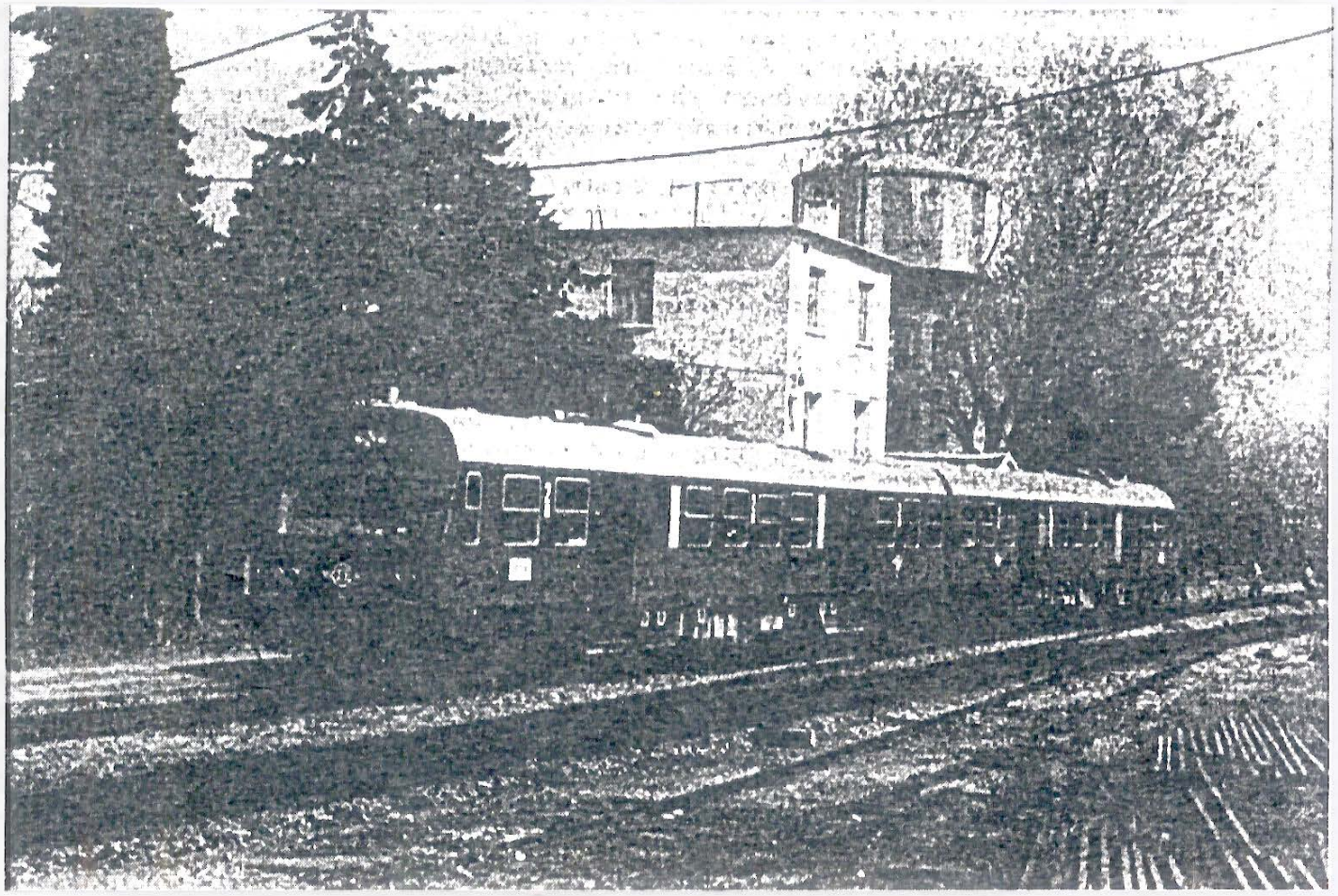
σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 7 ΙΟΥΛΙΟΣ 1990

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

ΤΕΥΧΟΣ 7 ΙΟΥΛΙΟΣ 1990

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ Τ.Θ. 14172 115 10 - ΑΘΗΝ

ΦΙΛΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

Παραπάνω από ένα χρόνο έχεις να πάρεις στά χέρια σου καινούργια "Σ". Αυτό όμως δεν οφείλεται μόνο στη σύνταξη η στο Διοικητικό Συμβούλιο του Σ.Φ.Σ. αλλά και σε άλλες αιτίες. Η ασυνέπεια που δείχνουν πολλά μέλη στο να εξωφλούν τις ταμειακές τους υποχρεώσεις έγκαιρα ήταν μέχρι πρόσφατα η κυριώτερη αιτία. Όμως η επιτυχία που σημείωσε η έκδοση του ημερολογίου μας, που κατέστη δυνατή χάρις στην κατανόηση και υπομονή του κ. Στ. Παπαχρήστου, υπευθύνου του ομίλου γραφικών τεχνών "Ερμής", είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική μας ανακούφιση, οπότε η έκδοση της "Σ" θα μπορούσε να γίνεται σε τακτική βάση. Αυτό όμως προσκρούει στην έλλειψη ενδιαφέροντος εκ μέρους των μελών για συνεργασία στο δημοσιογραφικό και το τεχνικό κομμάτι της εκδόσεως. Μέχρι τώρα για την έκδοση της "Σ" εργάζονται δύο η τρία το πολύ μέλη. Γι'αυτό ζηταμε από τα μέλη που επιθυμούν να βοηθήσουν, να ελθουν σε επαφή με το Προεδρείο η τον υπεύθυνο εκδόσεως Απόστολο Κουρμπέλη (τηλ. 96.21.860).

Τελειώνοντας θα ζητήσουμε απ'ΟΣΟΥΣ φίλους αναγνώστες δεν είναι μέλη του Σ.Φ.Σ., αλλά ενδιαφέρονται και αγαπούν το Σιδηρόδρομο, να ελθουν να μας βρουν μιά Τετάρτη απόγευμα 5:00 - 8:00 στο Σιδηροδρομικό Μουσείο του Ο.Σ.Ε. στην οδό Σιώκου 4 (Στάση Πρακτορεία της οδού Λιοσίων) δίπλα από τις γραμμές. Υπάρχει σημαντική δουλειά που πρέπει να γίνει και εχουμε ανάγκη από τη βοήθειά τους.

Η ΣΥΝΤΑΞΗ

ΣΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ: Η νέα προαστειακή αυτοκινητάμαξα του ΟΣΕ, κατασκεύης ΜΑΝ-Ελληνικών Ναυπηγείων, στη Σφενδάλη. 23.3.90 - Φωτο: Κ. Καλαβάς

ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Σ.Φ.Σ. ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΟΥ ΠΕΡΑΣΕ

Πολλές εκδηλώσεις του Σ.Φ.Σ. έγιναν στο διάστημα που δεν κυκλοφόρησε "Σ". Εκδρομές συλλογικές αλλά και μεμονωμένων ομάδων, συναντήσεις με εκπροσώπους φορέων και οργανισμών, συνδικαλιστικών οργάνων κλπ. Εξεδόθησαν ανακοινώσεις και δελτία τύπου, έγιναν ομιλίες και παρεμβάσεις σε συνέδρια και ημερίδες, δόθηκαν συνεντεύξεις, έγινε παρέμβαση προς τον ΟΣΕ και το Υπ. Πολιτισμού για τη διάσωση του παλαιού τροχαλιόδρομου και μή υλικού και άλλα πολλά. Για μερικά από αυτά θα διαβάσετε σε αυτό το τεύχος. Άλλα κατέστησαν πιά ανεπίκαιρα ή παρελήφθησαν λόγω ελλείψεως χώρου. Θα γίνει προσπάθεια να δημοσιευθούν σε επόμενα τεύχη.

Αρχίζουμε την ενημέρωση μας, με μιά σύντομή ματιά στις αποφάσεις και ενέργειες του νέου Δ.Σ. του Συλλόγου, που αναδείχθηκε από τις αρχαιρεσίες κατά τη Γ.Σ. της 10ης Δεκεμβρίου 1989 και του οποίου η σύνθεση είναι η ακόλουθη:

Αντώνης Φιλιππουπολίτης	- Πρόεδρος
Γιώργος Νάθενας	- Αντιπρόεδρος
Αρτέμης Κλώνος	- Γραμματέας
Δημήτρης Κουτελίδης	- Ταμίας (από 4/90 Σύμβουλος)
Κώστας Κακαβάς	- Σύμβουλος (από 4/90 Ταμίας)

Στη Γ.Σ. αυτή, ενεκρίθη ομόφωνα ψήφισμα διαμαρτυρίας, γιά την αντιμετώπιση του Σιδηροδρόμου στη χώρα μας, από την Πολιτεία και την Τοπική Αυτοδιοίκηση (με ελάχιστες φωτεινές εξαιρέσεις), το οποίο εστάλη σε όλους τους αρμόδιους φορείς και στην UIC. Δημοσιεύθηκε επίσης στον ημερήσιο και περιοδικό τύπο.

Προσπάθειες έγιναν προς την κατεύθυνση αποκτήσεως στέγης του ΣΦΣ. Κατάλληλος χώρος του Στ. Λαρίσης, που προτάθηκε, τελικά έγινε γραφείο λεωφορείων και αίθουσα αναμονής. Οι προσπάθειες συνεχίζονται και σχετικές επαφές γίνονται με τη Διεύθυνση του ΟΣΕ.

Ολοκληρώθηκε από τον Τομέα Μουσειακού Υλικού, που συνεστήθη και λειτουργεί με υπεύθυνο τον Δ. Κουτελίδη, η καταγραφή του παλαιού τροχαίου και μη υλικού. Κατάλογος του υλικού που πρέπει να μην εκποιηθεί, γιά ιστορικούς και μουσειακούς λόγους, εδόθη στον ΟΣΕ, αλλά και στο Υπ. Πολιτισμού, ώστε να ανακυρηχθεί ως διατηρητέο.

Εβδομάδα Σιδηροδρόμου προτίθεται να διοργανώσει ο ΣΦΣ, με έκθεση φωτογραφίας και ζωγραφικής, προβολές και ομιλίες κ.α. στην Αθήνα τον Δεκέμβριο. Η εβδομάδα αυτή μπορεί να συμπέσει με το κορύφωμα εκδηλώσεων που οργανώνει η Π.Ο.Σ. σε όλη την Ελλάδα, με την ευκαιρία της ανακύρηξης του 1990 σαν Πανευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμου. Σχετικές επαφές γίνονται με την Π.Ο.Σ. και τα άλλα σωματεία εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε.

