



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ**

Α.Τ.Ε.Ι ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ : ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ : Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΟΥ ΤΡΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΣΤΟΝ
ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: ΤΕΡΖΟΠΟΥΛΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

A.M. : 4847

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΜΑΪΟΣ 2013

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Αντώνιο Φραγκούλη, Καθηγητή του τμήματος Τουριστικών Επιχειρήσεων για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσης εργασίας. Ακόμα, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου και ειδικότερα στον αδερφό μου, Ηλία, για την υλική και κυρίως ηθική τους υποστήριξη καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Τέλος, ευχαριστώ πολύ το φίλο μου Σάββα Ραφαηλίδη για τη φιλολογική επιμέλεια της εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	2
1.1.ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	2
1.2.ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΑ	4
1.3.Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	5
1.4.ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	8
2. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	14
2.1.Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	14
2.2.ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	14
2.3.ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	17
2.4.ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	18
3. ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΩΣ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	22
3.1.Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ	22
3.2.ΙΣΤΟΡΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	23
3.3.Η ΕΙΚΟΝΑ ΣΗΜΕΡΑ	24
4. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	30
4.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	30
4.2.ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	39
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	54
5.1.ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	54
5.2.ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	58
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	60

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η καταγραφή των μέσων μαζικής μεταφοράς και της συμβολής τους στον τουρισμό και την ανάπτυξη του. Οι τεχνολογικές εξελίξεις του 20ού αιώνα επέτρεψαν την ύπαρξη μίας ποικιλίας τρόπων με τους οποίους θα μπορούσε να μετακινηθεί ο άνθρωπος, καθώς τις χερσαίες και τις θαλάσσιες μετακινήσεις ήρθαν να συμπληρώσουν οι αερομεταφορές. Πέρα από την αναφορά των γνωστών τρόπων μετακίνησης, η εργασία αυτή θα επικεντρωθεί στο σιδηρόδρομο, την ιστορία και την ανάπτυξη του, πάντα υπό τα πρίσμα της αξιοποίησής του σε τουριστικό επίπεδο.

1. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Για τον κατατοπισμό κάποιου που δεν είναι εξοικειωμένος με τις έννοιες του τουρισμού και του τουρίστα αλλά θα ήθελε να ξεφυλλίσει την εργασία αυτή, κρίθηκε σκόπιμο να δοθούν κάποιοι ορισμοί θεμελιακής σημασίας για τη βιομηχανία του τουρισμού. Πιο συγκεκριμένα, στο παρόν κεφάλαιο θα εξηγηθούν οι όροι τουρισμός και τουρίστας και θα απαριθμηθούν τα είδη του τουρισμού, έτσι ώστε να έχει ο αναγνώστης μία σαφή και εμπειριστατωμένη εικόνα για έννοιες και φαινόμενα που ναι μεν συναντώνται σε καθημερινό επίπεδο από τους περισσότερους ανθρώπους, αλλά η σημασία τους σε πολιτιστικό, οικονομικό, ακόμα και πολιτικό επίπεδο δεν μπορεί να αποτιμηθεί.

Υπάρχουν αρκετοί ορισμοί τόσο στην ελληνική, όσο και στη διεθνή βιβλιογραφία για τον τουρισμό. Ο τουρισμός αποτελεί ένα πολυπρισματικό οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο το οποίο λαμβάνει χώρα όταν τα άτομα αλλάζουν φυσικό περιβάλλον και ρυθμούς ζωής με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχοσωματικών τους αναγκών και των πνευματικών τους αναζητήσεων. Επίσης, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Π.Ο.Τ.), ο τουρισμός νοείται ως μία σειρά δραστηριοτήτων. Τα άτομα μετακινούνται πρόσκαιρα και συνειδητά σε έναν ξένο γεωγραφικό χώρο, διαφορετικό από το σύνηθες περιβάλλον τους, παραμένουν εκεί για χρονικό διάστημα μέχρις ενός έτους και αναπτύσσουν συγκεκριμένες δραστηριότητες με στόχο την αναψυχή, τις διακοπές, ενδεχομένως και την επιχειρηματικότητα. Ο τουρισμός ως δραστηριότητα περιλαμβάνει οτιδήποτε σχετίζεται με την προετοιμασία και την πραγματοποίηση του ταξιδιού, την παραμονή, την επιστροφή και της αναμνήσεις από αυτό. Σύμφωνα με κάποιον άλλο ορισμό του τουρισμού, ως τουρισμός νοείται το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προέρχονται από την επικοινωνία των τουριστών, προμηθευτών και επιχειρήσεων των κυβερνήσεων στις περιοχές υποδοχής στη διαδικασία έλξης και φιλοξενίας αυτών των τουριστών και άλλων επισκεπτών.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, υπάρχουν πολλοί ορισμοί του τουρισμού. Μερικοί από αυτούς τους ορισμούς παρατίθενται και από τον Κολτσιδόπουλο (Κολτσιδόπουλο Γ., 2000) και σίγουρα μία αναφορά σε αυτούς θα είχε αξία.

- Για τον Ν. Αιγηνίτη, τουρισμός ονομάζεται η από χώρα σε χώρα ή από τόπο σε τόπο, μετάβαση ατόμων σε ομάδες ή μεμονωμένα, με σκοπό μικρή ή μεγάλη, όχι όμως μόνιμη, διαμονή, χωρίς την παράλληλη άσκηση επαγγέλματος, για λόγους αναψυχής.
- Ο Jean Medecin αντιμετωπίζει τον τουρισμό ως μία δραστηριότητα ευκαιρίας που συνίσταται στο να ταξιδεύει κανείς μακριά από τον τόπο διαμονής του για διασκέδαση, ανάπαυση και γενικότερα εμπλουτισμό των εμπειριών του και ανύψωση του πνευματικού επιπέδου του λόγω της ενασχόλησης με μορφές ανθρώπινων δραστηριοτήτων, με τις οποίες δεν ήταν εξοικειωμένος ως εκείνη τη στιγμή.
- Ο Schwihk αποδίδει τον όρο τουρισμό, ως την κίνηση των ανθρώπων που εγκαταλείπουν προσωρινά τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους για λόγους που έχουν να κάνουν με το πνεύμα, το σώμα ή το επάγγελμα.
- Το λεξικό του Petite Larousse ορίζει τον τουρισμό ως την κάθε προσπάθεια για βελτίωση των ξενοδοχείων και την αύξηση του αριθμού τους, την ποιοτική βελτίωση και ποσοτική αύξηση των συγκοινωνιακών μέσων, των διάφορων προνομίων, φυσικών καλλονών, αξιοθέατων, ιστορικών και αρχαιολογικών χώρων και ιαματικών πηγών, καθώς και την ίδρυση και οργάνωση λουτροπόλεων και θέρετρων.
- Για τον Marrioti, τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και των γεγονότων που σχετίζονται με τη διαμονή των ξένων που ταξιδεύουν για αναψυχή, μόρφωση ή και θεραπεία, χωρίς κύριο σκοπό το κέρδος.
- Ο De Magistri πιστεύει ότι τουρισμός είναι η κίνηση ανθρώπων και πραγμάτων στην ξηρά, τη θάλασσα και τον αέρα, είναι ο ανθρώπινος πόθος για κίνηση για λόγους αναψυχής, μόρφωσης και

υγείας, είναι η αναζήτηση πάντοτε νέων συγκινήσεων για μία ψυχική και σωματική αναγέννηση.

- Για τον De Meyer, τουρισμός ονομάζεται το σύνολο των ανθρώπινων μετακινήσεων και οι δραστηριότητες που προκύπτουν από αυτές, που προκαλούνται από την εξωτερική και την πραγματοποίηση του πόθου, που αδρανεί σε διαφορετικό βαθμό και ένταση ανά άτομο.
- Τέλος, κατά τον Hunziker, τουρισμός θεωρείται το σύνολο των σχέσεων και των γεγονότων που δημιουργούνται από τη διαμονή των αλλοδαπών, αν εκείνη δεν έχει ως αιτία πρόσκαιρες ή μόνιμες κερδοφόρες ενέργειες.

Σε γενικές γραμμές, λαμβάνοντας υπ' όψιν τους παραπάνω ορισμούς για τον τουρισμό, γίνεται σαφές πως ο τουρισμός σχετίζεται με τη μετακίνηση σε κάποιο τόπο και την τέλεση δραστηριοτήτων, σχετικών με την αναψυχή, αλλά και την ανύψωση του γνωστικού υπόβαθρου των ατόμων, η οποία προκύπτει μέσα από την επαφή με τον τόπο και τους ανθρώπους που κατοικούν σε αυτόν.

1.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΑ

Πέρα από τον ορισμό του τουρισμού και την ανάλυση, έστω και ακροθιγώς, των επιπτώσεων του συγκεκριμένου φαινομένου στον άνθρωπο αλλά και το περιβάλλον, θεωρείται χρήσιμη και μία σύντομη αναφορά στην έννοια του τουρίστα. Τουρίστας είναι ο προσωρινός επισκέπτης που μένει τουλάχιστον 24 ώρες σε κάποιο συλλογικό ή ιδιωτικό κατάλυμα, στη χώρα που επισκέπτεται. Σκοπός της επίσκεψης του τουρίστα μπορεί να είναι η αναψυχή και οι διακοπές, κάποια επιχειρηματική ή επαγγελματική δραστηριότητα, ενώ δεν είναι απίθανο, κάποιος τουρίστας να επιλέγει τον προορισμό του με βάση άλλες ανάγκες του, όπως είναι η περίθαλψη, η περιέργεια, η πνευματική αναζήτηση ή και η θρησκεία.

1.3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός έχει περιγραφεί παραπάνω ως «φαινόμενο», και ως τέτοιο, αγγίζει πολλές πτυχές της ζωής του ανθρώπου. Πιο συγκεκριμένα, ο τουρισμός έχει σημαντικές οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές, αλλά και περιβαλλοντικές προεκτάσεις.

Σε ότι αφορά τον οικονομικό παράγοντα, το γεγονός πως οι άνθρωποι δαπανούν χρήματα, όχι μόνο για την ικανοποίηση των τουριστικών τους αναγκών αλλά και για την αγορά τουριστικών προϊόντων αποτελούν τα λεγόμενα συναλλαγματικά έσοδα. Μέσα σε μία συγκεκριμένη τουριστική περίοδο ξοδεύονται και εισπράττονται χρηματικά ποσά μεταξύ των συναλλασσομένων και προκύπτουν τουριστικά έσοδα για τους πωλητές των τουριστικών προϊόντων και τουριστικές δαπάνες για τους αγοραστές των προϊόντων. Η σημασία των τουριστικών δαπανών στην οικονομική απόδοση μιας χώρας μπορεί να αποτιμηθεί μεταξύ άλλων και μέσα από τη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Η συμβολή του τουρισμού στο Α.Ε.Π. υπολογίζεται με την αποτίμηση των δαπανών σε τρέχουσες τιμές που πραγματοποιούν οι τουρίστες τόσο για εσωτερικό, όσο και για διεθνή τουρισμό και αφού στη συνέχεια αφαιρεθούν τα αγαθά και οι υπηρεσίες που αγοράστηκαν από τον εκάστοτε τουριστικό κλάδο. Αξίζει όμως να αναφερθεί πως τα καθαρά κέρδη από τον τουρισμό δεν αντικατοπτρίζουν την επίδραση του τουρισμού, ακόμα και στη στενή οικονομία, σε απόλυτο βαθμό. Οι πόροι που πιθανόν να προκύψουν από τον τουρισμό, μπορεί να χρησιμοποιηθούν και σε άλλους κλάδους της οικονομίας που δεν έχουν σχέση με τον τουρισμό. Η ανάπτυξη του τουρισμού έχει αποδεδειγμένα συμβάλλει στη συγκράτηση του πληθυσμού της υπαίθρου, αλλά και στην επιστροφή στην ύπαιθρο, ανθρώπων που την είχαν εγκαταλείψει για κάποιο αστικό κέντρο, είτε εγχώριο είτε στο εξωτερικό. Στα οφέλη της τουριστικής εκμετάλλευσης ενός τόπου μπορεί να προστεθεί και η δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης σε διάφορους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζονται με τον τουρισμό, αλλά και σε κλάδους εκτός τουρισμού, όπως για παράδειγμα η γεωργία, η βιομηχανία και το εμπόριο ακόμα.

Ο τουρισμός, μετά από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, έπαψε να αποτελεί μία απλή ατομική εκδήλωση και λόγω των μεγάλων διαστάσεων που πήρε, έλαβε το χαρακτήρα κοινωνικού φαινομένου. Ο τουρισμός ως ένα περίπλοκο και πολυσύνθετο επιστημονικό φαινόμενο απασχολεί έντονα ένα σύνολο επιστημονικών πεδίων που μελετούν συστηματικά την οικονομία, τη χωροταξία, τη σχέση περιβάλλοντος και ανθρώπου κ.α. Ο επιστημονικός κλάδος που ασχολείται με τον τουρισμό ονομάζεται Κοινωνιολογία του τουρισμού. Η συγκεκριμένη επιστήμη έχει παρουσιάσει μία σειρά θεωρητικών καταγραφών, οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στην κατανόηση του τουριστικού φαινομένου.

Μερικές παράμετροι που έχουν καταγραφεί από την Κοινωνιολογία του τουρισμού είναι πολύ σημαντικοί για την εξαγωγή συμπερασμάτων. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η ποσοτική αύξηση των τουριστών που προκύπτει από την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας στο χώρο των μεταφορών και τη συνθήκη της Ρώμης για «πληρωμένες» διακοπές. Εκτός αυτού, έχει παρατηρηθεί και μία κοινωνικο-ψυχολογική πλευρά του τουρισμού, σύμφωνα με την οποία, για τους κατοίκους των μεγάλων αστικών κέντρων και των βιομηχανικών περιοχών, οι διακοπές έχουν αναχθεί σε ψυχολογική αναγκαιότητα, ενώ η στέρησή τους μπορεί να έχει άσχημες επιπτώσεις σε ιατρο-παθολογικό επίπεδο. Οι διακοπές μπορούν να ειδωθούν και υπό το πρίσμα των εργασιακών διεκδικήσεων, καθώς ο τρόπος που οι εργαζόμενοι θα αξιοποιούσαν τον ελεύθερο χρόνο τους έχει αναγνωριστεί ως δικαίωμα το οποίο συνεπικουρείται από τις «πληρωμένες» διακοπές. Τέλος, η Κοινωνιολογία του τουρισμού έχει καταγράψει τη δημιουργία νέων πολυδύναμων τουριστικών επιχειρήσεων, η οποία έχει προκύψει από μαζικά τουριστικά ρεύματα που έχουν δημιουργήσει μια διαρκώς αυξανόμενη σε δυναμικότητα, τουριστική πραγματικότητα.

Τόσο τα άτομα όσο και οι κοινωνικοί θεσμοί επηρεάζονται σοβαρά από την τουριστική διεργασία. Η καταναλωτική συμπεριφορά ενός τουρίστα καθορίζεται από τη θέση του στην κοινωνική πυραμίδα. Πολλοί τουριστικοί οργανισμοί δημιουργούν τουριστικά πακέτα με βάση την κοινωνική διαστρωμάτωση και τις οικονομικές δυνατότητες διάφορων ομάδων τουριστών. Από την άλλη πλευρά, η επίδραση του τουρισμού στο άτομο είναι

εμφανής. Πιο συγκεκριμένα, ένα άτομο που έχει κοινωνικοποιηθεί, από τη μία πλευρά εντός της οικογενείας του, και από την άλλη σε ένα περιβάλλον που είναι μεν εθνικό αλλά έχει άμεση τριβή με άλλους πολιτισμούς, έστω και με περιοδικό χαρακτήρα, θα επηρεαστεί σημαντικά σε ότι έχει να κάνει με τις επιλογές του, σε επίπεδο καταναλωτικό, μορφωτικό αλλά και επαγγελματικό. Για παράδειγμα ένα παιδί που διαμένει σε κάποιον τουριστικό προορισμό θα πιεστεί από το περιβάλλον του για να μάθει μία ή και περισσότερες ξένες γλώσσες, ενώ μπορεί να ακολουθήσει κάποιο συγκεκριμένο επαγγελματικό δρόμο. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως ο τουρισμός μπορεί να έχει και αρνητικές συνέπειες σε κάποια τοπική κοινωνία και μία τέτοια συνέπεια είναι η αλλοτρίωση του χαρακτήρα ενός τόπου, είτε σε πολεοδομικό είτε σε πολιτιστικό επίπεδο.

Τις τελευταίες δεκαετίες η επιστημονική έρευνα έχει στρέψει το ενδιαφέρον της στην ανάλυση των επιδράσεων του τουρισμού στον πολιτισμό. Μερικές από τις επιδράσεις αυτές είναι η αλλαγή των καταναλωτικών προτύπων, η αλλαγή της πολιτιστικής διάχυσης αλλά και η εμφάνιση του φαινομένου της ξενομανίας. Τέτοιου είδους φαινόμενα λαμβάνουν χώρα ταυτόχρονα με την τουριστική ανάπτυξη και επηρεάζουν τις τοπικές κοινωνίες σε μεγάλο βαθμό. Το σημαντικότερο πρόβλημα που προκύπτει σε πολιτιστικό επίπεδο και έχει αναφερθεί παραπάνω και δεν είναι άλλο από την αλλοτρίωση των δεδομένων της εκάστοτε κοινωνίας και οι αλλοιώσεις σε γλωσσικό επίπεδο. Στις δύο αυτές περιπτώσεις, όπως γίνεται αντιληπτό, ελλοχεύει ο κίνδυνος, η συγκεκριμένη τοπική κοινωνία να χάσει σημαντικά τμήματα τόσο της εθνικής, όσο και της τοπικιστικής της ταυτότητας. Το ιδεατό σε κάθε περίπτωση είναι η δημιουργική αλληλεπίδραση του τοπικού πληθυσμού με τους τουρίστες, η οποία δεν θα θέτει σε κίνδυνο τη λεγόμενη πολιτιστική κληρονομιά του κάθε τόπου και η οποία δεν θα γίνει αντικείμενο εμπορευματοποίησης, τουλάχιστον σε βαθμό εκχυδαΐσμού.

Ο τουρισμός έχει, εκτός όλων των άλλων, και περιβαλλοντικές επιδράσεις. Οι επιδράσεις του τουρισμού είναι ένα φυσικό επόμενο και προκαλούν αντιδράσεις κοινωνικού αλλά και ψυχολογικού περιεχομένου. Πολλές από τις περιβαλλοντικές καταστροφές έχουν αποδέκτες τους ίδιους τους τουρίστες αλλά προέρχονται και από αυτούς. Μερικές από τις πιο συνήθεις

καταστροφές είναι, η ρύπανση των ακτών ή των περιβαλλόντων χώρων κάποιων αξιοθέατων, η χρήση πλαστικών που δεν βιοδιασπώνται, η φωτοχημική ρύπανση που προκαλείται από τους κινητήρες των αυτοκινήτων, ο αριθμός των οποίων αυξάνεται το καλοκαίρι στους τουριστικούς προορισμούς, και τέλος από την εγκληματική αμέλεια πολλών τουριστών, οι οποίοι πετούν τα τσιγάρα τους χωρίς να έχουν σιγουρευτεί νωρίτερα πως αυτά είναι σβηστά.

1.4. ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Υπάρχει μία αποκρυσταλλωμένη εικόνα για τον τουρισμό από την πλειοψηφία του κόσμου. Οι περισσότεροι άνθρωποι συσχετίζουν τον τουρισμό με την αναψυχή και τις επισκέψεις σε αξιοθέατα και διάφορα πολιτιστικά μνημεία. Αυτή αποτελεί, σε γενικές γραμμές, η κλασσική μορφή τουρισμού.

Ο τουρισμός διακρίνεται σε :

- Εγχώριος τουρισμός (domestic tourism): ο τουρισμός των κατοίκων μίας χώρας όταν ταξιδεύουν μόνο εντός αυτής. Π.χ. ένας Έλληνας όταν ταξιδεύει εντός Ελλάδας.
- Εξερχόμενος τουρισμός (outbound tourism): ο τουρισμός που αφορά τους κατοίκους μίας χώρας που ταξιδεύουν σε κάποια άλλη. Π.χ. οι Έλληνες που ταξιδεύουν στην Ιταλία.
- Εισερχόμενος τουρισμός (inbound tourism) : ο τουρισμός των αλλοδαπών οι οποίοι ταξιδεύουν σε μία δεδομένη χώρα. Π.χ. οι Ιταλοί που ταξιδεύουν στην Ελλάδα. \
- Διεθνής τουρισμός (international tourism): το σύνολο του εισερχόμενου και του εξερχόμενου τουρισμού.
- Εσωτερικός τουρισμός (internal tourism): το σύνολο του εγχώριου και του εισερχόμενου τουρισμού.
- Εθνικός τουρισμός (national tourism): το σύνολο του εγχώριου και του εξερχόμενου τουρισμού.

Υπάρχουν όμως και οι διάφορες μορφές **εναλλακτικού τουρισμού**. Η σημασία του εναλλακτικού τουρισμού είναι πολύ μεγάλη γιατί η ανάπτυξή του έχει, ως ένα βαθμό, αφαιρέσει τον εποχικό χαρακτήρα του τουρισμού. Υπάρχουν πολλές μορφές εναλλακτικού, ανάλογες της ποικιλίας των ενδιαφερόντων των τουριστών. Μερικές μορφές τουρισμού είναι γνωστές στην πλειοψηφία του κόσμου ενώ κάποιες άλλες αφορούν ομάδες πιο συγκεκριμένων ενδιαφερόντων. Στη συνέχεια θα ακολουθήσει μία απαρίθμηση των μορφών εναλλακτικού τουρισμού.

