

Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πάτρας
Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας
Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων

Τουριστική και κοινωνική διάσταση των Γερμανικών σιδηροδρόμων και η σημασία τους για το Ευρωπαϊκό δίκτυο

Πτυχιακή εργασία του σπουδαστή
Παναγόπουλου Ευάγγελου

Εισηγήτρια : κα ~~Μαρία~~ Ζαφειροπούλου



16.000 λέξεις

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
Μάρτιος 2001

Η παγκόσμια ιστορική σημασία του σιδηρόδρομου



Ο σιδηρόδρομος είναι η μορφή επίγειας μεταφοράς που συναντάται σήμερα σε σχεδόν όλες τις χώρες του κόσμου. Οι σιδηρόδρομοι εξυπηρετούν χιλιάδες κοινότητες ανά τον κόσμο, από μεγάλες πόλεις σε ανεπτυγμένα κράτη έως μικρά χωριά σε απόμακρες περιοχές. Σιδηρόδρομοι μεταφέρουν ταξιδιώτες από και προς γειτονικές κοινότητες ή διασχίζουν ολόκληρες ηπείρους. Μεταφέρουν ακατέργαστο υλικό και γεωργικά προϊόντα σε βιομηχανίες ή εργοστάσια επεξεργασίας, και τα παράγωγα προϊόντα προς αποθήκες και καταστήματα.

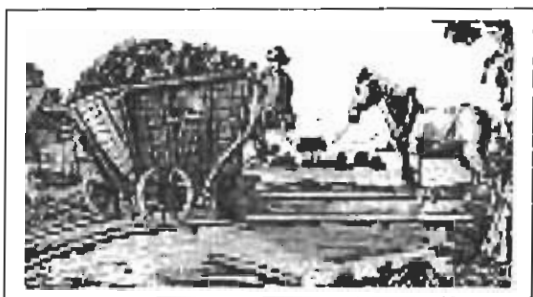
Οι σιδηρόδρομοι σχεδιάστηκαν για να εξυπηρετήσουν την ανάγκη μετακίνησης μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων και μεγάλων αριθμών επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις. Ο σιδηρόδρομος είναι η πιο πρακτική μέθοδος επίγειας μεταφοράς γιατί χρησιμοποιεί τη μικρότερη ποσότητα καυσίμου και ελάχιστο ανθρώπινο δυναμικό από κάθε άλλο μέσο, και παράλληλα είναι φιλικός προς το περιβάλλον. Το 40% του συνολικού όγκου των μεταφορών των ΗΠΑ καλύπτεται από σιδηρόδρομους.

Παγκοσμίως υπάρχουν συνολικά πάνω από 1.187.000 χιλιόμετρα γραμμών. Σχεδόν όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα μεταφέρουν και επιβάτες και υλικά αγαθά. Ο σιδηρόδρομος, είναι μία βιομηχανία της οποίας το μοναδικό προϊόν είναι η υπηρεσία διαμετακόμισης. Για την παραγωγή αυτού του προϊόντος χρειάζονται γραμμές, μηχανές, βαγόνια, αυλές συντήρησης, συστήματα τηλεπικοινωνίας και εκπαιδευμένο προσωπικό.

Από τα αρχαία χρόνια ως τα 1800, ο μοναδικός τρόπος μεταφοράς επίγειων φορτίων ήταν η χρήση της φυσικής δύναμης ανθρώπων και ζώων. Τα φορτία μεταφέρονταν σε ξεχωριστά οχήματα, το καθένα ελκόμενο από ένα ή περισσότερα ζώα (συνήθως άλογα), και ελεγχόμενα από έναν οδηγό. Λίγο φορτίο μπορούσε να μεταφερθεί κατ'αυτόν τον τρόπο, και το ταξίδι ήταν αργό, χρονοβόρο, και γεμάτο κινδύνους.

Ο σιδηρόδρομος εισήγαγε δύο βασικές επινοήσεις στις επίγειες μεταφορές. Η μία ήταν σιδηροδρομική μηχανή ή лоκομοτίβα, που συγκέντρωσε την ελκτική δύναμη πολλών αλόγων σε μία μόνο μονάδα. Η άλλη, που αξιοποίησε την αυξημένη ισχύ που προήλθε από την πρώτη, ήταν η τεχνική της συνένωσης πολλών ξεχωριστών οχημάτων, ή βαγονιών σε συρμούς.

Το δύο αυτά στοιχεία θα ήταν άχρηστα χωρίς το τρίτο σημαντικό, τις σιδηροδρομικές γραμμές ή σιδηροτροχιές. Σήμερα, οι γραμμές είναι ακόμη η ραχοκοκκαλιά των απανταχού σιδηροδρόμων. Οι γραμμές θα πρέπει να είναι αρκετά γερές ώστε να υποστηρίξει το βάρος των τρανων και συγχρόνως να έχει απαλή επιφάνεια ώστε να μειώνει τις τριβές στους τροχούς. Παράλληλες ράγες χρησιμοποιούνται για να κατευθύνουν τα τραίνα καθώς αυτά κυλούν επάνω τους.



Γραμμές υπήρχαν και πριν τα τραίνα και τα βαγόνια. Αναφορές για χρήση τροχοφόρων έλκυθρων υπάρχουν τόσο στην Μεσοποταμία γύρω στο 700 π.Χ., όσο και στην αρχαία Ελλάδα και τον Ρωμαϊκό κόσμο. Ειδικά οι Ρωμαίοι, είχαν επινοήσει ειδικές μορφές οδοστρώματος με υποδοχές για τροχούς και πόδια ελκύθρων. Έτσι μία πρώιμη μορφή γραμμών αποτέλεσαν οι χαραγμένες στο πέτρινο οδόστρωμα υποδοχές, συχνά ενισχυμένες με κομμάτια ξύλου, που χρησιμοποιούνταν κυρίως για την μετακίνηση τελετουργικών ειδώλων.

Στήν κεντρική Ευρώπη του 1500, συστήματα ελαφρών ξύλινων γραμμών, γνωστών ως wagonways¹, συνέδεαν μεταλλεία και ορυχεία με κοντινά κανάλια. Πάνω σε τέτοιες ράγες τα άλογα μπορούσαν να τραβήξουν φορτία πολύ βαρύτερα από αυτά που θα μπορούσαν σε κανονικούς δρόμους. Αυτές οι ράγες, που αργότερα θα κατασκευαζόταν από σίδηρο, εισήχθησαν στην Αγγλία κατά τα 1600.

Λίγο αργότερα θα κάνουν την εμφάνισή τους και τα ιππήλατα τράμ, που ειδικά στην Αγγλία συνέβαλαν στον σχηματισμό μερικών ιδεών πίσω από την επινοήση του σιδηρόδρομου. Τα τράμ χρησιμοποιούσαν ειδικούς συμπαγείς τροχούς που καθόνταν επάνω σε ράγες σχήματος L, μεταλλικές για πρώτη φορά. Η συμβολή των τράμ στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος των γοργά αναπτυσσόμενων πόλεων της Δυτικής Ευρώπης του 18^{ου} αιώνα, θα καθοδηγήσει το έργο πολλών μηχανικών της εποχής να αναζητήσουν εξελιγμένες εφαρμογές πάνω στην ήδη υπάρχουσα ιδέα.

Με την εφεύρεση της ατμομηχανής, πολλά όνειρα παίρνουν σάρκα και οστά. Ήδη στα 1769 ο Γάλλος Joseph Cugnot κατασκευάζει μία μικρή αυτοκινούμενη ατμομηχανή που θα μπορούσε να τραβήξει κιλλίβαντες κανονιών πάνω σε ράγες. Ο βραστήρας ήταν τοποθετημένος μπροστά από τους μπροστινούς τροχούς, κάνοντας την οδήγηση πολύ δύσκολη. Η πρώτη δοκιμή καταλήγει σε καταστροφικό ατύχημα.

¹ Σύστημα βαγονιών πάνω σε ράγες που τα έσυραν άλογα ή βόδια

Στα 1782 – 1784 ο James Watt ανακαλύπτει μία μορφή μηχανής που χρησιμοποιεί απευθείας την πίεση του ατμού σαν κινητήρια δύναμη αντί να χρησιμοποιεί την υποπίεση που δημιουργούνταν από την συμπύεση του ατμού σε έναν βραστήρα και στην συνέχεια την διοχέτευση του σε μία φτέρη (όπως π.χ. στα γνωστά ποταμόπλοια του Αμερικάνικου νότου ή στα πρώτα ατμόπλοια).

Στά 1803 ο Σκωτσέζος μηχανικός ορυχείων Richard Trevithick, σχεδιάζει και κατασκευάζει την πρώτη ατμομηχανή, βασισμένος στην εφεύρεση του Watt. Αυτή η μηχανή έσυρε πρώτη ένα μικρό συρμό σε στίς ράγες ενός ανθρακωρυχείου της Ουαλλίας, και έναν χρόνο μετά η επινοήση του Trevithick χρησιμοποιείται στην διαδρομή τράμ του Pen-y-darran στην Σκωτία, για να μεταφέρει επιβάτες αυτή τη φορά. Στα επόμενα χρόνια, κι άλλες μηχανές σαν κι αυτή κατασκευάστηκαν για χρήση σε πολλά Βρετανικά ανθρακωρυχεία.



Οι ανάγκες των τράμ οδηγούν την έρευνα για νέους τύπους και ποιότητες γραμμών σε εντατικούς ρυθμούς. Ήδη από το 1789 και μετά, η ποιότητα των γραμμών συνεχώς αυξάνεται και νέες τεχνικές κατασκευής κάνουν την εμφάνιση τους, μαζί με νέα υλικά.

Ο πρώτος συρμός ατμομηχανής για δημόσια χρήση εγκαινιάζεται το 1825 από τον μηχανικό George Stephenson, στην διαδρομή μεταξύ Darlington και Stockton στην Αγγλία. Λίγα χρόνια αργότερα, στα 1829 όπου η πρωτότυπη Rocket του Stephenson κερδίζει τον διαγωνισμό ταχύτητας ατμομηχανών στο Rainhill, σημείο στη σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Manchester και Liverpool. Ο κόσμος πιά έχει πειστεί για το θαύμα που εξελίσσεται μπροστά στα μάτια του: Για πρώτη φορά μία ακούραστη τεχνητή μηχανή έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει επιβάτες με αξιόλογη για την εποχή ταχύτητα και με χαμηλό κόστος μάλιστα.

Η διαδρομή ήταν και η πρώτη που τυχαίνει σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης παγκοσμίως, και θα διευθυνθεί από την πρώτη σιδηροδρομική εταιρία, την Liverpool – Manchester Railway Company. Αυτή η πρώτη εμπορική γραμμή ήταν διπλή, είχε καλή ευθυγράμμιση, μακριές ίσιες ράγες από ασφάλι, στροφές με μεγάλες γωνίες και σωστές καμπύλες, σωστό θαύμα μηχανικής για την εποχή. Οι υπηρεσίες της γραμμής προσφερόνταν αποκλειστικά από ατμομηχανές. Ήταν το ξεκίνημα μίας νέας εποχής : Μίας εποχής ανακάλυψης, κατάκτησης, εξερεύνησης, οικονομικής και κοινωνικής έκρηξης που θα άλλαζε τον ρού της παγκόσμιας ιστορίας. Το ξεκίνημα της Εποχής των Σιδηροδρόμων.

Η επανάσταση των σιδηροδρόμων στη Γερμανία



Οι νέες αυτές εξελίξεις δεν αφήνουν αδιάφορη τη Γερμανία. Εμπνευσμένη από την γραμμή Liverpool – Manchester, η γραμμή Nürnberg – Fürth κατασκευάζεται με τα ίδια πρότυπα. Τα ξύλινα βαγόνια παραγγέλλονται στην Φρανκονία, ενώ η ατμομηχανή παραγγέλεται στην Αγγλία στα εργοστάσια Stephenson & Co. στο Newcastle upon Tyne και παραλαμβάνεται μέσα σε 19 κιβώτια στην Nürnberg. Εκεί συναρμολογείται, βαπτίζεται Adler² και την 7η Δεκεμβρίου 1835 διασχίζει για πρώτη φορά την διαδρομή των 6 χιλιομέτρων ανάμεσα στις δύο πόλεις. Αν και το εγχείρημα αυτό σηματοδοτεί την έναρξη της σιδηροδρομικής ιστορίας της Γερμανίας, τόσο η μηχανή όσο και ο μηχανοδηγός προέρχονται από την Αγγλία: Ο πρώτος μηχανοδηγός των Γερμανικών σιδηροδρόμων, ο William Wilson, περνά το υπόλοιπο της ζωής του στην Γερμανία και μετά τον θάνατο του αναπαύεται στη Nürnberg. Η ανάγκη μετακίνησης αγαθών και προσώπων ανάμεσα στις πόλεις αυτές ήταν τόσο μεγάλη, που η επιτυχία της "Ludwigsbahn", της γραμμής αυτής αφιερωμένης στον Πρώσο βασιλέα Ludwig II, είναι εκπληκτική.



Σύντομα, η πρώτη αυτή Γερμανική προσπάθεια στον χώρο των σιδηροδρόμων γίνεται το έναυσμα για μιά πληθώρα σιδηροδρομικών πλάνων και σχεδίων που αρχίζουν να υλοποιούνται σε όλη την επικράτεια. Με το πέρασμα του χρόνου, ένα - ένα τα Γερμανικά Länder³, αρχίζουν την κατασκευή δικών τους γραμμών, που σιγά σιγά θα συνδέσουν την χώρα από άκρη σε άκρη.

Τα αμέσως επόμενα τρία χρόνια, μπαίνουν σε λειτουργία οι γραμμές :

- Leipzig – Althen , 24 Απριλίου 1837
- Berlin – Zehlendorf , 22 Σεπτεμβρίου 1838
- Zehlendorf – Potsdam , 18 Οκτωβρίου 1838
- Braunschweig – Wolfenbittel , 1 Δεκεμβρίου 1838
- Düsseldorf – Erkenrath , 20 Δεκεμβρίου 1838

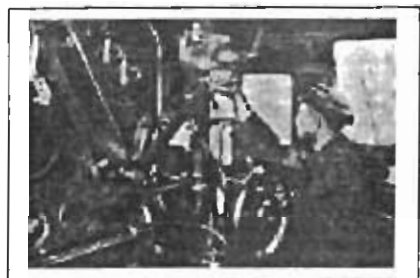
Την 4η Οκτωβρίου του 1840 το πρώτο τρένο της γραμμής München – Augsburg μπαίνει σε λειτουργία, ενώ στα 1841 η πρώτη Γερμανικής προέλευσης ατμομηχανή κατασκευάζεται. Το πρώτο βαγόνι – μπάρ κατασκευάζεται για τους σιδηροδρόμους του Μεγάλου Δουκάτου του Baden. Η

² Adler = Αετός

³ Länder = Πολιτείες ανάλογες με αυτές των Η.Π.Α. ή τις Αγγλικές κομητείες. Η Γερμανία είναι ομοσπονδιακή δημοκρατία

ατμομηχανή "Bavaria" είναι πανηγυρικά η πρώτη μηχανή των Βαυαρικών σιδηροδρόμων (1844).

Η εξάπλωση των σιδηροδρόμων μείωσε σημαντικά τον χρόνο της μετακίνησης μα και τις τιμές των ναύλων επιβατών και αγαθών. Η έκρηξη των σιδηροδρόμων συμπαρασύρει όλη την Ευρώπη και τα κράτη επιβάλλουν σιγά σιγά την διεύρυνση των δικτύων τους με κάθε τρόπο. Μόνο στη Γερμανία 33.000 χιλιόμετρα γραμμών κατασκευάζονται μεταξύ 1840 και 1880. Ολοένα και περισσότερο, οι άμαξες αντικαθίστανται με ατμομηχανές: Είναι η νέα μόδα που φέρνει τόσο ασυνήθιστη ευκολία στις μετακινήσεις ανα τον κόσμο. Οι αγρότες μεταφέρουν τα αγαθά τους στις αγορές της πόλης, οι εργάτες αναζητούν δουλειά στις πόλεις, οι χωρικοί κάνουν τα ψώνια τους στις πόλεις. Η συνεχής εξάπλωση των σιδηροδρόμων πιέζει ανοδικά την οικονομία και οδηγεί στην εντατική βιομηχανοποίηση. Ένα νέο επάγγελμα εμφανίζεται: αυτό του σιδηροδρομικού υπάλληλου. Στα 1880 υπολογίζεται ότι περίπου 300.000 υπάλληλοι απασχολούνται από σιδηροδρομικές εταιρίες στη Γερμανία.



Στα 1850, συμφωνείται για πρώτη φορά η δημιουργία μετοχικού κεφαλαίου από όλες τις εταιρίες της Γερμανίας, επιτρέποντας την είσοδο του χρηματηρησιακού παράγοντα και στον σιδηρόδρομο.

Οι πρώτες ατμομηχανές που κατασκευάστηκαν, αποτελούνταν από έναν κεντρικό άξονα που μετέδιδε κίνηση και από δύο μικρότερους εμπρός και πίσω που στήριζαν το αμάξωμα. Από το 1870 και μετά, αρχίζει η κατασκευή ισχυρών μηχανών με δύο ή και τρεις άξονες μετάδοσης κίνησης. Ενώ οι πρώτες μηχανές ήταν μικρές και ελαφριές, περίπου σαν άμαξες με σιδηροδρομικούς τροχούς, τα σχέδια των εξελιγμένων ατμομηχανών είναι πιο περίπλοκα, με πλατφόρμες στα άκρα του αμαξώματος και έναν μικρό διάδρομο που τις ένωνε ανάμεσα από τις μηχανές (1860). Μόλις 10 χρόνια μετά, ο διάδρομος μετακινείται στο πλάι της ατμομηχανής (1870).

Τα πρώτα βαγόνια δεν είναι παρά μικρά ξύλινα οχήματα με δυο άξονες και υποτυπώδη καθίσματα. Τα βαγόνια γίνονται ολοένα και πιο ασφαλή, αναπαυτικά και πολυτελή, ως το 1873 όπου η εξέλιξη οδηγεί στην κατασκευή της πρώτης κλινάμαξας, της επονομαζόμενης Nagelmakers – αργότερα CIWL, που πραγματοποιούσε την διδρομή Oostende – Berlin. Ήδη από το 1853 είχαν ξεκινήσει τα διεθνή ταξίδια, αρχικά προς την Ελβετία, με την γραμμή Frankfurt/Main – Basel.

Τις πρώτες μέρες των σιδηροδρόμων, η σειρά εκκίνησης των τρένων προσδιοριζόταν απλά από εύλογες χρονικές καθυστερήσεις μεταξύ των αναχωρήσεων, και μόλις το 1853 θεσπίζονται οι πρώτοι επίσημοι κανόνες

λειτουργίας από τους Πρωσσικούς σιδηρόδρομους. Μετά από μερικά μεγάλα ατυχήματα , αρχίζει να παίζει ρόλο η πραγματική απόσταση μεταξύ των αμαξοστοιχιών, και μεγάλες έρευνες ξεκινούν σ'αυτόν τον τομέα. Σήματα και σημεία αλλαγών άρχισαν να λειτουργούν, πρώτα απευθείας στον τόπο που χρειαζόταν και αργότερα από απόσταση μέσω κυτίων σημάτων. Με την εφεύρεση του ηλεκτρικού συστήματος παρακολούθησης γραμμών το 1870, η προστασία των αμαξοστοιχιών αφήνεται για πρώτη φορά και στα χέρια της τεχνολογίας και όχι μόνο στον άνθρωπο. Το 1875 θεσπίζεται το κοινό δίκτυο σηματοδότησης σε όλη την Γερμανία.

Στα 1875, με την ίδρυση του πρώτου Γερμανικού Ράιχ, οι σιδηρόδρομοι όλων των ομόσπονδων Γερμανικών κρατών τέθηκαν υπό το ίδιο καθεστώς λειτουργίας, με κοινούς κανόνες σηματοδότησης και στυλ κτιρίων. Από το 1878 έως το 1887 ο καγκελλάριος Bismarck έθεσε το σύνολο των σιδηροδρόμων υπό κρατικό έλεγχο, σταματώντας έτσι την διαμάχη μεταξύ των αντιπροσώπων των κρατικών και ιδιωτικών σιδηροδρόμων. Την ίδια εποχή γίνονται νόμος τα standards κατασκευής μηχανών και βαγονιών.



Καθώς η ζήτηση αυξανόταν, οι κύριες γραμμές επεκτάθηκαν ενώ 21.000 χιλιόμετρα δευτερευουσών γραμμών κατασκευάστηκαν στην επαρχία. Αυτές οι δευτερεύουσες γραμμές δέν ήταν τόσο επικερδείς όσο οι κύριες λόγω μικρής κυκλοφορίας, όμως το κέρδος ούτως ή άλλως ήταν σεβαστό, μιά και όλοι χρησιμοποιούν πιά το μέσο αυτό. Ακόμα και οι

σιδηροδρομικοί σταθμοί εξελίσσονται : Ενώ παλιά υπήρχε ένα είδος σταθμού για όλες τις υπηρεσίες, σιγά σιγά οι σταθμοί διαφοροποιούνται σε σταθμούς επιβατών, εμπορευμάτων, κεντρικούς, επισκευών κ.λ.π. Οι αμαξοστοιχίες express αρχίζουν να εξελίσσονται και αυτές : Οι τροχοί από 2B⁴ γίνονται 2C⁵ και αργότερα 2C1⁶. Η υψηλότερη ταχύτητα αυξάνεται από τα 90 χλμ/ώρα στα 110/120 χλμ/ώρα. Στά 1879 κατασκευάζεται στην Γερμανία η πρώτη ηλεκτρική μηχανή στον κόσμο. Το πρωτότυπο μίας ηλεκτρικής μηχανής που λειτουργούσε με τριφασικό ρεύμα έφτασε την ταχύτητα – ρεκόρ των 210,2 χλμ/ώρα στα 1903, όμως το σύστημα χειρισμού τόσο περίπλοκο ώστε αποκλείστηκε η χρήση του σε ενεργό υπηρεσία.

Γύρω στις αρχές του αιώνα, η πληθυσμιακή έκρηξη και η άνθηση της οικονομίας κάνει τις Γερμανικές πόλεις να μεγαλώσουν απότομα, και εμφανίζεται η ανάγκη για μαζική μεταφορά μεγάλων αριθμών επιβατών μέσα στις πόλεις. Είναι η εποχή που κάνουν την εμφάνιση τους οι προαστιακοί και αστικοί σιδηρόδρομοι παντού στην Γερμανία. Το μετρό του Berlin (U – Bahn)

⁴ Σειρά τροχών : ooOO Όπως εμφανίζονται στην μηχανή

⁵ Σειρά τροχών : ooOOO Όπως εμφανίζονται στη μηχανή

⁶ Σειρά τροχών : ooOOOo

εγκαινιάζεται το 1902. Μόνο στο Berlin εκείνη την εποχή, υπολογίζεται ότι εξυπηρετούνταν 1.000.000 επιβάτες την ημέρα.

