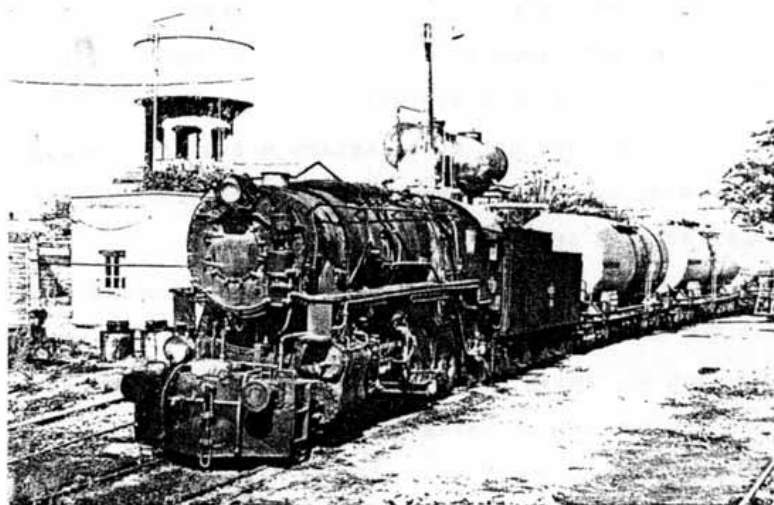


# σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 1

ΦΛΕΒΑΡΗΣ 1986

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



Ατμάμαζα Θγ 525 επί Διαλοχή Θεσ/νίκης-1977 Φωτ. STEINWIDDER

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ΦΙΛΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ,

σαν Πρόεδρος του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, αισθάνομαι ιδιαίτερη ικανοποίηση και χαρά χαιρετίζοντας αυτό το πρώτο τεύχος του περιοδικού μας που κρατάς στα χέρια σου, δεδομένου ότι για πρώτη φορά κυκλοφορεί στον Ελληνικό χώρο περιοδικό αποκλειστικά Σιδηροδρομικού περιεχομένου.

Δυστυχώς στην χώρα μας ο Σιδηρόδρομος αποτελεί ένα άγνωστο αλλά και παρεξηγημένο αντικείμενο.

Σκοπός του περιοδικού μας είναι λοιπόν η διαδοχή στο ευρύτατο κοινό καθώς και η παρουσίαση του Σιδηροδρόμου στο παρελθόν, στο παρόν και στο μέλλον.

Εύχομαι ειλικρινά νά αγκαλιάσεις το περιοδικό μας με όλη σου την αγάπη, συγχωρώντας πιθανές ελλείψεις του και ίσως σφάλματά του και εμείς σου υποσχόμαστε να παρουσιάζουμε κάθε φορά όλο και πιο ενδιαφέροντα θέματα, πείθοντας σε ότι αξίζει τον κόπο να το διαβάσεις.

Με εκτίμηση και αγάπη  
Μιχάλης Κουγιουμτζόγλου  
Πρόεδρος Σ.Φ.Σ.

Σ' αυτό τό τεύχος συνεργάστηκαν οι: Μ. Κουγιουμτζόγλου, Γ. Νάθενας, Σ. Παπανδρεάδης, Ν. Σμπαρούνης.

Υπεύθυνος έκδοσης: Μ. Κουγιουμτζόγλου Ξανθόπου 85  
Τεχνική Επιμέλεια Α.Κ.Θ

## 150 ΧΡΟΝΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟ ΒΕΛΓΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