Ο **θρησκευτικός τουρισμός** περιλαμβάνει επισκέψεις σε εκκλησίες και σε μοναστήρια. Στη χώρα μας αυτού του είδους ο τουρισμός είναι αρκετά διαδεδομένος καθώς υπάρχουν πολλά μοναστήρια που αποτελούν τεκμήρια ιστορίας, τέχνης και πολιτισμού. Ο συνδυασμός των θρησκευτικών αυτών μνημείων με το πολύ όμορφο φυσικό περιβάλλον κατέστησε το θρησκευτικό τουρισμό ιδιαίτερα δημοφιλή.

Παρόμοιας φύσης είναι και ο **πολιτιστικός τουρισμός**. Το συγκεκριμένο είδος τουρισμού δεν έχει να κάνει κατ' ανάγκη με την επίσκεψη σε κάποιο μνημείο αλλά θα μπορούσε να αφορά και κάποιο πολιτιστικό γεγονός. Η Ελλάδα διαθέτει αρκετά μνημεία που σχετίζονται με διάφορες ιστορικές περιόδους και εκτίνονται χρονικά από τα αρχαία χρόνια ως και τα μέσα του 20ού αιώνα.

Υποκατηγορία του πολιτιστικού τουρισμού θα μπορούσε να θεωρηθεί ο **εκπαιδευτικός τουρισμός**. Ο τουρισμός αυτός περιλαμβάνει διοργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για φοιτητές πανεπιστημίων, κολεγίων, ακόμα και σχολείων. Σε πανεπιστημιακό επίπεδο, προγράμματα όπως το Erasmus, προσφέρουν σε φοιτητές όλων των χωρών της Ευρώπης, τη δυνατότητα επίσκεψης και μόρφωσης σε ανώτατο εκπαιδευτικό επίπεδο. Ο εκπαιδευτικός τουρισμός θεωρείται ραγδαίως αναπτυσσόμενος και μπορεί να επιφέρει πολλά οφέλη τόσο για την περιοχή με πλούσιο πολιτιστικό υπόβαθρο, όσο και για μαθητές-επισκέπτες.

Μια άλλη υποκατηγορία του πολιτιστικού τουρισμού είναι ο **αρχαιολογικός τουρισμός** και έχει ως αντικείμενό του την επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία. Στη χώρα μας, αυτού του είδους ο τουρισμός ήταν

ανέκαθεν πολύ δημοφιλής λόγω της τεράστιας πολιτιστικής κληρονομιάς της. Οι αρχαιολογικοί χώροι αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους πόλους έλξης των τουριστών.

Ένα άλλο είδος τουρισμού που παρουσιάζει κάποια κοινά στοιχεία με το παραπάνω είδος είναι ο λεγόμενος **αρχιτεκτονικός τουρισμός**. Σημαντικό παράγοντα στην ανάπτυξη αυτού του είδους τουρισμού αποτελεί η ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ενός τόπου. Την κληρονομιά αυτή αποτελούν τα διατηρητέα κτίρια, οι παραδοσιακοί οικισμοί, κάποια κτίρια ιστορικής σημασίας, κάστρα κ.α. στη χώρα μας σώζονται πολλά τέτοια μνημεία.

Ένα άλλο είδος τουρισμού συνιστά ο **οικοτουρισμός**, ο οποίος συνδυάζει την τοπική οικονομική ανάπτυξη, τη διαφύλαξη της ποιότητας του περιβάλλοντος, την ανάδειξη των φυσικών πλεονεκτημάτων και της ιστορίας μίας περιοχής. Ο οικοτουρισμός αναπτύσσεται σε οικολογικά αξιόλογες περιοχές με θεσμοθετημένη περιβαλλοντική προστασία. Ο επισκέπτης μπορεί να αναγνωρίσει σχετικά εύκολα την επιστημονική αξία των όσων περιλαμβάνει ένα οικοσύστημα αλλά και τη σημασία του για την περιβαλλοντική ισορροπία. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχουν δεκάδες αθλητικές δραστηριότητες οι οποίες θα μπορούσαν να συνδυαστούν με τον οικοτουρισμό, όπως είναι η πεζοπορία, η ορειβασία, η αναρρίχηση, η ποδηλασία, η ιππασία, το river trekking, το kayak, το rafting, το parapente κ.α.

Μία άλλη μορφή τουρισμού που προτιμάται κυρίως από ανθρώπους λίγο μεγαλύτερης ηλικίας και από ανθρώπους που υποφέρουν από προβλήματα υγείας είναι ο **θεραπευτικός - ιαματικός τουρισμός**. Οι ιαματικοί φυσικοί πόροι είναι διάσπαρτοι στην ελληνική επικράτεια, με την περιοχή της Πέλλας να αποτελεί έναν τουριστικό πόλο με νερά που είναι κατάλληλα για την ιαματική υδροθεραπεία. Μερικές από τις παθήσεις που καταπολεμά η υδροθεραπεία είναι τα αρθριτικά και οι ρευματοπάθειες.

Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και ο **τουρισμός για άτομα με ειδικές ανάγκες**. Αυτό το είδος τουρισμού απευθύνεται σε άτομα με ειδικές ανάγκες και στους συνοδούς. Όπως γίνεται αντιληπτό, για τη φιλοξενία ατόμων με προβλήματα πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες υλικοτεχνικές υποδομές

αλλά και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, που θα έχει την ευθύνη για την ευημερία και την ασφάλεια των ατόμων.

Ο **αγροτουρισμός** είναι μία ήπια μορφή τουριστικής ανάπτυξης με την οποία ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να γνωρίσει τις αγροτικές περιοχές, τις αγροτικές ασχολίες, τα τοπικά προϊόντα, την παραδοσιακή κουζίνα και την καθημερινή ζωή των κατοίκων, τα πολιτιστικά στοιχεία και τα αυθεντικά χαρακτηριστικά του εκάστοτε χώρου, με σεβασμό προς το περιβάλλον και την παράδοση. Ο επισκέπτης έρχεται σε επαφή με τη φύση και δραστηριότητες σχετικές με αυτή. Στη χώρα μας έχουν δημιουργηθεί ειδικά προγράμματα αγροτουρισμού, τα οποία προσφέρουν στους τουρίστες τη χαρά της περιήγησης και της ανακάλυψης.

Ένα από τα παρακλάδια του αγροτουρισμού είναι και ο **οινοτουρισμός**. Ουσιαστικά ο τουρισμός αυτού του είδους συνίσταται στην επίσκεψη περιοχών με αμπελώνες όπου παρασκευάζονται κρασιά ΟΠΑΠ και οι υποδομές τους είναι κατάλληλες για επίσκεψη, και εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο οινοτουρισμός, όπως γίνεται αντιληπτό, έχει πολλά κοινά στοιχεία με το γαστρονομικό τουρισμό.

Πολύ κοντά σε περιεχόμενο με τον αγροτουρισμό βρίσκεται ο **οικολογικός τουρισμός**. Η χώρα μας διαθέτει ποικίλο φυσικό περιβάλλον, καθώς η γεωμορφολογία της έχει έντονες αντιθέσεις, από χρυσαφένιες παραλίες, ως απάτητες βουνοκορφές και φαράγγια. Ο συνδυασμός τόσο διαφορετικών στοιχείων μπορεί να δημιουργήσει ένα κολάζ αναμνήσεων ανεκτίμητης αξίας για τους επισκέπτες.

Μία νέα μορφή τουρισμού, ειδικού ενδιαφέροντος, αποτελεί ο **γεωτουρισμός**, που συνίσταται στην επίσκεψη περιοχών με σημαντικά γεωλογικά μνημεία. Όπως γίνεται αντιληπτό, το επιστημονικό ενδιαφέρον του γεωτουρισμού είναι μεγάλο.

Τελείως διαφορετικής φύσης είναι ο **γαστρονομικός τουρισμός**. Πρόκειται ουσιαστικά για την επαφή του τουρίστα με την εκάστοτε τοπική (παραδοσιακή) κουζίνα, και με τις ανάλογες παραδόσεις και πολιτιστικές εκδηλώσεις. Στον τουρισμό αυτού του είδους δίνει ιδιαίτερη αξία η ύπαρξη

τοπικών ενώσεων παραγωγής προϊόντων με πρώτες ύλες από την περιοχή και η συνεχώς αναπτυσσόμενη παραγωγή βιολογικών προϊόντων και προϊόντων με προστατευόμενη ονομασία προέλευσης (Π.Ο.Π.).

Ιδιαίτερα αναπτυσσόμενη κατηγορία τουριστικής ανάπτυξης αποτελεί ο **αθλητικός τουρισμός**. Ο αθλητικός τουρισμός έχει ως αντικείμενο την επίσκεψη σε κάποιο μέρος όπου διεξάγεται κάποιο αθλητικό γεγονός είτε για απλή παρακολούθησή του, είτε για συμμετοχή σε αυτό. Η μαζικότητα των μετακινήσεων των φιλάθλων καταδεικνύει τη σημασία του αθλητικού γεγονότος αλλά και την ανάγκη για μεγιστοποίηση της τουριστικής εκμετάλλευσης. Η οικονομική σημασία των αθλητικών γεγονότων έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις και έχει παρατηρηθεί μία μεγάλη διαμάχη μεταξύ πόλεων σε ολόκληρη την Ευρώπη για τη φιλοξενία τελικών διάφορων αθλητικών διοργανώσεων.

Ο **χειμερινός τουρισμός** καλύπτει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που μπορούν να διεξαχθούν το χειμώνα. Τέτοιες δραστηριότητες είναι το σκι και άλλα χειμερινά σπορ.

Ο **θεματικός τουρισμός** αποτελεί ένα είδος τουρισμού που συνδυάζει και άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού. Ο θεματικός τουρισμός έχει να κάνει με επισκέψεις σε συγκεκριμένους προορισμούς όπως η Disneyland.

Ο **τουρισμός πόλης** είναι μία μορφή τουρισμού σύμφωνα με την οποία οι τουρίστες επισκέπτονται ένα αστικό κέντρο και περιηγούνται για κάποιο χρονικό διάστημα. Αυτό το είδος τουρισμού περιλαμβάνει μορφωτικό τουρισμό αλλά και διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Ο **κοσμοπολίτικος τουρισμός** είναι μία μορφή τουρισμού που απευθύνεται σε άτομα από τα ανώτερα οικονομικά και κοινωνικά στρώματα. Τόσο η μετακίνηση όσο και οι προορισμοί αλλά και οι υπηρεσίες που λαμβάνουν οι τουρίστες είναι υψηλών προδιαγραφών.

Στον αντίποδα, υπάρχει και ο **λαϊκός τουρισμός** που αφορά άτομα από τα χαμηλότερα κοινωνικά και οικονομικά στρώματα. Πολλές φορές τα άτομα αυτά ταξιδεύουν οικογενειακά και για μικρότερο χρονικό διάστημα από ότι η προηγούμενη κατηγορία τουριστών.

Ένα προσφιλέσ στις επιχειρήσεις είδος τουρισμού είναι ο **τουρισμός κινήτρων**. Πολλές επιχειρήσεις προσφέρουν στα στελέχη τους σε μορφή μπόνους δωρεάν ταξίδια ως επιβράβευση για την καλή τους απόδοση. Η πρακτική αυτού του είδους είναι ιδιαίτερα αποδοτική από οικονομική άποψη γιατί οι συμμετέχοντες, ίσως να μην είχαν, σε άλλη περίπτωση, τη δυνατότητα για τέτοιου είδους διακοπές.

Ο **οικογενειακός τουρισμός** αφορά εκατομμύρια ανθρώπους. Οι ταξιδιωτικοί οργανισμοί λαμβάνοντας υπ' όψιν το μεγάλο οικονομικό κόστος έχουν δημιουργήσει ελκυστικά τουριστικά πακέτα σε χαμηλές τιμές. Οι επιλογές για οικογενειακό τουρισμό είναι σχετικά περιορισμένες καθώς δεν είναι όλοι οι προορισμοί κατάλληλοι για τη φιλοξενία παιδιών.

Ο **κοινωνικός τουρισμός** αφορά την προσπάθεια του κράτους πρόνοιας για αντισταθμιστικά μέτρα υπέρ των κοινωνικών ομάδων που είναι πιο ευάλωτες. Αυτή η προσπάθεια γίνεται με τη σύμπραξη του κράτους και ιδιωτικών φορέων. Αυτές οι διακοπές λαμβάνουν χώρα σε περιόδους που η τουριστική κίνηση δεν είναι ιδιαίτερα αυξημένη.

Κοινωνικής χροιάς είναι και ο **τουρισμός της Γ' ηλικίας**. Απευθύνεται σε άτομα που έχουν περάσει το 65^ο έτος της ηλικίας. Οι ηλικιωμένοι αποτελούν καλό πελατειακό κοινό, λόγω του σταθερού τους εισοδήματος (σύνταξη) και του αρκετού ελεύθερου χρόνου που μπορούν να διαθέσουν. Και σε αυτή την περίπτωση είναι απαραίτητες, κατάλληλες υποδομές και προγράμματα δραστηριοτήτων ανάλογα με τα ενδιαφέροντα των ηλικιωμένων.

Τέλος, υπάρχει και ένα είδος τουρισμού που απευθύνεται αποκλειστικά σε ενήλικες. Πρόκειται για το λεγόμενο **σεξοτουρισμό**, δηλαδή τον τουρισμό που έχει ως στόχο τη σαρκική απόλαυση. Αυτή η μορφή διασκέδασης δεν είναι πάντα νόμιμη.

2. ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

2.1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ο άνθρωπος ασχολείται εδώ και αιώνες με την ανάπτυξη και τελειοποίηση τρόπων για τη μετακίνησή του, όταν οι φυσικοί του περιορισμοί δεν του επέτρεπαν να πετύχει τους σκοπούς του. Την εφεύρεση του τροχού ακολούθησαν και άλλες πιο εξελιγμένες και περίπλοκες. Η ανάπτυξη των μεταφορών είχε πολλά οφέλη και συνετέλεσε σημαντικά στην πρόοδο της ανθρωπότητας. Μεταξύ άλλων, η ανάπτυξη των μεταφορών αποτέλεσε ένα θεμελιώδη παράγοντα για την ανάπτυξη του πολιτισμού, του εμπορίου, των συγκοινωνιών και του τουρισμού κατ' επέκταση. Η μεταφορά των τουριστών και το ταξίδι, είναι θεμελιώδη στοιχεία του δυναμικού φαινομένου του τουρισμού. Η μετακίνηση των ανθρώπων σε μαζικό επίπεδο απαιτεί σημαντική προσπάθεια και οργανωτικές ικανότητες. Για τον τομέα των μεταφορών, η προσφορά υπηρεσιών που να ικανοποιούν τη ζήτηση και να λειτουργούν με αποτελεσματικό τρόπο για το σύνολο των ταξιδιωτών είναι προαπαιτούμενο της ορθής διακίνησης των τουριστών.

Ο τρόπος μεταφοράς με τον οποίο οι τουρίστες επιδιώκουν να ταξιδέψουν είναι πολύ σημαντικός καθώς μπορεί να είναι ακόμα και το ίδιο το περιεχόμενο των διακοπών, όπως για παράδειγμα συμβαίνει στις κρουαζιέρες. Οι μεταφορές μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες: τις χερσαίες, τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές.

2.2. ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στην προϊστορική εποχή, ο άνθρωπος ξεκινά να χρησιμοποιεί διάφορα ζώα, όπως άλογα, βόδια, ακόμα και σκύλους για τη μεταφορά πραγμάτων που δεν μπορούσε να κουβαλήσει ο ίδιος. Με την εφεύρεση του τροχού, αρχίζει να δημιουργεί τα πρώτα οχήματα αλλά και τους πρώτους δρόμους. Κατά τα ρωμαϊκά χρόνια οι αρχαίοι ρωμαίοι δημιουργούν ένα τεράστιο σε μήκος οδικό δίκτυο για τη μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων. Αυτή η εντυπωσιακή πορεία προς την εγκαθίδρυση σημαντικών δικτύων διακίνησης βραδυπόρησε

στη συνέχεια, λόγω του φεουδαρχικού μοντέλου, αλλά από τον 15^ο αιώνα εμφανίζονται οι ταχυδρομικές άμαξες.

Η εφεύρεση που άλλαξε άρδην την ιστορία των μεταφορών δεν ήταν άλλη από την ατμομηχανή και το σιδηρόδρομο. Αυτή η εφεύρεση έφερε τη βιομηχανική επανάσταση, τη ραγδαία ανάπτυξη του εμπορίου, ενώ έγιναν εφικτές οι μετακινήσεις μεγάλων μαζών μέσω της στεριάς, κυρίως για πολεμικούς λόγους.

Η επόμενη μεγάλη τομή στην ιστορία των χερσαίων μετακινήσεων ήρθε με την εφεύρεση του κινητήρα εσωτερικής καύσης και του ηλεκτρισμού. Από εκείνο το σημείο και έπειτα οι εξελίξεις σε τεχνολογικό επίπεδο μεγιστοποίησαν τις δυνατότητες των οχημάτων. Στη συνέχεια θα ακολουθήσει μία παράθεση κάποιων στοιχείων για τα χερσαία μέσα.

Το πιο διαδεδομένο μέσο χερσαίας μετακίνησης είναι το **αυτοκίνητο**. Το πρώτο μοντέλο μαζικής παραγωγής είναι το μοντέλο T της Φορντ και από την κατασκευή του έχει κυλήσει πολύ νερό στο αυλάκι. Το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ανθρώπων αλλά και πραγμάτων. Στις αρχές τις νέας χιλιετίας υπήρχαν περίπου 590 εκατομμύρια αυτοκίνητα, ένας αριθμός που συνεχώς αυξάνεται. Μία σημαντική μελέτη που διεξήχθη στις αρχές της δεκαετίας του 70' τόνιζε τη σπουδαιότητα της εποχικότητας και του χρονισμού των ταξιδιών αναψυχής με αυτοκίνητο και υπογράμμισε την κυριαρχία του, ως μέσο μεταφοράς στις πόλεις. Η έρευνα του Wall (1971) έδειξε ότι στην πλειοψηφία τους, τα ταξίδια αναψυχής ήταν ημερήσια και είχαν απόσταση, όχι μεγαλύτερη των εκατό χιλιομέτρων. Το γεγονός αυτό καθιστά σαφή τη σημαντικότητά του αυτοκινήτου, στο χώρο του τουρισμού. Τέλος, ένα πεδίο που συνδυάζει τη χρήση του αυτοκινήτου με τον τουρισμό, είναι αυτό της ενοικίασης αυτοκινήτων. Μπορεί ο κλάδος αυτός να έχει παραμεληθεί από πολλές μελέτες αλλά έχει συμβάλλει σημαντικά στον τουρισμό με αυτοκίνητο.

Ένα όχημα όμοιο με το αυτοκίνητο είναι το **ταξί**. Η λέξη ταξί αποτελεί συντομογραφία της λέξης taximeter. Το ταξί είναι ένα όχημα δημόσιας μεταφοράς, το οποίο μεταφέρει το κοινό στον ακριβή προορισμό του, σε αντίθεση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα ταξί ξεχωρίζουν από τα κοινά αυτοκίνητα με την εμφάνισή τους. Συνήθως, σε κάθε πόλη τα ταξί έχουν

διαφορετικό χρώμα, για παράδειγμα τα ταξί στο Λονδίνο είναι μαύρα, ενώ στη Νέα Υόρκη, κίτρινα.

Ένα άλλο είδος οχήματος που κυκλοφορεί στους δρόμους είναι το **λεωφορείο**. Το λεωφορείο χρησιμοποιείται για μαζική μεταφορά ατόμων, καλύπτει αποστάσεις εντός πόλεις, ενώ τα πούλμαν, χρησιμοποιούνται για μετακινήσεις μακρινών αποστάσεων. Οι πορείες των λεωφορείων είναι συνήθως προδιαγεγραμμένες και εξυπηρετούν πολύ κόσμο στα μεγάλα αστικά κέντρα. Το πρώτο λεωφορείο κατασκευάστηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα από τον Carl Benz. Ειδικός τύπος λεωφορείων είναι τα λεγόμενα τρόλεϊ, τα οποία δεν λειτουργούν με πετρέλαιο αλλά με ηλεκτρικό ρεύμα.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα αναπτύχθηκε το **τραμ**, το οποίο μπορεί να περιγραφεί ως ένας μικρός, αστικός σιδηρόδρομος. Το μεγάλο κόστος λειτουργίας και συντήρησης των τραμ οδήγησε στην αντικατάστασή τους, τη δεκαετία του 60'. Παρά το γεγονός αυτό, πολλές μεγάλες πόλεις έχουν επαναφέρει τα τραμ στην κυκλοφορία, καθώς το κόστος λειτουργίας τους έχει μειωθεί, και πλέον μπορεί να συγκριθεί με αυτό του μετρό. Σε κάποιες πόλεις, η ύπαρξη του τραμ έχει συμβάλει στην τουριστική ανάπτυξη, καθώς η χρήση του θεωρείται πιο γραφική και παραδοσιακή, ενώ οι δυνατότητες μεταφοράς είναι εξίσου μεγάλες με αυτές των λεωφορείων.

Ο **μητροπολιτικός σιδηρόδρομος** ή αλλιώς μετρό είναι ένα σιδηροδρομικό δίκτυο μαζικής μεταφοράς για τις μεγάλες πόλεις. Το πρώτο μετρό που λειτούργησε ήταν αυτό του Λονδίνου και το ακλούθησε αυτό της Βουδαπέστης. Το 2000 και η Αθήνα απέκτησε μετρό, ενώ το μετρό της Θεσσαλονίκης βρίσκεται υπό κατασκευή. Το σημαντικότερο πλεονέκτημα του μετρό σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς είναι οι πολύ μεγάλες ταχύτητες που μπορεί να αναπτύξει εντός πόλης, καθώς δεν έρχεται σε επαφή με την κίνηση που επικρατεί συνήθως στους δρόμους των μεγαλουπόλεων.

