειτουργία του δημιουργήθηκε η Ομάδα Υποστήριξης του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, η οποία προσέφερε πάσης φύσεως εθελοντική εργασία.

Τη διαχείριση του προγράμματος είχε η μη κερδοσκοπική Εταιρεία Μουσειακών Σιδηροδρόμων (Ε.ΜΟ.Σ.), η οποία απαρτίστηκε από άτομα με ιδιαίτερη αγάπη και γνώση για το σιδηρόδρομο. Στην Ε.ΜΟ.Σ μετείχε ως εταίρος και ο Σ.Φ.Σ. του οποίου ήταν μέλη όλοι οι άλλοι εταίροι. Η Ε.ΜΟ.Σ ήταν μέλος της Ευρωπαϊ-

κής Ομοσπονδίας Μουσειακών και Εκδρομικών Σιδηροδρόμων (FEDECRAIL) που εδρεύει στις Βρυξέλλες.

Ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε υπό την επίβλεψη του Ιταλού μηχανικού Evaristo De Chirico. Στις 22 Απριλίου 1884 γίνονται τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος από τον Βόλο μέχρι την Λάρισα. Μέχρι το 1886 ολοκληρώνεται ο άλλος κλάδος, από το Βελεστίνο ως την Καλαμπάκα, μέσω Φαρσάλων, Καρδίτσας και Τρικάλων.

Το 1955 το δίκτυο των Σ.Θ. περιέρχεται στους Σ.Ε.Κ., που το 1971 μετονομάζονται σε Ο.Σ.Ε.

Το 1960 η γραμμή Βόλου - Λάρισας μετατρέπεται σε κανονικού εύρους, όπως έγινε και το 2000 με το τμήμα από τον Παλαιοφάρσαλο μέχρι την Καλαμπάκα. Στο υπόλοιπο τμήμα της γραμμής από τον Βόλο μέχρι τον Παλαιοφάρσαλο σταμάτησαν τα κανονικά δρομολόγια από το 1998. Στο τμήμα αυτό λειτουργεί ο Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας.



(φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)



(φωτ. Αρχείο Σ.Φ.Σ.)

Το τροχαίο υλικό απαρτιζόταν κυρίως από:

1. Την αυτοκινητάμαξα Linke Hofmann, Γερμανικής κατασκευής του 1937. Ήλθε στον "Θεσσαλικό" από το δίκτυο της Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.) στα τέλη της δεκαετίας του '70.



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

2. Την δηζελάμαξα NIPPON SHARYO Ιαπωνικής κατασκευής του 1971. Προέρχεται από το εργοστάσιο του Αλιβερίου της Δ.Ε.Η., όπου χρησιμοποιείτο για την έλξη συρμών μεταφοράς λιγνίτη, από το ορυχείο στο εργοστάσιο και αγοράστηκε με χρήματα που διέθεσε ο Σ.Φ.Σ. αλλά παραχωρήθηκε στον Μ.Σ.Θ. τον Ιούνιο του 2001.



(φωτ. Π. Κάσσαρης)

3. Διάφορες φορτάμαξες και σκυροβάγωνα

4. Ντραιζίνες που χρησιμοποιούνταν για την μετακίνηση του προσωπικού, ορισμένες εκ των οποίων είχαν δοθεί ως χρυσιδάνειο στον Σ.Φ.Σ., αλλά ο σύλλογος τις εκχώρησε στην Ε.Μ.Σ.Α

Ο Σ.Φ.Σ. διοργάνωσε αρκετές εκδρομές στο δίκτυο στηρίζοντας και διαφημίζοντας τη προσπάθεια για τη διάδοση της ιδέας του σιδηροδρομικού τουρισμού.

Η συνεργασία μεταξύ του Σ.Φ.Σ. και της Ε.Μ.Ο.Σ. έληξε το 2016. Ο Σ.Φ.Σ. αδυνατούσε να υποστηρίξει οικονομικά την εταιρεία και με την απώλεια του ιδρυτικού μέλους, του αείμνηστου Δημήτρη Καρατόλου, η εταιρεία έκλεισε. Στις μέρες μας, ο Μ.Σ.Θ. λειτουργεί πλέον ανεξάρτητα από τον Σ.Φ.Σ. με νέους εταίρους.

Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι τόσο η Ε.Μ.Σ.Α. , όσο και ο Μ.Σ.Θ. αποβλέπουν στην ανάπτυξη και ανάδειξη του Πολιτιστικού Τουρισμού που προσφέρει ο Μουσειακός Σιδηρόδρομος, κομμάτι της Βιομηχανικής Αρχαιολογίας και Κληρονομιάς της πατρίδας μας.

Χρειάζεται όμως περαιτέρω προσπάθεια, τεχνοοικονομική, και κυρίως εθελοντική, για να μπορέσουν οι δικές μας μουσειακές γραμμές να γίνουν εφάμιλλες των αντιστοίχων του εξωτερικού.

Πηγή πληροφοριών: Για την "Ε.Μ.Σ.Α." διαφημιστικό έντυπο - άρθρο του κ. Νικόλαου Κοκορέτση

Για τον "Μ.Σ.Θ." διαφημιστικό έντυπο - άρθρο του κ. Σπύρου Παπανδρεάδη

40 χρόνια Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου και τομέας μοντελισμού

Κείμενο Ιωάννη Αντωνίου

Σαράντα χρόνια συμπληρώνονται φέτος από την ημέρα δημιουργίας του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου! Σε αυτή την μακρόχρονη πορεία ο σύλλογος ανέπτυξε πολλές δράσεις, τομείς και ασχολίες γύρω από τα σιδηροδρομικά δρώμενα με σκοπό να φέρει τον κόσμο πιο κοντά στο αγαπημένο μας μέσο. Το τραίνο. Προσπάθησε να "κοινωνήσει" την σιδηροδρομική κουλτούρα στο ευρύ κοινό και να φέρει σε επαφή τον σιδηρόδρομο με ανθρώπους που είτε τον αγαπούσαν, είτε δεν είχαν την οποιαδήποτε επαφή μαζί του.

Από αυτές τις δράσεις δεν θα μπορούσε να λείπει ο σιδηροδρομικός μοντελισμός. Μια δραστηριότητα που μπορεί να φέρει το τραίνο και τον σιδηρόδρομο μέσα σε κάθε σπίτι.

Ο μοντελισμός, και κατ' επέκταση ο σιδηροδρομικός μοντελισμός, απευθύνεται, σε ανθρώπους όλων των ηλικιών, είτε είναι αρχάριοι είτε προχωρημένοι. Ο ελεύθερος χρόνος τους μπορεί να γίνει ιδιαίτερος παραγωγικός

προσφέροντας μεγάλη χαρά και ικανοποίηση. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να διαθέτουν αρκετά αποθέματα υπομονής και... καλλιτεχνικές ανησυχίες!

Ο μοντελισμός εξασκεί το μυαλό και καλλιεργεί τη δημιουργική σκέψη, κατευθύνοντας τον μοντελιστή στην τήρηση μιας λογικής σειράς κατά τη συναρμολόγηση. Επιπλέον, προσφέρει ανεκτίμητες ιστορικές γνώσεις μέσω της συλλογής στοιχείων και τροχαίου υλικού από διάφορες εποχές. Ο σιδηροδρομικός μοντελισμός αποτυπώνει υπό κλίμακα τα πάντα γύρω από τον σιδηρόδρομο. Έτσι παρέχεται η δυνατότητα στους φίλους του σιδηροδρόμου να έχουν κοντά τους την αγαπημένη τους ατμομηχανή, το αγαπημένο τους βαγόνι ή ακόμα και τον αγαπημένο τους σταθμό. Η δημιουργία μοντέλων μπορεί, εν δυνάμει, να καταλήξει στην κατασκευή διοραμάτων. Όμως, ακόμη και η απλή παρατήρηση ενός μοντέλου αρκεί, συχνά, να φέρει στον μοντελιστή σκέψεις, αναμνήσεις, σιδηροδρομικά βιώματα.



Μοντελιστικό παζάρι. (φωτ. Φ. Λυκομήτρος)



Οι μοντελιστές μας εν δράσει. (φωτ. Β. Ζητωνούλης)

Έτσι λοιπόν από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου δημιουργήθηκε ο τομέας μοντελισμού. Διακρίθηκαν τότε οι μοντελιστές Γεώργιος Βασιλειάδης, ο οποίος, δυστυχώς, απεβίωσε σε νεαρή ηλικία και ο Γεώργιος Παθουράς. Και οι δύο ανταποκρίνονταν σε κάθε πρόσκληση του Δ.Σ. του συλλόγου και δημιουργούσαν μακέτες που πρόβαλαν τις κατά καιρούς επιδιώξεις του Σ.Φ.Σ.

