

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-MANATZMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

LUXURY TRAINS AND GREEK PROJECT

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΜΠΑΝΙΩΤΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη «Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού» με τίτλο:

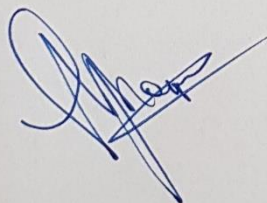
«... LUXURY TRAINS AND GREEK PROJECT.....»

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου»

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή Ονοματεπώνυμο

ΝΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΜΠΑΝΙΩΤΗΣ...



Περιεχόμενα:

Εισαγωγή	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ορισμός και Ιστορία των Τρένων Πολυτελείας	5
1.1 Τι είναι τα luxury trains	5
1.2 Η γλιδή εμφανίζεται στα Αμερικανικά δίκτυα	5
1.3 Πολυτέλεια και διεθνείς αμαξοστοιχίες και στα Ευρωπαϊκά δίκτυα	6
1.4 Οι διεθνείς αμαξοστοιχίες που συνέδεσαν την Ελλάδα με το εξωτερικό	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Τα Κυριότερα Luxury Trains και τα Χαρακτηριστικά τους	21
2.1 The Venice Simplon Orient Express	21
2.2 Τα κορυφαία Luxury Trains στον κόσμο	23
2.3 Χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα των Luxury Trains	27
2.4 Παρουσίαση ‘The Royal Scotsman’	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ελληνικοί σιδηρόδρομοι και Τουρισμός	30
3.1 1869 - 2019 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ / 150 ΧΡΟΝΙΑ	30
3.2 Ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός στην Ελλάδα και ενέργειες Ανάπτυξης του	30
3.3 Luxury Trains και Ελληνική αγορά.....	37
3.4 Βόλτα με το Orient Express και τα βασιλικά βαγόνια	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Σχέδιο δημιουργίας Ελληνικού Luxury Train.....	41
4.1 Εισαγωγή.....	41
4.2 Σχεδιασμός Luxury Train.....	41
4.3 Marketing Plan.....	45
4.4 Το Προϊόν (Product).....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Πρόγραμμα ταξιδιών και Κατάσταση Αποτελεσμάτων.....	55
5.1 Σχεδιασμός των ταξιδιών.....	55
5.2 Πρόγραμμα ταξιδιών ελληνικού luxury train.....	56
5.3 Έσοδα ταξιδιών.....	62
5.4 Έξοδα ταξιδιών και κόστος λειτουργίας.....	64
5.5 Κατάσταση αποτελεσμάτων.....	66

Επίλογος- Συμπεράσματα.....	69
Πηγές.....	71

Εισαγωγή

Το τρένο αποτελεί μια από τις πιο αγαπημένες ταξιδιωτικές συνήθειες πολλών Ευρωπαίων πολιτών σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, καθώς τους δίνει τη δυνατότητα να ανακαλύπτουν τη γοητεία των «slow travel», την διαρκή εναλλαγή εμπειριών καθώς και την εξοικονόμηση χρημάτων. Συγκεκριμένα, η εξοικείωση, αλλά και το γεγονός ότι στην Ευρώπη αγαπούν και προτιμούν τα ταξίδια τους με τρένο, αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ήδη από το 1996 είχαμε τη δημιουργία καρτών (InteRail cards) οι οποίες παρείχαν τη δυνατότητα στους κατοίκους της Ευρώπης, και ιδιαιτέρως στους νεαρούς φοιτητές, αλλά και σε όσους διέμεναν σε κάποια ευρωπαϊκή πόλη για έξι συνεχόμενους μήνες, να ταξιδεύουν με όλα τα ευρωπαϊκά τρένα τα οποία ήταν συμβεβλημένα, ανακαλύπτοντας έτσι την ομορφιά των ευρωπαϊκών χωρών, σε μειωμένες τιμές. Επίσης, εκτός από τις κάρτες οι οποίες απευθύνονται αποκλειστικά σε Ευρωπαίους πολίτες, δημιουργήθηκαν και κάρτες οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα σε ταξιδιώτες από τον υπόλοιπο κόσμο να ταξιδεύουν στην Ευρώπη με τρένο γνωρίζοντας έτσι τον ευρωπαϊκό πολιτισμό, ανακαλύπτοντας τις ανέσεις του σιδηροδρομικού τουρισμού και συμβάλλοντας στην ευρωπαϊκή οικονομική ανάπτυξη από αυτό το είδος τουρισμού. (Πηγή: Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες 21.08.2012)

Σήμερα ζούμε στη νέα εποχή των σιδηροδρόμων, η οποία προσφέρει μεγάλα οφέλη για τους ταξιδιώτες, τις κοινότητες, το περιβάλλον και την ευρύτερη κοινωνία μας. Με αφορμή και την παγκόσμια ανησυχία σχετικά με το περιβάλλον, τεράστιες επενδύσεις εισρέουν στους σιδηροδρόμους σε όλο τον κόσμο. Το αποτέλεσμα είναι ότι ο αριθμός των ταξιδιωτών αυξάνεται και την ίδια στιγμή οι δαπάνες για πολυτελή ταξίδια αυξάνονται και αυτές σταδιακά χρόνο με το χρόνο.

Τα πολυτελή ταξίδια με τρένο, γνώρισαν μεγάλη άνθιση στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, την περίοδο της «belle époque» και μοιραία έχουν συνδεθεί με την εποχή εκείνη. Τα τελευταία 15-20 χρόνια μεγάλες εταιρείες τουρισμού στην Ευρώπη, ασχολούνται με τα πολυτελή ταξίδια με τρένο, αναβιώνοντας έτσι τη νοσταλγική αυτή εποχή, με μεγάλη επιτυχία.

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζεται η ιδέα δημιουργίας ενός ελληνικού luxury train με ταξίδια στο εσωτερικό της χώρας αρχικά, αλλά και στις γειτονικές χώρες του εξωτερικού αργότερα.

Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί η δυσκολία πραγματοποίησης της εργασίας, καθώς πρόκειται για κάτι καινούριο και πρωτογενές, που δεν έχει εφαρμοστεί στη χώρα μας, παρά μόνο σε

χώρες του εξωτερικού. Για αυτό το λόγο δεν υπήρχαν διαθέσιμες πηγές και βιβλιογραφικές αναφορές αρκετά σημαντικές για να βοηθήσουν την εργασία.

Ο σημαντικότερος παράγοντας στη συνέχιση της εργασίας, ήταν η συνάντησή μου με στελέχη του ΟΣΕ, που εκτός από τις πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία του τρένου και την κοστολόγηση, έδειξαν πραγματικά πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για την εργασία, πιστεύοντας αρχικά ότι πρόκειται για business plan κάποιας εταιρείας που θέλει να το πραγματοποιήσει.

Η άποψη τους ήταν ότι ήταν ότι το εγχείρημα είναι απόλυτα πραγματοποιήσιμο και πολύ σημαντικό για την τουριστική ανάπτυξη της ηπειρωτικής χώρας.

Η συνάντηση αυτή μου έδωσε αυτοπεποίθηση και τη σιγουριά, ότι δεν πρόκειται μόνο για μια εργασία MBA, αλλά για ένα πολύ αισιόδοξο σχέδιο με σοβαρές πιθανότητες επιτυχίας.

Στο κεφάλαιο 1, γίνεται περιγραφή του τρένου πολυτελείας σαν όρου και παρουσιάζεται η ιστορία και το ξεκίνημα τους στην Ευρώπη, καθώς και η σύνδεση τους με την Ελλάδα.

Στο κεφάλαιο 2, παρουσιάζεται το ιστορικό Orient Express και τα κυριότερα σύγχρονα τρένα πολυτελείας σε όλο τον κόσμο.

Στο κεφάλαιο 3, αναφέρεται η σχέση του τρένου στην Ελλάδα με τον τουρισμό και οι προσπάθειες που έχουν γίνει για την περαιτέρω τουριστική εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου.

Στο κεφάλαιο 4, ξεκινάει η πραγματοποίηση της ιδέας δημιουργίας του ελληνικού τρένου, με το σχεδιασμό και το marketing plan.

Στο κεφάλαιο 5, παρουσιάζεται το πρόγραμμα ταξιδιών και τα αποτελέσματα εσόδων-εξόδων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ορισμός και Ιστορία των Τρένων Πολυτελείας

1.1 Τι είναι τα Luxury Trains;

Τα luxury trains είναι τα τρένα που έχουν σαν σκοπό τον τουρισμό και το πολυτελές ταξίδι και όχι την γρήγορη μεταφορά υψηλών ταχυτήτων από το σημείο Α στο Β. Δίνουν δηλαδή την δυνατότητα στους επιβάτες τους να απολαύσουν τη διαδρομή και τα αξιοθέατα εν κίνηση. Ταξιδεύουν συχνά μέσα από θεαματικά και γραφικά τοπία, όπως βουνά, σαβάνες και ερήμους στην Αφρική, ή κατά μήκος των ακτών, τις όχθες ποταμών και τις ακτές των λιμνών, προβάλλοντας συχνά εικόνες που δεν είναι ορατές από τους δρόμους.

Τις περισσότερες φορές στις τιμές των εισιτηρίων, περιλαμβάνονται και προγράμματα εκδρομών, που αφορούν επισκέψεις σε πόλεις, σε αξιοθέατα και στα θαύματα της φύσης που συναντάει το τρένο κατά μήκος της διαδρομής.

Τα πρότυπα κουζίνας των τρένων είναι εξίσου υψηλά όπως θα περίμενε κανείς από ένα πολυτελές εστιατόριο και συμπληρώνονται από μια εκτεταμένη λίστα κρασιών. Επίσης διαθέτουν και πλήρη μπαρ, όπου οι πελάτες εξυπηρετούνται από ένστολους μετρ. Υπάρχουν ειδικές καμπίνες για το προσωπικό και τους οικονόμους, για την αποθήκευση των καθαρών σεντονιών και των προϊόντων περιποίησης, καθώς και για τα σκεύη της κουζίνας και τα τρόφιμα. Τα περισσότερα τρένα πολυτελείας εξακολουθούν να έχουν ένα χαμηλό προφίλ με τις δυνητικές αγορές τους. Οι ιδιοκτήτες τους δεν έχουν πάντα τα μέσα για να επιτευχθεί μια παγκόσμια αγορά ούτε μπορούν να επωφεληθούν από τις εμπορικές σχέσεις παρόμοιες με εκείνων των ταξιδιών πολυτελείας, όπως τα μικρά boutique ξενοδοχεία.

Κάθε επιτυχημένη κατηγορία του εμπορίου - παπούτσια, αυτοκίνητα, ξενοδοχεία, κινητά τηλέφωνα - έχει ένα προϊόν ή τομέα premium, η ισχύς του οποίου βοηθά και διαφημίζει τα άλλα προϊόντα της ίδιας βιομηχανίας. Επομένως, η σχέση μεταξύ τρένων πολυτελείας και άλλων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, είναι ακριβώς η ίδια. Αποτελούν δηλαδή "5 star hotels on rails".

1.2 Η χλιδή εμφανίζεται στα Αμερικανικά δίκτυα

Το 1853 ο George Mortimer Pullman νοίκιασε δύο επιβατάμαξες της εταιρείας Chicago and St. Louis Railroad Co και τις διασκεύασε σε κλινάμαξες πολυτελείας. Έτσι, στις 1

Σεπτεμβρίου 1859 κυκλοφόρησε, στο νυχτερινό δρομολόγιο Σικάγο - Bloomington, η πρώτη κλινάμαξα στον κόσμο, προσδεμένη στο συρμό της εταιρείας που εκμεταλλεύονταν την γραμμή αυτή. Επρόκειτο για ένα διαξονικό όχημα μετασκευασμένο σύμφωνα με τις ιδέες και την αισθητική του G.Pullman, που όμως παρείχε ασύλληπτες για την εποχή ανέσεις και του οποίου η διακόσμηση παρέπεμπε στις πολυτελείς καμπίνες των περιφημων επιβατικών ποταμόπλοιων του Μισισσιπή.

Τον πρώτο καιρό της λειτουργίας αυτής της «υπηρεσίας κατακλίσεως» συνέβαιναν πολλά ευτράπελα, όπως π.χ. συχνές προστριβές μεταξύ του προσωπικού και πελατών, επειδή οι τελευταίοι αρνούσαν να βγάλουν τις μπότες τους, πριν ξαπλώσουν στα πολυτελή σεντόνια των κρεβατιών των κλιναμαξών. Στην συνέχεια, ο G.Pullman, γνωστός και για την επινόηση των ανακλινόμενων καθισμάτων, επεξέτεινε την υπηρεσία των κλιναμαξών του και σε άλλες διαδρομές, το δε 1868 κατασκεύασε και έθεσε σε λειτουργία και το πρώτο του όχημα-εστιατόριο- σαλόνι (πηγή: <https://www.ose.gr/images/150/CIWL.pdf>).

1.3 Πολυτέλεια και διεθνείς αμαξοστοιχίες και στα Ευρωπαϊκά δίκτυα

Ας επιστρέψουμε όμως στην γηραιά ήπειρο, όπου συναντάμε έναν νεαρό Βέλγο, τον Georges Lambert Casimir Nagelmackers ο οποίος το 1867 ερωτεύθηκε με πάθος μία πρώτη του εξαδέλφη. Μπροστά στο «σκάνδαλο», για τα μέτρα της εποχής που κυοφορούνταν, η οικογένεια του νεαρού Nagelmackers παρακάλεσε έναν οικογενειακό φίλο, τον κόμη Berlaymont, ο οποίος θα ταξίδευε για δουλειές στις Η.Π.Α., να πάρει μαζί του και τον νεαρό Georges. Κατά την πολύμηνη παραμονή του στις Η.Π.Α. ο Nagelmackers είχε την ευκαιρία να ταξιδεύσει επανειλημμένα με τις κλινάμαξες και τα οχήματα-εστιατόρια του G.Pullman, τα οποία τον εντυπωσίασαν.

Έτσι γυρίζοντας στο Βέλγιο καταπιάστηκε με την υλοποίηση του νέου του πάθους, την σύνδεση δηλαδή των μεγαλουπόλεων της Ευρώπης με πολυτελείς κλινάμαξες. Σύντομα ο Nagelmackers παραλαμβάνει την πρώτη του διαξονική κλινάμαξα με εξώστη στο εμπρός και στο πίσω μέρος της, την οποία δρομολόγησε στις 10 Οκτωβρίου 1872, μετά από συμβάσεις που υπέγραψε με τα εμπλεκόμενα στην διαδρομή αυτή σιδηροδρομικά δίκτυα, μεταξύ Παρισιού και Βιέννης. Αυτή ήταν άλλωστε η διαδρομή που παρουσίαζε την μεγαλύτερη ζήτηση μεταφορικού έργου στην Ευρώπη, αφού αυτές οι δύο ήταν οι πιο διάσημες πόλεις και πρωτεύουσες της ηπείρου, αν όχι και της υφελίου ολόκληρης εκείνη την εποχή, τις οποίες όλοι ονειρεύονταν να επισκεφθούν, έστω και για μία φορά στη ζωή τους, για να θαυμάσουν τα εντυπωσιακά τους κτίρια, τα φημισμένα παρισινά βουλευβάρτα και κυρίως για

να απολαύσουν τις διασκεδάσεις και τις άλλες «εξυπηρετήσεις» που μόνο αυτές οι δύο πόλεις, με πρώτο βέβαια το Παρίσι, παρείχαν στην τότε πουριτανική Ευρώπη. Την ίδια εποχή ο Nagelmackers ίδρυσε και την πρώτη του εταιρεία, την διάσημη Comagnie Internationale de Wagons Lits (Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών).

Το 1873 η εταιρεία δρομολογεί κλινάμαξές μεταξύ Βερολίνου- Οστάνδης (από όπου υπήρχε ατμοπλοϊκή σύνδεση με την Μεγάλη Βρετανία), Βερολίνου-Παρισιού και Οστάνδης-Κολωνίας. Συγχρόνως, συνεταιρίζεται με τον συνταγματάρχη και απόμαχο του εμφυλίου αμερικανικού πολέμου William Mann, ώστε να αυξήσει τα κεφάλαια της εταιρείας του, του οποίου όμως το μερίδιο εξαγοράζει εξ' ολοκλήρου το 1876. Το 1882 εξ' άλλου, κυκλοφόρησε στην διαδρομή Μασσαλίας-Νίκαιας και την πρώτη του εστίαμαξα, ένα τριαξονικό όχημα που, μαζί με την ανάρτηση, είχε μήκος 10,13μ.

Τότε του γεννήθηκε η ιδέα να αποκτήσει ένα τελείως δικό του τραίνο, αντί να εντάσσει τα οχήματά του στις συνθέσεις των αμαξοστοιχιών των διαφόρων Ευρωπαϊκών δικτύων. Μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις με τα διάφορα δίκτυα και τις κυβερνήσεις των κρατών από τα οποία θα διέρχονταν οι συρμοί του υπογράφει, στις 17 Μαΐου 1883, τις απαραίτητες συμβάσεις για την δρομολόγηση της πρώτης ουσιαστικά διεθνούς αμαξοστοιχίας, του Express d' Orient ή Orient Express (Ο.Ε.) όπως έμεινε γνωστό στην ιστορία.

Ο πρώτος δοκιμαστικός συρμός του τραίνου αυτού κυκλοφόρησε στις 5 Ιουνίου 1883, όμως η επίσημη έναρξη της λειτουργίας του πραγματοποιήθηκε στις 4 Οκτωβρίου 1883, με καλεσμένους πολλούς επισήμους και δημοσιογράφους, όλους όμως άρρηνες και χωρίς τις συζύγους τους, λόγω των απρόβλεπτων γεγονότων που μπορούσαν να συμβούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού! Εκείνη την εποχή, η κεντρική και η ανατολική Ευρώπη θεωρούνταν ανασφαλείς περιοχές και άρα απαγορευμένες για κυρίες και δεσποινίδες.

Οι συρμοί του Ο.Ε. αποτελούνταν από δύο τριαξονικές κλινάμαξες, μία τριαξονική εστίαμαξα και δύο σκευοφόρους τόσο για τις αποσκευές των επιβατών, όσο κυρίως για την αποθήκευση των εκλεκτών κρασιών και των υλικών που απαιτούνταν για την παρασκευή των εδεσμάτων που θα παρασκεύαζε και θα σέρβιρε, το ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό του εστιατορίου, κατά το πολυήμερο ταξίδι. Ο συρμός αναχωρούσε από τον σημερινό Gare de l'Est του Παρισιού (τότε «Σταθμό του Στρασβούργου») στις 13.30' αρχικά κάθε Τρίτη και Παρασκευή και ακολουθούσε την διαδρομή, Στρασβούργο – Βιέννη –Βουκουρέστι - Γκεοργκίου (στον Δούναβη). Από εκεί οι επιβάτες διεκπεραιωνόταν με πλοίο στο Ρούσσε της Βουλγαρίας και στην συνέχεια μετέβαιναν σιδηροδρομικώς, μετά από ένα 15ωρο ταξίδι, στη Βάρνα όπου, με πλοίο της Αυστριακής ναυτιλιακής εταιρείας Lloyd Triestino έφταναν τελικά στην Κωνσταντινούπολη. Το ταξίδι αυτό διαρκούσε συνολικά 81 ώρες και 30'.

Από την 1 Ιουνίου 1889 όμως, μετά την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Βελιγραδίου-Νις, το Ο.Ε. μετά την Βιέννη, ακολουθούσε την διαδρομή Βουδαπέστη - Βελιγράδι- Νις- Σόφια –Αδριανούπολη -Κωνσταντινούπολη, με αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου της διαδρομής κατά 14 ώρες. Από τον Μάρτιο του 1884 η εταιρεία του Nagelmackers άλλαξε επωνυμία και αποκαλούνταν πλέον Compagnie Internationale de Wagons Lits et des Grands Express Europeens, δηλαδή Διεθνής Εταιρεία Κλιναμαξών και των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Ταχειών, έμεινε δε πασίγνωστη με αυτό το όνομα μέχρι και τις μέρες μας, αν και συνήθως, όταν αναφέρονταν μόνο με τα αρχικά της, αναφέρονταν ως C.I.W.L. Σύντομα η εταιρεία δρομολόγησε και άλλες διεθνείς πολυτελείς αμαξοστοιχίες, εξυπηρετώντας με τα οχήματά της το μεγαλύτερο μέρος της γηραιάς Ηπείρου.

Το 1906, όταν ολοκληρώθηκε η διάνοιξη της περίφημης σήραγγας του Simplon, μήκους 19.8χλμ., μεταξύ του Brig της Ελβετίας και της Domodossola της Ιταλίας, η C.I.W.L ζήτησε από την Ιταλία και την Αυστροουγγαρία, στην οποία ανήκαν τότε η Τεργέστη, η Σλοβενία και η Κροατία, από όπου έπρεπε να διέλθει υποχρεωτικά μία αμαξοστοιχία που θα κινούνταν προς ανατολάς, την άδεια να δρομολογήσει μια νέα διεθνή αμαξοστοιχία η οποία θα ένωνε το Παρίσι με την Κωνσταντινούπολη μέσω της Λωζάνης, της σήραγγας του Simplon, του Μιλάνου, της Τεργέστης, του Ζάγκρεμπ, του Βελιγραδίου, της Νις, της Σόφιας και της Αδριανούπολης. Η Ιταλία συνήνεσε, οι δύο όμως «Κεντρικές Δυνάμεις» (Γερμανία και Αυστροουγγαρία) αρνήθηκαν πεισματικά οποιαδήποτε συζήτηση επ' αυτού διότι ήθελαν, η διεθνή αμαξοστοιχία προς την Ανατολή, να διέρχεται υποχρεωτικά από το Γερμανικό (τότε) Στρασβούργο, την Βιέννη και την Βουδαπέστη, αντί της νότιας πορείας μέσω της Ιταλίας, που θα υποβάθμιζε, όπως πίστευαν, τον στρατηγικό τους ρόλο. Έτσι, η C.I.W.L περιορίστηκε στο να δρομολογήσει μια νέα αμαξοστοιχία, μεταξύ Calais (Λονδίνου)- Παρισιού-Λωζάνης-Μιλάνου, με την ονομασία Simplon Express, η οποία, από το 1908, τερμάτιζε στην Βενετία.

Μετά την ήττα των κεντρικών δυνάμεων, στον Α παγκόσμιο πόλεμο, η διάσκεψη των Βερσαλλιών, το 1919, έδωσε στην C.I.W.L την πολυπόθητη άδεια για την δρομολόγηση της διεθνούς αυτής αμαξοστοιχίας προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω της Ιταλίας, η οποία ονομάστηκε Simplon Orient Express (S.O.E.) και πρωτοκυκλοφόρησε το 1920 αναχωρώντας πλέον από τον Σταθμό της Λυών του Παρισιού και όχι από τον Σταθμό της Ανατολής.

Στην Κωνσταντινούπολη, όσοι επιβάτες επιθυμούσαν να συνεχίσουν προς την Μέση Ανατολή, διεκπεραιώνονταν στον σταθμό του Haydarpaşa, στην Ασιατική όχθη του Βοσπόρου, όπου τους ανέμενε το Taurus Express, της ίδιας εταιρείας, το οποίο, με μετεπιβίβαση σε άλλα τραίνα ή και σε λεωφορεία, τους μετέφερε τελικά μέχρι την Αίγυπτο

και το Ιράκ. Στο Βινκονσι της Γιουγκοσλαβίας ένας κλάδος του αποσπώταν και συνέχιζε μέχρι το Βουκουρέστι, ενώ ένας άλλος, αποσπώμενος στην Νις, συνέχιζε προς Σκόπια Θεσσαλονίκη και Αθήνα. Η χλιδή και η πολυτέλεια αυτού του μυθικού τραίνου ξεπέρασε κάθε φαντασία, γι' αυτό και έμεινε γνωστό ως «το τραίνο των βασιλέων» ή «ο βασιλιάς των τραίνων».

Από το 1933 η εστίαμαξα παρέμενε στην σύνθεση της αμαξοστοιχίας καθ' όλη την διαδρομή, όντας έτσι το «όχημα-εστιατόριο» με την μακρύτερη συνεχή διαδρομή στην ιστορία του σιδηροδρόμου στην Ευρώπη. Το 1920, το ταξίδι από το Παρίσι στην Κωνσταντινούπολη διαρκούσε 96 ώρες. Το 1926, μετά την βελτίωση της γραμμής στις διάφορες χώρες που διέσχισε το S.O.E., η διάρκεια του ταξιδιού περιορίστηκε σε 76 ώρες, για να μειωθεί τελικά, το 1930, σε 57 ώρες.