Ένα όχημα που συναντάται στους δρόμους και έχει πολύ πιο μακρά πορεία από αυτά που έχουν αναφερθεί ως τώρα και που έχει σχέση με τον τουρισμό, είναι το **ποδήλατο**. Οι τουρίστες που πηγαίνουν σε κάποιο τόπο μπορούν είτε να νοικιάσουν ποδήλατο από εκεί, είτε να πάρουν το δικό τους ποδήλατο μαζί. Σύμφωνα με μία έρευνα του Σκοτσέζικου Συμβουλίου Τουρισμού, η

δημοτικότητα της ποδηλασίας είχε αυξηθεί τις δεκαετίες του 70' και του 80' (Page, 2003). Το ποδήλατο μπορεί να προσφέρει άσκηση, διασκέδαση, πρόσβαση στην εξοχή και καθαρό αέρα. Αποτελεί ένα μέσο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλα τα μέλη μίας οικογένειας, αλλά και από ανθρώπους μεγαλύτερης σημασίας.

Το μέσο με το οποίο θα ασχοληθεί περισσότερο η παρούσα εργασία είναι το **τρένο** και για το λόγο η αναφορά σε αυτό το κεφάλαιο θα είναι μικρή. Ο σιδηρόδρομος αποτελείται από ειδικά επί τούτου οχήματα τα οποία κινούνται πάνω σε σιδηροδρομικές γραμμές, μεταφέροντας αγαθά αλλά και ανθρώπους. Οι ατμομηχανές υπήρξαν η κύρια μορφή κινητήριας δύναμης μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα. Με την πρόοδο της τεχνολογίας, η έλξη του τραίνου έγινε εφικτή και με άλλους τρόπους, όπως η εκμετάλλευση της βαρύτητας, ο μαγνητισμός, και ο ηλεκτρισμός.

2.3. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Πριν από την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, το ταξίδι μέσω των υδάτινων οδών ήταν μείζονος σημασίας για τις μετακινήσεις σε μακρινούς τόπους. Η ιστορία του πλοίου ήταν συνυφασμένη με την ιστορία του ανθρώπου. Η μετακίνηση με πλοία ήταν ο προσφιλέστερος τρόπος μετακίνησης των στρατιωτών.

Το **πλοίο** θα μπορούσε να οριστεί ως μία κατασκευή η οποία θα μπορούσε να πλεύσει στη θάλασσα με ασφάλεια και ακρίβεια. Τα πρώτα σκάφη που κατασκευάστηκαν από ανθρώπους και είχαν τη δυνατότητα να πλεύσουν, δημιουργήθηκαν (σύμφωνα με τους ιστορικούς) γύρω στο 9000 π.Χ. Επί της ουσίας επρόκειτο για κορμούς δέντρων αλλά και σχεδίες. Η κίνησή τους προερχόταν είτε από την ορμή των ρευμάτων είτε από την ώθηση που έπαιρναν από κάποιο κουπί. Τα πανιά έκαναν την εμφάνισή τους πολύ αργότερα, γύρω στο 4000 π.Χ., στην περιοχή της Μεσοποταμίας.

Η χρήση των πανιών αποτέλεσε το μεγάλο βήμα για την κατασκευή των πρώτων μεγάλων καραβιών, τα οποία είχαν τη δυνατότητα μεταφοράς

αγαθών. Η ανάπτυξη του εμπορίου υπήρξε ραγδαία. Τους επόμενους αιώνες, στις χώρες της δυτικής Ευρώπης οι ναυπηγοί μεγάλωναν το μέγεθος των πλοίων και επινοούσαν νέες μεθόδους και τεχνικές για να καταστήσουν τα πλοία πιο ανθεκτικά στις κακουχίες της θάλασσας, αλλά και απέναντι στα οπλικά συστήματα που άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους. Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων έκανε τη χρήση κωπηλατών ασύμφορη, και τη θέση τους πήρε ένα πλήθος ιστίων με πανιά. Η έλλειψη κωπηλατών έκανε δυνατή την ανάπτυξη κανονιών στα πλάγια των πλοίων, τα οποία ήταν άκρως απαραίτητα για μία ναυσιπλοΐα που μαστιζόταν από την πειρατεία. Η μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων των πλοίων έκανε δυνατή την κάλυψη μεγάλων αποστάσεων για την πραγματοποίηση υπερπόντιων ταξιδιών. Αυτές οι εξελίξεις επέτρεψαν τη διάσχιση του Ατλαντικού και άλλων ωκεανών, και οδήγησαν στις μεγάλες ανακαλύψεις της «Νέας Γης».

Ένα άλλο είδος σκάφους, το οποίο είναι συνυφασμένο με τον τουρισμό είναι το **ferry boat**. Τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση περιορισμένου αριθμού επιβατών, πραγμάτων, αλλά και οχημάτων.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε η ραγδαία ναυπήγηση πλοίων που συνδύαζαν τα χαρακτηριστικά των επιβατηγών με τα οχηματαγωγά. Αυτά τα πλοία ικανοποιούσαν τόσο τις ανάγκες των πορθμείων, όσο και τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Αυτού του είδους τα πλοία αποτέλεσαν την ιδανικότερη λύση για τις νησιωτικές χώρες. Στη χώρα μας, αυτή η αλλαγή επήλθε τη δεκαετία του 70΄, όταν τα επιβατηγά πλοία έδωσαν σταδιακά τη θέση τους στα **πορθμεία** (ferries). Τα πορθμεία προσφέρουν στους ταξιδιώτες ένα διαφορετικό στοιχείο στις διακοπές τους ή το ταξίδι τους. Το στοιχείο αυτό δεν είναι άλλο από την ξεκούραση, τη χαλάρωση και την ανάπαυλα από τα κύρια μέσα μεταφοράς τους.

2.4. ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Η ιδέα του να πετάξει ο άνθρωπος είναι πολύ παλιά. Σ' όλους τους αρχαίους πολιτισμούς (Κίνας, Ινδίας, Αιγύπτου) υπάρχουν εικόνες φτερωτών ανθρώπων. Στην ελληνική μυθολογία οι δύο πρώτοι άνθρωποι που

κατάφεραν να πετάξουν ήταν ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος. Ο Ιταλός ζωγράφος, σοφός και μηχανικός Λεονάρντο Ντα Βίντσι προσπάθησε για πρώτη φορά να στηρίξει θεωρητικά τη δυνατότητα κατασκευής πτητικής συσκευής, με βάση την προσεκτική μελέτη του τρόπου πτήσης των πουλιών. Ο Ντα Βίντσι σχεδίασε πτητικές συσκευές που κινούνταν με τη μυϊκή δύναμη του ανθρώπου, καθώς και ένα πρότυπο ελικόπτερο με μηχανική κίνηση. Οι αδελφοί Ράιτ (εφευρέτες και αεροπόροι) κατάφεραν να κατασκευάσουν αεροπλάνο που να επιτυγχάνει σταθερή πτήση και μάλιστα με επιβάτη. Διαβλέποντας τη στρατηγική του σημασία, πολλές κυβερνήσεις ανέπτυξαν το αεροπλάνο κυρίως για στρατιωτική χρήση, ιδιαίτερα κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το αεροπλάνο χρησιμοποιήθηκε σε ακόμα μεγαλύτερη κλίμακα στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, στη διάρκεια του οποίου αναπτύχθηκαν πολύ τα καταδιωκτικά και τα βομβαρδιστικά. Το όνειρο που είχαν πολλοί οραματιστές στο πέρασμα των αιώνων είχε γίνει πια πραγματικότητα, ο άνθρωπος είχε κατακτήσει τους αιθέρες.

Η κατάκτηση αυτή δεν άργησε να εξελιχθεί, ήδη από τη δεκαετία του 30', σε κλάδο της λεγόμενης βαριάς βιομηχανίας. Η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος του 20^{ού} αιώνα επέτρεψε στις εταιρίες να αναπτύξουν τακτικές επιβατικές πτήσεις, ενώ με την πάροδο του χρόνου οι υπηρεσίες τους εξελίχθηκαν και σε ποσότητα (δυνατότητα μεταφοράς περισσότερων ατόμων και φορτίου γενικότερα) και σε ποιότητα (μεγαλύτερη πολυτέλεια, πτήσεις τσάρτερ κ.α.). Ο τομέας των αερομεταφορών έχει γνωρίσει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη σε όγκο επιβατών (με εξαίρεση τα αυτοκίνητα) τις τελευταίες δεκαετίες. Οι αερομεταφορές αποτελούν ουσιαστικά ένα πολύπλοκο σύστημα διακίνησης των τουριστών που έχει επιπτώσεις και στις εμπειρίες τους.

Το **αερόστατο** είναι ένα πτητικό μέσο, ελαφρύτερο από τον αέρα, που αιωρείται χάρη στην αεροστατική άνωση. Αποτελείται από δύο κύρια μέρη: τη λέμβο (που λέγεται και «καλάθι») και είναι ο χώρος όπου βρίσκονται οι επιβάτες και από ένα μεγάλο σάκο, (μπαλόني), που ονομάζεται "αεροστατική σφαίρα" και γεμίζει με ζεστό αέρα ή κάποιο στοιχείο, ελαφρύτερο του αέρα,(π.χ. υδρογόνο, ήλιο, φωταέριο κ.λπ). Η πρώτη πετυχημένη πτήση με αερόστατο έγινε από τους Αδελφούς Μονγκολφιέ, και η πρώτη επανδρωμένη

από τους Φρανσουά Πιλάτρ ντε Ροζιέ και Φρανσουά Λωραίν στις 21 Νοεμβρίου 1783 στο Παρίσι.

Το **αεροπλάνο** είναι αεροσκάφος (πτητική συσκευή) βαρύτερο από τον αέρα, (σε αντίθεση με το αερόστατο), με ακίνητες πτέρυγες, (σε αντίθεση με το ελικόπτερο), με τις οποίες, εκ της ταχύτητας που αναπτύσσει δημιουργείται δύναμη άνωσης, που το κρατά στον αέρα. Η κίνηση προς τα εμπρός επιτυγχάνεται με την προωθητική δύναμη του κινητήρα, που είναι ή ελικοφόρος ή στροβιλοκινητήρας. Χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, σε ειρηνικούς αλλά και πολεμικούς σκοπούς.

Ελικόπτερο (έλιξ + πτερόν) ονομάζεται το αεροσκάφος το οποίο, για την ανύψωσή του από το έδαφος και τη διατήρησή του σε πτήση, κάνει χρήση ενός ή περισσότερων οριζόντιων (ή σχεδόν οριζόντιων) στροφείων (ελίκων). Οι κύριες διαφορές του από το αεροπλάνο είναι ότι αφ' ενός το μέσο που παρέχει την άνωση είναι κινούμενο (τα πτερύγια του στροφείου), σε αντίθεση με το αεροπλάνο που έχει σταθερά πτερύγια, και αφ' ετέρου ότι για την ανύψωσή και πτήση του δεν απαιτείται οριζόντια κίνηση, όπως στην πλειονότητα των αεροπλάνων. Έχει, επίσης τη δυνατότητα να κινείται προς κάθε κατεύθυνση, σε αντίθεση με το αεροπλάνο που κινείται μόνο προς τα εμπρός, και ακόμα μπορεί να αιωρείται (σχεδόν) ακίνητο στον αέρα. Οι ιδιότητές του αυτές το καθιστούν αναντικατάστατο ως μέσο εναέριας μεταφοράς σε περιορισμένους χώρους όπου η δυνατότητα ελιγμών είναι μικρή, ή σε απομακρυσμένους τόπους όπου η κατασκευή αεροδρομίων δεν είναι εφικτή.

Σε κάθε περίπτωση, οι αερομεταφορές αποτελούν τον πιο άνετο και γρήγορο τρόπο μεταφοράς, ενώ και από τεχνολογικής άποψης υπερτερούν έναντι των άλλων μέσων. Παρά το γεγονός αυτό, το αεροπορικό ταξίδι ενέχει σημαντικούς κινδύνους. Στις πτήσεις μεγάλης διάρκειας υπάρχει ο κίνδυνος εμφάνισης φλεβικών θρομβώσεων, οι οποίες προκαλούνται από τη στενότητα χώρου των αεροσκαφών και από την έλλειψη κίνησης. Επιπρόσθετα, τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μία αύξηση της παραβατικής συμπεριφοράς των ταξιδιωτών, γνωστή ως «εναέριος παροξυσμός». Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται κυρίως από άντρες μεταξύ 20 και 40 ετών, και

κατά βάση οφείλεται στην κατανάλωση αλκοόλ. Οι επιβάτες παρουσιάζουν επιθετική συμπεριφορά που εκφράζεται κυρίως με εξύβριση και παράβαση αεροπορικών κανονισμών. Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που παρατηρείται κατά τη διάρκεια των πτήσεων είναι τα αναπνευστικά προβλήματα που προκύπτουν από την ανακύκλωση του αέρα, καθώς αυτός μπορεί να προκαλέσει αφυδάτωση, λόγω της ξηρής ατμόσφαιρας. Τέλος, η εκτεταμένη παραμονή σε περιορισμένο χώρο (όπως αυτός ενός αεροπλάνου) μπορεί να βοηθήσει στην εξάπλωση μεταδοτικών λοιμωδών νόσων (Page S., 2003).

Οι τρόποι μετακίνησης που αναφέρθηκαν παραπάνω διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους, σε σχέση με τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά (κόστος μετακίνησης, απαιτούμενος χρόνος, αριθμός ανθρώπων που μπορούν να εξυπηρετηθούν, μέγεθος αποστάσεων κ.α.). Μία άλλη παράμετρος της μετακίνησης των τουριστών είναι αυτή της μετατροπής της, σε αυτοσκοπό, δηλαδή όταν η μεταφορά των τουριστών δε σκοπεύει στην κάλυψη αποστάσεων αλλά στην ψυχαγωγία τους. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η κρουαζιέρα αλλά και πολύ πιο μικρές διαδρομές, όπως αυτές με μουλάρια, άλογα κ.α. Η γραφικότητα των τοπίων και η σχέση με τα ζώα είναι εμπειρίες που προσδίδουν στον τουρισμό έναν παραδοσιακό και ανεκτίμητο χαρακτήρα.

Οι εξελίξεις οι οποίες συντελέστηκαν στον 20ο κυρίως αιώνα και αφορούσαν τις μετακινήσεις, είτε μαζικές είτε μεμονωμένες, προσφέρουν κάποια σημαντικά προνόμια στο επιβατικό κοινό. Πιο συγκεκριμένα, ο τουρίστας-επιβάτης έχει τη δυνατότητα επιλογής μεταφορικού μέσου για να φτάσει στον προορισμό του, καθώς το μονοπώλιο ενός μέσου κατ' αποκλειστικότητα, δεν ισχύει πλέον. Εκτός αυτού, τα μεταφορικά μέσα παρέχουν περισσότερες ανέσεις και δυνατότητες, σε σχέση με το παρελθόν. Η ύπαρξη αυτών των ανέσεων επιδρά θετικά ακόμα και στην ψυχολογία του τουρίστα. Μία σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με το παρελθόν αποτελεί και ο χρόνος που απαιτείται για τη μετακίνηση, καθώς αυτός έχει περιορισθεί αισθητά και οι τουρίστες «κερδίζουν» χρόνο διακοπών. Αυτή η τάση που επικρατεί στον τομέα των μετακινήσεων εδώ και δεκαετίες έχει ανεβάσει ψηλά τα ποιοτικά standards των μεταφορών και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3. ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΩΣ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

«Σε ένα σιδηροδρομικό σταθμό όλα κινούνται. Οι επιβάτες, οι εργαζόμενοι, τα εμπορεύματα, το ίδιο το τραίνο... Η ταχύτητα κίνησής τους είναι σημάδι των καιρών». (Μήτσος Ν. Μανιάτης από το βιβλίο Σιδηροδρομικοί Σταθμοί - 2007)

3.1. Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ

Σύμφωνα με την Carroll Meeks, *«ο σταθμός ήταν ένα ουσιαστικό μέρος του νέου συστήματος μεταφοράς και απεικόνιζε τον αντίκτυπο της τεχνολογίας και της κινητικότητας των μαζών».*

Στις αρχές του 19ου αιώνα το μέγεθος των πόλεων καθοριζόταν από την απόσταση που μπορούσε να διανύσει ένας πεζός καθημερινά. Είχε αναγνωριστεί η ανάγκη και το δικαίωμα των κατοίκων να κινούνται προς και από την εργασία τους, καθώς και προς και από τα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης, όπως ήταν η αγορά, και αφού δεν υπήρχαν ακόμα δημόσιες συγκοινωνίες που θα τους μετέφεραν και θα τους εξυπηρετούσαν, ήταν αναγκαίο οι μετακινήσεις αυτές να γίνονται με τα πόδια.

Ενώ στις πόλεις επικρατούσαν αυτές οι συνθήκες, έκαναν την εμφάνισή τους οι δημόσιες συγκοινωνίες, οι οποίες στην πορεία επέτρεψαν στις πόλεις να εξαπλωθούν. Έτσι, έχουμε στις αρχές του 1800 τις άμαξες και τα ταξί στο Λονδίνο, που λόγω του κόστους απευθύνονταν μόνο στους ευγενείς, αλλά και τα ατμόπλοια στη Νέα Υόρκη, που συνέδεαν το Μανχάταν με το Μπρούκλιν, να δίνουν για πρώτη φορά στους κατοίκους της πόλης τη δυνατότητα να διαμένουν αλλού και να εργάζονται αλλού. Τη δεκαετία του 1820 εμφανίστηκαν και τα πρώτα ιππήλατα λεωφορεία, των οποίων η ταχύτητα μόλις που υπερέβαινε εκείνη των πεζών. Ωστόσο, οι ανώτερες τάξεις τα προτιμούσαν παρά το ακριβό τους εισιτήριο και το ότι χωρούσαν μόνο δέκα επιβάτες σε κάθε διαδρομή, καθώς αποτελούσαν μέσο πολυτελείας που τους προστάτευε από τις καιρικές συνθήκες. Το 1832 εγκαταστάθηκαν για πρώτη φορά τροχίες στην πόλη, όταν έκανε την εμφάνισή του το ιππήλατο τραμ στη Νέα Υόρκη, του οποίου η διέλευση ήταν κατά πολύ ομαλότερη από εκείνη του λεωφορείου.

Παρόλο που η χρήση και η δύναμη του ατμού ήταν γνωστές από την αρχαιότητα, η ατμομηχανή εφευρέθηκε το 1780 από τον James Watt και χρησιμοποιήθηκε για την παραγωγή αρχικά στην Αγγλία, ενώ παράλληλα αναπτύχθηκε και ο σιδηρόδρομος με ιδιωτική πρωτοβουλία και προοριζόταν να χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αν και τελικά είχε μεγάλη απήχηση και για την μεταφορά ανθρώπων. Ο σιδηρόδρομος εμφανίστηκε σχεδόν ταυτόχρονα στη Μεγάλη Βρετανία και στις Η.Π.Α. Και η γραμμή Λίβερπουλ – Μάντσεστερ αλλά και η γραμμή Βαλτιμόρη – Οχάιο άνοιξαν το 1830. Λόγω της κίνησης των σιδηρόδρομων με ατμομηχανή, οι

συρμοί ήταν ιδιαίτερα μεγάλοι (συχνά αποκαλούνταν 'θηρία') και δεν ενδεικνύονταν για αστική χρήση. Έτσι, γεννήθηκε η σκέψη για τη δημιουργία κάποιου είδους υπόγειου σιδηρόδρομου. Γύρω στο 1860 υπογειοποιήθηκε ένα τμήμα του σιδηρόδρομου στο Λονδίνο, που όμως εξακολουθούσε να κινείται με ατμομηχανή. Για τον εξαερισμό των καπνών ανοίχτηκαν τρύπες στην επιφάνεια των δρόμων από όπου έβγαιναν οι καπνοί του υπόγειου σιδηρόδρομου αλλάζοντας έτσι τελείως το σκηνικό της πόλης. Η μετατροπή του σιδηρόδρομου σε ηλεκτροκίνητο ξεκίνησε γύρω στο 1890 στο Λονδίνο και ολοκληρώθηκε μέσα σε δέκα περίπου χρόνια δίνοντας τη δυνατότητα στις πόλεις να αναπτύξουν δίκτυα προαστιακών και υπόγειων σιδηρόδρομων, καθώς και μετρό.



Ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός του Οχάιο

3.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Με την εξάπλωση της λειτουργίας των σιδηρόδρομων η επιρροή των πόλεων επεκτάθηκε στον ευρύτερο γεωγραφικό τους χώρο, δίνοντάς τους έτσι και τη δυνατότητα κάποιας αποσυμφόρησης, αφού οι δημόσιες συγκοινωνίες εξασφάλιζαν στους κατοίκους και στα εμπορεύματα τη μεταφορά τους. Στο City του Λονδίνου ο διαμένων πληθυσμός άγγιξε το υψηλότερο επίπεδό του το 1851 με περίπου 130.000 κατοίκους, αλλά ήδη από το 1861 είχε αρχίσει να μειώνεται και το 1901 κατοικείτο μόνο από 21.000 Λονδρέζους. Συγκεκριμένα στο Λονδίνο, αλλά και σε άλλες πόλεις όπου οι γραμμές τους σιδηρόδρομου διέρχονταν από το κέντρο τους (Λίβερπουλ, Νιουκάσλ κ.ά.), ο πληθυσμός μειώθηκε και εξαιτίας της κατασκευής των σιδηροδρομικών σταθμών. Συνοικίες κατεδαφίστηκαν με το πρόσχημα της καταπολέμησης των λοιμωδών νοσημάτων που μάστιζαν τον πληθυσμό και στη θέση τους κατασκευάστηκαν σταθμοί. Κατά την περίοδο από το 1854 μέχρι το 1900 έγιναν στο Λονδίνο εξήντα διαφορετικά έργα, τα οποία επέφεραν τη μετακίνηση 72.000 πολιτών.