Έντονες διαμαρτυρίες προς τον Ο.Σ.Ε., έγιναν γιά τη μεταφορά ατμαμαξών από τον Ρέντη σε αφύλαχτο χώρο του Στ. Αμαλίας. Τελικά οι ατμαμαξες αυτές μαζί με τις υπόλοιπες του Ρέντη, μεταφέρθηκαν στο Στ.Αχαρνών ο οποίος τουλάχιστον φυλάσσεται. Κρίνουμε όμως ότι πρέπει να μεταφερθούν σε στεγασμένο χώρο και τέτοιος χώρος διατίθεται στην Τιθορέα και την Χαλκίδα. Πρόκειται γιά παλιά Μηχανοστάσια που σήμερα δεν χρησιμοποιούνται.

Αυτές ήταν με λίγα λόγια, οι κυριώτερες ενέργειες του Δ.Σ. του Συλλόγου, την περίοδο που πέρασε. Ελπίζουμε να ευοδωθούν οι προσπάθειες μας γιά το καλό του Συλλόγου και του Σιδηροδρόμου γενικότερα. Τέλος, σχετικά με τις εκδρομές του ΣΦΣ, αλλά και ομάδων μελών του, μπορείτε να ενημερωθείτε στις σελ. 11-13.

Ο ΠΡΟΑΣΤΕΙΑΚΟΣ ΣΤΙΣ ΡΑΓΙΕΣ

Μεγάλη κινητικότητα παρουσιάζει το θέμα της ανάπτυξης της προαστειακής σιδηροδρομικής συγκοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή Αθήνας - Αττικής. Με πρωτοβουλία του Υπ. Μεταφορών, του ΟΣΕ και του Οργανισμού Αθήνας, εξετάζονται άμεσα μέτρα βελτίωσης και αναβάθμισης των υπηρεσιών στη γραμμή Χαλκίδας (πύκνωση στάσεων-δρομολογίων στις ώρες αιχμής κ.α.) και επαναφορά των τοπικών τραένων γιά Ελευσίνα. Θα αξιοποιηθεί έτσι το νέο τροχαίο υλικό MAN/Ελλ. Ναυπηγείων, που παραλαμβάνει ο ΟΣΕ την περίοδο αυτή. Παράλληλα προβλέφθηκε κονδύλι 1,5 δις στο ΣΠΑ Αττικής, γιά την ολοκλήρωση των μελετών που έχουν ξεκινήσει, σχετικά με το θέμα.

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗ-S.O.S.

Έντονες φήμες ακούγονται τελευταία και ενισχύονται από υπαινιγμούς, ακόμα και από επίσημα χείλη, ότι μεγάλο μέρος του δικτύου Πελοποννήσου θα καταργηθεί. Η ως σήμερα παντελής αδιαφορία της πολιτείας, αλλά και του ΟΣΕ, για αναβάθμιση ή έστω στοιχειώδη λειτουργία του ιστορικού αυτού δικτύου και η απουσία εγκεκριμένου σχεδίου εκσυγχρονισμού, με ανάλογες επενδυτικές προβλέψεις, ενισχύουν τις παραπάνω φήμες και φόβοι εκφράζονται πλέον ανοιχτά από κάθε πλευρά, κυρίως δε από το συνδικαλιστικό κίνημα των σιδηροδρομικών της Πελοποννήσου. Επιμέρους συγκεκριμένα φαινόμενα, που ενισχύουν τους φόβους για το μέλλον της πάλαι ποτέ ΣΠΑΠ, είναι και τα παρακάτω:

α) Από πέρυσι δεν γίνονται πλέον γενικές επισκευές των Α/Α DE DIETRICH, ενώ η παραλαβή των νέων Α/Α δεν έχει αρχίσει ακόμα. Δεν αγοράζονται ούτε ανταλλακτικά για στοιχειώδεις επισκευές με αποτέλεσμα να λειτουργεί σήμερα μόνο μία Α/Α. Αν είχε ληφθεί μέριμνα τουλάχιστον για αγορά κουζινέτων θα κυκλοφορούσαν περί τις 5 Α/Α και δεν θα γινόταν κατάργηση δρομολογίων.

β) Οι τρίδυμες Α/Α GANZ MAVAG κινούνται με περιορισμό ταχύτητας ή ακινητούν πλήν τεσσάρων, λόγω φθοράς επισώτρων. Το πρόβλημα είχε εντοπισθεί έγκαιρα, αλλά το γραφειοκρατικό σύστημα προμηθειών βοήθησε στο να οξυνθεί.

γ) Πολλά προβλήματα παρουσιάζουν και οι δηζελάμαξες του δικτύου, γιατί έχουν ήδη συμπληρώσει 2-3 εκατομμύρια χιλιόμετρα. Καμμία προοπτική δεν υπάρχει όμως, για προμήθεια νέων ή ανακατασκευή των παλαιών.

δ) Προβλήματα παρουσιάζει και το τροχαίο υλικό της γραφικότατης, ιστορικότατης και κυρίως τουριστικότατης, οδοντωτής γραμμής Διακοφτού-Καλαβρύτων. Συνήθως κυκλοφορούν 3 από τις 6 Α/Α, καλύπτοντας μετά βίας τα τακτικά και ένα έκτακτο δρομολόγιο, που είναι απαραίτητο κατά τις αργίες, οπότε και υπάρχει μεγάλη προσέλευση εκδρομέων. Αν η γραμμή καταργηθεί ή έστω προσωρινά κλείσει, το ρεζιλίκι της χώρας μας διεθνώς, θα είναι πολύ μεγάλο και οι συνέπειες στην τουριστική κίνηση της περιοχής καταστροφικές.

ε) Η γραμμή είναι σε κακή κατάσταση, από πλευρας συντηρήσεως, με αποτέλεσμα τη μείωση του ορίου ταχύτητας σε πολλά και μεγάλου μήκους τμήματα γραμμής. Αν λάβουμε υπ΄όψη μας και την κακή χάραξή της (ισχυρές κλίσεις, κλειστές καμπύλες) και τις αμέτρητες ισόπεδες διαβάσεις, καταλαβαίνουμε πόσο μεγάλο είναι το πρόβλημα.

στ) Πολλοί σταθμοί έχουν καταργηθεί και άλλοι κλείνουν προσωρινά, από έλλειψη προσωπικού. Απότελεσμα είναι η απώλεια έργου και εισπράξεων, από εμπορική κυρίως κίνηση, η προβληματική κυκλοφορία των τραίνων (ειδικές διασταυρώσεις & ακολουθήσεις) και η μείωση της χωρητικότητας της, στο σύνολο σχεδόν, μονής γραμμής.

ζ) Από την έλλειψη τροχαίου υλικού αλλά και προσωπικού έλξης και κινησης, καταργήθηκαν σημαντικά δρομολόγια της γραμμής Τριπόλεως (426 - 427 - 428 - 429), η ταχεία της Πάτρας (314 - 303), το τοπικό Πάτρας - Κυπαρισσίας (γνωστό και σαν "Ριρίκα"), το "Μικτό" και πολλές φορές τα δρομολόγια Καβασίλων - Κυλλήνης. Ακούσαμε μέσα απ΄τον ΟΣΕ ότι αντιμετωπίζεται η πλήρης κατάργηση της γραμμής νότια της Τριπόλεως και της Κυπαρισσίας καθώς και των διακλαδώσεων Κατακώλου, Ολυμπίας και Κυλλήνης. Αυτό θα αποτελούσε θανάσιμο ακρωτηριασμό του δικτύου και θα είναι άνευ όρων παράδοση της συγκοινωνίας της μισής Πελοποννήσου στους ιδιώτες αυτοκινητιστές που ανενδόχλητοι πλέον θα εκβιάζουν για αυξήσεις κομίστρων κατά βούληση. Τέλος θα συμβάλλει στην παραπέρα περιβαλλοντική, συγκοινωνιακή, τουριστική και αναπτυξιακή υποβάθμιση της περιοχής και στό μαρασμό της υπόλοιπης γραμμής.