Με την έναρξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου η κυκλοφορία του S.O.E., άρχισε να αντιμετωπίζει προβλήματα, λόγω των εχθροπραξιών και των σαμποτάζ από την αντίσταση, γι' αυτό και στις 16 Μαρτίου 1943 διακόπηκε η κυκλοφορία του. Μεταξύ 1872 και 1940 η C.I.W.L. παρέλαβε σταδιακά και ενέταξε στον στόλο της πολλούς και ποικίλους τύπους οχημάτων, από τις πρώτες διαξονικές κλινάμαξες με εξώστες εμπρός και πίσω, ή με «μαρσπιέ» στο πλάι, μέχρι τις τριαξονικές με εξώστες και αργότερα τις τετραξονικές κλινάμαξες και εστίαμαξες διαφόρων τύπων, με πλέον εμβληματικά τα γνωστά σε μας ως «μπλε» της Compagnie που κυκλοφόρησαν στο διάστημα του μεσοπολέμου, κυρίως μετά το 1924, και ιδιαίτερα οι σειρές των εστιαμαξών 3341-3360 και κλιναμαξών 3311-3340 και 3700-3790. Μερικά από τα οχήματα αυτά (κατασκευής μεταξύ 1924 και 1932), αγοράστηκαν, την δεκαετία '70, από τον Ο.Σ.Ε. Όπως, μάλιστα γνωρίζουμε τα οχήματα αυτά, μετά από εισήγηση του Σ.Φ.Σ., ο οποίος συνέταξε και την απαιτούμενη αιτιολογική έκθεση προς το Συμβούλιο των Νεωτέρων Μνημείων, κηρύχθηκαν, το 1994, από το Υπουργείο Πολιτισμού, ως διατηρητέα.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε προσπάθεια επαναλειτουργίας του S.O.E. Αυτό επετεύχθη στις 13 Νοεμβρίου 1945 μεταξύ Παρισιού και Κωνσταντινούπολης, αλλά η αμαξοστοιχία είχε τώρα πλέον στην σύνθεσή της και επιβατάμαξες για κάθε βαλάντιο. Από τις 8 Ιανουαρίου 1946 κυκλοφορούσε 3 φορές την εβδομάδα, αλλά από τις 7 Οκτωβρίου 1946 επανήλθε στην καθημερινή του λειτουργία. Δυστυχώς, ο κλάδος προς Θεσσαλονίκη και Αθήνα δεν επαναλειτούργησε τότε, λόγω των συνθηκών που επικρατούσαν στην χώρα μας, αλλά κυρίως λόγω της καταστροφής της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, από τα γερμανικά στρατεύματα κατοχής κατά την αποχώρησή τους από την Ελλάδα.

Όμως και οι συνθήκες που επικρατούσαν και σε όλη την ανατολική και την νοτιοανατολική Ευρώπη δεν ήταν ίδιες με αυτές που επικρατούσαν εκεί προ του 1940. Νέες χώρες και νέα καθεστώτα αναδύθηκαν από τις στάχτες του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Πολλοί από τους προπολεμικούς προορισμούς, όπως η Βιέννη, η Βουδαπέστη και η Κωνσταντινούπολη, έχασαν την προπολεμική τους λάμψη, ο δε ψυχρός πόλεμος που άρχισε εν τω μεταξύ, κατέστησε ακόμα πιο προβληματική την κυκλοφορία του «βασιλιά των τραίνων», αφού η μετακίνηση προς την «ανατολή» μειώθηκε κατά πολύ, το δε επιβατικό κοινό άλλαξε μορφή και υποβιβάστηκε ποιοτικά. Εξ' άλλου, τα θαλάσσια και τα επίγεια μέσα μεταφοράς απέκτησαν έναν μεγάλο ανταγωνιστή, το αεροπλάνο, ενώ νέοι «δρόμοι» διανήχθησαν για την διακίνηση των ταξιδιωτών, κυρίως μέσω των συνδυασμένων μεταφορών τραίνου-πλοίου, όπως επί παραδείγματι μεταξύ της δυτικής Ευρώπης και της Ελλάδας με τον συνδυασμό τραίνου μέχρι το Brindisi και πλοίου από εκεί μέχρι και τον Πειραιά, αργότερα δε από το 1960, μέχρι την Πάτρα.

Το 1867 για πρώτη φορά, ένας σουλτάνος ο Αβδούλ Αζίζ, ταξιδεύει έξω από τα όρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Κύριος σκοπός του είναι η επίσκεψη της τότε διεθνούς έκθεσης του Παρισιού. Του δίνεται όμως η ευκαιρία να επισκευτεί την Αγγλία, τη Γερμανία και την Αυστρία. Στο ταξίδι του αυτό εντυπωσιάστηκε από την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου σε όλη την Ευρώπη και την κοσμογονία που έφερνε το τραίνο στην οικονομία και τον πολιτισμό. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο σουλτάνος συνειδητοποίησε πλήρως την αναγκαιότητα εισαγωγής του σιδηροδρόμου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ (1869), που συντόμευσε αισθητά το δρόμο προς τις Ινδίες και την Άπω Ανατολή, είχε αναστείλει την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μέσω της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με σύμπραξη της Αγγλίας

(Πηγή:<https://www.ose.gr/images/150/CIWL.pdf>).

1.4 Οι διεθνείς αμαξοστοιχίες που συνέδεσαν την Ελλάδα με το εξωτερικό

Στην Ελλάδα, ήδη από την δεκαετία του 1870, η σύνδεση της χώρας με τα σιδηροδρομικά δίκτυα των Βαλκανίων και της υπόλοιπης Ευρώπης ήταν ένα όνειρο και μια πάγια επιδίωξη όλων των κυβερνήσεων. Οι κοινωνικοοικονομικές και λοιπές όμως συνθήκες που επικρατούσαν στην χώρα μας εκείνη την εποχή, σε συνδυασμό και με την έλλειψη ενδιαφέροντος για επενδύσεις στις υποδομές των μεταφορών από το ξένο κεφάλαιο, λόγω της μικρής ζήτησης μεταφορικού έργου, ανέστελλαν συνεχώς, τουλάχιστον μέχρι το 1880,

την προσπάθεια κατασκευής, τόσο ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου, όσο και των απαραίτητων σιδηροδρομικών γραμμών.

Από την δεκαετία του 1880 όμως η σταδιακή ανάπτυξη τόσο της οικονομίας όσο και της εσωτερικής αγοράς της χώρας, είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση της ζήτησης μεταφορικού έργου, γεγονός που επέτρεψε την ταχύτερη ανάπτυξη των υποδομών. Παρ' όλα αυτά, η γραμμή μέχρι την Λάρισα και τα προ του 1912 σύνορα της χώρας άρχισε να κατασκευάζεται μόλις το 1902 και ολοκληρώθηκε, μέχρι το Παπαπούλι, το 1909. Ακόμη και μετά την ολοκλήρωση όμως της γραμμής αυτής, η σύνδεση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τα αντίστοιχα Οθωμανικά και μέσω αυτών με την υπόλοιπη Ευρώπη, δεν κατέστη δυνατή πριν από τους Βαλκανικούς πολέμους, λόγω των κωλυσιεργιών της Οθωμανικής κυβέρνησης, που απέφευγε, για στρατηγικούς κυρίως λόγους, να συνεργαστεί για την επίτευξη αυτής της σύνδεσης.

Μετά την απελευθέρωση το 1913 της Θεσσαλονίκης και του μεγαλύτερου μέρους της Μακεδονίας, η κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου κρατικοποίησε το 1914, το δίκτυο της γαλλικών συμφερόντων Εταιρείας των Ελληνικών Σιδηροδρόμων (Ε.Ε.Σ.), που είχε κατασκευάσει και εκμεταλλεύονταν την γραμμή Αθηνών -Δεμερλί-συνόρων με τα παρακλάδια της (γνωστός και ως Σ.Π.Δ.Σ. η απλά «Λαρισαϊκός») και ανέθεσε στην ίδια γαλλική εταιρεία να κατασκευάσει για λογαριασμό του κράτους, μία ενωτική γραμμή που θα συνέδεε το δίκτυο του Σ.Π.Δ.Σ. με το Πλατύ μέσω Κατερίνης, όπου θα συναντούσε την γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου, υλοποιώντας έτσι την σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με την Θεσσαλονίκη και πέραν αυτής με τα Βαλκανικά και τα ευρωπαϊκά δίκτυα. Παράλληλα, η ίδια κυβέρνηση, υπέγραψε σύμβαση και με την C.I.W.L για την δρομολόγηση μιας διεθνούς πολυτελούς αμαξοστοιχίας με κλινάμαξα, μεταξύ Παρισιού, Θεσσαλονίκης και Αθήνας, μόλις θα ολοκληρώνονταν η κατασκευή αυτής της ενωτικής γραμμής Παπαπουλίου-Πλατέως. Με την σύμβαση αυτή η C.I.W.L αναλάμβανε, μεταξύ των άλλων, την υποχρέωση, το προσωπικό που θα απασχολούσε να ομιλεί απαραίτητως την ελληνική γλώσσα, καθώς επίσης και την γαλλική ή την γερμανική και να σερβίρει στους επιβάτες της καφέ και πρωινό.

Στις 9 Μαΐου 1916 ο βασιλιάς Κωνσταντίνος έθεσε έξω από το Λιμπάνοβο (τον σημερινό Κολινδρό), τον τελευταίο αμφιδέτη εγκαινιάζοντας έτσι την ολοκλήρωση της ενωτικής γραμμής, πλην όμως, λόγω του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου που είχε εκραγεί ήδη από τον Αύγουστο του 1914, δεν κατέστη δυνατή η κυκλοφορία συρμών μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πολλώ δε μάλλον μεταξύ της Αθήνας και του εξωτερικού. Έτσι, η πρώτη επιβατική αμαξοστοιχία μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης κυκλοφόρησε τελικά το 1918, η δε σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη συνετελέσθη μόλις στις 1 Ιουλίου 1920.

Από τότε, μια κλινάμαξα της C.I.W.L αποχωρίζονταν, όπως προαναφέραμε, από το S.O.E. στην Νις της Σερβίας (ήδη από το 1918 πλέον «Βασίλειο των Σέρβων των Κροατών και των Σλοβένων») και κατευθύνονταν μέσω Σκοπίων και Γευγελής προς την Θεσσαλονίκη, όπου και εντάσσονταν στην σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας προς την Αθήνα. Ανάλογα πραγματοποιούνταν και η κυκλοφορία της κλινάμαξας αντίστροφα, δηλαδή από την Αθήνα προς το Παρίσι. Αργότερα δρομολογήθηκαν, με αφητηρία την Αθήνα, κλινάμαξες της ίδιας εταιρείας, προς την Βιέννη, το Βερολίνο και την Κωνσταντινούπολη. Το 1930 η διαδρομή από την Αθήνα μέχρι το Παρίσι διαρκούσε 68 ώρες και 59', μέχρι το Βερολίνο 59 ώρες και 43', μέχρι την Βιέννη 46 ώρες και 10' και μέχρι την Κωνσταντινούπολη 38 ώρες και 15'.

Πριν τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι κλινάμαξες αυτές της C.I.W.L αναχωρούσαν από την Αθήνα ενσωματωμένες στην σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας με αριθμό 1 και επέστρεφαν ενσωματωμένες σε μία αμαξοστοιχία με αριθμό 2, τις οποίες ο κόσμος και οι σιδηροδρομικοί αποκαλούσαν «Σεμπλόν», με την εξής συχνότητα:

1. Καθημερινά για Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Μιλάνο-Λωζάννη-Παρίσι.
2. Τρεις φορές την εβδομάδα για Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Βουδαπέστη-Βιέννη-Ζυρίχη-Παρίσι.
3. Μια φορά την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Βουδαπέστη-Βιέννη.
4. Τρεις φορές την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Βελιγράδι-Βουδαπέστη-Πράγα-Βερολίνο, και
5. Δυο φορές την εβδομάδα για Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη.

Η αμαξοστοιχία με την αρίθμηση 1 στο τέλος της δεκαετίας του '30, αναχωρούσε από τον Πειραιά στις 11.43' και από την Αθήνα στις 12.27', αφικνούνταν δε στην Θεσσαλονίκη την 22.54'. Από την Θεσσαλονίκη αναχωρούσε ως αμ.403, στις 08.00 της επόμενης μέρας, και έφθανε στην Γευγελή στις 09.39'. Στην επιστροφή του το «Σεμπλόν» με την αρίθμηση 2 αναχωρούσε από την Θεσσαλονίκη στις 12.35' και έφθανε στην Αθήνα την 23.12', στον δε Πειραιά την 23.53' της ίδιας μέρας.

Οι Σ.Ε.Κ. κυκλοφορούσαν καθημερινά, ενσωματωμένες στην ίδια αμαξοστοιχία και επιβατάμαξες 1ης, 2ης και 3ης θέσης από την Θεσσαλονίκη για την Νις, όπου υπήρχε ανταπόκριση με άλλες αμαξοστοιχίες προς διάφορες κατευθύνσεις, αλλά και το Βελιγράδι, και την Βουδαπέστη, προς την τελευταία όμως μόνο 1ης και 2ης θέσης.

Όπως προκύπτει από εφημερίδες της εποχής, τον Μάρτιο του 1932 ο νεοσύστατος τότε Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) επέτυχε μετά από διαπραγματεύσεις, τόσο με την C.I.W.L, όσο και με τους Σ.Ε.Κ., το δρομολόγιο του «Σεμπλόν» για το Παρίσι να αναχωρεί από τον Πειραιά καθημερινά στις 17.10' ώστε να συμπίπτει με την άφιξη του ατμόπλοιου

που συνέδεε την Αλεξάνδρεια με τον Πειραιά. Με αυτόν τον τρόπο διευκόλυνε, όσους επιβάτες από την Αίγυπτο και την Μέση Ανατολή επιθυμούσαν να μεταβούν στο Παρίσι ή σε κάποια άλλη πόλη, από αυτές από τις οποίες διέρχονταν το S.O.E., να μην είναι υποχρεωμένοι να διανυκτερεύσουν στον Πειραιά, ή να μεταβούν αεροπορικά μέχρι την Μασσαλία, αντί του Πειραιά, και να συνεχίσουν από εκεί σιδηροδρομικώς το ταξίδι τους για το Παρίσι ή την Ελβετία.

Για να διευκολυνθούν δε οι επιβάτες που θα μεταπιβιβάζονταν στο S.O.E. το ατμόπλοιο που θα αφικνούνταν από την Αλεξάνδρεια προβλέπονταν να πλευρίζει προ του Σ.Σ.Πειραιά (Αγ. Διονυσίου) και όχι στον χώρο του τελωνείου έναντι της εκκλησίας του Αγ.Νικολάου, όπου πλευρίζαν όλα τα πλοία που αφικνούνταν από ή αναχωρούσαν προς το εξωτερικό. Δυστυχώς δεν κατέστη δυνατόν να βρεθούν στοιχεία για το αν όντως υλοποιήθηκε ή όχι αυτή η πρωτοβουλία του Ο.Λ.Π., και αν ναι μέχρι πότε διήρκεσε. Πάντως, κατά την δρομολογιακή περίοδο 1938 το «Σεμπλόν» φαίνεται να αναχωρεί από τον Πειραιά στις 11.43 .

Στην διάρκεια του μεσοπολέμου εμφανίζονταν και διαφημιζονταν μία ακόμη διεθνής αμαξοστοιχία που με την ονομασία «Balkan Express», συνέδεε το Λονδίνο με το λιμάνι Hoek (Ολλανδία) και στην συνέχεια με την Βιέννη, την Βουδαπέστη, το Βελιγράδι και την Αθήνα. Στην πραγματικότητα επρόκειτο για κλινάμαξες και επιβατάμαξες που εντάσσονταν στην σύνθεση του «Σεμπλόν» εντός Ελλάδος και μέχρι το Βελιγράδι, από όπου συνέχιζαν μέχρι τους προορισμούς τους ως Balkan Express. Κάτι ανάλογο συνέβαινε μεταπολεμικά και με την διεθνή αμαξοστοιχία με την ονομασία Direct Orient (D.O.E.)

Μετά την λήξη του ελληνικού εμφυλίου πολέμου, την παράδοση στην κυκλοφορία της γραμμής μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και το άνοιγμα των ελληνογιουγκοσλαβικών συνόρων, αποκαταστάθηκε και ο κλάδος του S.O.E. προς Αθήνα, μέσω Σκοπίων και Θεσσαλονίκης. Έτσι, η πρώτη μεταπολεμική αμαξοστοιχία του S.O.E. αφίχθηκε στον Σ.Σ. Αθηνών (σταθμός Λαρίσης) στις 16 Μαρτίου 1951, αναχώρησε δε από την Αθήνα για το Παρίσι την επομένη. Εν τω μεταξύ, το 1952, λόγω συγκρούσεων στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα διακόπηκε η κυκλοφορία του S.O.E. προς την Κωνσταντινούπολη, αφού η αμαξοστοιχία, μετά το Σβίλενγκραντ της Βουλγαρίας και πριν να εισέλθει στην Τουρκία, διέρχονταν από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα και συνέχιζε επί ελληνικού εδάφους για αρκετά χιλιόμετρα πριν εισέλθει οριστικά στο Τουρκικό έδαφος μετά το Πύθιο.

Έτσι από το 1953, οι επιβάτες που προορίζονταν για την Κωνσταντινούπολη συνέχιζαν μέχρι την Θεσσαλονίκη, όπου και μεταπιβιβάζονταν σε άλλη κλινάμαξα, που μέσω της Αλεξανδρούπολης μετέβαινε στην Κωνσταντινούπολη. Η κατάσταση εξομαλύνθηκε το 1954

και έτσι αποκαταστάθηκε οριστικά η κυκλοφορία του S.O.E προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω της Σόφιας και της Αδριανούπολης.

Στις 16 Μαΐου 1953 πρωτοκυκλοφόρησε και το Tauern Orient Express, μεταξύ της Οστάνδης και Αθήνας, ενώ στις 21 Μαΐου 1955 εγκαινιάστηκε και το Balkan Express, το οποίο συνέδεε την Βιέννη με το Βελιγράδι και την Αθήνα, ένας κλάδος του οποίου μετά τη Νις συνέχιζε προς την Σόφια και την Κωνσταντινούπολη.

Βέβαια από την Αθήνα όλα τα οχήματα, είτε επρόκειτο για επιβατάμαξες, είτε επρόκειτο για κλινάμαξες και ανεξάρτητα σε ποιο «express» θα εντάσσονταν αργότερα, αναχωρούσαν ενταγμένα στην σύνθεση της ίδιας αμαξοστοιχίας, δηλαδή του «Σεμπλόν» .

Από όλη αυτή την ποικιλία των οχημάτων, εκτός των βαγονιών της C.I.W.L., ξεχώριζε και εντυπωσίαζε για τον σχεδιασμό της μια επιβατάμαξα των S.N.C.F. που εκτός των άλλων, ήταν και η μοναδική από αυτές που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα με καμπυλωτή «ποδιά» που κάλυπτε τα φορεία της. Μετά την Βενετία, τόσο οι συρμοί αυτοί όσο και ο συρμός του S.O.E κατά την πορεία τους προς την ανατολή, δεν είχαν καμία σχέση, ούτε με το προπολεμικό S.O.E. αλλά ούτε και με τις ανέσεις που θα περίμενε κανείς να βρει σ'αυτά τα τραίνα με τα ηχηρά ονόματα, με εξαίρεση βέβαια αυτούς που ταξίδευαν απομονωμένοι στις λίγες κλινάμαξες της C.I.W.L., πολλές φορές ακόμα και χωρίς την δυνατότητα εστίασης σε κάποιο ανάλογο με το όνομά του «Wagonrestaurant».

Πολύ σύντομα τα τραίνα αυτά τουλάχιστον στην Βαλκανική τους διαδρομή, μετατράπηκαν κυρίως σε τραίνα μεταναστών ή κάθε μορφής φυγάδων.

Στις 21 Μαΐου 1962, το S.O.E έπαυσε να υφίσταται και τύποις, για να αντικατασταθεί από το Direct Orient Express (D.O.E.). Η αμαξοστοιχία αυτή όμως εκκινούσε από την Αθήνα ως Athènes Express και με αυτό το όνομα πήγαινε μέχρι και το Βελιγράδι. Όπως και το S.O.E περιλάμβανε στην σύνθεση της επιβατάμαξες όλων των «θέσεων» (οι οποίες «θέσεις» μετά το 1955 περιορίστηκαν πανευρωπαϊκά, από 3 σε 2) και προς όλους τους συνήθεις προορισμούς, καθώς και κλινάμαξες, εκ των οποίων ορισμένες κυκλοφορούσαν μόνο κάποιες μέρες της εβδομάδας.

Μαζί με τον «θάνατο» του S.O.E. έπαυσε και το μονοπώλιο της C.I.W.L. στην κατάκλιση, αφού πλέον πολλά δίκτυα, ιδίως των σοσιαλιστικών χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, κυκλοφορούσαν δικές τους κλινάμαξες και κλινοθέσια οχήματα. Το 1970 έληξε και η σύμβαση που είχε υπογράψει η C.I.W.L. με την T.C.D.D., το δε 1976 έληξε και η αντίστοιχη που είχε υπογράψει η ίδια εταιρεία με τους Σ.Ε.Κ. (και ήδη από το 1971 Ο.Σ.Ε.) και έκτοτε έπαυσε να κυκλοφορεί κλινάμαξα μεταξύ Αθήνας και Παρισιού. Άλλωστε και η C.I.W.L.» μετονομάστηκε σε Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme, δηλαδή σε

Διεθνή Εταιρεία των Κλιναμαξών και του Τουρισμού, και πρακτορεύονταν από τον γνωστό διεθνή ταξιδιωτικό οργανισμό Wagons Lits-Cook.

Το D.O.E., κατά την κάθοδό του μετά το Βελιγράδι, διεσπάτο σε δύο ξεχωριστές αμαξοστοιχίες, το Marmara Express για την Κωνσταντινούπολη και το Athènes Express για την Αθήνα. Κατά την άνοδο των δύο αυτών αμαξοστοιχιών, τα οχήματα που τις συνέθεταν εντάσσονταν στο Βελιγράδι, στην σύνθεση του D.O.E

Στην Ελλάδα η C.I.W.L. συνέχισε μέχρι το 1977 να διαχειρίζεται τις κλινάμαξες, τόσο στις εσωτερικές διαδρομές όσο και προς το εξωτερικό και μάλιστα όποιος ήθελε να ταξιδεύσει με κλινάμαξα, ακόμα και από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη, έπρεπε να κάνει την σχετική κράτηση στο πρακτορείο της Wagons Lits-Cook στην πλατεία Συντάγματος και όχι στα εκδοτήρια εισιτηρίων των Σ.Ε.Κ. / Ο.Σ.Ε. Το Athènes Express εντός της Ελλάδος έφερε την αριθμηση 5/6 ενώ διεθνώς 224/225 και αναχωρούσε από την Αθήνα καθημερινά στις 21.00', έφτανε στην Θεσσαλονίκη στις 06.51' της επομένης, στο δε Βελιγράδι στις 22.48' της ίδιας μέρας.

Τα οχήματα που συνέχιζαν ενταγμένα στην νέα σύνθεση έφθαναν στην Λωζάννη στις 22.48' της επομένης και στο Παρίσι στις 06.29' της μεθεπομένης. Το ταξίδι δηλαδή Αθήνα-Παρίσι διαρκούσε 58 ώρες και 29', αν δεν υπολογίσουμε την διαφορά της ώρας. Μετά το 1975, η κλινάμαξα για το Παρίσι κυκλοφορούσε πλέον 2 φορές την εβδομάδα ενώ προηγουμένως καταργήθηκε η κλινάμαξα προς την Βιέννη και προστέθηκε μία κλινάμαξα 4 φορές την εβδομάδα, για το Μόναχο. Οι κλινάμαξες αυτές συνέχισαν να έχουν 1η και 2η θέση.

Το D.O.E. συνέδεε 14 χώρες και για την κυκλοφορία του συνεργάζονταν 13 δίκτυα. Μετά όμως το 1972 η αλματώδης ανάπτυξη των αεροσυγκοινωνιών και οι ολοένα και φθηνότεροι ναύλοι που προσέφεραν, οδήγησαν την σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας και της Τουρκίας με την δυτική Ευρώπη σε σταδιακή παρακμή. Ήδη την δρομολογιακή περίοδο 1976-1977 η διαδρομή Αθήνα – Παρίσι μήκους 3.242χλμ, πραγματοποιούνταν σε 58 ώρες και 42', δηλαδή με μέση ταχύτητα 53,74 χλμ/ώρα, απαράδεκτα χαμηλή για τα «σάνταρ» της εποχής. Άλλωστε, μόνο τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδας και της Τουρκίας ενδιαφέρονταν πλέον να διατηρήσουν και να αναβαθμίσουν την σιδηροδρομική σύνδεση των χωρών τους με την Δυτική Ευρώπη. Έτσι, στις 23,53' της 19 Μαΐου 1977, αναχώρησε το τελευταίο δρομολόγιο του D.O.E από τον Σταθμό της Λυών του Παρισιού για το προς ανατολάς ταξίδι του. Πολλοί λάτρεις του τραίνου αλλά και του S.O.E. ήρθαν από όλον τον κόσμο για να κάνουν, για τελευταία φορά το μυθικό αυτό δρομολόγιο.

Προς το τέλος της δεκαετίας του '50, αλλά κυρίως από τις αρχές της δεκαετίας του '60, καταγράφεται μεγαλύτερη κίνηση επιβατών από την Ελλάδα προς την Γερμανία και την

κεντρική Ευρώπη γενικότερα και αντίστροφα, αντί της μέχρι τότε μεγαλύτερης κίνησης προς και από την Γαλλία, την Αγγλία και την νότια Ελβετία, αφ' ενός μεν λόγω της έναρξης της μετανάστευσης εργατικών χειρών προς τις χώρες αυτές, αφ' ετέρου δε λόγω των στενών οικονομικών δεσμών που άρχισαν να αναπτύσσονται μεταξύ της Ελλάδας και της Γερμανίας, αλλά και λόγω της αύξησης της τουριστικής κίνησης από τις χώρες αυτές προς την Ελλάδα. Έτσι, χρειάστηκε να δρομολογηθούν νέες διεθνείς αμαξοστοιχίες που θα συνέδεαν πλέον την Ελλάδα με την Γερμανία και τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης.