Σημαντικό ρόλο στην επέκταση των πόλεων και στην ανάπτυξη των προαστίων έπαιξε και το γεγονός ότι οι σιδηρόδρομοι ανήκαν σε ιδιωτικές εταιρείες. Ιδιαίτερα στη Βρετανία, υπήρξε έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών για το ποια θα έχει το πιο εκτεταμένο δίκτυο με τους περισσότερους σταθμούς και θα εξυπηρετούσε τους περισσότερους επιβάτες. Πολλές

γραμμές διαφορετικών εταιρειών κινούνταν παράλληλα κάνοντας τις ίδιες διαδρομές, ενώ κάποιες βρετανικές πόλεις μπορεί να είχαν δύο ή τρεις μεγάλους κεντρικούς σταθμούς. Κάποιες από αυτές τις εταιρείες άρχισαν να αγοράζουν και να πουλούν οικοπέδα έξω από την πόλη κατασκευάζοντας νέες σιδηροδρομικές γραμμές ως δέλεαρ για τους επίδοξους αγοραστές, αφού η μετακίνησή τους θα ήταν εξασφαλισμένη.

Και στη Γερμανία όμως, από τη δεκαετία του 1860 εντάθηκε η δόμηση στις περιφέρειες των πόλεων, και το 1900 το φαινόμενο των commuters¹ είχε εδραιωθεί. Στο Βερολίνο, η μετακίνηση των ανθρώπων που πήγαιναν να εργαστούν στην πόλη ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από εκείνη των ανθρώπων που εργάζονταν στην περιφέρεια, καθώς επίσης και σε άλλες γερμανικές πόλεις, όπως η Φραγκφούρτη.

Στη Γαλλία αντίθετα, όπου το μετρό ήταν εξαρχής κρατικό, δεν έγινε μεγάλη επέκταση προς τα προάστια. Για το λόγο αυτό το γαλλικό δίκτυο είναι σήμερα ιδιαίτερα πυκνό, καθώς οι Γάλλοι δεν έδωσαν έμφαση στην επέκταση έξω από την πόλη, αλλά στην πυκνότητα των σταθμών στο κέντρο της, φροντίζοντας να μην υπάρχει περιοχή στο Παρίσι που να απέχει περισσότερο από 400 μέτρα από σταθμό του μετρό. Από το 1900, που άρχισε να κατασκευάζεται το δίκτυο της Γαλλίας, κατασκευάστηκαν με ξέφρενο ρυθμό πολυάριθμοι σταθμοί στο Παρίσι. Μόλις γύρω στο 1950, άρχισαν οι γραμμές να βγαίνουν έξω από το κέντρο του Παρισιού και από το 1970 περίπου, επεκτάθηκαν κανονικά και προς τα προάστια.

Γενικά, με την κατασκευή των δικτύων και την εγκατάσταση των νέων σταθμών στον ήδη υπάρχοντα αστικό ιστό ή στα όρια της δομημένης ζώνης πραγματοποιήθηκε ένας αναπροσανατολισμός της αστικής ανάπτυξης καθώς άλλαξε η αστική σύνθεση των πόλεων. Οι δρόμοι που οδηγούσαν στους σταθμούς απέκτησαν μεγαλύτερη αξία και άλλη σημασία για την πόλη συγκεντρώνοντας ένα μεγάλο μέρος των κατοίκων και κατά συνέπεια και της αγοράς και άλλων υπηρεσιών της πόλης, ενώ και οι περιοχές γύρω από τους σταθμούς αναβαθμίστηκαν. Ειδικά στις μικρότερες πόλεις, η κατασκευή ενός σταθμού μπορεί να είχε ως αποτέλεσμα ακόμα και τη δημιουργία μίας ολόκληρης συνοικίας.

3.3. Η ΕΙΚΟΝΑ ΣΗΜΕΡΑ

Σήμερα, τα νέα σχέδια των τραίνων μοιάζουν το ένα με το άλλο, όλο και περισσότερο. Ένας λόγος για αυτό είναι το ότι η κινητικότητα έχει κάνει τον κόσμο ένα μικρότερο χώρο και έχει αυξήσει τη συχνότητα των ανταλλαγών. Μία ακόμη αιτία είναι ο αυξανόμενος βαθμός επαφής μεταξύ των χωριστών,

¹ μετακινούμενος, ταξιδιώτης μέσα στην πόλη

στο παρελθόν, δικτύων μεταφοράς. Τα ίδια τραίνα διέρχονται πλέον από τα δίκτυα πολλών χωρών για να εξυπηρετήσουν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των κατοίκων τους. Παράλληλα, επιχειρήσεις με σφαιρικές διαδικασίες και μακροχρόνια εμπειρία της εφαρμοσμένης μηχανικής των σιδηροδρόμων, κατασκευάζουν τα σύνολα των τραίνων για διάφορες εταιρείες σε διαφορετικές χώρες και ηπείρους.

Οι Γάλλοι μπορούν να θεωρηθούν οι πρώτοι που άρχισαν τη συστηματική έρευνα, από το 1950, για την αύξηση του κατώτατου ορίου ταχύτητας, καθώς αναγνώρισαν ότι η ταχύτητα ήταν ένας κρίσιμος παράγοντας για τη βελτίωση των τραίνων. Το 1962, το όριο ήταν 160 km/h. Ο γερμανικός ομοσπονδιακός σιδηρόδρομος, Deutsche Bahn, ήταν ο πρώτος που λειτούργησε τραίνα τακτικά σε αυτό το όριο. Οι Γερμανοί σύντομα κατάλαβαν, ωστόσο, όπως και οι Γάλλοι, ότι η βελτίωση των συνόλων των τραίνων έπρεπε να πάει μαζί με τη βελτίωση των ραγών. Διαφορετικά, θα κέρδιζαν σε ταχύτητα αλλά θα έχαναν σε ασφάλεια και οι ράγες θα φθείρονταν.

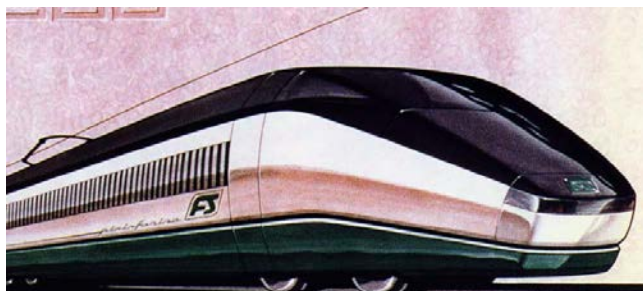
Μέχρι τη δεκαετία του '70 και τις αρχές της δεκαετίας του '80, υπήρξαν πολλά επιτυχή παραδείγματα βελτιωμένης τεχνολογίας ραγών στην υπηρεσία του επιβάτη, ειδικά στην Ευρώπη και στην Ιαπωνία. Οι Γάλλοι άρχισαν την κατασκευή των LGV (Lignes à grande vitesse) το 1976. Μέχρι το 1983 το Παρίσι και η Λυών ήταν μόνο δύο ώρες μακριά για τα τραίνα με μέση ταχύτητα περίπου 214 km/h. Το TGV (Train à grande vitesse) κατέχει ρεκόρ ως το γρηγορότερο τραίνο με ρόδες με ταχύτητα που έφτασε τα 575 km/h σε δοκιμές το 2007. Ενώ αρχικά συνέδεε μόνο το Παρίσι με τη Λυών, στην πορεία επεκτάθηκε και συνδέει πλέον πόλεις σε ολόκληρη τη Γαλλία αλλά και την Ευρώπη. Βλέποντας την επιτυχία του TGV και άλλες χώρες άρχισαν να κατασκευάζουν τις δικές τους γραμμές μεγάλης ταχύτητας, όπως το Βέλγιο, η Ιταλία, η Ισπανία και η Γερμανία. Τα τραίνα TGV είναι ιδιαίτερα διαδεδομένα στην Ευρώπη αυτή τη στιγμή και στην τεχνολογία των Γάλλων έχουν στηριχτεί πολλά τραίνα μεγάλης ταχύτητας και στον υπόλοιπο κόσμο. Ο διάδοχος του TGV πρόκειται να είναι το AGV (Automotrice à grande vitesse). Η διαφορά του από το TGV έγκειται στο ότι, αντί να έχει ξεχωριστά βαγόνια μηχανής στην αρχή και το τέλος των συρμών, έχει διανεμημένη ισχύ από τις μηχανές κάτω από το έδαφος των επιβατικών βαγονιών. Ο χώρος που θα εξοικονομηθεί από την κατάργηση των βαγονιών μηχανής θα δημιουργήσει περισσότερες θέσεις για τους επιβάτες, ενώ θα καταναλώνει και 30% λιγότερη ενέργεια από τα τωρινά TGV, αφού θα είναι ελαφρύτερο. Το πρωτότυπο παρουσιάστηκε το Φεβρουάριο του 2008.

Ένα από τα πιο πρόσφατα γρήγορα τραίνα είναι το γερμανικό ICE 3 και λειτούργησε με την ευκαιρία της EXPO του 2000 στο Ανόβερο. Το ICE 3 δεν έχει κανένα βαγόνι κινητήριας δύναμης, έτσι ώστε να είναι διαθέσιμος για χρήση από τους επιβάτες περισσότερος χώρος του εσωτερικού. Ο χειριστής του τραίνου χωρίζεται από τους επιβάτες μόνο με μια οθόνη γυαλιού. Αυτή η

τοποθέτηση υαλοπινάκων επιτρέπει στους επιβάτες να βλέπουν τη διαδρομή μπροστά μέσω του βαγονιού και να απολαμβάνουν την αίσθηση του ταξιδιού με ταχύτητα περίπου 330 km/h. Το σχέδιο του ICE 3 ενσωματώνει στοιχεία τραίνου αλλά και αεροπλάνου, ενώ η επιμηκυμένη αεροδυναμική μύτη του τραίνου είναι μια οπτική έκφραση της ταχύτητας. Το εσωτερικό του προσαρμόζεται στις ανάγκες των επιχειρηματιών ταξιδιωτών, καθώς υπάρχουν δημόσια τηλέφωνα, υποδοχές ρεύματος, μια ταχυδρομική θυρίδα και ένα μηχάνημα fax. Διατίθενται, επίσης, διάφορα διαμερίσματα με τέσσερα ή πέντε καθίσματα για χρήση ως δωμάτια συσκέψεων, που είναι εξοπλισμένα με τηλέφωνα και χωρίζονται από το υπόλοιπο βαγόνι με πάνελ γυαλιού. Η δυνατότητα ενός νέου προτύπου, το ICE 4, είναι ακόμα υπό συζήτηση.



Ο οδηγός του ICE 3 χωρίζεται από τους επιβάτες με ένα γυάλινο πέτασμα, ώστε να μην κόβεται η θέαση σε όσους κάθονται μπροστά



ETR 500

Το ETR500 μπήκε σε λειτουργία το 1996 στην Ιταλία. Τα πρώτα δύο πειραματικά τρένα, με το όνομα ETRY500, λειτούργησαν στη διαδρομή μεταξύ Φλωρεντίας και Ρώμης το 1990 - 92. Τα σκοτεινά χρώματα του εξωτερικού περιγράφουν τη μορφή, υπογραμμίζουν τις άκρες του τραίνου, καλύπτουν εκείνες τις περιοχές όπου συσσωρεύεται ρύπος και κρύβουν οπτικά τις σχισμές του εξαερισμού. Όταν το ETR500 μπήκε στη σειρά παραγωγής, το εξωτερικό σχέδιο του πρωτοτύπου διατηρήθηκε, αλλά το εσωτερικό άλλαξε. Το ύψος αεροσκάφους εγκαταλείφθηκε υπέρ μιας θερμότερης υποδοχής για τους επιβάτες που επιβιβάζονται στο τρένο. Με μια ταχύτητα 300 km/h, το ETR 500 μεταφέρει συνολικά 700 επιβάτες μεταξύ των κύριων πόλεων σε όλη την Ιταλία.

Το Talgo 350, το οποίο αρχικά προοριζόταν να κάνει τη διαδρομή Μαδρίτη – Βαρκελώνη σε δυόμιση ώρες επρόκειτο να είναι το γρηγορότερο τρένο της Ευρώπης με ταχύτητα λειτουργίας 350 km/h. Παρ' όλ' αυτά, χρησιμοποιήθηκε

για τη διαδρομή Μαδρίτη – Σαραγόσα - Lleida από το Φεβρουάριο του 2005 και λόγω κάποιων προβλημάτων η μέγιστη ταχύτητά του ήταν 200 km/h. Μετά από περαιτέρω ελέγχους η ταχύτητά του αυξήθηκε σταδιακά και κινείται πλέον από το Μάιο του 2007 με ταχύτητα 300 km/h.

Οι Ιάπωνες έδωσαν μια σαφή ώθηση στο ταξίδι με τρένο με την εισαγωγή των τρενών Shinkansen το 1964. Αυτά τα τρένα μπορούσαν να τρέχουν συνεχόμενα με ταχύτητα πάνω από 200 km/h. Η Ιαπωνία κατασκεύασε ράγες αποκλειστικής χρήσης από το Τόκιο ως την Οσάκα. Το δίκτυο διευρύνθηκε με τα χρόνια και σήμερα είναι ένα πλήρες σύστημα περισσότερων από 3000 χιλιομέτρων, ενώ η ταχύτητα του Shinkansen φτάνει πλέον τα 300 km/h. Η υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα της χώρας δημιουργεί μεγάλη συμφόρηση, εξαιτίας της οποίας οι σιδηρόδρομοι ανταγωνίζονται επιτυχώς τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Η ταχύτητα, η συχνότητα και η ακρίβεια είναι οι κύριοι παράγοντες που επιτρέπουν στους σιδηρόδρομους να διατηρήσουν αυτήν την κυριαρχία στην αγορά. Οι σιδηρόδρομοι απολαμβάνουν ένα ιδιαίτερο πλεονέκτημα σε σχέση με το αεροπορικό ταξίδι για όλα τα ταξίδια απόστασης μικρότερης των 600 χιλιομέτρων. Στη διαδρομή Τόκιο – Yamagata, για παράδειγμα, το μερίδιο αγοράς τους είναι 88%. Τα τρένα Shinkansen χρησιμοποιούν συνήθως ειδικά διαμορφωμένες διαδρομές, για να αποφύγουν τις καθυστερήσεις που δημιουργούνται από την πιο αργή κυκλοφορία. Για τη διαδρομή μεταξύ Οσάκα και Τόκιο το 1998 συνολικά 368.000 επιβάτες χρησιμοποιούσαν τη γραμμή κάθε ημέρα. Παρά την κακοκαιρία και τους σεισμούς, η μέση απόκλιση από το πρόγραμμα ήταν περίπου τριάντα έξι δευτερόλεπτα ανά ταξίδι.



Shinkansen E4

Σιδηροδρομική γραμμή Eurostar

Η διαδικασία της πολιτιστικής παγκοσμιοποίησης είναι πιο έντονη στην Ευρώπη, με τις πυκνά κατοικημένες περιοχές της και τις κινήσεις της προς την πολιτική ένωση. Περιοχές που παλαιότερα ήταν τελείως χωρισμένες συνεργάζονται τώρα οικονομικά και συνεπώς απαιτούν αναβάθμιση στη μεταφορική τους σύνδεση. Η διασυνοριακή κυκλοφορία των τρένων θίγει διάφορα τεχνικά και οργανωτικά προβλήματα. Αυτά περιλαμβάνουν τις διαφορετικές λειτουργούσες τάσεις, την απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών, τα συστήματα σημάτων, τις γλώσσες, τις εταιρικές ταυτότητες και ακόμη και τις μεθόδους πώλησης των εισιτηρίων. Τέτοια προβλήματα θέτουν νέες απαιτήσεις για την επόμενη γενιά τρένων, που βρίσκονται ήδη υπό ανάπτυξη. Οι γερμανικοί και γαλλικοί σιδηρόδρομοι έχουν ήδη συμφωνήσει ότι η επόμενη γενιά γρήγορων τρένων θα αναπτυχθεί από κοινού. Ένα πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκεται σε εξέλιξη ώστε να αναπτυχθεί μία ενιαία τυποποιημένη καμπύλη χειρισμού των τρένων που θα διευκολύνει την εργασία του χειριστή του τρένου βελτιώνοντας την ασφάλεια του ταξιδιού. Ο σκοπός είναι να διευκολυνθεί η διασυνοριακή λειτουργία.



Τραίνο γραμμής Eurostar

Το Eurostar είναι το πρώτο τρένο που σχεδιάστηκε για διεθνή λειτουργία και συνδέει μέσω του Channel Tunnel το Λονδίνο, το Παρίσι και τις Βρυξέλλες. Όταν ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1994 θεωρήθηκε το πιο σύνθετο και προηγμένο τρένο. Το Eurostar αναπτύχθηκε ως κοινό πρόγραμμα από τους τρεις εθνικούς σιδηρόδρομους της Γαλλίας, της Μεγάλης Βρετανίας και του Βελγίου, SNCF, Eurostar (UK) και SNCB. Κατά τη διάρκεια του προγράμματος ανάπτυξης, προέκυψαν πολλές διαφορές, όχι μόνο στις διαδικασίες του σιδηροδρόμου των τριών εθνών, αλλά και στις εθνικές τους προτιμήσεις. Με βάση την τεχνολογία του TGV, το Eurostar λειτουργεί μέσα στα τρία διαφορετικά εθνικά δίκτυα. Έχει διαφορετικά υπερυψωμένα συστήματα συλλογής ενέργειας για το Βέλγιο και τη Γαλλία και στη Μεγάλη Βρετανία παίρνει ρεύμα από μια τρίτη ράγα. Τα τμήματα του τρένου

κατασκευάστηκαν από μια κοινοπραξία βρετανικών, βελγικών και γαλλικών επιχειρήσεων. Αυτός ο διαχωρισμός αρμοδιοτήτων οδήγησε σε ασυνέπειες μεταξύ της αεροδυναμικής μορφής της μύτης, των χώρων των επιβατών, του βαγονιού με το εστιατόριο κλπ. Για ευκολία λειτουργίας, οι υπολογιστές και ο άλλος εξοπλισμός λειτουργούν σε τρεις γλώσσες. Τα πληρώματα εκπαιδεύονται να εργάζονται σε τρεις γλώσσες και οι δημόσιες ανακοινώσεις στο τραίνο δίνονται σε δύο, τρεις ή τέσσερις γλώσσες, πάντα αρχίζοντας από τη γλώσσα της χώρας στην οποία βρίσκεται το τραίνο τη στιγμή της ανακοίνωσης.

Ένας νέος σταθμός κατασκευάστηκε στο Waterloo του Λονδίνου για να διαχειριστεί την αυξημένη σιδηροδρομική κίνηση σε αυτήν την περιοχή και την εισαγωγή του Eurostar. Το 1998, ανατέθηκε στο Nicholas Grimshaw και τους συνεργάτες του να σχεδιάσουν το νέο σταθμό. Το νέο τερματικό βρίσκεται δίπλα στον υπάρχοντα σταθμό, στην περιοχή της South Bank, όπου το αυτοκίνητο και η κυκλοφορία έχουν αποκλείσει σχεδόν τους πεζούς. Οι αρχιτέκτονες κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν τη στενότητα χώρου της περιοχής καθώς επίσης και την πρόκληση να χειριστούν αποτελεσματικά τους 15.000.000 επιβάτες που θα χρησιμοποιούσαν το σταθμό ετησίως. Το νέο τερματικό έχει τέσσερα επίπεδα και σκεπάζεται από μια κεκλιμένη στέγη, δημιουργώντας ένα σύγχρονο στέγαστρο για τραίνα.



Waterloo International Terminal : νυχτερινή και συνολική άποψη

4. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ανέκαθεν το τραίνο ήταν το μέσο της αυθεντικής φυγής, του ρομαντισμού, των γεωφυσικών εναλλαγών, των μεγάλων καθυστερήσεων, αλλά και των μεγάλων αποχωρισμών.

Η ιστορία της Ελλάδας είναι ταυτισμένη με την ιστορία του σιδηροδρόμου. Όσο επεκτεινόταν το κράτος, επεκτεινόταν και το δίκτυο και μαζί τα σύνορα αποκτούσαν πιο στερεή υπόσταση.

Το τραίνο μετράει στη χώρα μας περίπου ενάμιση αιώνα ζωής, κατά τη διάρκεια του οποίου άλλαξαν πολλά: το ελληνικό κράτος μεγάλωσε, το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτάθηκε και εκσυγχρονίστηκε αρκετές φορές προκειμένου να καλύψει τις ολοένα μεγαλύτερες και πιο σύνθετες μεταφορικές ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας. Νέα μεταφορικά μέσα πήραν την πρωτοκαθεδρία, ενώ η ανθρωπογεωγραφία της ελληνικής υπαίθρου υπέστη κοσμογονικές αλλαγές.