150 χρόνια λειτουργίας συμπληρώνουν τό 1985 οι Γερμανικοί και οι Βελγικοί Σιδηρόδρομοι. Τα γενεθλιά τους εορτάστηκαν με εκθέσεις σιδ/κού υλικού και τεχνολογίας (παλαιάς και σύγχρονης), ιστορικών σιδ/κών ντοκουμέντων, φωτογραφίας, βιβλιογραφίας, μακετών, γραμματοσήμων κ.λ.π. σε πάρα πολλές πόλεις. Το επίκεντρο, φυσικά, ήταν οι επετείαι-κοί συρμοί με μηχανές και οχήματα καλύπτοντα την περίοδο 1835-1985 και η "ζωντανή" επίδειξη-με υποδειγματική ξενάγηση-συστημάτων σηματοδότησεως, τηλεδιοικήσεως, επισκευών υλικού, εμπορικής εκμετάλλευσής κ.α. εποχής. Πλήν των 3 κρατικών δικτύων (DB, DR και SNCB), την επέτειο τίμησαν με ανάλογες εκδηλώσεις οι περισσότεροι ιδιωτικοί σι/μοί της ΟΔΓ και οι φιλοσιδηροδρομικοί σύλλογοι των 3 κρατών. Χωρίς την συμβολή των τελευταίων οι εκδηλώσεις θα ήσαν πολυ πτωχότερες σε κυκλοφορίσιμες ατμάμαξες, και παλαιές επιβατάμαξες.

Ένα χαρακτηριστικό των εορτασμών ήταν η έλλειψη μεγαλοστόμων ομιλιών: τα επιτυχημένα δίκτυα δεν τις χρειάζονται διότι έχουν να επιδείξουν πραγματικά έργα.

Ευχόμαστε στους εορτάζοντες σιδηροδρόμους χρόνια πολλά και καλές δουλειές για τα επόμενα 150 χρόνια.

## ΑΣΧΗΜΑ ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

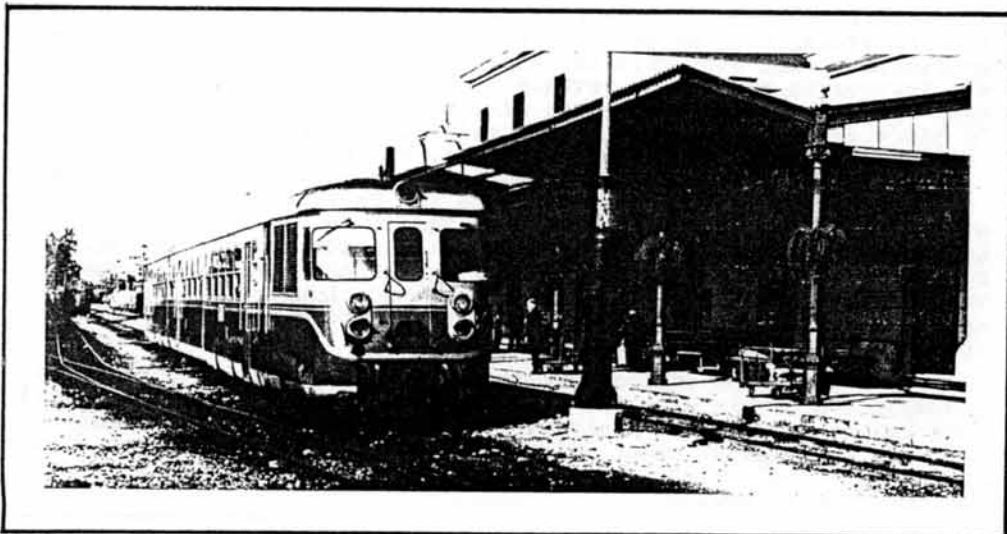
Ακόμη και στην Τουρκία τα σημεία των καιρών είναι άσχημα για τις ατμάμαξες. Την 16-5-85 εισήλθε η τελευταία ατμάμαξα στο εργοστάσιο της Σεβάστειας προς επισκευή. Οι 2 μεγάλες αίθουσες συναρμολογήσεως χρησιμεύουν τώρα στην επισκευή φορταμαξών. Το λεβητοστάσιο ανέστειλε την λειτουργία του και το χυτήριο έγκυρως έκλεισε. Τα ξύλινα πρότυπά του κείτονται ήδη πάνω στα καλυσίδηρα. Με την αποπεράτωση της 56 518 (τ. σειρά 52 της DR) τελειώσε επίσημα η επισκευή ατμάμαξών στην Σεβάστεια. Στα μηχανοστάσια αναπόκειται να επισκευάζουν κατά το δυνατό τις ατμάμαξες τους. Μετά την συμπλήρωση των χιλιομετρών τους θα επισκευάζονται οι μηχανές προαιρετικά και θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε ελιγμούς. Η Σμύρνη είναι στα χαρτιά το νέο εργοστάσιο ατμάμαξών, αλλά δεν είναι εξοπλισμένη στην ίδια εκταση με την Σεβάστεια, έτσι ώστε να πρέπει να υπολογίζη κανείς σε παροπλισμό των μηχανών μετά από μεγάλες βλάβες. Επί υπερφορτώσεως της Σμύρνης θα δραστηριοποιηθή το Αφύον ως βοηθητικό εργοστάσιο: αυτά ανεκοίνωσε ο δ/ντής του εργοστασίου Σεβάστειας.