Αυτός ήταν ο λόγος που το 1963 δρομολογήθηκε η αμαξοστοιχία Hellas Express, που μέσω Αυστρίας συνέδεσε την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη με πολλές πόλεις της Γερμανίας φτάνοντας μέχρι και την Κολωνία. Ορισμένες επιβατάμαξες αυτής της αμαξοστοιχίας συνέχιζαν μέχρι και το Dortmund στην βόρεια Γερμανία, ενώ μία επιβατάμαξα συνέδεε και την Αθήνα με την Βιέννη, μέσω του Graz.

Το Hellas Express, που έγινε γνωστό ως το τραίνο των μεταναστών, αναχωρούσε κάθε μέρα στις 18.00 από την Αθήνα, ως αμ.410 και επέστρεφε ως αμ.411, εντός όμως Ελλάδος αρχικά είχε αριθμηση 3/4. Έφτανε στη Θεσσαλονίκη στις 03.30 της επομένης και στην Κολωνία στις 18.31 της 3ης ημέρας. Παρά δε το ότι, οι αναχωρήσεις και οι αφίξεις του Hellas Express είχαν διαφοροποίηση αναλόγως την δρομολογιακή περίοδο, το συγκεκριμένο τραίνο αναχωρούσε από την Αθήνα πάντοτε τα απόγευματα.

Στις 26 Μαΐου 1968 εγκαινιάστηκε μία ακόμη ταχεία επιβατική αμαξοστοιχία, αυτή την φορά μεταξύ Αθήνας και Μονάχου, μέσω Σάλτσμπουργκ. Πρόκειται για το περίφημο Acropolis Express που πραγματοποιούσε το δρομολόγιό της σε 36 ώρες, αναχωρώντας από την Αθήνα καθημερινά συνήθως γύρω στις 10.00', αν και η ώρα αναχώρησης της όπως και η ώρα αναχώρησης και των άλλων διεθνών αμαξοστοιχιών, δεν ήταν πάντα ακριβώς οι ίδιες την κάθε δρομολογιακή περίοδο. Πάντως, το Acropolis Express αναχωρούσε πάντα το πρωί, ώστε το ταξίδι να περιλαμβάνει μόνο μια διανυκτέρευση μέσα στην αμαξοστοιχία, αντί των δύο διανυκτερεύσεων για την ίδια διαδρομή με το Hellas Express.

Το Acropolis Express κυκλοφορούσε εντός του Ελληνικού εδάφους ως «υπερταχεία» με «συμπλήρωμα υπερταχείας» και με την αριθμηση 1 κατά την πορεία της προς τα σύνορα, και 2 κατά την αντίθετη πορεία, και εκτός Ελλάδος ως αμ. 290/291. Αρχικά στάθμευε μόνο στην Λάρισα, την Θεσσαλονίκη και την Ειδομένη και πραγματοποιούσε το δρομολόγιό της μέχρι την Θεσσαλονίκη σε περίπου 7.30' ώρες.

Η σύνθεσή της αποτελούνταν από σύγχρονες και πολυτελείς, για την εποχή επιβατάμαξες 1ης και 2ης θέσης των D.B. με «κουπέ» έξη θέσεων σε συρόμενα καθίσματα ακόμα και στη 2η θέση, αντίθετα με όλες τις άλλες επιβατάμαξες των Σ.Ε.Κ. οι οποίες διέθεταν «κουπέ» οκτώ θέσεων σε μη συρόμενα ή ανακλινόμενα καθίσματα, όπως άλλωστε συνέβαινε και στις

επιβατάμαξες των περισσότερων Ευρωπαϊκών δικτύων εκείνη την εποχή. Στην σύνθεσή της περιλαμβάνονταν και ένα κλινοθέσιο όχημα 2ης θέσης, πάλι των D.B., τα δε 3 περίπου πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους και μία κλινάμαξα (κόκκινου χρώματος), επίσης των D.B. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το 1968, οι Σ.Ε.Κ. δεν διέθεταν ακόμα κλινοθέσια οχήματα στον στόλο τους.

Στην σύνθεση αυτή που δεν μεταβάλλονταν ποτέ, προσετίθετο και μια εστιάμαξα των Σ.Ε.Κ., από αυτές που χρησιμοποιούσε κάποτε η C.I.W.L., που παρέμενε στην σύνθεση της αμαξοστοιχίας μέχρι την Ειδομένη (αργότερα μέχρι την Θεσσαλονίκη) και στο οποίο αρχικά σερβιριζόνταν γεύμα «τάμπλ-ντοτ», μάλλον πλούσιο για τα μέτρα των Ελληνικών σιδηροδρόμων. Στην Γιουγκοσλαβία πάλι προστίθετο μια εστιάμαξα των J.Z., αλλά μόνο σε μέρος της διαδρομής εντός της Γιουγκοσλαβίας (συνήθως Βελιγράδι-Ζάγκρεμπ), και με φαγητό «α λα καρτ» και αρκετά πλούσιο.

Το Acropolis Express, από το 1979 και μετά, δεν ακολουθούσε πλέον την κλασική διαδρομή μέσω Nis -Βελιγραδίου, αλλά κινούνταν μέσω του Κοσσυφοπεδίου, μετά τα Σκόπια κατά την άνοδο, ή μετά το Βελιγράδι κατά την κάθοδο, παρακάμπτοντας έτσι την Niš. Σύντομα πάντως, η αμαξοστοιχία αυτή άρχισε να χάνει την αρχική της λάμψη, κυρίως διότι οι J.Z. δεν της έδιναν τον χαρακτηρισμό της «ευρωπαϊκής υπερταχείας» (δηλαδή T.E.E.), όπως επιθυμούσε ο Ο.Σ.Ε., αργότερα δε διότι και εντός της Ελλάδος πολλαπλασιάστηκαν τόσο ο χρόνος της διαδρομής μέχρι την Θεσσαλονίκη, όσο και οι σταθμεύσεις της, ώστε να λειτουργεί με τα «σάνταρ» των άλλων «υπερταχειών» του Ο.Σ.Ε. Στη δε σύνθεση της προστίθεντο και ακόμη ένα κλινοθέσιο όχημα 2ης θέσης, από την Θεσσαλονίκη μέχρι και το Μόναχο. Αργότερα προστίθεντο και άλλες επιβατάμαξες κατά την διαδρομή της εντός της Ελλάδος. Τελικά, η αμαξοστοιχία αυτή έπαυσε να κυκλοφορεί, όπως και όλες οι άλλες διεθνείς αμαξοστοιχίες, μετά την έναρξη του εμφυλίου πολέμου στην Γιουγκοσλαβία. Θυμίζουμε και το τραγικό δυστήχημα, όταν στις 16 Ιανουαρίου 1972 το Acropolis Express κατά την κάθοδο του προς Αθήνα, συγκρούστηκε μετωπικά με την «κοινή» αμαξοστοιχία (πόστα), Αθηνών-Θεσσαλονίκης, μεταξύ των Σ.Σ.Δοξαρά και Σ.Σ. Ορφανών, με πολλά θύματα.

Θα πρέπει εδώ να επισημάνουμε ότι ήδη από την δεκαετία του '60, υπήρχε και η δυνατότητα μετάβασης στην Πάτρα με λεωφορείο αρχικά των Σ.Π.Α.Π. και κατόπιν των Σ.Ε.Κ / Ο.Σ.Ε» που είχαν ανταπόκριση με τα πλοία Εγνατία της ΕΛ.ΜΕ.Σ. και Arria της Adriatica, τα οποία συνέδεαν την Πάτρα με το Brindisi. Από εκεί οι επιβάτες συνέχιζαν το ταξίδι τους με διεθνείς αμαξοστοιχίες προς όλες τις κατευθύνσεις, είτε απ'ευθείας, είτε με αναμεταβίβαση στο Μιλάνο και ορισμένες φορές και στην Bologna. Βέβαια όποιος ήταν φίλος του τρένου, προτιμούσε να μεταβεί στην Πάτρα σιδηροδρομικώς, έστω και αν αυτό απαιτούσε

περισσότερο χρόνο και δεν είχε εγγυημένη την αναμεταβίβαση στο πλοίο, σε περίπτωση καθυστέρησης της αμαξοστοιχίας. Αργότερα ο Ο.Σ.Ε. κατασκεύασε «στάση» έμπροσθεν του Επιβατικού Ατμοπλοϊκού Σταθμού της Πάτρας, για να διευκολύνει την αναμεταβίβαση των επιβατών από τις αμαξοστοιχίες του, στα πλοία των διεθνών γραμμών.

Από το 1978 το Athènes Express μετονομάστηκε σε Venezia Express και περιελάμβανε μόνο μια επιβατάμαξα, μια κλινάμαξα μέχρι το Βελιγράδι και ένα κλινοθέσιο-όχημα του Ο.Σ.Ε. το οποίο τερμάτιζε στην Βενετία (το προηγούμενο έτος που πρωτοδρομολογήθηκε το κλινοθέσιο τερμάτιζε στο Μιλάνο), από όπου με αναμεταβίβαση σε άλλη αμαξοστοιχία, μπορούσε κανείς να μεταβεί στην Ελβετία, το Παρίσι και το Calais. Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετά συχνά το κλινοθέσιο αυτό του Ο.Σ.Ε. δεν δρομολογούνταν, λόγω βλάβης ή μη διαθεσιμότητας κλινοθεσίου χωρίς προειδοποίηση, με αποτέλεσμα όσοι επιβάτες βρίσκονταν στην Βενετία εν αναμονή του κλινοθεσίου, να μην μπορούν να ταξιδεύσουν, εκτός και αν επεβιβάζονταν στο Γιουγκοσλαβικό κλινοθέσιο που τερμάτιζε στα Σκόπια.

Η κατευθείαν σύνδεση με το Παρίσι, ένα όνειρο γενεών, ήταν πλέον παρελθόν. Από το 1972 και μετά άρχισαν να γίνονται αποδεκτές από την ελληνική κυβέρνηση κάποιες διασυνδέσεις με τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης και την Ε.Σ.Σ.Δ. Έτσι, από το καλοκαίρι του 1973, δρομολογήθηκε μεταξύ Αθήνας-Μόσχας-Αθήνας 2 φορές την εβδομάδα, μόνο το καλοκαίρι, προσδεδεμένη μέχρι το Βελιγράδι στο Athènes Express κλινάμαξα των Σοβιετικών Σιδηροδρόμων. Η κλινάμαξα αυτή είχε τα χαρακτηριστικά κουρτινάκια των σοβιετικών κλιναμαξών και επιβαταμαξών στα παράθυρα, και εντυπωσιακό θυρεό με το σφυροδρέπανο. Λόγω της διπλής της ανάρτησης μπορούσε να συνεχίσει το ταξίδι της μέχρι την Μόσχα μετά το Λνον της Ουκρανίας, από όπου άρχιζαν οι γραμμές μεγαλύτερου πλάτους του κανονικού. Η κλινάμαξα αυτή από το 1976 και μετά, οπότε και αυξήθηκε η επιβατική κίνηση μεταξύ της Ελλάδας και της Σοβιετικής Ένωσης, κυκλοφορούσε τρεις φορές την εβδομάδα το καλοκαίρι και δύο τον χειμώνα.

Από τον Μάιο του 1977 δρομολογήθηκε και μία κλινάμαξα επίσης των Σοβιετικών Σιδηροδρόμων, μεταξύ της Αθήνας και της Μόσχας, αλλά μέσω Σόφιας και Βουκουρεστίου και μια άλλη μεταξύ Αθήνας και Βουδαπέστης, αμφότερες 1 φορά την εβδομάδα, αλλά μόνο το καλοκαίρι. Αλλά και η κλινάμαξα για την Μόσχα μέσω Βελιγραδίου, κυκλοφορούσε πλέον 4 φορές την εβδομάδα το καλοκαίρι. Δρομολογήθηκε επίσης και μια κλινάμαξα των D.B. στην διαδρομή Αθήνα-Μόναχο-Αθήνα, 4 φορές την εβδομάδα, και ένα κλινοθέσιο καθημερινά για το Ντόρτμουντ. Μια ακόμη αμαξοστοιχία που είχε στην σύνθεση της επιβατάμαξες προς το εξωτερικό ήταν η Έβρος Εξπρές, που αναχωρούσε από την Αθήνα για τον Έβρο κάθε βράδυ τα μεσάνυχτα ως αμ. 604, επέστρεφε δε κάθε πρωί ως αμ. 605.

Με την ονομασία Tran's Balkan περιελάμβανε στην σύνθεσή της και επιβατάμαξες προς την Σόφια και το Βουκουρέστι καθώς και ένα κλινοθέσιο μέχρι την Σόφια, που όλα αποκόπτονταν ή προστίθεντο σ' αυτήν στον Σ.Σ. Στρυμόνα. Τέλος, στις 5 Μαΐου 1989, ξεκίνησαν (καθημερινά) δρομολόγια μιας ακόμη διεθνούς αμαξοστοιχίας, πάλι μεταξύ Αθήνας και Μονάχου με την ονομασία Attica Express, η οποία όμως διέθετε μόνο κλινάμαξες 1ης και 2ης θέσης και κλινοθέσια οχήματα, καθώς και κλειστά οχήματα μεταφοράς συνοδευμένων αυτοκινήτων, αυτά όμως ορισμένες μόνο μέρες της εβδομάδας.

Η αμαξοστοιχία αυτή αναχωρούσε από την Αθήνα στις 22.00', ενώ ο έτερος κλάδος της αφικνούνταν εδώ στις 06.07' της επομένης. Και αυτή η διεθνής αμαξοστοιχία πάντως έπαυσε να κυκλοφορεί μετά την έναρξη του γιουγκοσλαβικού εμφυλίου πολέμου.

Πριν ολοκληρώσουμε την καταγραφή των διεθνών σιδηροδρομικών διασυνδέσεων της Ελλάδας, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κατά καιρούς μετά το 1951, απ' ευθείας επιβατάμαξες με αφετηρία την Αθήνα ήταν κυρίως οι εξής, ενταγμένες πάντοτε στην σύνθεση των διεθνών αμαξοστοιχιών, που προαναφέρθηκαν ή και στην σύνθεση αμαξοστοιχιών του εσωτερικού απ' όπου αποκόπτονταν σε κάποιο σταθμό κοντά στα σύνορα. Τέτοιες αμαξοστοιχίες είχαν για προορισμούς τις εξής πόλεις: Οστάνδη, Λωζάννη-Παρίσι (ή και Καλαί), Μιλάνο (ή Βενετία), Μόναχο (ή Κολωνία ή Ντόρτμουντ), Βιέννη, Βελιγράδι, Βουδαπέστη, Σόφια, Βουκουρέστι και Κωνσταντινούπολη. Επι πλέον, υπήρχαν και επιβατάμαξες που εκκινούσαν από την Θεσσαλονίκη, προς ορισμένους από αυτούς τους προορισμούς, καθώς και επιβατάμαξες που συνέδεαν την Θεσσαλονίκη με τα Σκόπια.

Αυτή είναι σε γενικές γραμμές, η ιστορία των διεθνών σιδηροδρομικών συνδέσεων της Ελλάδας από το 1920 μέχρι και την έναρξη του εμφυλίου πολέμου στην Γιουγκοσλαβία. Δυστυχώς σήμερα και συγκεκριμένα από τις αρχές του 2011, παρ' όλο που έχει προ πολλού αποκατασταθεί η σιδηροδρομική διέλευση μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας, όλες οι διεθνείς σιδηροδρομικές διασυνδέσεις της χώρας μας διακόπηκαν, με απόφαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., μετά από κυβερνητική παρέμβαση, με πρόσχημα τα δήθεν ελλείμματα στην εκμετάλλευση και την χαμηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στις περισσότερες από αυτές τις διασυνδέσεις, την στιγμή που οι λεωφορειακές διασυνδέσεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης με τους περισσότερους από αυτούς τους Βαλκανικούς προορισμούς πολλαπλασιάζονται.

Αν όμως, αντί της αναστολής των δρομολογίων αναβαθμίζονταν οι παρεχόμενες ανέσεις και η αξιοπιστία των δρομολογίων και μειώνονταν ο χρόνος της διαδρομής κάτι απολύτως εφικτό, η Ελλάδα δεν θα είχε το θλιβερό προνόμιο να είναι η μόνη Ευρωπαϊκή χώρα μαζί με την Αλβανία, χωρίς διεθνείς σιδηροδρομικές διασυνδέσεις, γεγονός που έχει αρνητικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία, τον τουρισμό, την προστασία του περιβάλλοντος και στο «πρεστίζ» σαν χώρας.

Μεταξύ των διεθνών αμαξοστοιχιών που καταργήθηκαν ήταν και το πολυδιαφημισμένο Φιλία Εξπρές–Dostluk Express, που συνέδεε την Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη, το οποίο είχε στην σύνθεσή του μόνο κλινάμαξες (επρόκειτο για δύο αμαξοστοιχίες εκ των οποίων, η μία αποτελούνταν μόνο από ελληνικές κλινάμαξες και η άλλη μόνο από τουρκικές και που εναλλάσσονταν στην άνοδο και την κάθοδο κάθε βράδυ)

(Πηγή:<https://www.ose.gr/images/150/CIWL.pdf>).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Τα κυριότερα Luxury Trains

2.1 The Venice Simplon Orient Express

Η ιστορία του ξεκινά στις 4 Οκτωβρίου 1883, όταν μια αμαξοστοιχία αναχώρησε από τον σταθμό του Παρισιού με προορισμό τη μακρινή Ρουμανία. Το τρένο ονομαζόταν «Orient Express» και μετέφερε 40 επιβάτες που είχαν προσκληθεί από τον Βέλγο George Nagelmacker που είχε συλλάβει την ιδέα του ταξιδιού στην Ευρώπη με πολυτελή τρένα.

Μαζί τους ταξίδευε και ο δημοσιογράφος Henri Stefan Oppen de Blowitz, ο ανταποκριτής των λονδρέζικων «Times», που διάνθιζε τις ανταποκρίσεις του με συνεντεύξεις μεγάλων προσωπικοτήτων, όπως του βασιλιά της Ρουμανίας Καρόλου και του σουλτάνου Abdul Hamid II, του τότε κυβερνήτη της Τουρκίας, που έδωσαν «φτερά» στην ιδέα του Nagelmacker. Παρά τις αρχικές δυσκολίες που συναντούσαν οι επιβάτες, καθώς έπρεπε να διασχίσουν με φέρι το Δούναβη και να μεταφερθούν στη Βάρνα της Βουλγαρίας με ένα τοπικό τρένο για να καταλήξουν με πλοίο στην Κωνσταντινούπολη, το ταξίδι με το Orient Express έγινε παιχνιδάκι, όταν στις αρχές του 1900, οι γραμμές των τρένων εκσυγχρονίστηκαν και το ταξίδι των 1.800 μιλίων διαρκούσε μόλις 3 ημέρες!

Όλη η αφρόκρεμα των αρχών του περασμένου αιώνα ταξίδευε με ταχύτητα μέσα σε υπερπολυτελή βαγόνια στη Βιέννη, στο Βουκουρέστι ακόμη και στην Κωνσταντινούπολη, που τότε ήταν ο απόλυτος ταξιδιωτικός προορισμός. Έτσι, το Orient Express βαφτίστηκε «Το τρένο των βασιλέων που είναι και ο βασιλιάς των τρένων».

Πρόκειται για το θρυλικό τρένο που πρωταγωνίστησε σε 6 κινηματογραφικές ταινίες και 19 βιβλία μυστήριου (Έγκλημα στο Orient Express-Αγκάθα Κρίστι). Τα υπέροχα βαγόνια-καμπίνες που κατασκευάστηκαν τις δεκαετίες του '20 και του '30 παρέμειναν μέχρι σήμερα αναλλοίωτα στο χρόνο, έπειτα από μια σειρά ανακατασκευών και συντηρήσεων.

Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο το Οριάν Εξπρές μπορούσε να περνάει μέσα από σήραγγα του Σεμπλόν, γι'αυτό πλέον ονομαζόταν «Σεμπλόν Οριάν Εξπρές». Χιλιάδες Ευρωπαίοι έφταναν μέσω του Οριάν Εξπρές στην Ανατολή. Ένα από τα πιο δύσκολα ταξίδια του πραγματοποιήθηκε το 1929, όταν ακινητοποιήθηκε επί πέντε μέρες στο χιόνι και οι επιβάτες άρχισαν να λιποθυμούν από το κρύο. Το συμβάν αυτό ήταν αιτία να γράψει η Αγκάθα Κρίστι το μυθιστόρημα «Έγκλημα στο Οριάν Εξπρές» Το τρένο συνέχισε κανονικά τα δρομολόγια μέχρι τη δεκαετία του '70, όποτε άρχισε να χάνει την αίγλη του. Αργότερα μετονομάστηκε σε

«Ντιρέκτ Οριάν Εξπρές» και τον Μάιο του 1977 πραγματοποίησε το τελευταίο του δρομολόγιο.... (Πηγή: <http://www.mixanitouxronou.gr/orian-express>).

Το ταξίδι με το Orient Express, έγινε ένας μοναδικός τρόπος κοινωνικής καταξίωσης καθώς το προτιμούσαν εύποροι Βρετανοί, Γάλλοι, Αμερικανοί και Γερμανοί, που επιζητούσαν λίγες στιγμές ηρεμίας και απόλυτης χαλάρωσης σε ένα κοσμοπολιτικό και υπερπολυτελές περιβάλλον. Το βαγόνι με το νούμερο 2419 του μυθικού Orient Express, χρησιμοποιήθηκε για την παράδοση των Γερμανών το 1918, ενώ μερικά χρόνια αργότερα, το 1940, χρησιμοποιήθηκε ξανά από τον Χίτλερ για την παράδοση των Γάλλων. Το ιστορικό βαγόνι στη συνέχεια μεταφέρθηκε στο Βερολίνο και το 1945 καταστράφηκε από τα Ες- Ες για να μην ξαναπέσει στα χέρια των συμμάχων.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος κατάφερε μεγάλο χτύπημα στα σιδηροδρομικά ταξίδια, καταστρέφοντας τις ράγες πολλών δικτύων. Οι μετοχές της εταιρείας στην οποία ανήκαν τα Orient Express, έχασαν μεγάλο μέρος της αξίας τους και τα δρομολόγια περιορίστηκαν μόνο μέχρι την Τεργέστη και αργότερα μέχρι τη Γιουγκοσλαβία και τη Βουλγαρία.

Την παρακμή ακολούθησε και πάλι η λάμψη. Τον Οκτώβριο του 1977, ο James Sherwood, πρόεδρος της εταιρείας Sea Containers Group, απέκτησε στο Sotheby's στο Μόντε Κάρλο, δύο παλιά βαγόνια-κουκέτες και ξεκίνησε τη συλλογή και άλλων εγκαταλελειμμένων βαγονιών από όλο τον κόσμο. Ιδιωτικές συλλογές, μουσεία και εταιρείες, πούλησαν τα βαγόνια που είχαν στην κατοχή τους έναντι μεγάλων ποσών. Ακολούθησε η διαδικασία της ανακατασκευής με ιδιαίτερη βαρύτητα στη διατήρηση του εσωτερικού διακόσμου και της εξαιρετικής δουλειάς των τεχνιτών του προηγούμενου αιώνα.

Στις 25 Μαΐου 1982, ο James Sherwood, είδε το όνειρό του να πραγματοποιείται καθώς το αυθεντικό Venice Simplon Orient Express, ξανακύλησε πάνω στις σιδηροδρομικές ράγες καλύπτοντας την απόσταση από το Λονδίνο ως τη Βενετία. Έκτοτε, πολιτικοί, καλλιτέχνες, αστέρια της show biz, αριστοκράτες, βρετανοί λόρδοι, επιχειρηματίες αλλά και χιλιάδες εύποροι τουρίστες ταξιδεύουν στα μοναδικά βαγόνια του Orient Express, συμμετέχοντας στο μύθο του πιο διάσημου τρένου στην ιστορία της ανθρωπότητας. Σήμερα, θεωρείται το πιο πολυτελές τρένο, ένα έργο τέχνης στην ουσία οπού μπορεί κανείς να γυρίσει την Ευρώπη, από το Λονδίνο ως τη Βενετία και από τη Ρώμη ως τη Βουδαπέστη. Μια φορά το χρόνο πραγματοποιεί και την κλασική διαδρομή Παρίσι-Κωνσταντινούπολη (Πηγή: <https://www.iefimerida.gr/news/174470/orient-express>).

2.2 Τα κορυφαία Luxury Trains στον κόσμο

Eastern and Oriental Express

Το τρένο αυτό ανήκει στην ίδια εταιρεία με το Orient Express, έχει τα ίδια χαρακτηριστικά και πραγματοποιεί ταξίδια από τη Σιγκαπούρη στη Μπανγκόκ, μέσα από τα τροπικά δάση, έχοντας εξαιρετική κουζίνα και φιλοξενία.

Ένα μεγάλο ταξίδι μέσα από τις απολαύσεις της Ασίας από τη Σιγκαπούρη προς Μπανγκόκ, συμπεριλαμβανομένων των επισκέψεων σε Κουάλα Λουμπούρ, Cameron Highlands, Penang, Ποταμός Κβάι.