4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Αντίθετα από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και τις χώρες της Βόρειας Αμερικής, που είχαν εγκαταστήσει σιδηροδρομικά δίκτυα από τις αρχές του 19ου αιώνα, τα οποία και εξέλιξαν, η Ελλάδα δεν είχε από νωρίς τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δημιουργία εθνικού και διεθνούς σιδηροδρομικού δικτύου και για αυτό το λόγο, η κατασκευή του καθυστέρησε. Το νέο ελληνικό κράτος αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης στην οποία βρισκόταν και δεν είχε σχέδιο συγκοινωνιακής πολιτικής. Δεν είχε συντελεσθεί ακόμα ο καταμερισμός της εργασίας, που είχε προηγηθεί στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, και η αγορά περιοριζόταν στα στενά τοπικά πλαίσια, καθώς το καπιταλιστικό σύστημα δεν είχε κάνει την εμφάνισή του στην Ελλάδα. Η κατάσταση της οικονομίας στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα δεν καθιστούσε αναγκαία την κατασκευή κάποιου έργου μεταφορών, καθώς «ο δρόμος, και πολύ περισσότερο ο σιδηρόδρομος, δεν αποτελούσε κοινωνικοοικονομικό αίτημα». Με την έλλειψη ενδιαφέροντος κεφαλαίων από άλλες χώρες να επενδύσουν στις ελληνικές μεταφορές, τη χρηματοδότηση για ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε να αναλάβει το ίδιο το ελληνικό κράτος, του οποίου όμως η οικονομική κατάσταση δεν του το επέτρεπε ενώ, δεν αποτελούσε και προτεραιότητά του.

Οι πρώτες ράγες στην ιστορία του ελληνικού κράτους -με σκοπό τη μεταφορά αγαθών και επιβατών- στρώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1850. Ήταν μια περίοδος με έντονη αναταραχή σε πολιτικό, εθνικό, κοινωνικό και βιομηχανικό επίπεδο.

Τα πρώτα βήματα

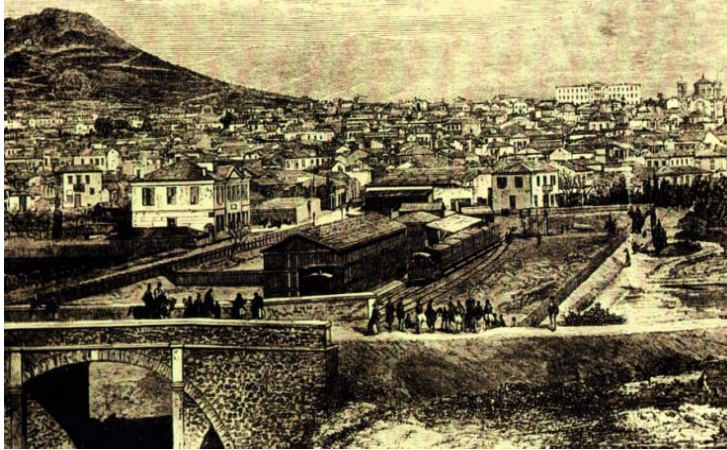
Η αρχική πρόταση για κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα έγινε από τον Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη στις αρχές του 1835 και αφορούσε στη σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Το καλοκαίρι του ίδιου χρόνου είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή της οδού Πειραιώς, που ήταν ο μόνος δρόμος που συνέδεε την πρωτεύουσα με το λιμάνι και η πλειονότητα των μεταφορών πραγματοποιούνταν με τη βοήθεια ζώων.

Όμως ο σιδηρόδρομος δεν θα έμπαινε σε τροχιά κατασκευής για πολλά χρόνια ακόμα και μόλις το 1855 η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου εισήγαγε στη Βουλή νομοσχέδιο για την κατασκευή της συγκεκριμένης γραμμής. Χρειάστηκαν άλλα 14 χρόνια για να παραδοθούν -το 1869- στην κυκλοφορία τα πρώτα 8,5 χλμ που είχαν ως αφετηρία στο Θησείο. Την ίδια εποχή σε άλλες χώρες όπου ο σιδηρόδρομος αποτελούσε επιλογή προόδου και μοχλό οικονομικής ανάπτυξης, κατασκευάζονταν μέχρι και 17 χλμ. γραμμής κατά μέσον όρο, ημερησίως.



Σιδηροδρομικός χάρτης των αρχών του 20^{ου} αιώνα που δείχνει κυρίως το δίκτυο των «Ελληνικών Σιδηροδρόμων» διαδρομής Αθήνα – Σύνορα (εποχής). Πάνω από τα σύνορα, με διακεκομμένη γραμμή σημειώνεται η προβλεπόμενη σύνδεση με το μακεδονικό δίκτυο

Το 1885 κατασκευάστηκε από την εταιρεία Μεταλλουργείων Λαυρίου γραμμή η οποία συνέδεε την πρωτεύουσα με την Κηφισιά και το Λαύριο. Η δεκαετία του 1880 ήταν πραγματικά μια σιδηροδρομική δεκαετία (η Βουλή μάλιστα είχε ονομαστεί χαρακτηριστικά «Σιδηροδρομική», κατά το «Συνταγματική», «Αναθεωρητική» κ.ά.).



Ο σταθμός του Θησείου από τη γραμμή Θησείο Πειραιάς

Η κατασκευή τού αστικού σιδηροδρομικού δικτύου φαίνεται ότι άνοιξε το δρόμο για πολλά σχέδια. Το όραμα της περιόδου ήταν να συμπεριληφθεί η χώρα στο «Ταχυδρομείο των Ινδιών», την σιδηροδρομική-ατμοπλοϊκή διαδρομή του διεθνούς εμπορίου μεταξύ των δυτικοευρωπαϊκών χωρών, της Μέσης Ανατολής και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Ορισμένες από τις προτάσεις θα καταλήξουν στην υπογραφή συμβάσεων με το Ελληνικό Δημόσιο ή ακόμα και στην έναρξη εργασιών, όμως επί 13 χρόνια δεν θα κατασκευασθεί ούτε ένα χιλιόμετρο γραμμής. Μόλις το 1883 θα ξεκινήσει τη λειτουργία της η σύνδεση Πύργου -Κατακώλου, μήκους 12,5 χλμ. που κατασκευάστηκε με πρωτοβουλία του δήμου Λετρίνων (το επίσημο όνομα του δήμου Πύργου).



Έργα κατασκευής της γραμμής Θησείο - Μοναστηράκι - Ομόνοια γύρω στο 1890. Η σημερινή εμπλοκή στην ανακατασκευή των γραμμών του ΗΣΑΠ στο συγκεκριμένο κομμάτι έχει τις ρίζες της σε αυτές ακριβώς τις εργασίες.

Το 1900 ξεκίνησαν τα έργα τής μήκους 400 χιλιομέτρων γραμμής Πειραιάς - Θήβα - Λιβαδειά - Λιανοκλάδι - Παπατούλι (μέχρι εκεί έφτανε η Ελλάδα). Η γραμμή ολοκληρώθηκε το 1909 και όπως ήταν αναμενόμενο, όλα άλλαξαν με τους Βαλκανικούς πολέμους. Τα κέρδη των Βαλκανικών δεν ήταν μόνο εθνικά αλλά και σιδηροδρομικά: όλα τα υπάρχοντα σιδηροδρομικά δίκτυα (και εκτός παλαιού κράτους) εντάχθηκαν στο εθνικό, επεκτάθηκαν οι γραμμές όπου έφτανε η νέα πατρίδα, ενώ το 1920 ιδρύεται η εταιρεία ΣΕΚ, ο πρόδρομος του σημερινού ΟΣΕ.



Η ατμομηχανή «Μαρίνα» της γραμμής Αθήνας - Πειραιά κατασκευάστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα και εκτελούσε δρομολόγια μέχρι την ηλεκτροκίνηση της γραμμής το 1904. Στη συνέχεια μεταφέρθηκε στις γραμμές της Θεσσαλίας.

Έτσι, από τα 70 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου το 1884, ξεπεράσαμε τα 1.000 το 1900 και προσεγγίσαμε τα 2.700 το 1920. Σήμερα, το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι μικρότερο (2.550 χιλιόμετρα) από εκείνο του 1920, κάτι που οφείλεται στο ότι μια σειρά περιφερειακών γραμμών των αρχών του 20ού αιώνα δεν λειτουργούν πλέον.

Η εποχή του Τρικούπη

Αυτά τα λίγα χιλιόμετρα «έτρεχαν» τα τρένα στη χώρα την εποχή που ο Χαρίλαος Τρικούπης έβαλε σε εφαρμογή το σχέδιο χάρη στο οποίο θα τον αναγόρευαν αργότερα σε «πατέρα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Το όραμά του για την κατασκευή του σιδηροδρόμου είχε ως γνώμονα την αυτονόμηση της μετακίνησης του στρατού, των εμπορευμάτων και -μεταγενέστερα- των πολιτών. Η μεταφορά αγαθών και οι μετακινήσεις πραγματοποιούνταν έως τότε είτε με πλοία, είτε μέσω του φτωχού οδικού δικτύου και παρά το γεγονός ότι είχαν περάσει ήδη αρκετά χρόνια από την απελευθέρωση, η μετακίνηση των στρατευμάτων εξακολουθούσε να γίνεται υπό τον έλεγχο ή αντιρρήσεις των συμμαχικών δυνάμεων. Το σκεπτικό του Τρικούπη ήταν η ουσιαστική πλέον ανεξαρτητοποίηση της χώρας. Ο λόγος μάλιστα που η γραμμή από την Αθήνα προς τη Θεσσαλία ακολούθησε τη χάραξη του Μπράλου ήταν για να βρίσκεται μακριά από το βεληνεκές των πυροβόλων πλοίων (είτε αγγλικών είτε τουρκικών).



Χαρίλαος Τρικούπης

Ένα χρόνο μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα, την άνοιξη του 1882, η κυβέρνηση Τρικούπη υπογράφει σύμβαση με τον τραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη, Θεόδωρο Μαυροκορδάτο για δύο μετρικές (ανοίγματος ενός μέτρου) γραμμές, την Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα μήκους 60 χλμ. και την Βελεστίνο – Φάρσαλα – Καρδίτσα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα μήκους 142 χλμ.. Ακόμη και το πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής αποτέλεσε αντικείμενο διαμάχης μεταξύ κυβέρνησης Τρικούπη και αντιπολίτευσης, η οποία υποστήριζε ότι το άνοιγμα θα έπρεπε να είναι 1,44 μέτρα. Η άποψη της

αντιπολίτευσης δεν υπερίσχυσε, καθώς το κόστος της θα ήταν απαγορευτικό. Τα επίσημα εγκαίνια της γραμμής Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα έγιναν μόλις δύο χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης, το 1884, ενώ το 1886 (τέσσερα χρόνια μετά την σύμβαση) παραδόθηκε στην κυκλοφορία και η γραμμή από τον Βόλο έως την Καλαμπάκα. Σε σχέση με σήμερα, τα χρονοδιαγράμματα για την κατασκευή των 200 χλμ. γραμμής είναι εντυπωσιακά. Σε μια περίοδο που χρειάζονταν τρεις μέρες να φτάσει κανείς από τον Βόλο (πύλη εισόδου για τη Θεσσαλία) στα Τρίκαλα, το έργο του σιδηροδρόμου ήρθε να προστεθεί στην κατασκευή 75 εθνικών δρόμων που ήταν σε εξέλιξη εκείνη την εποχή. Σε μια ιδιαίτερα δυσχερή περίοδο για την χώρα, όλη η Ελλάδα ήταν ένα πελώριο εργοτάξιο.

Την ίδια στιγμή που ο Τρικούπης υλοποιούσε το όραμά του, οι ελληνικές περιοχές που βρίσκονταν ακόμη υπό οθωμανικό έλεγχο αποκτούσαν και εκείνες ράγιες. Από το 1872 είχε ήδη κατασκευαστεί η γραμμή Θεσσαλονίκης-Σκοπίων (συνολικό μήκος 243 χλμ.), ύστερα από σχετική σύμβαση μεταξύ της τουρκικής κυβέρνησης και του Αυστριακού τραπεζίτη Φον Χιρς, ο οποίος είχε ιδρύσει την εταιρεία «Αυτοκρατορικοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας». Ο Αυστριακός είχε αναλάβει την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση και των γραμμών Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου (1890), Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης (1896) και Αλεξανδρούπολης – Πυθίου (1874).

Πίσω στην ελεύθερη Ελλάδα, το 1894 οπότε αρχίζει η κατασκευή του τραίνου του Πηλίου, του γνωστού σε πολλούς και ως «μουτζούρη». Τον επόμενο χρόνο παραδόθηκαν τα πρώτα 12 χλμ της γραμμής Βόλος – Λεχωνιά ενώ το 1900 υπεγράφη η σύμβαση για την επέκταση της γραμμής έως τις Μηλιές Πηλίου. Το έργο βρήκε εμπόδια, όπως ήταν η κακοκαιρία, οι αντιδράσεις των κατοίκων στις απαλλοτριώσεις αλλά και οι απεργιακές κινητοποιήσεις, αλλά

ολοκληρώθηκε το 1903. Παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα της εποχής ήθελαν μετρικές γραμμές, οι Γάλλοι σύμβουλοι και κατασκευαστές του έργου (που είχαν ήδη αναλάβει μεγάλο μέρος των ελληνικών έργων υποδομής της εποχής) επιλέγουν το άνοιγμα 60 εκατοστών προκειμένου να παράσχει στο τραίνο την απαιτούμενη ευελιξία με δεδομένη την ορεινή χάραξη της περιοχής.

Σύνδεση Αττικής-Πελοποννήσου

Από το 1880 και μετά, τα σχέδια και οι εργασίες για τη σύνδεση όλων των μεγάλων πόλεων με την πρωτεύουσα βρίσκονταν στο αποκορύφωμα τους. Οι Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) ξεκίνησαν τις εργασίες το 1882 για τις γραμμές Πειραιώς - Ελευσίνας - Κορίνθου – Πατρών, Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου και Άργους – Μύλων. Τον Ιούνιο του 1884 παραδίδεται το πρώτο τμήμα (Πειραιάς – Ελευσίνα), ενώ από τέλος του 1887 παραδίδονται σταδιακά και τα υπόλοιπα τμήματα (η γραμμή του Πύργου ενώθηκε με εκείνη της Πάτρας και έφτασε και ως την Καλαμάτα) τα οποία θα δώσουν ένα αρχικό μήκος δικτύου 204 χλμ. Το τελευταίο τμήμα προστέθηκε στη γραμμή κατά την δεκαετία του '50 με την επέκταση από την Κόρινθο προς το Λουτράκι. Το σύνολο του δικτύου της Πελοποννήσου είναι μετρικό με εξαίρεση τη γραμμή Διακοφτό – Καλάβρυτα που είναι εύρους 75 εκ., ο γνωστός οδοντωτός (με την επιπλέον ράγα στην μέση).

Στο μεταξύ στην Αττική, τα προάστια έπρεπε να ενωθούν με την πρωτεύουσα, ενώ η άνθηση των μεταλλείων του Λαυρίου καθιστούσε επιτακτική την ανάγκη για μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα Μεσόγεια. Αυτό επετεύχθη με δύο γραμμές, μία που συνέδεε την Αθήνα με την Κηφισιά (ο πρόδρομος των σημερινών ΗΣΑΠ) και τη δεύτερη που ένωνε το Ηράκλειο Αττικής (μέσω Χαλανδρίου, Γέρακα, Μαρκοπούλου, Κερατέας κλπ) με το Λαύριο, καλύπτοντας απόσταση 64 χλμ. Το 1882 υπογράφεται ανάμεσα στην ελληνική κυβέρνηση και σε αγγλική εταιρία η σύμβαση για την κατασκευή, εντός τριών ετών, της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου με διακλάδωση Ηρακλείου -



Κηφισιάς. Στις αρχές του 1885 και εντός χρονοδιαγραμμάτων εγκαινιάζεται το πρώτο τμήμα της γραμμής, από την πλατεία Αττικής μέχρι την Κηφισιά (15 χλμ.). Τον Ιούνιο του

Τραμ παραλίας Πειραιά, κατασκευής 1939. Αποσύρθηκε το 1960 και βρίσκεται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών

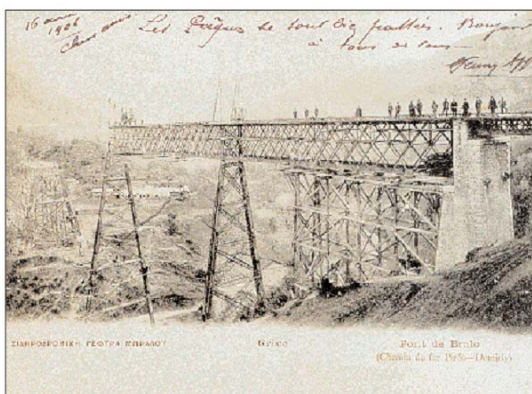
ιδίου έτους πραγματοποιούνται τα εγκαίνια του δευτέρου τμήματος μέχρι το Λαύριο. Το 1925 το τμήμα Αθήνα – Κηφισιά ηλεκτροδοτείται, ενώ το 1929 οι ΣΠΑΠ αγοράζουν το σιδηρόδρομο Ηρακλείου – Λαυρίου. Η γραμμή προς Κηφισιά είναι ο σημερινός ηλεκτρικός σιδηρόδρομος ενώ η γραμμή προς το Λαύριο καταργήθηκε το 1956 και οι γραμμές της ξηλώθηκαν.

Από τον ΣΕΚ στον ΟΣΕ

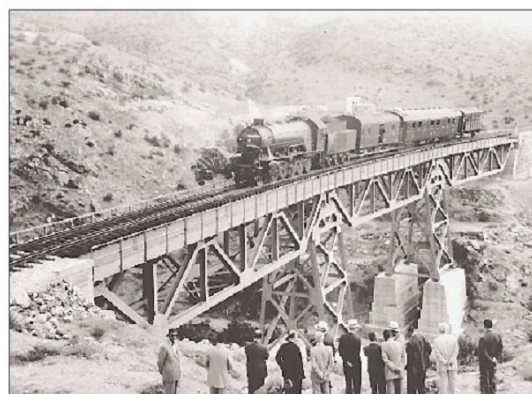
Η Εταιρία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (γνωστή και ως «Λαρισαϊκός Σιδηρόδρομος») ιδρύθηκε το 1902. Δύο χρόνια αργότερα γίνονται τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Θήβα και τη Χαλκίδα. Τον Απρίλιο της ίδιας χρονιάς γίνονται τα εγκαίνια της σήραγγας του Μπράλου και τον Ιούνιο αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Θηβών - Λιβαδειάς (41,5 χλμ.). Τον Ιούνιο του 1906 υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της προέκτασης από Δεμερλή - Λάρισα μέχρι τα τότε σύνορα στο Παραπόυλι, η οποία αρχίζει να λειτουργεί τον Ιούλιο του 1909. Μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης, το 1912 -επιχείρηση που υποστηρίχθηκε εξαιρετικά από τη σιδηροδρομική μεταφορά ανθρώπων και προμηθειών- το δίκτυο της βόρειας Ελλάδας περιέρχεται στο ελληνικό κράτος και ως το 1916 συντελείται η πλήρης ενσωμάτωσή του στο υπάρχον. Η Αθήνα συνδέεται για πρώτη φορά απ' ευθείας με τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

Στην προσπάθεια σύνδεσης της Δυτικής Ελλάδας με το θεσσαλικό δίκτυο, κατασκευάστηκε μετά το 1890 η γραμμή Κρουονέρι – Μεσολόγγι - Αργίνο, με συνολικό μήκος 61 χλμ. η οποία αποτελούσε ιδιοκτησία της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος (ΣΒΔΕ) και λειτουργούσε κυρίως για τη διάθεση των καρπών που παρήγαγε η περιοχή.

Την 1η Ιανουαρίου 1970 ιδρύθηκε ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας. Ο ΟΣΕ αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μετεξέλιξη των «Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ), που είχαν ιδρυθεί το Μάρτιο του 1920 από την κυβέρνηση Βενιζέλου, με σκοπό την ενοποίηση και ανασυγκρότηση όλων των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους, αν και τελικά κατάφεραν να ενοποιήσουν μόνο τις γραμμές διεθνούς εύρους. Μετά τη δημιουργία του ΟΣΕ, η παροχή των υπηρεσιών του σιδηρόδρομου βελτιώθηκε σε μεγάλο βαθμό.



Κατασκευή της σιδηροδρομικής γέφυρας Μπράλου, 1906



Αμαξοστοιχία των Σ.Ε.Κ. σε γέφυρα της διαδρομής Αθήνα – Λάρισα, δεκαετία 1950

Οχήματα ORIENT EXPRESS

Την χρυσή εποχή των σιδηροδρόμων, ανάμεσα στους δύο ΠΠ, η Ελλάδα είχε το προνόμιο να απολαμβάνει τις υπηρεσίες που πρόσφερε με τα τραίνα και τα διακρατικά δρομολόγια της η *Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών (CIWL)*.

Το διασημότερο όλων των δρομολογίων της ήταν αναμφισβήτητα το διαβόητο *ORIENT EXPRESS*, το οποίο επονομαζόταν "Ο Βασιλεύς των τραίνων" ή και "Το τραίνο των Βασιλέων". Το τραίνο αυτό δρομολογήθηκε για πρώτη φορά στις 5 Ιουνίου 1883 στην διαδρομή Παρισιού - Βουκουρεστίου, μέσω Βιέννης και Βουδαπέστης, καλύπτοντας την απόσταση αυτή σε 55 ώρες και 15 λεπτά. Η αρχική του ονομασία ήταν EXPRESS D' ORIENT, λόγω της προς ανατολάς διαδρομής του και αναχωρούσε από τον σταθμό του Παρισιού Gare de l' Est.

Αργότερα το δρομολόγιο αυτό θα επεκταθεί σταδιακά και το 1889 θα φτάσει για πρώτη φορά στον κύριο προορισμό του, που είναι η Κωνσταντινούπολη. Μετά τον Α' ΠΠ, το 1919, το δρομολόγιο αλλάζει διαδρομή, περνώντας από το τούνελ του Simplon και μέσω Βενετίας φτάνει στο Βελιγράδι από όπου ακολουθεί την διαδρομή για την Κωνσταντινούπολη. Λόγω της διέλευσής του από το τούνελ αυτό (που ανοίχτηκε το 1906), θα πάρει και την οριστική του ονομασία, που γίνεται *SIMPLON - ORIENT EXPRESS*.



