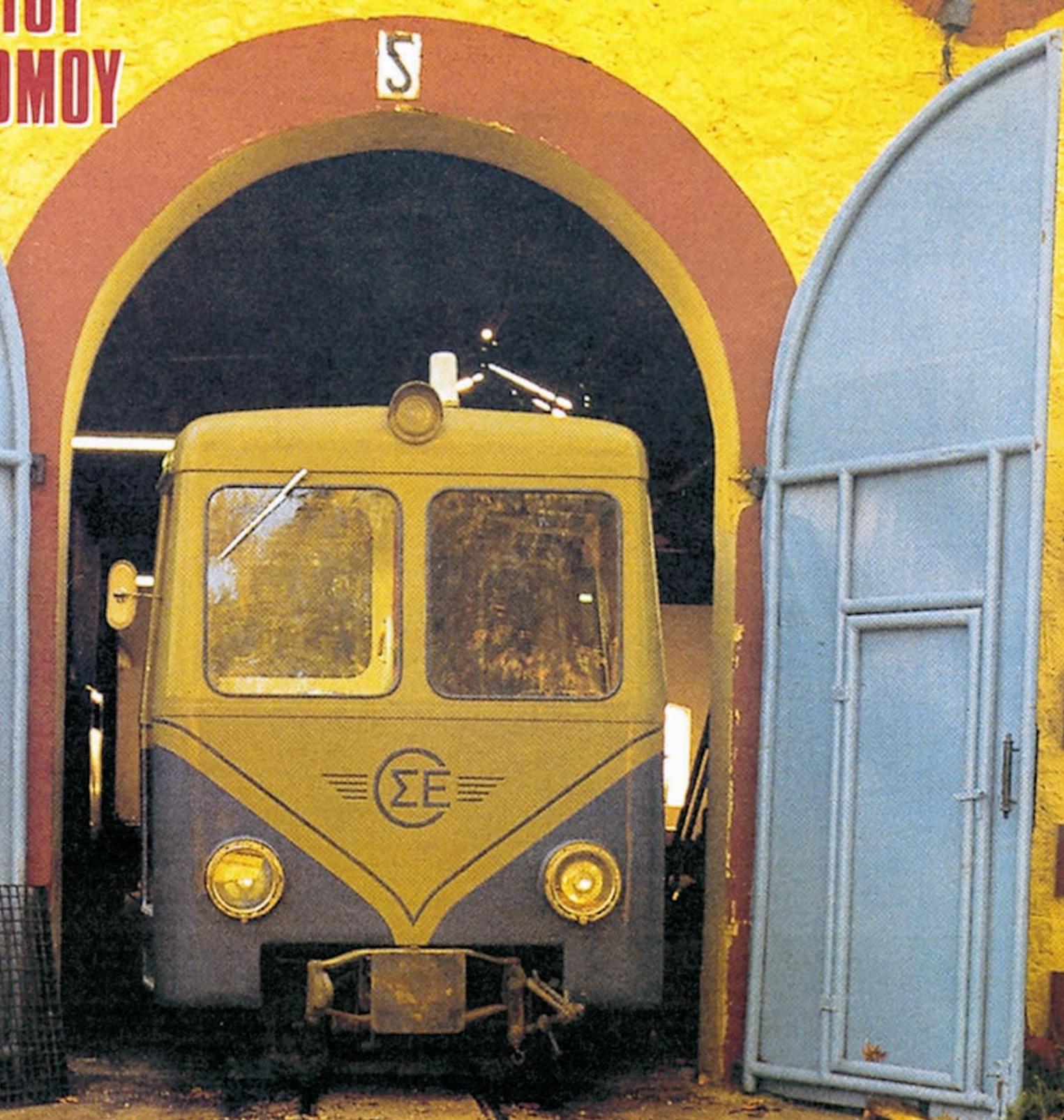




αφιέρωμα

Σάββατο 3 Ιουλίου 1999

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



Τα τρένα που φύγουν  
τα τρένα που έρχονται



# αφιέρωμα •

**Η Ευρώπη «ξαφνικά» επενδύει  
τεράστια ποσά στους σιδηροδρόμους.  
Στην Επιλάδα, δεκαετίες εγκατάστασης**

# Πού πας τρενάκι, σε τέτοιους καιρούς...

ΓΡΑΦΕΙ Ο ΑΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

**T**ου περασμένου αιώνος» λέμε για να χαρακτηρίσουμε κάτι ξεπερασμένο από τις εξελίξεις ή ξεχασμένο. Σε λίγους μήνες από σήμερα η ίδια έκφραση θα γίνει λογοπαίγνιο. Ο περασμένος αιώνας θα απέχει ελάχιστα και η κυριολεξία δεν θα βοηθά καθόλου τη μεταφορά. Ισως είναι λοιπόν κατάλληλη η στιγμή για να βαδίσουμε μέσα από τη νεότερη ελληνική Ιστορία προς τον 21ο αιώνα, εξιστώντας την περιπέτεια του σιδηροδρόμου - ενός στοιχείου του πολιτισμού μας που κατά παράδοξο τρόπο θεωρείται σήμερα ξεπερασμένο και ξεχασμένο αφού στην κυριολεξία δεν βοηθά παρά ελάχιστα στη...μεταφορά.

Μια περιπέτεια που σημάδεψε όσο λίγα άλλα πράγματα τον 19ο αιώνα, ακόμη και αν τα σημάδια σκεπάστηκαν από το χρόνο. Που άλλαξε τη ζωή σε πόλεις και χωριά. Που έγινε αφορμή για διαμάχες. Στοιχείο έμπνευσης για λογοτεχνία και τραγούδι. Σκηνικό για θέατρο και κινηματογράφο. Θέμα για ζωγραφική.

Γενιές ολόκληρες ανθρώπων έζησαν και πέθαναν δουλεύοντας για το σιδηροδρόμο από την εποχή του απιού, στα τραμ, στον υπόγειο. Τον είδαν να γίνεται αντικείμενο φόβου και θαυμασμού. Να γεμίζει με τον πόνο των αποχωρισμών, τις ελπίδες της επιστροφής, τη χαρά τουν ταξίδιού. Τον είδαν ύστερα να πέφτει στην αφάνεια. Το τέλος του 20ού αιώνα βρήκε το σιδηροδρόμο μακριά από το ενδιαφέρον των επιβατών. Του απέμειναν μόνο κάποιοι ρομαντικοί ταξιδιώτες και όσοι δεν έχουν εναλλακτική λύση.

«Ποιος ασχολείται πλέον με το σιδηροδρόμο;»; θα πουν τελικά κάποιοι που προσπαθούν να διαχρίνουν το γύροισμα του αιώνα μέσα από το παραπομπής ενός αυτοκινήτου. Τα έργα που ξεκίνησαν εδώ και λίγα χρόνια με τη βοήθεια της Κοινότητας θα μπορούσαν ίσως να δώσουν μία απάντηση. Δεν έχουν φτάσει όμως στα αυτιά του πολύ κόσμου αν και

δεν έλειψαν τα «ιστορικώς απαραίτητα» σκάνδαλα. Είναι άλλωστε ένα από τα χαρακτηριστικά του σιδηροδρόμου ότι αν δεν ολοκληρωθεί ένα έργο από το Α εώς το Ω είναι σαν να μην έχει γίνει καθόλου. Η Ευρώπη πάντως ξαναχτύζει τους σιδηροδρόμους της και επενδύει τεράστια ποσά. Οχι βέβαια για το χατζό κάποιων ρομαντικών, αλλά για λόγους καθαρά πρακτικούς.

Η Ελλάδα ακολουθεί με δικό της βηματισμό για να καλύψει δεκαετίες ολόκληρες εγκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου και επενδύσεων αποκλειστικά σε δρόμους που όλο φάρδαιναν και ποτέ δεν χωρούσαν τα αυτοκίνητα. Για να πλησιάσει όμως την Ευρώπη έχει να καλύψει και το «κενό» των βαλκανικών χωρών, που κατόρθωσαν κάποτε να έθουν πιο κοντά χάρη στον σιδηροδρόμο (η ψηλότερη σιδηροδρομική γέφυρα παγκοσμίως, η Μέλα Ριέκα, βρίσκεται στην πρώην Γιουγκοσλαβία). Οσο για σήμερα... Είναι τυχαίο ότι η Ιστορία των ημερών μας γράφεται με συντρίμμια από βιομηδισμένα γεφύρια; Είναι τυχαίο ότι η Αθήνα του '30 με 400.000 κατοίκους είχε 88 χιλιόμετρα γραμμής τραμ και 153 χιλιόμετρα αστικού και προαστιακού σιδηροδρόμου και από το 1977 έμεινε μόνο με τα 26 χιλιόμετρα του ηλεκτρικού;

Οχημά μας λοιπόν ο σιδηροδρόμος αφού η ιστορία του, όπως κάθε ταξίδι, μας επιτρέπει να διακρίνουμε καθαρά πώς ξεκινήσαμε και πώς φτάσαμε έως εδώ. Η λειτουργία των δύο νέων γραμμών του Μετρό που αναμένεται τους επόμενους μήνες αφήνει κάποια περιθώρια ελπίδας. Ισως η αλλαγή του αιώνα να φέρει γούρι στο σιδηροδρόμο, ο οποίος τελικά να αποδειχθεί ξεπερασμένος, αλλά όχι ξεχασμένος...



ΦΩΤ.: ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΠΙΛΗΝΗΣ

## ■ ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ

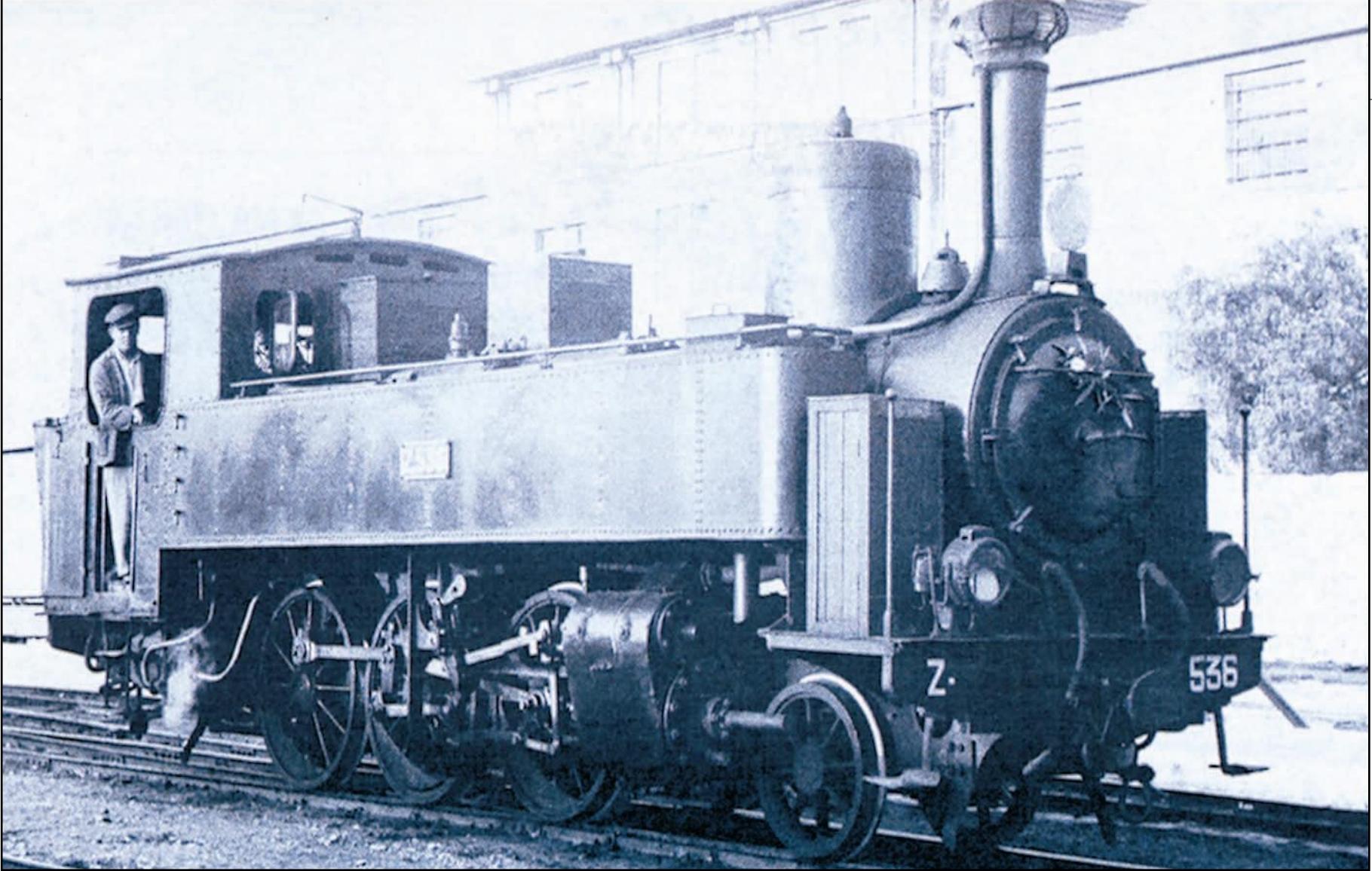
**ΑΝ ΣΗΜΕΡΑ** τα μέσα σταθερής τροχιάς (τρένο, μετρό, τραμ) συζητούνται ως η καλύτερη λύση σε περιοχές με προβλήματα κυκλοφορίας και μόλυνσης, στο ξεκίνημά τους προτιμήθηκαν μόνο και μόνο γιατί εξασφάλιζαν φθηνότερη και πιο γρήγορη μεταφορά. Ήταν μοιραίο έτοι να εμφανισθούν πρώτα εκεί που το κεφάλαιο αναζητούσε λύση για να μειώσει το κόστος των μετακινήσεων. Στην Ελλάδα, λοιπόν, η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή εκτός Αττικής λειτούργησε το Νοέμβριο του 1882 στη διαδρομή Πύργου-Κατάκολον. Αιτία οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες μεταφοράς της ελληνικής σταφίδας που γνώριζε τότε μεγάλες δόξες ύστερα από την καταστροφή των γαλλικών απελάσων από φυλλοξέρα.

Ο δήμαρχος Πύργου (τότε Λετρίνων)

**Π. Αυγερινός** καλεί το μηχανικό **A. Στρείτ** να μελετήσει το έργο και η κυβέρνηση Κουμουνδούρου παρέχει με νόμο το δικαίωμα κατασκευής της γραμμής μήκους 12,5 χιλιομέτρων. Το έργο κατασκευάζεται από τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα, που παραχωρεί την εκμετάλλευση στην εταιρεία «Σιδηροδρόμος Πύργου-Κατάκολον» (ΣΠΚ). Στο σταθμό του Κατάκολου που βρισκόταν επί χρόνια πάνω στο λιμάνι, γινόταν κάθε χρόνο λαμπρή γιορτή όταν έφθανε το πρώτο τρένο με σοδειά σταφίδας. Στη γραμμή κυκλοφορούσαν και έγιναν βαγγίνια με εξώστες που τα ονόμαζαν «Τρένα της αγάπης». Τις απαμάνιξε που έμισαν με εκείνες του τραμ και είχαν «ποδιά» για να προστατεύονται από την άμμο της παραλίας, τις ονόμαζαν οι ντόπιοι «Μαριγούλες». Η παραγωγή της σταφίδας που γέννησε τη γραμμή έρχεται όμως να της δημιουργήσει προβλήματα όταν προκύπτει κρίση μετά το 1896. Ο ΣΠΚ συνεχίζει να λειτουργεί και το 1951 απορροφάται από τον ΣΠΑΠ (Σιδηροδρόμοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου).

Ο ΣΠΑΠ είναι η εταιρεία που συστάθηκε για τη δημιουργία του πελοποννησιακού δικτύου το 1882. Ομάδα τραπεζών αναλαμβάνει να κατασκευάσει γραμμές μετριού πλάτους και να ενώσει Πειραιά - Κάρινθο - Πάτρα, Κόρινθο - Αργός - Ναύπλιο και Αργός - Μύλους. Το πρώτο μικρό τμήμα που κατασκευάζεται είναι εκείνο που ενώνει το Καλαμάκι (εκεί όπου σήμερα τα διυλιστήρια της «Μόστο Οίλα») με την Κόρινθο. Ο λόγος; Μα η ανάγκη να ενωθεί έστω και σιδηροδρομικά ο Κορινθιακός με τον Σαρωνικό κόλπο (δεν είχε κατασκευαστεί η διώρυγα της Κορίνθου). Ετοι μι επιβάτες των πλοίων που έφθαναν από την Ιταλία ή τα Επτάνησα δεν υποχρεώνονταν να κάνουν το γύρο της Πελοποννήσου αλλά ανέβαιναν για λόγο στο τρένο και συνέχιζαν με άλλο πλοίο προς Πειραιά. Η δραστηριότητα αυτή έφερε πλούσια έσοδα έως το 1893, που λειτούργησε η διώρυγα της Κορίνθου.

Ας επιστρέψουμε όμως στο 1885, όταν το στρώσιμο της γραμμής προχωρούσε ομαλά μέχρι που έφθασε η γραμμή από τον Πειραιά εώς την Κόρινθο. Τότε άρχισαν να εμφανίζονται τα πρώτα ζόρια. Κάποιοι εργολάβοι δηλώνουν αδυναμία να συνεχίσουν, ενώ τα διαθέσιμα της εταιρείας αρχίζουν να εξαντλούνται. Νέα δάνεια συνάπτονται, εργολάβοι πληρώνονται με μετοχές. Παρά τις καθυστερήσεις ή και εξαιτίας αυτών ο Τρικούπης προτείνει τον Απρίλιο του 1887 επέκταση του δικτύου με κατασκευή γραμμής από τους Μύλους προς Καλαμάτα εξ ολοκλήρου από το Δημόσιο.



Η ατμάμαξα Z 536, μία από τις πολλές των ΣΠΑΠ που επί δεκαετίες έσυραν υπομονετικά τα Βαγόνια στο μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου (Αρχείο ΟΣΕ)

# Στον Πύρο σφύριξε για πρώτη φορά

Το 1889 παραχωρείται στους ΣΠΑΠ η κατασκευή και εκμετάλλευση γραμμής οδοντωτού σιδηροδρόμου που θα συνδέσει το Διακοφτό με τα Καλάβρυτα, και ολοκληρώνεται το 1896. Νέα τμήματα δικτύου παραδίδονται ή ανατίθεται η κατασκευή τους. Μόνοι παραπονεμένοι οι κάτοικοι της Λακωνίας, αν και υπάρχουν προτάσεις για δημιουργία διακλάδωσης από το Λεοντάρι Αρχαδίας προς Σπάρτη και Γύθειο. Είναι χαρακτηριστική η αγόρευση των Λάκωνων βουλευτή Γ. Μαυρομιχάλη τον Οκτώβριο του 1902, ο οποίος αφού παραδεχθεί ότι οι νέες παραλιακές γραμμές είναι χρήσιμες λέει: «Ημάς όμως τους Μεσογείους αφήνει εις την αρχέγονον κατάστασιν της δι' ημών συγκοινωνίας. Ήμείς όμως οι κάτοικοι των δύο νομών Λακωνίας και Λακεδαίμονος που μένουμεν, μη δεν είμεθα Ελληνες; Μη δε

πληρώνουμε φόρους;»

Το δίκτυο ολοκληρώνεται το 1904 και οι ΣΠΑΠ παίρνουν το 1922 μορφή εταιρείας υπό ιδιωτική εκμετάλλευση, ενώ το 1929 αγοράζουν τη γραμμή Νέου Ηρακλείου - Λαυρίου στην Αττική. Εφαρμόζουν δυναμικές πολιτικές μάρκετινγκ, εκμεταλλεύνονται μεταξύ άλλων τουριστικούς προορισμούς. Αξιομνησόνευτο το «Τέρνο των γλεντζέδων» που δρομολογήθηκε το 1930 και προσέφερε στους επιβάτες του πολυτελή μετάβαση στο καζίνο των Λουτρακίου. Μέρος του δικτύου των ΣΠΑΠ είναι και η γραφικότατη διαδρομή στην Κακιά Σκάλα, που θα χαθεί όταν λειτουργήσει η νέα χάραξη της γραμμής μέσα από σήραγγα. Άς ελπίσουμε τούλαχιστον ότι θα δρομολογηθούν σε αυτό το σημείο της διαδρομής τρένα τουριστικού ενδιαφέροντος.

Το 1940 οι ΣΠΑΠ περνούν υπό δημόσια εκμετάλλευση. Το συνολικό μήκος του δικτύου έχει πλέον φθάσει τα 730 χιλιόμετρα. Το τέλος του πολέμου βρίσκει το δίκτυο της Πελοποννήσου να μετρά τεράστιες απώλειες, καθώς οι Γερμανοί ανατινάζουν φεύγοντας 82 γεφύρια και ρίχνουν μηχανές και βαριά σκάνες σε γκρεμούς.

Το 1953 οι ΣΠΑΠ αναλαμβάνουν τη γραμμή Αγρινίου - Μεσολογγίου - Κρυονερίου που έως τότε διαχειρίζονταν οι ΣΒΔΕ (Σιδηροδρόμοι Βορειοδυτικής Ελλάδος). Το δίκτυο αυτό είχε μήκος κύριας γραμμής 62 χιλιόμετρα και κατασκευάστηκε το 1890. Αργότερα απέκτησε και τρεις διακλαδώσεις προς το κέντρο του Μεσολογγίου, το Αιτωλικό, την Κατοχή και τον ποταμό Αχελώο. Ο Χαρούλαος Τρικούπης κατηγορήθηκε από τους αντιπάλους του ότι το κατασκεύασε με δαπάνες του κράτους (πρώτη φορά χωρίς ευθύνη ιδιωτών) για ψηφιοθηρικούς λόγους, λόγω καταγωγής από το Μεσολόγγι. Ο ίδιος όμως είχε σχέδια για επέκταση της γραμμής προς Ηπειρο και Θεσσαλία αλλά και ξενύχη στο Ρίο - Αντίριφο. Το χαρακτηριστικό του δικτύου είναι ότι είχε στην κατοχή του αιμπόλιο, τη θρυλική «Καλυνδώνα», η οποία παρελάμβανε τους επιβάτες και τα εμπορεύματα από το Κρυονέρι όπου έφθανε το τρένο έως την αποβάθμα. Από εκεί οι επιβάτες έφθαναν ακτοπλοϊκώς στην Πάτρα.

Σπάξην επιστράτευση του 1940 η γραμμή έπαιξε καίριο ρόλο στη μεταφορά στρατευμάτων προς τα αλβανικά σύνορα, ενώ αργότερα οι Ιταλοί κατακτήτες προσπάθησαν να την επεκτείνουν προς Αμφιλοχία ξηλώνοντας τις γραμμές της διακλάδωσης Αιτωλικού. Η γραμμή σταμάτησε να λειτουργεί επί δικτατορίας το 1970 λόγω υπερβολικών ελλειψών, αφού δεν έγινε ποτέ κάποια σοβαρή επέκτασή της. Αντιθέτως είχαν κατασκευασθεί δρόμοι και το πορθμείο Ρίο - Αντιρρίου εξυπηρετούσε τα αυτοκίνητα σε πολύ μικρότε-

ρο χρονικό διάστημα. Το 1995 ελήφθη η απόφαση για επαναλειτουργία της γραμμής καθώς η επισκευή μπορούσε να γίνει με μικρές επεμβάσεις. Το έργο ανατέθηκε μάλιστα σε εργολάβο με προϋπολογισμό 1 δισεκατομμυρίου δραχμών, αλλά οι εκπαίδευσις δεν ξεκίνησαν ποτέ. Τα υλικά που είχαν παραληφθεί έμειναν να σκουριάζουν και οι αριμόδιοι να λένε ότι δεν έχει νόημα ένα τέτοιο έργο που είναι «τυφλό», αφού δεν καταλήγει σε κάποιο λιμάνι. Σκέψεις για εκμετάλλευση της γραμμής για τουριστικούς σκοπούς με παλαιές αιτιάμαξες δεν έχουν μελετηθεί επισήμως. Και το χειρότερο; Η κατασκευαζόμενη σήμερα γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου δεν έχει πρόβλεψη για γραμμή σιδηροδρόμου.

Οι ΣΠΑΠ υφίστανται μία ακόμη ήπτα το 1957 σταν διακόπτεται η λειτουργία του σιδηροδρόμου Αθηνών - Λαυρίου ύστερα από πιέσεις των αυτοκινητιστών. Χάνεται έτσι για πάντα (;) ένας πολύ σημαντικός διάδρομος που θα μπορούσε να αποσυμφορεί το Λεκανοπέδιο. Το 1962 οι ΣΠΑΠ ενοποιούνται με τους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ), την εταιρεία που είναι πρόδομος του σημερινού ΟΣΕ. Σήμερα εκτελούνται με κοινοτική συγχρηματοδότηση έργα εκσυγχρονισμού, όπως η δημιουργία διπλής γραμμής κανονικού πλάτους προς Κόρινθο.

Αν τα έργα συνεχισθούν, ο σιδηρόδρομος θα μπορέσει να δώσει εναλλακτική οδό προαστιακής μετακίνησης σε όσους εργάζονται στην Αθήνα αλλά επιθυμούν π.χ. να κατοικούν στα δυτικά παράλια της Αττικής ή του Κορινθιακού. Εκφράζονται, όμως, φόβοι ότι όσο μεγάλο μέρος του δικτύου (κάτω από την Κόρινθο και την Πάτρα) εγκαταλείπεται και το τροχαίο υλικό δεν ανανεώνεται, τα δρομολόγια θα μειώνονται συνεχώς και αυτό θα οδηγήσει στην οριστική κατάργηση ενός σιδηροδρόμου που συνέβαλεν οσο λίγοι στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας.



# αφιέρωμα •

**Το 1918 ο πρώτος συρμός  
Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Η γραμμή  
«χαιδεμένο παιδί» και τι άπλαξε**

**ΣΤΟ «ΓΥΡΙΣΜΑ»** ακριβώς του περασμένου αιώνα ξεκίνησε η κατασκευή του «κεντρικού» σιδηροδρομικού άξονα της Ελλάδας, που ένωσε την πρωτεύουσα με τα σύνορα, τα οποία τότε βρίσκονταν στο χωριό Παπαπούλι. Η κατασκευή της γραμμής μήκους 400 χιλιομέτρων ανατέθηκε από τον Χ. Τρικούπη σε αγγλικό Όμιλο κεφαλαιούχων το 1889. Η εταιρεία εγκατέλειπε το έργο το 1893, αν και έχει ήδη εισπράξει 21 εκατομμύρια φράγκα. Ακολούθει νέα ανάθεση το 1900, από την κυβερνητή Θεοτόκη, στο Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή, πίσω από το οποίο βρίσκεται η γαλλική Batignolles, κατασκευάστρια του Πύργου του Αϊφελ. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το 1909 και η διαχειριστική εταιρεία Ελληνικοί Σιδηροδρόμοι (ΕΣ) αποκαλύπτει το δίκτυο, βάσει του προσωρινού του, Σιδηροδρόμοι Πειραιά-Δεμερόλι-Συνόρων (όπου Δεμερόλι, ο Παλαιοφάρσαλος), ενώ ο κόσμος το ονόμασε Λαρισαϊκό Σιδηροδρόμο.

Το δίκτυο κατασκευάζεται με γραμμή κανονικού πλάτους για να ενωθεί με τα ευρωπαϊκά που τότε κατέληγαν στην τουρκοκρατούμενη ακόμη Μακεδονία. Κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων κατασκευάζεται μέσα από τα Τέμπη του Πηνειού η «ενωτική» γραμμή Παπαπούλι-Κατερίνη-Πλατανιά, συνολικού μήκους 136 χιλιομέτρων.

Ο πρώτος συρμός αναμέσα σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη θα δρομολογηθεί το 1918, όταν παίρνει τα μακεδονικά δίκτυα θα έχουν παραχωρηθεί από τους συμμάχους. Το 1920 κυκλοφορεί και η πρώτη διεθνής αμαξοστοιχία Αθηνών-Παρισίου μέσω Γιουγκοσλαβίας με την επωνυμία Simplon Orient Express. Το δίκτυο γενικά περιέλαβε τεχνικά έργα περίπλοκα έχοντας να ξεπεράσει υψηλούς ορεινούς όγκους.

- Η εικόνα των δρομολογίων του 1915 είναι η ακόλουθη:
- Πειραιάς-Αθήνα-Λειανοκλάδι-Λάρισα (διάρκεια διαδρομής 12 ώρες)
- Πειραιάς-Σχηματάρι-Χαλκίδα (διάρκεια 3 ώρες)
- Σχηματάρι-Λιβαδειά (διάρκεια 2,5 ώρες)
- Λειανοκλάδι-Λαμία Στυλίδα (διάρκεια 25 λεπτά)
- Λειανοκλάδι-Λάρισα (διάρκεια 6 ώρες 20 λεπτά)
- Λάρισα-Παπαπούλι (διάρκεια 1 ώρα 40 λεπτά)

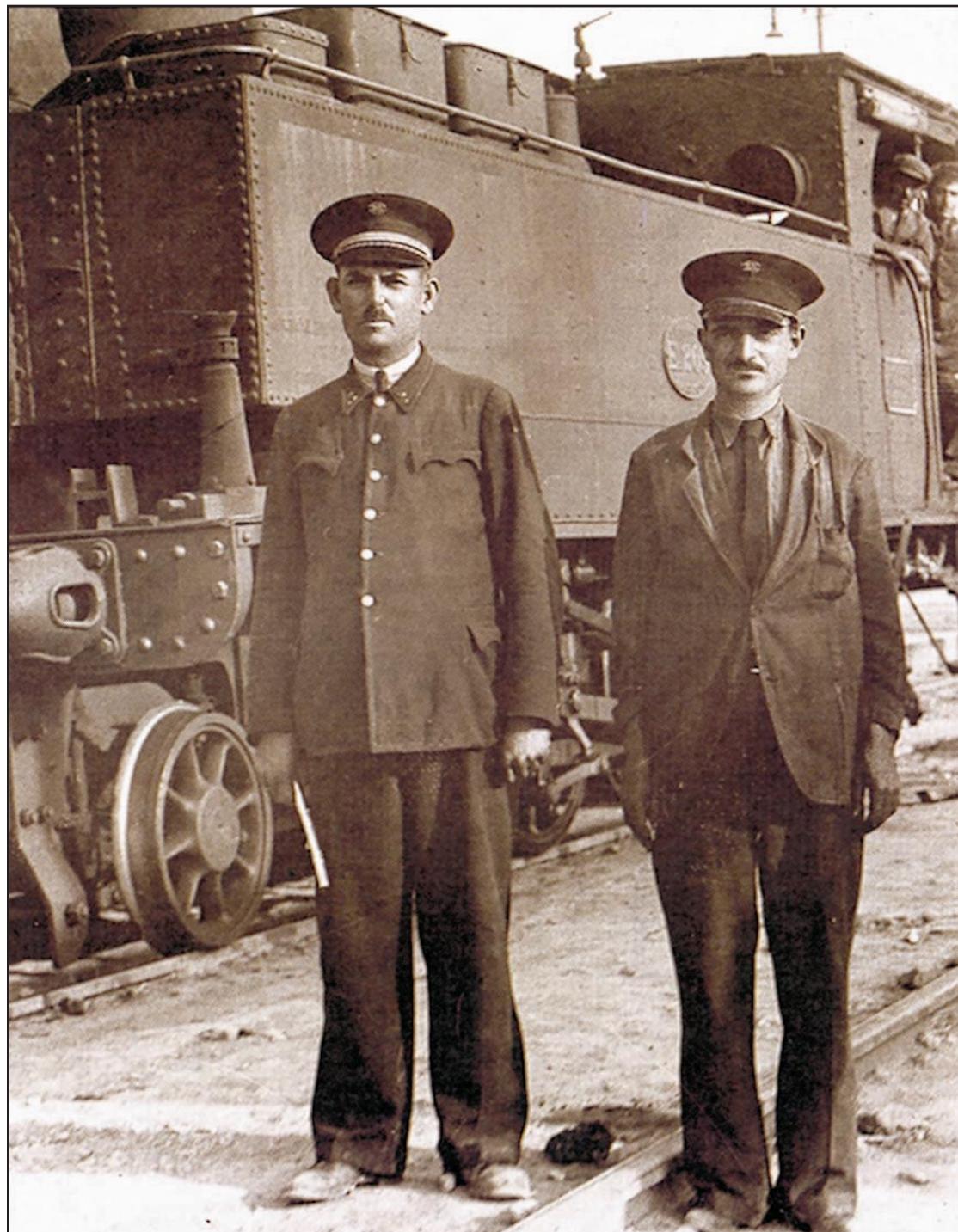
Το δίκτυο αυτό ήταν η αφετηρία για τη δημιουργία των ΣΕΚ (Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους), του σιδηροδρόμου διεθνούς πλάτους, που έφτασε έως τα βόρεια και τα ανατολικά σύνορα με τη σταδιακή ένταξη των επιμέρους τμημάτων που προϋπήρχαν. Από το 1950, στο δίκτυο αρχίζουν να κινούνται αυτοκινητάμαξες (automotrice) που εξασφαλίζουν μεγάλη ευελεξία. Το 1963 και το 1967 αντιστοίχως ξεκινούν τα δρομολόγια τους οι αμαξοστοιχίες «Ελλάς Εξπρές» και «Ακρότολις Εξπρές», που συνδέουν την Αθήνα με το Μόναχο και άλλες γερμανικές πόλεις και θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους κυρίως στους μετανάστες της Γερμανίας.