Μετά την επιτυχία του διάσημου αδελφού τρένου στη Βενετία «Simplon-Orient-Express», το «Eastern & Oriental Express» τρένο πολυτελείας, γράφει ιστορία ως το πρώτο τρένο που μεταφέρει επιβάτες απευθείας από τη Σιγκαπούρη, Κουάλα Λουμπούρ και Μπανγκόκ.

Η έμπνευση για το εσωτερικό προέρχεται από την Ανατολή. Οι τοίχοι είναι διακοσμημένοι από ξύλο μαρκετερί με επιρροές από Ανατολή, ενώ τα bars και τα εστιατόρια είναι διακοσμημένα με κινέζικη και ταϊλανδέζικη λάκα.

Άνω και κάτω κουκέτες και ιδιωτικό μπάνιο ολοκληρώνουν την εικόνα σε τρεις εκδόσεις καμπίνας: Pullman Cabins, State Cabins και Presidential Suites

The Royal Scotsman

Θεωρείται το πιο ακριβό ταξίδι με τρένο στον κόσμο αυτή τη στιγμή. Ξεναγεί τους τυχερούς επιβάτες του στην "εξωτική" Σκωτία με ανέσεις ανάλογες του κόστους του. Η Belmond Royal Scotsman διασχίζει τα γραφικά Highlands και τις γυάλινες λίμνες της Σκωτίας

Το ταξίδι του The Royal Scotsman ξεκινάει από το Εδιμβούργο, ανεβαίνει βόρεια στο Kingdom of Fife, το οποίο είναι γεμάτο με μικρά, παραδοσιακά ψαροχώρια αλλά και καταπράσινα λιβάδια και μετά ανηφορίζει στους τραχείς βράχους των περίφημων Highlands της Σκωτίας. Το βράδυ ένας αυθεντικός Σκωτσέζος, απόγονος κάποιας τοπικής φυλής, αφηγείται με την χαρακτηριστική του προφορά παραδοσιακές ιστορίες ενώ οι ταξιδιώτες γεμίζουν τα ποτήρια τους με μερικά από τα πιο διάσημα Σκωτσέζικα Malt Whiskies. Η δεύτερη μέρα είναι αφιερωμένη σε δραστηριότητες στο δάσος Rothiemurchus Forest, το οποίο είναι γεμάτο από σπάνια ζώα και πουλιά, όπως ελάφια, λαγούς και ψαρετούς. Οι επισκέπτες μπορούν να εξασκηθούν στην σκοποβολή, σημαδεύοντας όχι φυσικά τα υπέροχα ζώα αλλά ειδικά πηλίνα περιστέρια ή να ψαρέψουν στη λίμνη. Η μέρα τελειώνει με

μια περιήγηση στο Strathgill, ένα από τα παλιότερα αποστακτήρια της Σκωτίας (Πηγή: www.lifo.gr 1.12.2016)

Belmond Andean Explorer, Περού

Διασχίζοντας τις περουβιανές Άνδεις, κινούμενο σε ένα απ' τα πιο μεγάλα υψόμετρα με σιδηροδρομικές γραμμές, αυτό το τρένο συνδέει την αρχαία πρωτεύουσα των Ίνκας, το Κούσκο, με τα νησιά της λίμνης Τιτικάκα και την ηφαιστειογενή πόλη της Αρεκίπα. Η διακόσμηση είναι εμπνευσμένη απ' τα χρώματα της περιοχής και τα πιάτα του μενού φέρνουν την υπογραφή των σεφ του ιστορικού ξενοδοχείου Belmond Hotel Monasterio στο Κούσκο. Μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι 48 επιβάτες. Το τρένο διαθέτει μπαρ με πανοραμικά παράθυρα καθώς και ένα ανοιχτό κατάστρωμα παρατήρησης που προσφέρουν ιδανική θέα στους επιβάτες (Πηγή: www.lifo.gr 1.12.2016).

Belmond Grand Hibernian, Ιρλανδία

Σε αυτό το τρένο Η κλασική αισθητική μπλέκεται με την αρχιτεκτονική του Δουβλίνου και πολλές χρωματικές πινελιές σε αυτό το τρένο, χωρητικότητας 40 ατόμων. Το μεγαλύτερο απ' τα ταξίδια που κάνει διαρκεί έξι ημέρες και εξερευνά τόσο την Ιρλανδία όσο και τη Βόρεια Ιρλανδία, με στάσεις στα αποστακτήρια του ουίσκι Jameson, στο Blarney Castle και στο μουσείο του Τιτανικού στο Μπέλφαστ.

Golden Eagle, Ρωσία

Ένα ταξίδι που σχεδόν όλοι θα ήθελαν να κάνουν στη ζωή τους, ίσως γιατί είναι το μεγαλύτερο ταξίδι που μπορείς να κάνεις με ένα μόνο τραίνο. Το ταξίδι καλύπτει 9.258 χιλιόμετρα (σχεδόν το ¼ της περιφέρειας του πλανήτη), αλλάζει 8 διαφορετικές ζώνες ώρας και διαρκεί 7 μέρες. Η αίσθηση της πολυτέλειας είναι έκδηλη στην ζεστή υποδοχή με σαμπάνια, τις κουκέτες με τα θερμαινόμενα πατώματα και το διπλό κρεβάτι αλλά και τον προσωπικό μπάτλερ. Το σκηνικό είναι φαντασμαγορικό και περιλαμβάνει το Κάστρο του Καζάν (Kazan Kremlin) που αποτελεί μνημείο παγκόσμιας κληρονομιάς της Unesco, τα Ουράλια, τη μαγευτική Αικατερινούπολη, τις αριστουργηματικές ξύλινες κατασκευές του Irkutsk, τις φώκιες της Λίμνης Βαϊκάλης, και τις απέραντες εκτάσεις της Σιβηρίας. Όλα υπό τους απαλούς ήχους του Τσαϊκόφσκι από τον σολίστ στο πιάνο!

Ο υπερσιβηρικός της Golden Eagle ταξιδεύει μέσα από τα Ουράλια Όρη, σε όλη τη στέπα, και γύρω από τη λίμνη Βαϊκάλη, την παλαιότερη και βαθύτερη λίμνη γλυκού νερού στον κόσμο. Το βαγόνι με το μπαρ του Golden Eagle είναι κατάλληλο για ένα τσάρο, με παραδοσιακή ρώσικη επίπλωση, κρύσταλλα από το μακραίωνα εργοστάσιο Dyatkovo και κεραμικά από το Αυτοκρατορικό Εργοστάσιο Πορσελάνης στην Αγία Πετρούπολη (Πηγή: www.lifo.gr 1.12.2016).

Rovos Rail Pride of Africa

Ένα ταξίδι που διαρκεί 14 μέρες, ανάμεσα σε Cape Town, Kimberley, Pretoria, Kruger National Park, Beit Bridge, Bulawayo, Victoria Falls, Lusaka και από τη Tanzania μέχρι το Dar Es Salaam. Ένα μαγευτικό, ρομαντικό ταξίδι για να γευτεί κανείς την πραγματική Αφρική.

Το Rovos Rail της Νότιας Αφρικής έχει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους με ανακαινισμένα τρένα από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 και τις αρχές της δεκαετίας του '70, και λειτουργεί σχολαστικά με εκλεκτής ποιότητας βαγόνια. Σε αυτά, αφθονούν οι λεπτομέρειες από άλλες εποχές όπως οι σκαλιστές κολώνες στην τραπεζαρία που μιμούνται το σχεδιασμό ενός τρένου του 1924, όπως αποκαταστάθηκε από την εταιρεία της Νότιας Αφρικής.

Ένα συναρπαστικό αλλά και σπάνιο ταξίδι που γίνεται μία φορά κάθε 2 χρόνια και διαρκεί 28 ημέρες. Ξεκινάει από την Νότια Αφρική, περνάει από την Botswana, τη Ζιμπάμπουε, την Τανζανία, την Ουγκάντα, το Σουδάν και καταλήγει στην Αίγυπτο! Εκτός από το ταξίδι με το τρένο περιλαμβάνει Air-Safari και κρουαζιέρα σε λίμνη! Το The Pride of Africa είναι ένας εξαιρετικός τρόπος να απολαύσει κανείς την Αφρική σε όλο της το μεγαλείο, να έρθει σε στενή επαφή με τους Χιμπατζήδες στην Ουγκάντα, να επισκεφτεί τις μυθικές Πυραμίδες της Αιγύπτου και να ανακαλύψει τους επιβλητικούς καταρράκτες της Victoria. Το τρένο είναι ένα διαμάντι από μόνο του. Δερμάτινοι καναπέδες, μοναδικά κρασιά της Νότιας Αφρικής και ατμόσφαιρα βγαλμένη από την προπολεμική περίοδο. Μια αληθινή περιπέτεια που ζωντανεύει την ταινία "Πέρα από την Αφρική"! (Πηγή: www.lifo.gr 01/12/2016)

Palace on Wheels

Το όνομά του λέει πολλά. Δίνει την δυνατότητα να ταξιδέψει κανείς στην Ινδία στα Μαχαραγιάς. Από το Δελχί προς το Rajasthan, με ενδιάμεσες στάσεις για σαφάρι, επισκέψεις στο Taj Mahal και το Lake Palace στο Udaipur. Το τρένο πολυτελείας Palace on Wheels είναι το παλαιότερο τρένο της Ινδίας. Τα βαγόνια του έχουν όλα εκείνα τα στοιχεία που είχαν όταν ταξίδευαν βασιλιάδες της Ινδίας και αντιβασιλείς του βρετανικού θρόνου. Μετά την ανεξαρτησία της Ινδίας το τρένο αξιοποιήθηκε δρομολογώντας το για τουριστικούς σκοπούς. Είναι ένα από τα δέκα κορυφαία πολυτελή τρένα στον κόσμο, καταλαμβάνοντας την 4η θέση στον παγκόσμιο χάρτη πολυτελών τρενών

(Πηγή: sidirodromikanea.blogspot.com/05/08//2016/palace-on-wheels)

Royal Canadian Pacific

Το τρένο αυτό προσφέρει πολυτέλεια 5 αστέρων στα ιστορικά ανακαινισμένα σιδηροδρομικά βαγόνια του, μέσα από την καρδιά των Canadian Rockies ως την Αλμπέρτα και την Βρετανική Κολούμπια.

Πολλά από τα βαγόνια του Royal Canadian Pacific (RCP) κατασκευάστηκαν ανάμεσα στο 1917 και το 1931. Μόλις 30 άτομα μπορούν να υποδυθούν τους ευγενείς και να επιβιβαστούν, προκειμένου να απολαύσουν τα υπέροχα δείπνα, τις αίθουσες χαλάρωσης, τα μικρά σαλόνια και τα τεράστια διαμερίσματα που περιλαμβάνουν ιδιωτική τουαλέτα και λουτρό. Το τρένο παρέχει επίσης μουσικά events σε συνδυασμό με τα υπέροχα τοπία από τα οποία περνά. Κάθε βαγόνι είναι διαφορετικό, μερικά, μάλιστα έχουν φιλοξενήσει βασιλείς και πρώην προέδρους των ΗΠΑ.

Οι δύο διαδρομές του Royal Canadian Pacific, προσφέρονται για να γνωρίσει κανείς από κοντά μαγικά τοπία στα Rocky Mountains του Καναδά που δεν είναι προσβάσιμα με άλλο τρόπο, να επισκεφθεί προστατευόμενα πάρκα και να απολαύσει τις εκτός τρένου δραστηριότητες, με αποκορύφωμα το ψάρεμα της πέστροφας. Οι διαδρομές διαρκούν 5-6 μέρες, πραγματοποιούνται την άνοιξη και το καλοκαίρι και κοστίζουν από 4.500 - 7.000 ευρώ (Πηγή:sidirodromikanea.blogspot.com/27/11/2016royal-canadian-pacific.html).

Golden Eagle Danube Express

Ένα ταξίδι στο χρόνο απολαμβάνουν οι επιβάτες του Golden Eagle Danube Express που, ταξιδεύοντας από την Ουγγαρία στο Ιράν, γνωρίζουν τη μαγεία της Ανατολής. Από τη Βουδαπέστη στην Τεχεράνη ταξιδεύει το πολυτελές τρένο Golden Eagle Danube Express, με τον αέρα και την αισθητική άλλων εποχών. Το τρένο αναχωρεί από το σταθμό Νουγκάτι και μέσω Ρουμανίας, Βουλγαρίας και Τουρκίας, φτάνει στο Ιράν μετά από 13 ημέρες, έχοντας διανύσει 7.000 χιλιόμετρα. Οι 70 επιβάτες του, εξυπηρετούνται από 30μελές πλήρωμα. Ταξιδεύοντας από τις όχθες του Δούναβη, στις ακτές του Βοσπόρου και πάνω στην αρχαία γη της Περσίας, το μοναδικό αυτό ταξίδι γίνεται σε προορισμούς που σπάνια ζει από κοντά ο επισκέπτης από τη Δύση. Στη διάρκεια του ταξιδιού, προσφέρονται διανυκτερεύσεις σε πολυτελή ξενοδοχεία, καθώς ο ταξιδιώτης έχει την δυνατότητα να ξεναγηθεί στις διάφορες πόλεις - σταθμούς της διαδρομής.

Μια μπάντα υποδέχεται το τρένο στον σιδηροδρομικό σταθμό Βουδαπέστης. Το ταξίδι αναβιώνει τη σιδηροδρομική παράδοση: το τρένο λειτουργεί με ατμομηχανή και οι μηχανικοί δεν σταματούν να τροφοδοτούν τις μηχανές με κάρβουνο.

Οι επιβάτες απολαμβάνουν πολυτελή γεύματα στο εστιατόριο του τρένου, ακούν μουσική από την πιανίστα που βρίσκεται στο μπαρ ή κοιμούνται στις άνετες καμπίνες τους, στα

βαγόνια που θυμίζουν το θρυλικό Orient Express (Πηγή: sidirodromikanea.blogspot.com/2014/10/golden-eagle-danube-express.html)

Golden Chariot

Το μοναδικό πολυτελές τρένο στη Νότια Ινδία, προσφέρει μια πλήρη εικόνα στους επισκέπτες του για τον αρχαιολογικό πλούτο της περιοχής, την γαστρονομία, την εξερεύνηση της άγρια ζωής και του λαμπρού πολιτισμού της. Παράλληλα παρέχει ένα συνδυασμό πολιτιστικής κληρονομιάς, οικότουρισμού και ζωής στην παραλία. Σε προσκαλεί να ξαπλώσεις και να χαλαρώσεις καθώς το υπέροχο τοπίο ξεδιπλώνεται έξω από το παράθυρό σου. Η πολυτέλεια στο εσωτερικό σε κάνει να νιώθεις σαν αριστοκράτης άλλης εποχής και οι παροχές εντός τρένου είναι υψηλού επιπέδου. Τούτη τη λεπτή ισορροπία ανάμεσα σε ένα ένδοξο παρελθόν και σε ένα ελπιδοφόρο παρόν και μέλλον θέλουν να προβάλλουν οι υπεύθυνοι της εκδρομής. Ένα ταξίδι στην όμορφη αυτή γη, μέσα από την άνεση του προσωπικού σου δωματίου εντός ενός πολυτελούς βαγονιού (Πηγή:by Runvel 13 May 2018)

Shikishima, Ιαπωνία

Η επιτομή της πολυτέλειας στο τραίνο Shikishima. Απίστευτες εικόνες ομορφιάς και καλαισθητού ντιζάιν. Ο Ken Okuyama είναι ο μοναδικός Ιάπωνας σχεδιαστής της Ferrari και αυτός που υπογράφει τον σχεδιασμό του υπερπολυτελούς ιαπωνικού τρένου Shikishima, που προσφέρει τη δυνατότητα στους επιβάτες του να κάνουν μια... κρουαζιέρα στην ξηρά! Η κατασκευή του ξεκίνησε πριν από σχεδόν 3 χρόνια, επενδύοντας η εταιρεία JR East 5 δις γιέν. Το τρένο διαθέτει 10 βαγόνια και διώροφες σουίτες, ενώ συνολικά μπορεί να μεταφέρει μέχρι 34 άτομα που θέλουν να κάνουν ένα ταξίδι 4 ημερών στην επαρχία της Ιαπωνίας. Οι τιμές είναι 8.000 ευρώ το άτομο και οι κρατήσεις έχουν κλείσει για τους πρώτους 6 μήνες της λειτουργίας του (Πηγή: epixirimatias.gr 30 Μαρτίου 2017).

2.3 Χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα των Luxury Trains

Τα luxury trains αποτελούνται κατά μέσο όρο από 12-15 ιστορικά ανακατασκευασμένα βαγόνια. Χρησιμοποιούν κυρίως νηζελάμαξες για λόγους αξιοπιστίας αλλά και στυλ. Διαθέτουν πολυτελείς δίκλινες και μονόκλινες καμπίνες υψηλών προδιαγραφών, με πολύ προσεκτικά σχεδιασμένους χώρους διαβίωσης, εκμεταλλευόμενοι το μεγαλύτερο μέρος του διαθέσιμου χώρου. Σχεδόν όλα τα τρένα διαθέτουν στις καμπίνες τους πολυτελές ιδιωτικό

μπάνιο με λουτρό. Ανάλογα με το μέγεθος τους, μετατρέπουν 2 έως 4 βαγόνια σε gourmet εστιατόρια, bars και observation cars.

Όλα τα τρένα πολυτέλειας αξιοποιούν στο έπακρο τα βαγόνια- σαλόνια και τα βαγόνια- μπαρ τους, ως προσεγμένους χώρους διαφόρων εκδηλώσεων με μουσική και τραγούδια, αλλά και ως χώρους κοινωνικών συνευρέσεων μεταξύ των επιβατών. Τα observations cars είναι βαγόνια που λειτουργούν ως καθιστικό διαθέτοντας πολύ μεγάλα παράθυρα και δίνοντας την δυνατότητα στους επιβάτες, να παρατηρούν και να απολαμβάνουν τα αξιοθέατα και την διαδρομή.

Ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό των τρένων πολυτελείας, είναι ότι το ύφος τους προσαρμόζεται στην κουλτούρα της χώρας προέλευσης τους. Κάθε τρένο πολυτελείας αποτελεί και τον κοινωνικό για την επαφή και την προώθηση των πολιτισμικών χαρακτηριστικών κάθε έθνους προς τους επιβάτες- πελάτες του.

Τα luxury trains δεν πραγματοποιούν τακτικά δρομολόγια. Έχουν πολύ συγκεκριμένα προγράμματα εκδρομών, που ανακοινώνονται τις περισσότερες φορές περίπου ένα χρόνο πριν την έναρξη τους. Επίσης προσφέρουν πολλά είδη ταξιδιών σε σχέση με την διάρκεια και των προορισμό. Κάποια ταξίδια γίνονται μόνο στο εσωτερικό μιας χώρας και διαρκούν από 2 έως 7 ημέρες και άλλα διασχίζουν μέχρι και 6 χώρες και διαρκούν έως και 16 ημέρες.

Όσον αφορά τις τιμές, αυτές είναι πάντα ιδιαίτερα υψηλές. Η πολυτέλεια και η υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και η μοναδικότητα του προϊόντος, καθιστούν τα ταξίδια με τα luxury trains προνόμιο για λίγους. Η κάθε διανυκτέρευση ξεκινάει από 600€ και μπορεί να φτάσει και τα 2.500€, άσχετα με την διάρκεια του ταξιδιού.

Παρόλαυτα, τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται κάποια εκπτωτικά πακέτα που αφορούν κυρίως κρατήσεις early booking. Στον τομέα των πωλήσεων συμπεριφέρονται ακριβώς όπως τα boutique hotels. Οι ομοιότητες με τα μικρά ξενοδοχεία είναι εμφανείς, αφού και τα πολυτελή τρένα έχουν ως στόχο την ενοικίαση δωματίων (καμπινών) και την αύξηση της πληρότητας τους.

Τα πολυτελή τρένα έχουν απεριόριστες δυνατότητες στη δημιουργία και στο σχεδιασμό των ταξιδιών τους. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με την μη ύπαρξη υποχρέωσης για τακτικά δρομολόγια και τις υποχρεωτικές διαδρομές, καθώς και από την εκμετάλλευση του παγκοσμίου σιδηροδρομικού δικτύου.

Μπορούν επίσης να συνδυάσουν και άλλα μεταφορικά μέσα προκειμένου να καλυφτούν και μη προσβάσιμες περιοχές. Στην προσπάθειά τους να αυξηθεί η ποιότητα των εκδρομών και να καλυφτούν αξιοθέατα και τοποθεσίες τουριστικού ενδιαφέροντος, πολλά luxury trains συνεργάζονται με εταιρίες ενοικίασης πολυτελών λεωφορείων και αυτοκινήτων.

Επιτυγχάνοντας τόσο ελκυστικό προϊόν, οι προσφερόμενες θέσεις τους εξαντλούνται σχεδόν από τον προηγούμενο χρόνο. Η ζήτηση τους είναι τόσο υψηλή που οι τιμές ανά διανυκτέρευση ξεπερνούν τα 1.000€ το άτομο. Επιπλέον και σε αντίθεση με τα σημεία των καιρών, δεν απαιτούν ιδιαίτερη τεχνολογική υποδομή, αφού ο στόχος δεν είναι η γρήγορη μετακίνηση.

2.4 Παρουσίαση the Royal Scotsman

Το Royal Scotsman δραστηριοποιείται στην Μ. Βρετανία και κυρίως στην Σκωτία, από το 1985. Ανήκει στην αλυσίδα “Belmond Orient-Express Hotels”, που περιλαμβάνει 7 luxury trains και 33 boutique hotels σε όλο τον κόσμο.

Είναι από τα μικρά σχετικά τρένα που δραστηριοποιούνται στον χώρο, αφού αποτελείται συνολικά από 9 βαγόνια. Το μικρό του μέγεθος βέβαια κάθε άλλο παρά αρνητικό μπορεί να θεωρηθεί, αφού δίνει μια πιο προσωπική και premium αίσθηση στους τυχερούς του επιβάτες, που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν για τις πολυτελείς του υπηρεσίες, έως και 1.400€ την ημέρα. Στην τιμή συμπεριλαμβάνονται εκτός από τα πρωινά, όλα τα γεύματα στο gourmet εστιατόριο, καθώς και απεριόριστη κατανάλωση αλκοόλ (open bar).

Το τρένο πιο αναλυτικά αποτελείται από 5 βαγόνια καμπίνες, 2 εστιατορίου, 1 ως observation car και 1 βαγόνι προσωπικού. Τα βαγόνια καμπίνες χωρίζονται σε 14 twin, 2 double και 4 single, με δυνατότητα φιλοξενίας 36 ατόμων.

Το Royal Scotsman δεν ταξιδεύει όλο το χρόνο. Η περίοδος λειτουργίας του είναι εποχιακή από των Απρίλιο έως τον Οκτώβριο, λόγω των καλύτερων καιρικών συνθηκών. Το πρόγραμμα του περιλαμβάνει 12 είδη εκδρομών, από 2 έως 8 ημέρες ανάλογα με την απόσταση και οι διανυκτερεύσεις των επιβατών γίνονται στο τρένο αλλά και σε συνεργαζόμενα Boutique Hotels.

Luxury train club

Είναι το club που συγκεντρώνει τα καλύτερα luxury trains στον κόσμο. Στην ουσία είναι μια διαδικτυακή πλατφόρμα μέσω της οποίας οι επισκέπτες μπορούν να ενημερωθούν για όλες τις εκδρομές, τα είδη τρένων και τις τιμές, μέσω της ιστοσελίδας της. Παρέχει επίσης την δυνατότητα για κρατήσεις, καθώς και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ελληνικοί σιδηρόδρομοι και Τουρισμός

3.1 1869 - 2019 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ / 150 ΧΡΟΝΙΑ" Η εξέλιξη κινείται στις ράγες μας!

Φέτος, το 2019, οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι συμπληρώνουν και εορτάζουν τα 150 ΧΡΟΝΙΑ από την ίδρυσή τους. Ίσως, σήμερα, πολλά πράγματα φαντάζουν απλά και δεδομένα. Όμως η Ελλάδα του 1869, είχε μόλις βγει από έναν εθνικοαπελευθερωτικό πόλεμο και ήταν κατά ένα μεγάλο μέρος κατεστραμμένη. Η αντιμετώπιση της έλλειψης εσωτερικής και εξωτερικής επικοινωνίας, ήταν η πρώτη προτεραιότητα της. Το αυτοκίνητο δεν είχε εφευρεθεί ακόμα και οι μεταφορές και συγκοινωνίες γινόντουσαν με ανθρώπους, ζώα και κάρρα σε χωμάτινους δρόμους.

Σε αυτό το περιβάλλον, η εμφάνιση του σιδηροδρόμου ήταν μια μεγάλη επανάσταση! Τότε, ο σιδηρόδρομος ήταν το μόνο γρήγορο, μαζικό και κυρίως αξιόπιστο μέσο μεταφοράς. Από τότε, το 1869, οι σιδηρόδρομοι μεταφέρουν ανθρώπους, αγαθά και υποδομές στην καθημερινή ζωή αλλά και στις μεγάλες ιστορικές περιόδους της πατρίδας, όπως οι πόλεμοι, η εσωτερική και η εξωτερική μετανάστευση.