Επίσημο σήμα οχημάτων

Ένα χρόνο αργότερα, το 1920, και αφού η Ελλάδα έχει μόλις συνδεθεί με τα Βαλκανικά δίκτυα, το πρώτο δρομολόγιο θα φτάσει στην Αθήνα. Από την Νις της Γιουγκοσλαβίας ένα τμήμα του τραίνου αποσπάται από το προς την Πόλη δρομολόγιο, και μέσω Σκοπίων και Θεσσαλονίκης έρχεται στην Αθήνα. Το τραίνο αυτό αποτελείται από μία σκευοφόρο, τρεις κλινάμαξες και ένα εστιατόριο καθώς και ένα όχημα των ΣΕΚ, Α' και Β' θέσεως. Οι κλινάμαξες έρχονται από Βερολίνο, Βιέννη και Παρίσι, αντίστοιχα.

Αργότερα, το 1936, η CIWL σε συμφωνία με τους ΣΕΚ, φέρνει στην Ελλάδα επτά οχήματα *Salon-Pullman* για τη βελτίωση των υπηρεσιών εστίασης στις αμαξοστοιχίες του Ελληνικού δικτύου. Το 1963 διακόπτεται η συνεργασία μεταξύ ΣΕΚ και CIWL στον τομέα εστίασης και τα επτά αυτά οχήματα αγοράζονται από τους ΣΕΚ, συνεχίζοντας την παροχή υπηρεσιών εστίασης με τον συνεταιρισμό "ΕΛΛΑΣ" και τελευταία με την εταιρεία Intertaste.

Μέχρι το 1977, που τερματίζεται οριστικά η κυκλοφορία του SOE, τα δρομολόγια γίνονται κανονικά εκτός μιας διακοπής κατά την περίοδο του Β'

ΠΠ. Μετά τον τερματισμό της κυκλοφορίας του SOE, τα οχήματα της CIWL αγοράζονται από τον ΟΣΕ (όπως ήδη έχουν μετονομαστεί οι ΣΕΚ), και συνεχίζεται η κυκλοφορία τους στις αμαξοστοιχίες μεταξύ Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης. Η κυκλοφορία τους τερματίστηκε οριστικά για τα κανονικά δρομολόγια στις 26 Νοεμβρίου 1998.

Συνολικά στην χώρα μας ευρίσκονται 26 οχήματα της CIWL. Το παλαιότερο είναι του 1911 και το νεότερο του 1950. Μερικά από αυτά είναι κατεστραμμένα, άλλα είναι σε πολύ κακή κατάσταση, άλλα μπορούν να επισκευαστούν για το Μουσείο και αρκετά είναι σε θέση με μικρές επεμβάσεις να αποτελέσουν συρμό Nostalgic Simplon - Orient Express, στην Ελλάδα, μεταξύ Αθήνας- Θεσσαλονίκης. Όλα τα οχήματα έχουν κηρυχθεί από το ΥΠΠΟ, διατηρητέα μνημεία της Βιομηχανικής Αρχαιολογίας και Κληρονομιάς.

Πίνακας Οχημάτων ORIENT EXPRESS στην Ελλάδα (στοιχεία - Δεκέμβριος 1998)

ΚΛΙΝΑΜΑΞΕΣ				
α/α	Έτος κατασκευής	Χώρα κατασκευής	Ευρίσκεται	Κατάσταση
1	1911	Ιταλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Πολύ κακή. Για το Μουσείο. Δύσκολη αποκατάσταση.
2	1912	Γαλλία	Λαχανόκηποι	Κατεστραμμένη
3	1924	Γαλλία	Λειανοκλάδι	Πολύ κακή. Της εταιρείας έργων Desquenpe & Giral Contracting Co.
4	1929	Αγγλία	Θεσσαλονίκη	Εκτός λειτουργίας
5	1929	Αγγλία	Θεσσαλονίκη	Εκτός λειτουργίας
6	1929	Γαλλία	Θεσσαλονίκη	Εκτός λειτουργίας
7	1930	Γαλλία	Ειδομένη	Αλλοιωμένο εσωτερικό. Με δυνατότητα επισκευής.
8	1930	Γαλλία	Θεσσαλονίκη	Εκτός λειτουργίας.
9	1930	Γαλλία	Ειδομένη	Αλλοιωμένο εσωτερικό. Με δυνατότητα επισκευής.
10	1950	Γαλλία	Θεσσαλονίκη ΕΟΘ	Επισκευάζεται για συρμό Nostalgic Simplon-Orient Express (έτοιμο)
11	1949	Βέλγιο	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
12	1950	Γαλλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
13	1950	Γαλλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
14	1949	Βέλγιο	Θεσσαλονίκη ΕΟΘ	Επισκευάζεται για συρμό Nostalgic Simplon - Orient Express
15	1949	Βέλγιο	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998.

ΕΣΤΙΑΜΑΞΕΣ				
α/α	Έτος κατασκευής	Χώρα κατασκευής	Ευρίσκεται	Κατάσταση
16	(?)	Ιταλία	Μηχαν/σιο Ρέντη	Πολλή κακή / Για το Μουσείο. Δύσκολη αποκατάσταση
17	1928	Γαλλία	Λειανοκλάδι	Πολλή κακή Της εταιρείας έργων Ζιράλ.
18	1927	Αγγλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
19	1927	Αγγλία	Θεσσαλονίκη ΕΟΘ	Επισκευάζεται για συρμό Nostalgic Simplon - Orient Express
20	1927	Αγγλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
21	1927	Αγγλία	Θεσσαλονίκη	Κατεστραμμένη στο δυστύχημα Ορφανών το 1972
22	1927	Αγγλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
23	1927	Αγγλία	Μηχαν/σιο Ρέντη. Αθήνα	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998
24	1927	Αγγλία	Θεσσαλονίκη	Αποσύρθηκε από την κυκλοφορία στις 26 Νοεμβρίου 1998

Σύντομα η ιστορία σε ημερομηνίες

- **1869:** Εγκαίνια γραμμής Πειραιάς - Αθήνα, έπειτα από 2 χρόνια κατασκευών.
- **1900:** Η γραμμή φτάνει μέχρι τα τότε σύνορα της Ελλάδας.
- **1920:** Ο Βενιζέλος ιδρύει τους Σιδηροδρόμους Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ).
- **1971:** Διαλύονται οι ΣΕΚ και δημιουργείται ο ΟΣΕ.
- **1978:** Προαστιακές γραμμές για Χαλκίδα και Ελευσίνα.
- **1996:** Ιδρύεται η ΕΡΓΟΣΕ για την κατασκευή σιδηροδρομικών έργων
- **2003:** Ξεκινάει ο Προαστιακός.

4.3. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Εκτός από τη χρησιμότητα του τραίνου στον ελλαδικό χώρο για τις μετακινήσεις πληθυσμών, έχουν διατηρηθεί αρκετές σιδηροδρομικές διαδρομές με ιδιαίτερο πολιτιστικό, φυσιολατρικό και τουριστικό ενδιαφέρον. Στη συνέχεια αναλύονται μερικές από αυτές.

i. Ο Οδοντωτός Σιδηρόδρομος

Τεχνικά στοιχεία

Εύρος γραμμής: 0,75 cm (ο στενότερος οδοντωτός στον κόσμο)

Μήκος δικτύου: 22.350 μέτρα

Μέγιστη κλίση στα τμήματα με απλή πρόσφυση: 33ο/οο
Μέγιστη κλίση στα τμήματα με Οδόντωση: 175ο/οο
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας: 40 μέτρα
Μέγιστη επιτρεπομένη ταχύτητα στα τμήματα με απλή πρόσφυση: 40 χλμ./ώρα
Μέγιστη επιτρεπομένη ταχύτητα στα τμήματα με οδόντωση: 12 χλμ./ώρα.

Από την παραλιακή κωμόπολη του Διακοφτού, που βρίσκεται στη βορειοδυτική Πελοπόννησο, ξεκινάει μία από τις ομορφότερες και πιο περιπετειώδεις διαδρομές



με τρένο στον κόσμο. Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Δ-Κ, ακολουθώντας το Βουραϊκό ποταμό και διασχίζοντας το ομώνυμο φαράγγι, διανύοντας 22,350 χλμ. καταλήγει, μετά από 65 λεπτά, στην πεντάμορφη και συνάμα ιστορική πόλη των Καλαβρύτων, που βρίσκεται σε υψόμετρο 720 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Τα έργα για την κατασκευή του ξεκίνησαν το 1889 και τα εγκαίνια της γραμμής έγιναν το 1896. Από τότε και έως σήμερα, ο οδοντωτός ταξιδεύει καθημερινά και αδιάκοπα, όλες τις εποχές του χρόνου. Αξίζει να αναφερθεί ότι όλα αυτά τα χρόνια της λειτουργίας του δεν έχει σημειωθεί το παραμικρό ατύχημα. **Ο οδοντωτός Δ-Κ συγκαταλέγεται ανάμεσα στα έξι πιο διάσημα τρένα του κόσμου.** Τα άλλα πέντε είναι: α) το τρένο Darjeenling στην Ινδία, β) το τρένο της Ασμάρας στην Ερυθραία, γ) το Rhätischebahn της Ελβετίας, δ) η γραμμή Denver-Rio Grande στις Ηνωμένες Πολιτείες και ε) ο σιδηρόδρομος της Γης του Πυρός στη Νότια Αμερική.



Μια αυτοκινητάμαξα STADLER διερχόμενη από την τρίτοξη μεταλλική γέφυρα. (ΣΝ)



Αυτοκινητάμαξα STADLER στην τοποθεσία «πόρτες» (ΣΝ)

Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος είναι το τραίνο που έχει τη δυνατότητα να «σκαρφαλώνει» ψηλά, αφηφώντας τις μεγάλες κλίσεις του εδάφους. Για να γίνει αυτό δύο τρόποι υπάρχουν: ή η χρήση οδοντωτής ράβδου (κρεμαγιέρας) ή η έλξη με καλώδια. Στον ελληνικό οδοντωτό χρησιμοποιήθηκε ο πρώτος τρόπος, η οδοντωτή ράβδος, κατά το σύστημα του μηχανικού Abt, μία μέθοδος του 1882, με διπλή οδόντωση. Το δίκτυο άλλοτε είναι οδοντωτό κι άλλοτε όχι, πράγμα που σημαίνει πως, όταν η κλίση του εδάφους ξεπερνά το 3,5%, τότε το τραίνο χρησιμοποιεί την οδόντωση, ενώ όταν η κλίση είναι μικρότερη, κινείται όπως όλα τα συνηθισμένα τραίνα. Με τη βοήθεια της οδόντωσης τύπου Abt, τα τραίνα μπορούν να ξεπεράσουν ανωφέρειες με κλίση έως και 25%, ενώ χωρίς αυτήν, όσο σύγχρονα κι αν είναι, με δυσκολία ανταποκρίνονται στο 9-10%.

Ο οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων αποτελεί και αυτός μέρος των τουριστικών αξιοθέατων της χώρας μας, αν και το τοπικό μεταφορικό έργο που προσφέρει μέχρι και σήμερα δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο.

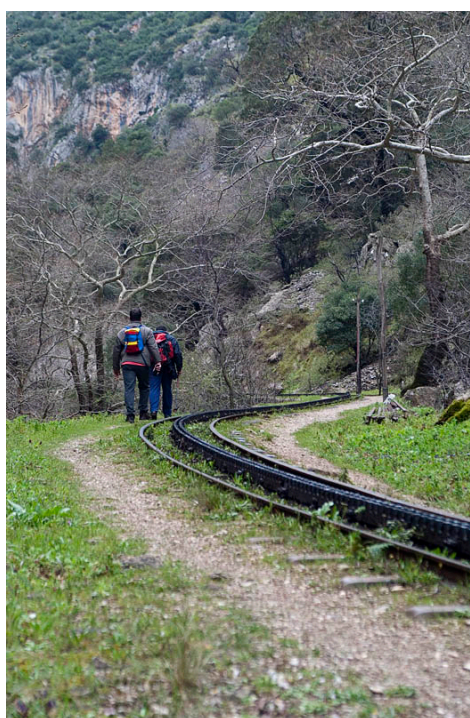


Αυτοκινητάμαξες Billard σε σημείο της διαδρομής και πάνω στην μεταλλική γέφυρα στην τοποθεσία "πόρτες".

Τα νέα τραίνα του Οδοντωτού Διακοππού-Καλαβρύτων είναι κλιματιζόμενα έχουν μεγάλη ιπποδύναμη και φιλοξενούν 110 επιβάτες. Τα δρομολόγια, τις καθημερινές είναι 3 ζεύγη, ενώ τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες φτάνουν τα 5 ζεύγη.

Πεζοπορία δίπλα στον ποταμό

Το φαράγγι του Βουρραϊκού με την βοήθεια του τραίνου είναι φιλικό και για τους πεζοπόρους. Η σιδηροδρομική γραμμή, εκτός από την κίνηση του τραίνου είναι παράλληλα και ένα μονοπάτι που πάνω του κάθε χρόνο πεζοπόροι από όλη την Ελλάδα αλλά και την Ευρώπη, κάνοντας αυτή την μοναδική διαδρομή χαίρονται την φύση και το ποτάμι και βρίσκονται σε πολύ στενή επαφή με όλη αυτή την πανέμορφη περιοχή. Η σιδηροδρομική γραμμή έδωσε λύσεις στα αξεπέραστα βουνά με τα τούνελ και γεφύρωσε με γέφυρες τα χάσματα και τα φαράγγια. Έτσι, και οι πεζοπόροι μπορούν σχετικά εύκολα και ακολουθώντας τη γραμμή να κάνουν όλη την διαδρομή στο φαράγγι. Πολύ μεγάλη προσοχή χρειάζεται κατά τις διελεύσεις των συρμών και ειδικότερα μέσα στα τούνελ αλλά και σε κάποια σημεία που η διαδρομή είναι εξαιρετικά στενή. Πρέπει να έχουν υπ' όψιν τους το περιτύπωμα του τραίνου είναι πολύ μεγαλύτερο από το φάρδος των γραμμών και στα σημεία αυτά δεν αφήνει καθόλου περιθώρια. Ακόμα, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι σε κάποια σημεία δεν λειτουργούν τα κινητά τηλέφωνα. Καλό είναι, τη διαδρομή να την κάνουν με παρέα, να έχουν μαζί τους νερό και ένα μικρό κουτί Α΄ βοηθειών. Το πιο ωραίο και εντυπωσιακό τμήμα της διαδρομής είναι από την Ζαχλωρού μέχρι τα Νιάματα.



Πεζοπόροι ακολουθώντας την γραμμή.

ii. Το τραινάκι του Πηλίου

Ταυτότητα του Δικτύου

Εύρος γραμμής : 0,60 μ

Μήκος δικτύου : 28 χλμ.

Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας : 30μ.

Μέγιστη ταχύτητα : 20 χλμ./ώρα.

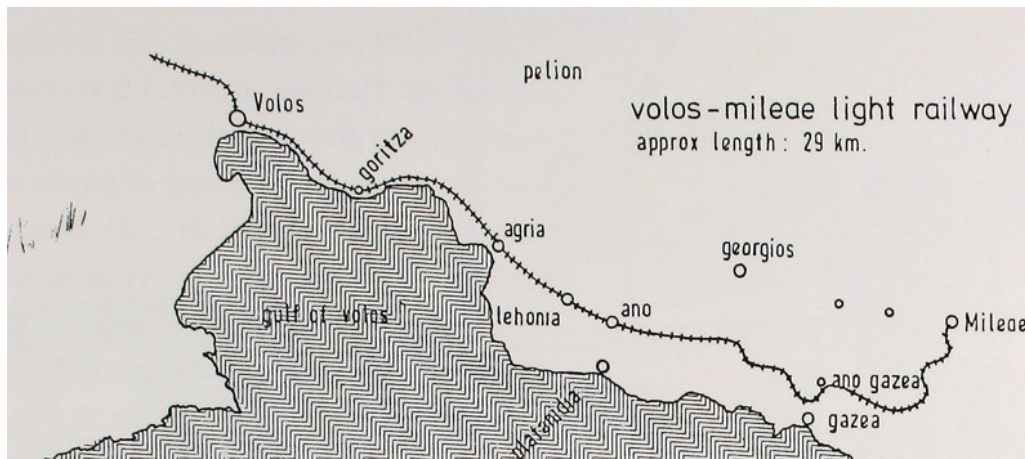


Στις πανέμορφες και ιστορικές πλαγιές του Πηλίου, του οποίου η ιστορία χάνεται μέχρι τα βάθη της Ελληνικής μυθολογίας, τρέχει το τραινάκι. Στα μέρη της ξακουστής «Σχολής των Μηλέων» και την ιδιαίτερη πατρίδα των, Ρήγα Βελεστινλή, Άνθιμου Γαζή, Δανιήλ Φιλιππίδη και πολλών ακόμα προσωπικοτήτων της νεοελληνικής διανοήσης, δεν θα μπορούσε να μην υπάρξει και ένας σιδηρόδρομος αυτής της μορφής. Το τραινάκι του Πηλίου. Στην περίοδο της μεγάλης ακμής του Βόλου και του Πηλίου, περί το 1890 με την εντυπωσιακή οικονομική αλλά και πολιτιστική ανάπτυξη ήρθε και ο

σιδηρόδρομος που έδωσε τις λύσεις στην συγκοινωνία και τις μεταφορές όλης της περιοχής, ωθώντας την σε πολύ μεγαλύτερα άλματα προόδου.



Η ατμάμαξα Tubiz διερχόμενη από την πεντάτοξη λίθινη γέφυρα στο Καλόρρεμα



Χάρτης της χάραξης της γραμμής Βόλος - Μηλέαι

Το τραινάκι του Πηλίου, δυστυχώς λειτουργεί μόνο τη θερινή περίοδο και η έλξη των συρμών γίνεται από τις δύο δηζελάμαξες που έλκουν τα παλιά παραδοσιακά βαγόνια. Παρά το γεγονός ότι η περιοχή του Πηλίου έχει ανεπτυγμένο και το χειμερινό τουρισμό ο οποίος με την παρουσία του γραφικού τραίνου θα μπορούσε να αναπτυχτεί ακόμα περισσότερο, το τραινάκι δεν εκτελεί δρομολόγια, ούτε καν τα Σαββατοκύριακα, κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Έτσι λοιπόν, στις μέρες μας τα δρομολόγια ξεκινούν από τον μήνα Απρίλιο και σταματούν στις αρχές Οκτωβρίου. Για να ταξιδέψει κάποιος με τις παραδοσιακές ατμάμαξες θα πρέπει να έρθει σε συνεννόηση με τον ΟΣΕ και να πραγματοποιήσει ειδική μίσθωση.



Η ατμάμαξα "ΜΗΛΕΑΙ" στον σταθμό της Άνω Γατζέας

Από την στιγμή που η γραμμή είναι αποκομμένη από τον ΣΣ Βόλου και τα λειτουργικά τμήματά της είναι αυτά του Άναυρου-Αγριάς και Άνω Λεχωνίων-Μηλιών, θεωρείται ότι δεν έχει γίνει η ιστορική αποκατάσταση του δικτύου. Εκτιμάται ότι η πάροδος του χρόνου με την κάθε μέρα που περνάει και που καταδεικνύει την ασφυξία που δημιουργεί η οδική συμφόρηση, θα βοηθήσει να ωριμάσουν οι ιδέες της πεζοδρόμησης των δρόμων που διέρχεται ο

σιδηροδρομικός άξονας, έτσι ώστε να μπορέσει να δραστηριοποιηθεί μαζί με το τουριστικό τραίνο του Πηλίου και κάποιο είδος τραμ που θα δώσει τις λύσεις των μέσων σταθερής τροχιάς στα συγκοινωνιακά αδιέξοδα που δημιουργούνται. Ακόμα, την εκμετάλλευση στο αστικό τμήμα του δικτύου θα μπορεί να την αναλάβει και κάποιος ανεξάρτητος σιδηροδρομικός Operator, σε συνεργασία με τις αστικές συγκοινωνίες της πόλης. Με αυτό τον τρόπο το τραινάκι του Πηλίου θα έχει άμεση πρόσβαση στον ΣΣ Βόλου και στο εργοστάσιο συντηρήσεως και ακόμα θα αποτελέσει ένα μοναδικό σε παγκόσμιο επίπεδο αξιοθέατο που θα λειτουργεί σαν ισχυρός μαγνήτης στην προσέλκυση τουριστών επ' ωφελεία της ευρύτερης περιοχής.

Ταξιδεύοντας στις πλαγιές του Πηλίου με το τραινάκι σήμερα.