## Η ίδρυση του ΟΣΕ

Το 1970, έτος ίδρυσης του ΟΣΕ, που αναλαμβάνει όλους τους ελληνικούς σιδηροδρόμους (πλην του Ηλεκτρικού), θα διακοπεί η κυκλοφορία των τρένων στη διακλάδωση Λειανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα, η οποία θα επαναληφθεί το 1991. Η γιουγκοσλαβική κρίση θα δυσκολέψει πολύ τη ζωή του ΟΣΕ καθώς διακόπτονται ουσιαστικά τα απ' ευθείας δρομολόγια προς το εξωτερικό αλλά και τοπικές γραμμές όπως η Φλώρινα-Κρεμενίτσα-Βίτολα.

Το τμήμα Αθηνών-Θεσσαλονίκης θεω-

# 100 χρόνια πριν, οι βάσεις για το δίκτυο



Οι σιδηροδρομικοί έδεσαν τη ζωή τους όσο λίγοι άλλοι με το «ψυχρό και άψυχο» σίδερο για το οποίο δουλεύουν

ρείται έως σήμερα το «χαιδεμένο» παιδί του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου καθώς απορροφά το μεγαλύτερο μέρος των κοινοτικών κονδυλίων για τον εκσυγχρονισμό του. Βάσει των προβλέψεων του Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ, το τμήμα αυτό είναι ένα από εκείνα που μπορεί να αποφέρουν κέρδη. Σήμερα ε-

κτελούνται έργα, όπως οι μεγάλες σήραγγες στα Τέμπη, τον Πλαταμώνα, το Καλλίδρομο, ώστε η διαδρομή να συντομεύει σημαντικά.

Η ποιότητα των υπηρεσιών στον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης ανέβηκε αισθητά από το 1989 όταν κυκλοφόρησαν οι συρμοί Ιντερσίτι, που κατασκευάστηκαν ειδι-

κά για τον ΟΣΕ από κοινοπραξία μιας δυτικογερμανικής και μιας ανατολικογερμανικής εταιρείας (ΑΕΓ-LEW). Ο συρμός Ιντερσίτι έχει πετύχει και το ρεκόρ ταχύτητας στο ελληνικό δίκτυο τρέχοντας με 165 χιλιόμετρα στις 21 Νοεμβρίου 1989 στο τμήμα Δομοκός-Παλαιοφάρσαλος.

**ΕΤΟΣ-ΟΡΟΣΗΜΟ** για τον ελληνικό σιδηροδρομικό αποδεικνύεται το 1882. Ο σιδηροδρομικός Αθηνών-Πειραιώς αρχίζει να μπαίνει σε τροχιά ανάπτυξης και ιδρύονται δεκάδες γραμμές τραμ. Ο κόσμος έχει ξεπεράσει τις φοβίες του και οι χοηματοπιστωτικές συνθήκες είναι καλύτερες για τη χώρα, αφού περισσότερα διεθνή κεφάλαια αναζητούν διέξοδο λόγω της οικονομικής κρίσης στην Ευρώπη. Η Ελλάδα έχει προσαρτήσει τη Θεσσαλία με τον εύφορο κάμπο της. Η αγροτική παραγωγή αυξάνεται και αναζητεί οδό εξαγωγών, καθώς η εκβιομηχάνιση καθυστερεί. Όλα αυτά συνδυάζονται με την άνοδο του Χαρίλαου Τρικούπη στην πρωθυπουργία, ο οποίος λαμβάνει και τις αποφάσεις χάρη στις οποίες η Ελλάδα αποκτά επιτέλους σιδηροδρομική συγκοινωνία ύστερα από πολλά χρόνια συζητήσεων.

Στην ομιλία του στη Βουλή ο νέος πρωθυπουργός λέει: «Εντός τεσσάρων το πολύ πέντε ετών, ου μόνον ο απ' Αθηνών έως Πατρών και Ναυπλίου σιδηροδρομος, αλλά ολόκληρον το σύμπλεγμα των εσωτερικών ημών σιδηροδρομών πρέπει να είναι κατασκευασμένον. Δεν είναι επιτεραμένον εις την Ελλάδα να περιμένη πλεύστερον. Περιέμεινε μέχι τινός, διότι τα μέσα αυτής δεν της επέτρεπεν να πράξῃ εξ ίδιων, η δε πίστις της δεν της επέτρεψε να χρησιμοποιήσῃ προς κατασκευήν σιδηροδρομών ξένα κεφάλαια. Ήδη δύναται τη επιτρέπει τοιαύτης ενέργειαν η πίστις αυτής, και τα μέσα αυτής τη επιτρέπουν να ανταποκριθῇ εις τας υποχρεώσεις, τας οποίας διά της πίστεως θέλει αναλάβει...»

Το βασικό ερώτημα γύρω από το οποίο είχαν αναλωθεί χρόνια συζητήσεων και πολιτικής διαμάχης αφορούσε το πλάτος των γραμμών του σιδηροδρόμου. Αν δηλαδή τα ελληνικά τρένα θα έτρεχαν σε γραμμές κανονικού πλάτους (1 μέτρο 435 χιλιοστά), ώστε να μπορούν να συνδεθούν με τα διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα, όπως υποστήριζε ο προηγούμενος πρωθυπουργός Αλέξανδρος Κουμουνδούρος, ή θα κατασκευαζόταν ένα μικτό δίκτυο, όπως έλεγε ο Τρικούπης. Το πλάτος επηρέαζε με τη σειρά του το κόστος των έργων (χωματουργικά, στρώση γραμμών, γέφυρες, σήραγγες κ.λ.π.), με συνέπεια η πρόταση Τρικούπη να καλύπτει μεγαλύτερες περιοχές της χώρας αφού ήταν πιο φτηνή.

Η συζήτηση είχε ξεκινήσει ουσιαστικά από το 1869, δεκατετεύς πρότασης της γραμμής Αθηνών-Πειραιώς. Παραθέτουμε τις προτάσεις που καταγράφει στο βιβλίο του «Οι Ελληνικοί Σιδηροδρόμοι» ο καθηγητής Λευτέρης Παπαγιαννάκης, σχέδια που δημοσιογρούν την εικόνα μιας Ελλάδας πολύ διαφορετικής -και σαφώς πιο οργανωμένης συγκοινωνιακά- από τη σημερινή:

■ Ο διάσημος μηχανικός Βιτάλης, που είχε κατασκευάσει τη γραμμή Καλαβρού-Σικελίας, προτείνει την κατασκευή γραμμής Αθηνών-Κραβασαρά (Αμφιλοχία) μήκους 305 χιλιομέτρων και δαπάνης 60 εκατομμυρίων δραχμών, που θα περνούσε από τη Θήβα, τη λίμνη Κωπαΐδα και τον Παρνασσό (με υπόγεια σήραγγα). Από την Αμφιλοχία η συγκοινωνία θα συνέχιζε αποτοποϊκώς προς το Μπρίντιζι της Ιταλίας. Πολλοί μετρούν αποστάσεις και επιχειρηματολογούν για τα ποια περιοχή της Ελλάδας δίνει τον καλύτερο συνδυασμό για μια γραμμή ανάμεσα στην Ευρώπη και τις Ινδίες. Εξαρίστει η σημασία του Θεορικού (Μεσόγεια Αττικής), του Μεσσηνιακού και του Λακωνικού κόλπου με το σκεπτικό ότι οι παραπάνω περιοχές είναι πιο κοντά στο Σουέζ από το Μπρίντιζι, τη Θεσσαλονίκη ή το Βόλο.

■ Η δημοφιλέστερη στις συζητήσεις πρόταση αφορά τη γραμμή Πειραιάς-Αθήνα-Λαμία-Σύνορα. Για την κατασκευή μιας τέτοιας γραμμής επιτυγχάνεται συμφωνία το 1870 ανάμεσα στην κυβερνητική Βουλγαρη και το Γάλλο μηχανικό E. Πιατ, ο οποίος όμως δεν καταφέρνει να συγκεντρώσει κεφάλαια.

■ Στο μεταξύ, άλλος όμιλος Γάλλων κεφαλαιούχων εκμεταλλεύεται την πρόταση της Αυστρίας για σύνδεση των σιδηροδρομών της με εκείνους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η συζήτηση φουντώνει στην Ελλάδα για την ευκαιρία που δεν πρέπει να χαθεί και ο όμιλος προτείνει να αναλάβει τη γραμμή Πειραιάς-Σύνορα κατασκευ-

# Εν αρχήν ν ο Τρικούπης

άζοντας επίσης τη γραμμή Πειραιάς-Κόρινθος-Ναύπλιο-Τρίπολη-Σπάρτη-Γύθειο-Αρμενός Καλαμάτας με διακλάδωση για Πάτρα-Δυτική Πελοπόννησο. Η πρόταση αρέσει περισσότερο στα οικονομικά συμφέροντα που συνδέονται με το Μοριά, αλλά δεν προχωράει.

■ Ο όμιλος Βαλτατζή προτείνει δύο γραμμές: Πόρτο Ράφτη-Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα και Αντίρριο-Μεσολόγγι-Αχελώος-Πρέβεζα. Το φέριμποτ στο Ρίο-Αντίρριο θα μετέφερε ολόκληρη την αμάξιστη ισχύ!

■ Το 1872 προτείνει να αναλάβει τη γραμμή Πειραιάς-Σύνορα όμιλος Ελλήνων κεφαλαιούχων με εκπροσώπους τον Ανδρέα Συγγρό και τον Σ. Σκουλούδη της Τραπεζας Κωνσταντινουπόλεως. Η κυβερνητική E. Δεληγιώρη δέχεται, νομιθετεί, αλλά τα έργα θα διακοπούν τον Οκτώβριο του 1873 λόγω διαφωνίας ανάμεσα στην εταιρεία και το κράτος για το πού θα γίνει ο σταθμός του Πειραιά!

■ Άλλη μεγαλόπονη πρόταση που θέλει να κάνει την Ελλάδα «ηρόικο ανάμεσα σε Ανατολή και Δύση» υποβάλλεται τον Ιούλιο του 1879 από τον κόμη Ντε Μοντρεσί. Περιλαμβάνει τέσσερις γραμμές: α) Πειραιάς-Λαμία-Σύνορα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη με διακλαδώσεις Θήβα-Χαλκίδα, Λιβαδειά-Ασπρα Σπίτια, Λαμία-Στυλίδα, β) Πόρτο Ράφτη-Κόρινθος-Πάτρα-Μεσολόγγι-Κραβασαράς-Ιωάννινα με διακλαδώσεις για Βόνιτσα και Πρέβεζα, γ) Ιωάννινα-Μέτσοβο-Τρίκαλα-Λάρισα, δ) Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα με διακλαδώσεις προς Ναύπλιο και Σπάρτη. Σε αντάλλαγμα ζητούνται από το κράτος: α) η παροχή για 99 χρόνια της αναγκαίας γης για την κατασκευή των γραμμών, β) τα ακαλιέργητα δημόσια και δημοτικά γήπεδα που συνορεύουν με τις γραμμές, γ) όλες οι κρατικές και δημοτικές λίμνες και έλη, δ) τα λατομεία, μεταλλεία και ανθρακωρυχεία που βρίσκονται 10 χιλιόμετρα από τις γραμμές.

Οσο ανταλλάσσονται απόψεις, η Ελλάδα παραμένει με 9 χιλιόμετρα σιδηροδρόμου και 312 μιλια αμάξιτων δρόμων. Η μεταφορά σίτου από τα Καλάβρυτα στο Αίγιο κοστίζει 10-12 λεπτά ανά οκά το 1869, ενώ η μεταφορά από τη Ρωσία στην Ελλάδα 5 λεπτά/οκά. Το αλεύρι κο-

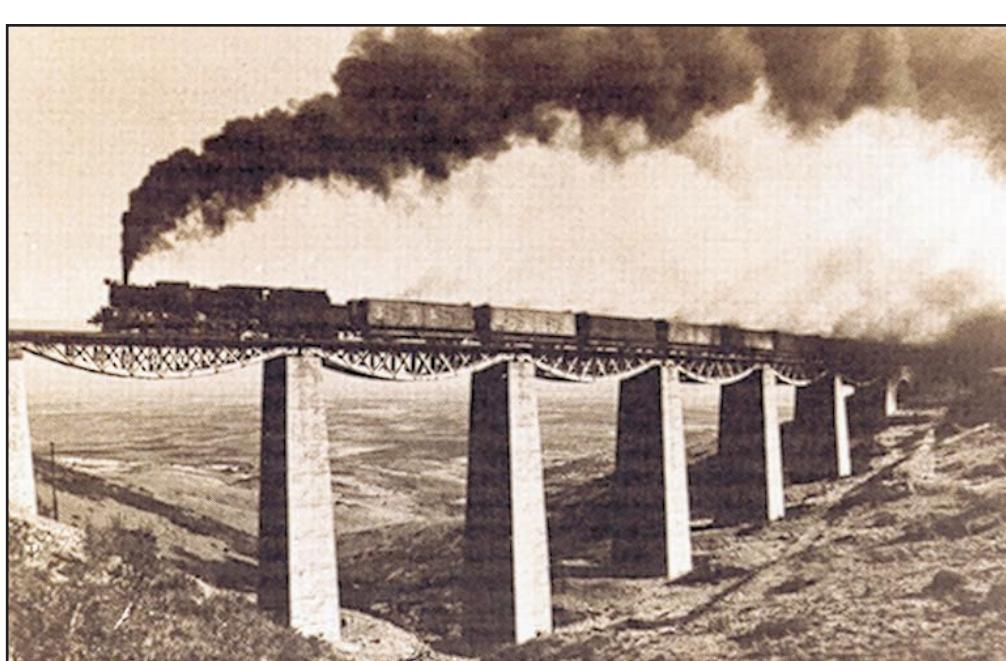
στίζει πολύ περισσότερο για να μεταφερθεί από τη Λιβαδειά στον Πειραιά παρά από την Οδησσό στην Αθήνα. Ερχεται λοιπόν ο Χ. Τρικούπης το 1882 και:

1. κάποχός του Α. Κουμουνδούρος το 1881 για κατασκευή γραμμών «διεθνούς πλάτους Πειραιώς-Πατρών και Πειραιώς-Λαρίσης με εγγύηση από το κράτος για ελάχιστο κέρδος 5%. Διαφωνεί όχι μόνον με το σύστημα της κρατικής εγγύησης για κέρδη, αλλά και με το κανονικό πλάτος. Πιστεύει δηλαδή ότι ο μικρός βαθμός ανάπτυξης δεν επιτρέπει ελπίδες κέρδους και ότι η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλο μα (γραμμή Ευρώπης-Ινδιών) κάθε άλλο παρά εξασφαλισμένη είναι. Πιστεύει επίσης ότι το κράτος οφείλει πρώτα να οργανωθεί εσωτερικά με τη μικρότερη επιβάρυνση και να κατασκευάσει εκτεταμένο δίκτυο επιδιώκοντας την ανάπτυξη.

2. συνολικού μήκους 700 χιλιομέτρων στη Θεσσαλία, την Πελοπόννησο και την Αττική. Καλύπτει επίσης την προοπτική κατασκευής άλλων 700 χιλιομέτρων στις γραμμές Πειραιώς-Λαρίσα-Σύνορα, Κρυονέρι-Αγρίνιο και στην Πελοπόννησο.

3. Ακολουθεί διάφορες μορφές συμφωνίας με τις εταιρίες που αναλαμβάνουν τη δημιουργία σιδηροδρόμου. Ξεκινά με εφάπαξ επιχορήγηση 20.000 δραχμών ανά χιλιόμετρο στον κατασκευαστή, αλλά όταν αργότερα δει τους ιδιώτες απρόθυμους, αποφασίζει τελικά να δώσει στο κράτος όρολο εργολάβον. Προκύπτει έτσι ένα δίκτυο που κατά ένα μέρος είναι ιδιωτικό (Πειραιάς-Κόρινθος-Ναύπλιο-Μύλοι, Πειραιάς-Πάτρα-Ολυμπία-Κατάκολο, Βόλος-Λάρισα, Βόλος-Καρδίτσα-Καλαμπάκα, Βόλος-Πήλιο) και κατά ένα άλλο κρατικό (Πειραιάς-Σύνορα, Αγρίνιο-Μεσολόγγι-Κρυονέρι, Μύλοι-Τρίπολη-Καλαμάτα-Κυπαρισσία). Όλες οι παραπάνω γραμμές είναι μετρικού πλάτους, εκτός της γραμμής Πειραιάς-Σύνορα που έγινε στα διεθνή πρότυπα.

Το 1902, είκοσι χρόνια μετά το 1882, λειτουργούν 1.065 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου. Από αυτά, τα μισά (543 χλμ.) έχουν παραδοθεί στην πρώτη πενταετία (1882-87). Στη δεύτερη πενταετία θα προστεθούν με δυσκολία άλλα 374 χιλιόμετρα. Το 1892 ο Τρικούπης παραδέχεται ότι «δυστυχώς επτωχεύσαμεν» και στην πενταετία που ακολουθεί κατασκευάζονται μόλις 50 χιλιόμετρα γραμμής. Στην πενταετία 1897-1902 προστίθενται ακόμη 100 χιλιόμετρα, αλλά το σημαντικότερο είναι ότι ακλείνονται οριστικές συμφωνίες για την κατασκευή άλλων 520 χιλιόμετρων. Το 1910 λειτουργούν πλέον 1.600 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Από την ημερομηνία αυτή και μετά, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο θα αυξάνεται μόνον όταν αλλάζει η γεωγραφία της Ελλάδας. Η «πενταετία» για την οποία μιλούσε ο Τρικούπης το 1882 έχει περάσει σχεδόν εξι φορές, αλλά πολλοί πιστεύουν ότι με κανέναν άλλον τρόπο δεν θα μπορούσε εκείνη η Ελλάδα να έχει αποκτήσει ένα τόσο εκτεταμένο δίκτυο σιδηροδρόμου.



Ατμομηχανή επικεφαλής εμπορικού τρένου στη γέφυρα μεταξύ Ξυνιάδας - Θαυμακού

ΦΩΤ.: ΑΡΧΕΙΟ ΟΣΕ



# αφιέρωμα •

**Οι σταθμοί στην ιστορία του αστικού σιδηροδρόμου. Ο φόβος του άγνωστου τρομοκρατούσε τους πολίτες της εποχής**

«— Ενα διά το Φάληρον πρώτης.

— Μετ' επιστροφής;

— Απλούν, απλούν. Δεν μπορώ να είμαι βέβαιος αν θα φθάσω ξαντανός...

Ο υπαλλήλος χαμήλωσε το κεφάλι του εις την θυρίδα και με εκοίταξε μ' ένα βλέμμα ολίγον ηλίθιον. Και μαζί με την άφωνην αυτήν απάντησην μούν' έδωσε και το απλούν εισιτήριον, χωρίς να προσθέσει τίποτε άλλο. Οταν απεσύρθη από την θυρίδα ένας κύριος, ο οποίος την στιγμήν εκείνην ενθύσκετο οπίσω μου, με επλησίασε δειλά και με μίαν φωνήν ολίγον τρέμουσαν:

— Μα λέτε κύριε να διατρέχουμε κανένα κίνδυνον;

— Είσθε έγγαμος, κύριε, έχετε γυναίκα, παιδιά;

Ο άγνωστος κύριος έλαβε την όψιν σουδαρίον και ήχωσε να όπτη ανήσυχα βλέμματα γύρω του.

— Οχι, είμαι ελεύθερος, εψέλλισε, αλλά γιατί μου κάνετε αυτήν την ερώτησην;

— Απλώς έτοι. Δηλαδή φόβος μεγάλος

δεν υπάρχει. Ο κίνδυνος όμως πάντοτε υφίσταται. Εχει, βλέπετε, κανείς να κάμη με ηλεκτρισμό, έναν εχθρό αόρατο, ο οποίος εκεί που καπνίζεις το τσιγάρο σου ανύποπτος, χωρίς να σου ζητήση την άδειαν και χωρίς ούτε να σε προειδοποιήσει καν, μπορεί να έλθει φριστ, να περάσῃ από το σώμα σου και φριστ... να φύγη αμέσως πάλι και, ενώ πηγαίνεις δι' υπόθεσίν σου στον Πειραιά, να αλλάξης δρόμο και να τραβήξεις διά το νεκροταφείον. Τον απμό τοντάχυστον τον ακούνεις να ξεφένηγ μ' ένα εύθυμο σφύριγμα καλοπληρωμένον αγωγιάτον από την μηχανή και τον βλέπεις απ' το παραθυράκι σου να τρέχει να συναντήσῃ τα σύννεφα, τους ονυχιάνιους αδελφούς του, και μάλιστα κάποτε περνά φιλικώτατα από εμπρός σου και σου θωπεύει το πρόσωπο με αβρότητη φεκάδων κολώνιας. Ο ηλεκτρισμός όμως, κύριε, είναι ένας δολοφόνος που σε κτυπάει ξαφνικά και σε τεντώνει χάμα πτώμα, σ' ένα δευτερόλεπτο. Ο ηλεκτρισμός... μα φεύγετε; Δεν θα κατεβήτε;

— Θα κατέβω αργότερα. Ενθυμήθηκα κάποια δουλειά μουν. Χαίρετε, κύριε.

Κι ο άγνωστος κύριος δρασκέλισε μ' εννέα τη θύρα του σταθμού Ομονοίας και με το δεύτερο ενρέθη στη μέση του δρόμου.

Το παραπάνω χρονογράφημα διάβαζαν οι Αθηναίοι στην εφημερίδα «Καιρού» στις 18 Σεπτεμβρίου του 1904, δύο μέρες μετά την έναρξη λειτουργίας του σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά με τη βοήθεια του ηλεκτρισμού. Ο χρονογράφος με το ψευδώνυμο «Φαληρώτης» τόνιζε την εύθυμη πλευρά ενός γεγονότος που απασχολούσε την κοινή γνώμη, όπως έγινε πριν από λίγα χρόνια με την εμφάνιση των κινητών τηλεφώνων και όπως σίγουρα θα γίνει με τη λειτουργία των νέων γραμμών του μετρό. Ο νεωτερισμός της εποχής ήταν ο ηλεκτρισμός όπως πριν εννέα χρόνια (17 Μαΐου 1895) η μεγάλη ειδηση ήταν ότι ο σιδηροδρόμος είχε γίνει υπόγειος και αντί να σταματά στο Θησείο, έφθανε πλέον κοντά στην Ομονοία μέσα από μια σήραγγα κάτω από την οδό Αθηνάς. Και όπως μεγίστη ειδηση ήταν το πρώτο δρομολόγιο του αποκινήτου σιδηροδρόμου Αθήνας-Πειραιά στις 27 Φεβρουαρίου 1869. Ας επιδιώξουμε λοιπόν ένα χρονολόγιο για τους σιδηροδρόμους της πόλης, αυτούς που ένωσαν το άστυ με τα προάστια της Αττικής.

**1834 (18 Σεπτεμβρίου):** Η Αθήνα γίνεται πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Την εποχή εκείνη είναι ένα κεφαλοχώρι με πλήθος τα ερείπια που μιλούν για τα αλλοτινά χρόνια, χλιαρά πεντακόσια σπίτια και

# Από το «δηρό», στα δάκρυα για το τραμ το τελευταίο



Το «πράσινο» τραμ της γραμμής 4 Ομόνοια - Ρουφ, στη δεκαετία του '50

το ανέκδοτο: στο Μάντσεστερ (γενέτειρα των σιδηροδρόμων) του 1830 ένας νεαρός γραφεί στην αρχαβωνιαστικά του, που μενει έξω απ' την πόλη, ότι θα πάει να τη ζητήσει σε γάμο. Και για να μην καθυστερήσει, θα φθάσει με το σιδηροδρόμο. Αντί θερμής πρόστιλησης όμως λαμβάνει από το μέλλοντα πεθερό του το κάτωθι μήνυμα: «Αξιότιμε κύριε. Η επίσκεψή σας είναι εντελώς περιττή. Σ' έναν άνθρωπο που εκθέτει έτσι χωρίς λόγο τη ζωή του σε κίνδυνο, μου είναι αδύνατο να εμπιστευθώ την ευτυχία της κορης μου». Στο μεταξύ, η Αθήνα έχει ξεπεράσει τους 19.000 κατοίκους και ο Πειραιάς τους 4.000!

**1855:** Ο πληθυσμός της Αθήνας είναι πλέον 31.000 και του Πειραιά 6.000. Τα ιππήλατα «παμφορέα» ή «πολυφορέα» που ανεβοκατεβαίνουν την Πειραιώς δεν αρκούν. Το αποφασιστικό βήμα γίνεται στις 16 Ιουνίου, όταν ο πρωθυπουργός Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος ομιλεί στη Βουλή και λέει: «Σήμερον έχω την τιμήν να παρουσιάσω νομοσχέδιον περὶ συστάσεως δρόμου σιδηρού μεταξύ Αθηνών και Πειραιώς».

Και εξηγεί ότι πρόκειται για «μέσον συγκοινωνίας ταχύ, ολιγοδάπτιαν, ευχάριστον και άνευ κονιορτού», ενώ η λειτουργία του «θα καταστήσει την εις τον Πειραιά τόσον επωφελή διαστάθμευσιν των ξένων πολεμικών πλοίων βεβαιούτεραν». Σε άλλο σημείο της ομιλίας του, που θυμίζει πολλά, λέει ότι η κυβέρνηση έχει ήδη πολλά να κάνει και δεν πρέπει να αιξήσει τη βάρη της ανάλαμπνοντας τη διοίκηση του σιδηροδρόμου και περιοδιζόντας τη βιομηχανική ενέργεια των ιδιωτών. Ψηφίζεται έτσι ο νόμος ΤΖ και η κυβέρνηση περιμένει πλέον προσφορές από εταιρείες ή ιδιώτες για την ανάληψη του έργου.

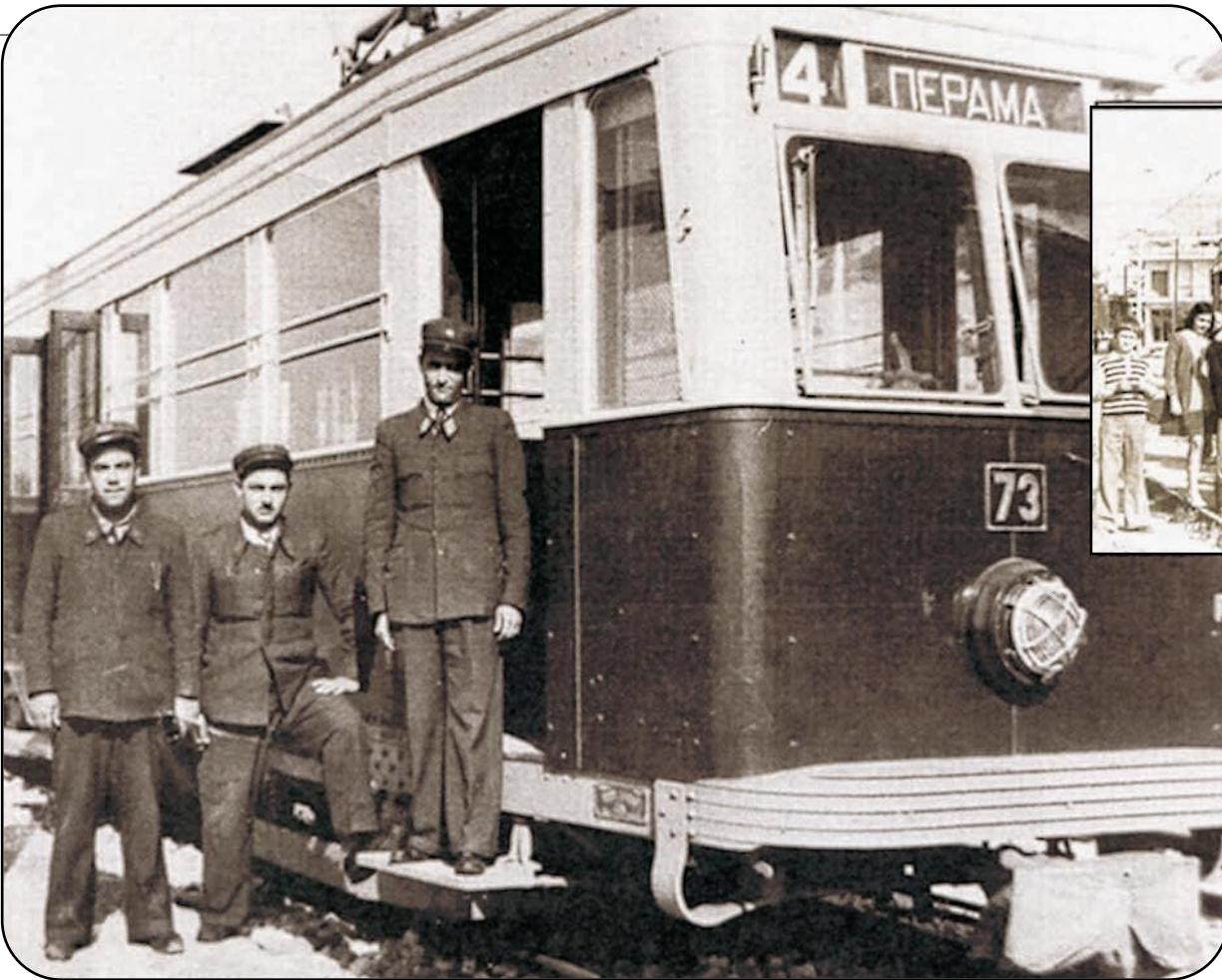
**1835:** Ο Γάλλος μηχανικός Φραγκίσκος Φεράλδης προτείνει την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Πειραιά χωρίς να δοθεί συνέχεια. Το καλοκαίρι του ίδιου έτους ανοίγει στην κυλαροφορία πεζών, αμαξών και υποζυγίων η οδός Πειραιώς.