Από τις ακόμα σήμερα κυκλοφορίσιμες 250 ατμάμαξες, σίγουρα θα αποσυρθη ένα μεγάλο μέρος με την παράδοση των νέων δηζελαμαξών Κράουους Μαφφάι. Παρατηρητές υπολογίζουν ότι κατά το μέσον του επομένου έτους θα ευρισκωνται ακόμη υπ' ατμόν μόνον 100 μηχανές περίπου. Όποιος λοιπόν θέλει να απολαύση για τελευταία φορά τις μεγαλειώδεις ατμάμαξες των TCDD, άς σπεύση.

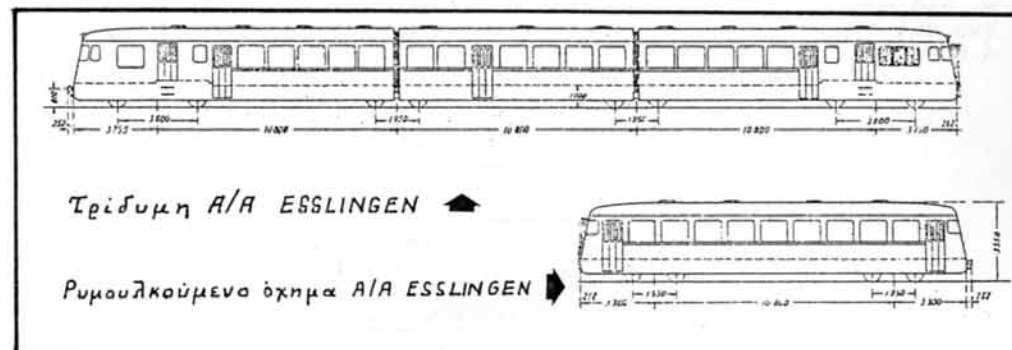
άλλα νέα στή σελίδα 8

Εγκαινιάζοντας αυτή τη στήλη, όπου θα παρουσιάζουμε σε κάθε τεύχος από μια κινητήρια μονάδα του τροχαίου υλικού των σιδηροδρόμων που λειτουργούν στη χώρα μας (ΟΣΕ, ΗΣΑΠ, βιομηχανικά δίκτυα), φιλοδοξούμε να συντελέσει στην καλύτερη γνωριμία με το τόσο παρεξηγημένο στις μέρες μας υλικό των ελληνικών σιδηροδρόμων. Έτσι η όποια κριτική γίνεται γι αυτό, να μπορεί να στηρίζεται σε πραγματικά στοιχεία και όχι να παρατηρείται το φαινόμενο αξιόπιστοι κατά τα άλλα δημοσιογράφοι, αλλά και πολύς κόσμος ανημέρωτος, να μιλάει για μηχανές του ΟΣΕ που αριθμούν π.χ. 20 χρόνια ζωής, ότι είναι 50 χρόνων και άλλες τέτοιες ανακρίβειες. Έχει αρκετά αδύνατα σημεία ο ελληνικός σιδηρόδρομος (π.χ. ελλιπής συντήρηση του τροχαίου υλικού λόγω συνεχούς χρήσης του), ώστε να μη χρειάζεται να του καταμαρτυρούνται και άλλα, που μάλιστα είναι ανακριβή και αποπροσανατολίζουν την κοινή γνώμη. Θα ξεκινήσουμε λοιπόν, με την παρουσίαση μιας αυτοκινητάμαξας του μετρικού δικτύου Πελοποννήσου.

1. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΑ "ESSLINGEN" 6001-6007



Κατηγορία: Τριπλή αρθρωτή αυτοκινητάμαξα Ιδιοκτησία: ΣΠΑΠ-ΣΕΚ-ΟΣΕ  
Μήκος: 40,40 μ. Πλάτος: 2,70μ. Γραμμή: 1,000μ. Έτος κυκλοφορ: 195  
Αριθμοί κυκλοφορ: 6001-6007 Μονάδες: 7  
Ρυμουλκούμενα οχήματα: 0021-0027, ESSLINGEN  
Χώρα προέλευσης/κατασκευαστής: Δυτ. Γερμανία/FERROSTAAL A.G.-ESSLINGEN  
Αριθμός καθισμάτων: Α21, Β52, αναδιπλούμενα 11 (σύνολο 84-χωρίς Ρ.Ο.)  
Αριθμός καθισμάτων ρυμουλκούμενου: Β52, αναδιπλούμενα 4 (σύνολο 56)  
Μπάρ: ναι Απόβαρο: 61 τ. Βάρος σε τάξη πορείας: 72,7 τ.  
Πλάταξη αξόνων: Β'2'2'Β' Διάμετρος τροχών: 840 χιλ.  
Τύπος Δ/Κ - αριθμός κυλίνδρων: MERCEDES MB 836 Β8/6



Τύπος υπερτροφοδότη: BROWN BOVERI VTR 200-1  
Ονομαστική ισχύς Δ/Κ: 500 HP X 2 (στις 1500 στροφές/MIN).  
Σύστημα πέδης: KNORR  
Μετάδοση κίνησης: Μηχανοδραυλική Μέγιστη ταχύτητα: 100 χλμ/Ω  
Έδρα: ΠΕΙΡΑΙΑΣ (-ΜΠΡ), ΠΑΤΡΑ (-ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ)  
Παρατηρήσεις: Η αυτοκινητάμαξα αυτή, κινείται σαν τριπλή Α/Α συν ένα ρυμουλκούμενο προαιρετικά. Έχει χρησιμοποιηθεί παλθότερα στα δρομολόγια υπερταχειών στις δύο κύριες γραμμές της Πελοποννήσου (Αθήνα - Τρίπολη - Καλαμάτα, Αθήνα - Πάτρα - Ολυμπία ή Κυπαρισσία). Τελευταία άρχισε να χρησιμοποιείται για τοπικά δρομολόγια ( Πάτρα - Κυπαρισσία, Καβάσιλα - Κυλλήνη).-

ALLWAYS OF THE FRENCH ALPS Υπό RUDOLF W. BUTZ 136 Γαλ. φράγκα  
RESSES ET EDITIONS FERROVIAIRES.  
1, RUE COLONEL - BOUGAULT, F-38100 GRENOBLE.

Μία συλλογή φωτογραφιών των ωραίων τοπίων των διασχιζομένων από τους ιό/μους των Γαλλικών Άλπεων, από την Άνω Σαβοΐα στην Προβηγκία, από την κοιλάδα του Ροδανού στα Ιταλικά σύνορα. Τρίγλωσσο κείμενο (αγγλίσ, γαλλικό, γερμανικό) με χαρακτηριστικά και χάρτες των γραμμών. Έκδοση με σκληρό, έγχρωμο εξώφυλλο, συμπεριλαμβάνουσα 85 φωτογραφίες από τις οποίες 4 έγχρωμες. 160 σελίδες 210 X 220.

ΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ. Επιμέλεια Π. ΜΑΝΤΖΑΡΙΔΗ 150 δρχ.  
Έκδοση Ο.Σ.Ε. Καρόλου Ι, Αθήνα

Το πρώτο πραγματικό σιδηροδρομικό βιβλίο για τό ευρύ κοινό στην Ελλάδα είναι γεγονός. Εκτός από τον χρονολογικό πίνακα των κυριωτέρων ημερών της Ελληνικής σιδηροδρομικής ιστορίας, αποδίδει το κλίμα, μέσα στο οποίο ήμασε και παρήμασε ο σιδηρόδρομος στη χώρα μας, από το 1869 μέχρι σήμερα. Επίσης περιέχει στατιστικά στοιχεία, δρομολόγια και μία αρκετά ισορροπημένη επιλογή φωτογραφιών. Τα σφάλματα στο κείμενο και τους τίτλους των φωτογραφιών είναι ελάχιστα και όχι σημαντικά. Η σχέση ποιότητας-τιμής συνιστά την ανεπιφύλακτη αγορά του.

Ν. ΣΜΠΑΡΟΥΝΗΣ



ΟΙ ΣΩΖΟΜΕΝΕΣ ΑΤΜΑΜΑΞΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Έως το 1983 σε πολλούς σταθμούς και μηχανοστάσια στην Ελλάδα υπήρχαν πάνω από 300 ατμάμαξες στα 4 πλάτη γραμμής του Ελληνικού δικτύου Δυστυχώς, στη περίοδο 1983-1985 εκποιήθηκε σημαντικός αριθμός απ' αυτές - κυρίως από το κανονικό πλάτος - χωρίς να ληφθεί πρόνοια να διατηρηθούν όσες ατμάμαξες είχαν φυλαχθεί σε καλή κατάσταση.

Έτσι παρατηρήθηκε το φαινόμενο καλοδιατηρημένες μηχανές να εκποιηθούν ενώ άλλες σε όχι τόσο καλή κατάσταση να διατηρηθούν. Η σημαντική κατάσταση παρουσιάζεται στον παρακάτω κατάλογο. Πρέπει να τονιστεί ότι πιθανόν να υπάρξουν ορισμένες αλλαγές στους επόμενους μήνες\* γι' αυτές θα υπάρξει μια ενημέρωση σε προσεχές τεύχος.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΜΕΝΩΝ ΑΤΜΑΜΑΞΩΝ

- 1/ ΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ  
\*\*\*\*\*  
ΑΘΗΝΑ (Μ.Α.Ι.) Λγ 994/995, Μα 1002, Βγ 576, Αβ 961, Δα 63/65  
-----  
ΤΙΒΟΡΕΑ Λγ 996 (!!)
- ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Μα 1013, Βγ 532/535/589/593, Αβ 955/964/966 (\*) (#)  
-----  
Δα 53 (+) / 55 (!!) / 57 (!) / 59 (!) / 60 (!) / 61 (+), ΚΒ 817, Λα 905 (\*), Ζα 306 (!!)  
ΚΟΖΑΝΗ: Αβ 962, Βγ 525  
-----  
ΔΡΑΜΑ: Κγ 877
- 2/ ΜΕΤΡΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ  
\*\*\*\*\*  
ΒΟΛΟΣ: 20/21/22/27, 30/34, 40/44/45 (\*), 54, 72, 203, 1058  
-----  
ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (ΑΘΗΝΑ): Ζε 7542 (!) / 7547  
-----  
ΜΥΛΟΙ: Ζε 7535/7555, Δα 7101/7102/7103/7107, Δι 7112/7113/7116/7118,  
-----  
Εε 7725 (#) / 7728 (#)  
ΠΑΤΡΑ: Ζε 7551/7553 (\*) (^), Εε 7721  
-----  
ΠΥΡΓΟΣ: Ζε 7539/7540/7541, Δι 7115/7119/7120  
-----  
ΚΑΛΑΜΑΤΑ: Ζε 7544, Δα 7104/7105 (") / 7108  
-----  
ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΜΗΧΑΝ/ΣΙΔ): Ε 7712 (!!)  
-----  
ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ: Ζε 7536 (^)  
-----  
ΚΡΗΤΗ: Ζε 7538 (^)  
-----  
ΤΡΙΠΟΛΗ: Δα 7106  
-----  
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ: 7003 (!!), (?)
- 3/ ΠΛΑΤΟΣ 75cm  
\*\*\*\*\*  
ΔΙΑΚΟΦΤΟ: Δκ 8002/8003 (^) / 8005/8011  
-----  
ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ: Δκ 8001 (^)
- 4/ ΠΛΑΤΟΣ 60cm  
\*\*\*\*\*  
ΒΟΛΟΣ: 101 (ΜΗΛΕΑΙ) / 102 (ΙΑΣΩΝ) / 103 (ΠΗΛΙΔΟΝ), 4-6-0Τ (ΕΛΛΗ) (!!)

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

143.5cm : Εα 204 (!!)  
100cm : Α4 (ΤΙΡΥΝΣ) (!), Α5 (ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙΟΝ), Γ 211, Βε 7151, Ζ 7505 (ΕΡΥΜΑΝΘΟΣ)  
75cm : Δκ 8004  
60cm : 0-6-0Τ (ΒΑΡΒΑΡΑ), 0-4-0Τ (ΜΑΙΡΗ), 0-4-0Τ (ΤΣΑΓΚΛΗ)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

(!) Ελλείψεις κομματιών, οργάνων.  
(!!) Ελλείψεις σημαντικών τμημάτων (αποκατάσταση πολύ δύσκολη).  
(+) Ανακατασκευή σαν στατικός λεβητας  
(\*) Η ατμάμαξα φέρει λάθος νούμερο  
(") Η ατμάμαξα δεν συμπεριλαμβάνεται στον επίσημο κατάλογο του Ο.Σ.Ε.  
(#) Η ατμάμαξα έχει εφοδιασμο αλλής ατμάμαξας.  
(^) Η ατμάμαξα εκτίθεται σε υπαίθριο χώρο εξωτερικά μόνο αποκατεστημένη.  
(?) Πιθανώς να βρίσκονται εκεί και άλλες ατμάμαξες

ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΣΤΙΣ Η.Π.Α.

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση των Η.Π.Α. απέσυρε τον νόμο του περασμένου αιώνα, που καθιστούσε υποχρεωτική την προσθήκη σκευοφόρου στην ουρά των εμπορικών αμαξοστοιχιών. Ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας μπορεί, να ταξιδεύει στο θάλαμο του μηχανοδηγού. Φυσικά, η "μετακόμιση" αυτή απαιτεί κάποιο χρόνο, αλλά μερικές εταιρίες την πραγματοποιήσαν ήδη και τα χαρακτηριστικά CABEESSE άρχισαν να εξαφανίζονται. Αυτό επιφέρει μια μεγάλη εξοικονόμηση χρημάτων από την συντήρησή τους.

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Πελοπόννησο άρχισε να βελτιώνεται σημαντικά από τις καινοτομίες στο δίκτυο της περιοχής. Συγκεκριμένα παρελήφθησαν σχεδόν όλες οι αναμενόμενες τριδύμες A/A GANZ MAVAG με αριθμούς 6461-6471. Σε αντίθεση με τις τετράδυμες A/A "αδελφές" τους ανεβαίνουν άνετα τις κλίσεις της γραμμής Κορίνθου-Καλαμάτας και διαθέτουν 1η θέση αντίξια των ΤΕΕ. Οι επιδόσεις τους εξασφαλίζουν μείωση του χρόνου διαδρομής Πειραιώς-Καλαμάτας κατά μισή περίπου ώρα και γενικά προσφέρουν στους επιβάτες της γραμμής αυτής εξυπηρέτηση Ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Οι ίδιες αυτοκινητάμαξες εξασφαλίζουν τις υπερταχείες 303/314 Πατρών-Πειραιώς-Πατρών που επανεμφανίστηκαν μετά πό 7ετή απουσία με την έναρξη της θερινής δρομολογιακής περιόδου. Η μέση ταχύτητά τους είναι 62χιλ/ω.

Με την έναρξη της χειμερινής δρομολογιακής περιόδου, ετέθη σε κυκλοφορία η πρώτη Ευρωπαϊκή κλινάμαξα μετρικής γραμμής μεταξύ Πειραιώς-Πατρών-Καλαμάτας και θα ακολουθήσουν άλλες 3. Έτσι, οι ταξιδεύοντες κυρίως για επαγγελματικούς λόγους-θα κοιμούνται άνετα κατά την διαδρομή και θα έχουν την ημέρα στη διάθεσή τους. Πρόκειται περί των αμαξ. 301 και 316. Οι κλινάμαξες προήλθαν από την μετατροπή στο εργοστάσιο Πειραιώς τεσσάρων Ρουμανικών Βφπτ.

Η παραλαβή των νέων A/A απελευθέρωσε τριπλές A/A από τις ταχείες Τριπόλεως, που με τη σειρά τους αντικατέστησαν τις απλές A/A MAN στα τοπικά δρομολογια Καβασιλών-Κυλληνης και Πατρών-Κυπαρισσίας.

Ελπίζουμε οι αξιόλογες αυτές καινοτομίες να συνεχισθούν και να μη ναυαγήσουν, όπως άλλες κατά το παρελθόν.

ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ Σ.Φ.Σ. ΣΤΟ ΣΙΑΔ. ΜΟΥΣΕΙΟ

Άρχισαν και συνεχίζονται με επιτυχία, στο σιδηροδρομικό Μουσείο του ΟΣΕ (Σιωνίου και Κων/πόλεως, περιοχή πρακτορείων υπεραστικών οδού Διοσίων) οι πολιτιστικές εκδηλώσεις που αποφάσισε το Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ. με θέμα ομιλίες διαλέξεις και συζητήσεις γύρω από θέματα ευρύτερου σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος (ιστορικά & επικαιρότητας). Στις εκδηλώσεις αυτές παράλληλα γίνεται προβολή εγχρώμων διαφανειών, ενώ στις συζητήσεις αναπτύσσονται ενδιαφέροντες προβληματισμοί και απόψεις. Οι εκδηλώσεις αυτές έχουν γίνει ευρύτερα γνωστές και από τα μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (Τύπο-Ραδιόφωνο). Μέχρι στιγμής έχουν γίνει με επιτυχία οι εξής ομιλίες "Η ιστορία του Οριάν Εξπρες" από τον Μ. Κουγιουμτζόγλου (Πρόεδρο ΣΦΣ), "Τά τραμ τότε και σήμερα" από τον Γ. Ναθενα (μέλος ΣΦΣ) και "Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες της Βουδαπέστης" από τον Μπ. Τρεχαντζάκη (μέλος ΣΦΣ). Οι εκδηλώσεις αυτές θα συνεχιστούν με ομιλία του Σπ. Παπανορέαδη (γεν. γραμ. ΣΦΣ) και θέμα τους "οδοντωτούς σιδηροδρόμους", την Παρασκευή 7 Μαρτίη 1986