Αξέχαστη έχει μείνει σε όλους η πρώτη μικρή μακέτα του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, συλλογική δουλειά πολλών μελών του Τομέα Μοντελισμού, που ο σύλλογός μας εκχώρησε ως στατικό έκθεμα στο Σιδηροδρομικό Μουσείο. Επίσης, αξέχαστες παραμένουν οι εντυπωσιακές προσπάθειες πολλών μελών -μοντελιστών για την κατασκευή μικρών διοραμάτων που διακοσμούσαν τα παλαιά γραφεία του συλλόγου. Διοράματα τα οποία ενσωματώθηκαν με τον καιρό στην μεγάλη σημερινή μακέτα του Σ.Φ.Σ. Επίσης από τον πρώτο καιρό λειτουργίας του τομέα μοντελισμού διοργανώθηκαν με μεγάλη επιτυχία μοντελιστικά παζάρια με αντικείμενο πωλήσεις και προβολή σιδηροδρομικών μοντέλων. Θεσμός που συνεχίζεται σταθερά κάθε χρόνο με την παρουσία των επισκεπτών και των εκθετών να είναι εντυπωσιακά αυξητική!

Το 2011 μια νέα γενιά μοντελιστών μαζί με τους ήδη υπάρχοντες μοντελιστές του συλλόγου, έρχονται σε επαφή με τον Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου και προτείνουν την εύρεση χώρου και την δημιουργία μιας μεγάλης τμηματικής μακέτας που όμοιά της στην Ελλάδα δεν θα υπάρχει. Ο σύλλογος με άμεσες ενέργειες βρήκε και παραχώρησε τον χώρο στην ομάδα των μοντελιστών και έδωσε την δυνατότητα να πραγματοποιηθεί το όνειρο του κάθε σιδηροδρομικού μοντελιστή: μια μεγάλη μακέτα! Το αποτέλεσμα ήταν εντυπωσιακό και μοναδικό για τα Ελληνικά δεδομένα καθώς δημιουργήθηκε μια μακέτα σε έκταση 80τ.μ. Μακέτα ικανή να φιλοξενήσει σε ταυτόχρονη κυκλοφορία έως και 10 αμαξοστοιχίες. Δόθηκε ίσως για πρώτη φορά σε μοντελιστές σιδηροδρόμου στην Ελλάδα η δυνατότητα να επικοινωνήσουν, να ανταλλάξουν γνώσεις και απόψεις, να δημιουργήσουν αλλά και να 'παίξουν' επιτέλους με τα τρένα τους χωρίς να χρειάζεται να αντιμετωπίσουν το μεγάλο πρόβλημα του «χώρου». Ο σύλλογός πίστεψε στο όραμα της ομάδας μοντελισμού και στάθηκε αρωγός σε κάθε βήμα της. Σε σύντομο χρονικό διάστημα η ομάδα αυτή ενσωματώθηκε στον τομέα μοντελισμού του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου και αποτέλεσε τον πυρήνα του τομέα. Συγχρόνως κατέστη η αιχμή του δόρατος για τον σύλλογο, αποτελώντας πόλο έλξης για νέα μέλη

αλλά και για φίλους του σιδηροδρόμου και του μοντελισμού γενικότερα. Επίσης οι μοντελιστές του συλλόγου πρωταγωνίστησαν με την παρουσία τους σε διάφορες εκδηλώσεις όπως στο Υπουργείο Μεταφορών το 2012 και στην κεντρική αίθουσα του εμβληματικού σταθμού Πελοποννήσου.

Σήμερα, ο τομέας μοντελισμού του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου αριθμεί πάνω από 30 μέλη και διαθέτει 28 διοράματα στημένα σε σχήμα έλλειψης. Σε αυτόν τον χώρο μαζευόμαστε κάθε Σάββατο και Κυριακή και δουλεύουμε ο καθένας το «κομμάτι» του, άλλος προσθέτοντας φύση, άλλος τελειοποιώντας τα ηλεκτρικά, άλλος ολοκληρώνοντας τη γραμμολογία, άλλος απλώς παίζοντας με τα τραίνα! Η τεχνική που εφαρμόστηκε στην κατασκευή των διοραμάτων είναι γνωστή και καθιερωμένη στο εξωτερικό εδώ και χρόνια, εφαρμόζεται δε σε όλες τις διεθνείς λέσχες και λέγεται τμηματική κατασκευή μακέτας (modular layout construction). Την κατασκευή του κάθε τμήματος (module) αναλαμβάνει ένα ή περισσότερα μέλη του τομέα, μπορεί δε αυτό να έχει όποιο σχήμα, μέγεθος και θέμα θέλει ο κατασκευαστής.