**1843:** Στο κενό πέφτει και η πρόταση του Αλέξανδρου Ραγκαβή για το σιδηροδρόμο. Η χρήση του ατμού στη χερσαία συγκοινωνία θεωρείται επικινδυνή από κάποιους που αποκαλούν το σιδηροδρόμιο «διαβολόδρομο». Άλλοι λένε ότι «θέλουν να φέρουν την παλιομηχανή οι παλιόδραγκοι για να μας χαντακώσουν». Φόβο απεναντί στο σιδηροδρόμο πάντως είχαν οι άνθρωποι και στο εξωτερικό εξ ου και

φωτ.: Κ. ΜΕΓΑΛΟΚΟΝΟΜΟΥ

**1857:** Το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης που έδινε ο νόμος ΤΖ για 55 χρόνια άφησε αδιάφορους τους ιδιώτες. Με άλλο νόμο γίνεται 75 χρόνια και ο διαγνωσμός βγάζει νικητή τη γαλλική εταιρεία υπό τον Φραγκίσκο Φεράλδη. Μειοψήφειρ η ελληνική εταιρεία στην οποία συμμετείχαν μεταξύ άλλων ο διοικητής της Εθνικής Τράπεζας, Γεώργιος Σταύρου, ο βαρόνος Σίμων Σίνας και η Ελένη Μ. Τούστα.

**1861:** Ο Φεράλδης έχει κηρυχθεί έκπτωτος αφού δεν κατάφερε να προχωρήσει το έργο. Νέα δημοπρασία δίνει το έργο στην εταιρεία των Δεκάζ, Δελαλορανσί και Πα-



**Αριστερά,  
το τραμ  
Περάματος με  
το προσωπικό  
του (1937),  
επάνω, το  
τελευταίο  
δρομολόγιο  
(4.4.77) και  
δεξιά το τραμ  
Πειραιά -  
Παραλίας λίγο  
πριν το τέλος**



γανέλη, η οποία άμως χάνει επίσης τις προθεσμίες και ακηρύσσεται τελικά έκπτωτη.

**1867:** Το έργο αναλαμβάνει ο Αγγλος κεφαλαιούχος Εντουαρτ Πίκερινγκ, με την υποχρέωση να κατασκευάσει τη γραμμή εντός 9 μηνών.

**1868:** Ιδρύεται αγγλική εταιρεία με τίτλο «Ανώνυμος Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» (ΣΑΠ) που επιτυγχάνει παράταση της κατασκευής της γραμμής μήκους 8,5 χιλιομέτρων. Την ίδια εποχή στις ΗΠΑ κατασκευάζονται γραμμές με ταχύτητα 17 χιλιομέτρων ημερησίως.

**1869 (27 Φεβρουαρίου):** Είναι η μεγάλη μέρα των εγκαινιών. Στις 2.00 μ.μ. ο συρμός με τους επισήμους ξεκινά μέσα σε ζητωραυγές και καπνούς που βγάζει η ατμομηχανή «Βασιλίσσα Όλγα». Καλύπτει την απόσταση από το Θησείο ώς τον Πειραιά σε 15 λεπτά. Τιμές εισιτηρίων: Α' θέσης δραχμές 1, Β' θέσης λεπτά 75, Γ' θέσης λεπτά 45. Δρομολόγια: Οκτώ έως δέκα ημερησίως ανά κατεύθυνση.

**1875:** Ο Πίκερινγκ αποφασίζει ότι τα έσοδα δεν είναι αρκετά και πουλά το ΣΑΠ στην Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως που είχε ιδρύσει ο Γ. Σκουζές.

**1880:** Επανιδρύεται ο ΣΑΠ με μετοχικό κεφάλαιο 4.000.000 δραχμών για να εφαρμόσει πρόγραμμα ανάπτυξης. Μετασκευάζεται το ξενοδοχείο στο Νέο Φάληρο, στον οποίο τελειώνει η εξέδρα για τα μικτά θαλάσσια λουτρά «μπεν μιξτ», θέατρο και λούνα πάρκ. Η δημιουργία έτσι ενός δημιουργικού κέντρου αναψυχής και η οικονομική σταθεροποίηση θα φέρουν το σιδηροδρόμο στην κερδοφορία.

**1882:** Ιδρύεται σε συνεργασία με Βέλγους ξεχωριστή εταιρεία (ΕΕΤΑΠΠ) και αναπτύσσει εκτεταμένο δίκτυο τραμ που σύρεται από άλογα (ιππήλατο) και συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τα τότε προάστια (Πατήσια, Αμπελόκηποι, Κολοκυνθό) και την πλατεία Ομονοίας με το Ζάππειο, το Γκάζι και τον Κεραμεικό. Σύντομα θα ιδρυθεί και από το ΣΑΠ ιππήλατο τραμ στον Πειραιά που θα συνδέει το σταθμό του σιδηροδρόμου με το τελωνείο. Όλες οι γραμμές θα γίνουν αργότερα ατμήλατες και ηλεκτροκίνητες.

**1885:** Στις 4 Φεβρουαρίου (Καθαρή Δευτέρα) γίνεται

το πρώτο δρομολόγιο του «Θηρίου» της Κηφισιάς. Ανήκει στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής» από την οποία παίρνει το όνομά της και η πλατεία Αττικής που είναι αφετηρία του. Κατασκευάστηκε από την Εταιρεία Μεταλλουργών Λαυρίου ως αντάλλαγμα για τα χρέη προς το Ελληνικό Δημόσιο που είχε αφήσει ο ιδιοκτήτης τους Σερπιέρης. Ξεκινά έτσι η αναβάθμιση των εξοχικών προσαστίων του Αμαρουσίου και της Κηφισιάς. Τέσσερα χρόνια μετά η γραμμή επεκτείνεται έως την πλατεία Λαυρίου στην 3ης Σεπτεμβρίου. Στις 20 Ιουνίου εγκαινιάζεται ο δεύτερος κλάδος της γραμμής που ξεκινά από το Νέο Ηράκλειο, περνά από το Χαλάνδρι και τα Μεσόγεια και καταλήγει στο Λαύριο.

**1886:** Χρονιά δύσκολη για την Αθήνα, καθώς οι στόλοι Γαλλίας, Αγγλίας και Ρωσίας εφαρμόζουν αποκλεισμό στο λιμάνι του Πειραιά ως τιμωρία για τη στάση της Ελλάδας. Αποδεικνύεται όμως έτσι πόσο μεγάλη σημασία έχει η ανάπτυξη χερσαίων συγκοινωνιών, και ιδιαίτερα σιδηροδρόμου.

**1887:** Εμφανίζεται ο «Κωλοσούρητς», το ατμήλατο τραμ που ξεκινούσε μπροστά στην Ακαδημία, διέσχιζε τις οδούς Πανεπιστημίου, Αμαλίας και Θησέως και έφθανε στο Φάληρο. Ονομάστηκε έτσι γιατί ήταν βραδυκύνητος στις ανηφόρες και έμοιαζε να σέρνεται στο έδαφος λόγω του χαμηλού του ύψους.

**1885:** Παραδίδεται ο νέος κεντρικός σταθμός ΣΑΠ που βρίσκεται κοντά στην Ομόνοια, δίπλα στο παλιό δημαρχείο, στη διασταύρωση Αθηνάς και Λυκούργου. Το τρένο φθάνει έως εδώ μέσω της νέας υπόγειας σήραγγας που περνά κάτω από την Αθηνάς και καταλήγει σε ανοικτό σκάμπα (ίσως γι' αυτό το λόγο το πεζοδρόμιο στο σημείο εκείνο είναι και σήμερα ιδιαίτερα φαρδύ). Είχε συζητηθεί επίσης η δημιουργία του κεντρικού σταθμού στη διασταύρωση Αθηνάς και Ερμού στο Μέγα Μοναστήρι (Μοναστηράκι), στο τότε Κακουργιοδικείο, στη σημερινή πλατεία Κοτζιά και στο θέατρο του Μπουκούρα που θα συνδέεται με την Κυριακή.

**1886:** Τα δίκτυα του σιδηροδρόμου και των τραμ δείχνουν τις δυνατότητές τους κατά τη διάρκεια των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων της Αθηνάς. Οι αγώνες ξεκινήσαν στις 25 Μαρτίου και πολλοί από τους ξένους έφθασαν ακτοπλοϊκώς, ενώ πολλά από τα αθλήματα απαιτούσαν μετακινήσεις. Τρεις μέρες μετά η «Ακρόπολης» έγραφε: «Ο, τι ηδύναντο να μεταφέρωσιν από τας Αθήνας και τον Πειραιά οι τροχιοδρόμοι και τα ανά είκοσι λεπτά της ώ-

ρας λειτουργούντα τραίνα του σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς το μετέφερον. Και δέκα χιλιάδες θα ήσαν οι θεατές, οι απλώθεντες εκεί μέχρις ασφυξίας, διότι το ποδηλατοδρόμιον δεν χωρεί παρα το μόνον οκτώ χιλιάδας».

**1904:** Ετος ηλεκτροκίνησης για τον υπόγειο σιδηροδρόμο με τις αντιδράσεις που ήδη αναφέραμε. Για να ξεπερασθούν οι φοβίες, ο νέος και σε ηλικία (31 ετών) διευθυντής του ΣΑΠ Αλέξανδρος Βλάγκαλης ταξιδεύει ο ίδιος μαζί με τη σύνγρο του κάθε απόγευμα από και προς την Αθήνα.

**1908:** Ο ΣΑΠ μειώνει τα κόμιστρα για να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό του τραμ Αθήνας-Φαλήρου

**1910:** «Κωλοσούρητς» τέλος. Εχουν μετατραπεί σε ηλεκτροκίνητες όλες οι γραμμές των τραμ της ΕΕΤΑΠΠ (λειτουργούν 16 στην Αθήνα και 5 στον Πειραιά). Ο ΣΑΠ θέλει να ενισχύσει το δικό του τραμ στην παραλία του Πειραιά (Σταθμός ηλεκτροκινού-τελωνείο) ώστε να μεταφέρει και εμπορεύματα, αλλά σταματά ύστερα από αντίδραση των ακαραγγέων και των αχθοφρόνων. Πολλά χρόνια αργότερα το τραμ της παραλίας θα συνδεθεί με τη Μελίνα Μερκούρη, αφού πρωταγωνιστεί μαζί της στο «Ποτέ την Κυριακή».

**1926:** Επανέρχεται η ομαλότητα ύστερα από τους βαλκανικούς πολέμους και τη μικροσιατική καταστροφή, και παίνεται στο παχνίδι η αγγλική Power and Traction Finance Company (γνωστή απλώς ως «Πάουερ») με τη συνεγγασία της οποίας ιδρύονται δύο νέες εταιρείες: Η ΕΗΣ ως διάδοχος του ΣΑΠ που αναλαμβάνει τον ηλεκτρικό και το τραμ της παραλίας, και η ΗΕΜ που αναλαμβάνει το υπόλοιπο δίκτυο τραμ, το σιδηροδρόμιο της Κηφισιάς και οι οισμένες γραμμές λεωφορείου.

**1928:** Εγκαινιάζεται το νέο μέγαρο του σταθμού ΣΑΠ στον Πειραιά που θυμίζει κάτι από την τεχνοτροπία του Πύργου του Αϊφελ.

**1929:** Η γραμμή του Λαυρίου περνά στη δικαιοδοσία των ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου) και συνδέεται με τη γραμμή που καταλήγει στον Πειραιά.

**1930:** Εγκαινιάζεται από τον πρωθυπουργό Ελ. Βενι-





# αφιέρωμα •

## Στην Κατοχή Ηλεκτρικός και τραμ σήκωσαν το βάρος των μεταφορών επλειψει καυσίμων



Ζέλο ο νέος υπόγειος σταθμός της Ομονοίας. Ο Βενιζέλος λέει χαριτολογώντας: «Οι αρχαιολόγοι ασφαλώς θα δυσαρεστηθούν, διότι αρχίζουν αι Αθήναι να προσελκύουν ιδιαίτερον ενδιαφέρον με έργα νεώτερου πρακτικού πολιτισμού, πλην των κλασικών αρχαιοτήτων». Δύο χρόνια πιον, στη θεμελίωση του σταθμού Ομονοίας, ο υπουργός της Συγκοινωνίας I. Μεταξάς έλεγε ότι χάρη στην ηλεκτροκίνηση της γραμμής, μυριάδες Αθηναίων θα εγκατασταθούν «εις οικείας υγιεινάς και ευθηνάς εις την Κηφισιάν και το Μαρούσι».

**1936:** Ξεκινά τη λειτουργία του το τρενάκι του Περάματος με σκοπό κυρώσ την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων από και προς το ναυπατήριο της Σαλαμίνας. Το Πέραμα είναι ακόμη εξοχή και το όρος Αιγάλεω είχε ακόμη πεύκα.

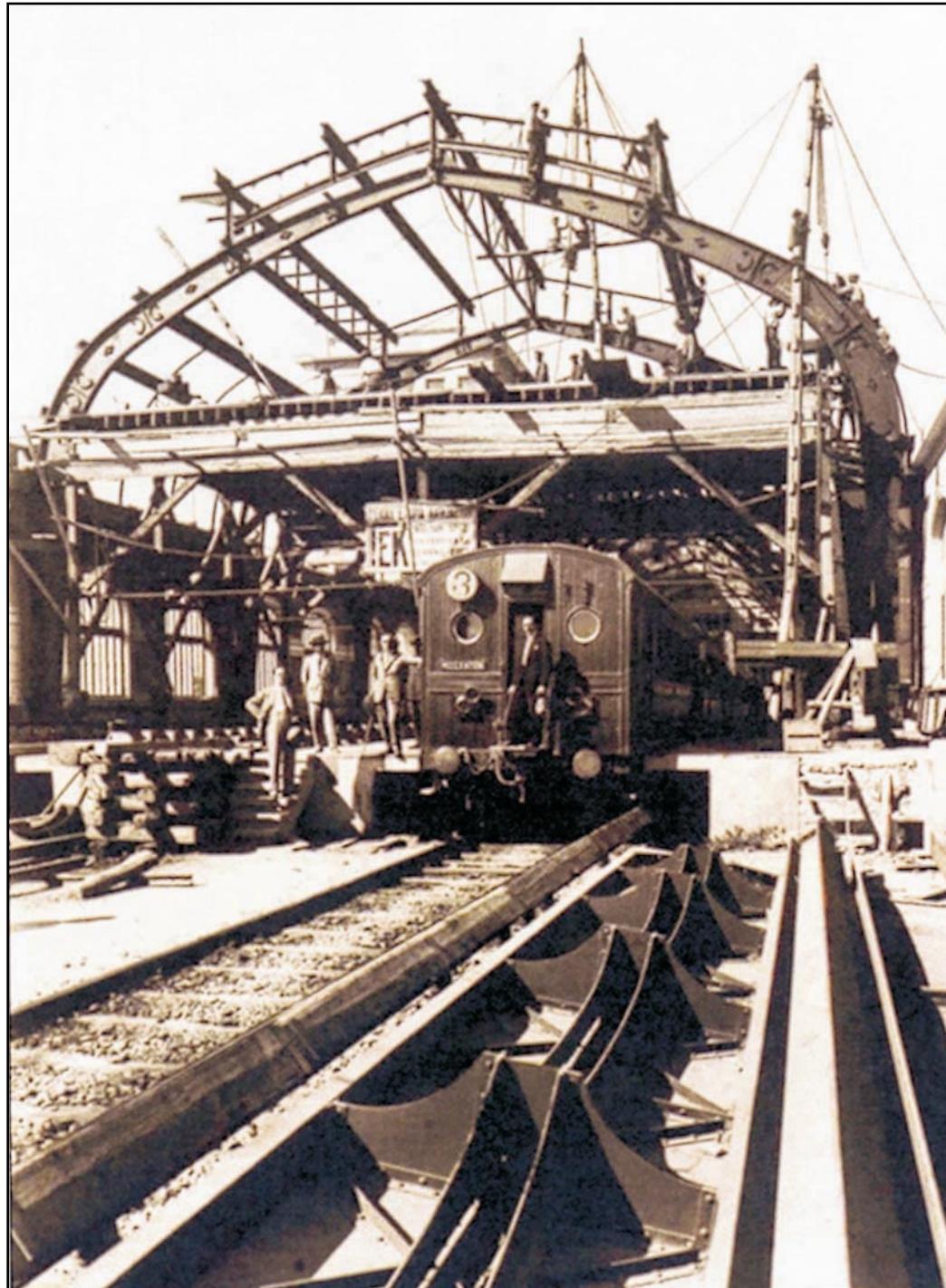
**1938:** Πεθαίνει το «Θηρίο» της Κηφισιάς εκτελώντας το τελευταίο του δρομολόγιο στις 8 Αυγούστου. Το τρένο που ονομάστηκε έτοι από τους βρυχηματούς, τους τριγμούς και το μαύρο καπνό που συνόδευαν την πορεία του ειδικά στις ανηφόρες, αλλά και από τις κατάρες που εκτόξευαν νοικοκυρές επειδή λέωνε τις μπουγάδες τους. Πλήθος κόσμου συνόδευσε το τελευταίο νυκτερινό δρομολόγιο με βεγγαλιά, κεριά ακόμη και νεκρώσμα αγγελτηρία και επιτάφιες ψαλμώδεις. Σε χρονογράφημά του στο «Εθνος» ο Τίμος Μωραϊτίνης γράφει: «Μετά μακροχρόνιον νόσον απεβίωσεν χθες ο Σταμάτης, ο γνωστός ανάτηρος της Κηφισιάς. Ο μεταστάς εγεννήθη προ 53 ετών στην Αθήνα. Την γέννησιν του... τέρατος ουδέν σημείον ανήγγειλε. Μια χελώνη μόνον που ευρέθη κατά σύμπτωσην εις τον σταθμόν της Αττικής συνόδευε το νεογόνον εις το πρώτον του ταξίδι μέχρι Κηφισιάς. Από τα πρώτα του βήματα έδειξε ο Σταμάτης την κλίση του προς την στωικήν φιλοσοφίαν. Εσυρε με βαρυθυμία και αδιαφορία τα βήματά του συνεχώς καπνίζων και σφυρίζων. Τόση δε η αγάπη του προς τους σταθμούς, ώστε έφθασε να δημιουργεί και δίκους του. Έκ τούτων ονομάθη και Σταμάτης. Και συνέβη κάποτε τούτο το καταπληκτικό: Μια υπηρέτρια εισελθούσα από τον σταθμόν Λαυρίου με μίαν γλάστρα, μέσα στην οποία υπήρχε μικροσκοπικόν νεογέννητον φυτό, έφθασε στην Κηφισιά μέντορον ύψους πέντε μέτρων...».

**1940:** Πασίγνωστες είναι οι σκηνές με τα κατάφορτα τραμ που μεταφέρουν στρατιώτες χαριογελαστούς στην επιστράτευση της 28ης Οκτωβρίου.

**1944:** Βομβαρδίζεται ο Πειραιάς από τη βρετανική αεροπορία RAF και ο σταθμός του ηλεκτρικού μαζί με τις αποθήκες, και τα μηχανοστάσια παθαίνουν μεγάλες ζημιές. Η συγκοινωνία διακόπτεται για έναν περίοδο μήνα. Στην περίοδο της Κατοχής, ο ηλεκτρικός και τα τραμ έχουν σηκωθεί το μεγαλύτερο βάρος των μεταφορών, αφού τα υγρά καύσιμα για τα υπόλοιπα μέσα έχουν εξαφανισθεί.

**1952:** Δρομολογούνται αυτοκινητάμαξες στη γραμμή Αθήνας-Λαυρίου και η διαδρομή γίνεται 1 ώρα και 50 λεπτά ανεξαρτήτως της ώρας που εκτελείται το δρομολόγιο. Υπολογίσατε πόσο χρόνο μπορεί να χρειαστείτε σήμερα με το αυτοκίνητο σας;

**1957:** Ο Ηλεκτρικός φθάνει στην Κηφισιά αφού προηγουμένως έχει γνωρίσει αλλεπάλληλες επεκτάσεις προς τους σταθμούς Βικτώριας, Αττικής, Ανώ Πατησίων, Νέας Ιωνίας και Νέου Ηρακλείου. Την ίδια χρονιά δύμως καταργείται το τρένο του Λαυρίου αντί να εξελιχθεί σε ένα βασικό άξονα προαστιακού σιδηροδρόμου.



Από την κατασκευή του σταθμού των ΗΣΑΠ στον Πειραιά, που σγκαινιάστηκε το 1928 (Αρχείο ΗΣΑΠ)

# 53 ετών πέδανε

λάνδρι και Γέρακα, που μένει ώς σήμερα στα χαρτιά.

**1969:** Με αφορμή τα εκατό χρόνια του σιδηροδρόμου στην Αθήνα, ο ΕΗΣ εκδίδει βιβλίο και υποστηρίζει ότι ο υπόγειος σιδηρόδρομος και η επέκτασή του είναι η μοναδική λύση για την Αθήνα με τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργούν τα 187.000, τότε, ιδιωτικά αυτοκίνητα. Αναφέρεται δε και η πρόβλεψη ότι το 1985 θα κυκλοφορούν 450.000 Ι.Χ. και είναι αδύνατο να χαραχθούν νέες οδικές αρτηρίες και να βρεθούν χώροι στάθμευσης.

**1976:** Ο ΕΗΣ αγοράζεται από το Δημόσιο και ονομά-

# «Ερχεται το κάρο του διαβόλου»

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ** «Ντουρ! Σείταν αραμπά γκελίορ! Με τη φράση αυτή (Τραβηγχτείτε! Ερχεται το κάρο του διαδόλου!) και τους χίους των κεράτων προειδοποιούσαν οι υπάλληλοι του τραμ τον κόμυ που κυκλοφορούσε αμέριμνος στους δρόμους της Θεσσαλονίκης, στο τέλος του περασμένου αιώνος. Η «νύμφη του Θερμαϊκού» τελούσε ακόμη υπό οθωμανική κατοχή, αλλά η κυβέρνηση έχει παραχωρήσει το 1889 δικαίωμα εκμετάλλευσης ιππήλατου τραμ στον Αχμέτ Χάμπη, ο οποίος αργότερα θα γίνει και δήμαρχος της πόλης.

Τα πρώτα βαγόνια είχαν μια ιδιαίτερη κατασκευή, καθώς ήταν χωρισμένα σε δεύτερη θέση μπροστά, τρίτη θέση πίσω ενώ στη μέση υπήρχε η πρώτη πολυτελής θέση για τις χανούμισσες. Η πρώτη θέση διέθετε μεγάλα νημιδιαφανή τζάμια, λευκές κουρτίνες και δερμάτινα καθίσματα. Η γραμμή είχε δύο κλάδους, έναν κατά μήκος της παλιάς παραλίας και έναν ο οποίος μέσω της Εγνατίας (και περνώντας κάτω από την περίφημη Καμάρα) κατέληγε στο σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων.

Το τραμ τερμάτιζε αρχικά στον Μπουγιού Ντερέ (στάση Γεωργίου) αλλά μετά κατασκευάστηκαν οι απαραίτητες γέφυρες και μεταφέρθηκε στην περιοχή που ακόμη και σήμερα ονομάζεται Ντερέ. Λίγο μετά το 1900, η συγκοινωνία με τραμ αντιμετώπισε ισχυρό ανταγωνισμό από τα καραβάκια που έκαναν δρομολόγια ανάμεσα στο Τελωνείο και την περιοχή Αλλατίνη. Ετοι, το 1908 το δίκτυο των τραμ πλεκτροκινήθηκε ενώ προστέθηκαν νέες γραμμές: Ντερέ-Ολγας-Λευκός Πύργος-Παραλία-Πλατεία Ελευθερίας, Ντερέ-Β. Ολγας-Β. Σοφίας-Σιντριβάνι-Εγνατία-Βαρδάρι. Μετά την απελευθέρωση και έως το 1934 γίνει προεκτάσεις προς Χαριλάου, τα δρομολόγια πυκνώνουν (ανά 3 λεπτά) και μαζί τους μεγαλώνει η προτίμηση των επιβατών. Στην εταιρεία που διαχειρίζεται το τραμ συμμετέχει και η τοπική εται-

ρεία πλεκτροφωτισμού από το 1912.

Ο πόλεμος φέρνει όμως μεγάλες καταστροφές, ενώ μετά το 1950 εντείνονται οι πιέσεις των ιδιοκτητών λεωφορείων να αναλάβουν εκείνοι τις συγκοινωνίες. Η ΔΕΗ αναλαμβάνει τον κερδοφόρο τομέα της διανομής πλεκτρισμού και απομένει η Κρατική Εκμετάλλευση Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης (ΚΕΤΘ) να διαχειρίζεται τις ελλειμματικές γραμμές. Με διάφορα προσχήματα (έργα οδοποιίας) ξεκινά το σταδιακό ξήλωμα των γραμμών και το 1957 καταργείται το δίκτυο ενώ η συγκοινωνία ανατίθεται στον ΟΑΣΘ. Συζητήσεις γίνονται και ξαναγίνονται (ο Σπύρος Βούγιας μίλησε πρόσφατα για την αναγκαιότητα του τραμ) αλλά μένουν χωρίς συνέχεια ενώ πρόσφατα η κυβέρνηση υπέγραψε συμφωνία για την κατασκευή υπόγειου μετρό. Δεν ξελύθηκαν όμως μόνον από την Θεσσαλονίκη οι γραμμές τραμ στην ελληνική περιφέρεια.

Ας επιχειρήσουμε μια σύντομη περιήγηση στις απώλειες:

**ΒΟΛΟΣ** Το ατμόλατο τραμ δρομολογήθηκε στο τέλος του 19ου αιώνα ως προέκταση του μικρού τρένου που πήγαινε στο Πύλιο. Πραγματοποιήσες τη διαδρομή Βόλου-Ανανάρου σε 20 λεπτά και ανήκε στους Σιδηρόδρομους Θεσσαλίας. Το 1933 διεκόπη η λειτουργία της ως ασύμφωνη και ύστερα από δικαστική απόφαση που δίκαιωσε την εταιρεία η οποία -σε αντίθεση με την κυβέρνηση- υποστήριζε ότι μπορεί να προχωρήσει σε κατάργηση. Η γραμμή ξαναλειτούργησε για λίγο στη διάστημα της κατοχής, όταν υπήρχε έλλειψη καυσίμων, ενώ έγινε άλλη μια προσπάθεια το 1950.

**ΠΑΤΡΑ** Η Πάτρα ήταν η πρώτη ελληνική πόλη που πλεκτροφωτίστηκε και απέ-

κτησε πλεκτρικά τραμ νωρίτερα από κάθε άλλο (το 1902). Το δίκτυο είχε μήκος 4, 5 χιλιομέτρων και δύο γραμμές: Η μία ξεκινώντας από τις Ιτίες, διέτρεχε την παραλιακή ακτή Δυμάιων, την Αγίου Ανδρέου και κατέληγε στην Αγγλική Εκκλησία. Η δεύτερη διερχόταν από την πλατεία Γεωργίου, τις οδούς Κορίνθου, Δ. Γούναρη, Αγ. Γεωργίου, Παλαιών Πλατών Γερμανού, Αγ. Λαύρας και κατέληγε στον Αγιο Αθανάσιο, εξυπηρετώντας έτσι τους κατοίκους της Ανα Πόλης. Η λειτουργία του διεκόπη μετά το Α' Παγκόσμιο Πόλεμο για αδιευκρίνιστους λόγους.

**ΚΑΛΑΜΑΤΑ** Το πλεκτρικό τραμ της Καλαμάτας εγκαινιάστηκε το 1910 με δρομολόγια που ακολουθούσαν σχεδόν κυκλική γραμμή από την κεντρική πλατεία, στην οδό Αριστομένους, την πλατεία 23ης Μαρτίου και τις οδούς Υπαπαντής, Φαρών και Ναβαρίνου έως το Τελωνείο στο λιμάνι. Το μήκος της γραμμής ήταν 5 χιλιόμετρα και το αμαξοστάσιο κοντά στο εξοχικό κέντρο «Κήπος της Εδέμ». Λειτουργούσε έως την περίοδο της κατοχής υπό την ιδιωτική εκμετάλλευση της εταιρείας Απέργη. Σήμερα η δημοτική αρχή συζητεί πάλι τη δημιουργία γραμμής τραμ, ενώ σημαντικό είναι το Σιδηροδρομικό Μουσείο της πόλης που φιλοξενεί μεγάλο αριθμό παλαιών ατμομηχανών.

**ΣΑΜΟΣ** Το τραμ ήταν ιππόλατο και λειτουργούσε στο Καρλόβασι, το σημαντικότερο οικονομικό κέντρο του νησιού όπου στις αρχές του 20ού αιώνα λειτουργούσαν 50 βυρσοδεψεία που απασχολούσαν 1.200 εργάτες (σε σύνολο πληθυσμού 10.000). Συνέδεσε το Νέο Καρλόβασι με το λιμάνι της πόλης και εγκαινιάστηκε το 1905. Λειτούργησε αρχικά υπό ιταλική και στη συνέχεια υπό ελληνική ιδιοκτησία. Οταν καταργήθηκε το 1940 ήταν ένα από τα τελευταία ιππήλατα μέσα σταθερής τροχιάς που σίχαν απομείνει σε ολόκληρο το κόσμο.



Το τραμ Θεσσαλονίκης στη γωνία Τσιμισκή και Διαγονίου (Δεκαετία '50)



# το δηρίο, 52 το τραμ

ζεται ΗΣΑΠ και στα επόμενα χρόνια ιδρύονται οι νέοι σταθμοί Ειρήνη, Ταύρος και ΚΑΤ.

**1977:** Στις 4 Απριλίου, Μεγάλη Δευτέρα, εγκαταλείπει τις ζάγιες και το τελευταίο εναπομείναντα τραμ, εκείνο της γραμμής Πειραιάς-Πέραμα. Τα δρομολόγια είχαν κανονικά διακοπεί δώδεκα μέρες πριν, αλλά επανάληφθηκαν λόγω απεργίας των λεωφορείων. Το τραμ έγινε δεκτό στο Κερατσίνι από κατοίκους που κρατούσαν λουλούδια και με δάκρυα και φωνές διαμαρτύρονταν για τη διακοπή.