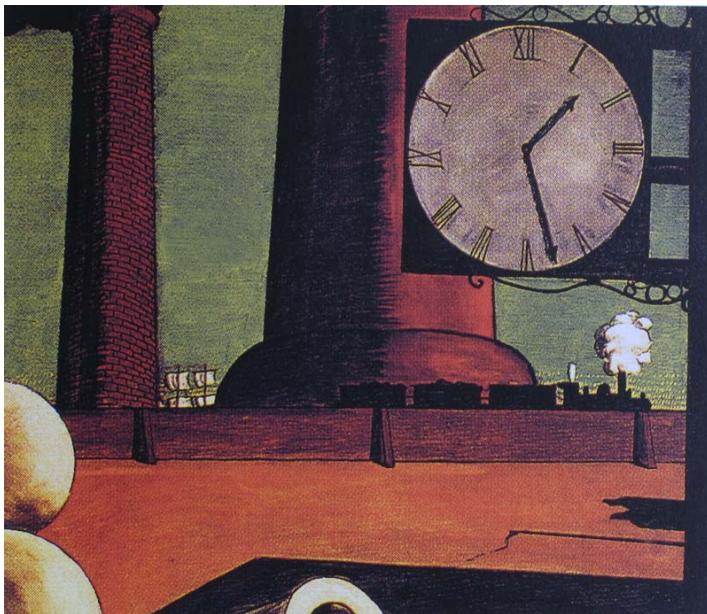
Ο σταθμός των Άνω Λεχωνίων είναι η έναρξη του ορεινού τμήματος του δικτύου. Από αυτό το σημείο το τραινάκι ανηφορίζοντας συνεχώς και ελισσόμενο μέσα σε μια οργιώδη βλάστηση μοναδικής ομορφιάς, έχοντας δεξιά του τον Παγασητικό κόλπο προσφέρει στον επιβάτη εικόνες σπάνιας αισθητικής. Η χαμηλή ταχύτητα και το λίκνισμα των βαγονιών στις ράγες σε συνδυασμό με όλα αυτά τα παραδοσιακά τεχνικά έργα και χωριά της περιοχής είναι αρκετά για να απολαύσει κάποιος ένα μεγαλειώδες ταξίδι και να νοιώσει την αίσθηση μια άλλης εποχής. Η στάση για καφέ στην Άνω Γατζέα και στο φιλόξενο περιβάλλον, η καλημέρα με τους κατοίκους και η απλόχερη φιλοξενία που σου προσφέρουν και στη συνέχεια ο τερματισμός στον ατμοσφαιρικό σταθμό των Μηλέων, με τα σύννεφα του καπνού και του ατμού να γεμίζουν την ατμόσφαιρα καθώς και το μοναδικό σκαπαμέντο της ατμάμαξας, είναι εμπειρίες μοναδικές πλέον στη ζωή του σύγχρονου ανθρώπου. Ή χαλάρωση συνυπάρχει με την ένταση των αισθήσεων και των εναλλασσόμενων εικόνων. Αξίζει κάποιος να κάνει αυτή την διαδρομή ή για να το πούμε διαφορετικά έχει πολλά να χάσει όποιος δεν θα κάνει αυτή την διαδρομή.



Κατηφορίζοντας για τα Άνω Λεχώνια.

Ο Τζόρτζιο Ντε Κίρικο και το τραινάκι του Πηλίου.

Ο γνωστός και παγκοσμίου φήμης ζωγράφος και συγγραφέας Ντε Κίρικο ήταν γιός του Εβερίστο Ντε Κίρικο που οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας, την εποχή εκείνη, είχαν ορίσει σαν Γενικό Διευθυντή στην επέκταση της γραμμής από τα Λεχώνια ως τις Μηλιές. Από πολύ νωρίς, ακολουθώντας τον πατέρα του, επισκεπτόταν την ευρύτερη περιοχή του Βόλου και ειδικότερα τα σιδηροδρομικά σημεία. Στα έργα κατασκευής του δικτύου στον σταθμό και κατόπιν στα μέρη του Πηλίου που δραστηριοποιούνταν ο σιδηρόδρομος, ο Ντε Κίρικο από πολύ μικρός έζησε αυτή την ατμόσφαιρα και την αισθητική και έτσι το τραινάκι και οι σιδηροδρομικές μνήμες τροφοδότησαν και γονιμοποίησαν για μεγάλο χρονικό διάστημα την καλλιτεχνική του φαντασία και λειτούργησε σαν πηγή έμπνευσης.



Έργο του Ντε Κίρικο : "Η κατάκτηση του φιλοσόφου" 1914



Στην γέφυρα του Ταξιάρχη (Ντε Κίρικο)

Έτσι λοιπόν η μικρή φιγούρα του τραινάκι υπάρχει στους περισσότερους πίνακές του, συνήθως κρυμμένο πίσω από τοίχους και καμάρες με την οπτική ενός μικρού παιδιού που χαζεύει τα τρένα πίσω από μια μάντρα.

Τελικά ο Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο, αυτή η μεγαλοφυΐα με την διεθνή ακτινοβολία και αναγνώριση, ο οποίος πλούτισε τη σύγχρονη δημιουργία με μια νέα εκδοχή και με το έργο του, επέδρασε και συνεχίζει να επιδρά στην εξέλιξη της παγκόσμιας τέχνης, έχει στενότερη σχέση με την γενέθλια πόλη του η οποία με τις σιδηροδρομικές μνήμες, τον επηρέασε και προκάθρισε τις αισθητικές του επιλογές.

iii. Ασωπός.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διέρχεται από αρκετές περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν σαν ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Μια από αυτές είναι και η κοιλάδα του Ασωπού.

Είναι μια περιοχή με έντονα όμορφα φυσικά στοιχεία που δεν την έχει αγγίξει ο «πολιτισμός», αφού δεν τη διασχίζει κανένας δρόμος παρά μόνο η σιδηροδρομική γραμμή και τα μονοπάτια της Οίτης και του Καλλίδρομου ανάμεσα στα οποία ευρίσκεται η περίφημη και άγνωστη αυτή κοιλάδα. Οι επιβάτες των τρενών που διέρχονται από εδώ, απολαμβάνουν έστω και φευγαλέα την όμορφη αγριότητα αλλά και ηρεμία του τοπίου. Οι λιγαστοί επισκέπτες της περιοχής που είναι κυρίως ορειβάτες, έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν ένα μοναδικό περίπατο ανάμεσα από γέφυρες, τούνελ, απόκρημνους βράχους αλλά και ήρεμες πλαγιές με πολύ πράσινο.



Θέα από τη διαδρομή στον Ασωπό

Η κοιλάδα του Ασωπού, πέρα από την φυσική της ομορφιά, έχει και πλούσια ιστορία, γιατί λόγω της φυσικής διαμόρφωσης, ήταν σπουδαίο στρατηγικό σημείο, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι και τον Β' ΠΠ.

Το φαράγγι του Ασωπού ονομάζεται και πέρασμα του Εφιάλτη, γιατί από εδώ οδήγησε τους Πέρσες στα νώτα των Σπαρτιατών που είχαν παραταχθεί στις Θερμοπύλες για να τους αντιμετωπίσουν. Κατά τον μεσαίωνα, το Κάστρο της Ωριάς που δεσπόζει επάνω από την κοιλάδα, ήταν σημαντικό στρατηγικό σημείο και έχουν γίνει αρκετές μάχες για την κυριαρχία του, καθόσον αυτός που το κατείχε έλεγχε την επικοινωνία μεταξύ Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας. Στην κορυφή του Κάστρου υπήρχε οικισμός του οποίου ερείπια σώζονται και σήμερα. Όχι πολύ μακριά, στο βόρειο άνοιγμα της κοιλάδας

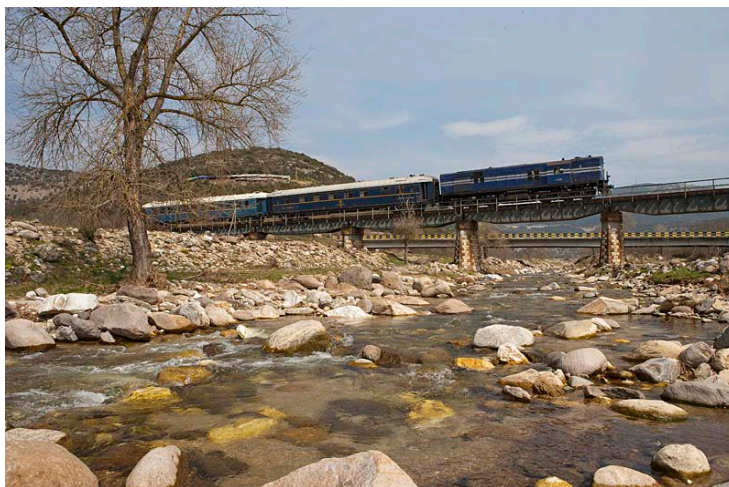
υπάρχουν τα ερείπια της αρχαίας Τραχίνης, όπου έζησε τα τελευταία χρόνια της ζωής του ο Ηρακλής.

Κατά τους νεώτερους χρόνους, στην περίοδο της γερμανικής κατοχής, η περιοχή έπαιξε πάλι σημαντικό στρατηγικό ρόλο, επειδή οι μεγάλες μεταλλικές γέφυρες της σιδηροδρομικής γραμμής που διασχίζει την δύσβατη αυτή περιοχή ήταν καίρια σημεία δολιοφθοράς κατά του εχθρού που χρησιμοποιούσε την γραμμή για την μετακίνηση όλης της πολεμικής ύλης του. Η ανατίναξη μάλιστα της γέφυρας του Ασωπού από άγγλους σαμποτέρ το 1943 θεωρήθηκε ένα από τα δυσκολότερα σαμποτάζ του πολέμου και γι' αυτό όσοι συμμετείχαν παρασημοφορήθηκαν από τον ίδιο τον Τσώρτσιλ.

Η περιοχή την οποία καταλαμβάνει η κοιλάδα του Ασωπού αρχίζει αμέσως μετά την έξοδο της σιδηροδρομικής γραμμής από το τούνελ του Μπράλου που ήταν το μεγαλύτερο του αρχικού δικτύου της χώρας μας με 2.120μ. και τελειώνει με την έξοδο του ποταμού Ασωπού στον κάμπο της Λαμίας, κοντά στην Μονή Δαμάστας, έχοντας ένα μήκος περί τα 7 χιλιόμετρα.

iv. Κοιλάδα του Νέστου

Πρόκειται για την μοναδικής ομορφιάς κοιλάδα που διασχίζει ο ποταμός Νέστος στην πορεία του προς την έξοδό του στο Αιγαίο. Η περιοχή αυτή που αποκαλείται Τέμπη του Νέστου, αλλά και Στενά του Νέστου, ευρίσκεται μεταξύ Σταυρουπόλεως και Τοξοτών. Την



οφιοειδή κοίτη του ποταμού με τις δασώδεις όχθες, ακολουθεί η σιδηροδρομική γραμμή στην διαδρομή της από Δράμα προς Ξάνθη, που το διακριτικό της πέρασμα όχι μόνο δεν προσβάλλει το τοπίο, αλλά δένει αρμονικά με αυτό προσθέτοντας μία ακόμη πινελιά στο πανέμορφο αυτό κάδρο του δημιουργού. Στην μέση της διαδρομής αυτής υπάρχει ο παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός των Λιβερών, ο οποίος εξυπηρετούσε κυρίως διασταυρώσεις τραινών αλλά και τους λιγοστούς κατοίκους του ομώνυμου χωριού που ευρίσκεται ψηλά στο βουνό σε απόσταση δύο περίπου ωρών από το μονοπάτι. Σήμερα το χωριό είναι ερειπωμένο, χωρίς κανένα κάτοικο αλλά με έντονο ενδιαφέρον για τα άγρια άλογα που υπάρχουν στην περιοχή του και ο Σταθμός έχει πάψει από πολλά χρόνια να λειτουργεί. Τα κτίρια του

σταθμού, ο ΟΣΕ τα επισκεύασε και τα μετέτρεψε σε ξενώνα και εστιατόριο και τα παραχώρησε στην Περιηγητική Λέσχη Νέστου η οποία τα λειτουργεί, προσφέροντάς τα προς ενοικίαση, στους επισκέπτες της περιοχής. Ο ξενώνας, που παλιά ήταν το σπίτι του σταθμάρχη έχει ανασκευαστεί κατά τον καλύτερο τρόπο και στα δύο διαμερίσματά του φιλοξενεί 16 άτομα.



Αμαξοστοιχία δίπλα στο Νέστο

Η επίσκεψη στην περιοχή συνδυάζεται (για όσους το θέλουν) με πορεία κατά μήκος της κοιλάδας. Έτσι, όσοι θέλουν, μπορούν να περπατήσουν από την Σταυρούπολη έως τους Τοξότες η με την αντίθετη φορά.



**Αμαξοστοιχία στον ΣΣ
Σταυρούπολης**



Διασχίζοντας δύο από τα πολλά τούνελ της διαδρομής (αριστερά)



Η φύση οργιάζει στα Τέμπη του Νέστου (δεξιά)

ν. Σιδηροδρομική διαδρομή Αχλαδόκαμπου

Ταυτότητα διαδρομής

Συνολικό μήκος: 28χλμ

Χαμηλότερο υψόμετρο: 188μ

Υψηλότερο υψόμετρο: 644μ

Γέφυρες : 14

Σήραγγες : 1

Σταθμοί : 4

Μέγ. κλίση :2,1 %

Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας : 90μ

Μέγιστη δρομολογιακή ταχύτητα : 90χλμ

Εύρος γραμμής : 1μ

Σε απόσταση 170χλμ περίπου νοτιοδυτικά της Αθήνας στην ανατολική Πελοπόννησο βρίσκεται ίσως η ωραιότερη σιδηροδρομική διαδρομή της νοτίου Ελλάδας. Αυτή η διαδρομή αφορά τον περίγυρο της κοιλάδας του Αχλαδόκαμπου και ξεκινά νοητά από το φαράγγι της Ανδρίτσας στην Χ.Θ. 78 με



υψόμετρο 188μ και ολοκληρώνεται στον Σ.Σ. Παρθενίου στην Χ.Θ. 106 και σε υψόμετρο 644μ. Οι σιδηροδρομικές αποστάσεις μετρούν από τον Σ.Σ. Κορίνθου. Ο ταξιδιώτης θα αναρριχηθεί 450μ, θα περάσει πάνω από 14 μεγαλοπρεπείς γέφυρες ηλικίας 120 ετών, θα διαπεράσει μία σήραγγα, θα διέλθει από 4 παραδοσιακούς σταθμούς θα διανύσει συνολικά 28χλμ μεγάλου φυσικού κάλλους με ξεροπόταμους ή χείμαρρους, όμορφα χωριά, γραφικά ξωκλήσια, θα αγναντέψει την κοιλάδα του Αχλαδόκαμπου βουτηγμένη στα ελαιόδεντρα , θα θαυμάσει τις χιονισμένες ή ανθισμένες οροσειρές των ορέων Κτενιά και Πάρνωννα, θα δει τον ουρανό να κυριεύεται από θεόρατες αγριοβελανιδιές, από αιωνόβια πλατάνια, θα γευτεί τις μυρωδιές της ρίγανης, του σφενδάμου και εάν βρεθεί και σαν περιπατητής στην περιοχή θα απολαύσει τους ήχους των κοπαδιών των αιγοπροβάτων, θα δροσιστεί από γάργαρες πηγές, θα ακούσει τους ήχους των γερακιών, ενίοτε θα απόλαυσει την απόλυτη ηρεμία και ησυχία και εντέλει δεν θα μεταφερθεί , θα «ταξιδεύσει».

Με σχετικές ενέργειες του τότε Πρωθυπουργού της χώρας Χαρίλαου Τρικούπη ξεκινούν τα έργα κατασκευής της γραμμής Μύλων-Καλαμών το έτος 1889. Τα έργα στην διαδρομή που παρουσιάζεται ξεκινούν στα μέσα του 1889 και ολοκληρώνονται στις αρχές του 1892. Τις εργασίες αναλαμβάνει η Ε.Μ.Σ.Ε. (Εταιρία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος) η οποία όμως κηρύσσει πτώχευση πριν παραδώσει το σχεδόν ολοκληρωμένο έργο. Την

ολοκλήρωση αναλαμβάνουν οι θρυλικοί Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου) και οι οποίοι παραδίδουν την γραμμή σε κυκλοφορία την 1η Φεβρουαρίου του 1892. Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής συνέβαλλε τα μέγιστα στην οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Πλέον οι μεταφορές των βασικών αγαθών, των ταξιδιωτών και των στρατευμάτων έγιναν ταχύτερες καθώς υπήρχε αυθημερόν πρόσβαση στην Αθήνα. Ας σημειωθεί το γεγονός πως στις εποχές εκείνες το ταξίδι με τα ζώηλατα κάρρα ή και με τα πόδια σε κάκιστους χωματόδρομους όπου αυτοί υπήρχαν, διαρκούσε από και προς την Αθήνα σχεδόν δυο ημέρες! Ο σιδηρόδρομος λοιπόν έφερε επανάσταση στην ποιότητα και στην ταχύτητα των μεταφορών και μείωσε τον χρόνο της διαδρομής σε κάτω από 10 ώρες! Έκτοτε, έως και στις αρχές της δεκαετίας του '90 που εξακολουθούσε να είναι το ταχύτερο και ασφαλέστερο (ήταν είναι και θα είναι) μεταφορικό μέσον, υπερκεράσθηκε από την διάνοιξη νέων οδικών αρτηριών ταχείας κυκλοφορίας. Νικήθηκε σε χρόνους έπειτα από 90 χρόνια ! Μετά και τον σχετικό εκσυγχρονισμό της γραμμής (2003-2009) και μέσα από 120 χρόνια διαρκούς προσφοράς στο κοινωνικό σύνολο, η διαδρομή μέσω Αχλαδοκάμπου συνεχίζει να μαγεύει, να μαλακώνει τις ψυχές των ταξιδιωτών και ίσως να κάνει τον χρόνο να κυλά αργά.

Η σιδηροδρομική χάραξη μετά τον παραλιακό Σ.Σ. των Μύλων δίπλα στον Αργολικό κόλπο εισέρχεται σιγά-σιγά στο φαράγγι της Ανδρίτσας. Ένα φαράγγι στο οποίο κυρίαρχη θέση κατέχει ο χείμαρρος Ξεριάς, στεγνός τους καλοκαιρινούς μήνες αλλά τον χειμώνα ορμητικός και θορυβώδης. Κυρίαρχη φυσική πανίδα στις αρχές του φαραγγιού είναι τα ελαιόδεντρα, τα πλατάνια δίπλα στο ποτάμι, οι συστάδες από λεύκες , από κυπαρίσσια και από σιτοχώραφα. Στα σημεία που το φαράγγι στενεύει κυρίαρχο δέντρο είναι τα πουρνάρια. Η γραμμή λοιπόν τέμνει στην αρχή του φαραγγιού τον ξεροπόταμο Ξεριά σε 3 διαφορετικά σημεία με την βοήθεια ισάριθμων λιθόκτιστων γεφυρών με μεταλλικά ζευκτά ενδιάμεσα .



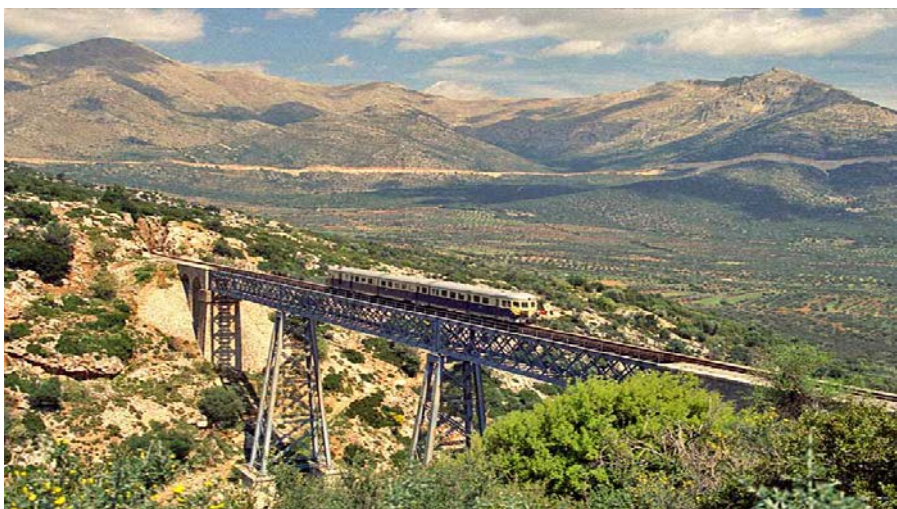
Εμπορική αμαξ/χία περνά την γέφυρα στην Χ.Θ, 75



Αυτοκινητάμαξα RAILBUS βαθιά στο φαράγγι του χειμάρρου Ξεριά



Αυτοκινητάμαξα Ganz Mavag περνά την γέφυρα του Αχλαδόκαμπου εκτελώντας το δρομολόγιο 420 Αθήνας-Καλαμάτας



Αυτοκινητάμαξα De Dierich διασχίζει την μεγάλη γέφυρα του Παρθενίου στην Χ.Θ. 91,2

vi. Κατάκολο - Ολυμπία

Από το Κατάκολο στην Αρχαία Ολυμπία η διαδρομή με το τραίνο διαρκεί 45 λεπτά περίπου και η τιμή του εισιτηρίου είναι μόλις 10€ με επιστροφή για ενιαίο εισιτήριο εκδρομής. Πρόκειται για μια πραγματική εκδρομή, ένα δρομολόγιο που απαντάει στην αυξημένη τουριστική ζήτηση τόσο από τους διεθνείς επισκέπτες των κρουαζιερόπλοιων όσο και από τους Έλληνες εκδρομείς που αναζητούν το τραίνο για κάθε τους προορισμό.



Η Αρχαία Ολυμπία

Το τραίνο θα σας ταξιδέψει μέχρι την Ολυμπία, για να επισκεφτείτε τον αρχαιολογικό χώρο, εκεί όπου έγινε η πρώτη Ολυμπιάδα το 776 π.Χ. προς τιμήν του Ολυμπίου Διός. Ανάμεσα στο Ιερό του Δία, τους ναούς και τις αθλητικές εγκαταστάσεις της εποχής, ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει τα αρχαία κτίσματα που ορίζουν το χώρο της περιήγησης στην ιστορία του τόπου, αλλά και το μουσείο που φιλοξενεί πολλά από τα ευρήματα των ανασκαφών της περιοχής.

Σε αναπαράσταση στο μουσείο φαίνεται το πλήθος των αρχαίων κτισμάτων στο σύνολό τους όπως υπήρξαν κάποτε εκεί. Τα σημαντικότερα κτίρια που μπορεί να θαυμάσει ο επισκέπτης είναι το ρωμαϊκό πρόπυλο, το Πρυτανείο, το Φιλιππείο, το Ηραίο όπου βρέθηκε και ο Ερμής του Πραξιτέλη, το Πελόπειο, το Νυμφαίο, το Μητρώο και, πιο κάτω, το στάδιο με τη στοά της Ηχούς.