Ο στόχος μας, ως τομέας μοντελισμού, εκτός από την προσωπική μας ικανοποίηση και την απόλαυση που αισθανόμαστε συνεργαζόμενοι δημιουργώντας μοντέλα, είναι να αναδείξουμε την ομορφιά του σιδηροδρόμου μέσα από την

κατασκευή τοπίων, σταθμών, συρμών υπό κλίμακα. Άλλος στόχος είναι η παρέρ μας να μεγαλώσει με νέα μέλη και μικρά παιδιά που θα αγαπήσουν τον σιδηρόδρομο και θα γνωρίσουν την πολιτιστική κληρονομιά του. Η προσέλευση νέων παιδιών και η γνωριμία τους με τον σιδηροδρομικό μοντελισμό, την χρήση των ηλεκτρικών –ηλεκτρονικών συστημάτων καθώς και η ενασχόλησή τους με την κατασκευή και τελειοποίηση διοραμάτων αποτελεί για τον σύλλογο μας βασικό σκοπό. Τέλος, δηλώνουμε πως με χαρά θα παρευρισκόμαστε και θα στηρίζουμε εκδηλώσεις όποτε αυτό μα ζητείται.

Η μακέτα μας, έκτασης περίπου 80τμ, στεγάζεται στον χώρο εκδηλώσεων του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου, στα βοηθητικά κτήρια του εμβληματικού σταθμού Αθηνών Πελοποννήσου επί της οδού Σιδηροδρόμων 1 στην Αθήνα και είναι επισκέψιμη για το κοινό κάθε σαββατοκύριακο.

Επίσης, το άξιο μέλος του συλλόγου μας ο αρχιτέκτονας Νίκος Πολυζώης, έχει κατασκευάσει και προσφέρει μία μακέτα με κινούμενους συρμούς, που βρίσκεται στα κεντρικά γραφεία του συλλόγου επί της οδού Λιοσίων 301. Η παρουσία της εκεί βοηθάει στην διάδοση του σιδηροδρομικού μοντελισμού. Πέρα από μοντελιστής ο Νίκος είναι και εξαιρετικός γραφίστας. Με το πένακι του έχει αποτυπώσει όλο το παλιό τροχαίο υλικό της Πελοποννήσου και όχι μόνον.



Αντιπροσωπευτική μακέτα. (φωτ. Λευτ. Καραθανάσης)

Οι Φωτογράφοι μας



Από την ίδρυση του Σ.Φ.Σ., το 1983, κάποια μέλη του συλλόγου άρχισαν να αποτυπώνουν στο φωτογραφικό χαρτί σιδηροδρομικά θέματα. Καθώς περνούσαν τα χρόνια, οι φωτογράφοι-μέλη του συλλόγου πλήθυναν και τελειοποίησαν τις μεθόδους φωτογράφισης βοηθούμενοι και από την τεχνολογική εξέλιξη της φωτογραφικής τέχνης. Τα αποτελέσματα, συχνά, εξαιρετικά.

Οι φωτογράφοι του Σ.Φ.Σ. φωτογραφίζουν τραίνα, άλλοι όμως δίνουν βαρύτητα στα τοπία, άλλοι σε παλαιούς σταθμούς, άλλοι σε πέτρινα ή μεταλλικά γεφύρια, άλλοι σε εγκαταλειμμένα δίκτυα ή/και εγκαταλειμμένο τροχαίο υλικό, επισκεπτόμενοι όλες τις γωνίες της πατρίδας μας, από την Καλαμάτα ως το Ορμένιο και από την Φλώρινα ως το Λαύριο.

Οι φωτογραφίες τους είναι καλλιτεχνικές, τεκμηριωμένες, καλαίσθητες, γραφικές. Συχνά φανερώνουν ευαισθησία, άλλοτε τεχνοκρατική ματιά άλλοτε είναι ανθρωποκεντρικές ή ακόμη και με πολύ χιούμορ τραβηγμένες. Οι φωτογραφίες προσφέρονται στον σύλλογο αφιλοκερδώς και βοηθούν μεταξύ άλλων και στην ενημέρωση του κοινού για τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου.