**1978:** Τον Ιούλιο ο ΟΣΕ προσπαθεί να θεσπίσει προ-

αστιακή συγκοινωνία δρομολογώντας 13 αμαξοστοιχίες ημερησίως προς Ελευσίνα και 20 προς Αγιο Στέφανο, επιπλέον των ήδη υπαρχουσών 9 προς Χαλκίδα. Από τα παραπάνω έχουν μείνει ικανός αριθμός δρομολογίων στη γραμμή Αθήνα-Χαλκίδα.

**1991:** Επαναλειτουργεί από τον ΟΣΕ η γραμμή Αθήνα-Λουτράκι με προοπτική να γίνει ο δυτικός κλάδος προαστιακού σιδηροδρόμου.

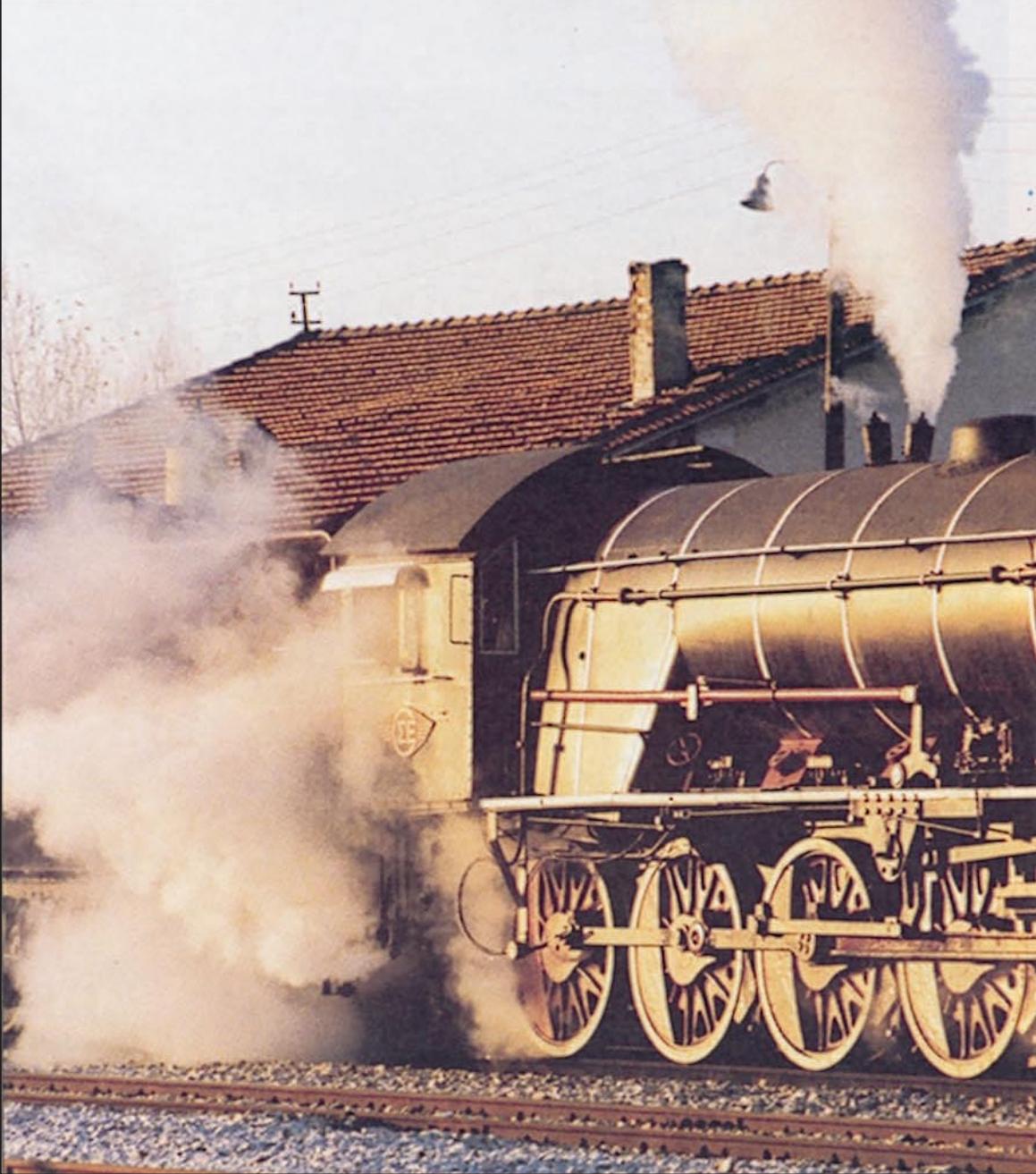
**1992:** Ξεκινούν οι εργασίες κατασκευής των δύο νέων γραμμών του μετρό. Οπως έχει δηλώσει η ηγεσία του ν-

πουργείου ΠΕΧΩΔΕ, τα τμήματα Σύνταγμα-Σεπόλια, Σύνταγμα-Πεντάγωνο θα λειτουργήσουν στις 31 Δεκεμβρίου 1999 και το τμήμα Σύνταγμα-Δάφνη τον Οκτώβριο του 2000.

**1999:** Ξεκινούν διαδικασίες για την παραχώρηση σε κοινοπραξία της κατασκευής και λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου του ΟΣΕ. Προβλέπεται σε πρώτη φάση αναβάθμιση των γραμμών προς Κόρινθο και Οινόη-Χαλκίδα, και κατασκευή νέας γραμμής από το Μενίδι στο νέο αεροδρόμιο Σπάτων. Στόχος είναι οι κάτοικοι που μένουν σε αυτές τις περιοχές να έχονται στην Αθήνα για τις δουλειές των χωρίς να χρησιμοποιούν αυτοκίνητο και βεβαίως να εξυπηρετηθούν οι επιβάτες του νέου αεροδρομίου.



Επαναλειτουργία  
της ατμάμαξας  
ΛΒ 964 στη γραμμή  
Θεσσαλονίκης - Δράμας  
(φωτ. Α. Κλώνος)



# Σ' ένα δίκτυο όμη n 16

**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ** Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου (SM). Σιδηροδρομος Θεσσαλονίκης - Ειδομένης - Γευγέλης Ανατολικών Σιδηροδρόμων (CO). Ενωτικός Σιδηροδρομος Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης (JSC). Γραμμή Εβρου των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (ΓΕΣ). Τοπικοί Σιδηροδρομοι Μακεδονίας. Τοπικό δίκτυο Σαρακαλί - Σταυρού.

Σιδηροδρομικό «παζλ» ήταν τα δίκτυα στη Μακεδονία και τη Θράκη. Δημιουργήθηκαν σε μια περιοχή που βρέθηκε στο επίκεντρο των βαλκανικών ανακατατάξεων στις αρχές του 20ού αιώνα. Ανακατατάξεων που δεν ήταν οι πρώτες, αφού όλα είχαν ξεκινήσει το 1821 με την ελληνική Επανάσταση. Και όπως απεδείχθη πρόσφατα, δεν ήταν και οι τελευταίες...

Είναι χαρακτηριστικός ο τρόπος με τον οποίο μιλάει για το σιδηροδρόμο στα Βαλκάνια ένας διδάκτωρ αρχιτέκτονας, ο Χριστόφορος Σακελλαρόπουλος, προλογίζοντας το φωτογραφικό λεύκωμα του Γ. Σκουλά που είναι αφιερωμένο στους σταθμούς: «Η συστηματική δόμηση των σταθμών και η φυσική ομοιότητα μεταξύ τους στήριξε την εγγύτητα κοντινών πολιτισμών και ισχυροποίησε με τις άμεσες συναλλαγές την οικειότητα των ανθρώπων. Με την έννοια αυτή, η μελέ-

τη της σιδηροδρομικής ιστορίας των Βαλκανίων είναι ειδεικική για το χαρακτήρα των συνόρων της περιοχής αλλά και για την κοινότητα της παιδείας των λαών της. Η ανάκτηση της παλιάς δύναμης του δικτύου, και μόνο από την άποψη των πολιτισμών της χερσονήσου, φαίνεται σήμερα καταλυτική. Πρόκειται για το στοιχείο που κυριαρχεί στην αρχική αλλά και στην πρόσφατη ιστορία των σιδηροδρόμων, που δεν είναι άλλο από τα δίκτυα επικοινωνίας μεταξύ διαφορετικών τόπων, πολιτισμών και ανθρώπων».

Οπως λοιπόν τα Βαλκάνια είναι ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο συνονθύλευμα ανθρώπων, ιδεών, συνόρων, θρησκειών, ηθών και εθίμων, που ενίστε συμπίπτουν και άλλοτε αλληλοσυγκρούονται, το ίδιο χαρακτηριστικό έμελλε να έχουν και οι σιδηροδρόμοι στη Μακεδονία και τη Θράκη. Οι νεότερες γενιές Ελλήνων μπορεί να έρθουν σε πρώτη επαφή με αυτά τα δίκτυα ταξιδεύοντας από και προς τις συνοριακές στρατιωτικές μονάδες κατά τη διάρκεια της θητείας τους. Το ίδιο όμως συνέβη και με τους Έλληνες μετά τους Βαλκανικούς

Πολέμους, όταν χρειάστηκαν χρόνια για να παραδοθούν τα δίκτυα από τους συμμάχους που τα είχαν αναλάβει, συχνά υπό στρατιωτική διοίκηση μετά την αποχώρηση των ηπημένων Τούρκων.

Αλλωστε και η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε ξεκινήσει να κατασκευάζει σιδηροδρόμους το 1868, έχοντας κατά νου πρώτα την εξυπηρέτηση των στρατιωτικών μετακινήσεων και

στη συνέχεια τη σύνδεση με τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους. Η πρωτοβουλία είχε ληφθεί από τους Γερμανοαυστριακούς, που ήθελαν να δημιουργήσουν ένα δικό τους δρόμο προς τις αγορές της Ανατολής σε αντιστάθμισμα της «οδού των Ινδιών» των Αγγλογάλλων.

Το 1896 λειτουργεί η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή τής τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, που συνδέει την υπόδουλη ακόμη Θεσσαλονίκη με τα Σκόπια και τη Μητροβίτσα. Το 1888 λειτουργεί και η γραμμή από το Νις στα Σκόπια, οπότε η Τουρκία ενώνεται με τη Σερβία και από εκεί με την Ευρώπη. Η Θεσσαλονίκη αποκτά σταδιακά ένα χαρακτήρα κοσμοπολίτικο, καθώς προσωπικότητες από

την Ευρώπη ταξιδεύουν μέχρις εδώ.

Το 1894 λειτουργεί η γραμμή Θεσσαλονίκης - Βέροιας - Εδεσσας - Φλώρινας - Μοναστηρίου μήκους 219 χιλιομέτρων, που ακολουθεί σχεδόν τη διαδρομή της Εγνατίας Οδού των ελληνορωμαϊκών χρόνων. Κατασκευάζεται σε 4 χρόνια από γαλλική εταιρεία και με κεφάλαια της γερμανικής κεντρικής τράπεζας (Deutsche Bank). Η Γερμανία διατηρεί τον έλεγχό της, αν και η διοίκηση ασκείται από τη γαλλική εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Ισως και σήμερα, αν κάποιος ξύσει κάποια παλιά πινακίδα σταθμού να βρει κάπως από την ελληνική ονομασία άλλα ονόματα γραμμένα στην παλιά τουρκική γραφή και με λατινικούς χαρακτήρες.

Το 1896 λειτουργεί με συνεργασία της Οθωμανικής Τράπεζας και γαλλοβελγικών οργανισμών η γραμμή που είχε σκοπό να ενώσει τη Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη. Αρχικά η γραμμή έφθανε λίγο έξω από τη Θεσσαλονίκη (στο Πολύκαστρο) και έως τις Φέρορες, δηλαδή πριν από την Αλεξανδρούπολη (τότε Δεδε-αγατζ), διότι οι Ανατολικοί Σιδηροδρομοί είχαν αποκλειστικά προνόμια στα λιμάνια. Λίγα χρόνια αργότερα στρώνεται γραμμή από το Πολύκαστρο στη Θεσσαλονίκη και από τις Φέρ-



# Βόλος-Λάρισα σε τοπία μαγευτικά

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ** κέρδος και έργο χωρίς ιδιαίτερες τεχνικές δυσκολίες. Τι παραπάνω θα ζητούσε ένας ιδιώτης για να αναλάβει την κατασκευή σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία; Ο εύφορος κάμπος είχε έρθει στα χέρια της Ελλάδας το 1881. Διέθετε άφθονα προϊόντα και ένα λιμάνι στο Βόλο που περιέμενε τα καράβια για να φορτώσουν εξαγωγικά είδη.

Τον ίδιο χρόνο η κυβερνητική Κουμουνδούρου εκχωρεί την χωρίς κρατική επιχορήγηση κατασκευή σιδηροδρόμου 60 χιλιομέτρων από τη Λάρισα στο Βόλο σε εταιρεία του ομογενή μεγαλοτραπεζίτη της Κωνσταντινούπολης Θ. Μαυρογορδάτου, που εκπροσωπείται από τον Ιταλό μηχανικό Εβαρίστο ντε Κίρικο (πατέρα του μεταφυσικού ζωγράφου Τζόρτζιο ντε Κίρικο). Οταν ο Τρικούπης γίνεται πρωθυπουργός το 1882, αμφισβήτητε τη σύμβαση διαπιστώνοντας ότι παραλείπεται ένα μεγάλο τμήμα του κάμπου. Επειτα από επαναδιαπραγμάτευση, η εταιρεία του Μαυρογορδάτου αναλαμβάνει να φτιάξει και δεύτερο ικλάδο μήκους 142 χιλιομέτρων προς Φάρσαλα, Καρδίτσα, Τρίκαλα και Καλαμπάκα.

Ο αποχής ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897 φέρνει και πάλι τους Τούρκους στη Θεσσαλία. Ο σιδηρόδρομος όμως παραμένει υπό τη διοίκηση του Ντε Κίρικο και η λειτουργία ξαναρχίζει χάρη στις συνεννοήσεις του Μαυρογορδάτου με Τούρκους αξιωματούχους. Η γραμμή χαρακτηρίζεται από τη διέλευση πολλών ποταμών πάνω από πανέμορφα γεφύρια, με μακρύτερο εκείνο των Στεφανοσαίων στον Πηνειό. Το 1955 η γραμμή Βόλου - Λάρισας γίνεται κανονικού πλάτους, ώστε τα τρένα να φθάνουν στο Βόλο από την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη χωρίς να χρειάζεται μετεπιβίβαση στο Σταυρό Παλαιοφαρσάλου. Από τότε ο Βόλος έγινε σιδηροδρομικό φαινόμενο ως πόλη που φιλοξενεί τρία διαφορετικά πλάτη γραμμών: κανονικού πλάτους για τη γραμμή Λαρισής, πλάτους 1 μέτρου για τη γραμμή Καλαμπάκας και 60 εκατοστών για το τρενάκι του Πηνειού. Ολες οι γραμμές διέτρεχαν την οδό Δημητριάδος και έφθαναν έως τη στάση Βλαχάβα, όπου βρίσκεται σήμερα το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου.

Η μετατοπή της γραμμής Βόλου - Καλαμπάκας σε κανονικού πλάτους έχει ξεκινήσει σταδιακά από το 1980. Πρόσφατα διακόπηκαν τα δρομολόγια και αποξηλώθηκε η γραμμή για να στρωθεί η νέα, με συνέπεια πολλοί να ανησυχήσουν φοβούμενοι για οριστική κατάρρευση του δικτύου.

# τορία των Βαλκανίων

ρες στην Αλεξανδρούπολη, αλλά η εταιρεία που διαχειρίζεται τη γραμμή (JSC) υποχρεώνεται να έχει ξεχωριστούς σταθμούς. Η γραμμή αν και έχει προορισμό την Ανατολή διανύει πολλά χιλιόμετρα κινούμενη βόρεια, με συνέπεια να διαγράφει τεράστιο κύκλο.

Μετά την Αλεξανδρούπολη ξεκινά η γραμμή Εβρου των Ανατολικών Σιδηροδρόμων η οποία είχε κατασκευαστεί από το 1874. Η γραμμή έφθανε έως το Πύριο (τότε Κουλέλι Μπουνγκάς), που ήταν κόμβος προς Κωνσταντινούπολη και Βουλγαρία και έτοι η Θεσσαλονίκη απέκτησε συνδέσεις προς αυτές τις κατευθύνσεις. Μετά την απελευθέρωση το τμήμα αυτό παρέμεινε στη δικαιοδοσία των Γαλλοελληνικών Σιδηροδρόμων, οι οποίοι εξαγοράστηκαν από τους ΣΕΚ το 1954.

Είκοσι μόνο χρόνια ζώης εξασφάλισε το μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο που κατασκευάστηκε από τα συμμαχικά στρατεύματα το 1916, συνδέοντας τη Σκύδρα με την Αριδαία. Στόχος της κατασκευής ήταν η προώθηση στρατιωτικών εφοδίων που έφθαναν στη Σκύδρα μέσω της γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου. Οπως λέγεται, η συμβολή της συγκεκριμένης γραμμής στη νίκη των συμμαχικών δυνάμεων ήταν καθοριστική. Μετά τον πόλεμο, η διαχείριση του δικτύου δίνεται

στους Τοπικούς Σιδηροδρόμους Μακεδονίας, που όμως έρχονται σε σύγκρουση με το προσωπικό τους και διαλύονται το 1932, ενώ η γραμμή ξηλώνεται το 1936. Ετσι, «πεθαίνει» το «Τρενάκι της Καρατζόβας» όπως λεγόταν τότε η επαρχία Αλιμαπίας του Νομού Πέλλης.

Το υλικό γραμμής και το τροχαίο υλικό των ΤΣΜ θα χρησιμοποιηθεί όμως

στη λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής από το Σαρακλί της Θεσσαλονίκης στο Σταυρό της Χαλκιδικής. Εργο των βρετανικών συμμαχικών δυνάμεων, που είχε στόχο να συντομεύσει τη διαδρομή από τη Θεσσαλονίκη προς το Σταυρό, διότι ο γύρος της Χαλκιδικής με πλούτο διαρκούσε πολύ και τα γερμανικά υποβρύχια παραμένευαν. Η γραμμή ολοκληρώθηκε το 1918 περνώντας νότια από τις λίμνες Βόλβη και Λαγκαδά. Το τρένο του Σταυρού εξαγοράζεται το 1920 από τους ΣΕΚ και εξυπηρετεί την τοπική κίνηση (παραθεριστές, ιχθυοπαραγωγής) έως το 1947 που διακόπτεται η λειτουργία του. Η γραμμή ξηλώνεται το 1952.

Όλα τα υπόλοιπα δίκτυα είναι κανονικού πλάτους και υπάγονται στους ΣΕΚ και μετέπειτα στον ΟΣΕ. Το τμήμα Θεσσαλονίκης - Ειδομένης έτυχε προσοχής και μάλιστα είναι το πρώτο που ηλεκτροκινήθηκε. Τα εγκαίνια έγιναν πρόσφατα, αν και οι πρώτες σχετικές συμβάσεις είχαν υπογραφεί στη δεκαετία του '80 ενώ οι ηλεκτροκινήτες μηχανές εύχαν παραληφθεί από το 1997 (Siemens/Henschel). Μεμονωμένα έργα γίνονται και στα δίκτυα προς την ελληνοτουρκικά σύνορα και τη Βουλγαρία, ενώ εικόνα εγκατάλειψης χαρακτηρίζει το δυτικό τμήμα.

Σε αυτό το δίκτυο θα μπορούσαμε να εντάξουμε και μια γραμμή που ξεκίνησε να κατασκευάζεται, αλλά έμεινε στη μέση αφήνοντας σήραγγες να χάσουν και σταθμούς να περιμένουν κοντά 70 χρονια για τη σφύριγμα ενός τρένου μέσα στην απόλυτη ερημιά.

Πρόκειται για τη γραμμή Καλαμπάκας - Κοζάνης, η οποία θα ένωνε το θεσσαλικό σιδηροδρόμιο με τα μακεδονικά δίκτυα, δίνοντας εναλλακτική δρομολόγηση.

Τα έργα κατασκευής ξεκίνησαν το 1928 μετά την υπογραφή της σχετικής συμβάσης ανάμεσα στο ελληνικό Δημόσιο και μια βελγική εταιρεία. Η γραμμή

θα περνούσε κοντά από τα Γρεβενά, τη Σιάτιστα και την Κοζάνη. Διασχίζοντας δε το όρος Βέρμιο θα συναντούσε τη γραμμή Θεσσαλονίκης-Φλώρινας κοντά στη Βέροια. Οι εργασίες ανεστάλησαν το 1932 όταν ανεστάλη και η εξυπηρέτηση των δανείων του ελληνικού κράτους λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης των ετών 1929-31.

Την οριστική παύση των εργασιών αποφασίζει στο τέλος του 1932 η κυβερνητική Παναγή Τσαλδάρη που διαδέχεται εκείνη του Ελευθερίου Βενιζέλου. Η παραπάνω απόφαση μάλιστα θεωρείται από πολλούς ως αφετηρία της στροφής προς τις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα. Μέχρι το 1932 είχαν δαπανηθεί 5 εκατομμύρια δολάρια και 30,5 εκατομμύρια δραχμές, ενώ σε ορισμένα τμήματα η γραμμή ήταν πλήρως αποπερατωμένη. Όλες οι μεταπολεμικές κυβερνήσεις εγκατέλειψαν το έργο με συνέπεια να καταστραφούν οι διάφορες κατασκευές. Μάρτυρες της εγκατάλειψης στέκουν έως σήμερα κάποιοι σιδηροδρομικοί σταθμοί - φαντάσματα στα χωριά Σιάτιστα, Οξύνεια, Αγιόφυλλο, Ξηρολίμνη, αλλά και πολλά κτίρια χωρίς σκεπή και παράθυρα που είναι ακόμη ορατά σε όσους ταξιδεύουν οδικώς από την Καλαμπάκα προς τα Γιάννενα ή τα Γρεβενά.



αφιέρωμα •

Τρεις διαδρομές σε όλη τη χώρα επιμένουν να σε ταξιδεύουν και όχι να σε μεταφέρουν. Μηχανές–βαγόνια άπλων εποχών, τοπία ανεπανάληπτα

# Η ...αγία τριάδα της ομορφιάς

«ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ταξιδεύουμε. Δεν μεταφερόμαστε απλώς». Είναι ένα από τα συνθήματα που χρησιμοποιούν διεθνώς οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί για να προσελκύσουν επιβάτες και να αντιμετωπίσουν τον εντεινόμενο ανταγωνισμό από τα αυτοκίνητα και τα αεροπλάνα. Το ίδιο σύνθημα άμως αποκτά πρόσθετο βάρος όταν γίνεται λόγος κάποιες διαδρομές που μπορούν να γίνουν μόνο με το τρένο. Διαδομένες δύον οι ράγες περιστοιχίζονται από ανεπανάληπτα τοπία, ενώ οι επιβάτες κάνουν κι ένα ταξίδι στο χρόνο χρησιμοποιώντας μηχανές και βαγόνια άλλων εποχών.

Από τη μανία της αποξήλωσης και κατάργησης γραμμών στην Ελλάδα κατάφεραν να διασωθούν τρεις διαδρομές: Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού-Καλαβρύτων, το τρενάκι του Πηλίου και το τουριστικό τρένο του ποταμού Νέστου, ανάμεσα σε Δράμα και Ξάνθη. Το χαρακτηριστικό μάλιστα είναι ότι υπάρχουν άνθρωποι, κυρίως νέοι σε ηλικία, που μπορεί να μην έχουν ποτέ χρησιμοποιήσει σιδηρόδρομο σε υπεριπτέκες μετακινήσεις ανά την Ελλάδα, αλλά έχουν ξήσει την εμπειρία τους οδοντωτού πολλές φορές.

Η απόφαση να ενωθούν σιδηροδρομικά τα Καλάβρυτα με τα βόρεια παράλια της Πελοποννήσου ελήφθη το 1889. Είναι τα χρόνια που η μεταφορά σίτου από τα Καλάβρυτα στο Αίγιο με τα μουσλάρια στοίχιζε 12 λεπτά της δραχμής ανά οκά, ενώ η μεταφορά από τη Ρωσία στην Ελλάδα με πλοίο μόλις 5 λεπτά. Άλλα και η περίοδος που ο πρωθυπουργός Χαροκλαος Τρικούπης είχε αποφασίσει ότι πρέπει να κατασκευαστούν στο εσωτερικό της Ελλάδας, όσο γίνεται περισσότερα, χιλιόμετρα σιδηροδρόμου, και για να γί-

νει αυτό (ελλείψει πόρων) είχε επιλέξει τη φτηνότερη λύση των γραμμών στενού πλάτους. Πίστευε μάλιστα ότι είναι προτιμότερο να κατασκευάζονται ράγες παρά αμαξιτοί δρόμοι. Για τον οδοντωτό επελέγη πλάτος 75 εκατοστών.

## 1. Οδοντωτός

Το αρχικό σχέδιο προέβλεπε ότι η γραμμή μετά τα Καλάβρυτα θα συνέχιζε στην ορεινή Πελοπόννησο για να φτάσει στην Τρίπολη και να ενωθεί με την άλλη γραμμή από Κόρινθο. Ο προϋπολογισμός για την κατασκευή του τμήματος Διακοφτού-Καλαβρύτων, μήκους 22 χιλιομέτρων, ήταν 1,5 εκατομμύριο δραχμές και ο χρόνος αποπεράτωσης 10 μήνες. Χρειάστηκαν δύος τελικά πέντε χρόνια και το κόστος πλησίασε τα 5 εκατ.δραχμές - ποσόν αστρονομικό για την εποχή. Το έργο σταμάτησε λοιπόν στα Καλάβρυτα, αλλά απεδειχθή πρωτοποριακό και ανθεκτικό στο χρόνο.

Η διαδρομή περνά μέσα από το φαράγγι του Βουραϊκού ποταμού και μέσα σε 22 χιλιδιμετρα έχει να καλύψει υψομετρική διαφορά 720 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Επρεπε να βρεθεί λοιπόν μια λύση, γιατί σε ορισμένα σημεία η κλίση της γραμμής ήταν μεγαλύτερη από 3,5% που αντέχει ένα συμβατικό τρένο. Για την ακοίβεια, υπάρχουν σημεία της διαδρομής δύον η κλίση φτάνει το 17,5% (σε 100 μέτρα μήκος η γραμμή ανυψώνεται 17,5 μέτρα). Στα τμήματα αυτά η γραμμή συμπληρώθηκε από μια τρίτη σιδηροτροχιά οδοντωτή, που μπήκε ανάμεσα στις συμβατικές ράγες σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων. Η οδοντωτή

τροχιά (κρεμαγέρα) προσφέρει βιοηθητική πρόσφυση προκειμένου το τρένο να μην κυλήσει προς τον κατήφορο ανεξέλεγκτα.

Η τεχνολογία του οδοντωτού είχε αναπτυχθεί από τα πρώτα χρόνια του σιδηροδρόμου, καθώς σε πολλά σημεία του κόσμου τα τρένα ήρθαν για να λύσουν προβλήματα μετακίνησης και μεταφοράς προϊόντων σε δυσπρόσιτες περιοχές. Ο οδοντωτός των Καλαβρύτων φτιάχτηκε από Γάλλους μηχανικούς, ενώ δούλεψαν, μαζί με τους Ελληνες, εργάτες από την Ιταλία και το Μεινσφρούνιο. Οι ράγες διαπερνούν τα έγκατα του βουνού, δίπλα από χαράδρες και καταρράκτες και μπορεί κάποιος εύκολα να αναλογιστεί τις δυσκολίες που είχαν να αντιμετωπίσουν οι εργάτες της εποχής. Επιπροσθέτως δύος έπρεπε να αμυνθούν και από τους ληστές που γύριζαν στην περιοχή, με συνέπεια η κατασκευάστρια εταιρεία να διαθέσει ένοπλους φρουρούς.

Τα δρομολόγια ξεκίνησαν το Μάρτιο του 1896 με τη βιοήθεια απομηκναν γαλλικής κατασκευής (Cail), οι οποίες αθιύσαν το βαγόνι τοποθετούμενες πάντοτε στην πλευρά της καθόδου. Ο απιός κυριάρχησε έως το 1959 οπότε εμφανίστηκαν αυτοκινητάμαξες ντίζελ. Κάποτε μάλιστα συζητήθηκε η ηλεκτροκίνηση της γραμμής και μάλιστα με ζεύμα που θα παραγόταν από τα νερά του Βουραϊκού.

Ο χρόνος της διαδρομής ήταν αρχικά 2,5 ώρες, αλλά σήμερα είναι 85 λεπτά. Εδώ και αρκετές δεκαετίες ο οδοντωτός έχει γίνει σημαντικό τουριστικό αξιοθέατο χωρίς πάντως να φτάσει στο επίπεδο αντίστοιχων τρένων στις ελβετικές Αλπεις ή άλλες περιοχές της Ευρώπης και της Αμερικής. Το 1996, με την ευκαιρία των 100 χρόνων λει-



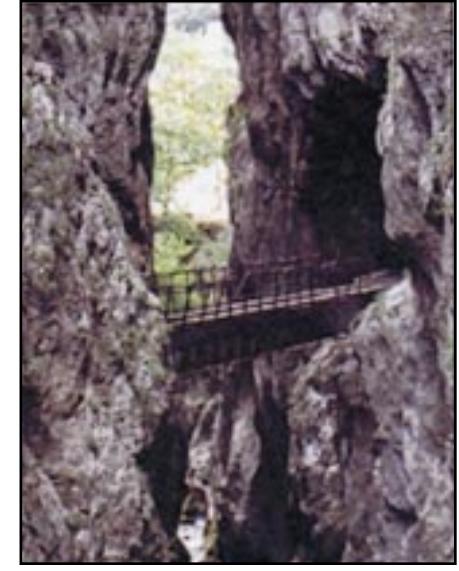
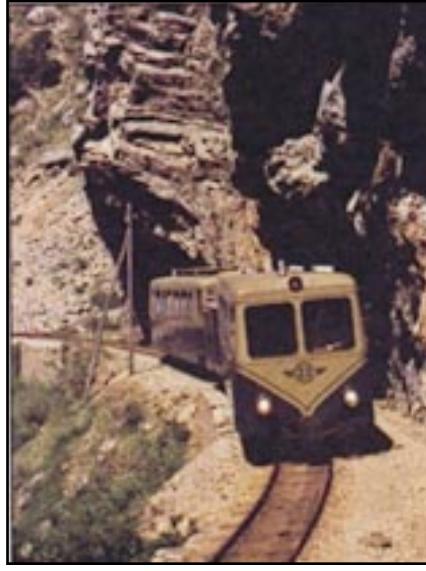


**Το τρενάκι του Πηλίου  
στο Βουνό των Κενταύρων  
(φωτ.: Α. Κλώνος)**



**Το INTERCITY Αλεξανδρούπολης-Θεσσαλονίκης περνώντας τη μαγευτική κοιλάδα  
των Τεμπών του ποταμού Νέστου (φωτ.: Α. Κλώνος)**

**Ο οδοντωτός  
Διακοφτού-  
Καλαβρύτων  
στο φαράγγι  
του Βουραικού  
(φωτ.: Α. Κλώνος)**



τουργίας του, επισκευάστηκε με τη βοήθεια συνταξιούχων του ΟΣΕ μια από τις παλιές ατμομηχανές που κινούσαν τον οδοντωτό. Η ατμομηχανή πραγματοποίησε το επετειακό δρομολόγιο χωρίς όμως να δοθεί συνέχεια, ενώ αργότερα προέκυψαν προβλήματα λειτουργίας και με τις νεότερες αλλά επίσης μεγάλης ήλικίας μηχανές. Ο ΟΣΕ ξεκίνησε διαδικασία προμήθειας νέων μηχανών η οποία όμως «κόλλησε» στις διαδικασίες των πραστικών προμηθειών. Η διοίκηση του Οργανισμού ανακοίνωσε πρόσφατα ότι τόσο για τον οδοντωτό όσο και για άλλα τρένα τουριστικού ενδιαφέροντος επιθυμεί να συνεργαστεί με ιδιώτες που θα δεχτούν να επενδύσουν μέσω της δημιουργίας θυγατρικής.