Ταυτόχρονα, φέρνουν κοντά διαφορετικές κουλτούρες και αντιλήψεις, επηρεάζοντας τις σχέσεις των ανθρώπων.

Σήμερα, ο ΟΣΕ πρωτοστατεί στη νέα ανάπτυξη, με τεχνολογία αιχμής την νέα ηλεκτροκίνηση και την πολιτική συνδυασμένων μεταφορών σε διεθνές δίκτυο.

Η συμπλήρωση των 150 χρόνων, αποτελεί μια εξαιρετική ευκαιρία, για να προβληθούν τα μοναδικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Ελληνικών Σιδηροδρόμων που τους καθιστούν το πιο αγαπημένο μέσο μεταφοράς (Πηγή: ose.gr 08/04/2019).

3.2 Ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός στην Ελλάδα και Ενέργειες Ανάπτυξης του

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, εκτός από τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του, επιχειρεί την επέκταση των δραστηριοτήτων του σε τομείς όπως ο εναλλακτικός τουρισμός. Τα τελευταία χρόνια, η προσπάθεια συγκράτησης του ρεύματος του μαζικού τουρισμού σε όσο το δυνατό χαμηλότερα επίπεδα και η προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού αποτελεί μια από τις βασικές προτεραιότητες των πολιτικών που σχετίζονται με την τουριστική ανάπτυξη. Στα πλαίσια ανάπτυξης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού στη χώρα μας, ο Ο.Σ.Ε., προωθεί το σιδηροδρομικό τουρισμό, μια από τις κυριότερες μορφές

επιλεκτικού τουρισμού, μέσα από την αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου σε περιοχές που παρουσιάζουν ιδιαίτερο φυσικό κάλλος και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις η πρόσβαση σε αυτές είναι δυνατή μόνο με το τρένο.

Σε πρώτη φάση ο οργανισμός έχει προχωρήσει στην αξιοποίηση πέντε τουριστικών γραμμών οι οποίες είναι ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού- Καλαβρύτων, η σιδηροδρομική γραμμή του Αχλαδόκαμπου, το τρενάκι του Πηλίου, το τρένο στον Ασωπό, και η διαδρομή στην κοιλάδα του Νέστου. Επίσης περιοχές όπως η Αρχαία Ολυμπία και το Κατάκολο, το φαράγγι του Βουραϊκού, η ορεινή Αρκαδία κ.α., το Πήλιο, η Λαμία και επάνω ψηλά η Σταυρούπολη είναι κάποια από τα μέρη που μπορούν να θαυμάσουν όσοι ταξιδεύουν με τρένο.

Το δίκτυο της Πελοποννήσου

Στο δίκτυο του ΟΣΕ ανά την Ελλάδα υπάρχουν τμήματα τα οποία μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον για τη δημιουργία τουριστικών διαδρομών, επισημαίνουν όσοι έχουν ασχοληθεί με το θέμα. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη γραμμή Αθηνών - Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου, η οποία εγκαταλείφθηκε καθώς κρίθηκε ζημιογόνος για πλήρη εκμετάλλευση λίγους μόλις μήνες μετά την ολοκλήρωση των έργων ανακαίνισής της. Η αξιοποίησή της τέθηκε προσφάτως και στη Βουλή ως ζήτημα²⁹ εξαιτίας του γεγονότος ότι η γραμμή Αθηνών - Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου παρουσιάζει τεράστιο τουριστικό ενδιαφέρον, καθώς στην περιοχή αυτή ενυπάρχουν μοναδικά μνημεία αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Μυκήνες, Τίρυνθα, Ακρόπολης Άργους, Επίδαυρος), τα οποία ετησίως προσελκύουν το ενδιαφέρον εκατομμυρίων Ελλήνων και ξένων τουριστών.

Πέραν όμως της συγκεκριμένης γραμμής, ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου εκτιμάται ότι θα μπορούσε να λειτουργήσει ως τουριστική γραμμή. Σύμφωνα με σχέδιο που έχει εκπονήσει ο Σύνδεσμος Φίλων του Σιδηροδρόμου, οι επισκέπτες της περιοχής θα μπορούσαν να κάνουν τον γύρο της Πελοποννήσου χρησιμοποιώντας το τρένο.

Ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ Στάθης Παναγούλης, σε ομιλία του κοινοβουλίου έφερε το θέμα στο προσκύνιο, όπως αναφέρεται στην ηλεκτρονική εφημερίδα του δήμου Κατακόλου Ηλείας ολόκληρη την περιοχή, να αποτελέσει καλή πρόταση για τους τουρίστες που φτάνουν με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο, αυξάνοντας τη διάρκεια παραμονής τους στη χώρα μας. Αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι το μεγαλύτερο τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής της Πελοποννήσου βρίσκεται εκτός λειτουργίας, η τουριστική αξιοποίησή του θα μπορούσε να αποφέρει έσοδα στον ΟΣΕ αλλά και στις τοπικές κοινωνίες, αφού σε διαφορετική περίπτωση κινδυνεύει με απαξίωση και εγκατάλειψη.

Οδοντωτός Καλαβρύτων

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη Πελοπόννησο παρουσιάζει ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοπτού-Καλαβρύτων, ο οποίος δημιουργήθηκε πάνω από 100 χρόνια πριν. Ξεκινώντας από την παραλιακή πόλη του Διακοπτού και παράλληλα με τα χνάρια του ποταμού, έφτιαξε γέφυρες, τρύπησε σήραγγες, έριξε "δόντια" όπως μεταφορικά αναφέρεται από τους μελετητές του και κατάφερε να σκαρφαλώσει μέχρι τα Καλάβρυτα. Ο οδοντωτός Διακοπτό - Καλάβρυτα συγκαταλέγεται στις έξι πιο όμορφες σιδηροδρομικές διαδρομές 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. Υπολογίζεται πως με την πρόσφατη ανακαίνιση της γραμμής θα προσελκύσει πολλούς να διανύσουν την όμορφη αυτή διαδρομή, τα νέα τρένα του Οδοντωτού Διακοπτού 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.

Για την ανακαίνιση αυτή χρειάστηκαν περίπου 40 εκατ. Ευρώ καθώς κατά τη διεξαγωγή της αντιμετωπίστηκαν πολλά προβλήματα πολλά από αυτά οφείλονταν στις πυρκαγιές που έπληξαν τη Πελοπόννησο το 2007. Υπολογίζεται από τον Ο.Σ.Ε ότι η συνεισφορά από την αξιοποίηση του οδοντωτού, στα συνολικά έσοδα της επιχείρησης θα ξεπεράσει το 18% μέσα στο διάστημα 2008-2015.

Η Σιδηροδρομική διαδρομή Αχλαδόκαμπου

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 με υψόμετρο 188μ και ολοκληρώνεται στον Σ.Σ. Παρθενίου 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 δροσιστεί από γάργαρες πηγές, θα ακούσει τους ήχους των πτηνών, ενίοτε θα απολαύσει την απόλυτη ηρεμία και ησυχία.

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 ζώηλατά κάρα 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, τους ταξιδιώτες 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 πουργαριά. 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.

Η γραμμή των Τεμπών

Στην περιοχή της Θεσσαλίας επίσης υπάρχουν σημαντικά τμήματα σιδηροδρομικής υποδομής που μπορούν να αξιοποιηθούν τουριστικά. Μεταξύ άλλων από τον Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου προτείνονται η διατήρηση και η αξιοποίηση της πολιτιστικής, σιδηροδρομικής και βιομηχανικής κληρονομιάς της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής Πλαταμώνας και η αναβάθμισή της σε μουσειακό - τουριστικό κέντρο για την ιστορία και την τεχνολογία των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Στο πλαίσιο αυτό σημειώνεται πως θα μπορούσε να αξιοποιηθεί το σύνολο των παλαιών χαράξεων στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Λάρισα, δηλαδή τα τμήματα Αιγίνιο - Κορινός, Παντελεήμονας - Πλαταμώνας - Νέοι Πόροι και Ραψάνη - Ευαγγελισμός. Το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που διέρχεται τα Τέμπη σταμάτησε να λειτουργεί ήδη από το 2004 καθώς κατασκευάστηκε σύγχρονη διπλή γραμμή. Η παλιά γραμμή έχει κριθεί διατηρητέα με υπουργική απόφαση και πολλοί φορείς της περιοχής ζητούν την επαναλειτουργία της καθώς πρόκειται για γραμμή που διέρχεται περιοχή εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς.

Αξίζει, τέλος, να σημειώσουμε ότι η εκμετάλλευση τμημάτων της σιδηροδρομικής γραμμής για τη δημιουργία τουριστικών διαδρομών εκτιμάται ότι μπορεί να προσελκύσει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, καθώς διεθνώς ο θεματικός τουρισμός αποκτά όλο και περισσότερους οπαδούς.

Το τρενάκι του Πηλίου

Στα τέλη του 19ου αιώνα, στα πλαίσια της πολιτικής του Χαρίλαου Τρικούπη περί σιδηροδρόμων, κατασκευάστηκε το Θεσσαλικό δίκτυο (πλάτους 1 μέτρου) που συνέδεε το λιμάνι του Βόλου με το Βελεστίνο και στη συνέχεια με τη Λάρισα, τα Φάρσαλα, τη Καρδίτσα, τα Τρίκαλα και τη Καλαμπάκα. Η ανάδοχος εταιρία "Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας", στη λογική της επέκτασης του δικτύου προς τα ανατολικά, αποφάσισε την δημιουργία γραμμής που θα ένωνε τον Βόλο με τα παράλια του Παγασητικού κόλπου, περιοχές που εκείνη την εποχή στερούνταν συγκοινωνιακών μέσων.

Τα συμβόλαια υπεγράφησαν με το Ελληνικό Δημόσιο το 1895. Για τις ανάγκες του έργου κατασκευάστηκαν, μεταξύ άλλων, εννέα γέφυρες (οκτώ λίθινες και μια μεταλλική), δυο σήραγγες και μεγάλος αριθμός έργων αντιστήριξης. Ιδιαίτερη μνεία χρήζει η σπάνια στο είδος της μεταλλική γέφυρα πάνω από τον χείμαρρο Ταξιάρχη, όπου οι γραμμές σχηματίζουν καμπύλη επάνω στον ευθύγραμμο φορέα της γέφυρας. Σήμερα η γέφυρα είναι γνωστή ως γέφυρα "Ντε Κιρικο" προς τιμήν του Ιταλού σχεδιαστή της. Επίσης, αξίζει να

σημειωθεί ότι μια άλλη γέφυρα, η γέφυρα του Βρυχώνα (κατασκευής 1917) είναι η πρώτη γέφυρα στην Ελλάδα που κατασκευάστηκε από οπλισμένο σκυρόδεμα (μπετόν).

Στα χρόνια που λειτούργησε, το τρένο προσέφερε σημαντικές υπηρεσίες στην ανάπτυξη του ανατολικού Πηλίου, μεταφέροντας ανθρώπους και εμπορεύματα. Ένα παράδειγμα συμβολής στην ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών είναι το γεγονός ότι η εργολάβος εταιρία υπέγραψε συμβάσεις σύμφωνα με τις οποίες είχαν την υποχρέωση της επισκευής των χωμάτων μονοπατιών που πάθαιναν ζημιές από την χρήση από τα μολάρια που κουβαλούσαν υλικά, με αντάλλαγμα την άδεια να βοσκούν τα ζώα στα περιβόλια των ντόπιων. Με τον τρόπο αυτό κατασκευάστηκαν πολλά καλντερίμια.

Με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της περιοχής, το τρένο άρχισε σιγά-σιγά να απαξιώνεται ως μεταφορικό μέσο. Η αύξηση της κυκλοφορίας στο κέντρο του Βόλου δημιούργησε επιπλέον προβλήματα. Χαρακτηριστικό είναι ότι στα τελευταία χρόνια λειτουργίας, μόνο το πρώτο δρομολόγιο από Βόλο και το τελευταίο από Μηλιές διέσχισαν την οδό Δημητριάδος. Τελικά, την 1η Αυγούστου του 1971, το τρένο, νικημένο, σταμάτησε να κυκλοφορεί.

Στη δεκαετία του 80 έγιναν προσπάθειες για την αναβίωση του "μουντζούρη" με αποτέλεσμα το τρένο να εμφανίζεται περιστασιακά στους δρόμους της περιοχής. Το 1994, ο ΟΣΕ ξεκίνησε εργασίες αποκατάστασης τόσο της γραμμής όσο και κάποιων κτιρίων. Τελικά στις 25 Μαΐου 1996 δόθηκε ξανά στην κυκλοφορία το τμήμα Άνω Λεχώνια - Μηλιές.

Σήμερα λειτουργεί κυρίως τα Σαββατοκύριακα, προσφέροντας στους επισκέπτες τη μοναδική ευκαιρία να θαυμάσουν την περιοχή μέσα από μια πανέμορφη διαδρομή εκτός του οδικού δικτύου. Φυσικά, το τρένο δεν έχει αξιοποιηθεί κατάλληλα ενώ θα μπορούσε να πει κάποιος ότι έχει υποτιμηθεί αρκετά από τους φορείς εκμετάλλευσής του, γεγονός που αποδεικνύεται από τη ανακοίνωση που έγινε το 2012 από την Περιφερειακή Σύμβουλο Μαγνησίας, κα Τσαλίκη, η οποία έβγαλε στη επιφάνεια την απουσία πρόβλεψης επιδότησης για την γραμμή την περίοδο 2011-2013, την ίδια ώρα που για άλλες τουριστικές γραμμές όπως παραδείγματος χάρη, Ολυμπία - Κατάκολο – Ολυμπία δόθηκε, ετήσια επιδότηση 1,3 εκατομμύρια ευρώ. Η έλλειψη σωστού επιχειρηματικού πλάνου από μεριάς του Ο.Σ.Ε όσον αφορά τη γραμμή επιφέρει ζημιά την τάξης του 13% στη συνολική εικόνα του.

Η κοιλάδα του Ασωπού

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 Καλλιδρομου ανάμεσα στα οποία ευρίσκεται η περίφημη και άγνωστη αυτή κοιλάδα. Οι επιβάτες των τρένων 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.

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 Εφιάλη, γιατί από εδώ οδήγησε τους Πέρσες στα νώτα των Σπαρτιατών που είχαν παραταχθεί στις Θερμοπύλες για να τους αντιμετωπίσουν.

Κατά τον μεσαιώνα, 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 νεότερους 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.

Η κοιλάδα του Νέστου

Πρόκειται για την μοναδικής ομορφιάς κοιλάδα που διασχίζει ο ποταμός Νέστος στην πορεία του προς την έξοδο 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. 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.

3.3 Luxury Trains και Ελληνική αγορά

Στη χώρα μας το πρώτο σιδηροδρομικό δίκτυο λειτούργησε το 1869, στη διαδρομή Αθήνας - Πειραιά και ανήκε στην «Εταιρία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου». Με την πάροδο των χρόνων η διαδρομή επεκτείνεται μέχρι την Ομόνοια και αργότερα προς την κατεύθυνση της Κηφισιάς, ενώ το 1904 η γραμμή ηλεκτροκινείται. Έως το 1955 το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας φτάνει στην σημερινή του μορφή και έκταση και από το 1971 ανήκει στον ΟΣΕ. Όσον αφορά τον στόλο του ΟΣΕ, ο μισός και παραπάνω από αυτόν που καταγράφει στα μητρώα του, βρίσκεται σε ακινησία. Το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων του οργανισμού κατατάσσεται στα πλέον παρωχημένα της Ευρώπης.

Το 1995 είχε γίνει μια προσπάθεια από τον ΟΣΕ και τον σύλλογο «φίλων σιδηροδρόμου», να δημιουργηθεί το «Νοσταλγικό Orient Express» με την ανακατασκευή των βαγονιών του θρυλικού τρένου που βρίσκονται στη χώρα μας. Η προσπάθεια αυτή δυστυχώς έμεινε στα χαρτιά. Η σημερινή κατάσταση είναι μάλλον θλιβερή, αφού η χώρα μας κόντρα στις παγκόσμιες εξελίξεις που θέλουν τα τρένα να πρωτοστατούν στην εξέλιξη των μεταφορών, απαξιώνει και μειώνει κάθε χρόνο τρένα και διαδρομές.

Ο ΟΣΕ χάνει επίσης και ευκαιρίες πώλησης υλικού που βρίσκεται σε ακινησία. Η τελευταία πώληση τροχαίου υλικού του ΟΣΕ για σκραπ έγινε το 2001, με μέση τιμή τα 1.250 ευρώ ανά βαγόνι. Όπως εξηγούν ειδικοί, το υλικό που είναι σήμερα εκπονητέο, δεν σημαίνει ότι κατ' ανάγκη θα διοχετευθεί στα διαλυτήρια. Υπάρχει ζήτηση από χώρες που διαθέτουν μετρικό δίκτυο, όπως αυτό της Πελοποννήσου και επιπλέον τέτοιο υλικό σπανίζει στις διεθνείς αγορές, κατά συνέπεια ο ΟΣΕ θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί οικονομικά αυτή την ιδιαιτερότητα.

α) Βαγόνια του Όριεντ Εξπρές και βασιλικά βαγόνια στις ράγες του ΟΣΕ

Μνήμες και εικόνες από το παρελθόν του σιδηροδρόμου υπόσχονται να μας χαρίσουν οι εμπλεκόμενοι φορείς του σιδηροδρόμου, ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ με την δρομολόγηση μουσειακού τροχαίου υλικού που υπάρχει διάσπαρτο σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο και η αξιοποίηση του είναι πλέον θέμα χρόνου.

Βασιλικά βαγόνια, βαγόνια του θρυλικού Όριεντ Εξπρές καθώς και ατμήλατες μηχανές θα δρομολογηθούν και πάλι στις ράγες ικανοποιώντας τους λάτρεις του μουσειακού σιδηροδρόμου. Όπως αποκάλυψε στα «Σ.Ν» πρόεδρος της ΕΕΣΣΤΥ κ. Στέφανος Αγιάσογλου, δυο βασιλικά βαγόνια που βρίσκονται στον Βόλο θα μεταφερθούν στην Πελοπόννησο ώστε να χρησιμοποιηθούν στο εκεί μετρικό δίκτυο, ενώ τα βαγόνια του Όριεντ Εξπρές θα αξιοποιηθούν στο δίκτυο κανονικούς εύρους.

Επίσης ο κ. Αγιάσογλου αναφέρθηκε στις συνεννοήσεις που γίνονται με το υπουργείο Τουρισμού και την υπουργό κ. Όλγα Κεφαλογιάννη για την τουριστική αξιοποίηση του μουσειακού τροχαίου υλικού. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι τόσο το τροχαίο υλικό όσο και οι ατμήλατες μηχανές βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση χάρις στο μεράκι και την αγάπη φίλων που αγαπούν το τρένο. Στην χώρα μας σε αντίθεση με άλλες χώρες, η αξιοποίηση αυτού του σπουδαίου τροχαίου υλικού γίνεται με μεγάλη καθυστέρηση, αλλά όπως λέει ο λαός μας κάλιο αργά παρά ποτέ.

β) Να αξιοποιήσουμε τις ανενεργές σιδηροδρομικές γραμμές

Είναι καιρός πλέον να αξιοποιήσουμε το πλήθος των ανενεργών γραμμών που έχουν καταργηθεί είτε γιατί έχουν χαραχτεί νέες γραμμές είτε κρίθηκαν οικονομικά ασύμφορες οι οποίες όμως με την αξιοποίησή τους μπορούν να αποφέρουν σημαντικά έσοδα στο ΟΣΕ. Στην Πελοπόννησο μπορεί να αξιοποιηθεί η ανενεργή γραμμή Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο Στην Κ. Μακεδονία οι γραμμές στα Τέμπη, στον Πλαταμώνα και η ανενεργή σιδηροδρομική

γραμμή μεταξύ Αιγινίου και Κορινού, στην Α. Μακεδονία και την Θράκη η διαδρομή του Νέστου δεδομένου σήμερα διέρχονται δυο ζεύγη αμαξοστοιχιών μόνο και αυτό διευκολύνει την ανάπτυξη τουριστικού θεματικού τρένου (Πηγή: <http://sidirodromikanea.blogspot.com> 21/04/2014).

3.5 Βόλτα με το Orient Express και τα βασιλικά βαγόνια

α) Αθήνα - Κωνσταντινούπολη το 2015 με τα θρυλικά βαγόνια του Orient Express

Ατμήλατες μηχανές και άλλο μουσειακό υλικό που υπάρχει σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο και διατηρείται είτε σε σιδηροδρομικά μουσεία είτε σε χώρους του ΟΣΕ θα χρησιμοποιηθεί για να ζυπνήσει παλιές μνήμες στο δίκτυο της Πελοποννήσου αλλά και στο ανενεργό δίκτυο του Οργανισμού. Τα δυο βασιλικά βαγόνια που βρίσκονται στον Βόλο θα μεταφερθούν στην Πελοπόννησο ώστε να χρησιμοποιηθούν στο δίκτυο που υπάρχει εκεί, ενώ τα βαγόνια του Orient Express αναμένεται να αναβιώσουν τη διαδρομή Αθήνα - Κωνσταντινούπολη από το καλοκαίρι του 2015.

Οι διοικήσεις του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ) που έχει αναλάβει το τροχαίο υλικό έχει ξεκινήσει συζητήσεις με την ηγεσία του υπουργείου Τουρισμού για την τουριστική αξιοποίηση του μουσειακού τροχαίου υλικού. Στελέχη της ΕΕΣΣΤΥ επισημαίνουν ότι οι παλιές υπερπολυτελείς κλινάμαξες είναι σε εξαιρετική κατάσταση και δεν απαιτούν μεγάλο κόστος ανακατασκευής. Το μόνο έλλειμμα τους, είναι το γεγονός ότι ενώ διαθέτουν κλίνες, δεν διαθέτουν... μπάνια, τα οποία θα πρέπει η εταιρεία να εντάξει μέσα στα βαγόνια. Η αναβάθμιση αναμένεται να κοστίσει 2 εκατ. ευρώ.

β) Υπερπολυτελείς κλινάμαξες

Τη διαδρομή του θρυλικού Orient Express με τις παλιές υπερπολυτελείς κλινάμαξες που εκτελούσαν και το τμήμα του δρομολογίου μεταξύ Θεσσαλονίκης και Κωνσταντινούπολης έως τα μέσα της δεκαετίας του '60, επιχειρεί να αναβιώσει η ΕΕΣΣΤΥ. Έχοντας στη διάθεσή της τους παλιούς συρμούς, αναζητά τρόπους αναβίωσης του δρομολογίου, με στόχο να μετατρέψει τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε πόλο έλξης τουριστών. Παράλληλα προγραμματίζεται η αξιοποίηση, μέσω προγραμματισμένων εκδρομικών δρομολογίων, διαφόρων τμημάτων του δικτύου του ΟΣΕ τα οποία αυτή τη στιγμή είναι ανενεργά. Σήμερα προωθείται η οργάνωση θεματικών εκδρομών με την χρήση παλιού τροχαίου υλικού.

Η εταιρεία προγραμματίζει την αξιοποίηση δύο βασιλικών κλιμαξαίων, με χρονολογία κατασκευής το 1890 με στόχο να τις δρομολογήσει στο Ναύπλιο, στο μετρικό δίκτυο του ΟΣΕ. Μία ακόμη εντυπωσιακή ατμάμαξα αναμένεται να κινηθεί στις γραμμές μεταξύ Καλαβρύτων και Ζαχλωρούς. Επίσης αναμένεται δύο παλιές ατμάμαξες να κινηθούν προς το Πήλιο, ενώ ξεκίνησαν ξεναγήσεις μέσα από το τρένο στην διαδρομή Κατάκολο - Ολυμπία.

Στον προγραμματισμό είναι και το δρομολόγιο Πειραιάς - Δελφοί, ενώ στο πλαίσιο προγραμμάτων θρησκευτικού τουρισμού θα ξεκινήσουν και δρομολόγια μεταξύ Βόλου και Καλαμπάκας. Ήδη η ΤΡΑΙΝΟΣΕ οργανώνει θεματικές εκδρομές (Απόκριες, φθινόπωρο, άνοιξη κτλ.), σε συγκεκριμένες ημερομηνίες για τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να ενημερώνονται από την ιστοσελίδα www.trainose.gr. Παράλληλα οργανώνονται εκδρομές με το τρενάκι του Πηλείου, με τον οδοντωτό Καλαβρύτων και στην διαδρομή Κατάκολο - Ολυμπία. Στο Σιδηροδρομικό Μουσείο Κορδελιού σταθμεύει ένα από τα πιο διάσημα βαγόνια του «Orient Express».

Πρόκειται για ένα βαγόκι-ρεστοράν, αγγλικής κατασκευής και χρονολογείται από το 1900. Αποτέλεσε κομμάτι του αυθεντικού «Orient Express», που από το 1883 ταξίδευε από το Παρίσι και έφτανε ως την Κωνσταντινούπολη, και ήταν το περιβόητο τρένο για το οποίο γυρίστηκαν περισσότερες από 1800 ταινίες και αυτό που αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για την συγγραφέα Α. Κρίστι. Στα σχέδια είναι το βαγόκι να ταξιδέψει πίσω από μια μηχανή σε κοντινούς προορισμούς, ώστε να δοθεί σε πολλούς η ευκαιρία να κάνουν μια βόλτα με το τραίνο.