Μετά την εμφάνιση των ταχειών αμαξοστοιχιών στα 1850, οι Πρωσικοί σιδηρόδρομοι ξεκινούν την ανάπτυξη των υπερταχειών αμαξοστοιχιών το 1892⁷. Ήδη από το 1883 το γνωστό Orient Express, η πιό φημισμένη αμαξοστοιχία ποιότητας όλων των εποχών έχει κάνει τήν εμφάνιση του και διασχίζει την Ευρώπη, σταματώντας και στην Γερμανία.



Τα βαγόνια αυτών των αμαξοστοιχιών είχαν διαδρόμους, ενωμένους μάλιστα ανάμεσα στα βαγόνια και εισόδους στα δύο άκρα, σύμφωνα με τους ορισμούς της Verbandsbauart⁸. Η μέση ταχύτητα είχε αυξηθεί στα 88,8 χλμ/ώρα ως το 1914 ενώ η πρώτη ηλεκτρική γραμμή μεγάλης αποστάσεως είναι γεγονός από το 1911 (Bitterfeld – Dessau). Οι σιδηρόδρομοι είχαν πιά γίνει ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο σύστημα μαζικής μεταφοράς, και η μία εξέλιξη ακολουθεί την άλλη με γοργούς ρυθμούς. Η κίνηση εμπορευμάτων συνεχώς μεγάλωνε παράλληλα με την εκβιομηχάνιση, ενώ σχεδόν όλα τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων γινόταν σιδηροδρομικώς.

Το 1920, όλες οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες των ομόσπονδων Γερμανικών κρατών ενώνονται σε μία, την Reichseisenbahn, ενώ είχε προηγηθεί η δημιουργία της Deutsche Staatsbahnwagen – Verband⁹ το 1909. Το 1924, μία πρότυπη ιδιωτική σιδηροδρομική εταιρία, η Deutsche Reichsbahngesellschaft¹⁰, ιδρύεται. Μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του μεσοπολέμου όμως, χρησιμοποιείται για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων. Το 1928 η υπερταχεία ποιότητας Rheingold κάνει το πρώτο της ταξίδι από το Hoek van Holland στην Basel και μόλις ένα χρόνο μετά εισάγεται η υπηρεσία ταχείας αποστολής δεμάτων Leig. Το 1937 η DRG μπαίνει υπό κρατικό έλεγχο και χρησιμοποιείται για πολεμικούς σκοπούς. Εκείνη την εποχή μόνο λίγες νέες γραμμές κατασκευάζονται, οι ήδη υπάρχουσες όμως εκσυγχρονίζονται καθολικά. Νέες, εκσυγχρονισμένες και ομογενοποιημένες ηλεκτρικές ή ατμοκίνητες μηχανές κατασκευάζονται για να αντικαταστήσουν τις πεπαλαιωμένες και μη ομοιόμορφες τεχνικά προηγούμενες μηχανές. Οι νηζελομηχανές αρχίζουν να χρησιμοποιούνται κι αυτές σιγά σιγά, ενώ εισάγεται η χρήση εύχρηστων αεροσυμπιεζόμενων φρένων στις μηχανές, και με αυτόν τον τρόπο το επάγγελμα του χειριστή φρένου ατμομηχανής γίνεται ξεπερασμένο.

⁷ D – Zug , Express

⁸ Βλέπε επεξήγηση 9

⁹ Σιδηροδρομικός σύνδεσμος όλων των ομόσπονδων κρατών με στόχο τήν κατασκευή από κοινού των βαγονιών και μηχανών με βάση ομοιογενή πρότυπα

¹⁰ Γνωστότερη με τα αρχικά DRG

Η ασφάλεια αυξάνεται επίσης με την εισαγωγή δύο επαναστατικών συστημάτων, του "induktive Zugsicherung" ¹¹, ενός αυτόματου συστήματος φρεναρίσματος της μηχανής μόλις αυτή πέρναγε ένα σήμα stop ή κινδύνου, και του "Sicherheitsfahrerschaltung" ¹², ενός συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης του χειριστή της μηχανής.

Την ίδια εποχή, το Schnellbahn του Berlin ή S-Bahn για συντομία, ανοίγει την αυλαία των επιτυχημένων αστικών γραμμών, με επαναστατική μελέτη και κατασκευή γραμμών και σταθμών, νέα βαγόνια με αυτόματες πόρτες και χρονική καθυστέρηση μόλις 90 δευτερολέπτων ανάμεσα στα τρένα. Το S-Bahn αποτελεί την αρχή για παρόμοια συστήματα στις Hamburg, München, Frankfurt και Stuttgart.



Η DRG έχει ξεκινήσει ήδη από το 1933 καιρό την κατασκευή νέων ελαφρών υπερταχέων νηζελοκίνητων αυτοκινηταμαξών, αποτελούμενων από δύο ή τρία βαγόνια. Την πρώτη τέτοιου είδους ατμομηχανή, την VT 877 a/b "Fliegender Hamburger"¹³, την ακολουθούν και άλλες παρόμοιες ¹⁴, με την ταχύτητα να ανεβαίνει στα 160 χλμ/ώρα και πάνω. Εώς το 1939 τέτοιου είδους μηχανές θα αποτελούν την ραχοκοκκαλιά των υπερταχειών των Γερμανικών σιδηροδρόμων, κάνοντας την κλάση express της Γερμανίας την πιο αποτελεσματική της τότε εποχής.

Η επιτυχία των νηζελοκίνητων μηχανών οδηγεί τους κατασκευαστές ατμομηχανών να σχεδιάσουν και να κατασκευάσουν νέες, γρηγορότερες και ισχυρότερες μηχανές. Η ατμομηχανή 05 002 έσπασε το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας με 200,4 χλμ/ώρα το 1935. Την ίδια εποχή η ατμομηχανή Henschel-Wegmann, μικρή σε μέγεθος μα με επαναστατική κατασκευή, αγγίζει όμοιες ταχύτητες με τα νηζελοκίνητα express, και μάλιστα προσφέροντας περισσότερες θέσεις για επιβάτες. Με αυτές τις επιτυχίες, αν και έχοντας χάσει σταδιακά επιβάτες και εμπορεύματα προς το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο, η Reichsbahn κρατά στιβαρά τα σκήπτρα των συγκοινωνιών.

Με την άνοδο των Ναζί στην εξουσία, τον Φεβρουάριο του 1933, ξεκινά μία συστηματική ιδεολογική και πολιτική αναπροσαρμογή όλων των κρατικών και κοινωνικών ιδρυμάτων που βρισκόνταν υπό την κυβερνητική αιγίδα. Αυτή η "ομογενοποίηση στη σκιά της σβάστικας" δέν άφησε ανέγγιχτη φυσικά ούτε την Reichsbahn : Χρησιμοποιείται και αυτή τόσο σαν όργανο προπαγάνδας όσο

¹¹ Αποκαλούμενο εν συντομία Indusi

¹² Αποκαλούμενο εν συντομία Sifa

¹³ Ο Ιπτάμενος του Αμβούργου

¹⁴ π.χ. "Fliegender Kolner", ο Ιπτάμενος της Κολωνίας

και σαν μεταφορέας για τις ανθρώπινες μάζες που παρακολουθούν τις πολιτικές συγκεντρώσεις της περιόδου 1933 – 1939. Στους κανονισμούς λειτουργίας των σιδηροδρόμων διατάσσεται η χρήση καπέλλων με την σβάστικα και καθιερώνεται το “Hitlergruß”¹⁵ τόσο σε επίσημους όσο και ιδιωτικούς τόνους. Οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι ανεξαιρέτως υποχρεώνονται να γράψουν τα παιδιά τους μέλη της “Hitler Jugend”¹⁶, την επίσημη νεολαία του NSDAP¹⁷.



Την 1η Σεπτεμβρίου 1939 η Γερμανία ξεκινά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η Reichsbahn μεταμορφώνεται σε στοιχειώδες και απαραίτητο για την πολεμική προσπάθεια όργανο. Η ένταση γίνεται φοβερή : Από το 1939 έως το 1944 σχεδόν 13.000 νέες μηχανές χρειάστηκε να κατασκευαστούν. Αυτή η δεκαετία

σημαδεύει την επανεγκατάσταση των Γερμανών στο Ανατολικό μέρος του 3ου Reich : από τα πρώτα χρόνια της ανόδου των Ναζί στην εξουσία, οι προσαρτήσεις των εδαφών της Μοραβίας, Σουδητίας, Βοημίας και Αυστρίας, και αργότερα της Πολωνίας της Τσεχοσλοβακίας και της ζώνης του Danzig, φέρνουν τους σιδηρόδρομους των κρατών αυτών στην κατοχή της Reichsbahn, η οποία πραγματοποιεί και τις μετακινήσεις των εποίκων προς τα εκεί. Συγχρόνως η προετοιμασία του επερχόμενου Ολοκαυτώματος ξεκινά με την μετακίνηση των Εβραίων σε γκέττο της ανατολικής πλευράς της Γερμανίας. Η Reichsbahn παίζει αναγκαστικά τον δικό της ρόλο : Τουλάχιστον 3.000.000 Εβραίοι μετακινήθηκαν σιδηροδρομικώς στα στρατόπεδα εξόντωσης Auschwitz, Treblinka, Sobibor, Belzec και Majdanek. Το “Referat für Judenangelegenheiten”¹⁸, ελεγχόμενο από τον Eichmann, παραγγέλει τα τρένα από την Reichsbahn, ενώ η DRG διεξάγει τις μεταφορές. Αυτές οι μετακινήσεις, καμουφλαρισμένες ως “επανεγκαθίδρυση” πληθυσμών στις κατακτημένες περιοχές, συνήθως γινόταν με καγκελόφρακτα και κλειδωμένα εμπορικά βαγόνια, συνοδευμένα από τα SS¹⁹ και αστυνομικές δυνάμεις. Μέχρι και 100 άτομα μπορούσαν να στοιβαχτούν σε κάθε βαγόνι, και συχνά τους αποκλειόταν κάθε παροχή, ακόμα και το νερό. Εκτεθειμένοι στην ζέστη του καλοκαιριού και το κρύο του χειμώνα, πολλοί από αυτούς πέθαναν στη διάρκεια της μεταφοράς.

Στα 1943, ο Reichspropagandaminister²⁰ Goebbels διατάσσει τον “Ολοκληρωτικό Πόλεμο”. Με το σύνθημα “Οι τροχοί πρέπει να γυρίζουν για την Νίκη”, διατάσσεται η αδιάκοπη λειτουργία της Reichsbahn, με αποτέλεσμα τις

¹⁵ Στρατιωτικός χαιρετισμός

¹⁶ Η νεολαία του Χίτλερ

¹⁷ National Sozialist Deutsche ArbeitsPartei, Εθνικοσοσιαλιστικό Εργατικό κόμμα της Γερμανίας

¹⁸ Γραφείο Εβραϊκών Υποθέσεων

¹⁹ Schutz Staffel, τα Σώματα Ασφαλείας των Ναζί

²⁰ Υπουργός Προπαγάνδας

τεράστιες απώλειες σε έμψυχο δυναμικό. Οι μεταφορές επιβατών μειώνονται συνεχώς με το σύνθημα "Πρώτα νικήστε , μετά ταξιδέψτε". Μετά από καταστροφικές αεροπορικές επιδρομές, μεγάλα μέρη του πληθυσμού εκκενώνονται από τις πόλεις. Εκατομμύρια πρόσφυγες και τραυματίες χρωστούν τις ζωές τους στις αδιάκοπες υπηρεσίες των σιδηροδρομικών υπαλλήλων, πολλοί από τους οποίους έχασαν την ζωή τους εν ώρα υπηρεσίας, είτε στο μέτωπο είτε στην πατρίδα τους έπειτα από βομβαρδισμούς και επιθέσεις αεροσκαφών.



Μετά τον τερματισμό του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η Reichsbahn αντιμετωπίζει ένα τρομακτικό πολεμικό ισοζύγιο. Το πρώην παντοδύναμο μεταφορικό σύστημα δεν είναι πιά τίποτε άλλο παρά ένας σωρός από συντρίμια. Όπως όλο το Γερμανικό έθνος, έτσι και η Reichsbahn αντιμετωπίζει την βαριά

κληρονομιά της μεγάλης σύρραξης. Το δίκτυο που έχει απομείνει χωρίζεται σε ζώνες μαζί με όλη την χώρα από τους Σύμμαχους, και η λειτουργία και μερική αποκατάσταση συνεχίζεται από αυτούς ως το 1952, οπότε σχηματίζεται η Deutsche Bundesbahn στην Δυτική Γερμανία. Η Ανατολική Γερμανία προτιμά να κρατήσει για τους δικούς της σιδηροδρόμους το παλιό όνομα Deutsche Reichsbahn.

Στά χρόνια μετά το 1945, παλιοί και νέοι αντίπαλοι εμφανίζονται δυναμικότερα στον ορίζοντα : Αυτοκίνητα, αεροπλάνα και σωλήνες, αγωγοί μεταφοράς πρώτων υλών. Παράλληλα, πολλοί σταθμοί είναι ετοιμόρροποι, μηχανές χαλασμένες και γραμμές κατεστραμμένες. Η νεοιδρυθείσα Deutsche Bundesbahn βρίσκεται μόνη της αντιμέτωπη με την ανοικοδόμηση. Εκατοντάδες χιλιάδες υπάλληλοι εργάστηκαν για την ανοικοδόμηση αυτή, που κράτησε έως το 1957. Συνάμα, γίνεται και μεγάλη προσπάθεια για κάποιον εκσυγχρονισμό : σε πολυσύχναστες γραμμές τα ξύλινα υποστηρίγματα αντικαθίστανται από τσιμεντένια και βαρύτερες ράγες, ο αριθμός των διακλαδώσεων στις γραμμές των ταχειών και υπερταχειών στους σταθμούς ελαχιστοποιείται. Μιά μεγάλη καινοτομία επιτυγχάνεται με την εξ' ολοκλήρου ηλεκτροδότηση των κυρίων γραμμών στις δεκαετίες του '60 και του '70, το 1976 είναι η χρονιά που σηματοδοτεί το επίσημο τέλος των ατμομηχανών στο κυρίως δίκτυο. Η ασφάλεια και η οικονομία προωθείται κι άλλο, με την χρήση υπεραυτόματων συστημάτων αλλαγής γραμμών , έγκαιρης προειδοποίησης και τηλεκατεύθυνσης.

Από το 1950 και μετά, λιγότερο κεντρικές γραμμές εξυπηρετούνται αποκλειστικά με αυτοκινητάμαξες. Αναπτύσσεται σιγά σιγά και η κλάση αμαξοστοιχιών "F", ελαφρά και γρήγορα επιβατικά τραίνα μακρινών αποστάσεων. Μετά τον αποκλειστικό εξηλεκτρισμό των κυρίων γραμμών, η

κλάση Intercity ή IC παρουσιάζεται το 1972, αποτελούμενη από βαγόνια πρώτης θέσης και με βασικό χρονικό διάστημα μεταξύ αμαξοστοιχιών τις δύο ώρες. Τα IC αγγίζουν την μέση ωριαία ταχύτητα των 104,5 χλμ/ώρα. Την ίδια εποχή, για την εξυπηρέτηση του κοινού αστικοί σιδηρόδρομοι κτίζονται στις μεγάλες πόλεις.



Οι σιδηρόδρομοι τίθενται επικεφαλής στην ανταγωνιστική κούρσα με νέα προϊόντα στο χώρο της μεταφοράς αγαθών και επαναστατικά μέτρα αύξησης της μέσης ταχύτητας. Με την εισαγωγή εξελιγμένων συστημάτων διαχείρισης γραμμών, την συγκέντρωση των σταθμών προετοιμασίας των τρένων και το σύστημα Intercargo που

εισήχθη το 1984, οι Γερμανικοί σιδηρόδρομοι αγγίζουν τα παλιά καλά τους επίπεδα εξυπηρέτησης. Ο εκσυγχρονισμός των ήδη υπάρχουσών γραμμών και η κατασκευή νέων γραμμών υψηλής ταχύτητας, των λεγόμενων Neubaustrecke ²¹, έδωσε στη Deutsche Bahn τη δυνατότητα να προσφέρει χρόνους μετακίνησης που δέν είναι εφικτοί με το αυτοκίνητο. Η κλάση Intercity Express ή ICE, πού χαρακτηρίζεται τρένο υψηλής ταχύτητας ανάλογο με το περίφημο Γαλλικό TGV, διανύει την απόσταση από το Hannover στο Würzburg σε λιγότερο από δύο ώρες. Σε τμήμα της ίδιας γραμμής, στη διαδρομή Fulda – Würzburg, το 1988 το πρωτότυπο Intercity Experimental έσπασε το Γερμανικό ρεκόρ ταχύτητας με 406,9 χλμ/ώρα.

Από την 1η Ιανουαρίου 1994, οι δύο Γερμανίες ενώνονται επίσημα ξανά, και μαζί τους και οι σιδηρόδρομοι υπό το κοινό όνομα Deutsche Bahn, που χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα. Το πλήρες όνομα είναι Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, ή DBAG ²² ή για συντομία DB. Τα προβλήματα της συγχώνευσης ξεπεράστηκαν με γοργούς ρυθμούς, και σήμερα η εταιρία οδεύει προς την πλήρη αποκρατικοποίηση η οποία αναμένεται το 2002. Στην DB μπορούμε να ξεχωρίσουμε τρεις κύριους τομείς εκμετάλλευσης :

Fernverkehr, ο τομέας που είναι υπεύθυνος για την παροχή επιβατικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων

Nahverkehr, ο τομέας που είναι υπεύθυνος για την παροχή επιβατικών υπηρεσιών μεσαίων και κοντινών αποστάσεων

Ladungsverkehr ή DB Cargo, ο τομέας που έχει αναλάβει την μεταφορά εμπορευμάτων και πρώτων υλών.

²¹ Το πρώτο τμήμα Neubaustrecke – Νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας εγκαινιάστηκε το 1986, στη διαδρομή Mannheim – Graben Neudorf

²² Aktiengesellschaft = Η αντίστοιχη της δικής μας εταιρικής μορφής Ε.Π.Ε.

Φυσικά υπάρχει πλήθος θυγατρικών εταιριών, όπως η Autozüge Ag που θα συναντήσουμε πιο κάτω, που έχουν αναλάβει τους επιμέρους τομείς εκμετάλλευσης.

Η σύγχρονη Deutsche Bahn

1. Κλάσεις αμαξοστοιχιών

Σήμερα η DB έχει όχι μόνο επανακτήσει την παλιά της αίγλη ως ένας φερέγγυος και αποτελεσματικός μεταφορέας, μα είναι και ένας από τους πιο σύγχρονους και άριστους οργανισμούς παγκοσμίως, χωρίς αυτός ο χαρακτηρισμός να περιέχει ίχνος υπερβολής. Αυτή η επιτυχία οφείλεται πρωτίστως στα υπερσύγχρονα τρέινα της, που προσφέρουν μία ευρεία δέσμη υπηρεσιών.



InterCityExpress – ICE: Το πλέον σύγχρονο αυτό τρένο, το πιο γρήγορο της DB χρησιμοποιείται για την κάλυψη μεγάλων αποστάσεων και υπόσχεται να μεταφέρει τον πελάτη στον προορισμό του με ταχύτητα ασφάλεια και ακρίβεια. Πρόκειται για την ναυαρχίδα της DB και η πρώτη γενεά τέθηκε σε λειτουργία το 1991, και έκτοτε η χρήση των γρήγορων αυτών τρενών έχει επεκταθεί. Η δεύτερη γενεά εγκαινιάστηκε το 1996, και 5 χρόνια μετά την έναρξη της έχει ήδη μεταφέρει 100.000.000 επιβάτες. Η τελική του ταχύτητα μπορεί να αγγίξει τα 280 χλμ/ώρα, μόνο στις ειδικές γρήγορες γραμμές μεταξύ Hannover – Berlin και Mannheim – Stuttgart. Γενικά, το ICE σταθμεύει μόνο σε μεγάλα αστικά κέντρα της Γερμανίας και στις Ελβετικές πόλεις Basel, Bern και Interlaken. Από τις 24 Μαΐου 1998 το ICE θα σταθμεύει και στην Αυστρία στις πόλεις Wien, St.Pölten και Linz. Ενδεικτικό είναι, πώς εκτός των ειδικών σιδηροτροχιών το ICE αναπτύσσει την ίδια ταχύτητα με τα τρέινα της επόμενης κλάσης, γεγονός που δείχνει την σημασία που έχει η τεχνολογία των σιδηροτροχιών στην απόδοση των τρενών. Τα βαγόνια είναι τελευταίας τεχνολογίας, χωρητικότητας 100 ατόμων περίπου. Οι αλλαγές μεταξύ ICE, εάν αυτό χρειάζεται σε κάποιο ταξίδι, είναι προγραμματισμένο να γίνεται στις δύο πλευρές μίας πλατφόρμας για εξοικονόμηση χρόνου και απόστασης. Ένα γεύμα περιλαμβάνεται στην τιμή της 1ης θέσης, μα οποιοσδήποτε μπορεί να γευματίσει στο πολυτελές BordRestaurant²³ ή BordBistro²⁴. Φυσικά τα βαγόνια είναι πλήρως μελετημένα και σχεδιασμένα με ευκολίες για άτομα με ειδικές ανάγκες, και διαθέτουν εγκαταστάσεις και για τις ανάγκες των βρεφών που ταξιδεύουν, έως και θέσεις για καροτσάκια και μπρίζες για το

²³ Βαγόني εστιατόριο

²⁴ Βαγόني καφέ

ζέσταμα των μπιμπερό, καθώς και δωμάτιο παιχνιδιών. Κάθε θέση έχει υποδοχή ακουστικών με επιλογή τριών μουσικών προγραμμάτων (Κλασική , Rock/Pop και παιδικό πρόγραμμα). Επίσης, σε συγκεκριμένα βαγόνια γίνονται προβολές βιντεοταινιών. Οθόνες υπολογιστών σε κάθε βαγόνι δίνουν πληροφορίες για την ώρα, την ταχύτητα, τον επόμενο σταθμό και την απόσταση που έχει διανυθεί, καθώς και πληροφορίες χρονοδιαγράμματος, έντυπες αν ζητηθεί. Στους διαδρόμους υπάρχουν κάδοι ανακύκλωσης και χρηματοκιβώτια για τιμαλφη και πολύτιμα αντικείμενα, στο περίπτερο μπορείς να αγοράσεις την εφημερίδα της αρεσκείας σου ενώ υπάρχει δυνατότητα δορυφορικής τηλεφωνικής σύνδεσης. Ειδικά για αυτούς που χρησιμοποιούν το κινητό τηλέφωνο τους, υπάρχουν ειδικά βαγόνια με ενισχυτή σήματος για καλύτερη λήψη. Όλη η τεχνολογία της οδήγησης, ιπποδύναμης και ενέργειας βρίσκεται κάτω από το πάτωμα της μηχανής, κι έτσι το μηχανοστάσιο γίνεται περιπτό. Οι επιβάτες μπορούν να παρακολουθήσουν τον οδηγό μέσα από ένα γυάλινο χώρισμα, για να έχουν μιά άποψη του ταξιδιού μέσα από τα δικά του μάτια.