Η προβολή τους μέσα από το περιοδικό "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ", τα ημερολόγια, τα φυλλάδια και τις εκδηλώσεις, βοήθησε σημαντικά στην προώθηση της «σιδηροδρομικής κουλτούρας» στην ελληνική κοινωνία που είναι αρκετά πίσω σε σχέση με τις κοινωνίες των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών.

Ιδιαίτερως σημαντική είναι η συμβολή των φωτογράφων-μελών του συλλόγου που εξ αρχής φωτογράφιζαν "πρόσωπα και πράγματα": πολλές εκδηλώσεις, συνέδρια, γενικές συνελεύσεις, σημαντικές συναντήσεις με πρόσωπα από τον πολιτικό και καλλιτεχνικό κόσμο, σημαντικά μέλη που συνέβαλαν καθοριστικά στην προβολή και καταξίωση του Σ.Φ.Σ. προσφέροντας τα μέγιστα έτσι ώστε ο σύλλογος να στέκεται πάντα στο ύψος των περιστάσεων. Όλες αυτές οι στιγμές απαθανάτιστηκαν από το φακό μιας φωτογραφικής μηχανής μελών του συλλόγου μας, που βρέθηκαν, κάθε φορά, στον σωστό τόπο και χρόνο.

Προς όλους τους φωτογράφους μας απευθύνουμε ένα
ΜΕΓΑΛΟ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ!!!

Παρουσιάζουμε χαρακτηριστικά δείγματα δουλειάς φωτογράφων του συλλόγου μας:



Κώστας Κακαβάς φωτογράφος του Σ.Φ.Σ.
Γέφυρα Ασωπού Φθιώτιδα



Παναγιώτης Κάσσαρης φωτογράφος του Σ.Φ.Σ.
Καϊάφας Ν. Ηλείας



Φώτης Λυκομήτρος φωτογράφος του Σ.Φ.Σ.
Καλόνερο Μεσσηνίας



Νίκος Φώτης φωτογράφος του Σ.Φ.Σ.
Αυλώνας



Λευτέρης Παπαδημητρίου φωτογράφος του Σ.Φ.Σ.
Το Τραϊνάκι του Πηλίου

Αρτέμης Κλώνος ο φωτογράφος των εκδηλώσεων του Συλλόγου μας

Η Συντακτική Επιτροπή της Σιδηροτροχιάς απευθύνει τις θερμές της ευχαριστίες στο μέλος του Σ.Φ.Σ. και καταξιωμένο φωτογράφο της σιδηροδρομικής (και όχι μόνο) φωτογραφίας, Αρτέμη Κλώνο, για την πολύτιμη βοήθεια που της προσέφερε με φωτογραφίες από το προσωπικό του Αρχείο, ώστε το τεύχος αυτό της «Σιδηροτροχιάς», το οποίο είναι αφιερωμένο στην επέτειο των 40 χρόνων του Σ.Φ.Σ., να διανθισθεί με τις κατάλληλες για την ιστορία που απεικονίζει, αλλά και υψηλής ποιότητας, φωτογραφίες.



Ο Αρτέμης Κλώνος έζησε, φωτογράφησε και απεικόνισε με μοναδικό τρόπο, τόσο τον ελληνικό σιδηρόδρομο, όσο και τη ζωή και τις δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ., από τα πρώτα του βήματα, το 1983, μέχρι τη μέρα που ο ίδιος και η οικογένειά του μετεγκαταστάθηκαν στη Γερμανία. Σύντομα διακρίθηκε ως επαγγελματίας φωτογράφος και εκτός του συλλόγου. Η απουσία του, όλα αυτά τα χρόνια που ζει μακριά μας, στερεί τον σύλλογό μας από τις εξαιρετικές φωτογραφίες του. Τον Αρτέμη Κλώνο τον θεωρούμε πάντα μέλος της οικογένειας του Σ.Φ.Σ. τόσο για την καλλιτεχνική του αξία, όσο και για το ήθος του.

Οι φωτογραφίες του Αρτέμη Κλώνου βρίσκονται στους εξής ιστοτόπους:

"Flickr", "RailPictures.Net" and "Trainspo":

<http://www.flickr.com/photos/185702670@N06/>

<http://www.railpictures.net/showphotos.php?userid=54924> & <http://trainspo.com/a.klonos/gallery/>



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)



(φωτ. Αρτ. Κλώνος)

Εξώφυλλα παλαιών τευχών της «ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑΣ»