## 2. Το τρενάκι του Πηλίου

«Φάτε, κύριε μικρό τραίνακι, το πετροκάρβουνό σας να μεγαλώσετε και να παγαίνετε υπερήφανον εις την Αγριάν», αλλά μη ακούντο το άτιμο μένον μικρόν... Αυτά έγραψε ο Νίκος Τσιφόρδος σε ένα ευθυμιογράφημά του για τον Βόλο, μιας από τις πιο σιδηροδρομικές κάποτε πόλεις της Ελλάδας. Το τρενάκι που δεν έτρωγε το φαΐ του είναι αυτό που συνέδεε τότε το Βόλο με το χωριό Μηλιές πάνω στο βουνό των Κενταύρων, το πολυαγαπημένο Πήλιο. Για την «ατροφία» του τρένου δεν έφταιγε βέβαια κάποιο... καπρότσιο, αλλά το πολύ μικρό πλάτος γραμμών (60 εκατοστά) που είχαν επιλέξει οι κατασκευαστές του ώστε να μειώσουν το κόστος των δύσκολων τεχνικών έργων. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι μία από τις γέφυρες που κατασκευάστηκαν για να περάσει το τρένο τις χαρά-

δρες του Πηλίου (γέφυρα Ταξιάρχη λίγο πριν από τις Μηλιές) είναι ευθεία, αλλά η σιδηροδρομική γραμμή περνά πάνω της κάνοντας στροφή!

Η κατασκευή της γραμμής ξεκίνησε το 1894 και κατασκευάστηκε σε έναν χρόνο από τους Σιδηροδρόμους Θεσσαλίας χωρίς κρατική επιχορήγηση για να συνδέσει το Βόλο με τα Ανώ Λεχώνια (απόσταση 12 χλμ.) και να φέρει εσόδα από τη μεταφορά των προϊόντων της περιοχής. Σύντομα όμως αποφασίστηκε η επέκτασή της προς τα ορεινά, με την προσθήκη του τμήματος Ανώ Λεχώνια-Μηλιές μήκους 16 χλμ. Η γραμμή λειτούργησε το 1904 αφού προηγήθηκαν περίπλοκα τεχνικά έργα για την αποφυγή καταστροφών από τα νερά των χειμάρρων. Στο ορεινό τμήμα κατασκευάστηκαν 7 λίθινες και μία μεταλλική γέφυρα, 2 σήραγγες, 5 λίθινες ανισόπεδες διαβάσεις, 78 υδροδρόμες και πολλοί τοίχοι αντιστροφής υπό την εποπτεία του Ιταλού μηχανικού Εναρίστο Ντε Κίρικο.

Για τη διαδρομή των 28 χιλιομέτρων χρειάζονταν αρχικά 2 ώρες και 15 λεπτά, αλλά αργότερα έπεισε κάτω από τις δύο ώρες. Η λειτουργία της γραμμής διεκόπη στις 20 Ιουνίου 1971 στο πλαίσιο του πνεύματος περιστολής εξόδων και ενώ η λύση του αυτοκίνητου κέρδιζε συνεχώς έδαφος. Κανείς δεν σκέφτηκε τότε την αξιοποίηση της γραμμής για τουριστικούς σκοπούς. Ωστόσο, ύστερα από πολλές συζητήσεις, η γραμμή επαναλειτούργησε το 1996 με το μουσειακό τρενάκι επιτυγχάνοντας μεγάλες πληροφόρησης. Στο μεταξύ, οι σιδηροδρομικές είχαν καλυφθεί σε πολλά σημεία από έργα οδοποιίας και αυθαιρεσίες στο τμήμα από το Βόλο έως τα Ανώ Λεχώνια. Επισήμως, τα δρομο-

λόγια γίνονται σήμερα με αφετηρία το σταθμό Ανώ Λεχώνιων, που ανακαίνιστηκε χωρίς να αλλοιωθούν τα χαρακτηριστικά του.

## 3. Παράλιη με το Νέστο

Πρόκειται για ένα τμήμα της γραμμής του σιδηροδρόμου ανάμεσα στη Δράμα και την Ξάνθη, που κινείται όμως παράλληλα με τον ποταμό Νέστο. Σε ένα σημείο μάλιστα, ο ποταμός ακολουθεί οφιοειδή πορεία και έχει χαρακτηριστεί προστατευόμενη περιοχή ως υδροβιότοπος. Από τη γραμμή αυτή περνούν όλα τα συμβατικά τρένα χωρίς να κάνουν στάση στο σταθμό των Λιβερών. Εκμεταλλευμένος το γεγονός ότι δεν υπάρχει οδική πρόσβαση, ο ΟΣΕ αποφάσισε να αξιοποιήσει τη γραμμή για τουριστικούς σκοπούς. Δρομολόγησε έτσι εκδρομικά τρένα που ξεκινούν από τη Δράμα, φέροντας τους επιβάτες στα Λιβερά και τους αφήνοντας να περιπατήσουν στην διοδοφή φύση δίπλα στον ποταμό. Τον Οκτώβριο του 1997 έγιναν προσπάθειες επισκευής και αποκατάστασης δύο παλαιών βρετανικών ατμαμαξών, των Λβ 962 και 964 (είχαν παραληφθεί το 1946 στο πλαίσιο της βοήθειας από την UNRRA) προκειμένου να σύρουν αυτές το εκδρομικό τρένο στη διαδρομή Δράμα-Ξάνθη.

### ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΟΣΕ-ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Οδοντωτός: 01-5131601 Αθήνα, 061-273694 Πάτρα, 0691-41205 Διαχοροφόρος 0692-22245 Καλάβρυτα  
Τρένο Πηλίου: 01-8237741 Αθήνα, 0421-23712 Βόλος  
Νέστος: 031-517517-8 Θεσσαλονίκη, 0521-32444 Δράμα, 0541-22581 Ξάνθη



## αφιέρωμα •

**Ο «Γκαγκάριν»,  
το «Θηρίο», η «Φάλαινα»,  
μια γηώσσα ...φευγάτη**

**ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΕΛΙΚΑ** αυτό που δίνει ψυχή σε αντικείμενα άψυχα; Ισως η ικανότητά τους να μπαίνουν στη ζωή μας και να παίζουν ρόλους. Το ύφος που προκύπτει από το σχήμα ή το μέγεθος. Ισως ακόμη, η ενέργεια που έχουν καταναλώσει πολλοί άνθρωποι είτε για να τα δημιουργήσουν είτε μέσα από τις ώρες που ξοδεύουν σ' αυτά.

Στην περίπτωση ενός τρένου πάντως, συντρέχουν όλοι οι παραπάνω λόγοι - και ακόμη περισσότεροι. Ο κόδιμος που δουλεύει για να κινηθεί ο σιδηροδρομός έχει διεθνώς δημιουργήσει ένα δικό του λεξιλόγιο που δεν οφείλεται μόνον στις τεχνικές ιδιαιτερότητες και απαιτήσεις πολύπλοκων μηχανημάτων και διατάξεων.

Πρόκειται για συγκεκριμένες συνθηματικές λέξεις, αλλά και για μια σειρά από παρασούκλια, όπως αυτά που συναντούμε σε αφθονία στα χωριά. Εκεί δηλαδή όπου οι άνθρωποι βρίσκονται καθημερινά («βρίσκονται» και όχι απλώς συμπίπτουν οι διαδρομές τους). Με λίγα λόγια, γνωρίζουν τόσο καλά ο ένας τα «κουσούρια» του άλλου και δεν έχουν πρόβλημα να εντοπίσουν ή να δημιουργήσουν μια λέξη που θα έχει τη δύναμη να περιλάβει όλα τα χαρακτηριστικά. Συχνότατα μάλιστα αυτό το παρασούκλι αντικαθιστά πλήρως το επίσημο όνομα, ενώ οι παλιότεροι θα έχουν να σας δημηγηθούν περιπτώσεις που κάποιος πέθαινε και δεν γινόταν γνωστό γιατί το αγγελτήριο του θανάτου τον ανέφερε με το όνομα της ταυτότητας. Τι σημαίνει όμως όταν αυτό συμβαίνει όχι μεταξύ ανθρώπων αλλά μεταξύ ανθρώπων και μηχανών;

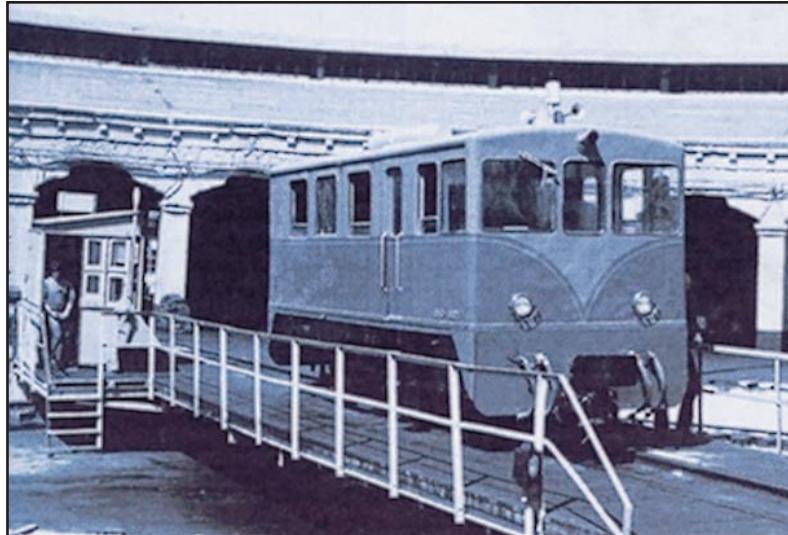
Σημαίνει ίσως στενή επαφή ανάμεσα στις δύο πλευρές, καθημερινή τοιβή, στοργή; Ή απλά περιπατητή διάθεση μιας κοινωνίας «φευγάτης»; Ενα πάντως είναι σύγουρο: σιδηροδρομικοί και τρένα δεν παρεξηγούνται ποτέ, διτί κι αν συμβεί μεταξύ τους. Ιδού και οισμένα από τα χαρακτηριστικότερα παρασούκλια, μαζί με λέξεις από την καθημερινή σιδηροδρομική ορολογία:

**ΚΑΡΝΑΒΑΛΟΣ:** Οχημα τραμ με το οποίο συντρούσαν ή κατασκεύαζαν το εναέριο δίκτυο. Ονομάστηκε έτσι επειδή έμοιαζε με κοινό όχημα στο οποίο είχε προστεθεί μια ψηλή κατασκευή που επετρεπε στους τεχνικούς να φτάνουν τα καλώδια.

**ΚΡΟΚΟΔΕΙΛΟΣ:** Τύπος ηλεκτρόμαξας των ΗΣΑΠ, κατασκευής Goosens, που υπάρχει ακόμη και λειτουργεί για την έλξη φορταμάξων συντήρησης του δικτύου. Το μπροστινό μέρος ήταν πολύ μακρύ και οι σιδηροδρομικοί το είδαν σαν στόμα κροκδείλου. Πρωτονομάστηκε έτσι στην Ελβετία και την Αυστρία, όπου κυκλοφόρησε για πρώτη φορά. Πάροντες ζεύμα με δύο τρόπους, τόσο από τα εναέρια καλώδια όσο και από τη γραμμή τροφοδοσίας δίπλα στις ράγες, και έτσι μπορεί να κινείται εναλλακτικά σε δίκτυο τραμ ή υπόγειου σιδηροδρόμου.

**ΦΟΥΡΓΚΟΝΙ:** Υβριδική ηλεκτρόμαξα του ΗΣΑΠ με χειριστήριο η οποία μετέφερε το υπερόποντο ταχυδρομείο στη διαδρομή ανάμεσα στον Πειραιά και το σταθμό του Θησείου (εμπορευματικός σταθμός) την εποχή που η διακίνηση της διεθνούς αλληλογραφίας από και προς

# Kai τσαφ- τσουφ γήωσσάρι



Ο θρυλικός «Γκαγκάριν» προς τιμήν του Ρώσου αστροναύτη

την Αθήνα γινόταν ακτοποικώς. Ήταν κατασκευής Goosens και αργότερα χρησιμοποιήθηκε για εργασίες συντήρησης του δικτύου.

**ΚΩΛΟΣΟΥΡΤΗΣ:** Ο ατμοτροχιόδρομος (ατμήλατο τραμ) Αθήνας-Φάληρον, που λειτούργησε το 1887. Ονομάστηκε έτσι γιατί ήταν βραδυκίντος και έμοιαζε να σέρνεται στο έδαφος. Για χάρη του γράφηκε το εξής χρονογράφημα: «Η διασκέδασις αρχίζει όταν ο σαλιάρης αντός, αυθαδώς αυτοαποκαλούμενος ατμήρης τροχιόδρομος, πράγματι δε κινητόν καβουρδιστήριον, θέση εν ενεργεία τα πτυσίματα, τους σπινθήρες και τα μώρια ως βροχή λεπτή και επί των οφθαλμών φερόμενα και εφοδιώντα ανθρακωμόσια, καθ' ων ουκ έστιν άμυνα ουδέ σωτηρία. Αυτά μεταβάλλουσι τους λευκούς επιβάτας εις μαύρους της Γουνινέας, τας δε λευκάς και ωχράς Αθήδας εις μελαψάς Αθηγγανίδας. Οταν ο συρμός φθάση ποτέ συν Θεώ·-εάν φθάση- εις Φάληρον, τότε νομίζει τις ότι είναι το τραίνο των Ινδιών όπερ μεταφέρει τους μαύρους δούλους διά την φρότωσιν και αποστολήν της ορύζης εν Βομβάτη». Καταγράφηκε το 1909 έ-

πειτα από απύχημα και με την έλευση των ηλεκτρικών τραμ.

**ΓΚΑΓΚΑΡΙΝ:** Η μοναδική διξελάμαξα ελληνικής κατασκευής, η πρώτη που κινήθηκε στο δίκτυο Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) με αριθμό 9321. Ιδιοκατασκευή του αρχιμηχανικού Βύρωνα Παπαγεωργίου, ολοκληρώθηκε το 1961 στο εργοστάσιο Πειραιώς και στο πλαίσιο πειραιατικού προγράμματος για την ανακύλωση τροχαίου υλικού. Για την κατασκευή της χρησιμοποιήθηκε φορείο από ατμομηχανή και κινητήρας από αυτοκινητάμαξα. Ονομάστηκε έτσι από τον πολυσυνητημένο την εποχή εκείνη Ρώσο αστροναύτη.

**ΚΑΟΥΜΠΟΗΣ:** Το τραμ της Παραλίας, που εκτελούσε τη διαδρομή Φάληρο-Τελωνείο-Σταθμός Ηλεκτρικού. Οι Πειραιώτες το ονόμασαν έτσι γιατί η κίνησή του χαρακτηρίζοταν από ένα έντονο σκαμπανέβασμα που θύμιζε έφιππο της άγριας Δύσης. Ονομάστηκε επίσης τραμ της Μελίνας, επειδή χρησιμοποιήθηκε στην τανιά «Ποτέ την Κυριακή». Ήταν αγγλικής κατασκευής Dick Kerr Works και σταμάτησε τη λειτουργία του στις 14 Νοεμβρίου

1960, όταν αντικαταστάθηκε από πράσινο λεωφορείο.

**ΜΟΥΝΤΖΟΥΡΗΣ:** Το τρενάκι του Πηγίου ονομάστηκε έτσι προφανώς λόγω του πολύ καπνού που παρήγαγε ανηφορίζοντας στο βουνό των Κενταύρων.

**ΘΗΡΙΟ:** Ατμήλατο τρένο που έφευγε από την πλατεία Λαυρίου και έφτανε έως την Κηφισιά. Ονομάστηκε έτσι εξαιτίας των τριγμών και των αγκομαχητών που συνόδευαν την κίνησή του. Χρονικογράφοι της εποχής το χαρακτήρισαν «ράθυμο στις ανηφοιρίες, γρήγορο στις καπηφορίες».

**ΚΑΪΚΙ:** Οχημα που το χρησιμοποιούσαν για να λειαίνουν τις ράγες του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου των ΗΣΑΠ.

**ΜΑΣΤΟΡΑΣ:** Ο μηχανοδηγός οποιουδήποτε τρένου.

**ΓΟΥΡΟΥΝΑ:** Διξελάμαξα της σειράς Α301-310, κατασκευής του εργοστασίου ALCO. Ή πιο κλασική αμερικανική διξελάμαξα πήρε το παρασούκλι της από το χοντροκομένο αεροδυναμικό σχήμα στο μπροστινό της τμήμα. Παρελήφθη από τον ΟΣΕ το 1962.

**ΚΟΝΤΟΓΟΥΡΟΥΝΟ:** Διξελάμαξα της σειράς A251-261 κατασκευής του εργοστασίου Ganz Mavag Ουγγαρίας. Είχε και αυτή χοντρουλό σχήμα, αλλά μικρότερο μήκος. Παρελήφθη από τον ΟΣΕ το 1982.

**ΓΟΥΡΟΥΝΑΚΙ:** Διξελάμαξα αμερικανικής κατασκευής επίσης (ALCO), που κινήθηκε με αριθμούς σειράς A 201-210. Είναι σύγχρονη της «Γουρούνας».

**ΠΟΥΜΑΝΑ:** Διξελάμαξα σειράς A551-560. Παρελήφθη το 1982 και ονομάστηκε λόγω της κατασκευής στο εργοστάσιο Ελεκτροπούτερε-Κραϊόβια της Ρουμανίας (το δεύτερο παρασούκλι της ήταν Κραϊόβια).

**ΓΑΛΛΙΔΑ:** Διξελάμαξα της σειράς A351-376 γαλλικής κατασκευής του εργοστασίου Alsthom. Υπάρχουν και στο μετρικό δίκτυο και παρελήφθησαν το 1967.

**ΜΑΝΑΚΙ:** Τα τρένα που κινούνται στο προαστιακό δίκτυο του ΟΣΕ δηλαδή στις



Αριστερά, η «Ρουμάνα» ξεκουράζεται στον Παλαιοφάρσαλο (φωτ.: Κ. Πιπίνης)  
Κάτω, ο «Καουμόπον» σε πλήρη σύνθεση (φωτ.: Αφοι Αναγνωστόπουλοι)



τραμι προκειμένου να μην πληρώσουν εισιτήριο.

**ΤΡΑΜΒΑΓΕΡΗΣ:** Ο ηλεκτροδοχήγος του τραμι. Ονομάστηκε έτσι από την «ελληνοποίηση» του αγγλικου tramway (τραμβάτραμβαγέρης)

**ΥΔΑΤΟΠΥΡΓΟΣ:** Δεξαμενή νερού που υπήρχε στους σταθμούς και άλλα σημεία του δικτύου για να ανεφοδιάζονται οι ατμομηχανές.

**ΠΑΣΑΓΙΟ:** Το σημείο όπου τέμνεται ισόπεδα η σιδηροδρομική γραμμή με δρόμο αυτοκινήτου. Εδώ συμβαίνουν συχνά ατυχήματα με αυτοκίνητα που βιάζονται να περάσουν πριν από το τρένο ή λόγω μη λειτουργίας προειδοποιητικού σήματος. Γνωστή η έλλειψη ανισόπεδων διαβάσεων, αλλά και η τάση από τοπικούς φορείς να δημιουργούν νέες ισόπεδες διαβάσεις χωρίς κανένα σχεδιασμό.

**ΟΤΟΜΟΤΡΙΣ:** Τρένο επιβατικό που δεν έλκεται από ξεχωριστή μηχανή (παλαιότερα ατμαμάξα, σήμερα διζελάμαξα ή ηλεκτρόμαξα). Τα ακραία βαγόνια μιας automotrice περιλαμβάνουν συνήθως τους κινητήρες, ενώ είναι εφοδιασμένες και με τα χειριστήρια.

**ΑΤΜΑΜΑΞΑ:** Μηχανή που κινείται με τη βιοθεία του ατμού και κυριαρχησε στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '60. Σήμερα χρησιμοποιείται μόνο σε ειδικά δίκτυα που έχουν σκοπό να αναδείξουν γραφικές διαδρομές τουριστικού ενδιαφέροντος. Αντικαταστάθηκε αρχικά από τις διζελάμαξες και αργότερα από τις ηλεκτρόμαξες. Να σημειωθεί ότι και οι διζελάμαξες κινούνται με ηλεκτροκίνητες μηχανές, δύο που το ζεύμα παράγεται από διζελοκινητήρα.

**ΠΑΠΑΦΙΓΚΟΣ:** Ξύλινη υπερυψωμένη σκοπιά που υπήρχε παλαιότερα στην άκρη κάθε βαγονιού όταν οι συρμοί δεν είχαν αυτόματο σύστημα πέδησης. Φιλοξενούσε τον τροχοπέδητή, το σιδηροδρομι-

κό δηλαδή που ήταν επιφορτισμένος να ενεργοποιεί τα φρένα του βαγονιού όταν τον ειδοποιούσε ο μηχανοδηγός με τα ανάλογα σφυρίγματα.

**ΠΟΣΤΑ:** Το τρένο που σταματούσε σε όλους τους σταθμούς της γραμμής. Αρχικά διακινούσε το ταχυδρομείο και από τη δραστηριότητα αυτή πήρε το όνομά του (Post-πόστα)

**ΡΕΜΟΥΛΚΕΣ:** Ελκόμενα βαγόνια που είναι τμήματα αυτοκινηταμάξων. Στους συρμούς που δεν είναι αυτοκινητάμαξες, τα ελκόμενα βαγόνια αποκαλούνται καρότσες. Οι ρεμούλκες συνόδευναν αυτοκινητάμαξες για να ενισχύουν τη σύνθετη των αρτιοτακών δρομολογίων (π.χ. Κυπαρισσία-Αθήνα)

**ΣΚΕΥΟΦΟΡΟΣ:** Βαγόνι ημειεπιβατηργό ή αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων που προστίθεται σε επιβατικό τρένο ώστε να προκύψει χώρος μεταφοράς αποκενών, εμπορευμάτων, ποδηλατών κ.λπ.

**ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ:** Ανοιχτό βαγόνι (χωρίς οροφή), που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και υλικών.

**ΔΡΕΖΙΝΑ:** Μικρό υπηρεσιακό όχημα που μπορεί να κινείται είτε μηχανοκίνητα είτε παλαιότερα με τη μηχική δύναμη των επιβατών του.

**ΣΚΑΜΠΑΜΕΝΤΟ:** Η κατασκευή στην οποία βρίσκεται μια ατμομηχανή τη στιγμή που επιταχύνει έχοντας γεμισει κάρβονο.

**ΤΑΜΠΟΝΙΕΡΑ:** Κατασκευή που υπάρχει στο τέλος κάθε σιδηροδρομικής γραμμής. Συνήθως είναι ένα όρθιο Π που ταιριάζει στο ύψος με τα ταμπόνια του τρένου, τα σημεία που προεξέχουν για να εφάπτονται ελεγχόμενα τα βαγόνια. Σημειωτέον ότι στη γραμμή κανονικού πλάτους τα βαγόνια έχουν δύο ταμπόνια. Στο στενό (1 μ.) δίκτυο της Πελοποννήσου έχουν ένα ταμπόνι, αλλά στο θεσσαλικό δύο, αν και ήταν μετρικό.

γραμμές Λουτρακίου, Χαλκίδας, Στυλίδας και Σουφλίου. Είναι βασικά σε μπλε και κόκκινα χρώματα και ονομάστηκαν έτσι λόγω κατασκευής από τη γερμανική MAN σε συνεργασία με τα Ελληνικά Ναυπηγεία. Παρελήφθησαν το 1990, αλλά σήμερα πραγματοποιούν και μακρινά δρομολόγια στην Πελοπόννησο λόγω έλλειψης κινητήρων μονάδων.

**ΚΑΝΑΔΕΖΑ:** Διζελάμαξες καναδικής κατασκευής του εργοστασίου MLW (Montreal Locomotive Works). Παρελήφθησαν μετά το 1973 και έχουν διακριθεί ανάμεσα στις πιο αξιόπιστες κινητήριες μονάδες του ΟΣΕ.

**ΟΥΦΟ Ή ΦΑΛΑΙΝΑ:** Διζελάμαξα της σειράς A411-430 γερμανικής κατασκευής Krauss-Maffei της περιόδου 1963-65. Ο ΟΣΕ τις παρέλαβε από τους Γερμανικούς Σιδηροδρόμους (Deutsche Bahn) με λιτινγκ το 1989 και κατάφερε να μειώσει δραστικά τις ελλείψεις σε μηχανές έλξης. Ονομάστηκε έτσι από το στρογγυλεμένο σχήμα της.

**ΠΕΝΤΑΚΟΣΑΡΑ:** Διζελάμαξα καναδικής κατασκευής MLW της σειράς 501-510.

Παρελήφθη το 1974 και χάρι στη μεγάλη ισχύ της εξασφάλισε την έλξη των εμπορικών αμαξοστοιχιών.

**ΝΑΪΛΟΝ:** Ατμομηχανές της σειράς Δ 108 που ήρθαν στην Ελλάδα με το Σχέδιο Μάρσαλ. Η εποχή της παραλαβής τους συνέπεσε με τη διάδοση του υλικού ναϊλον (NYLON=New York+London) και οι σιδηροδρομικοί δεν έχασαν την ευκαιρία. Χρησιμοποιήθηκαν στη γραμμή Αθήνα-Πάτρα για την έλξη βαρέων εμπορικών και επιβατικών συρμών.

**ΝΤΕΚΟΒΙΑ:** Ελαφρύς σιδηροδρομικός μηχανός πλάτους (0,60 μ.). Χαρακτηριστικό του, η ευκολία στη σύνθεση (προκατασκευασμένες φορητές γραμμές-συναρμολογούμενο τροχαίο υλικό). Πήρε το όνομά του από τη βιομηχανία του Γάλλου Paul Decauville. Οχήματα τέτοιου είδους κυκλοφορούσαν στο Βόλο και σε διάφορα ουρηχεία και εργοτάξια (λιμάνια Μυτιλήνης, Σκοπέλου, μεταλλεία Βοιωτίας, αλυκές Μεσολογγίου, πλινθοποιείο Βόλου κ.α.).

**ΣΚΑΛΟΜΑΡΙΑ:** Η συνήθεια που είχαν τα πιτσιρίκια και οι μάγκες της εποχής να κάθονται στον πίσω προφυλακτήρα του



**Ο Σ.Σ. Βεύης  
στο κατάλευκο  
μακεδονικό τοπίο  
(φωτ.: Α. Κλώνος)  
και στην ένθετη  
φωτογραφία  
ο γαλάνιος  
Σ.Σ. Ολυμπίας  
(φωτ. Γ. Σκουλάς)**

## Οι επιρροές και τα σχεδιαστικά «ρεύματα» δίπλα σε πολύβουες πιεστόρους ή ερημικές κοιλάδες

Του KYRIAKOU ΠΙΠΙΝΗ\*

**Ο** σιδηροδρομικός σταθμός μιας πόλης είναι ένα από τα πιο σημαντικά δημόσια κτίρια της. Χαρακτηρίζει την ευρύτερη περιοχή, συμπυκνώνει και μαρτυρεί την ιστορική και κοινωνικοοικονομική της πορεία. Οι σταθμοί που κατασκευάστηκαν στην πρώτη ηπειρωτική γραμμή του σιδηροδρόμου ταυτίστηκαν με την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης στη χώρα μας. Είναι κτίρια επώνυμα στο λαό, που χάραξαν μνήμες, ταίριαζαν ή χώρισαν ανθρώπους, επιστρατεύτηκαν αλλά και υποδέχτηκαν πρώτα τα τρένα της ειρήνης.

Ο σταθμός με το όνομα του είναι ένα σημαντικό της πόλης, και αυτό δεν συμβαίνει τυχαία. Η τυπολογία των παλιών ελληνικών σταθμών είναι ευανάγνωστη: Απλές, λειτουργικές κατόπινες στην εμπειρία της εφαρμοσμένης στρατιωτικής αρχιτεκτονικής και συμμετρικές όψεις σε βασικά γεωμετρικά σχήματα (τετράγωνο, κύκλος, τρίγωνο) με στοιχεία των αρχιτεκτονικών τάσεων της εποχής (νεοκλασική, παραδοσιακή, κεντροευρωπαϊκή και οθωμανική αρχιτεκτονική). Η ιεραρχησή τους σε Α', Β', Γ' και Δ' τάξη καταδεικνύει τον επιβατικό φόρτο που καλούνται να εξυπηρετήσουν. Η επαναληπτικότητα της κατασκευής τους με τα τυποποιημένα σχέδια ανάγει τους σταθμούς και τα βιοηθητικά τους κτίρια σε ένα μαζικό βιομηχανικό προϊόν της εποχής εκείνης.

Στο πρώτο ηπειρωτικό σιδηροδρομικό δίκτυο (Πειραιάς-Δεμερόλη-Σύνορα) που παραδόθηκε από τη γαλλική εταιρεία Batignolles, οι σταθμοί ήταν απλοί όγκοι με νεοκλασικά και τοπικά στοιχεία (Αφίδνες, Αχαρναί, Αμφίκλεια). Κυρίαρχος σταθμός αυτού του δικτύου ήταν ο κεντρικός σταθμός Αθηνών, ο γνωστός μας «Σταθμός Λαρίσης». Πιθανό έτος κατασκευής του θεωρείται το 1904. Οι βίαιες οικοδομικές επεμβάσεις στις οποίες υποβλήθηκε μεταγενέστερα κρύβουν το πραγματικό πρόσωπο του κτιρίου αυτού. Στη σύνθετη κυριαρχία ο κεντρικός διώροφος όγκος ανάμεσα σε δύο ισόγειες πτέρυγες. Οι όψεις του σταθμού ήταν τυπικές νεοκλασικές συνθέσεις με αετώματα, παραστάδες και οριζόντιες τανίνες με σκοτίες, ενώ εκλεκτικιστική διάθεση χαρακτηρίζει τα μεταλλικά στοιχεία του κτιρίου (στέγαστρα, φουρδούσια). Σήμερα, στην εποχή του εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων, το κτίριο του Σταθμού Λαρίσης «διαδηλώνει» για την έξοδό του από την ανωνυμία και την υποβάθμιση.