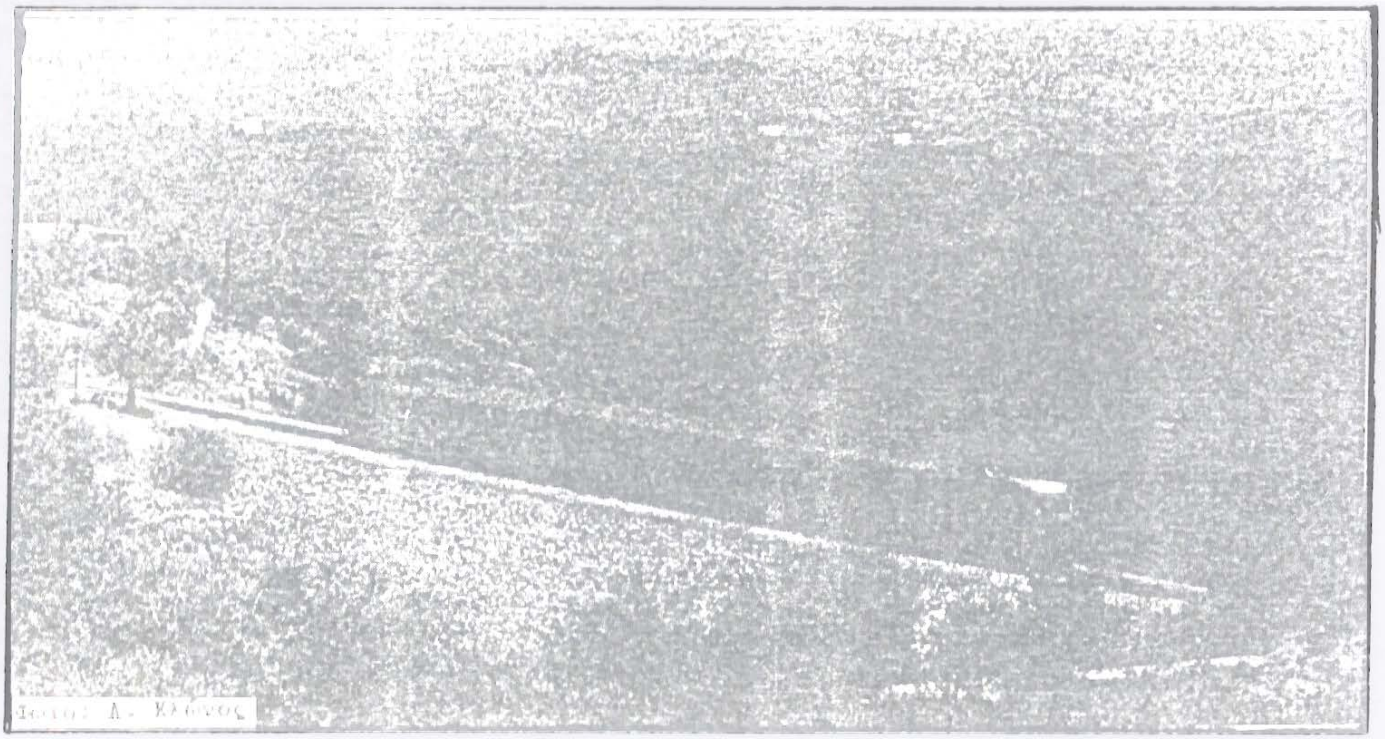
η) Κανένα έργο εκσυγχρονισμού του δικτύου, δεν περιελήφθηκε στο Εθνικό Σ.Π.Α.(Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης) Μεταφορών, που κατά το ήμισυ χρηματοδοτεί η Ε.Ο.Κ. και η κυβέρνηση δήλωσε πως μόνο όσα έργα περιλαμβάνονται στα Σ.Π.Α., θα εκτελεστούν τα προσεχή 4 χρόνια,γιατί το ταμείον είναι μείον! Το τελευταίο σημαντικό έργο του δικτύου έγινε επί δικτατορίας· η μεγάλη γέφυρα του Αχλαδοκάμπου.Έκτοτε τίποτα σχεδόν. Μεγαλόπνοοι σχεδιασμοί προβλέπουν μια εντελώς νέα διπλή, κανονικού εύρους, γραμμή υψηλών ταχυτήτων μεταξύ Αθηνών-Πατρών, ενώ την ίδια στιγμή δεν διατίθεται μιά δραχμή γιά έργα βελτίωσης της υπάρχουσας γραμμής. Μήπως ο απίθανος αυτός στόχος αποτελεί το άλλοθι, της μη βελτίωσης της σημερινής άθλιας κατάστασης;

Από τα παραπάνω βγαίνει το συμπέρασμα ότι το δίκτυο έχει αφεθεί στην τύχη του, ώστε η κατάργηση να συντελεστεί από μόνη της και γιά την οποία κανείς δε θα ευθύνεται. Εμείς πιστεύουμε αντίθετα, ότι υπάρχουν λύσεις απλές γιά τη σωτηρία του.Άμεσες διαχειριστικές παρεμβάσεις,οι οποίες δεν είναι δύσκολο να γίνουν. Διατυπώνουμε τις προτάσεις μας,οι οποίες έχουν προκύψει από λεπτομερή εξέταση του προβλήματος, και αξιώνομε να αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης από κάθε αρμόδιο ή απλό πολίτη,που νοιάζεται γιά την προκοπή αυτού του τόπου.

Κατ'αρχή πρέπει να αποκλειστεί κάθε σκέψη, εστω και προσωρινού κλεισίματος γραμμής, γιατί αν μη τι άλλο καραδοκούν και οι πάσης φύσεως καταπατητές. Αντίθετα, με την παραλαβή των νέων Α/Α πρέπει να ξαναλειτουργήσουν οι και τουριστικής σημασίας διακλαδώσεις, προς Δουτράκι & Ναύπλιο. Κατάλληλη προβολή και εκμετάλλευση θα τις καταστήσει προσοδοφόρες. Στη συνέχεια προτείνουμε τα παρακάτω:

1) Γιά την εξασφάλιση της διατήρησης του υφισταμένου μεταφορικού έργου:

- Άμεση προμήθεια ανταλλακτικών, με παρακαμψη γραφειοκρατικών και χρονοβόρων διαδικασιών, γιά την επισκευή των μονάδων που ακινητούν
- Επίσπευση της παραλαβής των υπό κατασκευή Α/Α ποιότητας από MAN — Ελληνικά Ναυπηγεία.
- Άμεση κάλυψη των κενών σε προσωπικό έλξης και κίνησης, με προσλήψεις ή μεταταξεις.
- Ανακαίνηση και βελτίωση της επιδομής της γραμμής, γιά αυξηση της ταχύτητας των τραίνων και της ασφαλείας. →



2) Γιά τη βελτιστοποίηση των συνθηκών εκμετάλλευσης του δικτύου:

-Στην περιοχή εξυπηρέτησης του δικτύου, κατασκευάζονται αυτή τη στιγμή μεγάλα οδικά έργα, όπως π.χ. η οδός Κορίνθου-Τριπόλεως μέσω της σήραγγας Αρτεμισίου, που φαινομενικά καθιστούν ασυναγώνιστη την υπεροχή των οδικών μεταφορικών μέσων, στις υπεραστικές από και προς Αθήνα μετακινήσεις, έναντι του Τρικουπικής χάράξης σιδηροδρόμου. Λέγεται ότι η διατήρηση της γραμμής, μετά την ολοκλήρωση του έργου, θα είναι πολυτέλεια γιά τη φτωχή Ελλάδα. Φυσικά διαφωνούμε και υποστηρίζουμε ότι βραχυπρόθεσμα και μέχρι να αποφασιστεί στην πράξη και όχι στα λόγια ο εκσυγχρονισμός του δικτύου Πελοποννήσου, να διαμορφωθεί ένα πρόγραμμα άμεσης σωτηρίας.

Πρέπει κατ' αρχή, να μελετηθούν όλα τα μεταφορικά ρεύματα που μπορεί να αποτελέσουν πελατεία του τραίνου, το οποίο θα λειτουργεί σε κάποιο στοιχειωδώς ανταγωνιστικό επίπεδο με το οδικό σύστημα. Αν,όπως προαναφέραμε, φαίνεται να παύει να ανταγωνίζεται το αυτοκίνητο, στις μεγάλου μήκους υπεραστικές μετακινήσεις (κύρια Αθήνας-Τρίπολης-Καλαμάτας), εξακολουθεί να διατηρεί τη σημασία του στις ενδονομαρχιακές και διαπεριφερειακές μετακινήσεις, μεταξύ χωριών και αστικών κέντρων, με μέγιστο μήκος μετακίνησης 100-120 χλμ. Μιά ματιά στον πίνακα προέλευσης-προορισμού επιβατών αμαξ/χιών Πελοποννήσου επιβεβαιώνει τη διαπίστωση.Η παρατήρηση της χωροταξικής και δημογραφικής δομής των διαδρόμων διέλευσης του τραίνου εξηγεί το γιατί. Υπάρχουν πολλοί οικισμοί , σε μικρή απόσταση μεταξύ τους, με γραμμική διάταξη εκατέρωθεν σημαντικών αστικών κέντρων,όπως π.χ. μεταξύ Κορίνθου-Πάτρας ή Πάτρας-Πύργου, που εξαρτώνται από τα κέντρα αυτά. Τα σημερινά μεγάλου μήκους δρομολόγια, που ξεκινούν από τον Πειραιά, με τις πολλές σταθμεύσεις γιά την εξυπηρέτηση των οικισμών που προαναφέραμε, επηρεάζονται δυσμενώς , ως προς την αξιοπιστία και τις επιδόσεις τους. Δεν είναι δυνατό Δηζελοσυρμοί να εξυπη
ρμοί, με παλιές αργοκίνητες μηχανές, να εξυπηρετήσουν αξιόλογα την τοπική/προαστειακή/περιφερειακή κίνηση. Πρέπει λοιπόν μετά από μελέτη , να προωθηθεί η αλλαγή του χαρακτήρα του δικτύου, από υπεραστικό, σε ένα αθροισμα προαστειακών και επί μέρους τοπικών εξυπηρετήσεων, γύρω και ανάμεσα από τα σημαντικά αστικά κέντρα της Πελοποννήσου (μετακινήσεις εργαζομένων μεταξύ κατοικίας-εργασίας, μετακινήσεις κατοίκων οικισμών προς και από αστικά κέντρα γιά δουλειές ή ψώνια, μετακινήσεις εκδρομέων τις αργίες κλπ). Βέβαια παράλληλα με τα, όσο η γραμμή επιτρέπει, πυκνά προαστειακά και τοπικά δρομολόγια,θα πρέπει να διατηρηθούν μερικά υπεραστικά δρομολόγια, γιά να αποφευχθεί η μονοπώληση του αντίστοιχου μεταφορικού έργου από τους αυτοκινητιστές, ιδίως στην παραλιακή γραμμή Πάτρας-Κυπαρισσίας. Προυπόθεση αυτής της "Ελβετοποίησης" του δικτύου, είναι η στελέχωση των σταθμών με το απαιτούμενο προσωπικό ή η επαρκής σηματοδότηση της γραμμής γιά την εύκολη και απρόσκοπτη κυκλοφορία των συρμών. Κρίνεται σκόπιμη η χρησιμοποίηση ενιαίου τύπου, καινούργιου και ελκυστικού υλικού, κατα προτίμηση Α/Α, γιά εφαρμογή οικονομικωτέρων τρόπων εκμετάλλευσης. Πρότυπο μπορεί να αποτελέσει η προαστειακή Α/Α, κατασκευής MAN/Ελλ. Ναυπηγείων γιά το δίκτυο Θεσσαλίας.Έτσι ο σιδηρόδρομος θα γίνει ανταγωνιστικότερος ως προς τις ενδοπελοποννησιακές γραμμές των ΚΤΕΛ. Οι δεσμεύσεις που εχουν αυτά μεταξύ τους, ώστε ΚΤΕΛ ενός νομού, να μην εξυπηρετεί επιβάτες άλλου νομού, πλην ορισμένων γραμμών κοινής εκμετάλλευσης, αφήνουν το πεδίο ελεύθερο στο τραίνο. Αν τέλος αναλογιστούμε τις..... ανέσεις ενός λεωφορείου, την..... ασφάλεια των δρόμων, και τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου (κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, ενέργεια, περιβάλλον) καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι δεν πρέπει να πεθάνει το τραίνο, όσο κι άν πάσχει σήμερα.