Ο μεγαλόπρεπος ναός του Δία, ένα από τα μεγαλύτερα μνημεία σε πλούτο, μέγεθος και συμβολική αξία που φιλοξενούσε κάποτε το χρυσελεφάντινο άγαλμα του Δία, δέσποζε δίπλα από το μεγάλο Στάδιο που χωρούσε 40.000 θεατές, ενώ τα κτίρια που ακολουθούν είναι το Βουλευτήριο, η Νότια στοά, το Λεωνίδαίο όπου φιλοξενούνταν οι επίσημοι προσκεκλημένοι των Αγώνων, η Παλαίστρα του 3ου π.Χ. αιώνα και το Γυμνάσιο που ήταν χώρος προετοιμασίας των αθλητών.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Έχει πλέον ξεκινήσει και στην Ελλάδα, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και αναβάθμισης των σταθμών της. Κάποια έργα έχουν ήδη ολοκληρωθεί, ενώ άλλα βρίσκονται σε εξέλιξη. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η κατασκευή του προαστιακού σιδηρόδρομου της Αθήνας, ο οποίος ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2005, και των αντίστοιχων νέων σταθμών, που προς το παρόν ενώνει το Κιάτο με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος (σε λιγότερο από μιάμιση ώρα) και τον Πειραιά. Αντίστοιχα, και στη Βόρεια Ελλάδα λειτουργεί από το 2007 προαστιακός σιδηρόδρομος, εκτελώντας δρομολόγια στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Δομοκός, και κινείται με ταχύτητα 160 χλμ. την ώρα, ενώ έχει σχεδιαστεί και μια εναέρια γραμμή ηλεκτροδότησης προκειμένου να επιτρέπεται στο συρμό να αναπτύξει ταχύτητα έως και 250 χλμ. την ώρα. Ο ΟΣΕ κάνει όλες τις απαραίτητες κινήσεις για την κατασκευή διπλών γραμμών κανονικού εύρους, που θα καλύπτουν όλο σχεδόν το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, και την ηλεκτροδότησή τους.

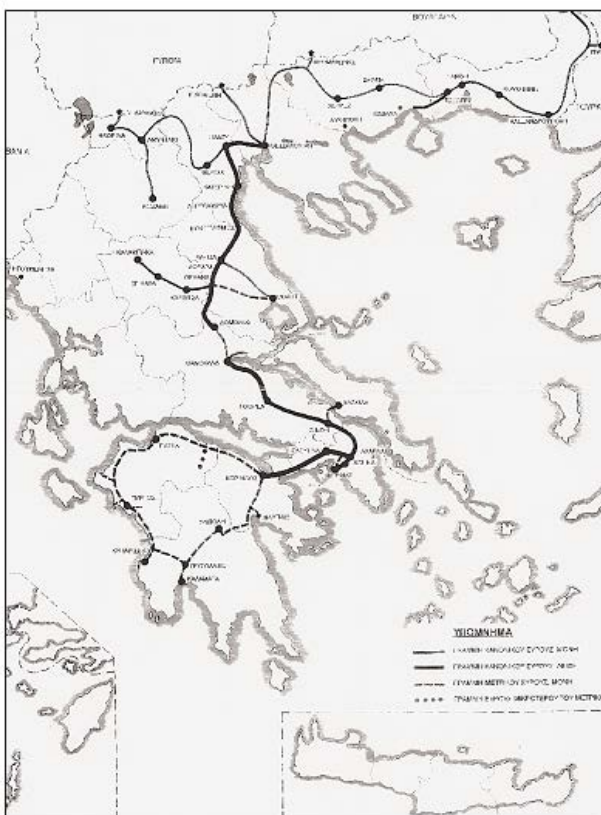
Στα πλαίσια της γενικής αναβάθμισης εντάσσεται και το έργο της κατασκευής νέων σύγχρονων σιδηροδρομικών σταθμών υψηλής ποιότητας και τεχνολογίας, οι οποίοι θα παρέχουν στους επιβάτες όλες τις σύγχρονες ανέσεις, την καλύτερη εξυπηρέτησή τους και ασφάλεια, αλλά και τη συντήρηση και αποκατάσταση κάποιων παλιών σταθμών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος.

Αναλυτικότερα, στον άξονα προς Βορρά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, έχουν ήδη κατασκευαστεί οι νέοι σταθμοί Παλαιοφάρσαλος, Αιγίνιο, Λιτόχωρο, Ν. Πόροι και Ευαγγελισμός. Ανακαίνιση έχει γίνει, επίσης, στους σταθμούς των Σοφάδων, της Καρδίτσας και στα Τρίκαλα. Στο τμήμα Αθήνα – Κιάτο, η δημιουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου δημιούργησε την ανάγκη και των νέων σταθμών στα Άνω Λιόσια, στο Θριάσιο, στη Μαγούλα, στη Νέα Πέραμο, στα Μέγαρα, στην Κινέττα, στους Αγίους Θεοδώρους, στην Κόρινθο, στο Κιάτο, καθώς και της στάσης Ζευγολατιού, ενώ υπό δημοπράτηση βρίσκεται η στάση Ζεφυρίου. Οι σταθμοί Ξυλόκαστρου, Ακράτας, Αίγιου και οι στάσεις Διμηνιού, Λυκοποριάς, Λυγιάς, Πλατάνου, Διακοπτού, Ελίκης του τμήματος Κιάτο – Αίγιο βρίσκονται σε φάση ολοκλήρωσης της μελέτης και προετοιμασίας για τη δημοπράτηση της κατασκευής. Στο τμήμα Αίγιο – Πάτρα βρίσκονται σε φάση μελέτης οι στάσεις Ροδοδάφνης, Σελιανίτικων, Καμάρων, Ψαθόπυργου, Αραχωβίτικων, Αγίου Βασιλείου και Ρίου, ενώ η Πάτρα πρόκειται να έχει ένα νέο σιδηροδρομικό σταθμό στην περιοχή Αγίου Διονυσίου και μια στάση στο νέο λιμάνι της πόλης στην ακτή Δυμαίων που βρίσκεται υπό κατασκευή. Και ο

καινούργιος σταθμός αλλά και η στάση βρίσκονται υπό δημοπράτηση της μελέτης.

Καθώς η Αθήνα συνδέεται με την Πελοπόννησο με μετρική γραμμή πλάτους 1,00 μ. και είναι αναγκαία για την αναβάθμιση του δικτύου η μετατροπή της σε κανονική, προκύπτει εντονότερα και η ανάγκη για την κατασκευή νέων σταθμών. Αντίθετα, η γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη ήταν από την αρχή της κατασκευής της κανονικού πλάτους και είχε δοθεί μεγαλύτερη έμφαση σε αυτήν εξαρχής. Η παρατήρηση, λοιπόν, ότι πρόκειται να κατασκευαστούν περισσότεροι νέοι σταθμοί στην Πελοπόννησο, οφείλεται στον υποβαθμισμένο ρόλο που είχε η συγκεκριμένη διαδρομή, καθώς είναι μικρότερης σημασίας από τη διαδρομή του άξονα προς Βορρά που συνδέει τη χώρα μας με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού είχε προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί το 2015, αλλά είναι πολύ πιθανή μια επιπλέον καθυστέρηση, αφού στην πορεία προβλήματα και νέα δεδομένα ανακύπτουν, καθώς συζητείται η ανάγκη και για την κατασκευή νέων διαδρομών, όπως είναι και αυτή που εξετάζεται να ενώσει τη Θεσσαλονίκη με τη Χαλκιδική. Ωστόσο, η μείωση του χρόνου κάποιων διαδρομών και από τη μέχρι τώρα αναβάθμιση που έχει γίνει είναι ήδη εμφανής, αρκεί να συγκρίνουμε τους χρόνους των ίδιων διαδρομών κάποια χρόνια πριν. Η διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, που το 1997 διαρκούσε πέντε ώρες και σαράντα πέντε λεπτά, το 2004 είχε μειωθεί σε τέσσερις ώρες και τριάντα λεπτά. Από το Σεπτέμβριο του 2005 και μετά η διαδρομή αυτή γίνεται σε τέσσερις ώρες και δεκαπέντε λεπτά, ενώ με το τέλος των έργων εκσυγχρονισμού, θα γίνεται σε τρεισήμισι ώρες. Αντίστοιχα, η διαδρομή Αθήνα – Κόρινθος, που μέχρι το Σεπτέμβριο του 2005 γινόταν σε μιάμιση ώρα. των Πέρα από τα οφέλη που έχουν οι επιβάτες από την κίνηση αυτή, που περιλαμβάνουν τη μείωση των χρόνων διαδρομής και την αύξηση της ασφάλειας και της άνεσης, είναι πολλά και τα οφέλη για τον ίδιο τον ΟΣΕ, που πλέον θα αυξηθεί το μερίδιό του στο



Το σιδηροδρομικό δίκτυο μετά την υλοποίηση των έργων του κοινοτικού πλαισίου στήριξης II και του Ταμείου Συνοχής

συνολικό επιβατικό και μεταφορικό έργο και θα μειωθεί το κόστος συντήρησης και λειτουργίας των οχημάτων.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
- ΕΡΓΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
- ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας το Φεβρουάριο του 2007



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
- ΕΡΓΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
- ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Η προγραμματισμένη πορεία των έργων αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

■ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
■ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας όταν ολοκληρωθούν τα έργα αναβάθμισης

Στατιστικά στοιχεία

Είναι γνωστό ότι ο σιδηρόδρομος έχει πολλούς και φανατικούς φίλους. Κάθε χρόνο μετακινούνται πάνω από 9 εκ. επιβάτες στο εσωτερικό και κοντά στις 300.000 στο εξωτερικό, με τη μέση διανυθείσα απόσταση να διαμορφώνεται στα 200 περίπου χλμ.

Μάλιστα, κάποιες από τις ελληνικές διαδρομές θεωρούνται εξαιρετικής ομορφιάς και η διαδρομή του οδοντωτού στην Αχαΐα (Διακοπτό - Καλάβρυτα) θεωρείται μια από τις καλύτερες διαδρομές του κόσμου, με τρένο.

- **5% οι επιβάτες**

Δέκα εκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν με τα τρένα του ΟΣΕ το 2007, παρουσιάζοντας αύξηση 5% περίπου σε σχέση με το 2006 (9,5

εκατομμύρια). Μάλιστα, η αύξηση της επιβατικής κίνησης στα δρομολόγια εξωτερικού ήταν 24%.

- **2.550 το δίκτυο**

Τόσα είναι τα χιλιόμετρα δικτύου που καλύπτουν σήμερα την ελληνική επικράτεια. Το 1918 ήταν ακριβώς 2.680 χιλιόμετρα. Η μείωση οφείλεται σε γραμμές που σήμερα δεν υφίστανται.

- **190 η ταχύτητα**

Τα ελληνικά τραίνα είναι πολύ αργά. Ταχύτερο το Intercity για Θεσσαλονίκη (4 ώρες και 20'), που τρέχει με 120 χλμ/ώρα, όταν μία συνηθισμένη ταχύτητα στην Ευρώπη είναι τα 300 - 400 χλμ/ώρα.

Στοιχεία επιβατικών μεταφορών (απολογισμός 2011)

ΕΡΓΟ		2010	2011	ΔΙΑΦΟΡΑ
Αριθμός επιβατών	<i>(σε εκατομμύρια)</i>			
- Εθνικό δίκτυο		5,4	3,9	-28%
- Προαστιακός		9,7	9,4	-3%
ΕΣΟΔΑ		2010	2011	
Από μεταφορά επιβατών στο εθνικό δίκτυο	<i>(σε €)</i>	65.955.585,21	46.525.337,74	-29%
Από μεταφορά επιβατών προαστιακού		12.280.273,94	15.499.737,16	26%
Από μεταφορά επιβατών με Λεωφορεία		1.211.629,09	412.531,46	-66%
ΣΥΝΟΛΟ		79.447.488,24	62.437.606,36	-21%

5.2. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι πρώτες προσπάθειες για την ανασυγκρότηση του σιδηροδρόμου έχουν ήδη ξεκινήσει, ωστόσο υπάρχουν δυσεπίλυτα προβλήματα που καθυστερούν την ανάπτυξη και σχετίζονται αφενός μεν, με τις ελλείψεις στις υποδομές ή και την παντελή ανυπαρξία τους, αφετέρου δε, με την νοοτροπία που έχει διαμορφώσει ο μέσος Έλληνας πολίτης σχετικά με το μέσο που θα επιλέξει για τις μετακινήσεις του. Τα σημαντικότερα προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου είναι:

- Τεράστιο έλλειμμα, που οφείλεται κυρίως στη διαχρονική ασυνέπεια της Ελληνικής Πολιτείας ως προς τις οικονομικές υποχρεώσεις της

προς τον σιδηρόδρομο (χρηματοδότηση υποδομής και ελλείμματος από παρεχόμενες κοινωνικές υπηρεσίες), εν αντιθέσει προς τα άλλα μέσα μεταφοράς και εξώθηση σε δανεισμό με υψηλά και επαχθή τοκοχρεολύσια (περίπου το 40% του συνολικού χρέους του Ομίλου ΟΣΕ)

- Μη ορθολογική διαχείριση του προσωπικού και των υπόλοιπων πόρων του συστήματος
- Απαρχαιωμένοι κανονισμοί και πρακτικές λειτουργίας που διογκώνουν το μοναδιαίο λειτουργικό κόστος
- Ποσοτική ανεπάρκεια προσωπικού πρώτης γραμμής και τροχαίου υλικού για την κάλυψη των αναγκών της ζήτησης
- Απαράδεκτες καθυστερήσεις στον χρόνο εκτέλεσης και αποπεράτωσης των αναγκαίων έργων ανακαίνισης και εκσυγχρονισμού-ανάπτυξης του δικτύου.

Προτάσεις

Τα προβλήματα των ελληνικών σιδηρόδρομων είναι γνωστά και μεγάλα, αλλά δεν είναι ανυπερβλήτα. Η επίλυση τους απαιτεί υπομονή και τεχνογνωσία, αλλά πάνω απ' όλα χρειάζεται ειλικρινής πολιτική βούληση. Στη συνέχεια ακολουθούν κάποιες προτάσεις με στόχο την άμεση αλλά και μακροπρόθεσμη βελτίωση της εικόνας των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα.

- Εξυγίανση με μέτρα εξορθολογισμού και εκσυγχρονισμού λειτουργίας του σιδηροδρομικού operator (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), αυτονόμησή του από τον Όμιλο ΟΣΕ και δημιουργία θεσμικών προϋποθέσεων και συνθηκών για εισαγωγή και άλλων operators στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά. Έμφαση στην Διαφάνεια, την Ασφάλεια και την Αποτελεσματικότητα εντός του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος
- Ολοκλήρωση έργων εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π και αναστολή προγραμμάτων εκσυγχρονισμού και αναπτυξιακών έργων στο υπόλοιπο (περιφερειακό) δίκτυο, ή νέων σιδηροδρομικών έργων σε περιοχές που στερούνται σιδηροδρόμου
- Άμεση αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, πέραν των όποιων βελτιώσεων συντελεστούν από την πρόοδο του προγράμματος εκσυγχρονισμού του δικτύου (πχ μειώσεις χρόνου διαδρομής).
- Φιλικότητα στον τομέα πληροφόρησης του χρήστη και στον τρόπο έκδοσης εισιτηρίου και εξασφάλισης θέσης στις αμαξοστοιχίες (βελτίωση ιστοσελίδας ΟΣΕ, ευκρινείς πινακίδες δρομολογίων σε όλους τους σταθμούς, φυλλάδια, διαφημίσεις στον Τύπο, επαρκής ποσοτικά στελέχωση των γκισέ των κεντρικών σταθμών για να μην σχηματίζονται ουρές, έκδοση και πληρωμή εισιτηρίου μέσω Ιντερνετ και πιστωτικής κάρτας, στελέχωση όλων των σταθμών σημαντικών

αστικών και τουριστικών κέντρων με εισιτηριοδότη-πληροφοριοδότη αντίθετα από την σημερινή πρακτική κλεισίματος σταθμών).

- Δημιουργία ενιαίων εισιτηρίων με τα υπόλοιπα υποσυστήματα δημόσιων συγκοινωνιών, σύνδεσή τους με γραμμές τραμ και λειτουργία τους ως ενιαίοι άξονες tramtrain σε ορισμένες περιπτώσεις, και με ενιαίο λειτουργικό σχεδιασμό με τα υπόλοιπα μέσα, με ευθύνη των Αρχών της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης.
- Ευελιξία στην προσφορά υπηρεσιών και τιμολογίων, σε συνάρτηση με τη ζήτηση (προσαρμογή τιμολογίων και δρομολογίων σε περιόδους αιχμής και μη αιχμής, βάσει των αρχών του yield management, δυνατότητα έκδοσης εισιτηρίου στις υπεραστικές αμαξοστοιχίες επάνω στο τραίνο χωρίς πρόστιμο, αλλά με μικρή προσαύξηση, ειδικές προσφορές στις οικογένειες που ταξιδεύουν στα τουριστικά τραίνα π.χ. οδοντωτός, τραινάκι Πηλίου κλπ, συνεργασία με tour operators για μίσθωση μουσειακών και σύγχρονων συρμών στις τουριστικές γραμμές κλπ)
- Καθαριότητα στους σταθμούς, τις τουαλέτες και το τροχαίο υλικό, αντιμετώπιση της μαστίγας των γκράφιτι, αναβάθμιση των υπηρεσιών κατάκλισης (κλινάμαξες, κλινοθέσια) που έχει δυστυχώς απαξιωθεί τελευταία.
- Δημιουργία από το κράτος ισχυρού θεσμικού πλαισίου της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης με αντίστοιχα όργανα επιτελικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού, ελέγχου και χρηματοδότησης των Τοπικών Συστημάτων Μαζικών Μεταφορών (όπως στην Ευρώπη) με μεταβίβαση των απαιτούμενων οικονομικών πόρων ή θέσπιση κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το μέλλον του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου και η συμβολή του στην ανάπτυξη του τουρισμού συνοψίζεται στα λόγια του κόμη Ντε Μορτεσού: *«Η Ελλάς πρέπει να καταστή ο κρίκος ενώσεως μεταξύ Ανατολής, Δύσεως και Ευρώπης. Τα κέντρα του ενωτικού τούτου κρίκου είναι ο Πειραιεύς, η Θεσσαλονίκη και η Τεργέστη. Αι γραμμαί, αίτινες θέλουσιν απόλήγη εις Πειραιά θέλουσι καταστή διεθνείς, προς ωφέλειαν της Ελλάδος»*. (από την ομιλία του προς το ελληνικό Υπ. Εσωτερικών το 1879 για να εξασφαλίσει η Γαλλία σιδηροδρομικές συμβάσεις)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **Page J.Stephen**, «Εισαγωγή στον Τουρισμό. Το Τουριστικό Μάνατζμεντ στον 21ο Αιώνα», Εκδόσεις Παπαζήση – 2006
- **Ηγουμενάκης Νίκος – Κραβαρίτης Κώστας – Λύτρας Περικλής**, «Εισαγωγή στον Τουρισμό», Εκδόσεις Interbooks – 1998
- **Γιάννης Ζαρταλούδης-Δημήτρης Κουτελίδης-Γιώργος Νάθενας-Σπύρος Φασούλας-Δημήτρης Καρατόλος-Αντώνης Φιλιππουπολίτης**, «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα», εκδόσεις Μίλητος – Αθήνα 1997
- **Ντρενογιάννης Γιάννης**, «Οι θησαυροί της Ελλάδας: Σιδηροδρομικοί Σταθμοί», εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ – 2007
- **Μανιάτης Δημήτρης**, «Σιδηροδρομικοί σταθμοί», Δημοσιογραφικός Οργανισμός Λαμπράκη - Αθήνα 2007
- **Martha Thorne**, «*Modern Trains and Splendid Stations*», εκδόσεις Merrell – Λονδίνο 2001
- **Jean – Luc Pinol**, «Ο κόσμος των πόλεων το 19ο αιώνα», εκδόσεις Πλέθρον – Αθήνα 2002
- **Julian Ross**, «*Railway Stations: Planning, Design and Management*», εκδόσεις Architectural Press – Οξφόρδη 2000
- **Γιώργος Νάθενας - Μηλίτσα Καραθάνου**, «*Το τραινάκι του Πηλίου*», εκδόσεις Μίλητος – Αθήνα 2004
- **Παπαθεοδώρου Αναστασία**, ερευνητική εργασία με θέμα «*Σιδηροδρομικοί Σταθμοί στις Σύγχρονες Πόλεις*», Πανεπιστήμιο Πατρών / Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών - Μάρτιος 2010

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- **Εφημερίδα Καθημερινή**, αφιέρωμα «*Η ιστορία των σιδηροδρόμων: από τη δημιουργία του πρώτου δικτύου έως τον Ο.Σ.Ε.*», Οκτώβριος 1995
- **Ετήσιο απολογιστικό δελτίο χρήσης 2001 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε**

ΠΗΓΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΙΣΤΟΥ

- www.gkmagazine.gr
Άρθρο της Αλεξάνδρας Κασσίμη: «*Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων*»
- www.ethnos.gr
Άρθρο των Θανάση Αντωνίου, Θώμης Μελίδου, Χαράλαμπου Νικόπουλου: «*Τα τραίνα των Ελλήνων*»
- sfs.gr
- www.ergose.gr
- www.trainose.gr
- members.trainweb.com
- en.wikipedia.org/wiki/Tgv
- en.wikipedia.org/wiki/Automotrice_%C3%A0_grande_vitesse
- en.wikipedia.org/wiki/Eurostar
- justurbanism.com
- ecology-salonika.org/2009/?p=2795