Εξίσου σημαντικός σταθμός του δικτύου είναι εκείνος του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά, που συνδέει άμεσα το λιμάνι με το υπόλοιπο ηπειρωτικό δίκτυο. Είναι ένα επίμηκες, διαμπερές και συμμετρικό κτίριο με υπερυψωμένο διώροφο το μεσαίο τμήμα του. Η μορφολογία του παραπέμπει περισσότερο στη βιομηχανική αρχιτεκτονική με νεοκλασικά στοιχεία παρά στη δημόσιου χαρακτήρα μνημειακή αρχιτεκτονική των αθηναϊκών σταθμών. Πρόσφατα επαναλειτουργήσεις με αναχωρήσεις τρένων προς όλη την ηπειρωτική Ελλάδα καταξιώνοντας το νεοραγικό του όρλο στις συνδυασμένες μεταφορές που επιχειρούνται στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Στο δίκτυο Μακεδονία-Θράκη κυριάρχησε ο κεντροευρωπαϊκός τύπος σταθμού που εισήγαγε ο Αντστριακός αρχιτέκτονας Josef Willas για λογαριασμό της αναδόχου εταιρείας κατασκευής του δικτύου που τότε βρισκόταν υπό οθωμανική κατοχή. Οι περισσότεροι σταθμοί λειτουργούν σήμερα σχεδόν στην αρχική τους μορφή (Δράμα, Φωτόλιβος, Σέρρες, Βέροια, Βεύη, Μεσονήσι, καταργημένες στρατιωτικές στάσεις).

Στην περιοχή του Εβρου, στο δίκτυο που ανήκε κάποτε στους ΓΕΣ (Γάλλο-Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι), αξιόλογης αισθητικής ήταν οι σταθμοί Αλεξανδρούπολης, Διδυμοτείχου και Πινθίου, που ήταν ξύλινοι και διώροφοι.

Από τα παλιότερα σιδηροδρομικά δίκτυα ήταν και οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας. Εκεί μεσοντανεί ο σταθμός του Βόλου, έργο του Ιταλού μηχανικού Εβαρίστο της Κίρικο, πατέρα του σημαντικού μεταφυσικού ζωγράφου Τζιόρτζιο της Κίρικο. Μακρόστενο και συμμετρι-



# Σταδμοί: Τα μονα

κό κτίριο, με διώροφο το μεσαίο τμήμα που απολίγει σε τριγωνική σοφίτα με ρολόι. Ο αποικιακός χαρακτήρας του όγκου αυτού συνδιαλέγεται με τοπικά παραδοσιακά αλλά και ρομαντικά στοιχεία του ύστερου νεοκλασικισμού στην Ελλάδα. Ο σταθμός αυτός, ο μοναδικός σε όλη την Ελλάδα που φιλοξενεί τρία διαφοροποιητικά πλάτη γραμμών (1,435 μ. για το δίκτυο Λάρισας-Θεσσαλονίκης, 1 μέτρο για τη γραμμή προς Καλαμπάκα, 60 εκατοστά για το τρένο του Πηλίου) αποτελεί πρότυπο για το θεοσαλικό δίκτυο.

Η επανάσταση στην ελληνική κοινωνία και την οικονομία της, που συντελέστηκε με την εμφάνιση του τρένου, ήταν αδύνατο να περάσει απαραίτητη από την Πελοπόννησο. Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της περιοχής ενσωμάτωσε ένα ιδιαίτερο δίκτυο πλάτους ενός μέτρου (μετροκύρου), με σημαντικά τεχνικά έργα, όπως η διώρογγα της Κορίνθου, γέφυρες και σήραγγες. Οι σταθμοί της Πελοποννήσου συνταξίουν το λιτό νεοκλασικό ύφος με την παραδοσιακή τεχνολογία της κάθε περιοχής καθιερώνοντας έναν καθαρό δικό τους τύπο στα σιδηροδρομικά χρονικά. Κτίρια που ξεχωρίζουν, οι σταθμοίς της Αρχαίας Ολυμπίας, «ύμνος» στον καθηρώσαμε νεοκλασικισμό, ο επίσης νεοκλασικός σταθμός Πύργου, οι σταθμοί Αργούς, Μύλων, Ναυπλίου, Τρίπολης και Καλαμάτας, που παραλλάσσουν τοπικά τη βασική περιοχή, οι τυπικοί «χωριάτικοι» μονώροφοι σταθμοί (Καϊάφα, Παρθενίου, Παραδεισίου), οι σταθμοί της γραμμής του οδοντωτού που «κρύβονται» μέσα στο σπάνιο τοπίο του Βουραϊκού ποταμού.

Ομως, δύο σταθμοί του δικτύου Πελοποννήσου αποτελούν πολύ σημαντικά κτίρια της εποχής. Ο σταθμός Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) στην Αθήνα και εκείνος στον Πει-

ραία. Ο πρώτος, που γειτνιάζει με το Σταθμό Λαρίσης είναι ένα κτίριο εξαιρετικής αισθητικής, δείγμα του εκλεκτικισμού που διαδέχτηκε το νεοκλασικισμό στην ελληνική αρχιτεκτονική. Οι συνθετικές αποφάσεις των μελετητών του το διαφροδοποίησαν από τη λογική σχεδιασμού των δημόσιων αθηναϊκών κτιρίων. Η ανάμειξη νεοκλασικών, κεντροευρωπαϊκών και «αρτ νουβό» στοιχείων στο κέλυφό του τονίζουν την ξεχωριστή αρχιτεκτονική του ταυτότητα και το καταξιώνουν ως αληθινό κόσμημα, συλλεκτικό κομμάτι μιας εποχής που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό αλλά χαμηλότερους όγκους. Χαρακτηριστικότατες είναι οι απολήξεις των τριών υπερυψωμένων τμημάτων, που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμπτες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-13. Ενας κεντρικός εξέχων όγκος, με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι, συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόδια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με

# Από το Α ώς το Ω του σιδηροδρομικού δικτύου



## ΔΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ

στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο κατέχει όμως επάξια ο νέος επιβατικός σταθμός Θεσσαλονίκης (ΝΕΣΘ). Σταθμός μητροπολιτικού χαρακτήρα και σημείο αναφοράς στη Θεσσαλονίκη και την ευρύτερη περιφέρεια Μακεδονίας-Θράκης, καθώς είναι σημείο τομής σημαντικών σιδηροδρομικών αξένων. Συνδυάζεται άμεσα με λεωφορειακές γραμμές προς όλα τα σημεία της πόλης και ειδική γραμμή σύνδεσης με το αεροδρόμιο «Μακεδονία». Γειτονεύει με όλα σχεδόν τα πρακτορεία των υπεραστικών λεωφορείων, έχει ειδικό χώρο για ταξί και μεγάλους χώρους στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Μνημειώδες κτίριο, που ανήκει μορφολογικά στη σχολή του μοντέρνου κινήματος, προκαλεί πολεοδομικές αναταράξεις στη γύρω αστική περιοχή. Είναι αφετηρία αστικού σχεδιασμού και πολεοδομικής ανασυγρότησης της δυτικής εισόδου της πόλης διότι μελετήθηκε και κατασκευάστηκε στη λογική του οικοδομικού τετραγώνου και όχι ενός αυτόνομου κτιρίου. Ο αυτηρός μοντερνισμός με την καθολική επικράτηση του μπετόν διαδέχεται το μηνημειακό εκλεκτικισμό της αρχιτεκτονικής των αρχών του αιώνα. Το κτίριο επιβατών και η πλατεία είναι τα κυρίαρχα στοιχεία της αρχιτεκτονικής σύνθεσης κι έτσι διαφοροποιείται από τη λογική των ευρωπαϊκών σταθμών, όπου μια μεγάλη μεταλλική κατασκευή στεγάζει αποβάθρες και τρένα.

Η λειτουργική του σύσταση προσφέρει σωρεία εξυπηρετήσεων: μεγάλη αίθουσα αναμονής, εστιατόριο, κυλικεία, πληροφορίες, εκδοτήρια εισιτηρίων, ταχυδρομείο, χώρο φύλαξης αποσκευών, υπηρεσία αποστολής δεμάτων. Χαρακτηριστικός είναι ο μεγάλος διάδρομος που τροφοδοτεί τις αποβάθρες με κλιμακοστάσια και στις δύο πλευρές του έτοι ώστε από το επίπεδο του δρόμου και του σταθμού να φτάνει κανείς στο επίπεδο των τρένων χωρίς να χρειάζεται η επικίνδυνη διέλευση των γραμμών. Τέσσερα επιμήκη τομεντένια στέγαστρα προστατεύουν τις οκτώ γραμμές επιβίβασης-αποβίβασης ενώ πολύ κοντά βρίσκεται ο χώρος φορτοεκφόρτωσης Ι.Χ. αυτοκινήτων στα ειδικά οχήματα των επιβατικών συρμών.

\* Ο Κ. Πιπίνης είναι αρχιτέκτονας.

Το λιτό νεοκλασικό ύφος και οι «χωριάτικοι»

**ΜΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ** στο σιδηροδρομικό μας δίκτυο:

**ΑΘΗΝΑ-ΣΠΑΠ** (Πελοποννήσου)

Συλλεκτικό, μοναδικό κομμάτι, από τα πιο διάσημα μνημεία του εκλεκτικισμού στην Ελλάδα. Ένα κτίριο με τη δική του ιστορική πορεία, κατέχωμένο δημόσιο χαρακτήρα και ξεχωριστή αισθητική.

**ΒΟΛΟΣ**

Αριστούργημα σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής, χτίστηκε το 1884 από τον Ιταλό μηχανικό Ευαρίστο ντε Κίρικο, πατέρα του διάσημου ζωγράφου Τζιόρτζιο ντε Κίρικο.

**ΓΑΤΖΕΑ** Μαγνησίας

Μικρός γραφικός σταθμός στη διαδρομή του τρένου στο Πήλιο. Εδώ γίνεται το παραδοσιακό κέρασμα με τσίπουρο και γκαζόζα Αγριάς μέσα σε τοπίο υπέροχου κάλλους.

**ΔΙΑΚΟΦΤΟ** Αχαΐας

Η αφετηρία του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού - Καλαβύτων. Το κτίριο του σταθμού είναι σύγχρονο, αλλά εξαιρετικό αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον παρουσιάζει το μηχανοστάσιο των τρένων, χαρακτηριστικό δείγμα σιδηροδρομικής και βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του τέλους του 19ου αιώνα.

**ΕΛΕΣΣΑ** Πέλλης

Τυπικός βορειοελλαδίτικος διώροφος σταθμός Α' τάξεως. Κτισμένος στην άκρη της πόλης αναδεικνύεται ανάμεσα σε πανύψηλα δένδρα και απονέει πρεμία και δροσιά.

**ΖΕΥΓΟΛΑΤΙΟ** Μεσσηνίας

Κόμβος στις γραμμές Κυπαρισσίας - Καλαμάτας και Τρίπολης - Καλαμάτας. Ισόγειο, πέτρινο διαμπερές κτίριο. Από τους παλιούς τυπικούς πελοποννησιακούς σταθμούς.

**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** Αττικής

Στη γενιά της επέκτασης του πλεκτρικού σιδηροδρόμου της Αθήνας, ανήκει ο σταθμός που πρωτολειτούργησε στις αρχές του 1957.

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ο σημαντικότερος σιδηροδρομικός κόμβος και ίσως ο πλέον λειτουργικός με ευρωπαϊκές προδιαγραφές σταθμός στην Ελλάδα. Κατασκευασμένος στα πρότυπα των «έρμιναλ», εντυπωσιάζει με τον καθαρό, σπιθαρό μοντερνισμό του. Αποτελεί αφετηρία αστικού σχεδιασμού και ευρύτερων πολεοδομικών ανακατάξεων στη δυτική Θεσσαλονίκη. Κτίριο ορόσημο για ολόκληρα τα Βαλκάνια.

**ΙΣΘΜΟΣ**

Μικρός σταθμός με βαρύ όνομα δίπλα ακριβώς στη διώρυγα της Κορίνθου. Στη διασταύρωση των γραμμών Λουτρακίου-Πειραιά και Κορίνθου - Πειραιά.

**KΡΥΟΝΕΡΙ** Αιτωλοακαρνανίας

Εγκατελειμμένος σταθμός στην άδοξα καταργυμένη γραμμή Κρυονερίου - Μεσολογγίου - Αγρινίου των Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος. Υπήρχε γραμμολογία και κατάλληλη διάταξη της αποβάθρας στον Πατραϊκό Κόλπο για τη σύνδεση με το πορθμείο από και προς την Πάτρα.

**ΛΙΒΕΡΑ** Ξάνθης

Μικρός σταθμός χτισμένος μέσα στο ασύγκριτο φυσικό κάλλος του ποταμού Νέστου, στο σημείο που αποκαλείται «Τέμπη της Μακεδονίας». Αφετηρία μαγευτικού μονοπατιού που προχωρά παράλληλα στο ποτάμι.

**ΜΗΛΙΞ** Μαγνησίας

Ο τελευταίος σταθμός στη γραμμή του τρένου του Πήλιου. Συνυπάρχει αρμονικά με την παραδοσιακή αρχιτεκτονική του χωριού και την απαράμιλλη πληιορετική φύση.

**ΝΕΑ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑ** Εβρου

Ο ακριτικός νεοκλασικευασμένος σταθμός εγκαινιάστηκε το 1996 στο πλαίσιο του προγράμματος αναβάθμισης των σταθμών. Ο σχεδιασμός του συνομιλεί διακριτικά με τον εκλεκτικισμό των παλιών μακεδονικών σταθμών, διατηρώντας όμως τη σύγχρονη ταυτόπτη του.

**ΞΗΡΟΛΙΜΝΗ** Κοζάνης

Ερειπωμένος σταθμός που δεν λειτούργησε ποτέ. Κατασκευάστηκε ανάμεσα στο 1926 και το 1932. Αναδύει έντονη μελαγχολία στο τοπίο ως μάρτυρας της γραμμής Καλαμπάκας - Κοζάνης που δεν στρώθηκε ποτέ.

**ΟΛΥΜΠΙΑ** Ηλείας

Ενα από τα πιο κομψά σιδηροδρομικά κτίρια της Πελοποννήσου. Αυστηρός νεοκλασικισμός εντυπωσιακός σε ένα φορτισμένο ιστορικά και κοινωνικά αρχαιολογικό περιβάλλον.

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

Τρεις σημαντικοί σταθμοί συνθέτουν το σιδηροδρομικό πρόσωπο του πρώτου λιμανιού της χώρας. Τρία κτίρια, τρεις διαφορετικές αρχιτεκτονικές οντότητες-ορόσημα στον Πειραιά: Αγιος Διονύσιος (γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης), Σταθμός Πελοποννήσου, Σταθμός ΗΣΑΠ.

**ΡΟΔΟΠΟΛΗ** Σερρών

Μικρός σταθμός, υποδέχεται τον ταξιδιώτη στη φυσική καλλονή της λίμνης Κερκίνη και των χωριών της κάτω από το άγρυπνο βλέμμα του επιβλητικού ορεινού όγκου του Μπέλες.

**ΣΤΥΛΙΔΑ** Φθιώτιδος

Σταθμός Α' τάξεως συνδυασμένος απόλυτα με τα παλιά βιομηχανικά και λιμενικά κτίρια της μικρής κωμόπολης πάνω στα νερά του Μαλιακού Κόλπου. Στο τέλος μιας δημοφιλούς γραμμής με αβέβαιο μέλλον.

**ΤΕΜΠΗ** Λαρίσης

Μικρός διώροφος σταθμός στην είσοδο της κοιλάδας των Τεμπών. Ανοίγει δρόμο στη μοναδική εμπειρία της παρόχθιας σιδηροδρομικής διέλευσης των Τεμπών του ποταμού Πηνειού.

**ΥΠΑΤΟ** Βοιωτίας

Μικρός σταθμός κοντά στη Θήβα με ιδιαίτερη ενδιαφέρον διότι εξυπηρετούσε τα γειτονικά σκυρωματικά.

**ΦΑΝΑΡΙ** Τρικάλων

Από τους πιο γραφικούς σταθμούς της γραμμής Βόλου - Καλαμπάκας, χτισμένος σε ένα κατάπρασινο και γαλάνιο τοπίο. Αληθινή όαση μέσα στην κάψα του θεσσαλικού κάμπου.

**ΧΡΑΝΟΙ** Αρκαδίας

Γραφικός σταθμός στα Βουνά της κεντρικής Αρκαδίας, χαρένος στο πελοποννησιακό τοπίο, το γεμάτο ελαιόδεντρα. Μάρτυρας της ιστορικής αλλά αδικημένης γραμμής Πειραιά - Τρίπολης - Καλαμάτας.

**ΨΑΘΟΠΥΡΓΟΣ** Αχαΐας

Τυπικός σταθμός στο μέτωπο του Κορινθιακού Κόλπου στη γραμμή Κορίνθου - Πατρών. Ανασύρει αναμνήσεις παραθαλάσσιων εκδρομών με τη θρυλική οτομοτρίς των ΣΠΑΠ.

**ΩΡΑ** για ταξίδι...

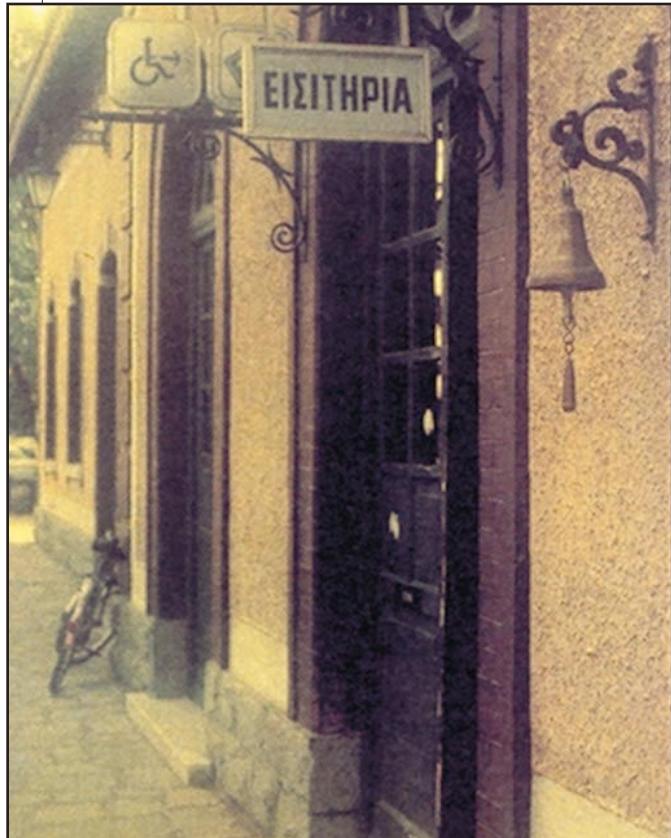
**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΠΙΝΗΣ**



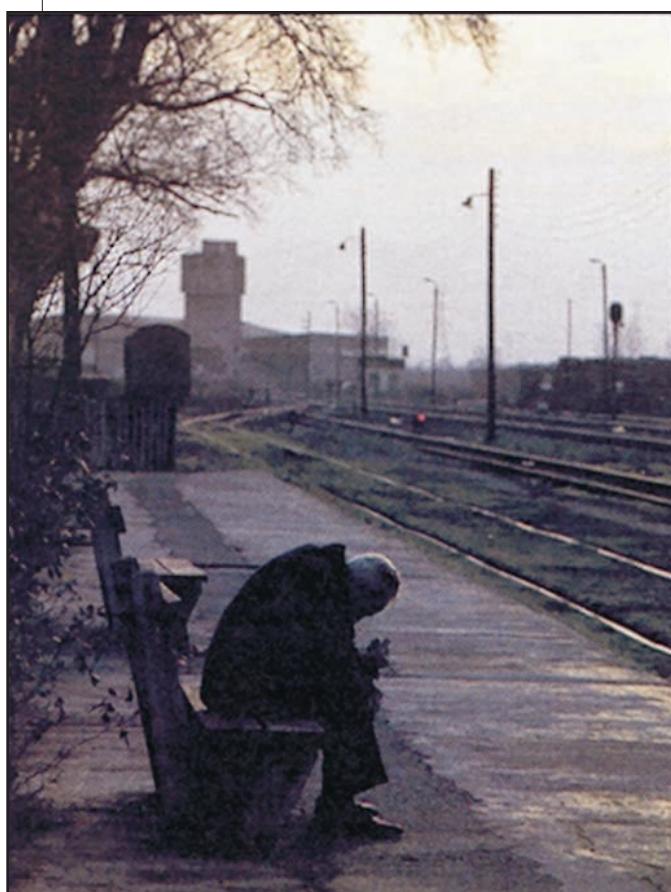
# αφιέρωμα •

Ο ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΣ

Φωτογραφικές διαδρομές περπατώντας στις ράγες. Σκουριά και χαλάσματα.  
Τα κλικ στο παρεπόδιον



Εικόνες από το λεύκωμα του Γάννη Σκουλά «ΣΤΑΘΜΟΙ-Τρένα και ορίζοντες»



# Το ερωτικό δρομολόγιο του φακού

Δεν είναι μόνο η ανθρώπινη παρουσία και το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον που έδωσαν κίνηση στο φωτογραφικό κλείστρο του Γ. Σκουλά. Είναι κι αυτή η ενέργεια που έχει συσσωρευθεί από την «αύρα» χιλιάδων ανθρώπων που πέρασαν από έναν σταθμό ακόμη και αν αυτός είναι επί χρόνια κλειστός

**Η ΜΥΡΩΔΙΑ** του σίδερου καθώς ψήνεται στο ελληνικό καταμεσήμερο. Αναθυμιάσεις από την πίσσα και το λάδι που στάζουν οι μηχανές ντίζελ. Θυμάρι και μελισσόχορτο. Συντατικά όλα αυτά της χαρακτηριστικής μυρωδιάς που συναντά κανές δίπλα στις γραμμές του ελληνικού σιδηροδρόμου. Μιας οσμής «που μια φορά αν τη μυρίσεις δεν την ξεχνάς ποτέ».

Ο φωτογράφος **Γιάννης Σκουλάς** δεν θα διστάσει να παραδεχτεί ότι στο φωτογραφικό οδιοπορικό του ανάμεσα σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και ράγες οδηγήθηκε πρωταρχικά με τη βοήθεια της όσφρησης. Το φωτογραφικό του λεύκωμα «ΣΤΑΘΜΟΙ-Τρένα και ορίζοντες» (εκδόσεις Θεμέλιο/Εικόνα) βρίσκεται εδώ και δύο χρόνια στις προθήκες των βιβλιοπωλείων, αλλά ο ίδιος επιμένει ότι αυτό που μετράει τελικά είναι η ίδια η περιπλάνηση. «Το ταξίδι μετράει περισσότερο απ' όλα», μας λέει διαν τον θωράκι για τους λόγους που τον έφεραν πάνω στις σιδηροδρομικές και το πώς επέλεξε τις γωνίες και τα πλάνα που φωτογράφισε.

«Οι φωτογραφίες μου είναι αρχικά μια απόδειξη ότι βρέθηκα εκεί. Οι διαφορετικές οπτικές γωνίες, ένας τρόπος για να αποκτήσει ξεχωριστή υπόσταση κάθε σταθμούς και να αγαπηθεί σαν μια ιδιαίτερη ανάμνηση». Και η ιδιαίτερη καταξίωση για το έργο του; Στην ερώτηση αυτή στέκεται λίγο, χαμογελά αιμήχανα σαν να λέει «γιατί μου το κάνετε αυτό» και συμφωνεί τελικά ότι «το προσπάθεια θα έχει πετύχει το σκοπό της αν οι φωτογραφίες γίνονται η αφορμή για να ταξιδέψουν περισσότεροι άνθρωποι πέρα από τα συνηθισμένα».

Ας αφήσουμε όμως τον Γιάννη Σκουλά να μας εξηγήσει ο ίδιος μέσα από το κείμενο που συνοδεύει το λεύκωμα πώς ξεκίνησε αυτή η πορεία του: «Η αγάπη μου για τη φύση και μια περίεργη προσωπική, ερωτική θα έλεγα, σχέση που με συνδέει, μυστηριώδως, με το σιδηροδρόμο, με έφεραν πολλές φορές σε εκδρομές-ταξίδια να προσπαθώ να ανακαλύψω αυτό το κάτι που από παιδί με δένει με το τρένο και τις ράγες του. Πελοπόννησος - Βραμβύνσαίκα και Τετράζιο, Στερεά -Καλλίδρομο και Οίτη, Μακεδονία - Βέροια και Λεικάνη, και, ακόμη, λίμνες Κερκίνη και Βεγορίτιδα. Βρέθηκα να περπατώ για μέρες πάνω στις γραμμές, μ' ένα σακίδιο στον ώμο κι ένα χοντρό κλαδί στο χέρι, βοήθεια και προστασία, ακολούθωντας στροφές και γαλαρίες και γέφυρες, σε μια διαδρομή χαραγμένη από

ποιν, γνωρίζοντας πού θα καταλήξω, μα αγνοώντας το πώς».

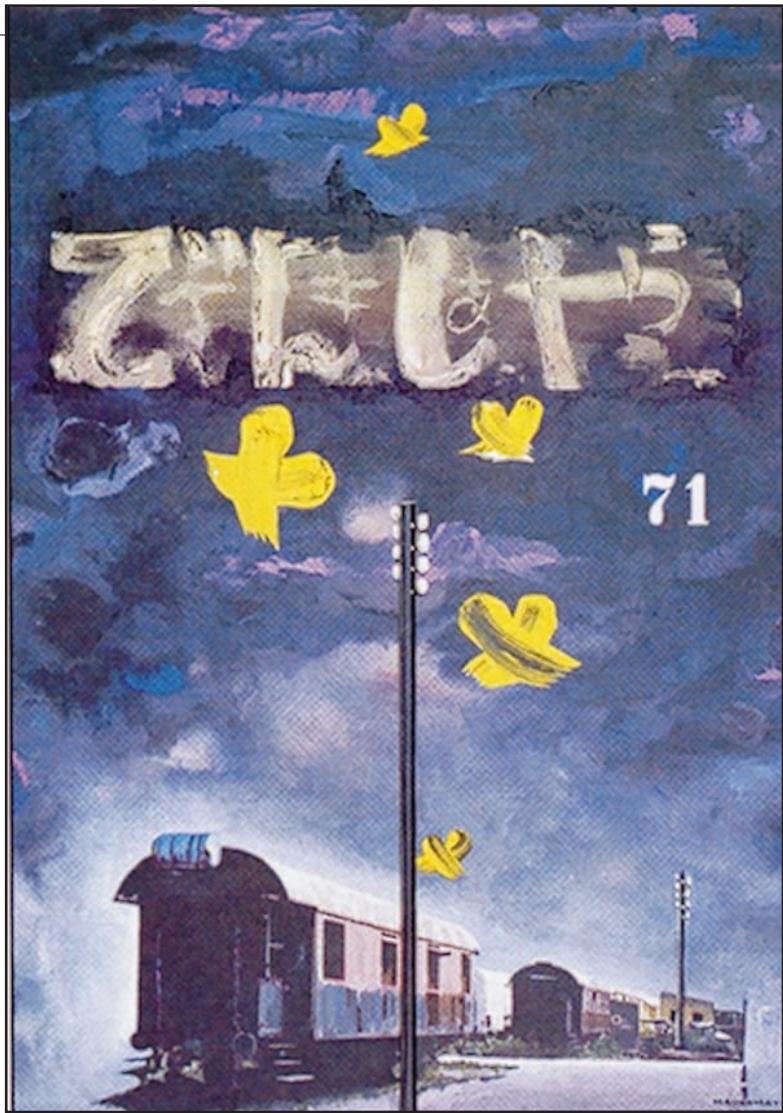
Ηταν μέσα στη δεκαετία του '70 που κάποια αλλεπάλληλα ταξίδια με το σιδηροδρόμο ανάμεσα σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη έβαλαν τις ορίζες της ιδέας ενός φωτογραφικού λευκώματος. Η θέα στην κοιλάδα του Ασπού -αποκλειστικό προνόμιο των επιβατών του σιδηροδρόμου. Οι κλειστές πόρτες κάποιων ερημωμένων σταθμών και το μουντού φως τους που περνούσε για λίγα δευτερόλεπτα μέσα από τα μεγάλα παράθυρα του βαγονιού. Μια ζεστή κουβέντα με τους συνταξιδιώτες για το αγριοκαίριο στον Μπράλο.

## Αιμόσφαιρα οικογένειας

Για τα κουπέ των τρένων και την αιμόσφαιρα οικογένειας που δημιουργείται εκεί, ο Γιάννης Σκουλάς έχει να πει τα καλύτερα λόγια. Εξομολογείται όμως ότι θα πρέπει όλοι όσοι ταξιδεύουν να αισθάνονται κάποια στιγμή κι έναν ερωτισμό - δημιουργήμα του ρυθμού και των ήχων που συνοδεύουν την πορεία του τρένου.

Πώς προσέγγισε όμως ο ίδιος το «αντικείμενο του πόθου του»; Οπως λέει, τον βοήθησε σημαντικά το γεγονός ότι εκτός από ταξιδιώτης είναι φανατικός πεζοπόδος και ποδηλάτης. «Το τρένο δεν σταματά σε όλους τους σταθμούς. Ή σταματά για λίγο και δεν αφήνει αρκετό χρόνο για φωτογράφηση. Άλλοι σταθμοί έχουν εγκαταλειφθεί από χρόνια, το τρένο δεν σταματά ή δεν περνά καν, και δεν υπάρχει οδική πρόσβαση -ή, ακόμη χειρότερα, το μονοπάτι που κάποτε οδηγούσε ανθρώπους και υποζύγια έχει πλέον μετατραπεί σε ρουμάνι». Τότε η προσέγγιση γίνεται πραγματική περιπέτεια. «Ρωτάς τους περιστατικούς, πάρετες ένα δρόμο, χάνεσαι, δοκιμάζεις αλλιώς και ξαφνικά...». Μια τέτοια περιπλάνηση προηγήθηκε πριν ανακαλύψει ο Γιάννης Σκουλάς τον παλιό σταθμό στην Αξιούπολη, μοναδικό κτίσμα μέσα σε ένα τεράστιο πλάτωμα περικυλωμένο από ένα σύδεντρο.

«Η διαδρομή είναι μεγάλη και διαθέτει απ' όλα Βουνά και λόγγους, σήραγγες και γέφυρες και συναπαντήματα με τοπαναραδαίους ή ατέλειωτες βραδινές συζητήσεις με γέροντες στο καφενείο του χωριού». Είναι αυτές οι συζητήσεις η μεγαλύτερη απόλαυση μαζί με τα σχόλια που κάνουν οι ντόπιοι για «το παιδί που ήρθε να φωτογραφίσει



Σύνθεση (Μικτή Τεχνική) του Στέλιου Μαυρομάτη

το σταθμό», αλλά και για την εποχή που ο σταθμός λειτουργούσε και τα τρένα περνούσαν καθημερινά φέρνοντας τον υπόλοιπο κόσμο πιο κοντά, λέει ο Γιάννης Σκουλάς.