Εκτιμάμε ότι χρειάζεται η διατήρηση μόνο ενός μεγάλου μήκους δρομολογίου Πειραιά-Πάτρας-Καλαμάτας (το νυχτερινό με την κλινάμαξα) και τριών Πειραιά-Τρίπολης-Καλαμάτας (πρωί, μεσημέρι και βράδυ). Ως την παράδοση του νέου δρόμου πρέπει να διατηρηθούν τα 5 σημερινά και το 428 να αναχωρεί κάπως αργότερα. Ένα κύκλωμα τοπικών αμαξοστοιχιών, με καλές ανταποκρίσεις μπορεί να αντικαταστήσει τα υπόλοιπα όπως π.χ. αμαξοστοιχιες Αθήνας-Λουτρακίου/Κορίνθου, Κορίνθου-Πάτρας, Πάτρας-Πύργου, Κορίνθου-Ναυπλίου/Τρίπολης κλπ. Αυτό θα απαιτήσει ένα στόλο 30 περί - που μονάδων των χαρακτηριστικών που ήδη αναφέραμε.

Η χρήση Α/Α στα περισσότερα επιβατικά τραίνα, θα απελευθερώσει Δηζελάμαξες γιά το εμπορευματικό έργο, που πρέπει να ανακτηθεί, πέρα από τα σημερινά πετρέλαια και λιπάσματα.

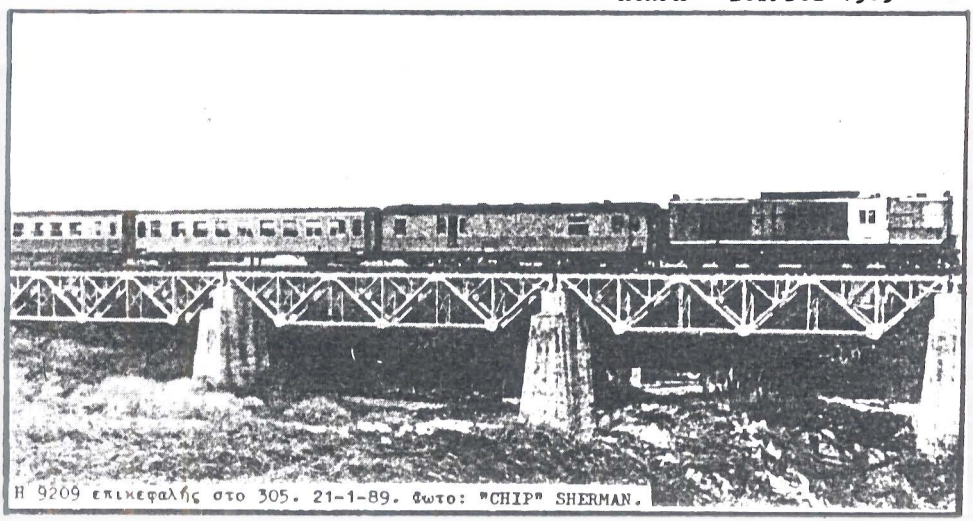
Μικρά έργα βελτίωσης της χάραξης και επέκταση της διπλής γραμμής, ως την Κόρινθο, μπορούν να γίνουν αξιοποιώντας ίσως και κάποια έργα, που κατά το παρελθόν έγιναν, χωρίς όμως συνέχεια. Ακόμα και στην περίπτωση που κάποτε δρομολογηθεί η κατασκευή της διπλής γραμμής, υψηλής ταχύτητας προς Πάτρα, θα πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο αυτή να είναι μετρική γιά ομοιογένεια, ή να συνδέεται μέ καλές ανταποκρίσεις με το υπόλοιπο δίκτυο που θα παραμείνει μετρικό.

Πρέπει επίσης, να υιοθετηθούν απλούστεροι κανονισμοί εκμετάλλευσης, έτσι ώστε τοπικοί συρμοί (κύρια Α/Α) να κυκλοφορούν με μονομελές ή δι μελές προσωπικό, όπως επιτρέπει η υπάρχουσα ελλήνική νομοθεσία γιά τοπικά τραίνα κάτω των 12 αξόνων, που προσομοιώνονται με τροχιόδρομους, γιά εξοικονόμηση λειτουργικών εξόδων.

Θα πρέπει, τέλος, να εξεταστεί το ενδεχόμενο, γιά λόγους επιχειρησιακής ευελιξίας οι τοπικές αυτές γραμμές και εξυπηρετήσεις, να αποσπασθούν από τον ΟΣΕ και να αποτελέσουν ανεξάρτητες εκμεταλλεύσεις ιδιωτικής, διαδημοτικής ή περιφερειακής μορφής με τη συμμετοχή τοπικών φορέων. Παράδειγμα γραμμής που θα έπαιρνε τα πάνω της με κάποια εκμετάλλευση της μορφής αυτής, είναι ο Οδοντωτός Καλαβρύτων, που σήμερα ασφυκτιά από το αγκάλιασμα του υδροκέφαλου ΟΣΕ.

Λύσεις υπάρχουν και θα πρέπει να αναζητηθούν. Οχι καταργήσεις, που αν γίνουν, θα φέρουν βαρύτατη ευθύνη αυτοί που θα τις αποφασίσουν - ή εξωθήσουν.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΘΗΝΑ - ΙΟΥΝΙΟΣ 1989

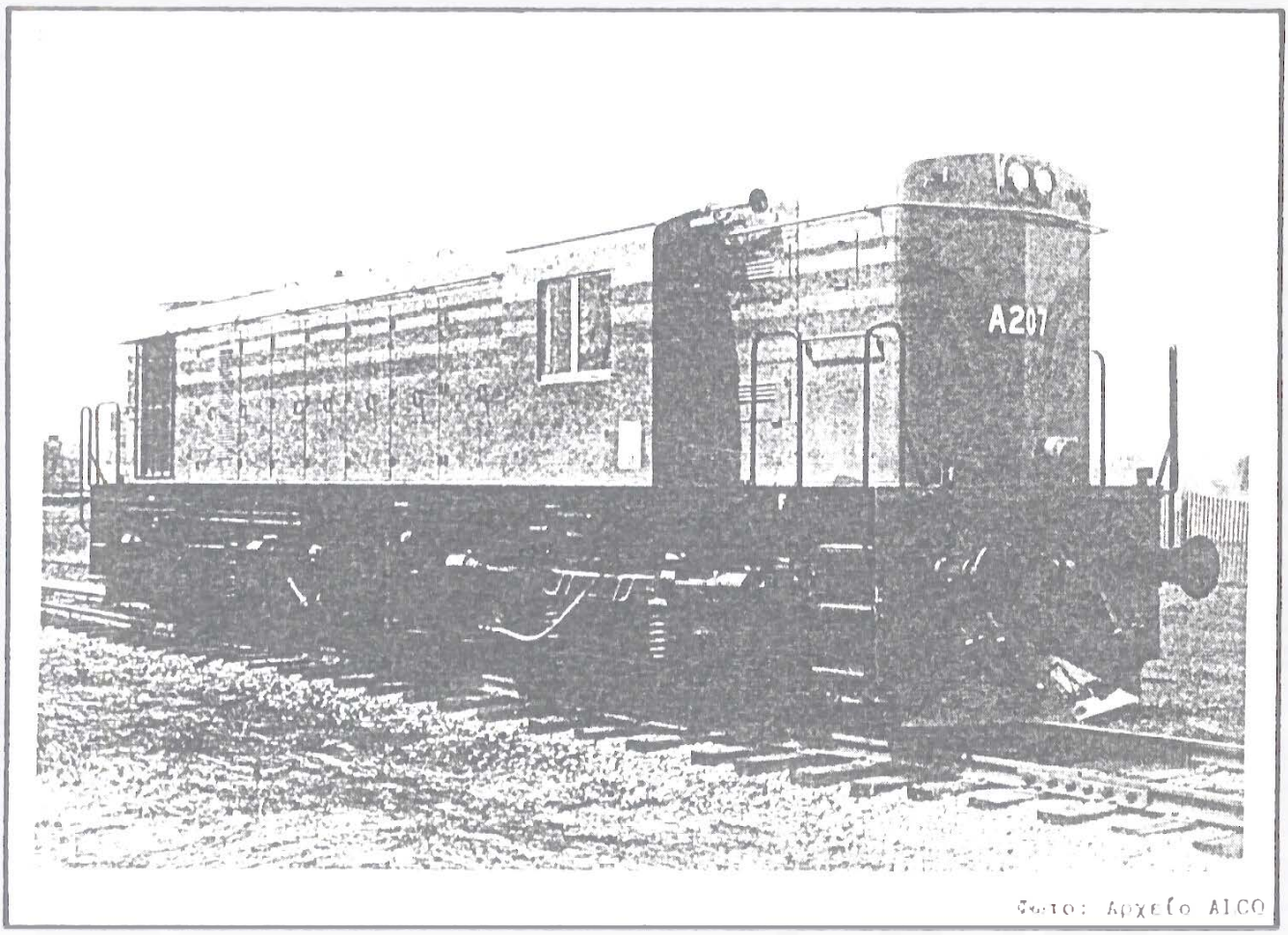


Η 9209 επικεφαλής στο 305. 21-1-89. Φωτο: "CHIP" SHERMAN.

ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΣ

Την πρώτη Δ/Η των Σ.Ε.Κ.παρουσιάζουμε στο σημείωμα μας γιά το κινητήριο τροχαίο υλικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Είναι η Αμερικάνικη ALCO σειράς 200 που παρέλαβε η Ελλάδα στα πλαίσια της ενίσχυσης των συμμάχων χωρών του NATO.

7. ΔΗΖΕΛΟΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ "ALCO" A201 - A210



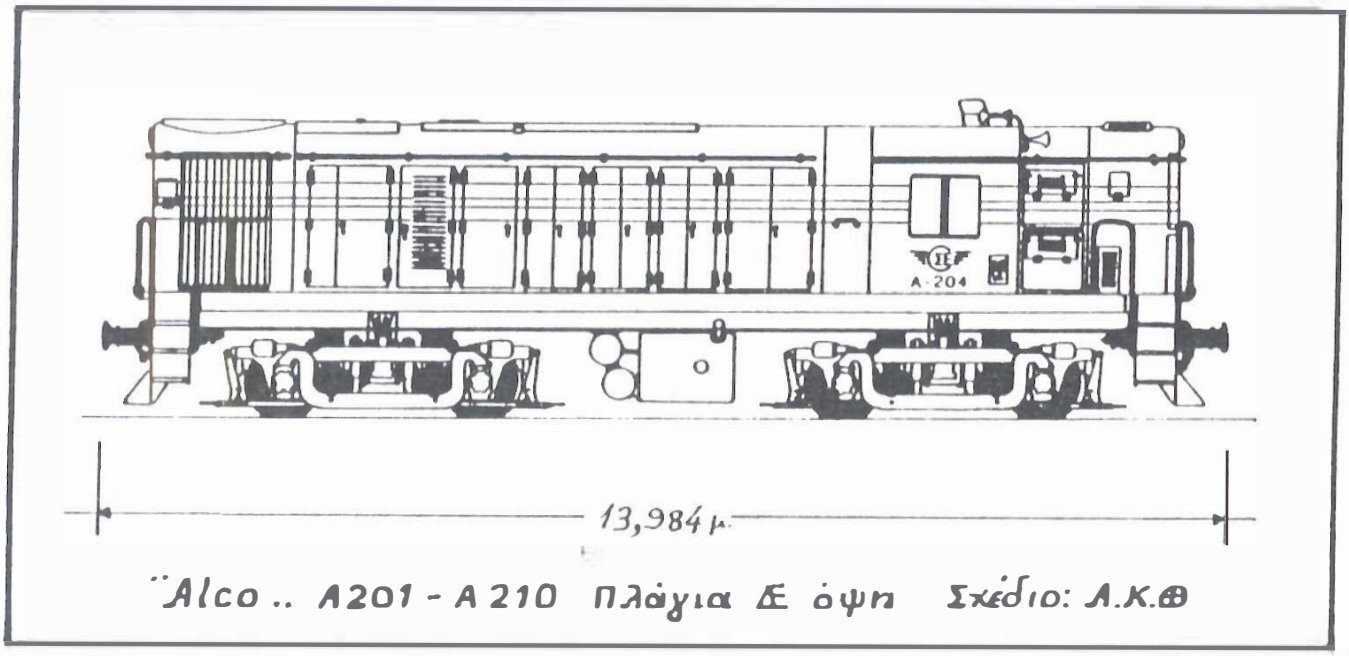
Φωτο: Αρχείο ALCO

Κατηγορία: Δηζελοηλεκτράμαξα ελιγμών-πορείας Ιδιοκτ.: Σ.Ε.Κ.-Ο.Σ.Ε.
Τύπος: RS-8 DL 532 B Αρ. Σύμβασης: 1830/1961 Γραμμή: 1,435 μ.
Αρίθμηση: A201 - A210 Μονάδες: 10 Έτος κυκλοφορίας: 1962
Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής: USA / ALCO Έτος κατασκευής: 1961
Βάρος (τάξη πορείας): 64,640 τ. Απόβαρο: 60,2 τ. Κατ'άξονας 16,160 τ.
Διάταξη αξόνων: Bo'- Bo' Διάμετρος τροχών: 914 μμ
Μεγίστη ταχύτητα: 96 χ/ω Ελαχίστη ταχ. συνεχούς λειτουργίας: 13,5 χ/ω
Τύπος δηζελοκινητήρα: ALCO 251 B/6 κυλίνδρων εν σειρά (9''X 10,5'')
Τύπος υπερτροφοδότη: ALCO 320-F1

Ονομαστική ισχύς Δ/Κ: 950 HP κατά UIC στις 1050 στροφές/λεπτό
Ταχύτητα Δ/Κ: 375 RPM - RALENTI, 1025 RPM - FULL
Μέγιστος αριθμός στροφών Δ/Κ: 1050 RPM
Ελκτική δύναμη στην ελάχιστη ταχ. συνεχούς λειτουργίας: 15,6 τον.
Ελκτική δύναμη σε τοννους επί ανωφερείας 21%.: 310 τ. (επιβατ. με 25 χ/ω) 225 τ. (εμπορ. με 30 χ/ω)

Χωρητικότητες: α) Καύσιμο: 2.271 L β) Νερό ψύξης Δ/Κ: 416 L γ) Λάδι λίπανσης: 530 L δ) Άμμος: 0,28 cm^3 ε) Νερό θέρμανσης: 208 L
Μετάδοση κίνησης: Ηλεκτρική - συνεχές ρεύμα Λόγος γραναζιών: 94/17
Τύπος γεννητρίας: 5GT 584 D3 Τύπος ηλεκτροκινητήρων: 5GE 761A1
Σύστημα πέδης: Αέρος τύπου 6 SL - WESTINGHOUSE

Σύστημα θέρμανσης αμαξ/χίας: Ατμογεννήτρια CLAYTON
Ολικό μήκος: 13,984 μ. Πλάτος: 2,743 μ. Ύψος: 3,658 μ.
Έδρα: Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης (Μ.Θ.)



"Alco" A201 - A210 Πλάγια Δ όψη Σχέδιο: Α.Κ.Θ

Παρατηρήσεις: Η διακοσάρα είναι μιά μηχανή που χρησιμοποιείται γιά την έλξη ελαφρών επιβατικών και εμπορικών συρμών, αλλά και σε βοηθητικές εργασίες όπως αμαξ/χίες έργων, εφεδρείες σταθμών κλπ. Παλαιότερα σε διλπή έλξη, εξασφάλιζαν και βαρύτερους συρμους, κυρίως πόστες, όπου δεν απαιτείτο μεγάλη ταχύτητα. Η A207 καταστράφη σε σύγκρουση πριν το 1974, ενώ η A202 κατεστράφη στις 12.8.1976, στην περιοχή Κραννώνα Λαρίσης, όταν συγκρούσθηκε με την Α.301. Από το 1987 βάφονται πορτοκαλί, μετά από σχετική οδηγία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, γιά να ξεχωρίζουν από μακρυά στις Ισοπεδες Διαβάσεις. Αυτό ομως δεν τις έχει σώσει από τους απρόσεκτους Έλληνες οδηγούς!!

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ

ΩΣ ΠΟΤΕ ΚΑΙ ΩΣ ΠΟΥ Η ΑΠΟΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΠΟΙΗΣΙΣ;

(Σκέψεις κατά τη σιδηροδρομική εκδρομή στο Ναύπλιο)

Ναύπλιο! Η χρονολογικά δεύτερη (μετά την Αίγινα) πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους και συνάμα μιά από τις ωραιότερες και τουριστικώτερες πόλεις της χώρας μας.

Ο σιδηρόδρομος προσέφερε τις επιβατικές του υπηρεσίες στην πόλη αυτή ως το 1962. Εκτοτε η επιβατική εκμετάλλευσις της διακλαδώσεως Αργους - Ναυπλίου καταργήθηκε με το πρόσχημα της αντιοικονομικής λειτουργίας, της γνωστής δικαιολογίας, η οποία καλύπτει τις απαράδεκτες υποχωρήσεις του Κράτους στις ιταμές απαιτήσεις των γνωστών ομάδων πιέσεως. Λες και η Κυλλήνη, το Κατάκολο, η Ολυμπία έχουν η καθεμιά χωριστά μεγαλύτερο πληθυσμό και συνεπώς επιβατική κίνηση από το Ναύπλιο. Ισως εκεί έχουν μικρότερα συμφέροντα τα τοπικά ΚΤΕΛ.

Ετσι το Κράτος όχι μόνο δεν επεκτείνει και δέν εκσυγχρονίζει το ανεπαρκέστατο και απαραδέκτως χαμηλού επιπέδου σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και το μειώνει συνεχώς. Λαύριο, Αμφίπολις, Αγρίνιο, Ναύπλιο, Λουτράκι (άλλος τουριστικός γίγας, όπου η ψευδής δικαιολογία της αντιοικονομικής λειτουργίας καταντά αισχρή κοροϊδία εις βάρος του κόσμου), Λουτρά Κυλλήνης κ.α. Ήδη επίκειται η διακοπή της λειτουργίας της γραμμής Βελεστίνου - Παλαιοφαρσάλου με την εξαίρεσή της από το πρόγραμμα διαπλατύνσεως των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. Ετσι, οι κατευθυνόμενοι από Αθήνα εις Βόλο πρέπει να κάνουν 7 ώρες με το τραίνο, ενώ με το ΚΤΕΛ μόνο 5. Ετσι επίσης παύει η απ'ευθείας σιδηροδρομική συγκοινωνία του Βόλου με τις άλλες Θεσσαλικές πόλεις: Φάρσαλα, Καρδίτσα, Σοφάδες, Τρίκαλα, Καλαμπάκα. Η γραμμή αυτή έχει μήκος 83 km σε πεδινό έδαφος πλην μιάς ισχυράς κλίσεως 13 km. Με βελτίωση χαράξεως (ήδη μελετηθείσα από τούς ΣΕΚ) προκύπτει μικρότερη κλίση και μήκος γραμμής. Θα είχαμε έτσι και κατ'ευθείαν σύνδεση του Βόλου με την Κοζάνη, μιάς και η γραμμή Καλαμπάκας - Κοζάνης είναι ήδη έτοιμη σε σημαντικό ποσοστό με σήραγγες και σταθμούς από την εποχή του μεσοπολέμου. Και τέλος, επίκειται η κατάργησις μεγάλου τμήματος και τοπικών συνδέσεων των τ. ΣΠΑΠ, ώστε σταδιακά να γίνει πραγματικότης η πλήρης αποσιδηροδρομοποίησις της Ελλάδος. Είναι κάτι που δε λέγεται επίσημα, αλλά πραγματοποιείται με τη μέθοδο της εγκαταλείψεως, του μη εκσυγχρονισμού, της μη προμηθείας υλικού, της μη προσλήψεως προσωπικού κ.λπ.

Αυτή η οπισθοδρομική πορεία πρέπει να σταματήσει!