γ) Ιστορικές ατμάμαξες και ξύλινα βαγόνια

Ιστορικές ατμάμαξες των αρχών του 20ού αιώνα, ξύλινα βαγόνια, προπολεμικές και πετρελαιοκίνητες αυτοκινητάμαξες βρίσκονται σε χώρους του ΟΣΕ σε όλο το μήκος του δικτύου. Πολλά απ' αυτά κατά καιρούς έχει ζητηθεί να αποκτηθούν από σιδηροδρομικούς φορείς της Ευρώπης (όπως το τουριστικό δίκτυο Harts Bahn στη Γερμανία), προκειμένου να αποκατασταθούν και να λειτουργήσουν και πάλι. Στο δίκτυο Πελοποννήσου τη δεκαετία του '90 ανακαινίστηκαν και κυκλοφόρησαν σποραδικά σε εκδρομικές αμαξοστοιχίες: Η πετρελαιοκίνητη αυτοκινητάμαξα DEDIETRICH γαλλοαυστριακής κατασκευής, κυκλοφορίας 1951. Η ατμάμαξα του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου, κυκλοφορίας 1896. Η ατμάμαξα Vulcan 7108 κυκλοφορίας 1946. P.O. Esslingen/ferrostaal κυκλοφορίας 1958. Δύο βαγόνια των ΣΠΑΠ κυκλοφορίας 1914 και το επιβατικό βαγόκι «Πολεμιστής» (Πηγή: <http://sidirodromikanea.blogspot.com> 27/04/2014).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Business Plan Ελληνικού Luxury Train

4.1 Εισαγωγή

Συνεχίζοντας, εξετάζουμε αν θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα Luxury Train στην Ελλάδα και με αυτή την προϋπόθεση, παρουσιάζεται ένα Concept Ελληνικό luxury train. Στην ιδέα αυτή δημιουργούνται ασφαλώς εύλογα ερωτήματα. Είναι δυνατή η ύπαρξη ενός Ελληνικού τρένου πολυτελείας; Υπάρχει η κατάλληλη υποδομή; Είναι το κόστος απαγορευτικό; Υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας εξίσου εντυπωσιακών ταξιδιών στην χώρα μας; Σε απάντηση των παραπάνω, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα εξής. Προς το παρόν δεν μπορεί να υπάρξει ως ιδιωτική επιχείρηση, αλλά μόνο όταν αλλάξει ο νόμος. Στην παρούσα φάση λοιπόν μπορεί να λειτουργήσει μόνο κάτω από την ιδιοκτησιακή ομπρέλα του ΟΣΕ.

Όσον αφορά την υποδομή, η υπάρχουσα κρίνεται παραπάνω από αρκετή, δεδομένου ότι τα luxury trains δεν απαιτούν σύγχρονη τεχνολογία. Ο ΟΣΕ μπορεί να εκμεταλλευτεί παλιές αμαξοστοιχίες και να εξασφαλίσει χορηγούς, θέτοντας το κόστος αντίστοιχο της κατασκευής ενός πολυτελούς boutique hotel. Σχετικά με την δυνατότητα δημιουργίας εξίσου εντυπωσιακών ταξιδιών, Ακρόπολη, Μετέωρα, Αρχαία Ολυμπία, Δελφοί, Πήλιο, είναι κυριότερα από τα αξιοθέατα παγκόσμιας εμβέλειας της χώρας μας, που μπορούν να συνδυαστούν. Οι δυνατότητες είναι τεράστιες και δύναται να αλλάξει και ο τουριστικός χάρτης της ηπειρωτικής Ελλάδας.

4.2 Σχεδιασμός Luxury Train

Αποφασίζεται το τρένο να αποτελείται από 9 βαγόνια στα πρότυπα του Royal Scotsman. Είναι από τα μικρότερα luxury trains που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως, όμως θεωρούμαι ότι έχει το ιδανικό μέγεθος για το ξεκίνημα ενός καινούριου εγχειρήματος. Στο τεχνικό μέρος επιλέγουμε ως βαγόνι-μηχανή τη δημοφιλέστατη diesel ALCO DL 500 μοντέλο δεκαετίας '60. Η συγκεκριμένη μηχανή εκτός από την αναγνωρισμένη αξιοπιστία της, χρησιμοποιείται και από την Royal Canadian Pacific (η μεγαλύτερη εταιρεία πολυτελών τρένων στον Καναδά).

Το παρακάτω άρθρο αποτελεί μικρό αφιέρωμα στην επέτειο των 50 χρόνων από την έλευση στην Ελλάδα των μηχανών ALCO της σειράς A.301-310, μιάς απο τις πιο επιτυχημένες και ωραιότερες σειρές ντηζελαμαξών των ελληνικών σιδηροδρόμων, που αγαπήθηκαν ιδιαίτερα.

American Locomotive Company-ALCO

Στα τέλη της δεκαετίας του '40, η άλλοτε κραταιά American Locomotive Company-ALCO είχε αρχίσει να πέρνει την κάτω βόλτα, κυρίως λόγω της δραματικής πτώσης στις νέες παραγγελίες για ατμάμαξες. Στον αγώνα για την επιβίωση της, το τότε Δ.Σ της εταιρείας αναθέτει τον Δεκέμβριο το 1952, τα καθήκοντα του αντιπρόεδρου στον εξαγωγικό τμήμα της ALCO σε κάποιον Manuel Alonso. Ο νέος αντιπρόεδρος αποφασίζει να εστιάσει σε δυο βασικούς άξονες: ο πρώτος ήταν το τροχαίο υλικό να κατασκευάζεται πλέον σε δυο μόνον μονάδες δηλαδή στο Schenectady και στο Montreal και ο δεύτερος να δίνονται άδειες σε εταιρείες άλλων χωρών να κατασκευάζουν κινητήριες μονάδες σύμφωνα όμως με τα σχέδια και τις τεχνικές προδιαγραφές της ίδιας της ALCO.

Οι πρώτες προσπάθειες σε αυτόν τον τομέα θα ξεκινήσουν το 1953 εισάγοντας ένα στάνταρ σχεδιασμό ντηζελάμαξας για το εξαγωγικό κομμάτι της εταιρείας υπο τον γενικό το τίτλο DL-500 ALCO's «World Locomotive». Το πρωτότυπο θα βασιστεί πάνω στη FA-2, μία δηλαδή ντηζελάμαξα με μονά χειριστήρια, κινητήρα 244D της ALCO ιπποδύναμης 1600 hp και με μικρότερο συνολικό πλάτος και ύψος για να είναι συμβατή με τα υπάρχοντα ευρωπαϊκά στάνταρ πλην εκείνων της Μεγάλης Βρετανίας η οποία είχε ήδη καθιερώσει τα δικά της.

Ο σχεδιασμός θα συνεχιστεί στο φορείο, με βάση το μοντέλο A1A, καταλήγοντας έτσι σε ένα τριαξονικό και ελαφρύτερο φορείο που ονομάστηκε «World Truck». Έτσι, η πρώτη ντηζελάμαξα με αριθμό 1953E και την εμπορική ονομασία FD-3, θα κατασκευαστεί το Μάιο του ίδιου έτους από την Montreal Locomotive Works – MLW λόγω μιας παρατεταμένης απεργίας στο εργοστάσιο του Schenectady. Το πρωτότυπο θα παρουσιαστεί επίσημα στην ένωση κατασκευαστών & πρωτότυπου σιδηροδρομικού υλικού του παναμερικανικού σιδηροδρομικού συνεδρίου στο Atlantic City (21-26 Ιουνίου 1953).

Στην συνέχεια, θα μεταφερθεί στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στην Ισπανία κάνοντας δοκιμαστικά δρομολόγια για λογαριασμό των RENFE και, τελικά, θα πουληθεί σε αυτούς παίρνοντας αριθμηση 1615 (αργότερα 316.015). Οι Ισπανοί σιδηροδρομικοί έδωσαν στις νέες αυτές Αμερικανικές ντηζελάμαξες το παρατσούκλι «Μαίριλιν», από την πασίγνωστη ηθοποιό Μ. Μονρόε που εκείνη την εποχή μεσουρανούσε στο Χόλλυγουντ.

Από τότε θα περάσουν σχεδόν δυο χρόνια μέχρι να έρθουν οι πρώτες παραγγελίες, με πρώτη και πάλι την Ισπανία, η οποία όμως τώρα ζητάει νηζελάμαξες με διπλά χειριστήρια (εμπρός-πίσω) και στη συνέχεια από τους κρατικούς σιδηρόδρομους του Πακιστάν, οι οποίοι είχαν ήδη στη δύναμη τους νηζελάμαξες τύπου FA-2. Με τις δυο αυτές παραγγελίες θα κλείσει ο κύκλος του κινητήρα 244D που θα αντικατασταθεί από τον νεότερο 255.

Σύντομα, η πρώτη άδεια για κατασκευή νηζελαμαξών εκτός Η.Π.Α. θα δοθεί στην Αυστραλία και σε συγκεκριμένα στην εταιρεία Goodwin η οποία διέθετε ήδη δυο εργοστάσια στα περίχωρα του Σύδνεϋ, και η οποία θα κατασκευάσει συνολικά 137 μονάδες μεταξύ 1957 και 1967. Οι παραγγελίες για την ALCO θα συνεχιστούν, αυτή την φορά για τους σιδηρόδρομους του Περού (1956) και της Ινδίας (1957-58), ενώ το εργοστάσιο της MLW θα κατασκευάσει 25 ακόμη μονάδες για λογαριασμό της Αργεντινής (1957). Αυτές, συμπεριλαμβανομένου και του πρωτότυπου είναι και οι μόνες που κατασκευάστηκαν στο Montreal. Τελικά, ο κύκλος εξαγωγών της ALCO για το συγκεκριμένο μοντέλο θα κλείσει οριστικά το 1962 με τους Σ.Ε.Κ. να παραγγέλλουν 10 τέτοιες μονάδες (Πίνακας 1).

Η «World Locomotive» στην Ελλάδα. Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι στα πλαίσια εκσυγχρονισμού τους είχαν ήδη, εστω και δειλά, εισέλθει στη εποχή της νηζελοκίνησης από το 1962. Με τις ανάγκες για σύγχρονες κινητήριες μονάδες ολοένα αυξανόμενες, οι Σ.Ε.Κ. υπογράφουν στις 5 Ιανουαρίου 1962 με την ALCO, την με αριθμ. 1910 σύμβαση, με στόχο την προμήθεια 10 νηζελαμαξών πορείας τύπου «World Locomotive» συνολικής αξίας \$2.437.400 συμπεριλαμβανομένων και των ανταλλακτικών. Λέγεται ότι τμήμα της δαπάνης αυτής καλύφθηκε με δάνειο.

Οι νέες μονάδες, αφού ταξινομήθηκαν ως σειρά A.301-310, εντάχθηκαν στο δίκτυο το 1963 με έδρα το ΜΑΙ στον Ρέντη, ο δε χρωματισμός τους ήταν σκούρο μπλε με δυο ασημί ρίγες. Ο βασικός τους ρόλος ήταν η αντικατάσταση των ατμαμαξών της σειράς Ma 1001-1020, καθώς επίσης και των νηζελαμαξών της σειράς A.201-210 (επίσης κατασκευής της ALCO, που είχαν τότε μόλις παραληφθεί), στον άξονα Πειραιάς – Θεσσαλονίκη σε ταχείες επιβατικές και βαριές εμπορικές αμαξοστοιχίες. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης κατά κύριο λόγο και στην έλξη των διεθνών δρομολογίων της περιόδου (Acropolis, Hellas, Athens Express κλπ) έργο που εκτελούσαν για πολλά χρόνια με επιτυχία που είχε ως αποτέλεσμα οικονομία καυσίμου.

Ως μειονεκτήματα, αναφέρονται ότι δεν υπήρχε καλή ορατότητα στο μπροστινό θάλαμο κυρίως σε δύσκολες καιρικές συνθήκες (νύχτα, ομίχλη, βροχή) η δύσκολη πρόσβαση από το εσωτερικό της μηχανής στο χώρο της ατμογεννήτριας, ενώ και ο δεύτερος (πίσω) θάλαμος ήταν άβολος και αρκετά εκτεθειμένος σε περίπτωση ατυχήματος. Επίσης, και αυτό είναι κάτι που δεν είναι ευρύτερα γνωστό, το σώμα των νηζελαμαξών αυτών δεν είναι εξ ολοκλήρου

μεταλλικό. Από την μέση και κάτω (στο πλαϊνό τους τμήμα μόνο) οι «τριακοσάρες» ήταν κατασκευασμένες από ειδικό φύλλο διπλού κόντρα –πλακέ ανάμεσα στο οποίο υπήρχε τρίτο, αλλά μεταλλικό, φύλλο. Η λύση αυτή προκρίθηκε, προφανώς για να μειωθεί το ολικό βάρος της ντηζελάμαξας, χωρίς φυσικά καμία άλλη επίπτωση στην ανθεκτικότητα ή την σταθερότητα της.

Από τον στόλο των 10 μονάδων της σειράς, οι 3 καταστράφηκαν μετά από συγκρούσεις και εκποινήθηκαν. Η πρώτη ήταν η Α.307 που εκτροχιάστηκε λόγω κατάρρευσης της γέφυρας στον χείμαρρο Ζλάνας στην περιοχή της Σκοτίνας (7 Φεβρουαρίου 1972), η Α.301 που συγκρούστηκε μετωπικά με την Α.202 μεταξύ Βυρώνειας–Μανδρακίου (12 Αυγούστου 1976) και τέλος η Α.305 το 1985 που επίσης συγκρούστηκε μετωπικά με Craïona Α.558 στην Λακιά κοντά στον ομώνυμο σταθμό. Αυτό ήταν το δεύτερο ατύχημα για τη συγκεκριμένη μηχανή, η οποία επικεφαλής του κατερχόμενου «Acropolis Express» συγκρούστηκε στις 1 Νοεμβρίου 1972 με την ατμάμαξα Λγ991 μεταξύ Δοξάρá – Κρανώνá. Ατυχήματα και μάλιστα μετωπικές συγκρούσεις είχαν επίσης π.χ. η Α.308 όταν και συγκρούστηκε μεταξύ Μπράλου – Λιλαίας με την ατμάμαξα Λα908 (14 Ιουνίου 1965), καθώς και άλλες μονάδες, που στην συνέχεια επισκευάστηκαν.

Με την έλευση των MLW της σειράς Α.451-470 και αργότερα της σειράς Α.501-510, οι «τριακοσάρες» άρχισαν σταδιακά να μεταφέρονται στο ΜΘ. Από την Θεσσαλονίκη εκτελούσαν κυρίως δρομολόγια προς Κοζάνη και Αλεξανδρούπολη, εκτός από το τμήμα Αμυνταίου – Φλώρινας όπου το αξονικό βάρος της γραμμής δεν επέτρεπε την κυκλοφορία παρά μόνο με ανωτάτη ταχύτητα τα 40 χλμ. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 ο αρχικός τους μπλε χρωματισμός αντικαταστάθηκε με πορτοκαλί, ενώ οι δυο ρίγες βάφτηκαν άσπρες. Από κάποιες, τέλος, μονάδες που είχαν ήδη τεθεί οριστικά εκτός υπηρεσίας, αφαιρέθηκαν οι κινητήρες και τοποθετήθηκαν σε MLW της σειράς Α.451-470.

Το 1998 όταν αποφύστηκε η οριστική απόσυρση της σειράς, σε ουσιαστική λειτουργία βρισκόταν μόνο η Α.302, που με έδρα τον Σ.Σ Στρυμόνα εκτελούσε χρέη εφεδρείας, αλλά εξασφάλιζε και τα τοπικά δρομολόγια μέχρι τον Προμαχώνα. Η Α.302 είναι άλλωστε και η μόνη που σώζεται μέχρι σήμερα σε λειτουργική κατάσταση και μάλιστα, αφού στις αρχές του 2000 ξαναβάφτηκε στα αρχικά της χρώματα με πρωτοβουλία ομάδας μελών του Σ.Φ.Σ, χρησιμοποιήθηκε για έλξη εκδρομικών αμαξοστοιχιών. Μετά από μεγάλο διάστημα ακινησίας στο ΜΘ λόγω βλαβών, η συγκεκριμένη μονάδα επισκευάστηκε πολύ πρόσφατα από τους τεχνίτες του Κ.Ε.Π., ελπίζεται δε ότι σύντομα θα επανέλθει ξανά στην ενεργό δράση, ως μουσειακή ντηζελάμαξα για την έλξη τουριστικών αμαξοστοιχιών.

Οι 10 ντηζελάμαξες «World Locomotive» των Σ.Ε.Κ. / Ο.Σ.Ε., ήταν, σε γενικές γραμμές από τις καλύτερες κινητήριες μονάδες που εργάστηκαν στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ

παρόμοια θετικές επιδόσεις κατέγραψαν και σε όσες χώρες χρησιμοποιήθηκαν. Πέραν ωστόσο των επιδόσεων τους, οι συγκεκριμένες μηχανές ανήκουν δικαιωματικά—κατα γενική ομολογία Ελλήνων και ξένων σιδηροδρομόφιλων- στις ωραιότερες και κομψότερες νηζελάμαξες της μεταπολεμικής σιδηροδρομικής ιστορίας. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι οι ελάχιστες από αυτές που κυκλοφορούν ακόμη μέχρι σήμερα ανα τον κόσμο (συνήθως για την έλξη εκδρομικών-μουσειακών αμαξοστοιχιών) προσελκύουν πλήθη σιδηροδρομόφιλων και φωτογράφων τραίνων που πραγματικά τις λατρεύουν.

Τα βαγόνια που θα χρησιμοποιηθούν θα πρέπει να είναι δεκαετίας '30-'60, διότι αυτά έχουν όλα τα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες για να δημιουργήσουμε την απαιτούμενη νοσταλγική ατμόσφαιρα στο τρένο μας. Παράδειγμα είναι το τρένο στο Ρούφ. Τα βαγόνια αυτά θα αγοραστούν από τον ΟΣΕ. Πολλά από αυτά, που βρίσκονται σε πλήρη εγκατάλειψη σε διάφορους σταθμούς της χώρας, ανήκαν στο θρυλικό 'Orient-Express'

(Πηγή:<https://www.ose.gr/images/150/ALCO.pdf>).

4.3 Marketing Plan

Branding & Positioning

Είναι πολύ σημαντικό να δοθεί ταυτότητα (branding) και να δημιουργηθεί ένας μύθος γύρω από αυτό, με σκοπό την τοποθέτηση του στην αγορά (positioning). Το Story του τρένου θα μπορούσε να είναι: Το «Ελληνικό» τρένο πολυτελείας, που σε ταξιδεύει στα σημαντικότερα αξιοθέατα της Ελλάδας, προβάλλοντας ιδιαίτερα την αρχαία πολιτιστική της κληρονομιά.

Προτεινόμενη ονομασία

Hyperion Railway

Live the journey, experience the...myth!

Το όνομα προέρχεται από την ελληνική μυθολογία και είναι ο τίτλος αδελφός του Κρόνου, Υπερίωνας. Η δημιουργία θεματικών βαγονιών με συμμετοχή διεθνών καλλιτεχνών και designers, μπορεί να αποτελέσει ξεχωριστή πρόταση όσον αφορά το στυλ και τα χαρακτηριστικά για το καθένα, προσθέτοντας διεθνή προβολή και απήχηση του τρένου συνολικά.

Εδώ και αρκετά χρόνια, η Ελλάδα θεωρείται πολύ ισχυρό brand στον τουρισμό και στα πολύ ποιοτικά προϊόντα διατροφής. Συνεπώς είναι ιδιαίτερα σημαντικό να προβληθεί το τρένο διεθνώς ως «Ελληνικό». Ένας τέτοιος τρόπος προώθησης είναι ο κατάλογος του εστιατορίου και του πρωινού να αποτελείται από ελληνικά προϊόντα υψηλής ποιότητας και με

πιάτα εμπνευσμένα από τις περιοχές της χώρας που θα σχεδιαστούν οι διαδρομές (κατά τα πρότυπα του «Ελληνικού πρωινού» του ξενοδοχειακού επιμελητηρίου). Το ίδιο θα πρέπει να ισχύει και για τα ποτά. Ειδικά η λίστα κρασιών θα πρέπει να μονοπωλείται από τις πιο εκλεκτές ετικέτες των Ελλήνων παραγωγών.

Όσον αφορά την επιλογή προσωπικού, θα πρέπει να είναι υψηλού επίπεδου, πλήρως καταρτισμένοι και κυρίως από τον κλάδο της φιλοξενίας με ειδική εκπαίδευση σε συνθήκες luxury train. Οι ταξιδιώτες των τρένων πολυτελείας είναι μαθημένοι στα πολύ υψηλά στάνταρς των αντίστοιχων του εξωτερικού και κάθε «έκπτωση» σε αυτόν τον τομέα μπορεί να αποβεί καταστροφική για όλο το εγχείρημα.

Ανάλυση Ανταγωνισμού

Λίγα πράγματα μπορούμε να πούμε για τον ανταγωνισμό, αφού εντός συνόρων το προϊόν είναι καινοτόμο και δεν δραστηριοποιούνται παρόμοιες επιχειρήσεις. Επίσης στις παρούσες συνθήκες δεν υπάρχει δυνατότητα εισόδου νέων επιχειρήσεων στην εγχώρια αγορά αν δεν το επιτρέψει ο ΟΣΕ. Συνεπώς ο ανταγωνισμός θα έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το συνολικό τουριστικό προϊόν της χώρας, δηλαδή σε σχέση με τις ανταγωνιστικές τουριστικές αγορές του εξωτερικού. Στην συγκεκριμένη περίπτωση όμως, ο ανταγωνισμός θα προέρχεται όχι μόνο από τις παραδοσιακά τουριστικές δυνάμεις (Ισπανία, Τουρκία, Ιταλία,), αλλά και από χώρες της κεντρικής Ευρώπης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

SWOT Analysis

Strengths

Τα δυνατά σημεία του εγχειρήματος είναι αρκετά και αφορούν πολλούς τομείς. Αρχικά υπάρχει δυνατότητα κατασκευής του τρένου με χαμηλό αναλογικά κόστος, λόγω της εκμετάλλευσης πολλών εγκαταλελειμμένων και αναξιοποίητων βαγονιών και μηχανών. Επίσης το εγχείρημα έχει το πλεονέκτημα του πρωτοπόρου. Το πολυτελές τρένο αποτελεί κάτι καινούριο και μοναδικό στην ελληνική αγορά. Συγκριτικά με τον ανταγωνισμό, η χώρα μας έχει μοναδικούς προορισμούς και αξιοθέατα παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομίας.

Ένα ακόμα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του εγχειρήματος είναι και η εύκολη πρόσβαση των πελατών στα διεθνή αεροδρόμια της χώρας. Όσον αφορά το γερασμένο σιδηροδρομικό μας δίκτυο, διαπιστώνεται ότι δεν χρειάζεται καθόλου εκσυγχρονισμό, καθώς το concept θέλει να μεταφέρει τον ταξιδιώτη σε περασμένες εποχές, όταν η ταχύτητες ήταν μικρότερες και λιγότερο απαιτητικές. Τέλος, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί της χώρας

χρειάζονται μικρές επεμβάσεις γιατί είναι ήδη σε αρκετά καλή κατάσταση και η αρχιτεκτονική τους είναι κοντά στο ύφος των luxury trains.

Weaknesses

Η έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος γενικά στον χώρο των σιδηροδρόμων στη χώρα μας είναι γεγονός, όπως και τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον ΟΣΕ. Ένας αποτρεπτικός παράγοντας επίσης, είναι η δυσκολία στην λήψη αποφάσεων και αδειών λειτουργίας από το κράτος, λόγω μεγάλης γραφειοκρατίας και άγνοιας του προϊόντος από τους φορείς. Επίσης είναι μεγάλη η δυσκολία εξεύρεσης οδηγών τρένων. Ο λόγος είναι ότι σχεδόν όλοι εργάζονται στα υφιστάμενα τρένα και ο νόμος δεν επιτρέπει την απασχόληση αλλοδαπών οδηγών στα ελληνικά δίκτυα.

Opportunities

Τα ταξίδια μπορούν να συνδυαστούν με τοπικές εκδηλώσεις και γιορτές στις διερχόμενες πόλεις και στα χωριά, δημιουργώντας μεγαλύτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον στον ταξιδιώτη. Λόγο της μοναδικότητας και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του προϊόντος, μπορούμε να πετύχουμε πολλαπλάσια οφέλη, από την προβολή και διαφήμιση της χώρας μας διεθνώς. Προβλέπεται, ότι πανελλαδικά η απήχηση στον κόσμο θα είναι μεγάλη και ιδιαίτερα οι τοπικές κοινωνίες θα αγκαλιάσουν αυτή την προσπάθεια. Επίσης, μπορεί να συνδυαστεί και με την αγορά της κρουαζιέρας (Κατάκολο- Ολυμπία), αν υποθέσουμε ότι θα κατασκευαστεί και τρένο για το δίκτυο της Πελοποννήσου. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι το εγχείρημα αυτό, θα τονώσει και το τουριστικό προϊόν της ηπειρωτικής χώρας, καθώς το τρένο θα μπορεί να πραγματοποιεί ταξίδια καθόλη την διάρκεια του έτους.

Threats

Υπάρχει πιθανότητα, για λόγους που δεν μπορούν να προβλεφθούν, το κόστος των λειτουργικών εξόδων και της αρχικής επένδυσης να καταστήσει τελικά ασύμφορο το σχέδιο στην πραγματοποίησή του. Επίσης η μελλοντική απαξίωση και η σταδιακή κατάργηση των γραμμών του σιδηροδρομικού μας δικτύου που συντελείται εδώ και μερικά χρόνια λόγω και της οικονομικής κρίσης, αποτελεί απειλή όχι μόνο για την δημιουργία νέων ταξιδιών, αλλά και για την διατήρηση των υφισταμένων.

Τμήματα Αγοράς (segmentation)

Το προϊόν luxury train, απευθύνεται εξ 'ορισμού κυρίως σε Έλληνες και ξένους ταξιδιώτες αρκετά υψηλών εισοδημάτων, χωρίς ωστόσο να απαγορεύει την προσέγγιση και άλλων, που θα θέλουν ίσως να χρησιμοποιήσουν το τρένο για «ειδικές περιπτώσεις» (μήνας μέλιτος, γιορτές, γενέθλια κτλ.). Λόγω και του vintage-νοσταλγικού του ύφους, απευθύνεται ηλικιακά περισσότερο σε ανθρώπους άνω των 40 ετών, ανεξαρτήτως φύλου, καθώς και στους ήδη πελάτες των τρένων πολυτελείας παγκοσμίως, που τους δίνεται τώρα η δυνατότητα να επισκεφτούν τα αξιοθέατα της Ελλάδας, συνδυάζοντας την εμπειρία luxury train.

Τιμολόγηση (Pricing)

Το ελληνικό luxury train θα πρέπει αρχικά να τοποθετηθεί τιμολογικά σε χαμηλότερο επίπεδο σε σχέση με τις τιμές των διεθνών τρένων πολυτελείας. Η τάση όμως που έχει ήδη διαμορφωθεί στη χώρα μας για πολύ υψηλές τιμές στα ξενοδοχεία των πολύ τουριστικών προορισμών, δίνει αισιοδοξία για την σύντομη αύξηση των τιμών στο project, εφάμιλλη των επιτυχημένων luxury trains. Αυτό θα εξαρτηθεί βέβαια και από το πώς θα διαμορφωθεί το κόστος κατασκευής και λειτουργίας, που είναι και το μεγάλο στοίχημα για την πραγματοποίηση του όλου εγχειρήματος.

Κανάλια ζήτησης- Συνεργασίες

Η σημαντικότερη συνεργασία είναι η συμμετοχή στο 'luxury train club', που είναι η μεγαλύτερη παγκοσμίως διαδικτυακή πλατφόρμα των τρένων πολυτελείας. Η συμμετοχή σε αυτό δεν θα πρέπει να θεωρείτε δεδομένη, λόγω των αυστηρών ποιοτικών κριτηρίων που έχει θέσει το club, στην επιλογή των συνεργαζόμενων εταιριών. Υπάρχουν όμως και επιλεγμένα ταξιδιωτικά πρακτορεία που συνεργάζονται με τα luxury trains. Επίσης τα τελευταία χρόνια πολλές εταιρείες luxury trains χρησιμοποιούν online booking engines στις ιστοσελίδες τους εφάμιλλες των ξενοδοχείων. Στρατηγικής σημασίας τέλος, θα πρέπει να θεωρηθεί και η συνεργασία με πολυτελείς μεταφορικές εταιρίες (πούλμαν, mini-van) για τον σχεδιασμό των εκδρομών.

Ενέργειες Προώθησης

Ξεκινώντας, το πρώτο που πρέπει να γίνει είναι η δημιουργία ελκυστικής ιστοσελίδας (site) που να λειτουργεί και ως εργαλείο πώλησης. Στο site θα πρέπει να υπάρχουν φωτογραφίες από όλους τους τύπους των καμπινών και των βαγονιών κατά τα πρότυπα των sites των

ξενοδοχείων και των διεθνών luxury trains. Επιπλέον θα πρέπει να αναγράφονται όλες οι πληροφορίες για τους τύπους και το πρόγραμμα των ταξιδιών με πλούσιο φωτογραφικό υλικό, οι τιμές τους και η φόρμα επικοινωνίας και κρατήσεων.

Η δημιουργία επίσης προφίλ στα social media (Facebook, twitter, instagram κ.α.) στα πρότυπα του Orient Express, θεωρείται πλέον απαραίτητη, όπως και η δημιουργία newsletter και calendar πολιτιστικών εκδηλώσεων της χώρας και η προώθηση τους μέσω αυτών. Επίσης η δημιουργία διαφόρων events και η προώθηση τους μέσω ιστοσελίδας και social media. Τα events μπορούν να λαμβάνουν χώρα, εκτός της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και στους υπόλοιπους προορισμούς διέλευσης του τρένου. Αναγκαία θεωρείται και η δημιουργία πακέτων προσφοράς από την ιστοσελίδα, τύπου - 10% early booking, pay 6 stay 7, κατά τα πρότυπα των ξενοδοχείων.

Τα luxury train, δίνουν και τη δυνατότητα δημιουργίας θεματικών πακέτων, τύπου (romantic getaway, for couples κτλ.). Η προσέγγιση επίσης και των corporate πελατών, αποτελεί μια καλή ευκαιρία διεύρυνσης του πελατολογίου. Τα παραδείγματα στο εξωτερικό είναι πολλά και ενθαρρυντικά, λόγω της χρησιμοποίησης του τρένων σε εταιρικά events, στο bonus των στελεχών, αλλά και ως επιβράβευση για την επίτευξη των εταιρικών στόχων. Σημαντική είναι και η αντιπροσώπηση του τρένου σε τουριστικές εκθέσεις και εκδηλώσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό, καθώς και η πραγματοποίηση εγκαινίων στους προορισμούς διέλευσης κατά το πρώτο του ταξίδι.

4.5 Το Προϊόν (Product)

Δημιουργία τρένου πολυτελείας 9 βαγονιών, δυναμικότητας 18 καμπινών.

Αναλυτικά:

- 5 βαγόνια καμπίνες
- 2 βαγόνια εστιατορίου & κουζίνας (restaurant car)
- 1 βαγόνι παρατηρήσεως (observation car)
- 1 βαγόνι προσωπικού
- Ντηζελάμαξα ALCO DL 500 (μετά την συνάντηση που είχα με στελέχοι του ΟΣΕ, κατέληξα στο συμπέρασμα ότι ίσως είναι προτιμότερο να χρησιμοποιηθεί, κυρίως τους

θερινούς μήνες, η πιο σύγχρονη μηχανή ντήζελ Bombardier 220, που «σηκώνει» και την τοποθέτηση κλιματιστικών στα βαγόνια του τρένου).

1) Βαγόνια Καμπίνες

Οι 18 καμπίνες θα έχουν υψηλής αισθητικής vintage σχεδιασμό και θα χωρίζονται σε 2 κατηγορίες.

a) Pullman Carriages (3 βαγόνια)

Το κάθε Pullman βαγόνι, διαθέτει 4 καμπίνες (Pullman cabins) των 7,80s.m με λουτρό, που μπορούν να φιλοξενήσουν μέχρι 2 άτομα. Αυτός είναι ο βασικός τύπος καμπίνας, με σύνολο 12 καμπίνες.

Pullman Cabin (7,8s.m)

Κάθε Pullman cabin διαθέτει :

Double bed (190x150cm) ή twin bed (190x75cm), κομοδίνο, λουτρό με ντουζιέρα (2,68s.m), αποθηκευτικούς χώρους (0,45s.m) και ράφια αποσκευών.

Υπηρεσίες

24ώρο room service, Air-conditioning, Safe box, Complimentary mini bar

Κατά την διάρκεια της ημέρας, τα κρεβάτια μετατρέπονται σε καναπέδες.

b) Deluxe Carriages (2 βαγόνια)

Το κάθε Deluxe βαγόνι περιλαμβάνει 3 καμπίνες (Deluxe cabins) των 11,30s.m μαζί με το λουτρό, που μπορούν να φιλοξενήσουν και 3 άτομο στην πολυθρόνα κρεβάτι που διαθέτουν, σε σχέση με τις Pullman καμπίνες. Οι καμπίνες αυτές είναι μεγαλύτερες και πολυτελέστερες σε σχέση με τις βασικές και αριθμούν συνολικά της 6. Η επιλογή στα μεγέθη και τον αριθμό των καμπινών έγινε με βάση το μέγεθος της “State cabin” του “Eastern & Oriental Express” (Pullman cabin 7,8s.m.) και της “Deluxe suite” του “Rovos Rail of Africa” (Deluxe cabins 11,30s.m.).

Deluxe Cabin (11,30s.m)

Κάθε Deluxe cabin διαθέτει :

Double bed (190x190cm), κομοδίνο και μικρό καθιστικό, λουτρό με ντουζιέρα (4,54s.m), αποθηκευτικούς χώρους (0,90s.m) και ράφια αποσκευών

Υπηρεσίες

24ωρο room service, Air-conditioning, Safe box, Complimentary mini bar, CD player

c) Royal Carriage (1 βαγόνι)

Σε δεύτερη φάση μπορεί να προστεθεί και έκτο βαγόνι, που να διαθέτει δυο αρκετά μεγαλύτερες καμπίνες κατά τα πρότυπα της Royal Suite του "Rovos Rail of Africa".

Royal Suites (16s.m)

Κάθε Royal Suite διαθέτει:

Double bed (190x190), λουτρό με βικτωριανή μπανιέρα και ντους (6,24s.m), καθιστικό με πολυθρόνες και γραφείο, αποθηκευτικοί χώροι (1,5s.m) και ράφια αποσκευών

Υπηρεσίες

24ωρο butler service, Safe box, Air-conditioning, Complimentary mini bar

Cd player, iPod/MP3 docking station

3D Απεικόνιση των καμπινών

(εικ.1) Deluxe Cabin, Rovos Rail (11,30s.m)



(εικ.2) Pullman Cabin, Rovos Rail (7,80s.m)



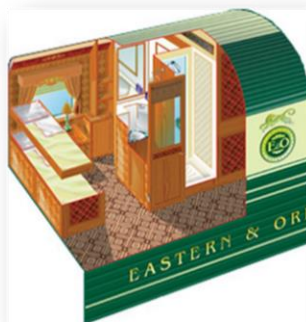
(εικ.3) Pulman Twin Bed Cabin E&O Express



(εικ.4) Royal Carriage, Rovos Rail (16s.m)



(εικ.5) Staff Cabin E&O Express (Manager's 5,04s.m)



(εικ.6) Staff Cabin, Orient Express (2,90s.m)



2) Βαγόνια Εστιατορίου

Το εστιατόριο του τρένου αποτελείται από 2 βαγόνια, που περιλαμβάνουν και ένα καθιστικό για τους καπνίζοντες, αλλά και την κουζίνα. Η διακόσμηση του εστιατορίου είναι vintage αισθητικής, με πορσελάνινα σερβίτσια και κρυστάλλινα ποτήρια. Η χωρητικότητα του εστιατορίου είναι 48 άτομα, καλύπτοντας και πιθανή μελλοντική αύξηση της δυναμικότητας του τρένου.

Α΄ Βαγόني

Το εστιατόριο μπορεί να φιλοξενήσει 24 άτομα σε 4 τραπέζια των τεσσάρων και 4 των δυο. Στα τρένα πολυτελείας του εξωτερικού, είναι σύνηθες, σε περιόδους υψηλής πληρότητας, να

ζητούν από τους φιλοξενούμενους να συμπληρώσουν κάποιο τραπέζι των τεσσάρων ατόμων, που κάθονται δύο. Με αυτόν τον τρόπο βοηθούν στο να γνωρίζονται καλύτερα μεταξύ τους οι πελάτες και να δημιουργούνται παρέες. Στο ίδιο βαγόνι βρίσκεται και το καθιστικό για τους καπνίζοντες, διαθέτοντας πολυτελείς καναπέδες και πολυθρόνες, που φιλοξενούν έως και 12 άτομα.

Β΄ Βαγόνι

Το εστιατόριο στο δεύτερο βαγόνι, φιλοξενεί επίσης 24 άτομα σε τραπέζια των τεσσάρων και των δυο. Στο ίδιο βαγόνι βρίσκεται και η πλήρως εξοπλισμένη κουζίνα, που διαθέτει και αποθηκευτικό χώρο πρώτων υλών και εξοπλισμού.

3) Βαγόνι Παρατηρήσεως (Observation Car)

Το βαγόνι παρατηρήσεως είναι το τελευταίο βαγόνι του τρένου και αποτελεί ουσιαστικά ένα ειδικά διαμορφωμένο καθιστικό με μεγαλύτερα παράθυρα,, ώστε να μπορούν οι φιλοξενούμενοι να θαυμάζουν το τοπίο. Το 1/3 του βαγονιού αποτελείται από μια εξωτερική βεράντα, με πανοραμική θέα και καθίσματα, κατά τα πρότυπα του “The Royal Scotsman”. Στο ίδιο βαγόνι βρίσκεται και το bar που λειτουργεί από τις πρωινές ώρες μέχρι αργά το βράδυ. Το observation car μπορεί να φιλοξενήσει 15 άτομα σε πολυθρόνες και καναπέδες στο εσωτερικό τμήμα του βαγονιού, καθώς και 8 άτομα στο bar. Το εξωτερικό deck μπορεί να φιλοξενήσει 6 άτομα σε καθίσματα και περίπου 12 σε θέσεις ορθίων.

4) Βαγόνι Προσωπικού

Το βαγόνι προσωπικού είναι κατά σειρά το πρώτο βαγόνι του τρένου και διαθέτει 7 καμπίνες συνολικής φιλοξενίας 16 ατόμων. Όλες οι καμπίνες προσωπικού διαθέτουν twin beds σε διάταξη top-bottom με διαστάσεις (1,98x0,76m και 1,88x0,76m αντίστοιχα), καθώς και κλιματισμό. Οι καμπίνες χωρίζονται σε 2 κατηγορίες:

- 2 καμπίνες 5,04s.m, με μπάνιο με ντουζιέρα 2,24s.m, κατά τα πρότυπα της “single cabin” του “Eastern & Oriental Express”.
- 6 καμπίνες 2,90s.m, που μοιράζονται 3 μπάνια με ντουζιέρες 2,25s.m, κατά τα πρότυπα της “Heritage cabin” του “Danube Express”.

5) Ντηζελάμαξα ALCO DL 500



Για την κίνηση του τρένου επιλέγεται η δημοφιλέστατη diesel ALCO DL 500, μοντέλο δεκαετίας '60. Η συγκεκριμένη μηχανή εκτός από την αναγνωρισμένη αξιοπιστία της, χρησιμοποιείται και από την "Royal Canadian Pacific" (η μεγαλύτερη εταιρεία πολυτελών τρένων στον Καναδά).

ALCO DL 500	
ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	1954-1967
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	V12 4-cycle Model 251B
ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ	1.800 ίπποι
ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	65 mph-110 kmph
ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	7.200 lt
ΒΑΡΟΣ	95.200 kg

Πίνακας 1) Τεχνικά χαρακτηριστικά ALCO DL 500

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Πρόγραμμα ταξιδιών και Κατάσταση Αποτελεσμάτων

5.1 Σχεδιασμός των ταξιδιών

Ο σχεδιασμός των ταξιδιών, είναι ίσως το πιο δύσκολο κομμάτι του εγχειρήματος, καθώς πρέπει να συνδυαστούν ο χρόνος διαμονής στο τρένο μεταξύ των προορισμών και η προσφορά των εντός τρένου υπηρεσιών όπως τα γεύματα πρωινό-μεσημεριανό-βραδινό, η διανυκτέρευση κ.α.

Για τον σχεδιασμό πραγματοποιήθηκε μελέτη των δρομολογίων και του σιδηροδρομικού χάρτη του ΟΣΕ, τόσο για τους χρόνους μεταξύ των προορισμών, όσο και για την δυνατότητα πραγματοποίησής τους. Για την εύρεση των χρόνων διέλευσης από τους διάφορους προορισμούς, επιλέχθηκε το τρένο Intersity.

Όσον αφορά τα πρότυπα (benchmarking) για τα είδη των ταξιδιών και των συνδυασμό τους με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, επιλέχθηκαν luxury trains της Μεγάλης Βρετανίας όπως το Royal Scotsman και το Belmond British Pullman (Σκωτίας και Αγγλίας αντίστοιχα), λόγω των μικρών αποστάσεων που διανύουν εντός των χωρών τους. Η μεγαλύτερη δυσκολία που αντιμετωπίστηκε ήταν ότι το δίκτυο της χώρας μας δεν είναι κυκλικό, αλλά στην ουσία είναι μια γραμμή με δύο κατευθύνσεις. Αν ο προορισμός είναι δηλαδή στη Θεσσαλονίκη από την Αθήνα, τότε η επιστροφή πρέπει να γίνει από την ίδια διαδρομή.

Θεωρούμε ότι τα πρώτα ταξίδια του ελληνικού τρένου θα είναι μικρής διάρκειας και εντός συνόρων, στο μέλλον όμως θα εξεταστούν και διαδρομές περισσότερων ημερών στο εξωτερικό (Βελιγράδι, Βουδαπέστη, Σόφια, Κων/πολη, Σμύρνη).

Παρουσίαση ταξιδιού 4 ημερών του Royal Scotsman Train.

“Majestic England”

Day 1

Edinburg-Alnmouth 1,25h (150km)-Alnwick 15m (8km) (Castle Tour with Bus).

Alnwick-Alnmouth (15m-8km)

Alnmouth-Scarborough (2,40h-200km) Stable.

Total on board (4 hours)

Day 2

Scarborough-York(50m-70km)

York-Kings Lynn(3,50h)

Kings Lynn-Mid Norfolk Railway(50m-45km) Stable

Total on board (5.30 hours)

Day 3

Mid Norfolk-Cambridge(1,30h-100km)

Cambridge-Nene Valley Railway(2,45h) Stable

Total on board (4.15 hours)

Day 4

Nene Valley-London Victoria Station (2,30h-135km).

5.2 Πρόγραμμα ταξιδιών ελληνικού luxury train

A) Αθήνα-Καλαμπάκα-Θεσσαλονίκη

2 ημέρες, 1 νύχτα

✓ Ημέρα 1

Σταθμός Αθηνών-Λειβαδιά (1h,40m)

Επιβίβαση στο Hyperion Railway στο σταθμό των Αθηνών και τακτοποίηση στην καμπίνα.

Άφιξη στο σταθμό της Λειβαδιάς το μεσημέρι και επιβίβαση στο συνεργαζόμενο λεωφορείο για εκδρομή στους Δελφούς. Γεύμα σε παραδοσιακό εστιατόριο στην Αράχωβα.

Αναχώρηση το απόγευμα από τη Λειβαδιά για Καλαμπάκα.

Λειβαδιά - Καλαμπάκα (3h,20m)

Στη διαδρομή σερβίρεται δείπνο 4 πιάτων στο ειδικά διαμορφωμένο Restaurant Car.

Άφιξη στην Καλαμπάκα και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 2

Καλαμπάκα - Μετέωρα (15m Bus)

Το πρωινό σερβίρεται στην καμπίνα σας, κατά την ώρα της επιλογής σας.

Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα εντυπωσιακά Μετέωρα.

Ξενάγηση στις Μονές Μεγάλου Μετεώρου και Αγίας Τριάδος, επιστροφή στην Καλαμπάκα και αναχώρηση για Θεσσαλονίκη.

Καλαμπάκα - Θεσσαλονίκη (3h,05m)

Κατά τη διαδρομή προσφέρεται γεύμα 3 πιάτων, δημιουργία γνωστού Έλληνα σεφ.

Καθώς απολαμβάνετε τη διαδρομή από το observation car φτάνουμε νωρίς το απόγευμα στη Θεσσαλονίκη.

B) Αθήνα-Βόλος-Καλαμπάκα (Επιστροφή)

Ταξίδι 3 ημερών, 2 νύχτες

✓ Ημέρα 1

Αθήνα - Βόλος (5,00h)

Με αφετηρία την πλατεία Συντάγματος ξεκινάμε για ξενάγηση στην Ακρόπολη και στο εντυπωσιακό Μουσείο.

Ακολουθεί γεύμα σε πολυτελές εστιατόριο στο Κολωνάκι και ελεύθερος χρόνος στην Αθήνα. Αργά το απόγευμα, επιβίβαση στο τρένο, τακτοποίηση στις καμπίνες και άμεση αναχώρηση για Βόλο.

Κατά τις πρώτες βραδινές ώρες, δείπνο 4 πιάτων σερβίρεται στο Restaurant Car, συνοδεύει εκλεκτών ελληνικών κρασιών.

Άφιξη στο Βόλο και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 2

Βόλος- Πήλιο (15m Bus)

Continental πρωινό στην καμπίνα, επιβίβαση στο λεωφορείο και αναχώρηση για το βουνό των Κενταύρων.

Ανω Λεχώνια- Μηλιές (1h,30m Τρενάκι Πηλίου)

Άφιξη στα Άνω Λεχώνια και επιβίβαση στο ιστορικό τρενάκι του Πηλίου (Μουτζούρης) για τη μαγευτική διαδρομή έως τις Μηλιές.

Βόλος-Καλαμπάκα (2h,30m)

Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα χωριά του Πηλίου, Πορταριά και Μακρυνίτσα.
Γεύμα σε παραδοσιακό εστιατόριο της περιοχής.

Επιβίβαση στο Hyperion Railway αργά το απόγευμα και αναχώρηση για Καλαμπάκα.
Υπέροχο δείπνο 4 πιάτων σερβίρεται κατά τη διαδρομή. Άφιξη στην Καλαμπάκα και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 3

Καλαμπάκα - Μετέωρα (15m Bus)

Το πρωινό σερβίρεται στην καμπίνα, κατά την ώρα της επιλογής σας. Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα εντυπωσιακά Μετέωρα.

Ξενάγηση στις Μονές Μεγάλου Μετεώρου και Αγίας Τριάδος, επιστροφή στην Καλαμπάκα και αναχώρηση για Γοργοπόταμο.

Καλαμπάκα- Γοργοπόταμος (2h,10m)

Κατά τη διαδρομή, σερβίρεται γεύμα 3 πιάτων από τον executive self μας.

Νωρίς το απόγευμα φθάνουμε στη γέφυρα του Γοργοποτάμου, μνημείο αντίστασης κατά των κατακτητών ναζί.

Ξενάγηση στο μουσείο και αναχώρηση για Αθήνα.

Γοργοπόταμος - Αθήνα (2h,20m)

Απογευματινό τσάι ή καφές σερβίρεται κατά την επιστροφή μας στην Αθήνα.

C) Αθήνα-Καλαμπάκα-Θεσσαλονίκη-Βόλος (Επιστροφή)

4 ημέρες, 3 νύχτες

✓ Ημέρα 1

Σταθμός Αθηνών - Καλαμπάκα (4h,50m)

Με αφετηρία την πλατεία Συντάγματος ξεκινάμε για ξενάγηση στην Ακρόπολη και στο εντυπωσιακό Μουσείο. Ακολουθεί γεύμα σε πολυτελές εστιατόριο στο Κολωνάκι και ελεύθερος χρόνος στην Αθήνα.

Αργά το απόγευμα επιβίβαση στο τρένο, τακτοποίηση στις καμπίνες και άμεση αναχώρηση για Καλαμπάκα.

Κατά τις πρώτες βραδινές ώρες, δείπνο 4 πιάτων σερβίρεται στο Restaurant Car, συνοδεία εκλεκτών ελληνικών κρασιών.

Άφιξη στην Καλαμπάκα και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 2

Καλαμπάκα - Μετέωρα (15m Bus)

Το πρωινό σερβίρεται στην καμπίνα, κατά την ώρα της επιλογής σας. Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα εντυπωσιακά Μετέωρα.

Ξενάγηση στις Μονές Μεγάλου Μετεώρου και Αγίας Τριάδος, επιστροφή στην Καλαμπάκα και αναχώρηση για Θεσσαλονίκη.

Καλαμπάκα - Θεσσαλονίκη (3h,05m)

Κατά τη διαδρομή προσφέρεται γεύμα 3 πιάτων, δημιουργία γνωστού Έλληνα σεφ.

Καθώς απολαμβάνετε τη διαδρομή από το observation car φτάνουμε νωρίς το απόγευμα στη Θεσσαλονίκη.

Ακολουθεί δείπνο στο καλύτερο εστιατόριο της πόλης και διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο 5 αστέρων.

✓ Ημέρα 3

Θεσσαλονίκη - Βεργίνα (1hour, Bus)

Το πρωινό σερβίρεται στην καμπίνα, κατά την ώρα της επιλογής σας.

Επιβίβαση στο λεωφορείο με προορισμό την αρχαία πρωτεύουσα του Μακεδονικού Κράτους, τη Βεργίνα.

Επίσκεψη στο μουσείο και στον αρχαιολογικό χώρο, Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της ΟΥΝΕΣΚΟ.

Επιστροφή στη Θεσσαλονίκη αργά το μεσημέρι όπου ακολουθεί υπέροχο γεύμα σε κορυφαίο εστιατόριο της πόλης.

Επιβίβαση αργά το απόγευμα στο τρένο και αναχώρηση για Βόλο.

Θεσσαλονίκη - Βόλος (3hours)

Κατά τη διαδρομή προσφέρεται δείπνο 4 πιάτων, δημιουργία κορυφαίου Έλληνα σεφ.
Άφιξη στο Βόλο και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ **Ημέρα 4**

Βόλος- Πήλιο (15m Bus)

Continental πρωινό στην καμπίνα, επιβίβαση στο λεωφορείο και αναχώρηση για το βουνό των Κενταύρων.

Άνω Λεχώνια- Μηλιές (1h,30m Τρενάκι Πηλίου)

Άφιξη στα Άνω Λεχώνια και επιβίβαση στο ιστορικό τρενάκι του Πηλίου (Μουτζούρης) για τη μαγευτική διαδρομή έως τις Μηλιές.

Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα χωριά του Πηλίου, Πορταριά και Μακρυνίτσα.
Γεύμα σε παραδοσιακό εστιατόριο της περιοχής.

Βόλος- Αθήνα (5h,05m)

Επιβίβαση στο Hyperion Railway νωρίς το απόγευμα και αναχώρηση για την Αθήνα.
Υπέροχο δείπνο 4 πιάτων σερβίρεται κατά τη διαδρομή καθώς κατευθυνόμαστε στον τελικό μας προορισμό.

D) Αθήνα-Βόλος-Καλαμπάκα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη- Κωνσταντινούπολη **5 ημέρες, 4 νύχτες**

✓ **Ημέρα 1**

Σταθμός Αθηνών-Λειβαδιά (1h,40m)

Επιβίβαση στο Hyperion Railway στο σταθμό των Αθηνών και τακτοποίηση στην καμπίνα.

Άφιξη στο σταθμό της Λειβαδιάς το μεσημέρι και επιβίβαση στο συνεργαζόμενο λεωφορείο για εκδρομή στους Δελφούς. Γεύμα σε παραδοσιακό εστιατόριο στην Αράχωβα.

Αναχώρηση το απόγευμα από τη Λειβαδιά για Βόλο.

Λειβαδιά - Βόλος (3h,20m)

Στη διαδρομή σερβίρεται δείπνο 4 πιάτων στο ειδικά διαμορφωμένο Restaurant Car.

Άφιξη στο Βόλο και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 2

Βόλος- Πήλιο (15m Bus)

Continental πρωινό στην καμπίνα, επιβίβαση στο λεωφορείο και αναχώρηση για το βουνό των Κενταύρων.

Άνω Λεχώνια- Μηλιές (1h.30m Τρενάκι Πηλίου)

Άφιξη στα Άνω Λεχώνια και επιβίβαση στο ιστορικό τρενάκι του Πηλίου (Μουτζούρης) για τη μαγευτική διαδρομή έως τις Μηλιές.

Βόλος-Καλαμπάκα (2h.30m)

Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα χωριά του Πηλίου, Πορταριά και Μακρυνίτσα. Γεύμα σε παραδοσιακό εστιατόριο της περιοχής.

Επιβίβαση στο Hyperion Railway αργά το απόγευμα και αναχώρηση για Καλαμπάκα. Υπέροχο δείπνο 4 πιάτων σερβίρεται κατά τη διαδρομή. Άφιξη στην Καλαμπάκα και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 3

Καλαμπάκα - Μετέωρα (15m Bus)

Το πρωινό σερβίρεται στην καμπίνα, κατά την ώρα της επιλογής σας. Επιβίβαση στο λεωφορείο και εκδρομή στα εντυπωσιακά Μετέωρα.

Ξενάγηση στις Μονές Μεγάλου Μετεώρου και Αγίας Τριάδος, επιστροφή στην Καλαμπάκα και αναχώρηση για Θεσσαλονίκη.

Καλαμπάκα - Θεσσαλονίκη (3h,05m)

Κατά τη διαδρομή προσφέρεται γεύμα 3 πιάτων, δημιουργία γνωστού Έλληνα σεφ. Καθώς απολαμβάνετε τη διαδρομή από το observation car, φτάνουμε νωρίς το απόγευμα στη Θεσσαλονίκη. Ακολουθεί δείπνο σε κορυφαίο εστιατόριο της πόλης και διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο 5 αστέρων.

✓ Ημέρα 4

Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη (6 hours)

Ελεύθερος χρόνος στην πόλη της Θεσσαλονίκης και γεύμα σε ένα από τα μοναδικά εστιατόρια της πόλης.

Επιβίβαση νωρίς το απόγευμα στο τρένο και αναχώρηση για Αλεξανδρούπολη. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, δείπνο 4 πιάτων σερβίρεται συνοδεία κορυφαίων ελληνικών κρασιών. Άφιξη στην Αλεξανδρούπολη και διανυκτέρευση στο τρένο.

✓ Ημέρα 5

Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη (6h.30m)

Continental πρωινό στην καμπίνα και ελεύθερος χρόνος στην πρωτεύουσα του Έβρου.

Επιβίβαση στο τρένο και αναχώρηση για την κοσμοπολίτικη Κωνσταντινούπολη. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, απολαμβάνετε υπέροχο γεύμα 3 πιάτων από τον executive σεφ μας.

Αργά το απόγευμα αρχίζουν να φαίνονται από το observation car οι πρώτοι μιναρέδες και η θάλασσα του βοσπόρου, καθώς πλησιάζουμε τον τελικό μας προορισμό.

5.3 Έσοδα ταξιδιών

α) Τιμές και υπηρεσίες

Στο κεφάλαιο 2 συναντήσαμε τα γνωστότερα και πιο ιστορικά luxury trains στον κόσμο. Οι τιμές των ταξιδιών που προτείνουν, κυμαίνονται στα ποσά των 1000€-1500€ το άτομο ανά ημέρα ταξιδιού. Αντίστοιχα το ελληνικό τρένο, δεν μπορεί παρά να είναι ακριβό, όχι όμως στο ξεκίνημα τουλάχιστον, στο επίπεδο των κορυφαίων τρένων του εξωτερικού. Για αυτό το λόγο η τιμές αποφασίζεται να κυμαίνονται στα **600€-800€** ανά άτομο την ημέρα. Οι υψηλές αυτές τιμές δικαιολογούνται, γιατί συμπεριλαμβάνουν σχεδόν τα πάντα. Πιο συγκεκριμένα, τα luxury trains υιοθετούν την πολιτική all inclusive.

Στο κόστος δηλαδή του ταξιδιώτη, συμπεριλαμβάνονται όλα τα γεύματα (πρωινό, γεύμα, δείπνο) εντός και εκτός τρένου, ποτά - κρασιά και ροφήματα. Επίσης οι διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία, οι μετακινήσεις με πούλμαν και τα εισιτήρια των μουσείων. Ο πελάτης γνωρίζει αναλυτικά από πριν το πρόγραμμα του ταξιδιού, για να ξέρει ποιες υπηρεσίες έχουν καλυφθεί.

Επίσης οι ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι κορυφαία σε όλους τους τομείς. Τόσο στο επίπεδο κατασκευής της καμπίνας και γενικότερα του τρένου, όσο και στα προσφερόμενα γεύματα και ποτά, που φθάνουν τα ανώτερα γκουρμέ εστιατόρια. Το ίδιο συμβαίνει και στις συνεργαζόμενες υπηρεσίες, όπως τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια, αλλά και τα λεωφορεία για τις μετακινήσεις.

Τέλος, ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες είναι και η επιλογή του προσωπικού που αποτελείται από τους πλέον καταρτισμένους και εκπαιδευμένους ανθρώπους στο χώρο του τουρισμού, ικανούς να κάνουν τη διαφορά και να δικαιολογήσουν απόλυτα τον όρο πολυτέλεια.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες, καθώς και η μοναδικότητα του luxury train, δικαιολογούν ότι τα ταξίδια αυτά, θα απευθύνονται σε λίγους.

β) Πληρότητα και διάρκεια

Η πληρότητα του τρένου θεωρείται ότι συμπίπτει με την εποχικότητα της θερινής περιόδου, που ισχύει στα ξενοδοχεία της χώρας μας. Για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων, θα λάβουμε υπόψη τη μέση πληρότητα της περιόδου λειτουργίας, καθώς και τη μέση τιμή. Δηλαδή θεωρούμε την πληρότητα περίπου στο **83%** με **15/18** καμπίνες κατειλημμένες, και **27 άτομα** μέσο όρο στο τρένο. Η μέση τιμή υπολογίζεται στα **700€** και **800€** την ημέρα, ανάλογα με τη διάρκεια και τον τύπο του ταξιδιού.

Η λειτουργία του τρένου θα είναι εποχιακή, από την **1^η Απριλίου έως την 31^η Οκτωβρίου** και το μήνα των **Χριστουγέννων με την Πρωτοχρονιά (15/12-15/01)**, **8 μήνες** συνολικά, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν μπορούν αργότερα τα ταξίδια να γίνονται και όλο το χρόνο. Ξεκινάμε με τους 8 μήνες που θεωρούμε ότι θα έχουμε τη μεγαλύτερη πληρότητα και τις υψηλότερες τιμές.

Ακολουθεί πίνακας με τα έσοδα κάθε ταξιδιού ξεχωριστά, ανά μήνα και ανά έτος.

Να σημειωθεί ότι τα ταξίδια A και B θα πραγματοποιούνται 2 και 3 φορές το μήνα αντίστοιχα, ενώ τα C και D από μία.

Πίνακας 5.2.1) Έσοδα ταξιδιών

Journeys	Rate per person	Occupancy per cabin	Occupancy per person	Revenue	Revenue per month
A	800€	15/18	27	21.600€	43.200€
B	1.400€	15/18	27	37.800€	113.400€
C	2.100€	15/18	27	56.700€	56.700€
D	2.800€	15/18	27	75.600€	75.600€
Total Month					288.900€
Total Year					2.311.200€

5.3 Έξοδα ταξιδιών και κόστος λειτουργίας

Τα λειτουργικά έξοδα υπολογίζονται αρχικά ανά ταξίδι, στη συνέχεια ανά μήνα και τέλος στο σύνολο του έτους. Για τον τρόπο υπολογισμού τους κάνουμε τμηματοποίηση εξόδων, όπως στα ξενοδοχεία. Τα τμήματα κόστους είναι του **προσωπικού**, του **F&B**, των **καυσίμων-συντήρησης** της αμαξοστοιχίας και της **καθαριότητας** των καμπινών.

α) Κόστος προσωπικού

Το προσωπικό του τρένου, αποτελείται από 16 άτομα. Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται ο αριθμός των ατόμων και οι ειδικότητές τους. Τα ποσά των μισθών αντιστοιχούν σε μικτούς μισθούς, συμπεριλαμβάνουν δηλαδή την ασφάλεια και τη φορολογία εισοδήματος. Στη δεύτερη στήλη βρίσκονται οι μηνιαίοι μισθοί και στην τρίτη το αντίστοιχο ποσό ανά ημέρα εργασίας (22/μήνα).

Πίνακας 5.3.1. Έξοδα προσωπικού

<u>PAYROLL/DAY</u>		
Train Manager	4,000 €	182 €
2x Driver/Meckanic	6,000 €	273 €
Valet	1,700 €	77 €
Chef	3,000 €	136 €
S.Chef	2,000 €	91 €
Stewart	1,700 €	77 €
Maitre	2,000 €	91 €
2x Waiter	3,600 €	164 €
Waitress	1,800 €	82 €
Barman	2,000 €	91 €
Ch.Maid	2,000 €	91 €
2x Maid	3,500 €	159 €
N.Auditor	1,800 €	82 €
TOTAL	<u>35,100 €</u>	<u>1,595 €</u>

β) Κόστος F&B

Στον πίνακα παρακάτω, παρουσιάζονται τα κόστη των προϊόντων εστίασης. Στην α' στήλη βρίσκονται τα είδη των γευμάτων, στη β' το κόστος ανά πελάτη ανά ημέρα και στη γ' το

συνολικό κόστος όλων των πελατών ανά ημέρα. Το κόστος των προϊόντων είναι αρκετά υψηλό, απεικονίζοντας την ποιότητα και το είδος των προσφερόμενων γευμάτων.

Πίνακας 5.3.2. Έξοδα F&B

COVERS	<u>1</u>	<u>27</u>
Breakfast	10 €	270 €
Lunch Beverage	15 €	405 €
Lunch Food	15 €	405 €
Dinner Food	20 €	540 €
Dinner Beverage	25 €	675 €
Drinks/Cigars	10 €	81 €
<u>COST/DAY</u>	<u>95 €</u>	<u>2,376 €</u>

γ) Κόστος καμπινών

Ο όρος αυτός είναι αντίστοιχος του κόστους δωματίων των ξενοδοχείων. Αποτελείται από τα έξοδα καθαριότητας των καμπινών (καθαριστικά για τα πατώματα, τα μπάνια, τα έπιπλα, τις γυάλινες επιφάνιες κτλ.) των λινών (σεντόνια, πετσέτες κτλ.) και τα είδη περιποίησης των επιβατών (σαμπουάν, αφρόλουτρο, κρέμα μαλλιών-σώματος κτλ.). Τα παραπάνω έξοδα υπολογίζονται με βάση τα αντίστοιχα κόστη ενός μικρού ξενοδοχείου. Περίπου **120€** ανά διανυκτέρευση για το σύνολο των 15 κατειλημμένων καμπινών.

δ) Κόστος καυσίμων-συντήρησης

Στη συνάντηση που πραγματοποιήσα την 1^η Απριλίου 2015 στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ στην Αθήνα με τον Κ. Αναγνωστόπουλου και τον Κ. Πατεράκη, πληροφορήθηκα τα κόστη κίνησης της αμαξοστοιχίας που είναι τα εξής: Η μηχανή χρειάζεται περίπου 4lt καυσίμου ανά km, δηλαδή 5,00€/km (1.25€/lt τιμή πετρελαίου κίνησης) και έχει κόστος συντήρησης 3,00€/km. Το κάθε βαγόνι επίσης χρειάζεται 0.20€/km για τη συντήρηση του.

Με βάση τα προηγούμενα, ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει το κόστος λειτουργίας της αμαξοστοιχίας για ένα ταξίδι 500km.

Πίνακας 5.3.3. Έξοδα λειτουργίας αμαξοστοιχίας

ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ		
<u>ΑΠΟΣΤΑΣΗ</u>	<u>1km</u>	<u>500km</u>
ΚΑΥΣΙΜΑ	5,00€	2.500€
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΜΗΧΑΝΗΣ	3,00€	1.500€
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ 9 ΒΑΓΟΝΙΩΝ	1,80€	900€
<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>	<u>9,8€</u>	<u>4.900€</u>

Επιπλέον, στο κόστος των ταξιδιών θα πρέπει να προστεθούν οι διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία και τα γεύματα σε εστιατόρια εκτός τρένου. Το κόστος των ξενοδοχείων υπολογίζεται στα **250€-300€** τη βραδιά ανά δωμάτιο και στα **50€** το άτομο για κάθε γεύμα.

Τέλος, στα έξοδα προσθέτουμε το μισθό του οδηγού του λεωφορείου που συνοδεύει το τρένο σε όλες του τις διαδρομές, καθώς και το κόστος κατανάλωσης καυσίμου. Ο μηνιαίος μισθός για τον οδηγό υπολογίζεται στα **2.500€** και η κατανάλωση στα **25€/100km** για ένα πούλμαν 44 ατόμων.

5.4 Κατάσταση αποτελεσμάτων

Στην παρούσα φάση, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ταξιδιών ξεχωριστά. Ο λόγος που γίνεται αυτό, είναι για να διαπιστωθεί κατά πόσο κερδοφόρο είναι κάθε ταξίδι, έτσι ώστε να αποφασιστεί η διατήρηση ή η κατάργηση του. Σε κάθε πίνακα έχει προστεθεί και το Νεκρό Σημείο κάθε ταξιδιού.

<i>A) Αθήνα-Καλαμπάκα-Θεσσαλονίκη 2 ημέρες, 1 νύχτα (647km)</i>		Μηνιαία x2	Νεκρό Σημείο
Έσοδα	21.600€	43.200€	11.234€
<i>Έξοδα προσωπικού</i>	<i>3.095€</i>	<i>6.190€</i>	Πληρότητα
<i>Έξοδα F&B</i>	<i>3.591€</i>	<i>7.182€</i>	44%
<i>Έξοδα καθαριότητας</i>	<i>115€</i>	<i>230€</i>	Επιβάτες
<i>Καύσιμα - Συντήρηση</i>	<i>6.211€</i>	<i>12.422€</i>	14
Σύνολο Εξόδων	13.013	26.026	
Κέρδη Π.Φ	8.587€	17.174€	

B) Αθήνα-Βόλος-Καλαμπάκα-Αθήνα 3 ημέρες, 2 νύχτες (922km)		Μηνιαία x3	Νεκρό Σημείο
Έσοδα	37.800€	113.400€	16.435€
Έξοδα προσωπικού	4.691€	14.073€	Πληρότητα
Έξοδα F&B	6.426€	19.278€	36%
Έξοδα καθαριότητας	228€	684€	Επιβάτες
Καύσιμα - Συντήρηση	8.851€	26.553€	12
Σύνολο Εξόδων	20.196€	60.588€	
Κέρδη Π.Φ	17.604€	52.812€	

C) Αθήνα-Θεσ/νίκη (Επιστροφή) 4 ημέρες, 3 νύχτες (1.247km)		Μηνιαία	Νεκρό Σημείο
Έσοδα	56.700€	56.700€	24.461€
Έξοδα προσωπικού	6.286€	6.286€	Πληρότητα
Έξοδα F&B	10.665€	10.665€	36%
Έξοδα καθαριότητας	340€	340€	Επιβάτες
Έξοδα ξενοδοχείου	3.375€	3.375€	12
Καύσιμα - Συντήρηση	11.971€	11.971€	
Σύνολο Εξόδων	32.637€	32.637€	
Κέρδη Π.Φ	24.063€	24.063€	

D) Αθήνα-Κωνσταντινούπολη 5 ημέρες, 4 νύχτες (1.625km)		Μηνιαία	Νεκρό Σημείο
Έσοδα	75.600€	75.600€	29.494€
Έξοδα προσωπικού	7.882€	7.882€	Πληρότητα
Έξοδα F&B	11.583€	11.583€	33%
Έξοδα καθαριότητας	453€	453€	Επιβάτες
Έξοδα ξενοδοχείου	3.375€	3.375€	11
Καύσιμα - Συντήρηση	15.600€	15.600€	
Σύνολο Εξόδων	38.892€	38.892€	
Κέρδη Π.Φ	36.708€	36.708€	

Κατάσταση Αποτελεσμάτων Μήνα/Έτους

Journey	Έσοδα Μήνα	Έξοδα Μήνα	Κέρδη ΠΦ/Μήνα	Έσοδα Έτους	Έξοδα Έτους	Κέρδη ΠΦ/Έτους
A	43.200€	26.026€	17.174€	345.600€	208.208€	137.392€
B	113.400€	60.588€	52.812€	907.200€	484.704€	422.496€
C	56.700€	32.637€	24.063€	453.600€	261.096€	192.504€
D	75.600€	38.892€	36.708€	604.800€	311.136€	293.664€
Total	288.900	158.143€	130.757€	2.311.200€	1.265.144€	1.046.056€

Επίλογος - Συμπεράσματα

Με βάση τα αποτελέσματα αυτής της εργασίας, συμπεραίνουμε ότι η δημιουργία ενός τρένου πολυτελείας στη χώρα μας είναι απόλυτα εφικτή και μπορεί να ξαναδώσει στον ελληνικό σιδηρόδρομο λίγη από τη χαμένη λάμψη του παρελθόντος.

Στον παραπάνω πίνακα, βλέπουμε το σχέδιο να παρουσιάζει **Κ.Π.Φ. 1.046.056€**, που αποτελεί το **45,2%** του κύκλου εργασιών για ένα έτος. Θα πρέπει ωστόσο, να λάβουμε υπόψη ότι η μέση πληρότητα **83%** και οι αρκετά αυξημένες τιμές των **700€-800€/άτομο** ανά ημέρα, μπορούν να επιτευχθούν μόνο στη φάση ανάπτυξης-ωρίμανσης του προϊόντος στην αγορά και όχι στο πρώτο διάστημα της εισαγωγής του. Παρολαυτά, έχει διαπιστωθεί ότι στις τουριστικές κυρίως επενδύσεις (ξενοδοχεία, βίλες κτλ.), η φάση εισαγωγής – ανάπτυξης – ωρίμανσης έχει ελάχιστη χρονική διαφορά σε σχέση με άλλους κλάδους.

Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη την ισχύουσα φορολογική κατάσταση, τα καθαρά κέρδη παρουσιάζονται περίπου στα **850.000€** προσδιορίζοντας έτσι και την αρχική επένδυση σχεδόν στα **4-5.000.000€**, αν θέλουμε το **Return on Investment** να είναι στο **18-20%**, που είναι πολύ ικανοποιητικό ποσοστό για αυτό το είδος επιχείρησης.

Όπως αναλυτικά περιγράψαμε, τα τρέινα πολυτελείας αποτελούν ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη μιας νέας μορφής τουρισμού, που ενώ συντελείται με μεγάλη επιτυχία στο εξωτερικό, δεν έχει ποτέ εφαρμοστεί στη χώρα μας, παρόλο που ιστορικά το Orient Express και άλλες πολυτελείς αμαξοστοιχίες διέσχιζαν την Ελλάδα για προορισμούς του εξωτερικού. Είναι πολύ σημαντικό να καταλάβουν οι αρμόδιοι φορείς, ότι τα πολυτελή μουσειακά ή νοσταλγικά τρένα, δεν απαιτούν μεγάλες επενδύσεις για την πραγματοποιησή τους, γιατί δεν βασίζονται σε υπερσύγχρονες γραμμές και αμαξοστοιχίες, ούτε απαιτούν νέες τεχνολογίες και επενδύσεις σε R&D. Επίσης πολλά από τα βαγόνια που χρειάζονται για το συγκεκριμένο τρένο, βρίσκονται ήδη στη χώρα μας σε πλήρη εγκατάληψη και συνεπώς στη διάθεση του ΟΣΕ.

Είναι βέβαιο ότι με μια καλή και οργανωμένη προσπάθεια, τα αποτελέσματα θα είναι θεαματικά. Σε αυτό συνηγορούν οι απίστευτες σε ομορφιά διαδρομές που υπάρχουν σε όλο το σιδηροδρομικό μας δίκτυο που σε συνδυασμό με τον αρχαιολογικό μας πλούτο, η τουριστική αξιοποίηση τους θα αποφέρει σημαντικά κέρδη στην οικονομία της χώρας μας. Αξίζει να σημειώσουμε ότι τα τελευταία χρόνια σε πολλά κράτη του κόσμου ο μουσειακός σιδηροδρομικός τουρισμός έχει ραγδαία ανάπτυξη δεδομένου του μεγάλου ενδιαφέροντος που δείχνουν οι λάτρεις του μουσειακού τρένου.

Δεν θα είναι καθόλου παράξενο να δούμε στο κοντινό μέλλον, μεγάλες εταιρείες ξενοδοχείων και luxury trains, όπως η Belmond (Orient-Express, The Royal Scotsman κ.α), να εκφράζουν ενδιαφέρον για την τουριστική εκμετάλλευση των ελληνικών σιδηροδρόμων, ή να εντάσουν στα προγράμματα τους και κάποια ταξίδια στην Ελλάδα. Με την ανάπτυξη του τουρισμού να συντελείται τα τελευταία χρόνια, τα ταξίδια με πολυτελές τρένο στην Ελλάδα μπορούν να αποκτήσουν φανατικό κοινό ακόμη και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Όπως αναφέρει και η Fay Lejeune, ιδιοκτήτρια του luxury train club:

“All luxury trains contribute to an experience that is not forgotten easily and that becomes one of life's treasured memories. I am sure you will fall in love with luxury train travel

Πηγές διαδικτύου:

- Πηγή: Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες (21.08.2012)
- <http://www.luxurytrainclub.com/>
- <http://www.mixanitouxronou.gr/orian-express>
- <https://www.ose.gr/images/150/CIWL.pdf>
- <http://www.orient-express.com>
- <https://www.iefimerida.gr/news/174470/orient-express>
- www.lifo.gr 1.12.2016
- <http://www.scot-rail.co.uk/page/The+Royal+Scotsman>
- [sidirodromikanea.blogspot.com/05/08//2016/palace-on-whee](http://sidirodromikanea.blogspot.com/2016/05/08/2016/palace-on-whee)
- [sidirodromikanea.blogspot.com/27/11/2016royal-canadian-pacific.html](http://sidirodromikanea.blogspot.com/2016/11/2016royal-canadian-pacific.html)
- sidirodromikanea.blogspot.com/2014/10/golden-eagle-danube-express.html
- Runvel 13 May 2018
- epixirimatias.gr 30 Μαρτίου 2017
- ose.gr 08/04/2019
- <http://sidirodromikanea.blogspot.com> 21/04/2014
- <https://www.ose.gr/images/150/ALCO.pdf>
- <http://www.clickatlife.gr/taksidi/story/9228>
- http://www.trainose.gr/sites/default/files/news/uploads/ethniko_diktyo.pdf
- http://sidirodromikanea.blogspot.gr/2012/06/blog-post_6128.html
- <http://www.irtsociety.com/trains.php>
- www.sfs.gr/fmain.aspx
- <http://www.trainose.gr/thematikatrena/katakolo-olympia>
- Η ιστορία των Σιδηροδρόμων (Έρευνα από Εμπορική Τράπεζα) Δημοσίευση από την εφημερίδα «Η Καθημερινή» 15/10/1995