Ζητούμε από τη «φωτογραφική του μνήμη» να ξεχωρίσει κάποιες εικόνες. Μας μιλά για την πεζοποιία δίπλα στον ποταμό Νέστο και το εκκλησάκι στα Λιβερά. Τη σπασμένη πόρτα του ερειπωμένου σταθμού στο Αιτωλικό, με τα παραξενά χρώματα. Τον παλιό σιδηροδρομικό, που στα βαθιά του γεράματα φορά καθημερινά το πηλήκιο και ενγνωμονεί τον ΟΣΕ επειδή του επιτρέπει να πουλά εισιτήρια μέσα στο σταθμό. Τις τεράστιες εγκαταστάσεις του σταθμού στο Πύθιο (παλαιός κόμβος γραμμών προς Τουρκία, Βουλγαρία, Ελλάδα), με τα παρατημένα κτίρια που δείχνουν αμέτρητη δίπλα στο χωριό. Τους σταθμούς που στέκουν σαν οάσεις πνιγμένοι στα πλατάνια, τις λεύκες ή τις ακακίες, ενώ γύρω σκάει ο τέντεικας και το έδαφος είναι χέρσο. Ή εκείνους που δεν άκουσαν ποτέ σφύριγμα τρένου (Ξηροπόταμος Τροκάλων, Ξηρολίμνη Κοζάνης), αφού η γραμμή για την οποία κτίστηκαν δεν στρώθηκε ποτέ.

#### Τα εγκαταλειμμένα

Θυμάται επίσης με νοσταλγία τα δεκάδες εγκαταλειμμένα βαγόνια που βρίσκονται στον Αχλαδόκαμπο. Τον τρόπο που τα ανακάλυψε, ακολουθώντας με τα πόδια μια διακλάδωση που εδειχνε να μην οδηγεί πουθενά. Και τον ίστο που είχε καταφέρει να στήσει η αράχνη καταλαμβάνοντας το βαγόνι σε όλο του το ύψος.

Φέρνει ακόμη στο νου του τα σκηνικά που δημιουργεί με τη φαντασία σε μέρη που κάποτε θα πρέπει να έσφυγαν από ζωή και τώρα πνίγονται στα αγριόχρωτα, όπως το «Καφενείον-Ο Ελληνας» στο Λεοντάρι Αρχαδίας. Ή, ακόμη, τις περιπτώσεις εκείνες που έφευγε από έναν σταθμό απογοητευμένος, χωρίς να έχει βρει κάτι να τον κεντρίσει και την τελευταία στιγμή ανακάλυπτε μια συγκινητική λεπτομέρεια. Και, βεβαίως, το αίσθημα του κινδύνου όταν συναντούσε τρένο καθώς περνούσε με τα πόδια μέσα από κάποια γαλαρία.

Ενας από τους «βοηθούς» του Γιάννη Σκουλά στη διάρκεια των φωτογραφιών ταξιδιών του ήταν η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία. Περιήμενε το δελτίο της με αγωνία, αφού εκείνη μπορούσε

να προβλέψει βασικά στοιχεία του σκηνικού που ήθελε να δημιουργήσει. Άλλα ακόμη και όταν η πρόβλεψη έβγαινε ανεπιτυχής και ο ουρανός αντί για συννεφιασμένος έλαμπε με ήλιο λαμπτρό, ανακάλυπτε ότι το γαλάζιο μπορούσε να γίνει ιδανικός καμβάς για τα χαλάσματα.

Τι γίνεται όμως όταν περπατώντας πάνω στις οράγες ο Γιάννης Σκουλάς συναντά συρμούς κάθε λογής, από μοντέρνα ιντερσίτι μέχρι οτομοτρίς και εμπορικά; «Τα πρώτα περνούν σχεδόν αθόρυβα, γοήγορα σαν κόκκινη φλόγα, σφυριζόντας από υποχρέωση και φόβο μη σε πατήσουν. Με τα εμπορικά όμως έχει γούστο. Τα ακούω να αγκομαχούν από χλιδιόμετρα μακριά κι όλο λέω “τώρα θα φανεί”, κι αυτό όλο αργεί. Με τριάντα και βάλε βαγόνια, περνάει μπροστά σου ώρες απέλειωτες θαρροείς, κι αν είναι ανηφόρα κι αυτό γεμάτο, περπατώντας πλάι πλάι, μπροστά κάλιστα να πιάσω συζήτηση με το μηχανοδηγό. Αυτός πάλι σφυρίζει φιλικά, σχεδόν συνθηματικά, ίσως συνωμοτικά, δεν φοβάται μπας και σε κόψει, αντίθετα σε χαιρετάει και ψάχνει την παρέα σου μέσα στη μοναξιά του και την ιδωμένη του πλήξη».

Φαίνεται όμως ότι δεν είναι μόνο η ανθρώπινη παρουσία και το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον που έδωσαν κάνηση στο φωτογραφικό κλείστρο του Σκουλά. Είναι και αυτή η ενέγεια που έχει συσσωρευθεί από την «αύρα» χιλιάδων ανθρώπων που πέρασαν μέσα από έναν σταθμό ακόμη και αν αυτός είναι επί χρόνια κλειστός. «Μια ενέργεια που την αισθάνεσαι σαν ρόγος στη φαλοκοκαλιά πλάι σε μαυρισμένους τούχους, φθαρμένα πατώματα και χαραγμένα παγκάκια. Που με κάνει άλλοτε να νιώθω ότι παραβιάζω ένα άβατο και άλλοτε ότι το ταξίδι μου συνεχίζεται. Οπως, όταν ακόμη και σήμερα κατηφορίζω το σούρουπο μέχρι το σταθμό Πελοποννήσου της Αθήνας και κάθομαι στο ψηλοτάβανο καφενείο με τον πολύελαιο και τα εξαστια γύψινα μιας άλλης εποχής περιμένοντας να με σερβίρει ο ασπρομάλλης σερβιτόρος με το λευκό σακάκι, βλέποντας τους ταξιδιώτες να κοιτούν ολοένα το ρολόι του τοίχου, «ακολουθώντας τον ήχο της ταχείας που δεν σταματά, μόνο κόβει ταχύτητα και σφυρίζει. Πίσω, σε μικρούς ορεινούς σταθμούς λίγο έξω από το χωριό, σταθμούς πλημμυρισμένους από την ιδιαίτερη αυτή μυρωδιά του τρένου, που, όπως λέει κι ο Ιταλό Καλβίνο, «δεν φεύγει ακόμα και όταν όλα τα τρένα έχουν πια φύγει».

#### Ο ΖΩΓΡΑΦΟΣ

# Τα χρώματα που...έβλεπαν τα τρένα να περνούν

**ΑΚΙΝΗΤΑ** τρένα στη ρεμίζα. Χωρίς μηχανοδηγό. Αντανακλούν τη σκουριά τους στα λασπόνερα της βροχής που μόλις σταμάτησε. Ερημιά. Ανθρωπος πουθενά. Ο ουρανός εκρηκτικός, γεμάτος ένταση. Μελαγχολία και μοναξία. Αραγε πού βρίσκονται αυτές οι εικόνες; Παντού και πουθενά! Στο TX1 του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης, αλλά και στο μυαλό μας... Στη γειτονιά του ζωγράφου **Στέλιου Μαυρομάτη**. Άλλα και στην ψυχή του.

Ακινητία για το τρένο που σταμάτησε πριν από λίγα λεπτά το ταξίδι του. Αδύνατη η λειτουργία των τηλεγραφόδυλων μιας και δεν υπάρχει σύρμα. Και πάλι ο ουρανός: Εικόνα γένεσης κάποιου νέου άστρου, μυριάδες έπι φωτός μακριά μας. Παντού τα σύμβολα του καλλιτέχνη: Αριθμοί. Λέξεις. Φράσεις. Γράμματα. Σχήματα. Ιδεογράμματα. Κι όλα αυτά «υφασμένα» με την προσωπική τεχνική του ζωγράφου, την προσωπική αυτή του κατάκτηση. Άλλα και το προσωπικό του στοίχημα.

Αν ο Στέλιος Μαυρομάτης έχει συνδέσει το όνομά του και την εικαστική του διαδρομή με κάτι, αυτό είναι το τρένο. Είναι ο αδιαφίλονίκτος «ζωγράφος των τρένων». Γεννήθηκε το 1930 στην Πτολεμαΐδα, αλλά εγκαταστάθηκε από το 1936 στη Θεσσαλονίκη. Γειτονιά του, ο σιδηροδρομικός σταθμός. Το φως που λούστηκε, οι ήχοι που αφουγκράστηκε, οι εικόνες που αποτύπωσε, όλα αυτά μιλούν μέσα από την τέχνη του.

Εξηγεί πώς στους πίνακές του με τα τρένα, περνάει από τη λογική και το ρεαλισμό του κάτω μέρους της σύνθεσης, στη διαίσθηση και την αφαίρεση του πάνω μέρους. Οι βασικές φιγούρες, ατμομηχανές, βαγόνια, ράγες, τηλεγραφικοί στύλοι, γερανοί υδρεύσεως, φυλάκια, κλειδιά γραμμών οδηγούν απευθείας στον κόσμο των συμβόλων.

Οι κριτικοί και ιστορικοί της τέχνης τον κατατάσσουν στους Ευρωπαϊκούς Αφροπρόμενους Εξπρεσιονιστές. Εκείνος θα γυρίσει και θα μας κλείσει το μάτι, θα μας κεράσει ποίηση με χρώματα, θα δώσει χρώμα στην ποίηση των άλλων. Με τα δικά του τρένα μάς ταξιδεύει στην Εθνική Πινακοθήκη, την Πινακοθήκη της Κύπρου στη Λευκωσία, την Πινακοθήκη του Δήμου της Λευκωσίας, στα υπουργεία Εξωτερικών, Πολιτισμού και Μακεδονίας-Θράκης. Στα

εργαστήριά του στη Θεσσαλονίκη και το Παλαίφτο Γιαννιτσών, όπου ζουν και αναπνέουν τα έργα του. Μοιάζει λες και η αφοσίωσή του στα τρένα να του έχει εξασφαλίσει την αεικινοπίδα. Οργανωμένος και ενοτικώδης, κύπταρο ζωντανό της καλλιτεχνικής ζωής στη Θεσσαλονίκη. Διδάσκει εδώ και πολλά χρόνια σε παιδιά και μεγάλους. Σκέφτεται και δουλεύει τα καινούρια του θέματα, τους ποιητές του και την Αίγυπτο του. Ξεκουράζεται στα παλιά καρνάγια, παίρνει δύναμη από το λιμάνι της πόλης. Και δεν αφήνει τα τρένα 38 χρόνια τώρα.

Οι καλλιτεχνικές αφετηρίες του Σ. Μαυρομάτη είναι ξεκάθαρα βιωματικές. Με μαστοριά σπουδάζει την τεχνική του. Ισορροπεί ανάμεσα στα ασκητικά του χρώματα. Ο σιδηροδρομικός ρεαλισμός μεταμορφώνεται σε συμβολισμό. Κι όμια τα τρένα του σταμάτησαν πριν από ένα-δυο λεπτά στον καμβά του. Τα περιμένει ώρα. Μόνος του. Δεν πειράζει αν καθυστερήσουν. Αργά ή γρήγορα θα φθάσουν στη ζωγραφική του αγκαλιά...



## Από τον Τσιτσάνη στον Βίρβο, από τον Γκάτσο στον Παπαδόπουλο και από τον Ρασούλη στις «Τρύπες»

«Είδα ένα φίδι κάτω στον κάμπο σα δέκα έλατα τραγό κι από το στόμα του γραια-μπάμπω έβγαζε φλόγες και καπνό. Κι άντε να το παραβγείς μπάμπων στον ποδαρόδρομο κι είχε ένα όνομα να δεις το λέγαν σιδηρόδρομο. Εκανα μπάμπων το σταυρό μουν σαν είδα τέτοιο παγανό και κόσεψα το γάιδαρό μουν μακριά τ' να φύγω στο βουνό.»

**Ο ΚΑΜΠΟΣ** είναι ο Θεσσαλικός. Ο ποδαρόδρομος ένα από τα βασικά μέσα μεταφορών πριν φθάσει έως εκεί, και στην Ελλάδα γενικότερα, ο σιδηρόδρομος. Και οι στίχοι ανήκουν στον **Κώστα Βίρβο** που αφηγείται μια εκδοχή για το πώς έγινε δεκτό στα τέλη του 19ου αιώνα το «φίδι» που «έβγαζε φλόγες και καπνό».

Πέρασαν αρκετά χρόνια από τότε. Οι Ελλήνες σε πόλεις και χωριά έπαιφαν να βλέπουν το τρένο σαν «παγανό». Ποτέ όμως δεν έπαιφαν να το αντιμετωπίζουν σαν κάτι παραπάνω από ένα τεράστιο άψυχο μηχανήμα. Μέσα από τη γοητεία του σκληρού «άφθατου» σίδερου, το ρυθμό της μηχανής και την ταξιδιάρα ελληνική ψυχή, που ώς τότε τραγουδούσε μόνο για τη θάλασσα και τα πλεούμενα σ' αυτήν, γεννήθηκε μοιραία μια νέα τραγουδιστική Μούσα.

«Ο σιδηρόδρομος» του Κ. Βίρβου έγινε τραγουδί στη δεκαετία του '70 από τον Γιάννη Μαρκόπουλο («Θεσσαλικός Κύκλος»). Εως τότε, όμως, είχαν ήδη γραφτεί δεκάδες τραγουδάμε με τρένα, τραμ, βαγόνια και σταθμούς. Και από τότε, ακόμη πιο πολλά ακολούθησαν, παρά το γεγονός ότι όλο και λιγότεροι αναλογικά Ελλήνες χρησιμοποιούσαν το σιδηρόδρομο στην καθημερινή τους ζωή (αυτοκίνητα και λεωφορεία είχαν ήδη πάρει πρώτο ρόλο και οι γραμμές του τραμ είχαν ξηλωθεί).

Η παρακάτω καταγραφή τραγουδιών που γράφτηκαν στις... ωραίες δεν διεκδικεί δάφνες ιστορικού αρχείου ή λευκώματος. Ξεκίνησε απλά. Από περιέργεια και από τις μικρές δισκοθήκες φίλων και γνωστών. «Φουντωσέ» όμως όσο ανακαλύπταμε όλο και περισσότερους συρμούς να κυλούν στα σκύρια αιλάκια του βιντυλίου και τις γυαλιστερές ράχες των cd. Και ίώς να είναι μια καλή αφορμή για μια πιο ενδελεχή έρευνα...

Οι σκηνές του αποχωρισμού, η απουσία του αγαπημένου προσώπου που έφυγε με το τρένο και δεν γυρνά, κατέχουν μοιραία την πρωτοκαθεδρία στα ελληνικά τραγούδια. «Πάνε τρένα κι έχονται/ κι ακόμα να θεις πίσω/ και τη ζωή μουν θα 'δινα/ να σε ξανατικρίσω» τραγουδά ο **Απόστολος Χατζηχρήστος** σε ένα από τα ελάχιστα «σιδηροδρομιά» ρεμπέτικα που γράφτηκε τη δεκαετία του '30. Ο **Βασίλης Τσιτσάνης** θα χρησιμοποιήσει το τραμ για να κολακέψει την ομορφιά μιας γυναίκας: «Απόψε κάνεις μπαμ/σε βλέπουν και φρενάρουνε/και σταματούν τα τραμ». «Το τραμ το τελευταίο» θα πρωταγωνιστήσει και σε ένα από τα πιο γνωστά «αρχοντοδεμπέτικα» των **Αλ. Σακελλάριου** και **Χρ. Γιαννακόπουλου** που περιλαμβάνει όμως και μια συφή τιξική αναφορά: «Έμεις με τραμ πηγαίνουμε/ και άλλοι με ταξάρες/ για μας τα τνότρια κι οι διπλές/ και γι' άλλους οι εξάρες» (προάγγελος ίσως των όσων θα ακολουθήσουν με την κατάργηση των τραμ και των πολλαπλασιασμό των ταξί).

Ενας από τους σημαντικότερους Ελλήνες ποιητές και στιχουργούς, ο **Νίκος Γκάτσος**, επιλέγει το τρένο σε πολλά του τραγούδια: «Πάει έφυγε το τρένο έφυγες κι εσύ» τραγουδά η **Ζωή Φυτούνη**. «Που πάτε καράβια και τρένα/ κι αδέρφια μουν εσείς πικραμένα/γιατί με ξεχάσατε εμένα/ στην έρημη του κόσμου γωνιά» η **Δημήτρα Γαλάνη**. Και τα δύο σε μουσική του **Μάνου Χατζιδάκη**. «Μου 'πες να σε περιμένω/ μα δεν ήσουνα στο τρένο» έλεγε στο ρεφρέν ένα από τα πρώτα τραγούδια που μελοποίησε ο **Δήμος Μούτσης**. «Φεύγει κάποιο τρένο/ σ' έοημο σταθμό/φεύγει δίχως φρένο/δίχως αριθμό/πάει στην Ασία/στην αιθανασία/κάθε μέρα και παντού/μακριά στο Κατμαντού» θα τραγουδήσει όμως και η **Νάνα Μούσχουνη** σε μουσική του **Γ. Χατζηνάσιου** και στίχους του ποιητή τής «Αμοργού». Το τρένο ως σύμβολο «σφυρούζει» όμως και σε αρ-



ΕΠΟ ΤΟΥ ΣΤ. ΜΑΥΡΟΜΑΤΗ

# «Πάει έφυγε το τρένο έφυγες και συ»

κετά ποιήματα του **Γιάννη Ρίτσου**, που έγιναν τραγούδια στο «Καπνισμένο Τσουκάλι» αλλά και στους στίχους που μελοποίησε ο **Νίκος Μαμαγκάκης**: «Κι όλο στον ουρανό το τρένο πήγανε/άντε και νύχτωνε/πίσω του δάσος ορφανό/άφηνε μιαν ουρά καπνό/στο ματωμένο δειλινό».

Η **Ευτυχία Παπαγιαννοπούλου** δίνει στο τρένο έναν ακόμη πιο τραγικό όρλο γράφοντας στίχους λίγο μετά το θάνατο του **Μανώλη Χιώτη**: «Το τρένο ήλθε βιαστικά/κι έτρεξες να προφθάσεις/στον τελευταίο σου σταθμό/Μανώλη μουν να φθάσεις».

Το φευγιό των Ελλήνων μεταναστών μετά τον πόλεμο

συνδέθηκε άρρωστα με το σιδηρόδρομο και τους σταθμούς. Ο **Στέλιος Καζαντζίδης** τραγουδά με πόνο για το τρένο Γερμανίας-Ελλάδας και ο **Ακης Πάνου** γράφει: «Στο σταθμό του Μονάχου/με πέταξε άχον/η μαύρη μοίρα μουν/μάνα κακομοίδια μουν». Δημιουργήμα των **Σταύρου Ξαρχάκου**, **Βαγγέλη Γκούφα** και **Βασίλη Ανδρεόπουλου**, είναι ένα από τα πιο κλασικά «σιδηροδρομιά» τραγούδια αποχωρισμού: «Τα τρένα που φύγαν/αγάπες μουν πήρανε/αγάπες και κλαίνε/ποια μοίρα τις μοίρανε». Η **Ρένα Κουμιώτη** σε στίχους **Δημήτρη Ιατρόπουλου** θα πει οργισμένα «Φωτιά στα τρένα όλου του κόσμου/θα βάλω ταίρι μουν ακριβό/για να 'σαι πά-

ντοτε δικός μου/γιατί ώς το θάνατο δικιά σου είμαι κι εγώ». «Οταν φεύγουν τα τρένα η καρδιά μου πονά» θα τραγουδήσει και ο **Κώστας Χατζής** σε στίχους **Ηλία Λυμπερόπουλου**. «Να χα τη δύναμη τα βράχια να κυλήσω/να σταματήσω τα τρένα στο σταθμό» ποθεί ο **Κώστας Κινδύνης** σ'ένα τραγούδι του **Γιάννη Γλέζου**. Πολλά χρόνια μετά ο **Μάνος Ξενδούς** επανέρχεται: «Μια βραδιά στο Λεβερούζεν/ λύγο έξω απ' το σταθμό/το θυμάμαι που μου είπες/γεια σου μάγκα σ'αγαπώ». Και ο **Δάκης Λαζόπουλος** αναπολώντας το μετανάστη θείο που έφυγε για την Αμερική, θα τραγουδήσει: «Το τρένο ήρθε να με πάρει/μάνα δε σου χαίρε τη χάρη/μαντίλια χειλιά σ'αποχαιρετούν/κακές πατούδες δύσες τα παιδιά τους δεν κρατούν». Σε ένα από τα πιο χαρακτηριστικά του τραγουδιά του **Τάκη Μουσαΐδη** ο **Δημήτρης Μητροπάνος** λέει το αιμόπτη: «Κάνε κάτια λοιπόν να χάσου το τρένο».

Γεμάτα αποχωρισμούς και φαντάρους σε σταθμούς είναι όμως και πολλά τραγούδια του **Λευτέρη Παπαδόπουλου**. «Το παλιό ρολόι του μικρού σταθμού/στάθηκε στην ώρα τ' αποχωρισμού/και περνούν τα τρένα και σφυρίζουνε/μα τα χελιδόνια δε γυρίζουνε» θα μελοποιήσει ο **Μάνος Λοϊζός**. Το μουσικό τοπίο γεμίζει όμως με τη χαρά της επιστροφής στο «Γύριζαν τα τρένα» και την ελπίδα της προσδικούς στο «Πάρε το τρενάκι, βρε μελαχρινάκι». Σκοτεινιάζει και πάλι όταν η **Χάρις Αλεξίου** τραγουδά «Σε ψάχνω στους σταθμούς/στους αποχωρισμούς/στις χαμένες συντροφίες μας/στα φωτά της γιορτής/μα συν δεν θα βρεθείς». Για να καταλήξει με χαμόγελο όταν ανάμεσα σε άλλα θαυμαστά «Τρένα σταματάει ο Κουταλιανός».

Εξχωριστό μελωδικό κεφάλαιο δημιουργήθηκε με τα τρένα που περνούν από την Κατερίνη. «Το τρένο φεύγει στις οκτώ ταξίδι για την Κατερίνη» γράφει ο **Μάνος Ελευθερίου** και μελοποιεί ο **Μίκης Θεοδωράκης**. Πάλι ο Λ. Παπαδόπουλος στις «Κυριακές στην Κατερίνη» γράφει: «Και τα φαντάρια σαν εσένα/στριφογυρνάνε στο σταθμό/κι όπου ανταμώνουν με τρένα/κάτι τους πνίγει στο λαιμό».

### Στη μεγαλούπομπη

Οσο για τα τρένα της μεγαλούπολης, η θητεία τους στο τραγούδι ξεκινά με τον **Τσιτσάνη**, αλλά δεν τελειώνει εκεί. Στη «Μαργαρίτα-Μαργαρώ» ο **Γεργόρης Μπιθιώτης** λέει στην αγαπημένη του (στίχοι **Αντ. Κλειδωνιάρη**) «Πάρε το τραμ μαλίς δεις πως πέφτει η νύχτα/πέφτουν οι ώρες/πέφτω λιποθυμώ». Ο **Διονύσης Σαββόπουλος** θα ονειρευτεί το τραμ της Θεσσαλονίκης μαζί με τον **Τσιτσάνη** στο τραγούδι «Γεννήθηκα στη Σαλονίκη»: «Από τα χώματα και με το αεράκι/βλέπω το τραμ να έρχεται γραμμή/είναι κατάφωτο και στο σκαλοπατάκι/στέκει ο Τσιτσάνης μ' ένα μικρό βιολί». Υπεροφανεία της **Γιάννης Λογοθέτης** θα γράψει «Πάρε τον ήλεκτρικό/έχω αγωνία/στη Νέα Ιωνία/μην αργείς» και πολύ αργότερα η **Χ. Αλεξίου**: «Αμα θες να δεις πως ζούμε/και ποιο βίο νοσταλγούμε/πάρε το μετρό». Ο **Δ. Γιαλαμάς** με τις «Δυνάμεις του Αιγαίου»: «Φύσης εάρας και μου πήρε το καπέλο/μες στο μετρό κι οι δυο θα είμαστε αγκαλιά/την γκρίζα πόλη θα τυλίγεις σα φωτιά/κι εγώ στα χέρια σου/σα βρέφος θ' ανατέλλω».

Η συμβολική παρουσία του τρένου περνά και ξαναπερνά από την πιο σύγχρονη δισκογραφία. Με χαρακτηριστικότερο ισάσιο παράδειγμα το «Οι μάγκες δεν υπάρχουν πια, τους πάτησε το τρένο» του **Μανώλη Ρασούλη**. Η **Μαριανίνα Κοιλεζή** θα γράψει τους τρυφερότερους ίσως «σιδηροδρομικούς» στίχους: «Τα ήσυχα βράδια/θα περνά φωτισμένο/της ζωής μου το τρένο/που θα 'σαι μέσα κι εσύν». Η **Λίνα Νικολαζοπούλου** «πατώντας» στις μελωδίες του **Γκόραν Μπρέγκοβιτς** θα πει: «Μ' ένα τρένο γρήγορο/την αγάπη μου έχασα/κόσμε του Αδη σύνορο/να θυμάμαι ξέχασα». Ενώ μερικά χρόνια νωρίτερα ο **Γιώργος Σταυριανός** έγραψε: «Έρχεσαι πάντα το βράδυ μελαγχολικά/σαν το στερνό το τρένο του χειμώνα».

Ενα από τα πιο πολυτραγουδισμένα τραγούδια σε ράγες είναι το «Σ' ένα εξπρές» των **Γιάννη Σπανού** και **Κυριάκου Ντρύμου**: «Σκέπτηκες άραγε ποτές/σ' όλες αυτές τις διαδρομές/σε ποιο σταθμό ήσουνα χθες/σε ποιο βαγόνι». Ο **Ανδρέας Νεοφυτίδης** σε μουσική **Μάριου Τόκα** θα γράψει «Κι ήμουν έξω απ' τα τρένα ξεχασμένη αποσκευή και η **Ιφιγένεια Γιαννοπούλου** σε μουσική **Στάμου Σέμσης**: «Σ' ένα μετρό συνεπιβάτες/σε σκοτεινές διαδρομές/νόμιμοι και λαθρεπιβάτες/στης ίδιας νύχτας τις στοές».

Ο σιδηροδρομός πέρασε όμως και από πιο ροκ διαδρομές χάρη στον **Δημήτρη Πουλιάκο** («Τρένα χτεσινά»), τον **Δάκη Παπαδόπουλο** («Αυτό που δεν έχω είναι ένα σκουριασμένο τρένο/που θα με γρύσει πίσω από εκεί που έφυγα»-στίχοι **Κ. Σαλή**), τους **Τερμίτες** («Τσιμεντένια τρένα»), τον **Τζέμη Πανούση** («Τρένο») και τον **Μανώλη Φάμελο** («Ασπρο τρένο»).

Αρωγες, για πόσο ακόμη θα μπορούν τα τρένα να μπαίνουν ανάμεσα στις νότες κι από εκεί «εξπρές» στις καρδιές μας; Οι **Τρύπες** πάντως έχουν θέσει το ερώτημα διαφορετικά: «Τι έγινε εκείνο το τρένο που έβλεπε τα άλλα τρένα να περνούν;»...

# Κι ο Ελύτης κι ο Ρίτσος κι ο Kazantzákης κι ο Σκαρίμπας

«Όταν πια τελείωνα το ταξίδι και περίμενα στο σταθμό του Αργούς, κάτω από τις μεγάλες λεύκες, το τρένο, ένας νέος με τουριστική στολή απόθεσε το σακίδιό του στο παγκάκι όπου κάθουμοντας κι έπιασε κουβέντα. Εγραφε τραγούδια υπερρεαλιστικά, είχε γυρίσει την Ευρώπη, μα τώρα πιάστηκε στη φάκα και πήρε το σακίδιό του, το κοντό παντελονάκι του και το ραβδί του και περιεργάζεται την Ελλάδα».

**ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ** μιας συνάντησης στο σιδηροδρομικό σταθμό του Αργούς ολοκληρώνει ο **Νίκος Καζαντζákης** το ταξιδιωτικό του διήγημα για την Πελοπόννησο. Ο σταθμός γίνεται το περίγραμμα για μια συζήτηση γύρω από το σύγχρονο νεοελληνικό πολιτισμό. Η ατμόσφαιρα των τρένων όμως φαίνεται να ευνοεί γενικότερα τη λογοτεχνική δημιουργία αφού εκτός από τους ποιητές και τους συγγραφείς που εμπνεύστηκαν από αυτήν, υπήρξαν και κάποιοι που έγραψαν δουλεύοντας για το σιδηρόδρομο: Ο **Αθως Δημουλάς** που δούλευε στον ΣΠΑΠ, ο **Γιώργος Γεραλής** και **Λέων Κουκουλάς** που εργάστηκαν στον ΣΕΚ είναι ορισμένα από τα πιο γνωστά ονόματα. Ο **Ηπειρώτης Κώστας Κρυστάλλης** «Ο τραγουδιστής του Βουνού και της στάνης» είχε επίσης εργαστεί ένα διάστημα όταν πρωτοεκπινόυσε ο ΣΠΑΠ (1891-3) ενώ μικρή σιδηροδρομική θητεία είχαν ο ονομαστός κριτικός και δοκιμιογράφος **Ανδρέας Καραντώνης** και ο μελετητής **Πλαναγής Λεκατάσης**. Διαβάζουμε εδώ λίγους στίχους του Λ. Κουκουλά, αφιερωμένους στις γέφυρες με τη μεταφυσική τους σημασία: «Το ρέμα δεν τις έριξε του ποταμού/μονάχοι μας γκρεμίσαμε τις γέφυρες/που αντίκρου μάς πηγαίνανε στον άλλον όχτο/του καθημέρα ο ανάλλαχτος αγώνας/και το μονότονο τοπίο μας ξεγελάσσανε/.../Ανάγκη λογαριάζαμε αναπόδραστη/πως έτσι θα γινότανε η φυγή μας/και τώρα ένα βαθύ ποτάμι μάς χωρίζει/από τ' αδέρφια μας που ζούνε στον αντίπερα όχτο».

Ιδού και κάποιοι στίχοι του **Α. Καραντώνη**: «Κι ενώ το τραίνο ορμούσε μες στο τούνελ/και θα μπορούσε ο μηχανοδηγός με μια μονάχα κίνηση του μοχλού/να σταματήσει τη ζωή του εκεί στο σύνορο του κόσμου/και το ονείρου, με άτρεμο χέρι κράτος την ίδια ρύμη/και κλείνοντας τα μάτια του στεφανωμένος από ασπρόμαυρους καπνούς/μπήκε με το βροντερό του τραίνο στων ημερών του/απέραντο τούνελ».

Θα χρειάζονται όμως πολλές αελίδες ενός αφιερώματος για να περιληφθούν αποσπάσματα από έργα λογοτεχνών που δεν ήταν σιδηροδρομικοί, αλλά έβαλαν ένα τρένο να «σύρει» κάποιο δημιούργημά τους. Ας σταχυλογήσουμε ελάχιστα: «Μία διευκρίνιση κύριε σταθμάρχα! /Ο κύριος εκεί επιμένει να ταξιδέψει, ενώ/τα χαρτιά του δεν είναι εντάξει. Ο κύριος, /ο κύριος εκείνος με τ' ασπρά μαλλιά, /ο χωρίς ιθαγένεια πιθανόν, που διαρκώς/γελούνε τα χείλη του αντί να μιλούν. /Ωτόσο επιμένει πως είναι ένας νόμιμος/πολίτης της γης. Υπόκριος των τραίνων» (**Νικηφόρος Βρεττάκος**-Τα χαρτιά του κυρίου).