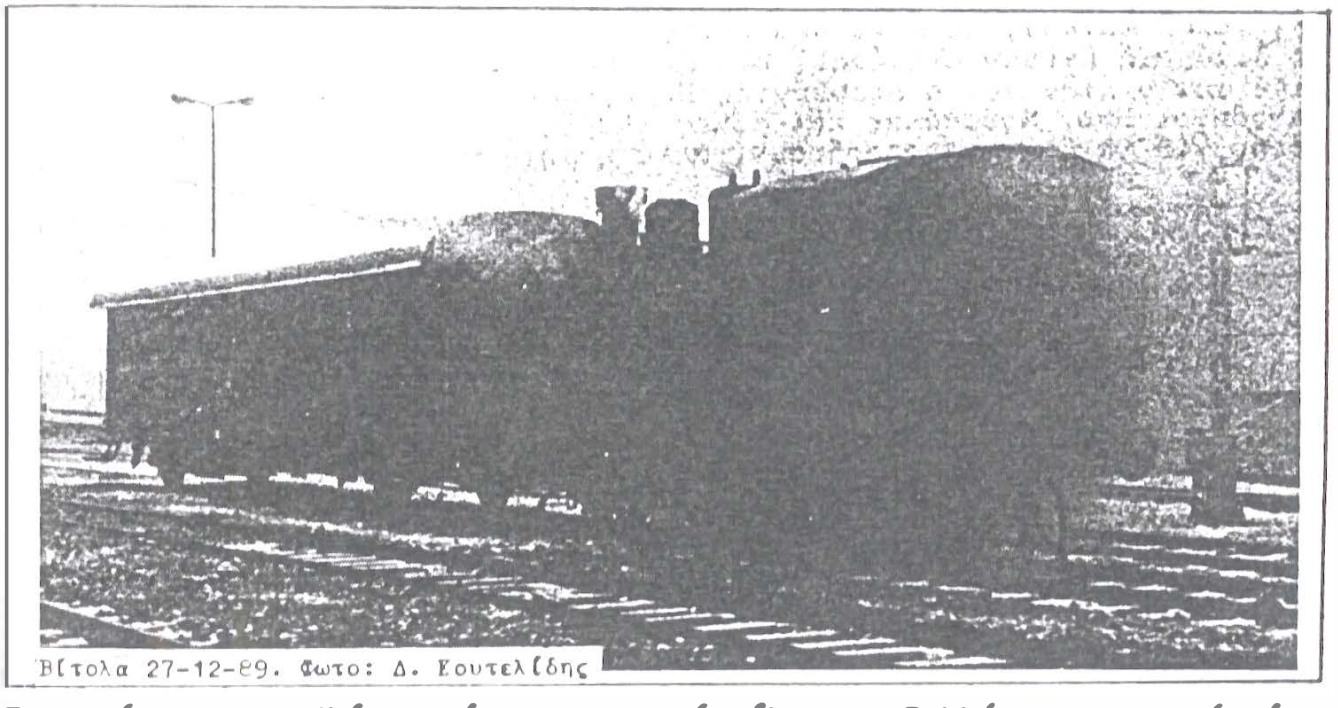
Να επανέλθει το οικολογικώτερο μέσο συγκοινωνίας στις αποκλεισθείσες πόλεις! Να δοθεί στους κατοίκους των πόλεων αυτών η δυνατότης εναλλακτικής επιλογής ενός άλλου, οπωσδήποτε πιό φθηνού μέσου συγκοινωνίας, το οποίο υπάρχει, αλλά δεν λειτουργεί! Να αρχίσει η βελτίωσις και αναζωογόνησις της σιδηροδρομικής προς το λαό υπηρεσίας με καθιέρωση δρομολογίων από Αθήνα γιά Ναύπλιο (όπου ο νέος Σταθμός άρχισε να κατασκευάζεται και κατόπιν εγκαταλείφθηκε), Στυλίδα, Λουτράκι, αλλά και τοπικών από Αργος, Κόρινθο, Λιανοκλάδι. Από το Ναύπλιο τις ημέρες των παραστάσεων, αλλά και τις υπόλοιπες, συνεργαζόμενα λεωφορεία θα μπορούσαν να μεταφέρουν τον κόσμο στην Επίδαυρο.

Ενώ ελάχιστοι ίσως χάσουν μικρό ποσοστό από τα υπέρογκα κέρδη τους, οι πιό πολλοί πολλά θα κερδίσουν.

Σπυρίδων Ρεγκούτας
Φαρμακοποιός - Αθήναι

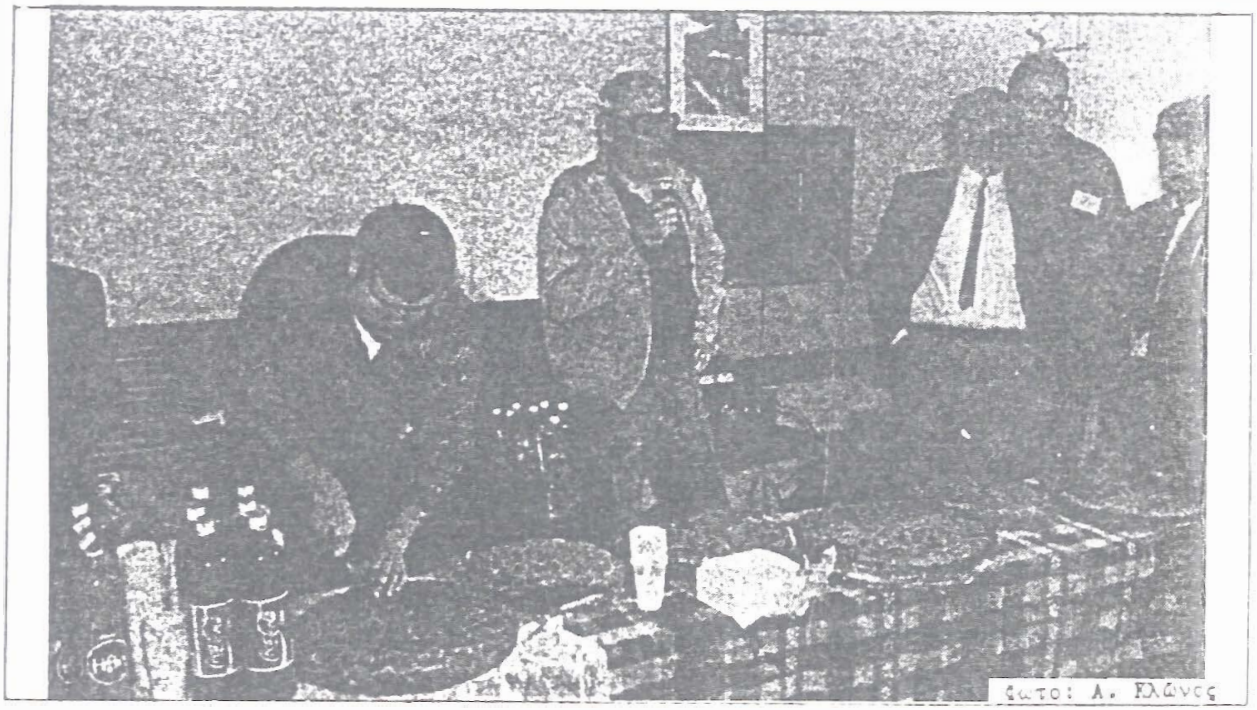
Φωτο: Α. Κλώνος

Συλλογική εκδρομή στους Μύλους-Ναυπλίου έγινε στις 2-7-89, με μεγάλη συμμετοχή. Προς τούτο μισθώθηκε η ΑΒΚθπτ-6405 DE DIETRICH, που οι μηχανοδηγοί Δημ. Ζαμπέλης και Γιάννης Ζαντές μετέτρεψαν σε "Αίολο". Κρίμα που οι Α/Α αυτές σε λίγο (αν όχι ήδη) θα αποτελούν παρελθόν, ελπίζουμε όχι μαζί με τη γραμμή Τριπόλεως ποτόσα χρόνια πιστά υπηρέτησαν.

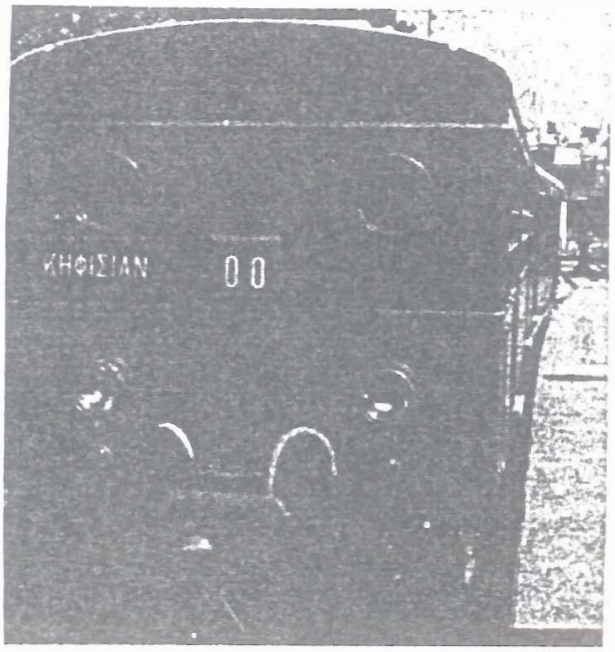

Βίτολα 27-12-89. Φωτο: Δ. Κουτελίδης

Χριστούγενα στη Φλώρινα έκαναν αρκετά μέλη του Συλλόγου. Μερικοί πέρασαν και στη Βίτολα όπου μέσα στο χιονισμένο σταθμό τους περίμεναν δύο εκπλήξεις: μιά ατμάμαξα ενός κοντινού εργοτασίου τύπου 62 των JZ (σαν τις ημέτερες Δα) και η πλήρης ελευθερία φωτογράφήσεως σε συνδυασμό με τη φιλική συμπεριφορά των Γιουγκοσλάβων σιδηροδρομικών.

ΕΚΔΡΟΜΗ & ΠΙΤΤΑ



Στη Χαλκίδα έκοψε φέτος την Πίττα του ο Σ.Φ.Σ. Για πρώτη φορά προτιμήθηκε η τελετή να αποτελέσει μέρος σιδηροδρομικής εκδρομής. Περί τα 250 άτομα ταξίδεψαν με τη μισθωμένη αμαξ/χία που απετελείτο από 4 οχήματα κεντρικού διαδρόμου Β' θέσεως με επικεφαλής την Δ/Υ 419 (σειράς 221 - ΒΒ). Παρόλο που προέκυψε μεγάλη καθυστέρηση σ την αναχώρηση αλλά ιδίως στην επιστροφή, όταν χαλασε η 419 και εκλήθη η εφεδρεία Οινόης Δ/Υ Α-251 (GANZ MAVAG), το κέφι δεν έλειψε και ουδείς δυσαρεστήθηκε. Κατά τη διαδρομή έγιναν κληρώσεις και μοιράστηκαν δώρα στους εκδρομείς. Μεταξύ αυτών ήταν και ο Διευθυντής Περιφερείας Αθήνών κ. Κραφίτης. Οι μη χανοδηγοι Βασ. Μουστάκης και Νίκος Αλεβίζος, έκαναν φιλότιμες προσπάθειες για να μας ικανοποιήσουν, αλλά η μηχανή τους πρόδωσε.

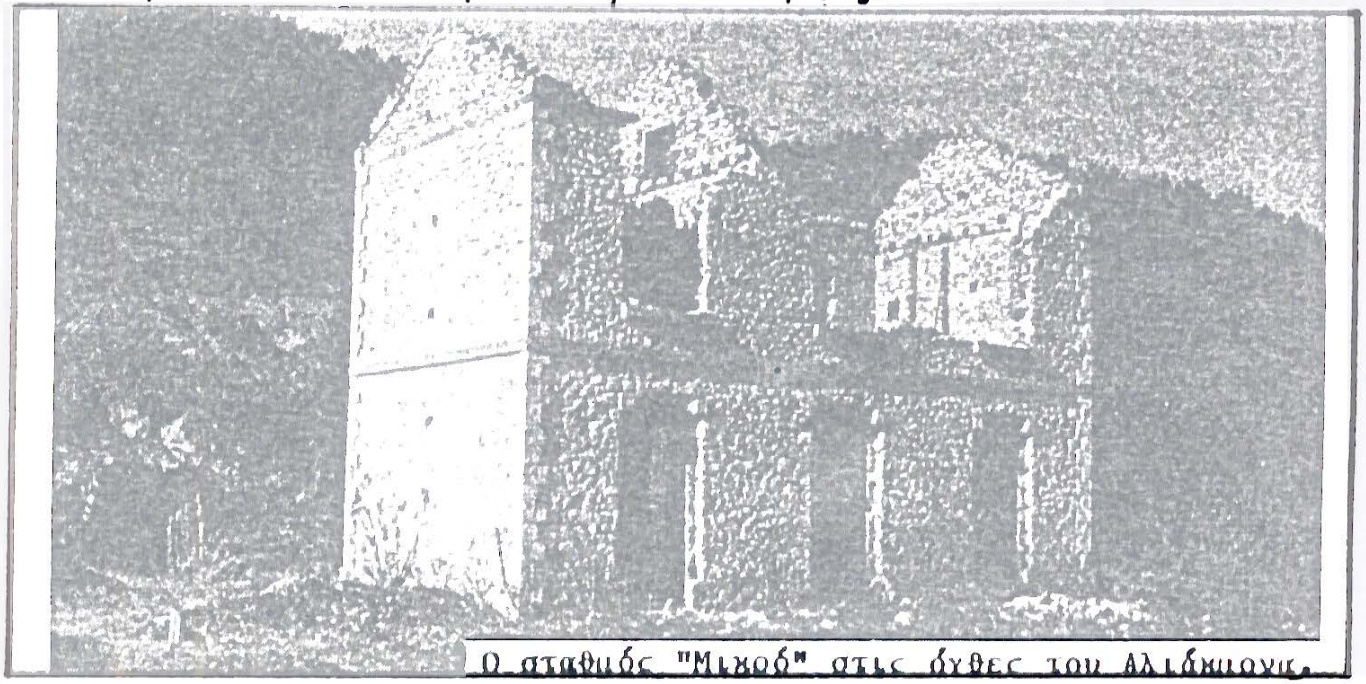


ΜΕΤΡΟ - ΡΕΤΡΟ

Χάρη σε πρωτοβουλία της Γενικής Διεύθυνσης των ΗΣΑΠ και το μεράκι του Διευθυντή Ελξης και Αποκλειομού κ. Σκουλαριώτη και του τεχνικού προσωπικού, επανακυκλοφόρησε ένας δίδυμος, ξύλινος ουρμός του ηλεκτρικού, από αυτούς που επί 80 χρόνια εξυπηρετούσαν το επιβατικό κοινό. Με το πρώτο δρομολόγιο, την Πρωτομαγιά, ταξίδεψε η Ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και των Συγκοινωνιακών Οργανισμών της Πρωτεύουσας. Ταξίδεψαν και πολλά μέλη μας, ένα από τα οποία, ο κ. Δημήτρης Μεταξάς, οδήγησε το ουρμό κατά διαστήματα. Τα κατασκευής 1904 και 1914 οχήματα θα δρομολογούνται κάθε Κυριακή (10:00 από Πειραιά - 11:30 από Κηφισιά), ενω στο μέλλον θα επαναλειτουργήσουν ακόμη 4 οχήματα.

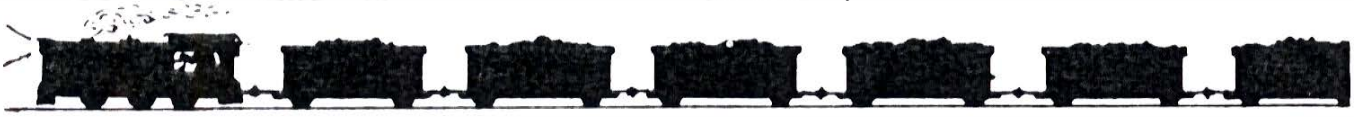
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ.... ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ!!

Εξερεύνηση γιά το τι απομένει από τη γραμμή Σκύδρας-Αριδαίας και Άφάλου-Όρμας πραγματοποίησε ομάδα μελών του ΣΦΣ. Ανακάλυψε ότι το τραίνο εχει αφήσει ανεξίτηλα σημάδια στη μνήμη των κατοίκων της περιοχής, που πολλοί επιθυμούν την επαναλειτουργία του. Η χάραξη υπάρχει σε πολλά σημεία ενώ η τυχη των κτηρίων των σταθμών επεφύλαξε εκπλήξεις: Σκύδρα: ανήκει στον ΟΣΕ και είναι σε χρήση. Προφ. Ηλίας: αγνοείται, ίσως δεν υπήρχε. Άφαλος: διατηρείται ακατοίκητο. Πολυκάρπη: γκρεμίστηκε. Μεγαπλάτανος: έγινε αγροικία. Όρμα: γκρεμίστηκε πρόσφατα. Αριδαία: είναι διοικητήριο στρ. μονάδας. Ξυφώνεια: έγινε αποδυτήρια γηπέδου & Νέα Ζωή: αποτελεί πιά προέκταση... εκκλησίας.



Ο σταθμός "Μικρό" στις όχθες του Αλιάκμονα.

Η ίδια ομάδα επεσκέφθη και κατέγραφε τι σώζεται από τη χάραξη της γραμμής Καλαμπάκας-Κοζάνης. Με ολοκληρωμένα σε πολλά σημεία τα χωματουργικά έργα η γραμμή αυτή δεν αποπερατώθηκε. Σώζονται μισογκρεμισμένοι από τους βομβαρδισμούς του εμφυλίου οι σταθμοί: Οξύνεια, Αγιόφυλλο, Καρπερό, Μικρό, Σιάτιστα, Ξηρολίμνη· επίσης τούνελ και γεφύρια. Υπάρχουν τέλος οι βάσεις μιάς μεγάλης γέφυρας μετά την Οξύνεια.



Εξερευνήσεις στις βιομηχανικές γραμμές "Ντεκοβίλ", που λειτούργησαν ή ακόμα λειτουργούν στη χώρα μας, πραγματοποιούν μέλη του Συλλόγου την εποχή αυτή. Στό Κυμάσι Ευβοίας, κοντά στο Μαντούδι, υπάρχουν 3 μικρές δηζελομηχανές· οι 2 σε καλή κατάσταση ενώ στον κόλπο του Ατάλαντου κοντά στο Πήλι βρέθηκαν κομμάτια γραμμών και πολλές χοάνες. Υπόλοιπα εναερίου υπάρχουν στην Αγία Τριάδα και μέχρι το Πήλι, ενώ τίποτα δεν βρέθηκε στο Αφράτι· ούτε καν η χάραξη. Πολλές χαράξεις, γραμμές, μεταλλικές χοάνες και ξύλινα βαγονέτα υπάρχουν στις περιοχές Κουταλάς και Μέγα Λιβάδι της νήσου Σερίφου όπου υπήρχαν μεταλλεία σιδήρου ως το 1970 Υποσχέσεις γιά ενδιαφέρουσες ανακαλύψεις δίνει το εκτεταμένο δίκτυο εναερίων και Ντεκοβίλ γραμμών της Σίφνου, η οποία είναι ο επόμενος στόχος της εξερευνητικής ομάδας. Πληροφορίες γιά την ύπαρξη παρομοίων εγκαταστάσεων έχουμε επίσης γιά την Κύθνο, τη Νάξο (Απείρανθο) και την Κίμωλο. Μέλη μας ή αναγνώστες που έχουν πληροφορίες πάνω στο αντικείμενο παρακαλούνται να ειδοποιούν τα μέλη της ομάδας ή το Δ.Σ.

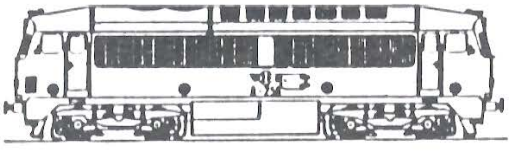
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΝΕΑ

ΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Ημερίδα με θέμα την αναδιαρθρωση των συγκοινωνιών της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής, διοργάνωσε ο Ο.Α.Σ. στις 9-10-89, σε αίθουσα του Εθν. Ιδρ. Ερευνών. Παρουσιάστηκε η φιλοσοφία ενός συστήματος που βασίζεται σε γραμμές "κορμού" και σε τροφοδοτικές προς αυτές. Το ενδιαφέρον είναι ότι, όπως ανέφεραν οι αρμόδιοι συγκοινωνιολόγοι του Ο.Α.Σ., οι γραμμές "κορμού" μπορούν μελλοντικά να γίνουν γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς, δηλ. Τραμ, Ελαφρύ ή Βαρύ Μετρό. Από μέρους του Συλλόγου πήραν το λόγο τα μέλη μας Γ. Νάθενας και Α. Κουρμπέλης, διατυπώνοντας σκέψεις και προτάσεις σχετικά με το θέμα.

ΤΑ ΝΟΥΜΕΡΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.

Μετά από συννενόηση του Σ.Φ.Σ. και των αρμοδίων υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε., αρχισε από το Φθινόπωρο του 1988 το βάφιμο των μηχανών του Οργανισμού με νούμερα που κατασκεύασε μέλος μας. Είναι ξεχωριστά για κάθε τύπο και κατά το δυνατόν όμοια με τα κατασκευαστικά. Εξαλείφεται έτσι, το φαινόμενο των πρόχειρων και παραταιρων αριθμών που είχαν βαφτεί στις περισσότερες κινητήριες μονάδες. Ελπίζουμε ότι κάποτε θα βελτιωθεί το γενικό βάφιμο των μηχανών που τώρα γίνεται στο ύπαιθρο, ακόμα και κάτω από βροχή, βιαστικά και χωρίς μερικές φορές πλύσιμο προηγουμένως. Έτσι μετά λίγο καιρό παρουσιάζουν ελεεινή όψη, ιδίως όσες έχουν υποστεί "πορτοκαλοποίηση", σύμφωνα με τη μόδα του Ο.Σ.Ε., από την οποία ελπίζουμε να γλυτώσουν οι νέες μονάδες. (Φανταστείτε πορτοκαλί GANZ)!



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟΣΤΑΥΡΟΛΕΞΟ

Του Γιώργου Λ. Φλώρου

Ανακαλύψατε και μαρκάρετε τούς αριθμούς των δρομολογίων του ΟΣΕ από 27-03-90 και τους αριθμούς των δηζελαμαξών αυτού, που κρύβονται στον παράπλευρο πίνακα, και στείλτε τους στη δ/νση του ΣΦΣ. Οποιος βρη τους περισσότερους χωρίς λάθος, κερδίζει μία σιδ/κή φωτογραφία 20X25. Το ιδιο ψηφίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί περισσότερες φορές με τους εξής περιορισμούς: Οι αριθμοί θα διαβάζονται οριζοντίως εξ αριστερών προς τά δεξιά, καθέτως από πάνω προς τα κάτω και διαγώνια από πάνω προς τα κάτω η αντιστρόφως, αλλά πάντοτε εξ αριστερών προς τά δεξιά. Αν κάποιος αριθμός συμπίπτει σε δρομολόγιο και μηχανή, λαμβάνεται υπ'οψιν 2 φορές. Απαντήσεις έως τέλος Σεπτεμβρίου.

6	9	0	1	3	8	3	6
2	0	6	2	2	9	1	0
2	7	4	5	3	0	5	2
1	5	1	1	5	1	0	6
0	7	1	5	0	6	0	3
2	0	0	1	1	3	0	4
5	2	6	2	6	5	1	5
1	8	3	4	7	2	9	0

Ξέρετε ότι.....

.....Το παλιότερο Μετρό του κόσμου, είναι του Λονδίνου, που εγκαινιάστηκε το 1863 με ατμήλατη έλξη και ακολούθησαν το Μετρό της Νέας Υόρκης το 1875 και του Βερολίνου το 1882; Το 1952 Μετρό διέθεταν 17 πόλεις σ' όλο τον κόσμο, ενώ σήμερα ο αριθμός τους έχει φτάσει τις 77.

✱

.....Η ρευματοληψία από τρίτη τροχιά των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται κυρίως στα Μετρό καθώς και σε ορισμένα δίκτυα προαστειακού σιδηροδρόμου; Στην Αγγλία όμως υπάρχει και ένα σημαντικού μήκους υπεραστικό δίκτυο που ηλεκτροφοτείται από τρίτη τροχιά: το SOUTHERN REGION. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν ορισμένα Μετρό με εναέρια ρευματοληψία δηλαδή από παντογράφο όπως π.χ. της Ρώμης, του Βιλάνου, της Μαδρίτης κλπ Τέλος τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί αρκετά συστήματα "ελαφρού μετρό", που μπορούν να ηλεκτροδοτούνται και από εναέριο σύρμα (με παντογράφο) και από τρίτη τροχιά (με πέδιλο).

✱

.....Πατέρας του σιδηροδρόμου θεωρείται ο Άγγλος Γεώργιος Στέφενσον, που κατασκεύασε την πρώτη σιδηροδρομική ατμάμαξα το 1814, ενώ τα επίσημα εγκαίνιά της έγιναν την 27/9/1825; Ο πρώτος συρμός 90 τόννων και με 600, κινήθηκε μεταξύ Στόκτον - Ντάρλιγκτον, από την ατμάμαξα "Ρόκετ" με ταχύτητα 10 χλμ/ώρα, που μετά 5 χρόνια έφτασε τα 47 χλμ/ώρα. Η εφεύρεση του Στέφενσον κυριολεκτικά άλλαξε τη μορφή του κόσμου και του πολιτισμού.

✱

.....Το "Σεμπλόν Οριάν" εξπρές έφτασε για πρώτη φορά στην Αθήνα, τον Ιούλιο του 1920;

Συλλογή στοιχείων: Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

.....Το πρώτο τραίνο κινήθηκε:
Το 1827 στη Γαλλία;
Το 1829 στις Η.Π.Α.;
Το 1831 στο Βέλγιο;
Το 1835 στη Γερμανία;
Το 1836 στην Ιταλία;
Το 1837 στην Αυστρία;
Το 1839 στη Ρωσσία & Ολλανδία;
Το 1847 στην Ελβετία;
Είχε προηγηθεί η Αγγλία όπου η ατμομηχανή του Στέφενσον κινήθηκε πρώτη φορά το 1825, ενώ είχε κατασκευαστεί το 1814. Όμως το σύστημα κίνησης οχημάτων σε γραμμές εφαρμόσθηκε και στην Αρχαία Ελλάδα, όπου σε δύο παράλληλα αυλάκια κινούνταν αμάξια από την Αγορά της Αθήνας ως τον Πειραιά.

✱

.....Το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών κατά το 1940 ήταν συνολικά 1.319.460 χιλιόμετρα;

Στην Αμερική	625.456	χλμ.
" Ευρώπη	414.943	"
" Ασία	165.985	"
" Αφρική	73.917	"
" Αυστραλία	49.159	"

Σήμερα το συνολικό μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών σ' όλη τη Γη ξεπερνά τα 1.500.000 χιλιόμετρα.

Συλλογή στοιχείων: ΣΟΦΙΑ ΜΠΟΥΚΗ

ΝΕΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΚΟΡ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Νέο παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας, πάνω σε συμβατικές σιδηροτροχιές, έκανε το τελειότερο επιβατικό τραίνο. Το υπερσύγχρονο γαλλικό TGV-ATLANTIQUE έπιασε τα 510 χιλ/ώρα, κινούμενο στη γραμμή υψηλής ταχύτητας, που πρόσφατα κατασκευάσθηκε, μεταξύ Παρισίων - Ατλαντικού.
Το τραίνο που έχει παραμυθένιες ανέσεις (ακόμα και TELEX για τους βιαστικούς μπιζνεσμεν), έχει αρχίσει να κάνει τακτικά δρομολόγια και να καταπλήσει τους πάντες με τις επιδόσεις του. Και σ'ανώτερα...

✱

ΤΟ ΝΕΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.

Παραλαβές τροχαίου υλικού, έγιναν την περασμένη περίοδο από τον ΟΣΕ. Παρελήφθησαν και εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ Αθήνας-Θεσ/νίκης και Αθήνας-Βόλου, οι τετράδυμες αυτοκινητάμαξες υψηλών ανέσεων AEG/LEW τυπου IC2000N. Επίσης κυκλοφορούν στην γραμμή Αθήνας-Χαλκίδας 2 ζεύγη από τις προαστειακές αυτοκινητάμαξες MAN/Ελληνικών Ναυπηγείων. Τέλος παρελήφθησαν σχεδόν όλες οι μεταχειρισμένες μηχανές τύπου V200 των DB Για το νέο τροχαίο υλικό που παρελήφθη, καθώς και για αυτό που αναμένεται να παραληφθεί θα έχουμε αφιερώματα στα προσεχή τεύχη της "Σ".

✱

Η ΕΠΑΝΕΝΩΣΗ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Με την ενοποίηση των δύο Γερμανιών, επανέρχονται με αυξημένο ρυθμό σε χρήση οι σιδηροδρομικές γραμμές πού είχαν αποκοπεί μετά τη διαίρεση της χώρας. Ηδη σε πρώτη φάση αποκαθίστανται 4 συνδέσεις των Κρατικών δικτύων και μία των ιδιωτικών Σιδηροδρόμων του Ανατολικού Αννοβέρου.
Στις αρχές του έτους κυκλοφόρησε το πρώτο EuroCity "Deutschland" μεταξύ Duesseldorf - Nordhausen (με ατμήλατη έλξη), ενώ την ταχεία συνδεση Βερολίνου - Αμβούργου εγκαινίασε η προσφάτως κατασκευασθείσα για τον ΟΣΕ Αυτοκινητάμαξα 601+602 (InterCity 2000N), στις 18-12-89. Αυτό έχει ιδιαίτερη συμβολική σημασία επειδή οι Α/Α αυτές είναι προϊόν συνεργασίας κατασκευαστικών οίκων και των δύο Γερμανιών.

✱

ΡΕΚΟΡ ΓΙΑ ΤΟΥΣ SBB

Το 1989 οι Ελβετικοί Ομοσπονδιακοί Σιδηρόδρομοι (SBB/CFF/FFS), σημείωσαν τη μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση στην ιστορία τους, μεταφέροντας κάτι παραπάνω από 50 εκατομμύρια τόννους. Το μεγαλύτερο ποσοστό της αυξήσεως οφείλεται στη διαμετακομιστική κίνηση και κυρίως στις συνδιασμένες μεταφορές (piggyback, containers κ.α.).

✱

"ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"
Περιοδική Έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 7 - Ιούλιος 1990
Εκδίδεται από συντακτική επιτροπή. Ενυπόγραφα άρθρα και κείμενα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη σύνταξη.
Τεχνική επιμέλεια: Α. Κ. Ο
Εκτύπωση: "ΦΩΤΟΛΙΟ Ε.Π.Ε." Γραφικές Τέχνες - Κυλέττη 25/27 Τηλ. 3605044