Από τις 30 Μαΐου 1999 η κλάση ICE - T²⁵, έχει τεθεί σε λειτουργία. Η νέα αυτή γενεά τραινών χρησιμοποιεί ειδική τεχνολογία που κάνει το τρένο να κλίνει εσωτερικά κατά 8 μοίρες στις στροφές, όπως στρίβει ένας ποδηλάτης για παράδειγμα, αυξάνοντας την ωφέλιμη ταχύτητα κατά 20% και διορθώνοντας το μειονέκτημα που έχουν τα ICE εκτός των ειδικών σιδηροτροχιών, χωρίς το τεράστιο κόστος της επένδυσης σε νέες ειδικές σιδηροτροχιές. Οι διαδρομές που επωφελούνται από αυτή την νέα τεχνολογία είναι Stuttgart – Zürich (20 λεπτά γρηγορότερη πιά) και από τα μέσα του 2000 München – Berlin & Frankfurt – Dresden.



InterCity / EuroCity – IC / EC: Το κλασικό ταξιδιωτικό τρένο, το οποίο από νωρίς το πρωί έως αργά το βράδυ ταξιδεύει με ταχύτητα 200 χλμ/ώρα σε όλες τις μεγαλύτερες πόλεις της Γερμανίας, κάθε μιά ώρα είναι το InterCity. Σχεδόν όμοιο τεχνικά ,το EuroCity συνδέει τις πόλεις της Γερμανίας με τις μεγαλύτερες πόλεις της γειτονικής Ευρώπης, και όχι μόνο. Σχεδόν όλες οι Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες εξυπηρετούνται ενώ συρμοί EuroCity έρχονται και στην Θεσσαλονίκη. Μία καινοτομία είναι η προσθήκη μηχανής και στο πίσω μέρος της αμαξοστοιχίας, για τρένα που φτάνουν σε σταθμούς τερματισμού όπως του Frankfurt/Main, ώστε να εξοικονομηθεί ο χρόνος της στροφής. Τα βαγόνια έχουν είτε διαμερίσματα των 6 ατόμων είτε σειρές καθισμάτων. Το εστιατόριο, το self-service και το mini bar υπάρχει σε κάθε τρένο, ενώ υπάρχει η δυνατότητα τηλεφωνικής επικοινωνίας και ακόμα η

²⁵ Inter City Express with Tilting Technology

δυνατότητα να πάρει κανείς μαζί του το ποδήλατο του στο ειδικό γι' αυτό τον σκοπό βαγόνι.



InterRegio – IR: Το τραίνο αυτό συνδέει μεγαλύτερες και μεσαίες πόλεις της Γερμανίας με και του εξωτερικού, καθώς και φημισμένα θέρετρα με συχνότητα δύο ωρών περίπου. Το χρονοδιάγραμμα του είναι προγραμματισμένο να ανταποκρίνεται στις μεγαλύτερης κλάσης αμαξοστοιχίες. Ένα ταξίδι με

InterRegio είναι ένας καλός τρόπος να δεις την επαρχιακή Γερμανία, λόγω των απόκεντρων διαδρομών και της χαμηλότερης ταχύτητας. Διαθέτει φυσικά ένα café στο κέντρο της αμαξοστοιχίας, τηλέφωνο και δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτου.



InterCityNight – ICN & CityNightLine - CNL:

Το ICN είναι το μοντέρνο τραίνο – ξενοδοχείο που ταξιδεύει καθημερινά στους άξονες Frankfurt-Bonn-Berlin, München-Berlin και Hamburg-München. Ο ειδικός του σχεδιασμός αποκλείει κραδασμούς και άλλες ενοχλήσεις και η ηχομόνωση του εγγυάται έναν

ευχάριστο ύπνο. Το τραίνο βρίσκεται στο σταθμό μία ώρα πριν την αναχώρηση και παραμένει μία ώρα μετά την άφιξη, έτσι ώστε οι επιβάτες να εγκλιματιστούν με την ησυχία τους και να μεταβούν από το ξύπνημα στον ύπνο και το αντίθετο χωρίς άγχος. Διαθέτει τρεις κατηγορίες βαγονιών : Βαγόνια υπνοδωμάτια με κρεβάτια ντους και τουαλέτα, βαγόνια με κουκέτες και βαγόνια με εργονομικά επικλινή καθίσματα. Το εστιατόριο παραμένει ανοικτό έως τις 02.00 το πρωί, ενώ το Bistrot όλη την νύκτα. Ο μπουφές του πρωινού είναι ανοικτός σε όλους, ενώ στα βαγόνια μπορεί κανείς να παραγγείλει πρωινό στο κάθισμα του ή το δωμάτιο του. Το room service είναι διαρκώς στην διάθεση του ταξιδιώτη με το πάτημα ενός κουμπιού στο κάθισμα. Οι πόρτες των διαμερισμάτων διαθέτουν κλειδαριές διάτρητης κάρτας που εκδίδονται στην reception. Επίσης δίνεται η δυνατότητα να πάρει κανείς μαζί του το ποδήλατο του ή και το αυτοκίνητο του μόνο στα AutoZug Terminals όμως, ειδικούς σταθμούς στο München – München Ost, Düsseldorf - Düsseldorf Hauptbahnhof, Berlin – Berlin Wannsee και Hamburg - Hamburg Altona.

Προϊόν της συνεργασίας μεταξύ της Deutsche Bahn και της Schweizerischen Bundesbahnen ²⁶, τα CNL προσφέρουν άνετο νυκτερινό ταξίδι σε πολυτελή διόροφα βαγόνια με κουκέτες Deluxe, Comfort ή Economy και καθίσματα ύπνου. Οι τρεις αμαξοστοιχίες εξυπηρετούν την Γερμανία, Αυστρία και Ελβετία κάνοντας καθημερινά τα δρομολόγια Hamburg – Zürich (αμαξοστοιχία Komet), Berlin – Zürich (αμαξοστοιχία

²⁶ Ελβετικοί Κρατικοί Σιδηρόδρομοι

Berliner) και Dortmund – Wien (αμαξοστοιχία Donau Kurier) ,με τρεις έως πέντε ενδιαμέσους σταθμούς και μάλιστα με υπολογισμένο τον χρόνο ανταπόκρισης της πρώτης πτήσης της ημέρας στο αεροδρόμιο της πόλης άφιξης. Στίς υπηρεσίες περιλαμβάνεται πλήρες πρωινό, mini bar για όλες τις κατηγορίες και room service για τις δύο πρώτες, ενώ οι υπάλληλοι είναι πάντα στη διάθεση του πελάτη με το πάτημα ενός κουμπιού.

Nachtreisezüge: Τα τραίνα αυτά ταξιδεύουν μόνο νύκτα και δέν έχουν τακτικό δρομολόγιο. Θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι ένα είδος σιδηροδρομικού charter, διότι η ταχύτητα δέν είναι εξασφαλισμένη, ούτε είναι προκαθορισμένος ο αριθμός κουκετών – καθισμάτων, μα ούτε και οι προσφερόμενες υπηρεσίες. Τα υπέρ των αμαξοστοιχιών αυτών είναι η χαμηλότατη τιμή τους. Εξυπηρετούνται πολλές πόλεις της Γερμανίας και 17 Ευρωπαϊκές χώρες σε καθημερινή βάση, με τις πόλεις προορισμού να αλλάζουν αναλόγως με την σαιζόν.



AutoZüge: Πρόκειται για αμαξοστοιχίες που έχουν την δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων και επιβατών. Ο πελάτης μπορεί να φορτώσει το αυτοκίνητο του σε έναν από τους 13 ειδικούς σταθμούς της Γερμανίας και να ταξιδέψει εσωτερικά μα και στο εξωτερικό με άνεση, ασφάλεια και πάνω από όλα ταχύτητα, προς πάνω από 20 προορισμούς.

Διατίθενται και εδώ αναπαυτικές θέσεις 1ης κατηγορίας για τα ημερήσια ταξίδια, και κουκέτες ή διαμερίσματα για τα νυκτερινά ταξίδια. Λόγω του ότι η DB λανσάρει πολύ τα τελευταία χρόνια αυτή την μορφή μετακίνησης, με μερική επιτυχία θα λέγαμε, οι προσφορές στον τομέα των τιμών μα και στον τομέα της ... γαστρονομίας είναι ακτύπητες : Το πρωινό και το κολασιό συμπεριλαμβάνεται σε όλες τις τιμές, ενώ μιά πληθώρα ποτών και φαγητών περιμένει τον πελάτη στο ρεστωράν ή το Bistro Café του τρένου, που διαφημίζεται ότι είναι τα κορυφαία που που διαθέτει στα τραίνα της η DB. Μάλιστα, μία θυγατρική της DB, η DB Autozüge GmbH έχει αναλάβει εξ'ολοκλήρου τον χειρισμό των τραίνων αυτής της κλάσεως, άρα φαίνεται ότι η DB επενδύει σημαντικά σε αυτήν την άγνωστη σε εμάς μορφή μετακίνησης.

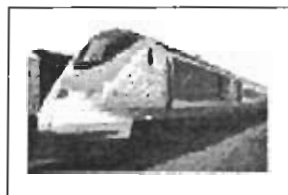
Συμπληρωματικό δίκτυο

Εκτός του δικτύου της Γερμανίας και των γειτονικών Γερμανόφωνων χωρών, που καλύπτεται εκτενώς η DB προσφέρει συνδέσεις με μεγάλα διευρωπαϊκά δίκτυα, και φέρνει την Ευρώπη πιο κοντά. Οι άμεσες συνδέσεις που προσφέρονται ως τώρα είναι :



Thalys: Πρόκειται για την υπερταχεία που συνδέει επτά φορές την ημέρα την Köln με τις Brussels και το Paris σε "4 ώρες και 3 λεπτά" όπως διαφημίζει η DB, και δέν έχουμε λόγους να αναρωτηθούμε για το ακριβές της χρονομέτρησης. Μάλιστα στην ευθεία της διαδρομής Brussels - Paris

ο επιβάτης μπορεί να απολαύσει την αίσθηση της ταχύτητας των 300 χλμ/ώρα που προσφέρει η πανίσχυρη μηχανή. Ο περιορισμένος αριθμός των 377 θέσεων σε 8 βαγόνια (120 στην κατηγορία Confort 1 και 257 στην κατηγορία Confort 2) κάνει το εισιτήριο δυσεύρετο και τις κρατήσεις υποχρεωτικές. Ένα ποτό για καλοσώρισμα, το περιοδικό "Thalyscope" και ένα μικρό μπάρ 16 θέσεων στο 4ο βαγόνι, καθώς και τις εγκαταστάσεις για την περιποίηση βρεφών και τηλέφωνο είναι όλα και όλα όσα προσφέρει το Thalys πέρα από την εντυπωσιακή του ταχύτητα : Το τραίνο αυτό δεν απευθύνεται στον απλό ταξιδιώτη, μα στον δραστήριο και σίγουρα .. βιαστικό επαγγελματία. Το Thalys είναι τραίνο που λειτουργεί αποκλειστικά στην βορειοδυτική Ευρώπη, και οι πόλεις τις οποίες συνδέει είναι : Köln, Brussels, Amsterdam, Paris, Mons, Charleroi, Liege, Namur, Berchem, Antwerp, Brugge, Oostende, Gent, Den Haag, Rotterdam, Schiphol, Aachen και Disneyland Paris.



Eurostar : Αντίστοιχη με την Thalys, η αμαξοστοιχία αυτή συνδέει το Paris και τις Brussels με το London μέσω του τούνελ της Μάγχης. Με 18 βαγόνια που διαθέτουν 210 θέσεις 1ης κλάσης και 584 2ης, και ταχύτητες 300 χλμ/ώρα, το Eurostar

είναι το απαραίτητο συμπλήρωμα του Thalys για τον επαγγελματία στην βορειοδυτική Ευρώπη. Οι εγκαταστάσεις εδώ είναι πιο πλούσιες : Υπάρχουν 2 ρεστوران, ένα για κάθε θέση, με αντίστοιχες ποικιλίες ποτών και φαγητών, και mini bar για όλες τις θέσεις. Το προσωπικό του Eurostar μιλά τουλάχιστον δύο γλώσσες εκτός από την μητρική του.



Cisalpino: Εξυπηρετεί καθημερινά την διεθνή διαδρομή Stuttgart – Zürich – Tessin – Mailand, με 9 βαγόνια και 151 θέσεις 1ης κλάσης και 324 2ης, και διασχίζει τις Άλπεις με μέση ταχύτητα 200 χλμ/ώρα. Η ειδική του κατασκευή κάνει τον

ταξιδιώτη να νομίζει ότι πηγαίνει ένα απλό ταξίδι, και το μόνο που κάνει τον ταξιδιώτη να πιστεύει ότι διασχίζει τις Άλπεις είναι το χιόνι και οι ορεινοί όγκοι, σύμφωνα με την διαφήμιση της DB. Καμμία κλίση, κανένα αγκομαχητό στή μηχανή : μόνο ένα απαλό γουργούρισμα και το πανέμορφο θέαμα των αιώνιων βουνών κάνουν το ταξίδι αυτό άνετο και αξέχαστο.

Θα πρέπει να τονίσω πως οι κλάσεις CNL, Thalys, Eurostar και Cisalprino έχουν αναπτυχθεί σε συνεργασία με τους κρατικούς σιδηροδρομικούς οργανισμούς των συνεργαζόμενων χωρών και με βάση το Διεθνές Σιδηροδρομικό Δίκαιο. Σε κάθε περίπτωση πάντως, στίς διεθνείς αμαξοστοιχίες ο πλήρης έλεγχος και χειρισμός ανήκει στην χώρα την οποία διασχίζει η αμαξοστοιχία και για τον λόγο αυτόν πολλές φορές χρειάζεται να αλλάξει το πλήρωμα ή και ολόκληρη η μηχανή στα συνοριακά φυλάκια. Τέτοιου είδους καθυστερήσεις πάντως τείνουν να ομαλοποιηθούν στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Ειδικοί συρμοί

Πολλές φορές οι ανάγκες του επιβατικού κοινού δέν συμπίπτουν με την προσφορά του δικτύου, όσο κι αν αυτό φαίνεται απίθανο στην περίπτωση του Γερμανικού δικτύου, τουλάχιστον. Η DB καινοτομεί και εδώ, προσφέροντας ένα πλήθος υπηρεσιών στα μέτρα του απαιτητικού πελάτη :

Sonderzüge: Η DB προσφέρει στό επαγγελματικό κοινό και όχι μόνο την λύση των κινητών συνεδρίων : Δηλώνει πως όλα της τα βαγόνια είναι πολυμορφικά και μπορούν να προετοιμαστούν κατά παραγγελία για διάφορες εκδηλώσεις όπως παρουσιάσεις, χορούς, συνεσιώσεις !!! Η DB αναλαμβάνει τον σχεδιασμό και εκτέλεση της εκδήλωσης σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους, και υπόσχεται να δώσει ένα ξεχωριστό χρώμα στίς συνεσιώσεις με τα πακέτα που προσφέρει, με μόνο κάποιο λογικό περιορισμό στον αριθμό των συνδαιτημόνων.

TouristikZüge: Τραίνα charter, ανάλογα με τα Nachtreisezüge, προς ενοικίαση σε συλλόγους, ομάδες ή συνδέσμους. Με χωρητικότητα έως 330 θέσεων και δυνατότητα ενοικίασης μέρους ή όλου, αυτά είναι ιδανικά για μαζικό ταξίδι σε οποιοδήποτε μέρος της Γερμανίας και σε 14 Ευρωπαϊκές χώρες.



UrlaubsExpress – Züge: Από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο ειδικές αμαξοστοιχίες ξεκινούν έκτακτες διαδρομές για γνωστά τουριστικά θέρετρα τόσο της Γερμανίας όσο και κοντινών χωρών.

Historische Züge: Παλιές ατμομηχανές και κλασικά βαγόνια σε ιστορικές διαδρομές εκτός κυρίου δικτύου: Οι ρομαντικοί των σιδηροδρόμων έχουν και αυτοί λόγο όσον αφορά την DB, και βέβαια από ένα δίκτυο με τόσο μεγάλη ιστορία δέν θα περιμέναμε κάτι διαφορετικό. Με τουλάχιστον 20 διαδρομές και 45 διαφορετικά πακέτα, ημερήσια, εβδομαδιαία, πολυήμερα είτε εορταστικά, και περιεχόμενα αξιοθέατα, ιστορικούς χώρους ή και τοπικές εορτές, αυτή η κατηγορία

παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γι'αυτό και αναφερόμαστε σε αυτήν διεξοδικά πιο κάτω.



Nahverkehrszüge - Lokal: Με τις υποκατηγορίες RegionalExpress (RE), RegionalBahn (RB), StadtExpress (SE) και SchnellBahn (S-Bahn), η DB προσφέρει πρόσθετες λύσεις για γρήγορη και άνετη αστική μετακίνηση μέσα στις μεγάλες πόλεις, καθώς και από προαστιακά κέντρα προς τους κύριους σιδηροδρομικούς κόμβους, απευθείας συνδέσεις με αεροδρόμια, λιμάνια κ.λ.π. Είναι γραμμές μικρής σχετικά απόστασης, που σχεδόν πάντα ανταποκρίνονται στα μετρά των μεγαλουπόλεων.

3. Σιδηροδρομικοί σταθμοί

Από την εποχή της ίδρυσης τους έως τώρα, οι Γερμανικοί σιδηρόδρομοι ακολούθησαν σταθερά ανοδική πορεία στην φιλοσοφία της αρχιτεκτονικής και της εργονομίας των σιδηροδρομικών σταθμών. Από τις ξύλινες σκεπαστές εξέδρες της πρώτης εποχής, προχώρησαν στα όλο και πιο περίπλοκα κτίρια της δεύτερης εποχής, για να φτάσουν στα επιβλητικά οικοδομήματα της Χρυσής Εποχής των Γερμανικών σιδηροδρόμων (1880 – 1920).



Σήμερα η Deutsche Bahn λειτουργεί με σταθμούς που κυμαίνονται από μικρά επαρχιακά φυλάκια με παρτέρια λουλουδιών στα παράθυρα, έως υπεράσύγχρονα terminals με 30 γραμμές και πύργους ελέγχου, όπως αυτό του München.

Όσο και αν τα μικρά φυλάκια λειτουργούν κανονικά διατηρώντας κάποιο ρομαντικό και τουριστικό χαρακτήρα, οι τεράστιες ανάγκες των μεγαλουπόλεων έχουν κάνει τους σιδηροδρομικούς τους σταθμούς οικοδομικά μεγαθήρια, χωρίς αυτό να σημαίνει όμως ότι η αισθητική και η εργονομία απουσιάζουν : Αντιθέτως, πρόκειται για σύγχρονα οικοδομήματα που συνδυάζουν το γούστο με την άνεση και την εργονομία.

Τι θα συναντούσαμε σε ένα Hauptbahnhof της DB σήμερα εάν τύχαινε να ταξιδέψουμε σιδηροδρομικώς στη Γερμανία;



Γραφεία πληροφοριών : Η DB διαθέτει δικά της ταξιδιωτικά γραφεία στους μεγαλύτερους σταθμούς, τα οποία εκδίδουν εισητήρια, προσφέρουν ταξιδιωτικά πακέτα, παρέχουν πληροφορίες και φυλλάδια και γενικά λειτουργούν σαν οποιοδήποτε ταξιδιωτικό γραφείο, μόνο που είναι αφιερωμένα στα πακέτα DB . Παρόμοιες υπηρεσίες

παρέχονται και από τα εκδοτήρια σε μικρότερους σταθμούς ή από επιλεγμένους ταξιδιωτικούς πράκτορες συμβεβλημένους με την DB σε όλη την Γερμανία. Η ενημέρωση είναι φυσικά πληρέστατη όσον αφορά τις τελευταίες ειδικές προσφορές και άλλες υπηρεσίες σχεδιασμένες ώστε να κάνουν το ταξίδι όσο πιο δυνατόν άνετο και εύκολο, και φυσικά μπορεί να βρεί εκεί κανείς με κάθε λεπτομέρεια τις ώρες αναχώρησης και άφιξης των τραινών όλης της Γερμανίας. Τα γραφεία πληροφοριών και τα εκδοτήρια είναι ανοικτά καθημερινά από τις 06.00 ως τις 22.00, ενώ στους πράκτορες μπορεί να απευθυνθεί κανείς κατά τις σύνηθεις ώρες γραφείου.

Κρατήσεις: Στις θυρίδες κρατήσεων, ο πελάτης μπορεί να εξασφαλίσει την θέση του τρεις μήνες πριν την αναχώρηση ή και λίγα λεπτά πριν. Η κράτηση δέν είναι υποχρεωτική για όλες τις αμαξοστοιχίες, όμως για πολλές είναι, ειδικά όταν πρόκειται για υψηλές κλάσεις και μεγάλες αποστάσεις. Η κράτηση περιλαμβάνει και την επιστροφή εάν χρειάζεται ή και όλες τις περαιτέρω κρατήσεις στην περίπτωση αλλαγής τραινών

Τηλεφωνικό κέντρο : Το τηλεφωνικό κέντρο της DB λειτουργεί στους μεγαλύτερους σταθμούς και λειτουργεί όπως τα γραφεία πληροφοριών και τα εκδοτήρια, καθημερινά ως αργά το βράδυ. Μπορεί κανείς να το καλέσει στο σταθερό νούμερο 19419, προσθέτοντας τον κωδικό της κοντινότερης μεγάλης πόλης και το διεθνή αριθμό κλήσης της Γερμανίας, εάν καλεί από το εξωτερικό. Μπορεί κανείς να κάνει την κράτηση του και να περαγγείλει το εισητήριο του τηλεφωνικώς, και να πάει μετά να το παραλάβει από το εκδοτήριο ή το γραφείο της περιοχής του.

Θάλαμοι πληροφοριών – Ηλεκτρονικά χρονοδιαγράμματα : Σε πολλούς σταθμούς υπάρχουν οθόνες όπου όπου διά της αφής ο πελάτης μπορεί να επιλέξει εικονίδια και μόνος του να συλλέξει τις πληροφορίες που θέλει, ακόμη και να εκδώσει ένα απλό εισητήριο. Το σύστημα αυτό έχει το όνομα HAFAS, και είναι αρκετά διαδεδομένο. Επίσης, υπάρχουν ηλεκτρονικά χρονοδιαγράμματα της DB προς πώληση σε δισκέττα ή CD, για τους ενδιαφερόμενους.

Service Punkts: Κεντρικό σημείο αναφοράς για 90 και πλέον μεγάλους σταθμούς, το Service Point παρέχει πληροφορίες για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις των τρενών, τα τοπικά μέσα συγκοινωνίας, τις επιλογές διανυκτέρευσης καθώς και για τη γύρω περιοχή. Επίσης χρησιμεύουν και ως σημεία συνάντησης για τους επιβάτες, ως roste restante στην περίπτωση που δεν υπάρχει ταχυδρομείο μέσα στον σταθμό, και ο πελάτης μπορεί να παραλάβει εκεί δέματα από couriers ή και να στείλει fax και να συνδεθεί με το Internet.



Ενδείκτες

θέσης

αμαξοστοιχιών : Σε μεγάλες προθήκες σε πολλά σημεία των σταθμών, υπάρχουν χάρτες που δείχνουν την θέση των βαγονιών σε σχέση με την πλατφόρμα, καθώς και την ακριβή γραμμή από την οποία φεύγει η κάθε αμαξοστοιχία. Μπορεί να φαντάζει λίγο απλό, όμως όταν χρειάζεται να εντοπίσει κανείς το 18ο

βαγόني της αμαξοστοιχίας EC των 19.46 που φεύγει από την γραμμή 27 σε 10 λεπτά (!) χρειάζεται και τον χάρτη του σταθμού, ο οποίος βρίσκεται πάντα παραπλευρώς, και τους ενδείκτες, για να μπορέσει να προσανατολιστεί. Μερικές φορές οι αμαξοστοιχίες είναι τόσο μεγάλες σε μήκος, που περπατά κανείς λίγα λεπτά για να εντοπίσει το βαγόني του. Οι πλατφόρμες χωρίζονται κατά μήκος σε έξι τμήματα A έως F, για να διευκολύνεται ο εντοπισμός.



Αχθοφόροι :

Στους σταθμούς Dresden, Frankfurt/Main, Leipzig, Hamburg, Munich, Stuttgart και Berlin Zoo, μπορεί κανείς να καλέσει επίσημους και ένστολους αχθοφόρους της DB για να ζητήσει βοήθεια με τις αποσκευές του ή και πληροφορίες. Οι ελεγκτές των τρενών μπορούν να κάνουν κρατήσεις για τέτοιου είδους υπηρεσίες κατά την διάρκεια του

ταξιδιού.

Τρόλλεϋς : Μπορεί κανείς να δανειστεί ένα τρόλλεϋ για τις αποσκευές του σε κάθε σταθμό με μία μικρή προκαταβολή που επιστρέφεται με την επιστροφή του καρτσιού.

Ντουλάπια αποσκευών : Εάν κάποιος σταματά για λίγο σε έναν σταθμό και δεν επιθυμεί να πάρει κάποιες αποσκευές μαζί του, μπορεί να τις κλειδώσει για περιορισμένο χρονικό διάστημα σε ενοικιαζόμενο ντουλάπι, που κλειδώνει με μοναδικό συνδυασμό. Εναλλακτικά, κατά τις ώρες λειτουργίας του σταθμού, μπορεί κανείς να αφήσει τις αποσκευές του στο ειδικό γραφείο φύλαξης, με μικρό κόστος.



DeutscheBahn Lounge: Καινοτομία της DB είναι το DB Lounge, το σαλόνι που βρίσκεται στον κεντρικό σταθμό του Frankfurt/Main. Παρόμοιο με αυτά που συναντά κανείς στα διεθνή αεροδρόμια αποτελεί καινοτομία για τους θαλάμους αναμονής σιδηροδρομικών σταθμών, με χώρους 1ης και 2ης θέσης, δωμάτια ανάπαυσης, μία μικρή παιδική χαρά, snack bars και συνδέσεις με το Internet καθώς και χώρους επαγγελματικών συναντήσεων με πλήρη εξοπλισμό (conference rooms). Κι άλλα τέτοια σαλόνια έχουν σχεδιαστεί για όλους τους κύριους σταθμούς στο μέλλον.

IC Restaurant: Σε αυτόν τον χώρο μπορεί κανείς να γευματίσει καλά με την σφραγίδα της DB, καθώς και να συναντήσει φίλους ή συνεργάτες. Το επίπεδο είναι πολύ υψηλό και η ατμόσφαιρα σοβαρή.

Bars – Cafés – Restaurants: Γι'αυτούς που λησμόνησαν να επισκεφθούν το IC Restaurant κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους, ή γι'αυτούς που δέν μπορούν να περιμένουν, οι περισσότεροι σταθμοί προσφέρουν μία πληθώρα άλλων χώρων για καφέ, ποτό ή ένα γεύμα, είτε μικρό είτε μεγάλο. Οι επιχειρήσεις ιδιωτικές ή υποκαταστήματα αλυσίδων (McDonald's, Burger King κ.λ.π.), τηρούν συγκεκριμένους κανόνες λειτουργίας και συμβάλλουν στην κάλυψη των αναγκών των περαστικών ταξιδιωτών – πελατών.

IC Hotels: Όχι μέσα στους ίδιους τους σταθμούς, μα σε μικρή απόσταση από αυτούς, τα ξενοδοχεία αυτά βρίσκονται σε 17 πόλεις και μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο από πελάτες της DB. Μπορεί κανείς να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μέσο συγκοινωνίας για να φτάσει εκεί, μόνο δείχνοντας το room pass που παρέχει η εταιρία. Για τους επαγγελματίες, υπάρχουν και τα απαραίτητα conference rooms στην διάθεση τους.

BahnTaxi: Στους σταθμούς Hannover, Hamburg, Munich, Cologne, Frankfurt/Main και Nürnberg, μπορεί ο επιβάτης να επιλέξει να μετακινηθεί με μειωμένο κόστος από και προς τον σταθμό με ταξί, επιδουκνείοντας το εισιτήριο του, πληρώνοντας ένα έξτρα κόμιστρο μόνο εάν η απόσταση είναι μεγάλη. Η κράτηση για αυτήν την υπηρεσία μπορεί να γίνει παράλληλα με την έκδοση του εισιτηρίου ή μία ώρα πριν την άφιξη της αμαξοστοιχίας στον ελεγκτή.



Ενοικίαση αυτοκινήτων : Αυτή η δυνατότητα υπάρχει σε όλους τους μεγάλους σταθμούς, είτε από την κοινοπραξία "Rail and Car" μεταξύ της DB και της Europcar, είτε από την "Auto am Bahnhof" ένα γραφείο που προκύπτει από την συνεργασία AVIS, Europcar, Herz και Sixt.



Ενοικίαση ποδηλάτων : Αυτή η υπηρεσία υπάρχει σε 160 σταθμούς σε όλη την Γερμανία, και μάλιστα ο ταξιδιώτης μπορεί να μεταφέρει το ποδήλατο που ενοικίασε σε όλα τα Lokal και InterRegio, καθώς και σε πολλά InterCity/EuroCity και InterCityNight.

Taxi: Πέρα από τα BahnTaxi, υπάρχουν σταθμοί σε όλους τους σταθμούς, και μπορεί κανείς να κάνει μία κράτηση την ώρα της έκδοσης για σιγουριά.

Car Parking: Σε μεγάλους σταθμούς, υπάρχουν φθηνά parking για τους ταξιδιώτες και μή. Η επίδειξη του σιδηροδρομικού εισιτηρίου την ώρα της παραλαβής μειώνει το ημερήσιο κόστος φύλαξης.

Καταστήματα: Από μικρά kiosk²⁷ ως μεγάλα supermarket, ο ταξιδιώτης μπορεί να καλύψει σε μεγάλο ποσοστό τις ταξιδιωτικές ανάγκες του, ειδικά σε μεγάλους σταθμούς. Καταστήματα ρούχων, σουβενίρ, βιβλιοπωλεία, όλα εντός των σταθμών μεταμορφώνουν τον άχαρο αυτό κατά πολλούς χώρο σε ένα πολύβουο εμπορικό κέντρο.

BahnShop 1435: Μία γωνία των μεγάλων σταθμών είναι αφιερωμένη πάντα στην πώληση σουβενίρ της DB. Υπάρχει μεγάλη ποικιλία μικροαντικειμένων και ειδών ταξιδίου για όλα τα γούστα και ανάγκες. Μοντέρνα ρολόγια χειρός ή τοίχου, ασημένιες μινιατούρες τρένων, μανικετόκουμπα, κούπες για τον καφέ, πετσέτες, στυλό, ταξιδιωτικές τσάντες, όλα άριστης ποιότητας και διακοσμημένα με το λογότυπο της DB , αποτελούν μία πρακτική λύση για ένα μικρό δώρο της τελευταίας στιγμής. Και το 1435; Δέν είναι παρά το πλάτος τής πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής του κόσμου που κατασκεύασε ο G.Stephenson. 4 πόδια και 8 ½ ίντσες, ή 1.435 χιλιοστά...

Τράπεζες – Ταχυδρομεία – Γραφεία συναλλάγματος : Ειδικά σε σταθμούς που εξυπηρετούν διεθνείς αμαξοστοιχίες, τα παραπάνω καταστήματα δέν λείπουν. Πολλές φορές οι τράπεζες υπάρχουν με την μορφή ATM²⁸ , ή λειτουργούν και σαν γραφεία συναλλάγματος, ενώ καμιά φορά δεν υπάρχουν παρά μερικά ταχυδρομικά κουτιά, πάντως αν όχι μέσα στον σταθμό πολλές φορές πινακίδες σε οδηγούν σε κοντινά καταστήματα σε μικρή απόσταση.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει αναφορά σε πολύ σημαντικούς παράγοντες για την ομαλή λειτουργία των σταθμών:

²⁷ Περίπτερα

²⁸ Αυτόματες Ταμειακές Μηχανές



Καθαριότητα: Ένας σιδηροδρομικός σταθμός που δέχεται χιλιάδες επιβάτες καθημερινά, είναι λογικό να μην είναι το πιο καθαρό μέρος μίας πόλης. Παρ'όλα αυτά, είναι εντυπωσιακή η προσπάθεια της DB να κρατήσει τα επίπεδα καθαριότητας σε ανεκτά όρια στους μεγάλους σταθμούς, και αναφέρομαι μόνο σε αυτούς διότι είναι απίθανο να βρεί κανείς ίχνος βρωμιάς και σκουπιδιών στους μικρούς επαρχιακούς σταθμούς. Τον κύριο όγκο του καθαρισμού αντιμετωπίζουν συσκευές όχι ανόμοιες με μεγάλες αυτοκινούμενες ηλεκτρικές σκούπες. Ο οδηγός – καθαριστής με την βοήθεια του πεζού συνεργάτη του που σπρώχνει τα σκουπίδια στην χοάνη της υπερμεγέθους ηλεκτρικής σκούπας, χειρίζεται το μηχάνημα κάνοντας βόλτες στις πλατφόρμες και τις πλατείες των σταθμών σε τακτά χρονικά διαστήματα. Όσο για τα μέρη που δέν μπορεί να καθαρίσει το μηχάνημα αυτό, τήν απαραίτητη λειτουργία αναλαμβάνουν οι καθαρίστριες του σταθμού. Σημειωτέον πως το προσωπικό καθαριότητας διαθέτει δική του στολή με το σήμα της DB, η οποία παραδόξως πάντα λάμπει από καθαριότητα.

Ασφάλεια: Η ασφάλεια είναι ένα άλλο φλέγον ζήτημα για τόσο πολυσύχναστα μέρη όπως οι σταθμοί, ειδικά οι διεθνείς. Κάθε προσπάθεια γίνεται διακριτικά ώστε οι πελάτες να αισθάνονται ασφαλείς. Διακρίνει κανείς σε μεγάλους σταθμούς ιδιωτικό προσωπικό ασφαλείας (Security) αλλά και ένστολους αστυνομικούς χωρίς εμφανή εξοπλισμό. Δεν αποκλείεται πάντως να δει κανείς και ζεύγη πάνοπλων αστυνομικών με σκύλους να περιπολούν τις πλατφόρμες. Σε κάποια πλευρά του σταθμού υπάρχει και το παράρτημα της αστυνομίας : Ένα μικρό αστυνομικό φυλάκιο, έτοιμο να αντιμετωπίσει την οποιαδήποτε ή κατάσταση ανάγκης στον χώρο του σταθμού.

Η γενική άποψη τής εικόνας που δίνουν οι Γερμανικοί σταθμοί, είναι εξαιρετική. Ειδικά οι μεγάλοι σταθμοί δέν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από ένα terminal αεροδρομίου. Η εξέλιξη, οι νέες τεχνολογίες και η καθαριότητα κάνουν την παρουσία τους αισθητή σε κάθε γωνία, και ενώ δεν είναι δυνατόν να υπάρχει κάποια ανάγκη του ταξιδιώτη που να μην μπορεί να καλυφθεί, η προσπάθεια για καλύτερευση των υπηρεσιών είναι συνεχής. Η εικόνα είναι αυτή ενός σύγχρονου οργανισμού που προχωρά μέρα μέ τή μέρα, στηριζόμενος στην πιο απλή συνταγή , που δέν είναι άλλη από την ικανοποίηση όλων των αναγκών του πελάτη.

4. Εισητήρια – Κάρτες διαρκείας

Όπως κάθε σύγχρονη σιδηροδρομική υπηρεσία που σέβεται τον εαυτό της, έτσι και η DB διαθέτει εξ'ολοκλήρου μηχανογραφημένο σύστημα έκδοσης εισητηρίων και αυτόματο σύστημα κρατήσεων.



Το εισητήριο ή Fahrscchein ,έχει τυπωμένες επάνω όλες τις πληροφορίες που είναι χρήσιμες τόσο στον πελάτη όσο και στον ελεγκτή. Στις ανώτερες κλάσεις είναι απαραίτητο και το συμπλήρωμα αμαξοστοιχίας ποιότητας ή Zuschlag, το οποίο διαφέρει μόνο στο είδος των πληροφοριών από ένα απλό εισητήριο. Ο υπάλληλος του εκδοτηρίου θα φροντίσει πάντα να ρωτήσει τις προτιμήσεις του πελάτη, και να ενημερώσει για τις προσφορές, σιγουρεύοντας πως ο ταξιδιώτης θα έχει αγοράσει ένα ταξίδι στα μέτρα του και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του.

Το σύστημα κρατήσεων γίνεται από ένα δίκτυο ηλεκτρονικών υπολογιστών, απ'όπου μπορεί να κάνει κανείς κράτηση για οποιαδήποτε αμαξοστοιχία σε όποιον σταθμό ή πρακτορείο βρίσκεται : αυτόματα οι πληροφορίες της κράτησης μπαίνουν στο δίκτυο, και έτσι είναι σχεδόν αδύνατη η περίπτωση ατυχών συμπτώσεων, μιά και το σύστημα είναι ενεργό 24 ώρες το 24ωρο.

Αυτό που κάνει την DB να ξεχωρίζει στο θέμα των πωλήσεων, είναι η πληθώρα προσφορών και εκπτώσεων που προσφέρει τόσο στους Γερμανούς όσο και στους αλλοδαπούς ταξιδιώτες, είτε αυτοί ταξιδεύουν εντός είτε εκτός της Γερμανίας.

Ειδικά για ταξίδια εντός της χώρας, η DB προσφέρει:

- ✓ **Schönes Wochenende Ticket** ²⁹: Με το εισητήριο αυτό, μία παρέα 5 ατόμων μπορεί να ταξιδέψει από τις 00.00 του Σαββάτου έως τις 02.00 της Δευτέρας σε οποιοδήποτε τοπικό (Lokal) τραίνο για μόνο 35 Μάρκα ³⁰, στη 2η θέση μόνο. Το εισητήριο μπορεί να αγοράσει κανείς καί εκτός Γερμανίας στα υποκαταστήματα του London και του Paris.
- ✓ **Guten Abend Ticket** ³¹: Το εισητήριο αυτό ισχύει για όλες τις κλάσεις εκτός από τα ICN, CNL, Autozüge, όλα τα νυκτερινά και ειδικά τραίνα. Ισχύει για οποιαδήποτε θέση καθημερινά από τις 19.00 έως τις 02.00 της επόμενης, ενώ το Σάββατο ισχύει από τις 14.00 έως τις 02.00. Μπορεί να αγοραστεί

²⁹ Schönes Wochenende = Ευχάριστο Σαββατοκύριακο

³⁰ Περίπου 7.000 δρχ. Παραθέτω την τιμή γιατί μπορεί κανείς έτσι να αντιληφθεί την αξία της προσφοράς χωρίς ιδιαίτερες γνώσεις στα τιμολόγια της DB, που σημειωτέον είναι πολύ ακριβότερα από τα Ελληνικά

³¹ Guten Abend = Καλό απόγευμα

μόνο στην Γερμανία. Τις Παρασκευές και τις Κυριακές χρειάζεται κάποιο χρηματικό συμπλήρωμα.

- ✓ **Twen Ticket** : Εισητήριο για νέους από 12 έως 25 ετών, για ταξίδι στην 2η θέση οποιουδήποτε τραίνου, με έκπτωση που κυμαίνεται από 20% - 50%. Το εισητήριο ισχύει στους περισσότερους Ευρωπαϊκούς σιδηρόδρομους, ή DB προσφέρει έκπτωση 25% στη Γερμανία.
- ✓ **Sparpreis και Supersparpreis Ticket** ³²: Αυτά τα εισητήρια προσφέρουν σημαντικές εκπτώσεις στην πρώτη και δεύτερη θέση στα μετ'επιστροφής ταξίδια μεγάλων αποστάσεων. Με το Sparpreis μπορεί κανείς να ταξιδέψει με ή χωρίς ICE οποιαδήποτε μέρα, μα η παραμονή του στον προορισμό θα πρέπει να περιλαμβάνει και μία Παρασκευή βράδυ. Το Supersparpreis είναι ακόμα πιο φτηνό, και δέν ισχύει Παρασκευές και Κυριακές, ενώ και εδώ θα πρέπει να συμπεριληφθεί η παραμονή το βράδυ της Παρασκευής. Επίσης, εάν ταξιδεύει κανείς σε γκρούπ έως και 5 ½ ατόμων (Παιδιά από 4 έως 11 ετών μετρούν ως μισό άτομο) εξοικονομεί περισσότερα χρήματα.
- ✓ **BahnCard**: Η κάρτα έκπτωσης της DB, προσφέρει έκπτωση 50% σε όλο το δίκτυο σε κάθε τρένο, συμπεριλαμβανομένων και των ICN και CNL, σε ταξίδια απλά ή μετ'επιστροφής. Επίσης παρέχει εκπτώσεις σε ενοικιάσεις αυτοκινήτων, σε επιλεγμένα καταστήματα και εστιατόρια και άλλα. Συγχρόνως, είναι και VISA της CityBank. Έχει διάφορες διαβαθμίσεις αναλόγως με την ηλικία και τη οικογενειακή κατάσταση του κατόχου, και κάποιες προσφορές αλλάζουν ανάλογα : BahnCard Kind, BahnCard Teen, BahnCard Junior, BahnCard Classic, BahnCard Senior, BahnCard Familie, Bahn Card Würmeling. Προσφέρεται σε 2 κλάσεις, πρώτη και δεύτερη. Οι μαθητές, οι νέοι, τα άτομα τρίτης ηλικίας και οι σύζυγοι πληρώνουν ακόμη φθηνότερα για να την αποκτήσουν. Μπορεί να αγοραστεί από οποιονδήποτε, είτε στη Γερμανία είτε σε πράκτορες του εξωτερικού και είναι ιδιαίτερα χρήσιμη γι'αυτόν που ταξιδεύει συχνά στη Γερμανία.
- ✓ **StadtTicket**: Απεριόριστες διαδρομές στις αστικές και προαστιακές γραμμές πάνω από 100 πόλεων της Γερμανίας. Μπορεί να αγοραστεί μόνο σε συνδυασμό με ένα εισητήριο της DB για απόσταση άνω των 51 χιλιομέτρων, ή σε συνδυασμό με αεροπορικό εισητήριο συμβεβλημένης με την DB αεροπορικής εταιρίας. Οι υπάρχουσες αστικές γραμμές στη Γερμανία είναι οι : U - Bahn³³, S - Bahn³⁴, Straßenbahn³⁵, αστικά λεωφορεία, RegionalBahn³⁶ και ReagionalExpress³⁷. Το εισητήριο ισχύει για 48 ώρες.

³² Sparpreis und Supersparpreis = Οικονομικό και Υπέροικονομικό

³³ Μετρό

³⁴ Schnellbahn, ο υπέργειος αστικός σιδηρόδρομος

³⁵ Τράμ

³⁶ Προαστιακός σιδηρόδρομος

³⁷ Ταχύς προαστιακός σιδηρόδρομος

- ✓ **Gruppen ab 6 Personen** ³⁸: Ειδικές τιμές για γκρούπ από 6 άτομα και άνω, και έκπτωση από 40% - 60%, που φτάνει και τα 70% για σχολικά γκρούπ. Εάν τουλάχιστον 16 άτομα ταξιδεύουν, ένας συνοδός ταξιδεύει δωρεάν. Για 51 άτομα και άνω, 4 συνοδοί ταξιδεύουν δωρεάν. Οι κρατήσεις για τέτοιες μετακινήσεις μπορούν να ξεκινήσουν 4 εβδομάδες πριν το ταξίδι, και να έχουν γίνει το αργότερο, 7 ημέρες πριν την αναχώρηση.

Υπάρχει όμως και ένας αριθμός διεθνών προσφορών:

- ✓ **Rail and Fly / Fly and Rail**: Αυτή η προσφορά της DB σε συνεργασία με μεγάλες αερογραμμές του κόσμου επιτρέπει στον πελάτη να ταξιδέψει με τα τραίνα της DB με το αεροπορικό του εισιτήριο και μόνο. Πάντα σε ανταπόκριση με διεθνείς πτήσεις, σε όλα τα τραίνα και σε όλο το δίκτυο της Γερμανίας. Το εισιτήριο αυτό μπορεί να αγοραστεί οπουδήποτε στον κόσμο στα γραφεία των συμβεβλημένων αερογραμμών, στους πράκτορες αυτών και σε ταξιδιωτικά γραφεία με το σήμα της IATA.
- ✓ **Eurostar – London Ticket**: Το εισιτήριο αυτό ισχύει για σε όλα τα τραίνα από την Köln ως τις Brussels, είτε αυτά είναι Thalys είτε οποιοδήποτε άλλο, και συνεχίζει από εκεί με ανταπόκριση με το Eurostar ως το London μέσω του Eurotunnel. Η κράτηση είναι υποχρεωτική, το ταξίδι θα πρέπει να είναι μετ'επιστροφής και η παραμονή να περιέχει ένα Σαββατόβραδο.
- ✓ **Paris Spezial – Kopenhagen Spezial**: Ειδικές τιμές από 20 πόλεις της Γερμανίας για το Paris και την Kopenhagen, με 35% έκπτωση και μόνο όρο την ελάχιστη παραμονή 5 ημερών στην πόλη προορισμού.
- ✓ **Sparpreis Schweiz – Sparpreis Österreich**: Μπορεί κανείς να ταξιδέψει από οποιοδήποτε σταθμό της Γερμανίας σε οποιονδήποτε σταθμό της Ελβετίας ή της Αυστρίας μετ'επιστροφή, χωρίς περιορισμό απόστασης. Μία παραμονή Παρασκευή βράδυ υποχρεωτική.
- ✓ **Wedelweiss Ticket**: Σε αυτούς που θέλουν να περάσουν 6 μέρες κάνοντας σκί σε επιλεγμένες περιοχές στην Αυστρία απευθύνεται το εισιτήριο αυτό. Η χρήση των λίφτ συμπεριλαμβάνεται, όπως και η μεταφορά από το ξενοδοχείο ως το χιονοδρομικό κέντρο. Το εισιτήριο αυτό μπορεί να αγοραστεί μόνο σε συνδυασμό με ένα εισιτήριο μεγάλης απόστασης της DB, π.χ. το Sparpreis Österreich.

Η DB συμμετέχει και σε αρκετά διευρωπαϊκά προγράμματα που προσφέρουν εκπτώσεις:

³⁸ Γκρούπ από 6 άτομα και άνω

- ✓ **Interail:** Ειδική προσφορά για νέους έως 26 χρονών, αλλά και για μεγαλύτερους, με διαφορετικό τιμολόγιο βέβαια. Ταξίδι σε 30 Ευρωπαϊκές χώρες, το Μαρόκο και την Τουρκία με το εισητήριο διάρκειας Interail, πληρώνοντας μόνο τα συμπληρώματα ποιότητας. Η Ευρώπη έχει χωριστεί σε 8 ζώνες, και μπορεί κανείς να αγοράσει εισητήριο για μία, δύο, τρεις ή και όλες μαζί, διάρκειας ενός μήνα και με δικαίωμα απεριόριστων διαδρομών.
- ✓ **Eurodomino:** Με αυτό το εισητήριο μπορεί κανείς να ταξιδέψει 3, 5 ή 10 μέρες σε ένα μήνα σε 27 Ευρωπαϊκές χώρες. Υσχύει για όλες τις ηλικίες με διαφορετικό τιμολόγιο. Το τιμολόγιο αναπροσαρμόζεται αναλόγως με τις χώρες και τις ημέρες ταξιδιού.
- ✓ **ZOOM (EuroMiniGruppe):** Η κάρτα αυτή ισχύει για γκρούπ 2 έως 5 ατόμων, εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα είναι ενήλικας και το άλλο πιδί κάτω των 16 ετών. Η κάρτα είναι κοινή και ισχύει για δύο μήνες, και οι ενήλικες και νέοι άνω των 16 πληρώνουν 50% της τιμής των εισητηρίων, ενώ παιδιά κάτω των 15 πληρώνουν 25% της τιμής των εισητηρίων σε 20 Ευρωπαϊκά δίκτυα.

Όμως υπάρχουν και προσφορές για ταξιδιώτες που δέν προέρχονται από χώρες της Ευρώπης:

- ✓ **German Rail Pass:** Παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με το Eurodomino, παρέχει περισσότερες προσφορές όμως. Μπορεί κανείς να ταξιδέψει 5, 10 ή 15 οποιεσδήποτε μέρες μέσα σε έναν μήνα, στην πρώτη ή την δεύτερη θέση κατ'επιλογήν. Για νέους υπάρχει το German Rail Youth Pass και για ζευγάρια ταξιδιωτών το German Rail Twin Pass. Κάθε μορφή παρέχει ελεύθερες διαδρομές σε όλο το δίκτυο καθώς και transfer από αεροδρόμια σε μεγάλους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Επίσης προσφέρει ελεύθερη χρήση των πλοίων της γραμμής KD Kölner – Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG στους ποταμούς Rhein και Mosel, και στις διαδρομές Euroabus της Detsche Touring GmbH για την Romantische StraÙe, την πανέμορφη διαδρομή Frankfurt/Main – Rothenburg – Fössen, και τον δρόμο των Κάστρων Mannheim – Heidelberg – Rothenburg. Επίσης, οι κάτοχοι του German Rail Pass μπορούν με μία μικρή επιβάρυνση να προμηθευτούν εισητήρια για μετ'επιστροφής διαδρομές της επιλογής τους στην Αυστρία, την Δανία ή την Τσεχία.
- ✓ **Eurailpass – Eurail Flexipass:** Η πιο δημοφιλής προσφορά των Ευρωπαϊκών σιδηρόδρομων για τους μή Ευρωπαίους, το Eurailpass επιτρέπει το ταξίδι με τρένο σε 17 χώρες της Ευρώπης, σύν προσφορές σε ναυτιλιακές εταιρίες, μουσεία κ.λ.π. Το Eurail Flexipass επιτρέπει ταξίδι

σε συγκεκριμένες μέρες μέσα στην περίοδο ισχύος, προσφέρει γενικά τα ίδια όμως.

Πέρα από τις προσφορές και τις κάρτες, ο σωστός σχεδιασμός του ταξιδιού είναι ο ορθός δρόμος για να μην σπαταλά κανείς τα χρήματα του άσκοπα. Η DB προσφέρει κάθε δυνατή βοήθεια σε αυτό. Δεν έχει κανείς παρά να επισκεφτεί ένα ταξιδιωτικό της γραφείο, και το προσωπικό θα συμβουλευσει και θα υποδείξει τον κατάλληλο ναύλο για το ταξίδι του, σε συνδυασμό με τις ισχύουσες προσφορές.

5. Διακοπές με την Deutsche Bahn

Πέρα από τις πολλές προσφορές και διευκολύνσεις που προσφέρει στους πελάτες της, η DB προχωρά ακόμη ένα βήμα και παρέχει δικά της προγράμματα διακοπών και εκδρομών. Τα πακέτα της απευθύνονται σε άτομα κάθε ηλικίας και οι τιμές είναι προσιτές, ενώ υπάρχουν και πακέτα που απευθύνονται μόνο σε άτομα συγκεκριμένης ηλικίας. Πολλά από τα εισητήρια αυτά ανήκουν στα προγράμματα με τόν γενικό τίτλο BahnTours, και αγοράζονται μόνο σε συνδυασμό με ένα εισητήριο μεγάλης απόστασης της DB.



BahnTours Ferien Ticket: Φθηνό εισητήριο για διαμονή σε ένα από 50 επιλεγμένα χωριά διακοπών σε όλη τη Γερμανία. Η ελάχιστη διαμονή είναι μία εβδομάδα, αλλά μπορεί να παραταθεί και περισσότερο, οι επόμενες εβδομάδες κοστίζουν τα μισά χρήματα. Τα χωριά αυτά είναι συμβεβλημένα με την DB και προσφέρουν μία μεγάλη γκάμα δραστηριοτήτων για όλες τις ηλικίες και προτιμήσεις.

BahnTours Kurz- und Tagesreisen: Πολύ ενδιαφέρουσα κατηγορία, όπου ο πελάτης μπορεί να επιλέξεινάμεσα σε μία σειρά ημερήσιων ή ολιγοήμερων εκδρομών με ενιαίο θέμα. Η γκάμα από την οποία μπορεί να επιλέξει ο πελάτης είναι τεράστια και εμπλουτίζεται συνεχώς με νέους προορισμούς. Υπάρχουν πολλές κατηγορίες από τις οποίες μπορεί να επιλέξει κανείς, τόσο στις ημερήσιες όσο και στις ολιγοήμερες αυτές εκδρομές.

Ειδικότερα στις ημερήσιες εκδρομές, οι τόποι προορισμού βρίσκονται τόσο στη Γερμανία, όσο και στην Αυστρία και την Ελβετία. Οι κατηγορίες εδώ είναι:

- **Städtetrips:** Ημερήσιες σε παραδοσιακές πόλεις με κλασική ομορφιά και ξενάγηση εκεί
- **Freizeit Aktiv:** Ημερήσιες σε περιοχές με ξεχωριστή φυσική ομορφιά, και εκεί οργανωμένο πρόγραμμα που μπορεί να περιέχει trekking, θερμά λουτρά, διαδρομές με τελεφερίκ, ορειβασία και άλλες δραστηριότητες

- **Erlebnis und Natur:** Οι προτεινόμενες περιοχές είναι και αυτές ξεχωριστής ομορφιάς, δέν προσφέρονται όμως και τόσο για έντονες δραστηριότητες, παρά για ήσυχους περιπάτους.
- **Feste:** Εκδρομές σε πόλεις που γίνονται τοπικές γιορτές και πανηγύρια, από καρναβαλικές εκδηλώσεις έως το γνωστό Oktoberfest, τη γιορτή μπίρας του München.
- **Sciffsfahrten:** Εκδρομές με караβάκια σε λίμνες και ποταμούς ή και σε νησάκια της Βόρειας Θάλασσας
- **Messen und Ausstellungen:** Ημερήσιες σε μεγάλα εκθέσιακά κέντρα σε πόλεις όπως το Berlin, το München ή τη Nürnberg. Τα θέματα ποικίλλουν από εκθέσεις λουλουδιών έως εκθέσεις αυτοκινήτων ή και μεγάλες διεθνείς εμπορικές εκθέσεις.



- **Zug Special – Nostalgie:** Ταξίδι με παλιά αυτοκινητάμαξα σε νοσταλγικές περιοχές των Αυστριακών Άλπεων

- **Kultur:** Εκδρομές με καλλιτεχνικό περιεχόμενο, όπως παρακολούθηση θεατρικών παραστάσεων ή επίσκεψη μουσείων, σε πόλεις με έντονο

αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Επίσης επισκέψεις σε καλλιτεχνικά φεστιβάλ, τοπικά ή διεθνή.

Στις ολιγοήμερες εκδρομές, οι προορισμοί περιλαμβάνουν μεγάλες Γερμανικές πόλεις, όσο και Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Επίσης περιλαμβάνουν πολλούς τόπους της Κεντροδυτικής Ευρώπης. Οι κατηγορίες που υπάρχουν εδώ, είναι οι εξής:

- **Städtetrips**
- **Erlebnis und Natur**
- **Zug Spezial**



- **Kultur and Musical**

BahnTours Nostalgierreisen: Νοσταλγικά ταξίδια με παλιές ατμομηχανές, μία από τις πιο αξιόλογες ιδέες της Deutsche Bahn. Χρησιμοποιώντας παλιές μα συντηρημένες στήν εντέλεια ατμομηχανές,

κλασσικά βαγόνια εποχής, υπάλληλους ντυμένους με παλιές στολές και διαδρομές που δέν χρησιμοποιούνται στο κεντρικό δίκτυο, η DB δημιουργεί εκδρομικά πακέτα σε θεματικές ενότητες που, αν μή τι άλλο, αποπνέουν τον αέρα της παλιάς χρυσής για τους Γερμανικούς σιδηρόδρομους εποχής.

- **Saisonfahrten / Tagesausflüge:** Τα ταξίδια αυτής της κατηγορίας είναι σχετικά κοντινά, σαν μία λύση για το Σαββατοκύριακο ή το τριήμερο. Συχνά συνδυάζονται με εορταστικές εκδηλώσεις όπως π.χ. Πρωτοχρονιά, διάφορες άλλες γιορτές ή πανηγύρια , κ.λ.π.
- **Rheingold Fahrten:** Ταξίδια με τις αμαξοστοιχίες πολυτελείας Rheingold, το Γερμανικό Orient Express, όπως διαφημιζόταν εκείνη την εποχή
- **Themen- / Tagesfahrten:** Εκδρομικά ταξίδια που στόχο έχουν την ικανοποίηση των χιλιάδων φίλων του σιδηροδρόμου στη Γερμανία. Τόποι προορισμού παλιά αμαξοστάσια, εκδηλώσεις των φίλων του σιδηροδρόμου, πόλεις με ιδιαίτερη σιδηροδρομική ιστορία κ.λ.π.
- **Chartermöglichkeiten:** Δυνατότητα ενοικίασης μίας μικρής αμαξοστοιχίας για μία εκδρομή συλλόγου, ομάδας, οικογενειακές συγκεντρώσεις ή και επαγγελματικές συναντήσεις

BahnTours Schulfahrten: Οργανωμένες σχολικές εκπαιδευτικές ή περιπατητικές εκδρομές στη Γερμανία ή το εξωτερικό, ειδικά για μαθητές. Επιλεγμένοι προορισμοί με εκπαιδευτικό ενδιαφέρον, μουσεία, ιστορικά κτίρια και άλλα , ώστε να συνδυάζεται η εκδρομή με το εκπαιδευτικό έργο.

Παρακάτω θα δώσουμε μία εικόνα αυτών των πακέτων, για να λάβουμε μία γεύση από τις ικανότητες της DB ως tour operator:

Υπόδειγμα 1 : *Nostalgiereisen με την αμαξοστοιχία πολυτελείας Rheingold στο δέλτα του ποταμού Mosel.*

Διαδρομή: Düsseldorf Hbf – Köln Hbf – Troisdorf – Koblenz Hbf – Güls – Winningen – Kobern – Gondorf – Müden – Treis – Karden – Klotten – Cochem και κατάληξη στο Bonn Hbf.

Αξιοθέατα: Ταξίδι με το θρυλικό Rheingold, αξεπέραστο στήν άνεση και πολυτέλεια, κατά μήκος του ποταμού Rhein, και μέσα από ρομαντικά κάστρα και πόλιτειες που παραγουν το περίφημο τοπικό κρασί της Rheinland. Πέρασμα από το Koblenz, όπου ψηλά στους λόφους πάνω από την συμβολή των Rhein και του Mosel, υψώνεται το κάστρο Ehrenbreitstein. Η ειδυλλιακή κοιλάδα του Mosel ακολουθεί με το μαγευτικό τοπίο της, και με περήφανα

κάστρα όπως αυτό του Eltz στο Müden, με τους οκτώ πύργους του, ή πόλεις παραγωγής κρασιού όπως το Klotten, σε μικρή απόσταση από τα ερείπια του κάστρου Coraldelstein, και ακόμη μονές όπως η μονή Maria Engelport στο Treis. Πιο κατάλληλο μέρος δέ για όμορφους περιπάτους και δοκιμές κρασιού από το Cochem, λέγεται ότι δέν υπάρχει στην Rheinland. Μερικές εκπλήξεις που επιφυλλάσσονται είναι η βόλτα με το λίφτ στο όρος Pinnerberg, και η εξερεύνηση του Εθνικού Πάρκου στο Klotten.

Το τραίνο: Η ταχύτητα και η πολυτέλεια σημάδεψαν την χρυσή εποχή των σιδηροδρόμων, και ήταν οι αξίες που ενδιέφεραν το απαιτητικό ταξιδιωτικό



κοινό στο τέλος του 19ου αιώνα. Το Rheingold πρόσφερε αυτά και με το παραπάνω, αφού είχε χαρακτηριστεί τότε "τραίνο αντάξιο μόνο για Μεγαλειότητες". Όλη αυτήν την πολυτέλεια μπορεί να απολαύσει και ο ταξιδιώτης σήμερα, με τα βαγόνια του Rheingold που μετέφεραν ήδη δύο γενιές ταξιδιωτών. Το τραίνο ξεκινά με την ατμομηχανή Lok 01 531, ενώ γυρνά με την ηλεκτρική μηχανή E 04 20, ατμομηχανές

εποχής συντηρημένες στην εντέλεια. Ανάμεσα στα βαγόνια περιλαμβάνονται τα αυθεντικά βαγόνια μπάρ, σαλόνι και εστιατόριο.

Απλοί και ποδηλατικοί περίπατοι: Είτε στο μαγευτικό Cochem είτε στο παραμυθένιο Müden, υπάρχουν μέρη κατάλληλα για τέτοιους περιπάτους, μα και τα τοπικά γραφεία τουριστικών πληροφοριών θα δώσουν στους ενδιαφερόμενους πολλές εναλλακτικές λύσεις. Η μεταφορά ποδηλάτων στο Rheingold προσφέρεται δωρεάν.

Εκδηλώσεις: Κάθε χρόνο, 11 με 14 Σεπτεμβρίου στο Sehler γίνεται η γιορτή του Πατήματος, όπου το κρασί παρασκευάζεται ακόμα με τον γνωστό παραδοσιακό τρόπο, ενώ από τις 2 έως τις 4 Οκτωβρίου, η γιορτή οινοποίησης στο Klotten συγκεντρώνει πλήθος ... οινοποτών, σέ ένα ενδιαφέρον και πάνω απ'όλα κεφάλαιο πανηγύρι.

Υπόδειγμα 2: *Kurzreisen -Τριήμερη εκδρομή στο Göteborg με φορέα την Stena Line*

Διαδρομή: Μετακίνηση – Συνάντηση των εκδρομέων από τους σταθμούς München Hbf – Augsburg Hbf – Ulm Hbf στο Kiel, το λιμάνι της Βόρειας Θάλασσας, μίνι κρουαζιέρα ως το Göteborg και πάλι πίσω.

Αξιοθέατα: Η πρώτη μέρα περνά ευχάριστα στο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο της Stena Line, ενώ η άφιξη στο Göteborg νωρίς την δεύτερη περιλαμβάνει 2ωρη ξενάγηση στην όμορφη και μεγαλύτερη πόλη της Σουηδίας, Η επιστροφή καταλαμβάνει την 3η μέρα.

Συμπεριλαμβάνεται: Το ταξίδι με Sonderzug ή TouristikZug ως το Kiel και η επιστροφή, μαζί με την κράτηση, το ταξίδι Kiel – Göteborg και η επιστροφή, 2 διανυκτερεύσεις σε δίκλινες εσωτερικές καμπίνες με ντους/WC, 2 μπουφέ πρωινού σύν 1 Σκανδιναυικό μπουφέ στο πλοίο, η δώρη ξενάγηση η ταξιδιωτική ασφάλιση και η ασφάλιση αποσκευών.

Υπόδειγμα 3: *Schulfahrten - Πενθήμερη σχολική εκδρομή στην Firenze.*

Διαδρομή: Από την πόλη εκκίνησης στη Γερμανία, μέσω Αυστρίας ή Ελβετίας στην όμορφη Ιταλία.



Αξιοθέατα: Η παλιά πρωτεύουσα της Τοσκάνης και νύν πρωτεύουσα της επαρχίας, βρίσκεται σε ειδυλλιακή τοποθεσία στην όχθη του ποταμού Arno. Υπάρχουν τρεις σημαντικοί λόγοι για ένα ταξίδι στη Firenze: Η τέχνη, η ομορφιά της πόλης και η εκπληκτική τοπική κουζίνα!!! Η πόλη αυτή ήταν και η πρωτεύουσα της Αναγέννησης, το Ιταλικό κέντρο της τέχνης και της

οικονομικής δραστηριότητας για τρεις αιώνες. Στίς όχθες του Άρνο έχει περπατήσει σχεδόν κάθε σημαντικός καλλιτέχνης, οικονομολόγος ή πολιτικός που έδρασε εκείνη την εποχή της δύσης του Μεσαίωνα και του ξημερώματος της Νέας Εποχής. Καθένας που περπατά στους δρόμους της ιστορικής πόλης, νοιώθει το πνεύμα του Δάντη, του Μικελάντζελο, του Γαλιλαίου και του Λεονάρντο ντα Βίντσι στον Καθεδρικό Ναό, στον San Lorenzo, στο Palazzo Vecchio και στην πινακοθήκη Uffizi.

Συμπεριλαμβάνεται: Η διαμονή των μαθητών σε δίκλινα, τρίκλινα ή τετράκλινα υπνοδωμάτια και των συνοδών σε μονόκλινα ή δίκλινα, όλα τα δωμάτια με τρεχούμενο νερό και μερικώς με ντους και WC. Οι μετακινήσεις με μεταφορικό μέσο στην Firenze δέν είναι αναγκαίες. Το ταξίδι ως την Firenze και πίσω στη 2η θέση με κράτηση, 4 διανυκτερεύσεις με πρωινό και ημιδιατροφή κατ' επιλογήν. Ασφάλιση αποσκευών.

Επισκέψεις: Ημερήσια εκδρομή χωρίς ξεναγό στην Sienna και το San Gimignano, πρωινή ή απογευματινή εκδρομή στο Fiesole, πρωινός ή απογευματινός περίπατος στην πόλη με ξενάγηση, ημερήσια εκδρομή στην Pisa εκτός τιμής πακέτου, επισκέψεις στον Καθεδρικό Ναό, στην Santa Maria del Fiore, στο Δημαρχείο – Palazzo Vecchio – με τον Δαυίδ του Μικελάντζελο, την πινακοθήκη Uffizi με την μεγαλύτερη συλλογή έργων τέχνης στον κόσμο.

Το μέλλον : Stuttgart 21

Το Stuttgart 21 είναι το πρώτο σε μια σειρά κατασκευαστικών έργων υπό τον γενικό τίτλο "Project 21" που έχει αναλάβει η DB. Τα έργα αυτά βασίζονται σε μια κοινή βασική ιδέα : Οι πόλεις και τα μεγάλα αστικά κέντρα να επωφεληθούν από τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών σταθμών. Η γη που τώρα καταλαμβάνουν οι ράγες θα απελευθερωθεί και θα μετετραπεί σε περιοχή αστικής δόμησης. Συγχρόνως, η συγκοινωνιακή προσφορά για ταξίδια μικρών και μεγάλων αποστάσεων αναβαθμίζεται. Ο χρόνος κάλυψης αποστάσεων βελτιώνεται και νέες υπηρεσίες προστίθενται στις ήδη υπάρχουσες.

Συγκεκριμένα, οι κύριες λειτουργίες που θα επιτελέσει το έργο είναι:



- **Απελευθέρωση της γής που καταλαμβάνουν οι ράγες :** Οι ήδη υπάρχοντες σταθμοί μετρό ή τραίνου στο κέντρο της Stuttgart θα αναβαθμιστούν σε νέους, πιο μοντέρνους και ευρύχωρους. Η πιο επαναστατική καινοτομία του Stuttgart 21 είναι η μετατόπιση μεγάλου μέρους των γραμμών σε υπόγεια τούνελ και η κατασκευή των νέων σταθμών κάτω από το έδαφος, που πρακτικά θα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την μείωση του αστικού χώρου που καταλαμβάνεται από τις γραμμές. Οι περιοχές αυτές που θα προκύψουν εντός του σχεδίου πόλεως της Stuttgart, θα αναπτυχθούν και πωληθούν από την DB. Αυτό θα αποτελέσει βασική συνεισφορά στον προϋπολογισμό των έργων αναδιάρθρωσης. Συγχρόνως, ανοίγουν και νέοι οριζόντες αστικής ανάπτυξης στην καρδιά της πόλης.
- **Ο τεχνητός τεμαχισμός της πόλης θα εξαφανιστεί :** Πράγματι, μία ματιά στην περιοχή γύρω από τις τωρινές γραμμές αρκεί για να πείσει ως προς το πλεονέκτημα της αφαίρεσης των γραμμών : Ανάμεσα στον σταθμό και το Rosenstein Park , μία περιοχή έκτασης 2.5 χιλιομέτρων, γραμμές, προστατευτικοί τοίχοι και γέφυρες διάβασης διακόπτουν την πόλη.

Η αφαίρεση αυτών των τεχνητών εμποδίων θα απελευθερώσει μία έκταση 104 εκταρίων, σύν 5 του παλιού σταθμού εμπορευμάτων που θα ενσωματωθεί υπογείως. Ο νέος σταθμός θα επωφεληθεί έμμεσα : Οντας ένας συγκοινωνιακός κόμβος στο κέντρο μίας αναβαθμισμένης περιοχής της πόλης, θα αποτελέσει τον σύνδεσμο μεταξύ της νέας αυτής γειτονιάς που γεννιέται και του τωρινού κέντρου της πόλης.
- **Ο σιδηροδρομικός σταθμός του 21^{ου} αιώνα :** Το προκαταρκτικό πλάνο προμηνύει την απαρχή μίας νέας γενιάς σιδηροδρομικών σταθμών. Η συγχώνευση των διαδρομών στο αστικό τοπίο, κτίρια με ανάλαφρη δόμηση και στυλ, ομορφιά και μεγαλοπρέπεια θα σχηματίσουν τον νέο χαρακτήρα

του σταθμού αυτού. Παράγοντες όπως οικολογία, εξοικονόμηση ενέργειας και βελτίωση του αστικού μικροκλίματος θα αποτελέσουν συνειδητούς στόχους.

Ο νέος σταθμός, θα διαθέτει 8 υπόγειες γραμμές με πλατφόρμες μήκους 420 μέτρων, κατασκευασμένες σε νέα θέση κάθετη σε αυτήν των τωρινών. Στο μέλλον η πρόσβαση στο νέο επίπεδο διαμετακόμισης του σταθμού θα ξεκινά ισόγεια, απ'όπου η προσέγγιση σε όλες τις πλατφόρμες θα γίνεται με σκάλες, απλές και κυλιόμενες, και ασανσέρ



- **Κεντρικός σταθμός επιβατών, Κέντρο υπηρεσιών και επικοινωνιών** : Ο κεντρικός σταθμός θα γίνει στο μέλλον ένας κεντρικός κόμβος συγκοινωνιών: Η ενσωμάτωση του σταθμού μετρό "Staatsgalerie" στον κυρίως σιδηροδρομικό σταθμό, σημαίνει πως όλες οι τοπικές και υπεραστικές συγκοινωνίες της DB θα συνδέονται κατευθείαν με το μετρό και το

τράμ της πόλης, καθώς και με τον αστικό σιδηρόδρομο. Η επιπλέον συμπληρωμένη προσφορά υπηρεσιών από την DB θα εξασφαλίσει την ευχάριστη παραμονή των επιβατών στον σταθμό.

Επιπλέον, το νέο κτίριο θα στεγάζει εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, δημοτικές υπηρεσίες και άλλους φορείς υπηρεσιών, ενώ δικηγορικά γραφεία και ιατρεία είναι εντός πλάνου. Καλλιτεχνικές και κοινωνικές εκδηλώσεις όπως εκθέσεις, συναυλίες και φεστιβάλ θα δώσουν στον σταθμό ένα χαρακτήρα ζωντάνιας

- **Οι συγκοινωνίες θα επωφεληθούν** : Θεωρώντας τις αλλαγές στην σύνδεση της πόλης με το σιδηροδρομικό δίκτυο, οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους : Η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών θα αυξηθεί κατά 80% σε τοπικό επίπεδο και 50% σε μακρινές αποστάσεις. Ενδεικτικά, ο χρόνος σύνδεσης από τα προάστια της πόλης ως τον κεντρικό σταθμό θα μειωθεί σε μόλις 8 λεπτά. Στην νέα υψηλής ταχύτητας γραμμή, το ταξίδι της πρότερα αργής αμαξοστοιχίας Swabian Rail από την Stuttgart στην Ulm θα διαρκεί 28 λεπτά σε σύγκριση με τα 54 που χρειαζοταν ως τώρα.

Παρόλα αυτά, το πλάνο δέν έχει στόχο την κατάρριψη των ρεκόρ ταχύτητας ή ακόμη και – όπως αναφέρεται σε ένα υποκειμενικό και προπαγανδιστικό σλόγκαν – σε "δισεκατομμύρια ανά λεπτό". Στην πραγματικότητα, η πόλη της Stuttgart χρειάζεται σε κάθε περίπτωση μία βασική αναβάθμιση της σύνδεσης της με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Σε καμία περίπτωση ο παλιός σταθμός δεν θα μπορέσει να ανταπεξέλθει στην αύξηση του αριθμού των επιβατών έως το 2010. Το "Stuttgart 21" είναι άρα όχι ένα πλάνο αναβάθμισης κύρους μα η λογική συνέπεια καθαρών γεγονόντων. Μόνο

ο νέος σταθμός θα μπορέσει να προσφέρει μιά συνολικά ελκυστική προσφορά στον χώρο των σιδηροδρόμων. Η διαμόρφωση του παλιού σταθμού σε ένα σύγχρονο κόμβο, μη αναγκαίες αποστάσεις, περίπλοκες αλλαγές γραμμών και πολλές φορές, κουραστικές αλλαγές τραινών θα εκκλίψουν στο μέλλον. Οι επιβάτες θα επωφεληθούν από πιά αποτελεσματικές ανταποκρίσεις. Ενώ σχεδόν όλες οι ανταποκρίσεις στην περιοχή ξεκινούν και καταλήγουν στην Stuttgart, ταξίδια στις γραμμές π.χ. Bietigheim – Boeblingen, Vaihingen/Enz-Goerringen, Backnang-Tübingen ή Schorndorf – Plochingen, στο μέλλον δεν θα περιλαμβάνουν αλλαγή τραινών : Χάρη στο σχέδιο Stuttgart 21, θα υπάρχει τακτική σύνδεση καθ'ολη τη διάρκεια της ημέρας.



αναγκαίο.

- **Ακριβώς στην ώρα τους :** Ένα βασικό στοιχείο των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών του μέλλοντος το “εξελιγμένο ολοκληρωμένο χρονοδιάγραμμα” : Συντονισμένα τρένα θα ξεκινούν και θα αφικνύονται συνεχώς σε τακτά χρονικά διαστήματα, μειώνοντας κατ'αυτόν τον τρόπο τον χρόνο αναμονής στο ελάχιστο, κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, όπου αυτό είναι και πιά αναγκαίο.
- **Πιά ελκυστική τοποθεσία :** Ο καλλωπισμός των περιβάλλοντων χώρων αναβαθμίζεται κι αυτός, από την συγχώνευση των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και την απελευθέρωση πρόσθετων χώρων αστικής βελτίωσης και πρασίνου. Η μετατροπή του παρωχημένου “τελικού” σταθμού της Stuttgart σε έναν φιλικό και φωτεινό κόμβο είναι η βάση του πλάνου Stuttgart 21.
- **Οι χώροι πράσινου θα επεκταθούν :** Η λέξη – κλειδί εδώ θα είναι ανακύκλωση γής. Οι γραμμές εντός της πόλης θα επανακατασκευαστούν υπογείως και ο χώρος που θα απελευθερωθεί θα χρησιμοποιηθεί για αστική αναδόμηση : Οικιστικά πλάνα, εμπορικά κέντρα και καταστήματα που θα δώσουν νέα ζωή στην πόλη, και φυσικά η γενναιόδωρη επέκταση πάρκων και χώρων πρασίνου.

Ειδικά το Schlossgarten Park και το Rosenstein Park, δύο κοντινά στον σταθμό πάρκα, θα δωθεί εκτεταμένος έξτρα χώρος. Εξάλλου, η απελευθέρωση οικοδομήσιμης γής στο κέντρο της πόλης θα περιορίσει την εξάπλωση της πόλης προς τα προάστια, γεγονός που θα ανακουφίσει τις ήδη πυκνοκατοικημένες περιοχές στα περίχωρα της πόλης – μία ακόμη ευχάριστη παρενέργεια !

- **Περιβαλλοντικές αναλύσεις :** Ήδη από την φάση σχεδιασμού του έργου, έχει δωθεί μεγάλη έμφαση στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Προβλήματα και δυσκολίες σχετικά με την κλιματολογική προστασία και την

παροχή αέρα δίχως ρύπους στο κέντρο της πόλης έχουν μελετηθεί εντατικά και έχουν βρεί κατάλληλες λύσεις.

Η οικοδομική ανάπτυξη προσαρμοσμένη στα περιβαλλοντικά πρότυπα και ο ειδικά μελετημένος προσανατολισμός των κτιρίων που επιτρέπει την χρήση των συνήθων τοπικών εναέριων ρευμάτων για τον φυσικό καθαρισμό του αέρα, υπόσχονται πως ακόμη και στο μέλλον, οι πολίτες της Stuttgart θα μπορούν να αναπνέουν ελεύθερα. Εξάλλου, οι προκαταρκτικές μελέτες προκαθορίζουν την ανέγερση υψηλότερων κτιρίων μόνο σε κατάλληλους χώρους, την δημιουργία πράσινων χώρων στην κορυφή αυτών και την δημιουργία πάρκων και πλατειών. Πολλές αρχιτεκτονικές ιδέες που προήλθαν από διαδικασίες ελεύθερης συμμετοχής των πολιτών στο έργο, όπως η δενδροφύτευση του ρέματος Störzbach και ιδέες για την συγχώνευση χώρων πρασίνου και οικοδομών, έχουν μελετηθεί και τουλάχιστον μερικές από αυτές θα πραγματοποιηθούν.



- Τα αντισταθμιστικά έργα έχουν ληφθεί υπόψη : Το ζήτημα των βιότοπων και της προστασίας της τοπικής χλωρίδας και πανίδας, θα λυθεί με μέτρα εξισορρόπησης που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία. Γι'αυτά έχει μεριμνήσει η υπηρεσία περιβαλλοντικής προστασίας της πόλης της Stuttgart στο διάστημα μετά από την κατάθεση του σχεδίου ως τώρα.

- Μείωση του θορύβου και φιλικές προς το περιβάλλον διαδικασίες: Η πόλη θα γίνει λιγότερο θορυβώδης μέσω του έργου, διότι οι υπόγειες γραμμές θα μειώσουν τα επίπεδα της ηχορύπανσης σημαντικά. Ένα πρόσθετο οικολογικό μέτρο που έχει ληφθεί είναι η αποκομιδή των μπαζών που θα δημιουργηθούν κυρίως μέσω βαγονιών, γεγονός που θα μειώσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα που δημιουργείται με τα φορτηγά οχήματα σε τέτοιες περιπτώσεις.



- Η προστασία των υπόγειων 'θησαυρών' : Το υπέδαφος της Στουτγάρδης κρύβει έναν πολύτιμο θησαυρό : Τα αποθέματα μεταλλικού και ιαματικού νερού των περιοχών Bad Kannstatt και Berg. Αποτελούν την δεύτερη σε μέγεθος ανάλογη φλέβα στην Ευρώπη, που ξεπερνά μόνο η αντίστοιχη της Βουδαπέστης. Η

πηγή Mombach και άλλα 19 πηγάδια (11 εκ των οποίων είναι επίσημα αναγνωρισμένες ιαματικές πηγές) αποδίδουν 225 λίτρα το δευτερόλεπτο από το πολύτιμο αυτό νερό.

Ειδικά ερευνητικά προγράμματα και περίπου 320 γεωτρήσεις έδειξαν την φύση του υπεδάφους στους μελετητές. Με την χρήση κατάλληλης κατασκευαστικής τεχνολογίας και την προσεκτική χρήση ανάλογων μέτρων διαχείρισης υδροφόρου ορίζοντα, θα γίνει εφικτή η αποφυγή λαθών ή ρίσκου ώστε το έργο να αφήσει τα ύδατα όσο αγνά και υγιεινά όσο και πριν. Αυτό σημαίνει πως το γεωλογικό στρώμα που καλύπτει το ανάλογο υδροφόρο στρώμα δέν θα αγγιχτεί.

Πολλές από τις προπαρασκευαστικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται στην προσπάθεια να διατηρηθεί ο σταθμός και τα τούνελ όσο πιο κοντά στην επιφάνεια είναι δυνατόν. Η μετατόπιση του σταθμού μετρό Staatsgalerie είναι το πιο τρανό παράδειγμα αυτής της τακτικής : Στο χαμηλότερο τους σημείο, οι εγκαταστάσεις αυτές θα βρίσκονται μόλις 8 μέτρα κατω από το ανώτερο υδροφόρο στρώμα³⁹. Μεγάλο μέρος των νέων γραμμών και οι σταθμοί και γραμμές των νέων σταθμών μετρό θα βρίσκονται σε σημαντικάν μεγαλύτερο βάθος απ'ότι ο κεντρικός σταθμός.



- **Ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας :** Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της επίσημης Γερμανικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το κυρίως έργο μαζί με τα παρεπόμενα εξ'αυτού θα αυξήσουν την συνολική παραγωγή κατά 7.3 δισεκατομύρια Γερμανικά Μάρκα. Η ανοικοδόμηση της απελευθερωμένης γής υπολογίζεται να είναι έχει ανάλογα αποτελέσματα. Οι θέσεις εργασίας που υπολογίζεται να δημιουργηθούν ή διατηρηθούν είναι :

1. Κατά την διάρκεια της διαμόρφωσης του νέου σταθμού, 4200 θέσεις στην περιοχή Baden – Württemberg, από τις οποίες οι 3400 στην ευρύτερη περιοχή της Stuttgart, θα δημιουργηθούν ή διατηρηθούν μέσω του έργου.
2. 1600 πρόσθετες θέσεις στη κατασκευή της νέας γειτονιάς, που περιλαμβάνουν 1200 μόνο για την οικοδομική βιομηχανία, μπορούν να δημιουργηθούν ή διατηρηθούν στην ευρύτερη περιοχή Baden – Württemberg

Μακροπρόθεσμα, η νέα γειτονιά θα ανοίξει 24000 θέσεις στον τομέα του εμπορίου, των υπηρεσιών και της διασκέδασης

- **Το σχέδιο των Τριών Τομεων :** Το μεγαλεπήβολο αυτό σχέδιο θα ολοκληρωθεί σε τρία σταδια, όπως έχει προσχεδιαστεί. Η πρώτη ζώνη ή

³⁹ Όχι το στρώμα που περιέχει τα ιαματικά / μεταλλικά κοιτάσματα, που κοντά στον κεντρικό σταθμό βρίσκονται σε βάθος ανω των 50 μέτρων

Τομέας, καλύπτει 27 εκτάρια εκτός του κεντρικού σταθμού, και βρίσκεται ανάμεσα σ'αυτόν και τον σταθμό Wolframstrasse . Η έναρξη των εργασιών στον υποτομέα A1 μεταξύ των σταθμών Sodwest Leitbahn και Wolframstrasse έχει ξεκινήσει ήδη από το 1999. Και ήδη πολλοί φορείς και παράγοντες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για το άνοιγμα καταστημάτων και πολιτιστικών κέντρων, όπως η Βιβλιοθήκη του 21^{ου} Αιώνα.



Η δεύτερη ζώνη καλύπτει 43 εκτάρια σύν την έκταση του παλιού σταθμού εμπορευμάτων ανάμεσα στους σταθμούς Wolframstrasse και Rosenstein Park . Οι εργασίες αναβάθμισης εδώ θα ξεκινήσουν κανονικά με την ολοκλήρωση του νέου κεντρικού σταθμού το 2008. Κατοικίες θα κτιστούν εδώ, σε συνδυασμό με την προαναφερθείσα επέκταση των πάρκων. Η τρίτη και τελευταία ζώνη , καλύπτει την περιοχή του πρώην σιδηροδρομικού σταθμού του Βορρά. Μέρος αυτής της περιοχής θα αρχίσει να αναβαθμίζεται σύντομα, επίσης. Στο φώς των νέων αυτών αστικών εξελίξεων, ένας

διαγωνισμός αστικού σχεδιασμού έχει ήδη προαναγγελθεί.

- **Μεγάλο όφελος με χαμηλό κόστος :** Το Stuttgart 21 θα κοστίσει συνολικά περίπου 5 δισεκατομύρια Γερμανικά Μάρκα. Ποιός θα πληρώσει γι'αυτό; Ως μεγάλο έργο της Deutsche Bahn AG, το πλάνο αυτό φέρει μία σημαντική και κρίσιμη καινοτομία : Ενώ το κόστος προηγούμενων τεχνικών έργων κάλυπτε εξ'ολοκλήρου το Δημόσιο, αυτή τη φορά η εταιρία αναλαμβάνει ενεργό επιχειρηματική δραστηριότητα, άρα και το σύνολο του ρίσκου.

Η μερίδα του λέοντος για το κόστος βαρύνει την DB, και ανέρχεται στο 60% του συνολικού κόστους. Το μισό απ'αυτό θα καλυφθεί από τα έσοδα απο την πώληση της γής που θα καθαριστεί απ'τις ράγες, μέσα στα επόμενα 30 χρόνια. Το υπόλοιπο μισό θα καλυφθεί από τα πρόσθετα κέρδη που θα έλθουν ως αποτέλεσμα της αύξησης του αριθμού των επιβατών και της μείωσης των λειτουργικών εξόδων του σταθμού. Αυτό το ποσοστό θα χρηματοδοτήσει το μέρος του έργου εντός της περιοχής της Stuttgart.

- **Χορηγίες του δημοσίου και δάνεια :** Το 40% του συνολικού κόστους που απομένει, θα καλυφθεί μέσω δανείων και επιχορηγήσεων – κυρίως από δημόσιους αλλά και ιδιωτικούς φορείς – για να χρηματοδοτήσει την γραμμή υψηλής προτεραιότητας και ταχύτητας μεταξύ Stuttgart και Ulm που θα αναβαθμίσει την συγκοινωνιακή σύνδεση μέσωσν αποστάσεων. Οι δήμοι της περιοχής, περιλαμβανομένου και του δήμου της Stuttgart ως πρωτεύουσας του ομόσπονδου κρατιδίου Baden – Württemberg, θα συμβάλλουν το ποσό των 75 εκατομμυρίων Γερμανικών Μάρκων μόνο, για την αναβάθμιση των τοπικών γραμμών και των συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων.

- Τα οικονομικά θεμέλια του έργου :

Κόστος επένδυσης Stuttgart 21	- 4.983.000.000 ΓΜ
Εσοδα από πώληση γής	2.175.000.000 ΓΜ
Εσοδα από δημόσιες επιχορηγήσεις	1.936.000.000 ΓΜ
Εσοδα από λειτουργία σταθμού	176.000.000 ΓΜ ⁴⁰
Αύξηση παραγωγής και έργασιών	7.300.000.000 ΓΜ
Σύνολο	6.604.000.000 ΓΜ

- Οι γειτονικές περιοχές επωφελούνται κι αυτές : Η απρόσκοπτη και εντατική διακίνηση επιβατών και αγαθών μεταξύ μητροπόλεων και γειτονικών περιοχών είναι η ψυχή των σύγχρονων μητροπόλεων. Αν και η Stuttgart ξεκινά κάπως μοναχικά τις εξελίξεις, οι κοντινές πόλεις και περιοχές θα επωφεληθούν από την γεινίαση αυτή. 135.000 επιβάτες μετακινούνται στις δουλειές τους στη Stuttgart καθημερινά. Ο αριθμός των ατόμων που κατευθύνονται στην πόλη για ψώνια, κοσμικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις ή απλά για μια βόλτα στο κέντρο αγγίζει παρόμοια επίπεδα.



Οι επιβάτες αυτοί θα επωφεληθούν από την αναβάθμιση που υπόσχεται το έργο, καθώς το ταξίδι με το τραίνο προς την Stuttgart θα γίνει πολύ πιο άνετο μετά το 2008 και την αποπεράτωση. Και για πολλούς επιβάτες το έργο θα δίνει μία αδιαμφησβήτητη απάντηση

στο ερώτημα 'Να πάω με το αυτοκίνητο ή καλύτερα με το τραίνο;'. Το πιο καλό παράδειγμα το δίνει σίγουρα η διαδρομή από το σταθμο του τοπικού αεροδρομίου Filder/Flughafen στον κεντρικό σταθμό, που θα διαρκεί 8 λεπτά αντί των 28 που διαρκεί σήμερα. Όμως οι διαδρομές από και προς Tübingen, Ulm και Heilbronn για παράδειγμα, θα μειωθούν σημαντικά. Ο αριθμός των επιβατών από άλλες πόλεις που θα μπορούν να βρίσκονται στην Stuttgart μέσα σε 45 λεπτά, θα ανέβει από 2.5 εκατομύρια σε 3.5 εκατομύρια. Ο αριθμός των περαστικών από την Stuttgart επιβατών, μετά την μετατροπή του σταθμού σε κόμβο, θα αγγίζει τα 18.000.000 το χρόνο.

- Ευρώπη κάθε μία ώρα : Το Ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλής ταχύτητας ξεκινά την αναβάθμιση του για τις ταχύτητες του 21ου αιώνα. Ο

⁴⁰ Ετησίως από εγκαίνιασης και εμπρός

νέος σταθμός εγκαινιάζει μία νέα γενιά σιδηροδρομικών σταθμών, θέτοντας νέα επίπεδα ποιότητας : Εώς το 2008, άνετες αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας θα ξεκινούν από τον σταθμό αυτό κάθε 2 ώρες για το Παρίσι ή την Βιέννη.

Οι κύριες σιδηροδρομικές διόδους από το Amsterdam για την νοτιο – ανατολική Ευρώπη και από το Paris για την Budapest περνούν από το Baden – Württemberg. Για την περιοχή της Stuttgart, αρα και για την ποιότητα ζωής και το μέλλον των κατοίκων της περιοχής, η συγχώνευση σε αυτό το δίκτυο μακρών αποστάσεων είναι πρωτίστης σημασίας, αφότου οι συγχρονισμένες συγκοινωνιακές σύνδεσεις είναι ως γνωστόν ζωτικές για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη μίας πόλης.

- **Ταχύτητα και χωρητικότητα :** 4.5 ώρες ως το Berlin, 3.5 ώρες για το Paris και λιγότερο από μίαμιση ώρα για το München – ιδού μερικοί χρόνοι για τα τραίνα του μέλλοντος σε Ευρωπαϊκή κλίμακα. Η άνεση είναι εμφανής : Μετακινήσεις χωρίς μπουτιλιάρισμα, τραίνα κάθε μία ή δυο ώρες.



Εξάλλου, εκτός από ταχύτητα και άνεση, η χωρητικότητα είναι σημαντικότερη για έναν σταθμό. Η αλλαγή των γραμμών στην κοιλάδα της Stuttgart και η αποπεράτωση του νέου σταθμού θα διπλασιάσει τις αφίξεις και αναχωρήσεις κατά τις ώρες αιχμής. Αυτό θα επηρεάσει θετικά κυρίως τις τοπικές συγκοινωνίες. Με τα τωρινά χρονοδιαγράμματα και το παλιό σταθμό κάτι τέτοιο θα ήταν αδύνατο.

- **Διασφάλιση του μέλλοντος της περιοχής :** Οι πολίτες επωφελούνται από το έργο από διάφορες απόψεις : Οι επενδύσεις διασφαλίζουν τις θέσεις εργασίας, η μεταμόρφωση της περιοχής από πεδία γεμάτα σιδηροτροχιές σε κατοικίες και καταστήματα ή γραφεία αυξάνει την ποιότητα ζωής, ενώ η μόνιμη σύνδεση με το Ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλής ταχύτητας διασφαλίζει το μέλλον της περιοχής. Αυτοί οι λόγοι και μόνον αρκούν ως έναυσμα για παρόμοια έργα σε άλλες πόλεις.
- **Από το αυτοκίνητο στο τραίνο :** Από την οικολογική σκοπιά, η σιδηροδρομική μετακίνηση έχει πολλά πλεονεκτήματα. Η κατανάλωση ενέργειακών πόρων είναι πολύ μικρότερη από αυτήν των αεροπλάνων ή των αυτοκινήτων. Με βάση αυτό το κριτήριο, αρα, η πιο εντατική χρήση της είναι πλέον επιθυμητή. Όμως η οικολογική πρόοδος δέν αναφέρεται σ'αυτό το σημείο για να δημιουργήσει εντυπώσεις : Η σιδηροδρομικές συγκοινωνίες οφείλουν να έχουν ηγετικό ρόλο στις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις για να συναγωνιστούν αποτελεσματικά με άλλες συγκοινωνίες.

Τελικά, τα ατράνταχτα πλεονεκτήματα για τους ταξιδιώτες μιλούν από μόνα τους για την αποδοχή ή όχι της προσφοράς αυτής ή για το πόσο ελκυστική είναι μιά τέτοιου είδους υπηρεσία.

- **Η αποψη σχετικά με την απλή ενίσχυση του παλιού σταθμού :**
Η μελέτη που έγινε από το Ινστιτούτο Συγκοινωνιακής Επιστήμης του πανεπιστημίου της Στουτγάρδης σε συνεργασία με την εταιρία Intraplan Consult GmbH το 1997 δείχνουν από την σκοπιά των ειδικών με ποιόν τρόπο οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες θα επωφεληθούν από τον νέο σταθμό παρά από μία προσαρμογή ή ανακαίνιση του ήδη υπάρχοντος, με όποια φροντίδα και αν γινόταν αυτό.



Ο νέος σταθμός θα διακινεί 770.000 εκατομύρια επιβάτες ανα χιλιόμετρο το χρόνο περισσότερους από τον παλιό σταθμό. Σε μακρές αποστάσεις μόνο, 1.4 εκατομύρια ταξίδια παραπάνω θα γίνονται μέσω σιδηροδρόμου. Σε τοπική συγκοινωνία, 18.1 εκατομύρια πρόσθετες μετακινήσεις θα μετατοπιστούν στον σιδηρόδρομο. Ο σταθμός Filder θα χρησιμοποιείται από 25.000 έως 39.000 επιβάτες την μέρα από επιβάτες μικρών, μέσων και μεγάλων αποστάσεων. 35.000 επιβάτες την μέρα θα χρησιμοποιούν καθημερινά τον νέο σταθμό μετρό Mittachtstrasse.

- **Χρονοδιάγραμμα του έργου**

1985 Ξεκινά το Κατασκευαστικό Πρόγραμμα Κρατικών Συγκοινωνιών

1985 – 1988 Επιλογή των γραμμών ενδιαφέροντος

1989 Πρόταση για το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων

1992 Αναγγελία του έργου από την τοπική κυβέρνηση του Baden – Württemberg και απόφαση της διοίκησης της Deutsche Bahn AG για την εκκίνηση

1994 Απρίλιος Ο πρόεδρος της Baden – Württemberg, Erwin Teufel, ο Υπουργός Συγκοινωνιών, Herrmann Schauffler, ο δήμαρχος της πόλης της Στουτγάρδης, Manfred Rommel, και ο Δ.Σ. της Deutsche Bahn AG, Heinz Dörr, δημοσιοποιούν τα προκαταρκτικά σχέδια για το έργο.

1994 Σεπτεμβριος Συλλαμβάνεται το σχέδιο αστικής αναβάθμισης της Στουτγάρδης.

1995 Ιανουάριος Η μελέτη εφικτότητας του έργου παρουσιάζεται από κοινού από την Γερμανική κυβέρνηση, την τοπική κυβέρνηση, τον δήμο Στουτγάρδης και την DB AG

Τουριστικό πρόσωπο των Γερμανικών σιδηροδρόμων

Η ανάλυση της οργάνωσης της Deutsche Bahn AG ως ο εθνικός σιδηροδρομικός μεταφορέας της ενωμένης Γερμανίας, μας οδηγεί σε μία σειρά βασικών συμπερασμάτων για τον τουριστικό της ρόλο στην Γερμανία και την Ευρώπη:

1. Η συνολική έκταση του δικτύου (40.793 Χλμ κανονικών γραμμών και 14.988 ηλεκτροδοτημένων) κάνει την DB τον σιδηροδρομικό μεταφορέα με το μεγαλύτερο κεντρικό δίκτυο στην Ευρώπη, προσφέροντας συνδέσεις με κάθε αστικό κέντρο και περιοχή τουριστικού ενδιαφέροντος
2. Τα 84 τοπικά ιδιωτικά σιδηροδρομικά δίκτυα, πολλά από τα οποία συνδέονται απευθείας με το κεντρικό, διευρύνουν την πρόσβαση για τον σιδηροδρομικό τουρίστα και δίνουν τον αναγκαίο για τον τουρισμό τοπικό χαρακτήρα στην διαμετακόμιση
3. Οι 13 συνολικά κλάσεις αμαξοστοιχιών, τόσο εγχώριων όσο και διεθνών, εκμεταλλεύονται πλήρως τις δυνατότητες του δικτύου από πλευράς χωρητικότητας και ταχύτητας, επιτρέποντας τους καλύτερους δυνατούς χρονικούς συνδυασμούς για την περάτωση του ταξιδιού και προσφέροντας πλήθος εναλλακτικών λύσεων ακόμα και για τα πιο δύσκολα τουριστικά προγράμματα
4. Το πλήθος των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών, αποκλειστικά από την DB, αλλά και οι συνεργασίες της με έναν σεβαστό αριθμό περιφερειακών γραφείων προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών κάθε λογής, κάνουν την συνολική τουριστική προσφορά της εταιρίας πλήρη και ομοιογενή, μειώνοντας την ανάγκη για την αναζήτηση και χρησιμοποίηση μεγάλου αριθμού πρακτόρων – διαμεσολαβητών, που συχνά αυξάνουν την πιθανότητα για τάλαιπωρία
5. Η λειτουργία της εταιρείας ως ταξιδιωτικού πράκτορα και tour operator, που συχνά υπερβαίνει τα αυστηρά όρια της σιδηροδρομικής μεταφοράς, διευρύνει τα περιθώρια τουριστικής εκμετάλλευσης και συγχρόνως προσφέρει συνολικές λύσεις ακόμα και για τον πιο εξεζητημένο τουρίστα

Κοινωνικό πρόσωπο των Γερμανικών σιδηροδρόμων

Μέσα από την ανάλυση των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά και με την ανάλυση της φιλοσοφίας του Stuttgart 21, μπορεί κανείς να διακρίνει τα σημεία που συνθέτουν την κοινωνική διάσταση της Deutsche Bahn

1. Η περιβαλλοντική ευαισθησία, που με την συνθήκη του Amsterdam αποτελεί οηγία και καθεστώς της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε κάθε τομέα της δημόσιας ζωής, και ειδικά στις συγκοινωνίες, αποτελεί θεμέλιο για την αναπτυξιακή στρατηγική της DB, σε κάθε καινοτομία ή επένδυση που έχει στόχο την μείωση του εξωτερικού κόστους των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, δηλαδή την μείωση των ατυχημάτων, την μόλυνση της ατμόσφαιρας, την κλιματολογική αλλαγή, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, παράγοντες που μειώνουν έμμεσα την οικονομική αποτελεσματικότητα των μεταφορών και βλάπτουν την κοινωνία συνολικά
2. Η συνεχής επένδυση στον εκσυγχρονισμό των γραμμών και την μετατροπή τους σε ηλεκτρικές μεγάλης ταχύτητας, συμβάλλει στην μεταστροφή της συγκοινωνιακής πολιτικής προς πιο οικολογικούς και φιλικούς ενεργειακά και περιβαλλοντικά τρόπους διαμετακόμισης, με άμεσες θετικές επιδράσεις στον άνθρωπο
3. Η πλήρης συμβατότητα του δικτύου με τα γειτονικά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων της Δυτικής Ευρώπης, καθώς και η γεωγραφική θέση της Γερμανίας στο κέντρο της Ευρώπης, την κάνουν κόμβο αλληλεπίδρασης και κοινωνικο-πολιτιστικής επικοινωνίας για την Ενωμένη Ευρώπη, μέσα από την μείωση των χιλιομετρικών αποστάσεων για μεταφορά του πολιτισμού και των νέων ιδεών, και την ανάπτυξη του εμπορίου και της οικονομικής δραστηριότητας
4. Η πλήρης συμβατότητα του δικτύου, από τις αμαξοστοιχίες έως τους σταθμούς και τις υπηρεσίες, για άτομα με ειδικές ανάγκες, κάνει την χρήση του δικτύου για τους πολίτες αυτής της ευαίσθητης κατηγορίας φιλική και υποδεικνυεί τον σωστό δρόμο για τον κοινωνικό εκδημοκρατισμό των συγκοινωνιών
5. Τα συνεχή έργα ανάπτυξης του δικτύου, δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας και συμβάλλουν στην τοπική διεύρυνση της απασχόλησης, σε ένα πλήθος τομέων που διέτπουν τον τομέα των σύγχρονων μεταφορών, όπως η έρευνα, ο κατασκευαστικός τομέας, ο ενεργειακός τομέας και σίγουρα ο τομέας του τουρισμού
6. Η έκταση και ταχύτητα του δικτύου βοηθά στην αστική αποσυμφόρηση λόγω της μείωσης των χρόνων διαμετακόμισης, και υποστηρίζει τον

ομοιογενή καταμερισμό του πληθυσμού εντός και εκτός των αστικών κέντρων, δημιουργώντας καλύτερο περιβάλλον και τρόπο ζωής.

7. Η νέα πολιτική ανοικοδόμησης που δίδει τα σιδηροδρομικά έργα εντός των αστικών κέντρων, αποβλέπει στην κοινωφελή αναδόμηση των πόλεων και την διόρθωση λαθών αστικής δόμησης, παρά στην απλή διεύρυνση του δικτύου
8. Η αρχιτεκτονική κατασκευής και αναδόμησης των σταθμών, επίσης μέσα στα αστικά κέντρα, αλλάζει την μορφή της πόλης, υποδεικνύοντας το στυλ του μέλλοντος, βοηθώντας την οπτική μετάβαση στην μελλοντική αστική κοινωνία
9. Η αστική περιβαλλοντική προστασία και αναβάθμιση, που αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα σχεδιασμού για την DB, πληθαίνει τους χώρους πράσινου και ελαχιστοποιεί τις γκρίζες περιοχές αστικής αποσύνθεσης, δημιουργώντας μία νέα φιλική εικόνα για τις παραδοσιακά υποβαθμισμένες περιοχές των σταθμών
10. Παράλληλα, οι φυσικοί πόροι διαφυλάττονται ως παρακαταθήκη για τις επόμενες γενεές
11. Τέλος, η συνολική αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας υξάνει την ποιότητα ζωής για τον πληθυσμό

Ευρωπαϊκά δίκτυα και Ελληνικοί σιδηρόδρομοι

Η κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών ήταν η δεύτερη κοινή πολιτική που όρισε η συνθήκη της Ρώμης το 1957 για τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και μετέπειτα Ένωσης. Σήμερα σχεδόν 45 χρόνια μετά, η σύγκλιση στον τομέα των μεταφορών γενικότερα και των σιδηροδρόμων ειδικότερα, είναι μία ζωντανή διαδικασία που ειδικά μετά το 1992 έχει γίνει πραγματικότητα για όλες τις χώρες μέλη της ΕΕ.

Το Γερμανικό δίκτυο αποτελεί ορισμό για τα συγκλίνοντα δίκτυα : Λαμβάνοντας υπ' όψιν την προτεραιότητα που δόθηκε παραδοσιακά στον σιδηρόδρομο και το διαφορετικό επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης (και το ίδιο ισχύει και για άλλα κεντρικά Ευρωπαϊκά δίκτυα, όπως το Γαλλικό ή το Ιταλικό), συν το γεγονός πως οι σιδηρόδρομοι είναι γενικότερα αποδεκτοί από την Ένωση και τις συνθήκες της ως το μέσο μεταφοράς του μέλλοντος, αντιλαμβανόμαστε πως ο δικός μας Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας είχε και ακόμα έχει μακρύ δρόμο εμπρός για την ουσιαστική του ένταξη στο Ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων.

Υπό το φώς των εξελίξεων, και με γνώμονα την γενική πρόβα της χώρας μας κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, όπου το βλέμμα της Ευρώπης και της Υψηλίου θα είναι στραμμένο για μία

ακόμη φορά στην Ελλάδα, ο Ο.Σ.Ε. έχει ξεκινήσει είτε εξαγγείλει σειρά έργων με στόχο τον εκσυγχρονισμό του δικτύου στα συμφωνηθέντα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα έργα αυτά συμπεριλαμβάνουν:

Την ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου για τον νομό Αττικής και γειτονικούς νομούς, με στόχο την σιδηροδρομική σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με το λιμάνι του Πειραιά, τις υποπεριφέρειες του νομού Αττικής (Μεσόγεια, Λαυρεωτική, δυτική και βόρεια Αττική), το νέο διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων και τα μεγάλα κέντρα των γειτονικών νομών (Λουτράκι, Κόρινθος, Θήβα, Χαλκίδα). Ήδη για το 2004, η έκταση του εν λόγω δικτύου θα αγγίζει τα 280 χιλιόμετρα γραμμών, ενώ ενδεικτικά η διαδρομή κέντρου Αθήνας – νέου αεροδρομίου Σπάτων θα διαρκεί 30 λεπτά.

Τον εκσυγχρονισμό και ανακατασκευή των υπάρχοντων κεντρικών σταθμών σε κόμβους διαμετακόμισης επιβατών και συγκοινωνιακής σύνδεσης. Συγκεκριμένα για τον σταθμό του Πειραιά, το πλάνο προβλέπει την δημιουργία πολυδύναμου συγκροτήματος που θα συνδέει το Μετρό με τον Λιμένα και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Για την Αθήνα, προβλέπεται η συγχώνευση των σταθμών Λαρίσης και Πελοποννήσου σε ένα ενιαίο χώρο, τον κεντρικό κόμβο των Αθηνών, πλάνο μεγαλόπνοο και αντάξιο του Stuttgart 21, με παρόμοιους στόχους και αντικείμενα. Για την Θεσσαλονίκη, σχεδιάζεται η δημιουργία κτιριακού συγκροτήματος εμπορικού και διοικητικού χαρακτήρα, με στόχο την γενικότερη συνδυασμένη ανάπτυξη της περιοχής. Τέλος, για την Πάτρα, το σχέδιο περιλαμβάνει την μετακίνηση του κεντρικού σταθμού στον χώρο του τωρινού μηχανοστασίου στον Άγιο Διονύσιο, με στόχο την απευθείας σύνδεση με τον διεθνή λιμένα, καθώς και η κατ'ύψος αξιοποίηση του νέου σταθμού με εμπορικές και διοικητικές υπηρεσίες.

Επίσης, την συνολική σύγχρονη τουριστική αξιοποίηση μέρους του δικτύου, και ειδικότερα των γραμμών τουριστικού ενδιαφέροντος, όπως αυτή του Διακοπτού – Καλαβρύτων, του Πηλίου και αυτή της Δράμας – κοιλάδας Νέστου – Ξάνθης. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει την συντήρηση και αναβάθμιση των γραμμών και των τραίνων, τον εκσυγχρονισμό των σταθμών και των περιβαλλόντων χώρων καθώς και την εισαγωγή συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης. Επίσης έμφαση θα δοθεί στη αξιοποίηση άλλων συμπληρωματικών τουριστικών δραστηριοτήτων στις περιοχές αυτές (ξεναγήσεις, ξενώνες, χιονοδρομικό κέντρο Καλαβρύτων κ.α)

Επίσης, στο μέλλον προβλέπεται η εγκατάσταση τηλεπικοινωνιακού δικτύου οπτικών ινών κατά μήκος των γραμμών, με στόχο την βελτίωση των τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων της επικράτειας, στόχος διευρωπαϊκός που επιδιώκεται από το διεθνές consortium

HERMES, που αποτελείται από 11 Ευρωπαϊκούς οργανισμούς σιδηροδρόμων και την Αμερικάνικη εταιρία τηλεπικοινωνιών GTS.

Σημαντικά έργα υποδομής όμως έχουν σχεδιαστεί και βρίσκονται σε εξέλιξη. Τα έργα που έχουν ξεκινήσει περιλαμβάνουν την ηλεκτροδότηση της γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης, την κατασκευή γραμμής υψηλής ταχύτητας Αθήνας – Κορίνθου και η ανακατασκευή και βελτιωτική παρέμβαση τμημάτων των ήδη υπάρχοντων γραμμών στην κεντρική και βόρεια Ελλάδα, με κύριο στόχο την βελτίωση των τωρινών χρόνων σύνδεσης. Στα μελλοντικά σχέδια περιλαμβάνονται ο πλήρης εξηλεκτισμός του δικτύου, η κατασκευή διπλών γραμμών Ευρωπαϊκού πλάτους, τηλεδιοίκηση της κυκλοφορίας των τρενών και αυτόματη ηλεκτρική σηματοδότηση, κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων στους κυριώτερους κόμβους κ.α.

Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί πως έχουν αγοραστεί είτε παραγγελθεί νέες αυτοκινητάμαξες και βαγόνια για την κάλυψη των τωρινών και μελλοντικών συγκοινωνιακών αναγκών που προκύπτουν από τις προαναφερθείσες αναβαθμίσεις και νέες κατασκευές.

Αυτές οι εξελίξεις στον χώρο των Ελληνικών σιδηροδρόμων αντικατοπτρίζουν την προσπάθεια που έχει κατεβληθεί και καταβάλλεται για τον εναρμονισμό του δικτύου μας με αυτά των υπόλοιπων χωρών της Ευρώπης, και δη των πιο ανεπτυγμένων, μα και την φιλοδοξία της χώρας μας να συμμετάσχει επιτέλους στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων με τον δικό μας Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Το μέλλον των Ελληνικών επίγειων μεταφορών βρίσκεται στον σιδηρόδρομο. Μπορεί αυτό να φαντάζει ακόμα μακρινό, όμως η αρχή έχει γίνει. Εύχομαι η δημιουργική μας προσπάθεια σε αυτόν τον χώρο να αποτελέσει παράγοντα σταθερότητας και ευημερίας για την χώρα μας, και να ανοίξει νέους δρόμους για ακόμα καλύτερη ποιότητα ζωής.



Παράρτημα 1

Περιοχές και τοπωνύμια

Ακολουθεί μετάφραση των τοπωνυμίων που συναντώνται στο κείμενο, καθώς και μερικές πληροφορίες. Ο σκοπός αυτού του παραρτήματος είναι η σύντομη ενημέρωση του αναγνώστη για την κάθε περιοχή που προαναφέρεται.

Aachen : Άαχεν, Γερμανία. Η συνοριακή αυτή πόλη βρίσκεται στο σταυροδρόμι μεταξύ Γερμανίας, Βελγίου και Ολλανδίας, και οι περισσότεροι κάτοικοι χρησιμοποιούν 4 διαφορετικές γλώσσες καθημερινά. Διαθέτει αρκετά τουριστικά και καλλιτεχνικά αξιοθέατα.

Althen : Άλθεν, Γερμανία

Amsterdam: Αμστερνταμ, Ολλανδία. Η έντονη νυχτερινή ζωή και το πλήθος γκαλερί δίνουν μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον την πόλη. Συνάμα, αποτελεί σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο για τις σιδηροδρομικές και εναέριες συγκοινωνίες της Ευρώπης.

Antwerp : Αμβέρσα, Βέλγιο. Η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη του Βελγίου, είναι γνωστή ως η πόλη των ζωγράφων Ρούμπενς και Βάν Ντάικ και διαθέτει πάνω από 20 μουσεία τέχνης.

Augsburg : Αουγκσμπουργκ, Γερμανία. Μεγάλο οικονομικό και εμπορικό κέντρο του Μεσαίωνα, η όλη πόλη θυμίζει μουσείο αφιερωμένο στην ιστορία της οικονομικής δραστηριότητας.

Backnang : Μπακνανγκ, Γερμανία

Bad Kannstatt : Μπάντ Κάννστατ, Γερμανία

Baden-Württemberg : Βάδη – Βυρτεμβέργη, ομόσπονδο κρατίδιο της Γερμανίας, πρωτεύουσα Στουτγάρδη. Η πατρίδα των αδερφών Γκρίμ και της Μερσεντές, αποτελεί περιοχή σημαντικότερη για την οικονομία της Γερμανίας, ενώ συνάμα διαθέτει πλήθος περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, όπως το Μαύρο Δάσος (Schwarzwald) και το Baden-Baden, πόλη αναψυχής υψηλής κλάσεως.

Basel (Bàle): Βασιλεία, Ελβετία. Σε απόσταση αναπνοής από την Γαλλία και Γερμανία, είναι μεγάλο πανεπιστημιακό κέντρο και ζωντανό παράδειγμα του πολιτιστικού διμορφισμού της βόρειας Ελβετίας.

Berchem : Μπέρχεμ, Βέλγιο

Berg : Μπέργκ, Γερμανία

Berlin : Βερολίνο, Πρωτεύουσα της Γερμανίας. Η πολιτιστική και πολιτική πρωτεύουσα της Γερμανίας παρουσιάζει εξαιρετικό ιστορικό ενδιαφέρον, ως το κέντρο άλλοτε μεγάλης πολεμικής αναταραχής, ενώ η γενική πολυμορφία που επέβαλε το γνωστό Τείχος, είναι ακόμη αισθητή στην

αρχιτεκτονική μα και την καθημερινή ζωή, και κάνει την πόλη αυτή από όλες τις απόψεις την πιο ενδιαφέρουσα της Γερμανίας.

Bern : Βέρνη, Πρωτεύουσα της Ελβετίας. Το πολιτικό κέντρο της Ελβετίας, έχει έναν αναπάντεχα ήρεμο και ρομαντικό χαρακτήρα για πρωτεύουσα μιά και είναι πιο γνωστή για τις σοκολάτες και τα ανθοπωλεία της.

Bietigheim : Μπήτιχαϊμ, Γερμανία

Bitterfeld : Μπίπτερφελντ, Γερμανία

Boeblingen : Μπέμπλινγκεν, Γερμανία

Bonn : Βόννη, Γερμανία. Η πρώην πρωτεύουσα της Γερμανίας, είναι ακόμη ζωντανό πολιτικό κέντρο, και συνδυάζει κάποιο τουριστικό ενδιαφέρον διαθέτοντας έναν σεβαστό αριθμό μουσείων, όμορφη παλιά πόλη (Altstadt) και ένα γνωστό πανεπιστήμιο.

Braunschweig : Μπράουνσβαϊχ, Γερμανία

Brugge : Μπρϋζ, Βέλγιο. Η πρωτεύουσα της Φλάνδρας λέγεται πως είναι και μία από τις πιο όμορφες πόλεις της Ευρώπης, και αποτελεί άψογα συντηρημένο υπόδειγμα βόρειας Αναγεννησιακής αρχιτεκτονικής Τεχνοτροπίας.

Brussels : Βρυξέλλες, πρωτεύουσα του Βέλγιου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο γνωστή ως η πόλη της Ε.Ε. και του ΝΑΤΟ, οι Βρυξέλλες είναι το πιο σημαντικό πολιτικό και οικονομικό κέντρο για την Ευρώπη. Η παλιά πόλη έχει διατηρήσει ευτυχώς κάποιον τοπικό χαρακτήρα, και παρουσιάζει τουριστικό ενδιαφέρον.

Budapest : Βουδαπέστη, πρωτεύουσα της Ουγγαρίας. Προικισμένη με την αρχιτεκτονική μεγαλοπρέπεια της αυτοκρατορίας των Αψβούργων, η πόλη αυτή αποτελεί μεγάλο πόλο έλξης για τους τουρίστες ιδιαίτερα με την αυξημένη κινητικότητα που δημιουργήθηκε μετά τον Ψυχρό Πόλεμο.

Charleroi : Σαρλουά, Βέλγιο

Cochem : Κόκχεμ, Γερμανία. Διεθνώς φημισμένη για το τοπικό κρασί της και το μαγευτικό κάστρο Reichsburg, η μικρή αυτή πόλη αποπνέει αυθεντικό αέρα Γερμανικής νοσταλγικότητας και είναι πόλος έλξης πολλών τουριστών.

Danzig : Ντάντσιχ, άλλοτε Γερμανία, σήμερα Γκντάνσκ, Πολωνία

Darlington : Ντάρλινκτον, Αγγλία

Den Haag : Χάγη, πρωτεύουσα της Ολλανδίας. Έδρα του Διεθνούς Δικαστηρίου, αποτελεί σημαντικό πολιτικό κέντρο για την Ευρώπη.

Dessau : Ντέσσαου, Γερμανία. Σημαντική πόλη για τους φίλους της αρχιτεκτονικής, μιά και η περίφημη σχολή Bauhaus είχε την έδρα της εκεί από το 1925 έως το 1932, και πολλά κτίρια αντικατοπτρίζουν αυτήν την αισθητική.

Dortmund : Ντόρτμουντ, Γερμανία.

Dresden : Δρέσδη, Γερμανία

Düsseldorf : Ντούσσελντορφ, Γερμανία. Οι μεγαλύτερες Γερμανικές εταιρίες και οίκοι μόδας έχουν τα αρχηγεία τους εδώ. Ενώ φημίζεται για την νυκτερινή του ζωή.

Fiesole : Φιέζολε, Ιταλία

Firenze : Φλωρεντία, Ιταλία. Η πανέμορφη αυτή πόλη ήταν η Αναγεννησιακή πατρίδα της τέχνης, αρχιτεκτονικής, επιστήμης, εμπορίου

και πολιτικής σκέψης, και είναι αδιαμφισβήτητα ένας τουριστικός προορισμός πρώτης κατηγορίας.

Frankfurt am Main: Φρανκφούρτη, Γερμανία. Μεγάλο εμπορικό και οικονομικό κέντρο, και μία από τις πιά 'Αμερικανοποιημένες' πόλεις της Ευρώπης. Στους πνευματικούς της θησαυρούς περιλαμβάνεται η σχολή των Κοινωνικών Θεωριστών του Martin Luther, ενώ είναι η γενέτειρα του Goethe.

Forchheim : Φόρχαϊμ, Γερμανία

Fössen : Φέσσεν, Γερμανία

Fulda : Φούλντα, Γερμανία

Fürth : Φύρθ, Γερμανία

Ghent : Γάνδη, Βέλγιο. Πόλη με μεγάλο αρχιτεκτονικό και τουριστικό ενδιαφέρον.

Goepingen : Γκέππινγκεν, Γερμανία

Gondorf : Γκόντορφ, Γερμανία

Göteborg : Γκέτεμποργκ, Σουηδία. Η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Σουηδίας, διαθέτει μεγάλο εμπορικό λιμάνι, πάμπολλα θέατρα, και το μεγαλύτερο μουσείο τέχνης στην Σκανδιναυία.

Graben Neudorf : Γκράμπεν Νούντορφ, Γερμανία

Güls : Γκύλς, Γερμανία

Hamburg : Αμβούργο, Γερμανία. Διάσημο για το μεγάλο λιμάνι και την έντονη νυκτερινή ζωή του.

Hannover : Αννόβερο, Γερμανία. Παρά το σχετικά μικρό της μέγεθος, η πόλη διαθέτει εξαιρετικό μέγαρο μουσικής, πλήθος μουσείων, ενώ πολλά μουσικά φεστιβάλ διοργανώνονται ετήσια. Εξάλλου, εκτός απο πολιτιστική, είναι και η οικονομική και πολιτική πρωτεύουσα της Σαξονίας.

Heidelberg : Χαιδελβέργη, Γερμανία. Το πιά γνωστό και ονομαστό πανεπιστήμιο της Γερμανίας βρίσκεται εδώ η παλιά πόλη και το κάστρο συμπληρώνουν την εικόνα ενός ποιοτικού τουριστικού προορισμού.

Heilbronn : Χάιλμπρονν, Γερμανία

Hoek van Holland : Χόκ φαν Χόλλαντ, Ολλανδία

Interlaken : Ίντερλακεν, Ελβετία. Παρά τα λιγα αξιοθέατα, η πόλη συγκεντρώνει αρκετό τουρισμό λόγω της εγγύτητας της με τις μεγάλες πίστες σκί των Άλπεων και τις υπέροχες λίμνες της γύρω περιοχής. Πολλά σπόρ δράσης και περιπέτειας διοργανώνονται τοπικά για τους λάτρεις του είδους (rafting, αναρρίχηση κλπ).

Karden : Κάρντεν, Γερμανία

Kiel : Κίελο, Γερμανία. Μεγάλο λιμάνι στη Β.Γερμανία όπου έλαβαν χώρα τα ιστιοπλοϊκά αθλήματα των Ολυμπιάδων του 1936 και 1972. Ενδιαφέρον για τους λάτρεις της ιστιοπλοίας, μιάς και κάθε λογής σκάφη αρμενίζουν στα νερά του λιμανιού, και πολλοί τοπικοί αγώνες διοργανώνονται ετησίως.

Klotten : Κλόττεν, Γερμανία

Kobern : Κόμπερν, Γερμανία

Koblenz : Κόμπλεντς, Γερμανία. Η ομορφιά και η στρατηγική θέση της πόλης στη συμβολή των ποταμών Ρήνου και Μόζελ, κάνουν την πόλη ελκυστικό τουριστικό προορισμό και σημαντικό εμπορικό κέντρο. Σημείο ενδιαφέροντος είναι το Deutsches Eck, τη χερσόνησο όπου λέγεται πως

οι Τεύτονες Ιππότες έθεσαν τα θεμέλια της ίδρυσης του Γερμανικού έθνους το 1216.

København, Copenhagen : Κοπεγχάγη, πρωτεύουσα της Δανίας. Η πανέμορφη και πίο κοσμοπολίτικη πόλη της Β.Ευρώπης, όπου στύλ, νυκτερινή ζωή και πλήθος αξιοθέατων συνυπάρχουν σε αφθονία.

Köln : Κολωνία, Γερμανία. Έναν από τους πίο εντυπωσιακούς καθεδρικούς ναούς της Γερμανίας, και πλήθος άλλων αξιοθεάτων, καθώς και το ετήσιο καρναβάλι και πολλές διεθνείς εκθέσεις έργων τέχνης, μπορεί ο επισκέπτης να απολαύσει στην πόλη αυτή.

Leipzig : Λειψία, Γερμανία. Ο Goethe, ο Nietzsche και ο Leibniz πέρασαν από το μεγάλο πανεπιστήμιο της κάποτε. Υπόσχεται μερικά αξιόλογα αξιοθέατα καθώς και το μεγαλύτερο σε έκταση νάιτ κλάμπ της Ευρώπης.

Liege : Λιέγη, Βέλγιο.

Linz : Λιντς, Αυστρία. Η πόλη αποτελεί αφετηρία για την περιοχή Hohe Tauern, το πίο μεγάλο σε έκταση εθνικό πάρκο της Ευρώπης στίς Άλπεις, που περιλαμβάνει 250 παγετώνες, 300 κορυφές άνω των 3000 μέτρων, 29 πόλεις και 60.000 κατοίκους. Εκπληκτικής ομορφιάς τοπία για τον ταξιδιώτη.

Liverpool : Λίβερπουλ, Αγγλία

Lohr : Λόρ, Γερμανία

Mailand : Μάιλαντ

Manchester : Μάντσεστερ, Αγγλία

Mannheim : Μαννχάιμ, Γερμανία

Mons : Μόνς, Βέλγιο

Müden : Μύντεν

München : Μόναχο, Γερμανία. Μεγάλο οικονομικό κέντρο στη Ν.Γερμανία, που αποκτά ιδιαίτερα τοπικό χαρακτήρα κατά τη διάρκεια της παγκόσμια ξακουστής γιορτής μπύρας Oktoberfest.

Namür : Ναμύρ, Βέλγιο. Η τελευταία πόλη πριν από το απέραντο δάσος των Αρδεννών, αποτελεί πόλο έλξης ποδηλάτων, περιπατητών, και λοιπών φυσιολατρών, ενώ το πανέμορφο μεσαιωνικό κάστρο και τα γύρω μοναστήρια – φημισμένα για την μπύρα που κατασκευάζουν – συμπληρώνουν το τουριστικό σκηνικό.

Newcastle upon Tyne : Νιούκαστλ απόν Τάυν, Αγγλία

Nürnberg : Νυρεμβεργη, Γερμανία. Πόλη με μεγάλη ιστορία και ενδιαφέροντα μνημεία, επίσης η πατρίδα του ζωγράφου Άλμπρεχτ Ντύρερ. Η ετήσια έκθεση παιχνιδιών και Χριστουγεννιάτικη αγορά της ελκύει πλήθος τουριστών κάθε χρόνο.

Oostende : Οστανδη, Ολλανδία. Εκτός από τις σχετικά όμορφες πλάζ, το σημαντικό αυτό λιμάνι συνδέει θαλάσσια την Βρετανία με την Ευρώπη

Pen-y-darran : Πεν-υ-ντάρραν, Σκωτία

Pisa : Πίζα, Ιταλία. Πλήθος μεσαιωνικών και αναγεννησιακών μνημείων βρίσκονται εδώ, ανάμεσα τους και ο γνωστός πύργος.

Plochingen : Πλόχινγκεν, Γερμανία

Potsdam : Πότσταμ, Γερμανία. Σε μικρή απόσταση από το πολύβουο Βερολίνο, η μεγαλοπρεπής πόλη αυτή προσφέρει μία εναλλακτική λύση για τους τουρίστες. Γεμάτο παλάτια και πάρκα, μαρμάρινα συντριβάνια και αυτοκρατορικό στύλ, αποτελεί μνημείο μιάς άλλης εποχής.

Rainhill : Ρέινχιλλ, Αγγλία

Rheinland : Ρηνανία, περιοχή στη δυτική Γερμανία που βρέχεται από τον ποταμό Ρήνο. Τα πολυάριθμα κάστρα και το φημισμένο τοπικό κρασί, προσελκύουν πολυάριθμους τουρίστες στον πανέμορφο αυτοπροορισμό.

Rothenburg : Ρότενμπουργκ, Γερμανία. Λέγεται πως είναι το πιο τουριστικό μέρος της Γερμανίας. Είναι μοναδική ευκαιρία να δει κανείς μία περιτοιχισμένη μεσαιωνική πόλη και κάστρο χωρίς ίχνος μοντέρνου κτιρίου.

Rotterdam : Ρότερνταμ, Ολλανδία. Η σύγχρονη αρχιτεκτονική χαρακτηρίζει την εντυπωσιακή αυτή πόλη της Ολλανδίας.

St. Pölten : Σανκτ Πέλτεν, Αυστρία.

San Gimignano : Σάν Τζιμινιάνο, Ιταλία. Πόλη με θαυμάσιο περιτοιχισμένο ιστορικό κέντρο και πλήθος αναγεννησιακών θησαυρών τέχνης.

Schipol : Σίπολ, Ολλανδία

Schorndorf : Σόρντορφ, Γερμανία

Schweinfurt : Σβάινφουρτ, Γερμανία

Sehler : Ζέλερ, Γερμανία

Siena : Σιένα, Ιταλία. Η αρχιτεκτονική αρμονία και η αναγεννησιακή μεγαλοπρέπεια χαρακτηρίζουν την - σχετικά ήρεμη - τουριστική αυτή πόλη.

Stuttgart : Στουτγάρδη, Γερμανία. Η ολοκληρωτική καταστροφή της πόλης κατά τον Β Παγκόσμιο, οδήγησε στην ολοκληρωτική αισθητική μοντερνοποίηση της πόλης, που αποτελεί σύμβολο για την αναγέννηση ενός έθνους. Μεγάλο οικονομικό κέντρο και πατρίδα της Porsche και της Daimler – Benz.

Stockton : Στόκτον, Αγγλία

Tessin : Τεσσίν

Treis : Τράις, Γερμανία

Troisdorf : Τρόισντορφ, Γερμανία

Tübingen : Τύμπινγκεν, Γερμανία. Το 500 χρόνων πανεπιστήμιο, ένα από τα πιο παλιά της Γερμανίας βρίσκεται εδώ, και σε μικρή απόσταση το ειδυλλιακό και τουριστικό δάσος Schwarzwald.

Ulm : Ούλμ, Γερμανία

Vaihingen / Enz : Βάχινγκεν / Ενς, Γερμανία

Wien : Βιέννη, πρωτεύουσα της Αυστρίας. Το άλλοτε κέντρο της αυτοκρατορίας των Αψβούργων, όπου τα παλάτια και οι όπερες έχουν τον πρώτο λόγο. Χιλιάδες φίλοι της κλασσικής μουσικής παρακολουθούν τις καθημερινές παραστάσεις. Τα θαυμάσια καφέ και ζαχαροπλαστεία συμπληρώνουν την απόλαυση της επίσκεψης.

Winnigen : Βίννινγκεν, Γερμανία

Wolfenbittel : Βόλφενμπύτελ, Γερμανία

Würzburg : Βύρτσμπουργκ, Γερμανία. Άκόμα ένα μέρος με παλάτια και καλό κρασί. Μαζί με το Augsburg και το Rothenburg συμπληρώνουν την τουριστική περιοχή της Γερμανίας που είναι γνωστή ως Romantische Strasse, και χαρακτηρίζεται από πανέμορφα κάστρα, πόλεις με τείχη, όμορφες εκκλησίες και πυκνά δάση.

Zehlendorf : Τσίλεντορφ, Γερμανία

Zürich : Ζυρίχη, Ελβετία. Η Ελβετία διαθέτει μία τράπεζα για κάθε 1200 κάτοικους, και οι μισές από αυτές βρίσκονται στη Ζυρίχη. Το τέταρτο μεγαλύτερο χρηματιστηριακό κέντρο του κόσμου και το μεγαλύτερο κέντρο συναλλαγών σε χρυσό παγκοσμίως, πρόκειται για μία πόλη γεμάτη επαγγελματίες.

Παράρτημα 2

Σιδηροδρομικός Χάρτης της Γερμανίας

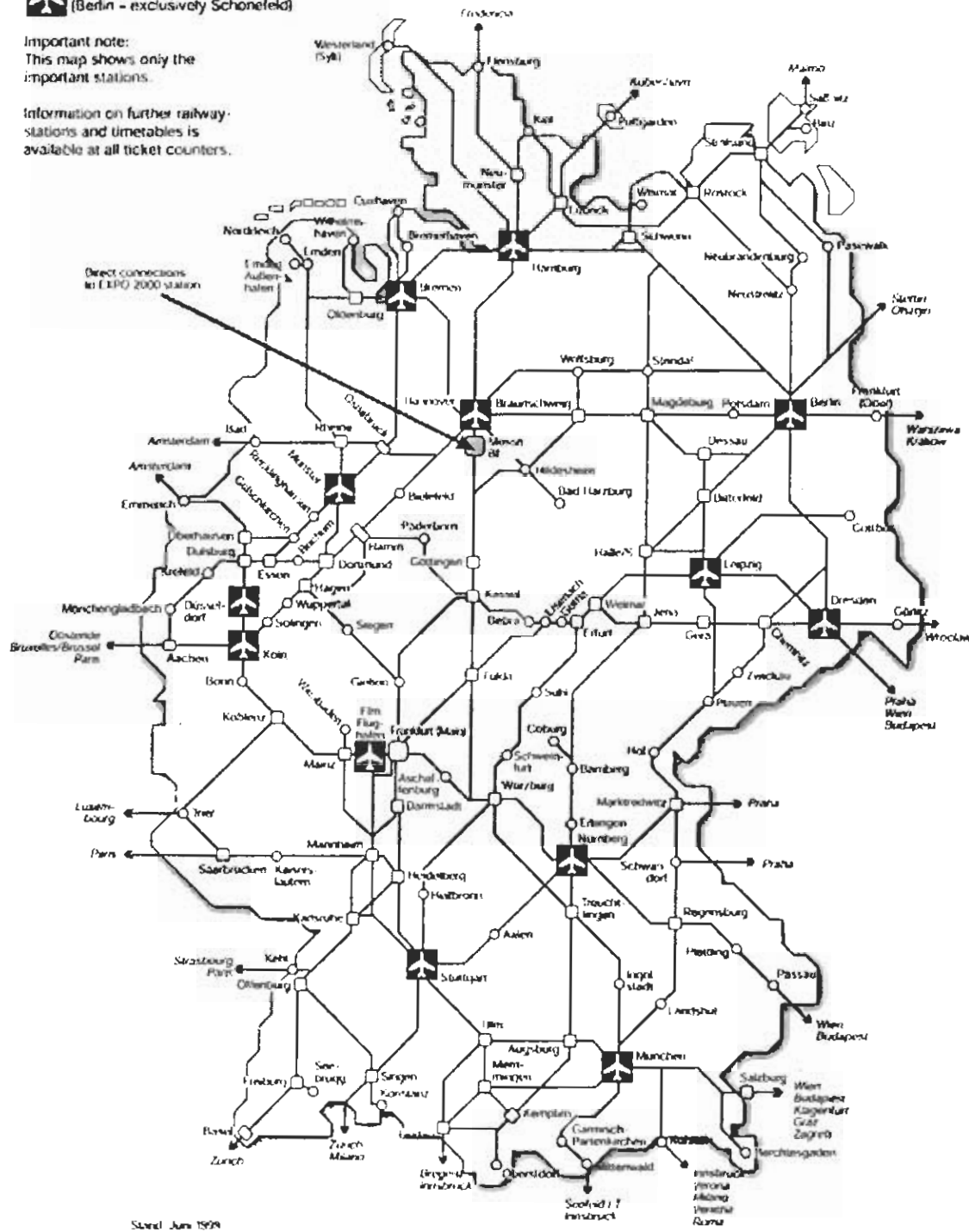
The long distance traffic network



Airport with rail connection
(Berlin - exclusively Schönefeld)

Important note:
This map shows only the
important stations.

Information on further railway
stations and timetables is
available at all ticket counters.



Βιβλιογραφία

1. Αναστασόπουλος, Γεώργιος Ν. (1989), “Οι μεταφορές στην Ευρώπη του 1992”, από τη συλλογή άρθρων “Η πρόκληση του 1992 – Η Ελλάδα στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά”, Εστία , Αθήνα 1989
2. Dietsche Klaus (1985), “Reisebüro und Bahnreise – Die Entwicklung des Bahntourismus”, Wolf Jobst Siedler Verlag GmbH, Berlin
3. Murphy, Peter E. (1985), “Tourism – a community approach”, Routledge, London
4. Σκουλάς, Νίκος (1989), “Ο τουρισμός στο κατώφλι του 1992”, από την συλλογή άρθρων “Η πρόκληση του 1992 – Η Ελλάδα στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά”, Εστία , Αθήνα 1989
5. Τσέτσης, Σ.Χ. (1989), “Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ε.Ο.Κ.”, Ευρωκοινοτικές Εκδόσεις Ε.Π.Ε., Αθήνα 1989
6. Weigelt, Horst (1985), “Epochen der Eisenbahngeschichte”, Hestra Verlag, Darmstadt

Δελτία τύπου

1. “Railways welcome the Amsterdam Treaty as a better foundation for Sustainable Transport in Europe”, 3 Μαΐου 1999, The Community of European Railways

Φυλλάδια

1. Deutsche Bahn (1998), “AutoZüge 98”, Deutsche Bahn Medien GmbH, Frankfurt am Main
2. Deutsche Bahn (1998), “BahnTours – Kurz- und Tagesreisen 98”, Deutsche Bahn Medien GmbH, Frankfurt am Main
3. Deutsche Bahn (1998), “BahnTours – Nostalgierreisen 98”, Deutsche Bahn Medien GmbH, Frankfurt am Main
4. Deutsche Bahn (1998), “Service & Preise”, Deutsche Bahn Medien GmbH, Frankfurt am Main
5. “The way to sustainable mobility – Cutting the external costs of transport”, Απρίλιος 2000, International Union of Railways – Community of European Railways

Θέσεις

1. “European Climate Change programme – Reduction of CO₂ emissions in the Transport sector”, Σεπτέμβριος 2000, Community of European Railways

Internet Sites

- www.deutschebahn.de
- www.stuttgart21.de
- www.ose.gr

Περιεχόμενα

Η παγκόσμια ιστορική σημασία του σιδηροδρόμου	σελίδα 2
Η επανάσταση των σιδηροδρόμων στη Γερμανία	5
Η σύγχρονη Deutsche Bahn	13
1. Κλάσεις αμαξοστοιχιών	13
2. Ειδικοί συρμοί	18
3. Σιδηροδρομικοί σταθμοί	19
4. Εισητήρια – κάρτες διαρκείας	25
5. Διακοπές με την Deutsche Bahn	29
Το μέλλον : Stuttgart 21	34
Τουριστικό πρόσωπο των Γερμανικών σιδηροδρόμων	43
Κοινωνικό πρόσωπο των Γερμανικών σιδηροδρόμων	44
Ευρωπαϊκά δίκτυα και Ελληνικοί σιδηρόδρομοι	45
Παράρτημα 1	48
Παράρτημα 2	49