«Κι όπως βροντάν εντός του οι κρότοι/πότε σταματήνει και πότε χωρίς φρένο/με αναφοράς τους φάρους του στα κόπτη/άπιαστο σερπετό και νυχτώμενο/.../Κι όλο κυλάει στον ρόδα/ (σε τέρμα ή επιστροφή ή αιώνιτη;) /κι είναι σαν ανθοστολισμένο με τα ρόδα/τραίνο που μεταφέρει μου τη νιότη». (**Γιάννης Σκαρίμπας**-Τραίνο).

«Έχω απ' τα κάγκελα/είναι οι φωνές των παιδιών/και το σφύριγμα του τραίνου» (**Γιάννης Ρήτσος**-Καπνισμένο Τσουκάλη).

«Να φωτογραφίζεις αν γίνεται τη στεναχώρια σου την ώρα που/περνάει το τρένο και αστραποβολούν τα παραθυράκια της» (**Οδυσσέας Ελύτης**-Εάν του πλησίαν).

«Το πλήθισ, τα μεγάφωνα, οι αποχαιρετισμοί/το πρόσωπο σου ακίντη στο παράθυρο του βαγονιού/των διπλανών παραγγελίες και υποσχέσεις/όλα σα να χαν προβλεφτεί από σκηνοθέτη/.../εσύ, που άρχισες να μεταβάλλεσαι σε ανάμνηση/ακόμα πριν το τραίνο ξεκινήσει» (**Τίτος Πατρίκιος**-Σταθμός του Βορρά).

«Τ' ανοιχτά παραθύρια που ανασαίνουν την ώρα/αδειανή κάμαρά μου/ένα τρένο που θα' ρχεται από μια άγνωστη χώρα/τα χαμένα όνειρά μου» (**Κώστας Καρωτάκης**-Βράδυ).

«Γυναίκες που σας είδα σ' ένα τραίνο/τη στιγμή που εκνιούσες γι'άλλα μέρη/.../ένα μαντήλι αργά να χαιρετάει/είρατε/να ξέρατε με πόσο νοσταλγία/στα δειλινά τα βροχερά και κρύα/σας ξαναφέρω στην ανάμνηση μου/ω εσάς που επεράσσατε μίαν ώρα/απ' τη ζωή μου μέσα και που τώρα/στα ξένα έχετε πάρει την ψυχή μου» (**Κώστας Ουράνης**-Περαστικές).

«Για τα τρένα/που έμειναν βουβά στους σταθμούς/σκότωσε ο Ορέστης/τη βρούση την Κλυταιμνήστρα» (**Γιώργος Χρονάς**-Εκδοχή). «Οι γραμμές του τρένου σταματούν εκεί που αρχίζει/το στιγμή που σας έρχεται την ώρα/από την Ελλάδα» (**Σπύρος Κατσίμης**-Ο μετανάστης).

«Τώρα, το τραμ διάβηκε το στενό δρομάκι, πλάι στον Αγιο Νικόλαο, που οδηγεί απ' την πλατεία του Τελωνείου στη σημερινή του οροφαία



αφιέρωμα •

**Σινεμά: Ο αιμός του μυστηρίου. Τα παράθυρα του αποχαιρετισμού. Διαβάσεις στεναγμών, εγκλήματα και αποδράσεις**

**Ο ΔΑΙΜΟΝΙΟΣ** ντετέκτιβ **Ηρακλής Πουαρό** ήταν φύλος του σιδηροδρομού; Ή μήπως η **Αγκάθα Κρίστι**, που τον εμπιστεύτηκε στα υπέροχα αστυνομικά μυθιστορήματά της, προτιμούσε το τρένο στα μακρινά της ταξίδια; Είναι βέβαιο, πάντως, ότι το Οριαν Εξπρές, το θρυλικό τρένο που ταξίδευε ακούραστα με τους κοσμοπολίτες Ευρωπαίους και τους πλούσιους Ανατόλιτες από την καρδιά της Ευρώπης στην Κωνσταντινούπολη, θα μείνει αξέχαστο.

Σ' αυτό θα έχει συμβάλει ο κινηματογράφος, ο οποίος -όπως και σε αμερικανικές άλλες περιπτώσεις- επέλεξε το σιδηροδρόμιο ως ζωντανό σκηνικό.

Η ταινία «**Έγκλημα στο Οριαν Εξπρές**» (*Murder on the Orient Express*) σε σκηνοθεσία Σίντνεϊ Λουμέτ, ήταν η πρώτη πλούσια υπερπαραγωγή (1974) βασισμένη σε βιβλίο της Αγκάθα Κρίστι. Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Κωνσταντινούπολης και τα βαγόνια του τρένου γίνονται ο χώρος, όπου δένονται με εντυπωσιακό τρόπο το μυστήριο, το σαστένς και γενικότερα η ατμόσφαιρα της Αγγλίδας συγγραφέως. Από μέσα τους περνούν μεγάλοι σταρ, όπως οι Ινγκριντ Μπέργκριαν, Σον Κόνερι, Λορίν Μπακόλ, Βανέσια Ρέντγκρεϊβ, Ζακλίν Μπισέ, Γουέντι Χέλερ, Μάικλ Γιορκ, Αντόνι Πέρκινς. Στο ρόλο του Πουαρό, ο Αλμπερτ Φίνεϊ, ο οποίος στις επόμενες ταινίες αντικαταστάθηκε από τον Πίτερ Ουστίνοφ. Μακρύς όμις είναι ο κατάλογος των αστυνομικών ταινιών και θρίλερ, που διαδραματίζονται πάνω σε ράγες...

«**Η κυρία εξαφανίζεται**» (*The lady vanishes*) είναι ο τίτλος ταινίας του Αλφρεντ Χίτσοκον που γυρίστηκε το 1938 και ενώ τα σύννεφα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου είχαν συγκεντρωθεί συντόνως από την Ευρώπη. Ο μετρό του σαστένς συνδυάζει με μοναδικό τρόπο το λαμπερό ύφος, τη διασκέδαση και το μυστήριο, βάζοντας μια γηραιά κυρία (Ντέιμ Μεϊ Γουίτι) να εξαφανίζεται μυστηριωδώς, κατά τη διάρκεια ενός σιδηροδρομικού ταξιδιού, και ένα νεανικό ζευγάρι (Μάργκαρετ Λόκγουντ-Μάικλ Ρέντγκρεϊβ) να την αναζητούν. Το φινάλε είναι μοναδικό, με θριαμβευτή το μεγάλο σκηνοθέτη, ο οποίος επιλέγει και πάλι το σιδηροδρόμιο δεκατόρια χρόνια μετά, στην ταινία «**Ο άγνωστος του εξπρές**» (*Strangers on a train*). Ο Χίτσοκον παίζει στην ταινία με το θεατή όπως η γάτα με το ποντίκι, μεταφέροντας στη μεγάλη οθόνη ένα μυθιστόριμα της Πατριότισα Χάσιμο, όπου δύο άγνωστοι συναντώνται σ' ένα τρένο και ο ένας, χτυπημένος από ψυχοπάθεια, ζητεί από τον άλλον, έναν τενίστα να σκοτώσει τον πατέρα του. Σε αντάλλαγμα, ο ψυχοπαθής προσφέρεται να απαλλάξει τον τενίστα από τη γυναίκα του. Στην ίδια ιδέα στηρίζεται και η ταινία «**Πέτα τη μαμά απ' το τρένο**», που γυρίζεται το 1987 από τον Ντάνι ντε Βίτο, ο οποίος συμπρωταγωνιστεί με τον Μπέλ Κρίστο.

Σε σκηνοθεσία του Κάρολ Ριντ γυρίστηκε, το 1940, η μαυρόασπρη αγγλική ταινία με τίτλο «**Νυχτερινό Τρένο**» (*Night Train to Munich*). Ο Ρέζ Χάρισον υποδύεται έναν Αγγλό πράκτορα, που για να σώσει έναν Τσέχο επιστήμονα από την Γκεστάπο, παρουσιάζεται ως ναζί, ενώ η αγωνία ισορροπεί σοφά με το χιούμορ.

Με σκηνικό και πάλι το Οριαν Εξπρές γυρίζεται το 1963 η δεύτερη -και για πολ-

# Εγκλημα στο «Οριαν Εξπρές» · ή Δρ Ζιβάγκο;



Η Λορίν Μπακόλ και ο Αλμπερτ Φίνεϊ στο θρυλικό «Έγκλημα στο Οριαν Εξπρές»

λούς η καλύτερη- ταινία της σειράς, με πρωταγωνιστή τον Τζέιμς Μποντ. «**Από τη Ρωσία με αγάπη**» ο τίτλος της (*From Russia with love*) και ο Σον Κόνερι ταξιδεύει στην Κωνσταντινούπολη για να κλέψει μια σοβιετική εφεύρεση αποκωδικοποίησης. Στο ταξίδι του καλείται να αντιμετωπίσει την εγκληματική οργάνωση «Φάσμα» και διπλούς κατασκόπους, Ρώσους και Βούλγαρους, με πιο εφιαλτική ανάμεσά τους εκείνη που υποδύεται η Λότε Λένια.

Δύο χρόνια αργότερα, ο φημισμένος Βρετανός δημιουργός επικών ταινιών Ντέιβιντ Λιν μεταφέρει με γοητευτικό τρόπο σε σελλιδόντ το βιβλίο του Μπόρις Πάστερνακ «**Δάκτωρ Ζιβάγκο**». Σκηνικό, το τρένο που διασχίζει την παγωμένη Σιβηρία, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη η θύελλα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου της Οκτωβριανής Επανάστασης. Μέσα τους ξετυλίγεται η ιστορία του νεαρού γιατρού

Γιούρι Ζιβάγκο και της όμιορφης αγαπημένης του Λάρα, ενώ στο υπερθέαμα συμμετέχουν μεγάλοι σταρ (Ομαρ Σαρίφ, Τζούλι Κρίστι, Άλεκ Γκίνες, Τομ Κόρτνεϊ, Ροντ Στάγκερ).

Άλλη μια κατασκοπευτική ταινία γυρίζεται το 1966, από τον Φίλιπ Νταν, με τίτλο «**Το εξπρές των κατασκόπων**» (*Blindfold*). Η λαμπερή Κλαούντια Καροντινάλε πρωταγωνιστεί στο πλευρό του Ροκ Χάτσον, ο οποίος παίζει το διάσημο ψυχολόγο που στρατολογείται από τη CIA και μπλέκει στον κόσμο της διεθνούς κατασκοπείας.

«**Η μεγάλη ληστεία του τρένου**» (*The First Great Train Robbery*) είναι η ταινία που γυρίστηκε το 1978 από τον Μάικλ Κράιτον. Στο επίκεντρο βρίσκεται η κλοπή από τρεις τυχοδώκτες, των χρημάτων που προορίζονται για τη μισθοδοσία των Βρετανών στρατιωτών στη διάρκεια του πολέμου της Κριμαίας. Η ληστεία γίνεται μέσα στο τρένο που μεταφέρει τη μισθοδοσία

και η ταινία χαρακτηρίζεται από τις ερμηνείες των Σον Κόνερι, Λέσλι Αν-Ντον, Αλαν Γουέμπτ, Ντόναλντ Σάδερλαντ.

Σε ξέφρενο ρυθμό κινείται η δράση στο «**Τρένο της μεγάλης φυγής**» (*Runaway Train*), την αμερικανική ταινία που γυρίστηκε το 1985 από τον Αντρέι Κοντσαλόφσκι. Δύο κατάδικοι δραπετεύουν, για να βρεθούν ξαφνικά απομονωμένοι σ' ένα τρένο, με μια γυναίκα που βρέθηκε μέσα του τυχαία, κυνηγημένη από έναν γεμάτο μίσος και κακία δεσμοφύλακα. Το τρένο χωρίς μηχανοδημόγο και φρένα, τρέχει με ιλιγγιώδη ταχύτητα προς το τέλος της γραμμής και τον αναμενόμενο εκτροχιασμό του, ενώ συγκλονιστικές είναι οι ερμηνείες των Γιον Βόιτ, Ερικ Ρόμπερτς, Ρεμπέκα Ντε Μορνέ.

Ενας Ελληνας σκηνοθέτης, ο Τζορτζ Κοσμάτος, γύρισε στο Χόλιγουντ μία από τις πιο περιπτειώδεις «σιδηροδρομικές» ταινίες με τίτλο «**Το πέρασμα της Κασσάνδρας**» (*The Cassandra Crossing*). Οι επιβάτες ενός εξπρές είναι μολυσμένοι από θανάσιμη μεταδοτική ασθένεια, ύστερα από μια αποτυχημένη επίθεση τρομοκρατών στο Διεθνή Οργανισμό Υγείας. Το τρένο τρέχει με ιλιγγιώδη ταχύτητα, κινδυνεύοντας να εκτροχιαστεί, καθώς πλησιάζει μια μισοκατεστραμμένη γέφυρα, ενώ στο καστ των ηθοποιών περιλαμβάνονται ονόματα όπως Σοφία Λόρεν, Ρίτσαρντ Χάρις, Αβά Γκάριοντνερ, Μπαρτ Λάνκαστερ. Η δολοφονία μιας γυναίκας στο εξπρές Μασσαλίας-Παρισιού είναι η αφορμή και για την πρώτη ταινία του Κώστα Γαβρό «Το τρένο των δολοφόνων», ένα αστυνομικό θρίλερ στο στιλ του αμερικανικού φιλμ νούντρο.

Για το πόσο σημαντική είναι η παρουσία των σιδηροδρόμων στο κινηματογράφο, αρκεί ίσως να θυμηθούμε ότι πρωταγωνίστησε στην πρώτη δημόσια προβολή ταινιών με εισιτήριο που έγινε στο «Γκραν Καφέ» του Παρισιού το Δεκέμβριο του 1895. Το φιλμ, δημιουργήμα των εφευρετών του κινηματογράφου αιδελφών Λιμπέρ, ονομάζεται «Η άριξη του τρένου» και παροιμιώδεις έχουν μείνει οι αγωνιώδεις αντιδράσεις ορισμένων θεατών που πετάχτηκαν από τα καθίσματα, φρούριμοι με ότι η τεράστια απιμάξα που έβλεπαν να πλησιάζει με ταχύτητα, θα έπερψε πάνω τους.

Εκτός ώμως από τους πρώτους και τους μετέπειτα θεατές του κινηματογράφου, ο σιδηροδρόμος σημάδεψε με ποικιλούς τρόπους τις ζωές των ανθρώπων του θεάματος. Είναι γνωστό ότι ο Ρούντολφ Νού-



Ο Γιον Βόιτ σε χαρακτηριστική σκηνή από την ταινία «Το τρένο της μεγάλης φυγής»

ρέγεφ είχε γεννηθεί κατά τη διάρκεια ενός σιδηροδρομικού ταξιδιού, ενώ ο Μαρτσέλο Μαστρογιάνι είχε εξομολογηθεί σε συνέντευξή του ότι παρ' ολίγο να είχε γίνει σιδηροδρομικός υπάλληλος, όπως ο θείος του, μιας που έτσι θα είχε και δωρεάν εισιτήρια για να ταξιδεύει. Και ένας από τους πιο σημαντικούς Ελλήνες σκηνοθέτες, ο Παντελής Βούλγαρης, είχε πει σε συνέντευξή του στην «Ε» ότι αν έκανε μια σχολή κινηματογράφου, δεν θα έφτιαχνε αίθουσες διδασκαλίας: «Θα 'παιρνα τους μαθητές μου σ' ένα βαγόνι και θα τους έλεγα τι παραπήρω, τι κερδίζω εγώ κάθε μέρα στα ταξιδεύοντας με το τρένο [...] Στην Ελλάδα έχουμε πολύ μεγάλες διαδρομές στη φύση, έχω από σήραγγες, κι έτσι έχουμε τη δυνατότητα να δούμε τη ζωή. Τη βλέπουμε να περνάει πολύ σύντομα. Τι υπάρχει πριν και μετά από αυτές τις εντυπώσεις, τις εικόνες, τις αισθήσεις. Αυτές οι σύντομες εικόνες είναι η πιο ουσιαστική παιδεία που μπορεί να έχει ένας καλλιτέχνης, είτε είναι κινηματογραφιστής είτε όχι».

Οσο για το διεθνή κινηματογράφο, η παρουσία του τρένου είναι έντονη σε όλες τις εποχές και όχι μόνο σε ταινίες καθαρά αστυνομικές ή θρίλερ. Ταινίες γουνέστερον όπως «Το τρένο θα σφυρίζει τρεις φορές» (High Noon) σε σκηνοθεσία του Φρεντ Τοίνεμαν (1952), όπου ο σεριφής μιας μικρής πόλης αντιμετωπίζει μια ομάδα πιστολέρο που έρχεται για εκδίκηση. Σ' αυτήν ο Γκάρι Κούπερ, αιώνιος μοναχικός ήρωας της άγριας Δύσης, κερδίζει το δεύτερο του Οσκαρ, ενώ η νεοφερμένη Γκρέις Κέλι δοκιμάζεται δίτλα του.

Μια από τις ιδιαίτερες ερμηνείες της καταγόρωφη η θεϊκή Μάρολεν Ντίτοριχ στο «Σαγκάι Εξπρές», την ταινία του Γιάνεφ Φον Στερνμπεργκ (1931), που ξετυλίγεται μέσα στην ατέλειωτη πορεία ενός τρένου με φόντο την επαναστατιμένη Κίνα.



Οι Ντάνι ντε Βίτο και Μπίλι Κρίσταλ στο «Πέτα τη μαμά απ' το τρένο»

Από τις καλύτερες κωμωδίες του Μπάστερ Κίτον, χαρακτηρίζεται η ταινία του «Ο Στρατηγός» (1926), όπου ο ανεπανάληπτος ηθοποιός ερμηνεύει το Νότιο μηχανοδηγό ενός τρένου που αναλαμβάνει, στη διάρκεια του εμφυλίου, να κάνει το δι-

κό του πόλεμο για να σώσει από τα χέρια των Βορείων την αγαπημένη του αμαξοστοιχία, αλλά και την αγαπημένη του γυναίκα.

Στην αντίπερα όχθη της γηραιάς ηπείρου, οι ταινίες που αναπτύνουν σε σιδηροδρομι-

κούς χώρους δεν έχουν τελειωμό: Το 1946 προβάλλεται το γαλλικό φίλμ «Η μάχη των σιδηροδρόμων» του Ρενέ Κλεμάν, με θέμα την αντίσταση των Γάλλων σιδηροδρομικών στα χρόνια του πολέμου. «Ο τελευταίος σταθμός» (Stazione Termini) ονομάζει ο Βιτόριο Ντε Σίνια την ταινία που γυρίζει το 1954 με τη Τζένιφερ Τζόουνς και τον Μοντγκόμερι Κλιφτ και θέμα τη σύντομη συνάντηση στο σταθμό της Ρώμης μιας Αμερικανίδας με έναν Ιταλό καθηγητή.

Τους έρωτες μιας γυναίκας σε κάποια μικρή κλειστή κοινωνία της Βασιλοΐας του '20 περιγράφει ο αδικοχαμένος Ράινερ Βέρνερ Φασμπίντερ, στην ταινία που γύρισε το 1977 «Η γυναίκα του σταθμάρχη». Ενώ την ερωτική ιστορία ενός περιθωριακού τύπου με μια όμορφη γυναίκα (Κοριστόφ Λαμπέρ-Ιζαμπέλ Ατζανί) στο μετρό του Παρισιού περιγράφει ο Λικ Μπεσόν στην ταινία του «Μια νύχτα στον υπόγειο» (Subway). Γεμάτη βαγόνια είναι και η ταινία του Εμμο Κουστουράτσα «Ο μπαμπάς λείπει σε ταξίδι για δουλειές», που μιλά για τις περιπέτειες ενός «σταλινικού» στη Γιουγκοσλαβία του 1952, όταν ο Τίτο έστελνε τους τότε αντιφρονούντες στα περιβόητα «ταξίδια για δουλειές», δηλαδή σε σρατόπεδα αναγκαστικής εργασίας.

Το τρένο διαπερνά πολλές ακόμη ταινίες στο εξωτερικό, ενώ στην Ελλάδα θα μείνει αξέχαστος ο ρόλος του ειδικά στο «Ποτέ την Κυριακή», όπου το τραμ της Παραλίας πλαισιώνει με τον καλύτερο τρόπο τη Μελίνα Μεσοκούνη. Αξέχαστες θα μείνουν επίσης σκηνές με τραμ από ταινίες του Νίκου Κούνδουρου, όπως οι «Μαγική Πόλις» και «Ο Δράκος» και παροιμιώδης η ερμηνεία του Μίμη Φωτόπουλου ως σταθμάρχη στην ταινία του Αλέκου Σακελάριου «Ούτε γάτα ούτε ζημιά», που έλεγε για το σταθμό που διοικούσε το αιμήτη: «Θυμαριά, αλλά... κόμβος».

## ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Οι Ελληνικοί Σιδηροδρομοί-Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου. Εκδόσεις Μίλιτσας • Οι Ελληνικοί Σιδηροδρομοί (1882-1910) Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις. Λευτέρη Παπαγιαννάκη. Εκδοση Μορφωτικού Ιδρυματος Εθνικής Τραπέζης • ΗΣΑΠ-Εκατό χρόνια δημιουργικής προσπάθειας: Εκδοση των Η-ΣΑΠ για την εκαντονταετηρίδα του σιδηροδρόμου στην Αθήνα • Σταθμοί-Τρένα και ορίζοντες. Γιάννης Σκουλάς. Εκδόσεις Θεμέλιο/Εικόνα • Σύνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Πρόδρομοι Ματζαρίδη. Εκδοση ΟΣΕ • Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία-Η οικονομική ανάπτυξη του δυτικού πολιτισμού. Shepard Clough-Richard Rapp. Εκδόσεις Πα-

παζήση • Περιοδικό «Σιδηροτροχιά», τεύχη 10, 11, 16, 17. Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου • «Επτά Ημέρες»-Καθημερινή της Κυριακής: Αφιερώματα «Ελληνικοί Σιδηροδρομοί», «Χαρίλαος Τρικούπης-100 χρόνια από το θάνατό του» • Χαρίλαος Τρικούπης-Ο μεγάλος οραματιστής. Χρ.Η.Χαλαζά. Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα • Δελτίο της Ευρωπαϊκής Ενωσης-Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές • Ιστορικό του σιδηροδρομικού συνδικαλιστικού κινήματος στην Ελλάδα. Ζ. Πρωτοπαπάς-Στ. Τσάτσος-Δ.Κολιός. Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών • Ιστορία Λέσχης Ελλήνων Σιδηροδρομικών. Εκδοση Πολιτιστικού Μορφωτικού Κέντρου Σιδηροδρομικών



αφιέρωμα •

**Ποιας μορφής θα είναι τα τρένα  
της νέας χιλιετίας. Δοκιμές  
για συρμούς που αιωρούνται**

Του ΑΡΤΕΜΗ ΚΛΩΝΟΥ\*

**E**χει ο σιδηρόδρομος τιμόνι; Το παραπάνω ερώτημα είχε υποβάλει μέλος του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου που εργάζεται σε ιδιωτική εταιρεία προς τους συναδέλφους του πριν από μερικά χρόνια. Στους πενήντα ερωτηθέντες, οι πενήντα και ένας, συμπεριλαμβανομένης και της συζύγου του, απάντησαν καταφατικά θέτοντας μάλιστα και το απότατχτο επιχείρημα: «Ασφαλώς έχει τιμόνι, για να στρίψει!».

Τιμόνι, πάντως, ο σιδηρόδρομος δεν είχε ποτέ άλλα μπορεί, αν οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις το επιτρέψουν, να μην έχει σε λίγο ώρα οδηγό ή και... ρόδες. Τα σιδηρόδρομα ρεκόρ απέκτησαν το δικό τους βιβλίο Γκίνες. Άλλα κι αυτό πρέπει να ανανεώνεται τακτικά. Η τεχνολογία τρέχει γρήγορότερα από τα τρένα. Το 1996, το γαλλικό τρένο TGV Atlantique αγγίζει την εκπληκτική ταχύτητα των 515,3 χιλιομέτρων ανά ώρα κατά τη διάρκεια των δοκιμών σε αποκλειστικά δική του γραμμή.

Με ταχύτητα κανονικής εκμετάλλευσης 300 χιλιομέτρων ανά ώρα το TGV (Train à Grande Vitesse) πρωταγωνιστεί στην επανάσταση των γρήγορων τρένων στις χερσαίες μεταφορές. Σε απόσταση αναπνοής το γερμανικό ICE (InterCity Express) με ταχύτητα εκμετάλλευσης 280 χλμ./ώρα εντυπωσιάζει με τη λευκή σιλουέτα του καθώς σκίζει τον άνεμο στις κοιλάδες του Ρήνου.

#### Οι Ιάπωνες

Πρωτοπόροι, όμως, στις υψηλές ταχύτητες υπήρξαν οι Ιάπωνες το 1965, όταν το Θρύλικό Tokaido έσπασε το φράγμα των 200 χιλιομέτρων την ώρα, ενώ καμαρώνουν στις μέρες μας και για το ταχύτατο Shinkassen. Οι γραμμές υψηλών ταχυτήτων πολλαπλασιάζονται στην Ευρώπη. Κοριτικές και ιδιωτικές εταιρείες δρομολογούν συνεχώς νέα υπερσύγχρονα τρένα και ανταγωνίζονται πλέον ανοικτά τ' αεροπορικά ταξίδια σε ταχύτητα, άνεση κι εξυπηρέτηση: το AVE στην Ισπανία, το Thalys στη γραμμή Παρισί-Βρυξέλλες-Κολονία, το Intercity 225 στη Μεγάλη Βρετανία, το ETR στην Ιταλία, το X-2000 στη Σκανδιναβία και βέβαια το Eurostar στα δρομολόγια Παρίσι-Λονδίνο και Βρυξέλλες-Λονδίνο.

Το Eurostar όμως είναι το τρένο που συνδέει τ' όνομά του με το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό τούνελ στην Ευρώπη, το Eurotunnel, την υποθαλάσσια σήραγγα της Μάγχης μήκους 51 χιλιομέτρων. Ομως, για το παγκόσμιο ρεκόρ σιδηροδρομικής σήραγγας θα χρειαστεί μία ακόμη επίσκεψη στη χώρα του «ανατέλλοντος ηλίου». Η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα του κόσμου είναι σήμερα το Seikan Tunnel, έχει μήκος 53,8 χιλιόμετρα και συνδέει υποθαλάσσια δύο γιαπωνέζικα νησιά, το Χονσού και το Χοκάιντο.

Η Ευρώπη, όμως, καραδοκεί και σε μερικά χρόνια θα έχει έτοιμο ένα ακόμη πιο μακρύ τούνελ: Το Gotthard-Basistunnel με μήκος 57 χιλιόμετρα στην

# Kai τώρα τρένα αέρος-αέρος



Το μαγνητικό τρένο «Transrapid» σε δοκιμή στη Γερμανία. (Φωτ.: Αρχείο Siemens)

καρδιά των Αλπεων. Η σήραγγα αυτή άρχισε να κατασκευάζεται το 1995 με προοπτική να ολοκληρωθεί το 2011 για να ενώσει τις πόλεις Ερστφελντ και Μπιάσκα.

Αν όμως μπορούμε να ταξιδεύουμε σιδηροδρομικά κάτω από το βυθό της θάλασσας ή τις αιώνια χιονισμένες βουνοκορφές, τι θα μας εμποδίσει να φανταστούμε το τρένο μας ψηλά πάνω από το έδαφος; Με ύψος 198 μέτρων, η γέφυρα Mala Rijeka «στέφεται» η ψηλότερη του κόσμου και βρίσκεται στη γραμμή Βελιγραδίου-Μπαρ στη Γιουγκοσλαβία. Ακολουθεί η γέφυρα Bregenzer στο Ιράν, στην Κασπία Θάλασσα με 152 μέτρα ύψος, ενώ η γέφυρα Fades στη γραμμή Clermont Ferrand-Montlucon της κεντρικής Γαλλίας, ανοίγει τα φτερά της 132,5 μέτρα πάνω από το έδαφος. Η γέφυρα όμως που ανοίγει την τουμεντένια της αψίδα περισσότερο απ' όλες βρίσκεται στην Αυστρία, στη γραμμή Schwarzach-Villach. Είναι η Pfaffenberg-Zwischen Brucke, με τοξωτό άνοιγμα 200 μέτρων σε ύψος 120 μέτρων πάνω από τις νοτιοανατο-

λικές αλπικές χαράδρες.

Απογείωση λοιπόν: Στη Γερμανία πάντως δοκιμάζεται ήδη το τρένο χωρίς ρόδες, το τρένο που δεν αγγίζει ωραίες αλλά αιωρείται σε ειδική υπερυψωμένη γραμμή με τη βοήθεια ηλεκτρομαγνητικού πεδίου. Είναι το Transrapid, το μαγνητικό τρένο που θα συνδέει με ταχύτητα εκμετάλλευσης 400 χιλιομέτρων την ώρα το Βερολίνο με το Αμβούργο. Εχει μεγάλη κατανάλωση ρεύματος και μικρή μεταφορική ικανότητα, καθώς δεν μπορεί να σχηματίζει μεγάλους συρμούς και να εξυπηρετεί πολλούς ενδιάμεσους σταθμούς. Το κόστος κατασκευής του πάντως απόδειξηται περίπου δεκαπλάσιο από εκείνο μας διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμής υψηλής ταχύτητας για τρένα ICE και δημιουργεί ανησυχίες στους Γερμανούς.

Για λόγους οικονομίας και μόνο δεν έχουν επίσης λειτουργήσει έως τώρα και τα αυτόματα τρένα, εκείνα δηλαδή που δεν χρειάζονται οδηγό. Σε επίπεδο αστικών μεταφορών, όμως, υπάρχουν ήδη ανάλογες εφαρμογές. Στο Παρίσι η γραμμή 14 του μετρό εξυπηρετείται πλέον α-

πό συρμούς μετεορ που κινούνται χωρίς οδηγό αλλά χρησιμοποιούνται ειδικές κάμερες τηλεχειρισμού που παρακολουθούνται από το κέντρο ελέγχου. Στο Λονδίνο, το ελαφρύ μετρό στην περιοχή των Ντόκλαντς κινεύεται επίσης χωρίς οδηγό, ενώ ανάλογη τεχνολογία χρησιμοποιεύται στις γαλλικές πόλεις Lyon και Lille. Οσοι ταξιδεύουν συχνά με αεροπλάνο θα έχουν ίσως επίσης χρησιμοποιήσει τα ειδικά χωρίς οδηγό τρένα σύνδεσης αεροσταθμών, όπως εκείνα που υπάρχουν στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου και στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης.

Ποιος γνωρίζει άραγε ποιες άλλες εκπλήξεις μάς επιφυλάσσει στο μέλλον ο σιδηρόδρομος; Σίγουρα όμως η ασφάλεια και η ποιότητα στη μεταφορά σε συνδυασμό με την προστασία των περιβάλλοντος είναι η μεγαλύτερη κατάκτηση των τρένων. Το μεγάλο τους ρεκόρ είναι η δική μας εξυπηρέτηση, η δική μας ευχαρίστηση.

\*Ο Α. Κλάνος είναι αρχισυντάκτης των περιοδικών «Σιδηροδρομιά» που εκδίδει ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου.