

σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 4

ΑΠΡΙΛΗΣ 1988

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ΦΙΛΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

η "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ" που κρατάς αυτή τη στιγμή στα χέρια σου, είναι τελείως διαφορετική από τις προηγούμενες. Τηρώντας την υπόσχεση που δώσαμε στο προηγούμενο τεύχος πραγματοποιήσαμε μιά σειρά αλλαγές και θα κάνουμε κι άλλες στο μέλλον με σκοπό τη βελτίωση της "Σ", ώστε να γίνει σιγά-σιγά ένα σιδηροδρομικό έντυπο εφάμιλλο με αυτά των συλλόγων του εξωτερικού.

Η πιο σημαντική είναι η αλλαγή της μεθόδου εκτύπωσης από την φωτοτυπική στην OFFSET. Η νέα μέθοδος κατέβασε το κόστος και έδωσε τη δυνατότητα για αύξηση των σελίδων από 12 σε 16 και του τιράζ από 150-200 αντίτυπα σε 500, πέραν του ότι η ποιότητα αναπαραγωγής των φωτογραφιών είναι ασύγκριτα καλύτερη από αυτή της φωτοτυπικής ή της τυπογραφικής μεθόδου. Ελπίζουμε δε ότι σύντομα θα μπορέσουμε να βελτιώσουμε και την ποιότητα της στοιχειοθεσίας χρησιμοποιώντας ηλεκτρική γραφομηχανή ή φωτοσύνθεση.

Εκτός αυτών, σ' αυτό το τεύχος έχουμε περισσότερη ύλη από πολλές φωτογραφίες, νέες μόνιμες στήλες που ελπίζουμε ότι θα σε ικανοποιήσουν και θα σε προτρέψουν να ενδιαφερθείς από πολύ γι' αυτό το έντυπο, αλλά και για τον Σύλλογο γενικότερα, ώστε αν δεν είσαι ήδη μέλος σύντομα να γίνεις, ή αν είσαι να ενεργοποιηθείς περισσότερο, συμμετέχοντας με δικές σου συνεργασίες (άρθρα, φωτογραφίες) στην έκδοσή του.

Τελειώνοντας θέλουμε να σε διαβεβαιώσουμε ότι είμαστε πρόθυμοι να συζητήσουμε μαζί σου κάθε παρατήρηση, και να δεχθούμε και εφαρμόσουμε κάθε ιδέα σου για να βελτιώνουμε συνεχώς περισσότερο τη "ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ".

Η ΣΥΝΤΑΞΗ

Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας ο Σιδηρόδρομος, εκτός από τα πλήγματα που ανέκαθεν δεχόταν από τη συγκοινωνιακή πολιτική της κεντρικής εξουσίας, απέκτησε και έναν άλλο απροσδόκητο αντίπαλο: ωρισμένοι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν βαλθεί να τον εκδιώξουν από τους υπ' αυτούς οικισμούς.

Εκ πρώτης όψεως αυτό αποτελεί παράδοξο. Λογικώς, η Τ.Α. θα έπρεπε να πρωτοστατεί στις κινητοποιήσεις εναντίον της υποβαθμίσεως του -οικονομικωτάτου & οικολογικωτάτου- μεταφορικού αυτού μέσου. Σε αυτό το συμπέρασμα εξ άλλου οδηγεί και η ως τώρα διεθνής πείρα. Στην Κεντρ. Ευρώπη εκατοντάδες χιλιάδες δευτερευόντων σιδηροδρόμων έχουν διασωθεί ή επαναλειτούργησει χάρη στην ηθική (και πολλάκις υλική) υποστήριξη τοπικών αρχών και φορέων. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις συγκροτήσεων εταιρειών λειτουργίας σιδ/μων από την Τ.Α. (KREISBAHNEN, MUNICIPAL RAILWAYS), στο εξωτερικό. Τέτοιας μορφής εκμετάλλευση εφαρμόζονταν και στη γραμμή Πύργου-Κατακόλου ως το 1951. Στη μεταπολεμική Ελλάδα παρατηρήθηκαν ολίγα φαινεία παραδείγματα φιλοσιδηροδρομικής πολιτικής. Δημάρχων, όπως πρόσφατα στο Βόλο και την Καλαμάτα.

Μιά προσεκτικότερη ανάλυση της Ελληνικής πραγματικότητας θα αιτιολογήσει την αντισιδηροδρομική εκστρατεία πολλών Δημάρχων. Κατ' αρχή στα δημοτικά συμβούλια συμμετέχουν πολλοί μέτοχοι εταιρειών μεταφορών με ΔΧ φορτηγά και λεωφορεία ή πρόσωπα τελούντα υπό την άμεση οικονομική και πολιτική τους επιρροή. Αλλού πάλι, οι δημοτικές αρχές βλέπουν τους χώρους των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων σαν εύκολη λεία για δική τους χρήση (πάρκα, πλατείες, γήπεδα) χωρίς το κόστος που συνεπάγεται η απαλωτική άλλων εκτάσεων.


Οι βαθύτερες των φαινομένων αυτών είναι οι εξής:

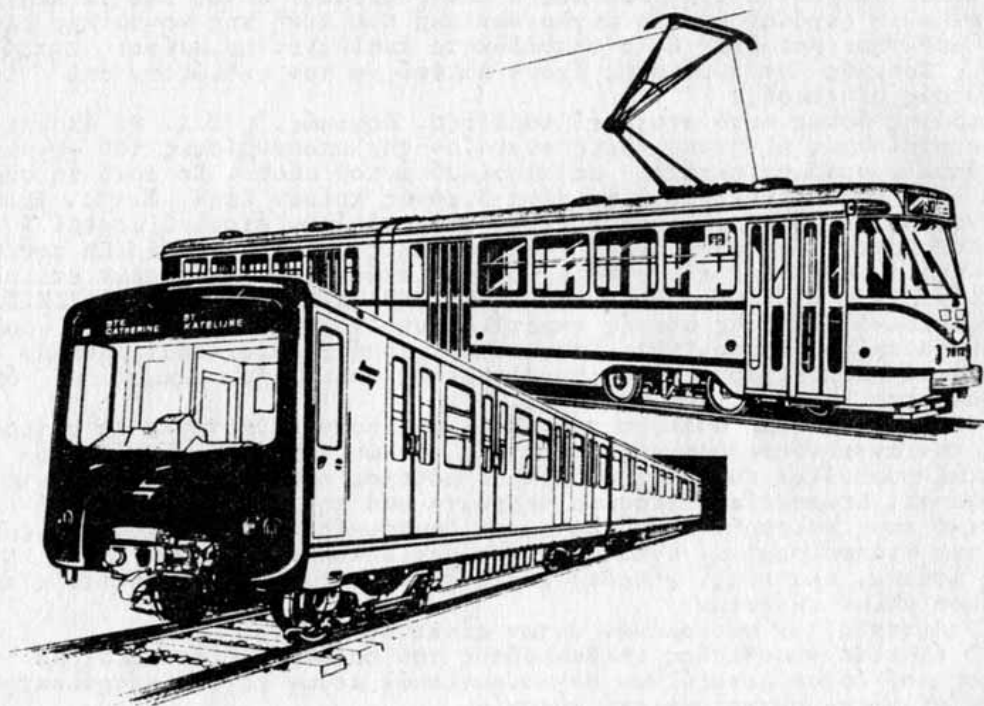
1) Η έλλειψη νομοθεσίας επιβαλλούσης τον ορθολογικό καταμερισμό του μεταφορικού έργου μεταξύ των συγκοινωνιακών μέσων και η -απαράδεκτη για Ευρωπαϊκή χώρα- συγκοινωνιακή αναρχία.

2) Η αναρμοδιότητα της Τ.Α. για συγκοινωνιακά ζητήματα επιτρέπει στους Δημάρχους να μεταθέτουν στην κεντρική εξουσία το πολιτικό κόστος της συγκοινωνιακής υποβαθμίσεως, για την οποία είναι συνυπεύθυνοι, ενώ συγχρόνως καρπούται το πολιτικό όφελος των έργων, που κατασκευάζουν πάνω στην πλάτη του σιδηροδρόμου.

3) Η απροθυμία των κρατικών Σιδηροδρόμων να υπερασπισθούν σθεναρά τα συμφέροντα τους λαμβάνοντας κάθε νόμιμο μέτρο εναντίον των μεθοδεύσεων και καταπατήσεων εκ μέρους ωρισμένων αναξίων εκπροσώπων της Τ.Α. και η παράδοση πολλές φορές αιμαχτηί δικαιωμάτων και εκτάσεων τους.

Αναφέρουμε ενδεικτικά λίγα παραδείγματα τέτοιων ενεργειών δημ. αρχών. Η αυθαίρετη αποξήλωση τμήματος γραμμής των Σ.Σ.Δ.Ε. από το Δήμαρχο Μεσολογγίου, που πέτυχε τη διακοπή λειτουργίας του δικτύου, η συκοφαντική εκστρατεία κατά του Σιδ/μου ως ρυπαρού, αντιοικονομικού & επικινδύνου μεταφ. μέσου σε διάφορους δήμους της περιοχής Πρωτευούσης (Αθήνα-Αγ. Ανάργυροι) με σκοπό την απομάκρυνση του απ' αυτούς, η πίεση του Δήμου Κερατσινίου για την κατάργηση -και εν συνεχεία καταπάτηση- της γραμμής Περάματος, το παράνομο ξήλωμα τμήματος της γρ. Πηλίου στην Αγρία κατόπιν συνεννοήσεως του κοινοτάρχη της τελευταίας και του τ. Νομάρχη της Μαγνησίας παρ' όλο που είχε ήδη κυρηχτεί διατηρητέα από το Υ.Π.Ε. Απ' όσο γνωρίζουμε ο ΟΣΕ ακόμη δεν έχει κινηθεί όλες τις νόμιμες διαδικασίες αποζημιώσεως για την επανακατασκευή της γραμμής του. Ακόμη αναφέρουμε την αυθαίρετη καταστροφή και καταπάτηση της υποδομής, επιδομής και εγκαταστάσεων της γρ. Αγ. Αναργύρων-Λαυρίου σε όλους σχεδόν τους δήμους που διασχίζει, παρά τις συχνές αναγγελίες επαναλειτουργίας.

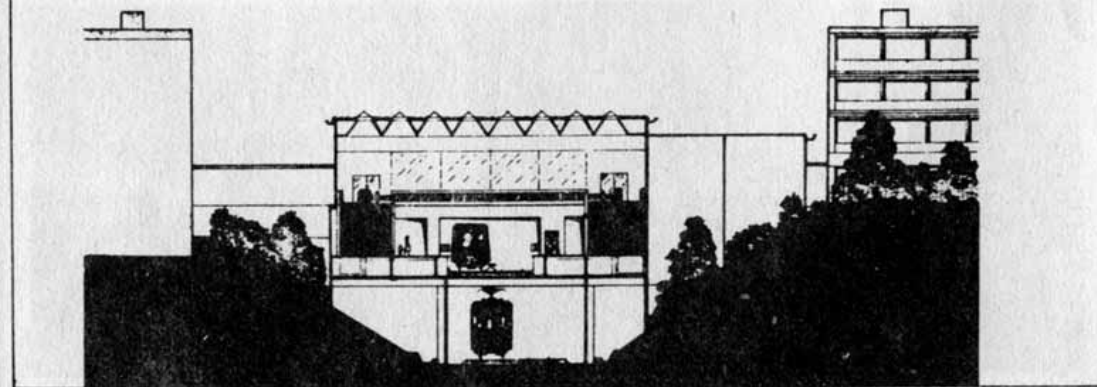
 Συνέχεια στη σελίδα 13



Η κατασκευή του μετρό της Αθήνας, θεωρείται όχι άδικα, σαν μία καθοριστική δομική παρένθεση στο σύστημα μαζικών μεταφορών της πρωτεύουσας που θα επηρεάσει σημαντικά τη ζωή και την εξέλιξη της πόλης. Οι διάφορες παράμετροι της δημιουργίας του μετρό, εξετάστηκαν αναλυτικά στην "Πρόταση για ένα ολοκληρωμένο αστικό και προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο στην ευρεία περιοχή Πρωτεύουσας", που δημοσιεύθηκε τον περασμένο Οκτώβριο στο έκτακτο τεύχος της "Σιδηροτροχιάς". Σ' αυτό το άρθρο θα θέλαμε να επιμελούμε σε ορισμένες λεπτομέρειες, που έχουν πολλή μεγάλη σημασία, όσο είναι ακόμα καιρός.

Κατ' αρχήν για μας με τη λέξη "Μετρό", θα πρέπει τελικά να εννοείται όχι μόνο το κλασσικό τύπου βαρύ μετρό, που θα κληθεί να εξυπηρετήσει τους πύθ βαρυφορτωμένους διαδρόμους δημοσίων μεταφορών της πρωτεύουσας αλλά και οι διάφορες ελαφρύτερες παραλλαγές του, που θα επεκτείνουν την εξυπηρέτησή του, καθώς και ολόκληρο το σύστημα των τροφοδοτικών γραμμών λεωφορείων ή τραμ που θα πρέπει να το στηρίξουν, όπως γίνεται και διεθνώς. Παράλληλα δεν πρέπει να ξεχνάμε πως ένα τμήμα των τόσο αναγκαίων προαστιακών σιδηροδρόμων που προτείνεται να λειτουργήσουν στην Αττική, θα χρειαστεί μελλοντικά, εξ' αιτίας των χωροταξικών/πολεοδομικών εξελίξεων και αναδιαρθρώσεων, να αναβαθμιστούν σε προαστιακά μετρό (τύπου RER Γαλλικού ή S-BAHN Γερμανικού) προκειμένου να διευκολύνουν την αποσυμφόρηση των αρτηριών που θα συνδέουν τα παραδοσιακά κέντρα Αθήνας και Πειραιά με τα δορυφορικά κέντρα που ραγδαία αναπτύσσονται στις παρυφές ή εντός λεκανοπεδίου.

Το πρώτο σημείο που θέλουμε να τονίσουμε είναι η ανάγκη συμβατότητας του δικτύου με το Ρυθμιστικό Σχέδιο, που επιβάλλει να αποφευχθούν κουτσουρεμένες γραμμές που δεν θα εξυπηρετούν βασικούς πόλους γένεσης μετακινήσεων και υπερτοπικά κέντρα. Έτσι λοιπόν η γραμμή Β, θα πρέπει πάση θυσία να ξεκινάει από την πρώτη ήδη φάση από το Περιστερίγιά να φτάσει ως το Αεροδρόμιο Ελληνικού (Ανατ. τομέας) και τη Γλυφάδα. Στο χώρο του "οικοπέδου" του Αγ. Ιεροθέου, μπορεί να φτιαχτεί ένας σταθμός μεταπιβίβασης υπόδειγμα, στον οποίο θα συγκεντρώνονται οι τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές από ολόκληρη τη Δυτ. Αθήνα. Θα εξυπηρετείται μ' αυτόν τον τρόπο μία πολύ μεγάλη σε πληθυσμό έκταση και δραστηριότητες περιοχή, χωρίς να επιβαρύνονται υπέρμετρα οι δρόμοι που τη συνδέουν με το κέντρο. Από την άλλη πλευρά, η γραμμή Α θα είναι διπλά λάθος να περιοριστεί, έστω και σε πρώτη φάση, στο τμήμα Κεραμεικός-Πεντάγωνο: πρώτον γιατί μη συνδέοντας υπερτοπικά κέντρα, δημιουργεί ανεπιθύμητη πολεοδομικά ενίσχυση των περιοχών που βρίσκονται στα άκρα της, κάτι που αντικεινται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο* δεύτερον διότι δεν υπάρχει κατά μήκος αυτού του τμήματος ελεύθερος χώρος, κατάλληλος για αμαξοστάσιο, και θα είναι τελείως αντιλειτουργικό να εξυπηρετηθεί η γραμμή από τα αμαξοστάσια της γραμμής Β ή του ηλεκτρικού Πειραιά-Κηφισσίας. Για το λόγο αυτό έχουμε ήδη προτείνει την κατ' αρχήν κατασκευή της γραμμής Α, σαν ελαφρύ μετρό μεταξύ Ν. Ηρακλείου-Καλανδρού-Αγ. Παρασκευής-Αιγάλεω (με υπόγεια χάραξη προμετρό στο κεντρικό τμήμα, από την αρχή της Ιεράς Οδού μέχρι το σημείο εισόδου στο διάδρομο της Λεωφ. Μεσογείων, και επιφανειακή χάραξη πάνω σε σχεδόν αποκλειστικό διάζωμα στην υπόλοιπη διαδρομή). Μια τέτοια λύση, ενώ δεν θα αναιρεί τον χαρακτήρα "Μετρό" που πρέπει να έχει η γραμμή στο κέντρο της Αθήνας, θα της επιτρέπει πολύ γρήγορα και σχετικά εύκολα να προεκταθεί, έτσι ώστε να αποτελέσει μία ολοκληρωμένη γραμμή εξυπηρέτησης των στόχων του Ρυθμιστικού. Αποφεύγεται έτσι επίσης και ο σκόπελος των αρχαιοτήτων της Ιεράς Οδού ενώ η γραμμή θα μπορεί λόγω συμβατότητας να ενωθεί με τη (μελλοντική) γραμμή Λαυρίου, για να φτάνουν οι αστικοί συρμοί μέχρι το (μελλοντικό) Αεροδρόμιο των Σπάτων (η γρ. Λαυρίου θα ανήκει στον ΟΣΕ και φυσικά θα έχει ηλεκτροδότηση από εναέριο σύρμα). Τα παραπάνω δείχνουν ότι στη γραμμή Α θα πρέπει να κινηθεί τροχολογία ελαφρύτερου τύπου από τα κλασσικά μετρό και σαν τέτοια θα μπορούσαμε να υποδείξουμε τα αμερικανικά LRV, τα STADTBahn της Γερμανίας, το ελαφρύ μετρό του Ρίο Ιανέιρο, καθώς και το SNELTRAM του Ρότερνταμ, που κινείται σε μία γραμμή μικτού τύπου υπόγ. μετρό και επιφ. ταχείς τροχιοδρόμου. Βασικά τεχνικά των παραπάνω περιπτώσεων είναι η μεταβλητότητα ύψους των βαθμίδων στις πόρτες για προσαρμογή στην ψηλή πλατφόρμα του μετρό (όχι όμως όσο του ηλεκτρικού Πειρ.-Κηφισσίας), και στη χαμηλή του τραμ, η δυνατότητα ρευματοληψίας από εναέριο σύρμα και από τρίτη τροχιά, η πλήρης σηματοδότηση (BLOCK SYSTEM) υποχρεωτικά στο υπόγειο τμήμα, τα υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κλπ. Συνεπώς δεν προτείνεται η χρησιμοποίηση στη γραμμή αυτή κλασσικών τροχιοδρομικών οχημάτων τύπου προμετρό Βρυξελλών.



Το ανωτέρω δίκτυο συμπληρώνεται: 1) με τη δημιουργία διακλάδωσης μετρό (σε δεύτερο επίπεδο) κατά μήκος του διαδρόμου ΟΣΕ από το Στ. Λαρίσης μέχρι το νέο Συγκοινωνιακό Κέντρο Μενιδίου, μελλοντικό υπερτοπικό πόλο της Β. Αθήνας και εστία σύγκλησης υπεραστικών, προαστιακών και περιφερειακών γραμμών και εξυπηρέτησεων. 2) με την υποστήριξη του μητροπολιτικού Σιδηρ. Δικτύου από ένα ελαφρύτερο δίκτυο επιφανειακών ταχέων τροχιοδρόμων, με τη δημιουργία υπογεωδών σταθμών μετεπιβίβασης στον κόμβο Χίλτον (γρ. Α) και στον κόμβο Φιξ (γρ. Β). Από εκεί θα ξεκινάνε οι δύο κλάδοι ταχ. τραμ που από Β. Κων/νου, Καλιρρόης, Συγγρού ή & Αμφιθέας θα φτάνει στην Παραλιακή Λεωφ. και θα ενώνεται με τη γραμμή ταχέως τραμ Βουλιαγμένης-Ν. Φαλήρου που προτείνεται να λειτουργήσει παράλληλα με την ανάπλαση του Φαληρικού Ορμου, και που αργότερα θα πρέπει να πραεκταθεί ως το Κεντρ. Λιμάνι Πειραιά και μέσω του διαδρόμου της κατηρημένης γραμμής Περάματος, να φτάσει τουλάχιστον ως το νέο εμπ. λιμάνι Κερατσινίου. Η γραμμή αυτή μπορεί να κατασκευαστεί πολύ σύντομα και σχετικά εύκολα, σαν πιλότος και θα χρησιμεύσει στην επικείμενη Ολυμπιάδα, γιατί συνδέει τον Ηλεκτρικό με την παραθαλάσσια ζώνη, όπου υπάρχουν ξενοδοχειακές μονάδες, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, το Δυτ. Αεροδρόμιο κτλ. Συνδέει επίσης τα δύο λιμάνια με το Αεροδρόμιο Ελληνικού. 3) με την αναβάθμιση του σημερινού Ηλεκτρικού και των προαστιακών αξόνων του ΟΣΕ με κατάλληλη συμπλήρωση τους (προς Χαλκίδα, Θήβα, Λαύριο, Λουτράκι & Κόρινθο) Έτσι ολοκληρώνεται το δίκτυο RAPID TRANSIT (ταχείας εξυπηρέτησης) σε Αθήνα-Αττική, που με τη σειρά του θα συμπληρώνεται από ελαφρύτερα δίκτυα (τραμ, τρόλλεϋ, λεωφορεία) σύμφωνα με τη γνωστή πρότασή μας.

Συμπληρωματικά για το μετρό θα πρέπει να παρατηρήσουμε: την ανάγκη πρόβλεψης σύγχρονων προδιαγραφών "χάντικαπ" για άτομα με ειδικές ανάγκες & ποδηλατιστές, οργανωμένων σταθμών μετεπιβίβασης με φιλικό σχεδιασμό προς τους χρήστες και τέλος καλής αισθητικής και ανθρώπινης λειτουργικής διαρρύθμισης των χώρων που κινούνται οι επιβάτες ώστε να αντιμετωπίζεται το γνωστό αλλοτριωτικό στοιχείο του "METRO, BOULOS, DODO". Υπάρχουν φανταστικά παραδείγματα σταθμών μετρό που μοιάζουν με Μουσεία ή κέντρα σύγχρονης αισθητικής (Μόσχα, Βρυξέλλες, Βερολίνο κλπ.)

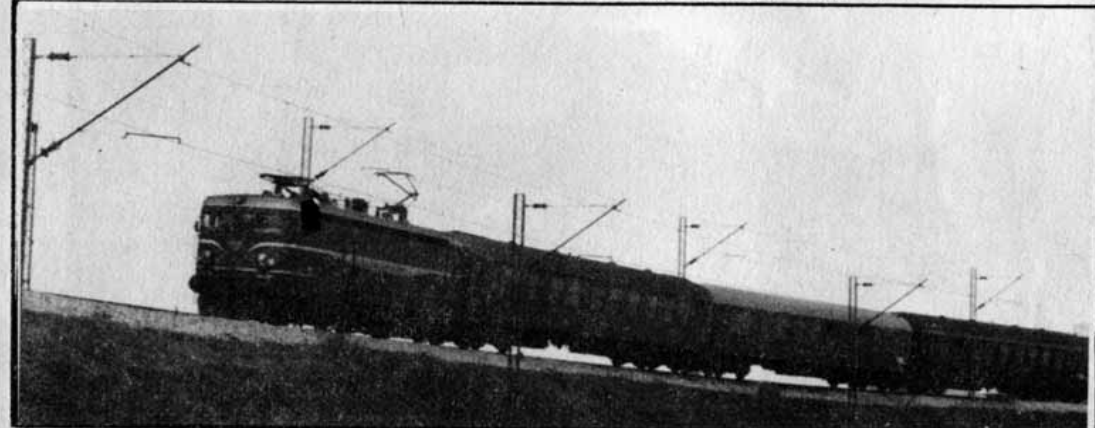
Τέλος, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στο τροχαίο υλικό που θα επιλεγεί, ώστε να είναι το πλέον σύγχρονο τεχνολογικά (με θυρίστορ τσάπερ κοντρόλ, αθόρυβη κίνηση κλπ.), αλλά και το πλέον άνετο, με ευρύχωρα βαγόνια και αναπαυτικές θέσεις. Η ύπαρξη σκευοφόρου σε αρκετούς συρμούς του νέου μετρό, κρίνεται επιβεβλημένη και αυτό φάνηκε από τη σχετική έλλειψη που είχαν τα καινούργια MAN-SIEMENS και τα LEW.

Τελειώνοντας εκφράζουμε την ευχή, να προχωρήσουν σύντομα οι εργασίες του μετρό, για να αποκτήσει επιτέλους και η νεοφροσκηής Αθήνα του κυκλοφοριακού χάους, ένα άρτιο αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο, που συνδυαζόμενο με το προαστιακό, να αποτελέσει κλειδί για τη λύση του προβλήματος και σημαντικό ατού για τη διεξαγωγή της "Χρυσής Ολυμπιάδας", στον τόπο που γεννήθηκε.

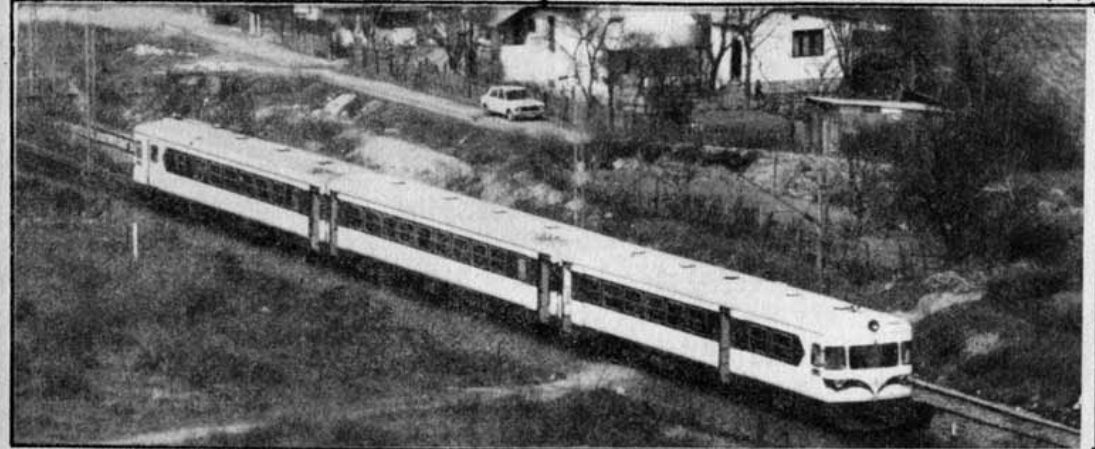
Γ. Ν.



Εκδρομή στα Σκόπια με το τραίνο επιχειρήσαν να κάνουν τρία μέλη του Σ.Φ.Σ. το τριήμερο της Καθαρής Δευτέρας. Ξεκινώντας με ένα 604 φίσκα, μετά τις 00:30 λόγω απεργίας, έχασαν για 2' την ανταπόκριση στο Πλατύ, και έτσι αναγκάστηκαν να πάνε στη Φλώρινα με λεωφορείο του ΚΤΕΛ από όπου με ταξί πέρασαν στα Βίτολα επειδή το τοπικό τραίνο που είχαν χάσει και αυτό, χάλασε στο Ν. Καύκασο. Με Α/Α Β712 έφτασαν τελικά στα Σκόπια όπου και προσπάθησαν να τραβήξουν σιδ/μικές φωτογραφίες κοντά στο Αμαξοστάσιο, με συνέπεια να συλληφθούν και να περάσουν τις υπόλοιπες ώρες της παραμονής τους στα μαγευτικά γραφεία της τοπικής "Μιλίτσια". Μετά 13 συνολικά ώρες ανάκρισης και αφού εμφανισε τα φιλμ που είχαν στις μηχανές τους, η αστυνομία πείσθηκε ότι δεν είχε πετύχει τη σύλληψη επικινδύνων και διακεκριμένων κατασκόπων και τα άφησε να φύγουν, κρατώντας όμως τα εμφανισμένα φιλμ. Τα φιλμ όμως που είχαν τραβήξει πριν συλληφθούν διασώθηκαν και από αυτά είναι οι φωτογραφίες που δημοσιεύουμε. Με το 263 έφτασαν στη Γευγελή. Από εκεί με Πούλμαν -λόγω πάλι απεργίας- και αφού έκαναν 4 1/2 ώρες να περάσουν τους Ευζώνους πήγαν στη Θεσ/νίκη όπου οι υπάλληλοι του ΟΣΕ δήλωσαν αδυναμία μεταφοράς τους στην Αθήνα. Τελικά πληρώνοντας οδηγό Πούλμαν που θα γύριζε κενό στην Αθήνα αφού μετέφερε επιβάτες στη Θεσ/νίκη για λογαριασμό του ΟΣΕ, επέστρεψαν στο κλεινόν άστυ την Τρίτη το μεσημέρι. Δεν θα το ξανακάνουν.



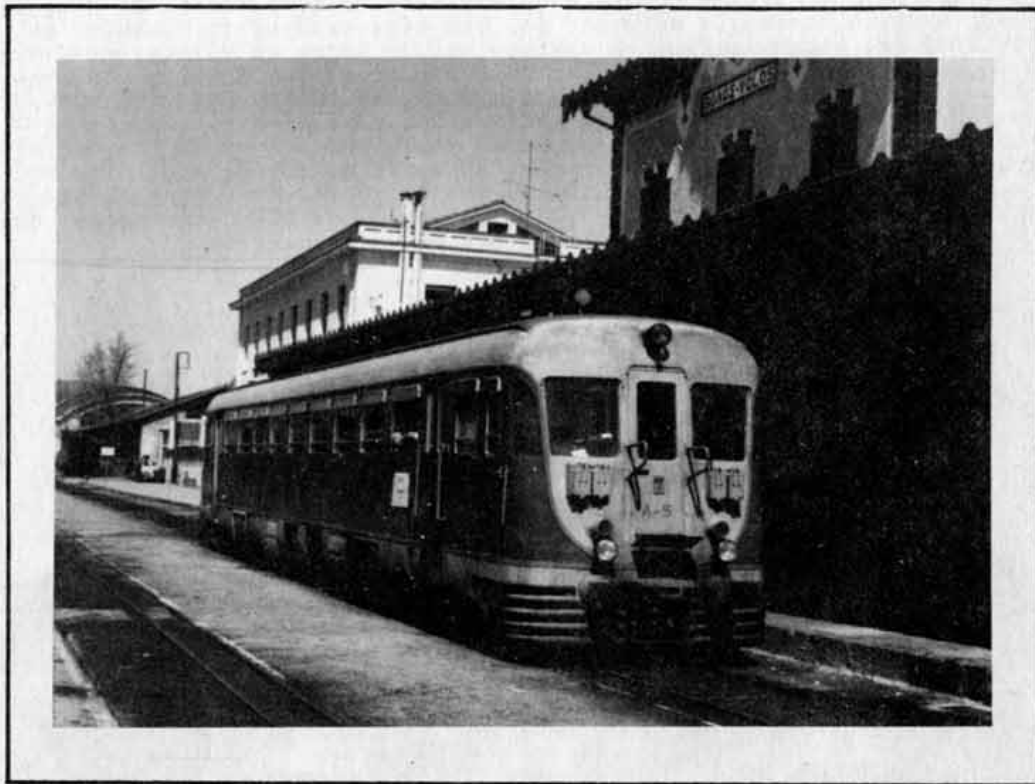
η 441 108 επίκεφ. στο 291 ▲ κ' η Α/Α Β712 005 ▼ ΣΚΟΠΙΑ 21.2.88 (Φωτο Κ. Κακαβάς)



ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΣ

Η BREDA της Θεσσαλίας παρουσιάζεται στο τέταρτο αφιέρωμα στο κινητήριο τροχαίο υλικό των Ελληνικών Σιδηροδρομικών δικτύων. Πρόκειται για μία Αυτοκινητάμαξα που παρέλαβαν οι Σ.Θ. από την Ιταλία το 1952.

4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΑ "BREDA" A-1 - A-14



Κατηγορία: Αυτοκινητάμαξα πολλαπλής οδηγίσεως σε σύζευξη.
Ιδιοκτησία: Σ.Θ. - Σ.Ε.Κ. - Ο.Σ.Ε. Έτος Κυκλοφορίας: 1952
Αριθμηση: A-1 - A-14 Μονάδες: 14 Γραμμή: 1,000 μ.
Έδρα: Βόλος Τύπος: ALη 669 T Μέγιστη ταχύτητα: 75 km/h
Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής: Ιταλία / BREDA Μιλάνο
Ολικό μήκος: 21,270 μ. Πλάτος: 2,750 μ. Ύψος: 3,530 μ.
Βάρος σε τάξη πορείας: 44 ton Απόβαρο: 35 ton
Θέσεις: 72 καθημένων (3 αναδιπλούμενες) Β' θέσης
Διάταξη αξόνων: (1 A)' - (A 1)' Διάμετρος τροχών: 750 mm

Ελάχιστη ακτίνα εγγραφής: 80 μ.

Αριθμός κινητήρων: 2 Τύπος κινητήρων: BREDA D20 Αρ. κυλίνδρων: 6.

Διάμετρος κυλίνδρων: 135 mm

Διαδρομή εμβόλου: 110 mm

Κυλινδρισμός εκάστου κινητήρα: 16 dm³

Στροφές: 1600 / λεπτό

Εγκατεστημένη Ισχύς: 2 X 195 = 390 HP

Τύπος Κιβωτίων αλλαγής ταχυτήτων: WILSON 12"

Σύστημα πέδησης (Ρυθμιζομένης & Αυτομάτου): WESTINGHOUSE

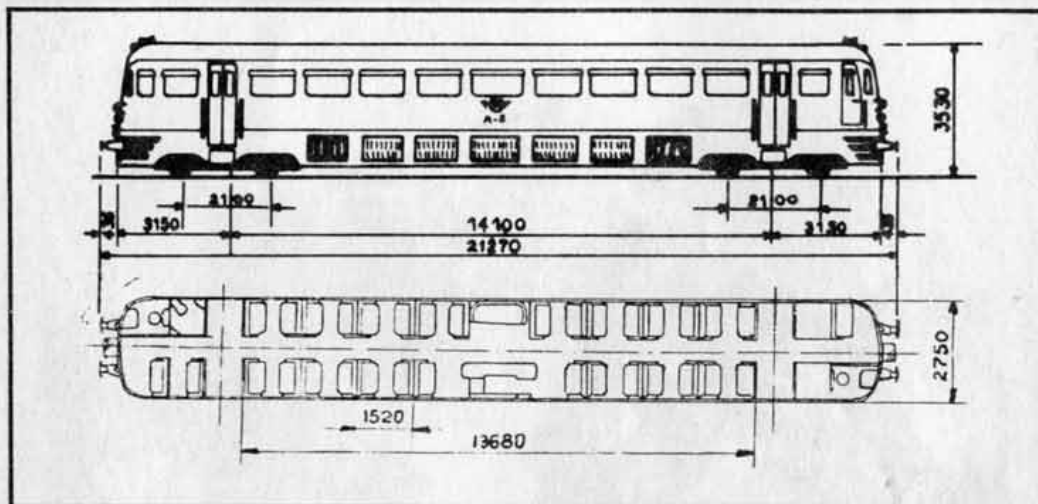
Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις: STONE

Τάση Συσσωρευτών: 24 V

Χωρητικότητες: Καυσίμου 800 kgp Νερού ψύξης Δ/Κ: 2X120=240 kgp

Νερού κυλικείου: 200 kgp

Κεντρική θέρμανση: Με νερό - Λέβητας πετρελαίου IPRA



Παρατηρήσεις: Παραγγέλθηκαν από τους Σ.Θ. κατά πρότυπο παρόμοιων που κυκλοφορούσαν στη γειτονική χώρα. Χρησιμοποιήθηκαν στις γραμμές Βόλου-Καλαμπάκας & Βόλου-Λάρισας που τότε ήταν ακόμα μετροική. Δεν διαθέτουν Α' θέση, γι' αυτό όταν ακόμα υπήρχε η Α' θέση στο Θεσσαλικό δίκτυο προσετίθετο πίσω από την Α/Α ένα ξύλινο βαγονάκι αποτηλάτων συρμών σειράς Α' ή ΑΒ'. Το 1955 οι Σ.Θ. παρελήφθησαν από το Κράτος και ενσωματώθηκαν στους τότε Σ.Ε.Κ. και το 1960 διαπλατύνθηκε η γραμμή Βόλου-Λάρισας. Από τότε και μέχρι σήμερα οι "Μπρέντες" κάνουν το δρομολόγιο Βόλου-Παλιοφάρσалу-Καλαμπάκας. Σήμερα και χάρις στις φιλότιμες προσπάθειες του Μηχανοστασίου Βόλου, βρίσκονται σε κατάσταση λειτουργίας τρεις Αυτοκινητάμαξες οι Α-3, Α-5 & Α-14. Οι υπόλοιπες βρίσκονται αχρηστευμένες στις γραμμές του συγκροτήματος του Βόλου. Το 1977 κήκε ολοσχερώς η Α-10 ενώ αδιευκρίνιστη παραμένει η τύχη της Α-15 που ενώ εμφανίζεται παραληφθείσα, δεν εμφανίζεται στα επίσημα χαρτιά τα τελευταία 12 τουλάχιστον χρόνια. Τρεις παρόμοιες Α/Α αλλά με διαφορετικού τύπου κινητήρες και μονόφυλλες πόρτες, δούλεψαν στη γραμμή των τ. Σ.Ε.Δ.Ε., και όταν έκλεισε η γραμμή μεταφέρθηκαν στο Βόλο όπου οι δύο μετατράπηκαν σε Ρυμουλκούμενα Α/Α ενώ η τρίτη βρίσκεται σε αχρηστία.

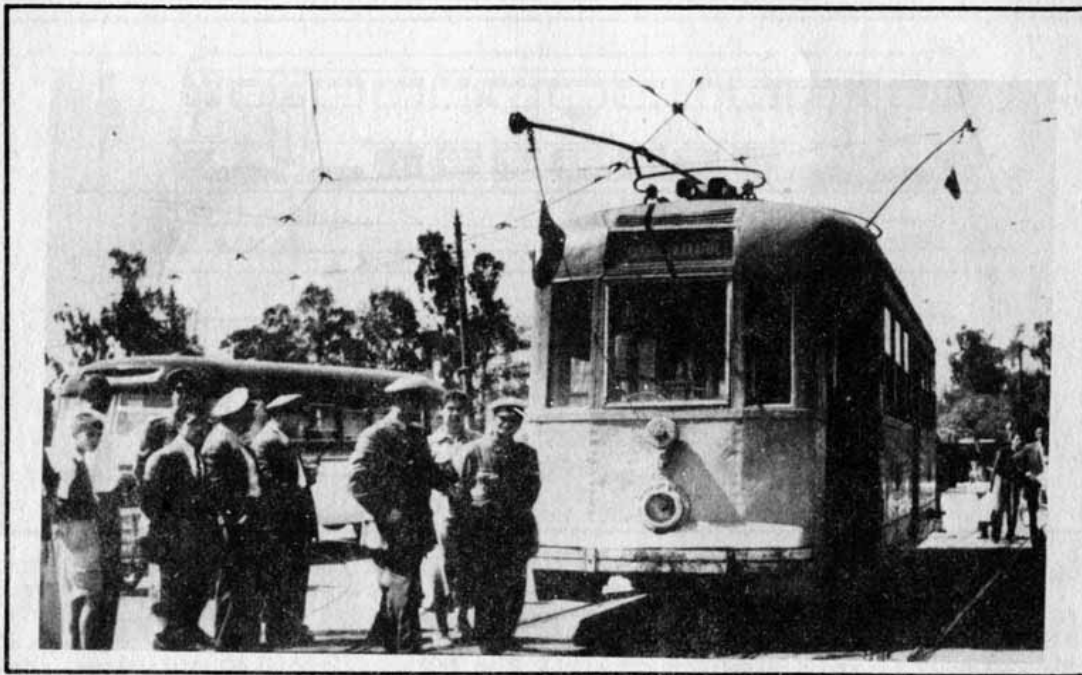
Δ. ΚΟΥΤΕΛΙΔΗΣ

Εικόνες απ' το Παρελθόν



των Ελληνικών Σιδηροδρόμων

Μιά καινούργια μόνιμη στήλη ξεκινάει από αυτό το τεύχος. Από αυτή θα σας παρουσιάζουμε κομμάτια της Σιδηροδρομικής Ιστορίας της Ελλάδας, όπως γραμμές που έχουν πάψει να λειτουργούν, τροχαίο υλικό που δεν κυκλοφορεί πιά κ.λπ. Η παρουσίαση θα γίνεται χωρίς κάποια χρονολογική σειρά ή ταξινόμηση και θα προσπαθούμε να είναι όσο το δυνατόν πληρέστερη και έγκυρη ως προς τα στοιχεία που θα δημοσιεύονται.



Στό ξεκίνημα λοιπόν αυτής της στήλης σας παρουσιάζουμε ένα τραμ. Πρόκειται για το Κίτρινο τραμ της Η.Ε.Μ. που κυκλοφορούσε στην Αθήνα την περίοδο 1940-1960 και αγοράστηκε από την Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (γνωστή σαν Γάουερ) μετά την επιτυχία που είχαν τα τραμ του Περάματος της ίδιας μάρκας- που είχαν προμηθευτεί πριν 4 χρόνια οι Ε.Η.Σ. Κατασκευασμένο στην Ιταλία από την κοινοπραξία Ο.Μ. (OFFICINE MECCANICHE) - C.G.E. (COMPAGNIA GENERALE DI ELETTICITA) του Μιλάνου ανήκε στην δεύτερη γενιά τροχιοδρομικών οχημάτων της περιόδου 1930-1955 που εκπροσωπήθηκε κυρίως από τα οχήματα PCC, BRILL, PETER WITT, κ.λπ. και ήταν το μεγαλύτερο και πλέον σύγχρονο που χρησιμοποιήθηκε στην Αθήνα. Είχε αεροδυναμικό σχήμα, μεγάλο αμάξωμα με διαξονικά φορεία (διάταξη Βο - Ρο) πτυσσόμενες βαθμίδες, δυνατότητα για πολλαπλή ζεύξη, σύστημα αυτوماتής επιτάχυνσης, φρένα πεπιεσμένου αέρα (μονού αεροφυλακίου) και αρχικά 2 πόρτες σε κάθε πλευρά που ανοιγόκλειναν αυτόματα. Η εσωτερική διάταξη καθισμάτων ήταν πολύ λειτουργική και η ροή των επιβατών ήταν από πίσω προς τα εμπρός με τον εισπράκτορα στο πίσω μέρος του οχήματος. Τα καθί

ματα ήταν άνετα και είχαν κινητή ράχη. Η χωρητικότητα του ήταν 100 επιβάτες συνολικά (30 καθήμενοι), το βάρος του 15,5ton, η μέγιστη ταχύτητα του 50 χ/ω, διέθετε 4 ηλεκτροκινητήρες ανά ένα σε κάθε τροχό ισχύος 45 HP, σύστημα ρευματοληψίας με τρολέ (διέθετε δύο, ένα για κάθε κατεύθυνση) για εναέρια τροφοδοσία συνεχούς ρεύματος 550 Volts. Το σύστημα οδήγησής του είχε εναλλακτική με 6 σφάλες προώθησης και καμμία πέδησης. Χειριστήριο οδήγησης υπήρχε και στις δύο άκρες του οχήματος.



Τα Κίτρινα τραμ αριθμούσαν 60 μονάδες είχαν αριθμηση 101-160 και έδρα τα αμαξοστάσια Καλλιθέας, Αγ. Τριάδας και Κολοκυνθούς. Το 1943 το αμαξοστάσιο στην Καλλιθέα έπαθε μεγάλες ζημιές από πυρκαϊά, με συνέπεια να πάθουν μερική καταστροφή τα μισά περίπου Κίτρινα οχήματα, τα οποία στη συνέχεια ανακατασκευάστηκαν. Αυτά διαφέρανε από τα υπόλοιπα γιατί τους έφτιαξαν τρίτη πόρτα από κάθε πλευρά και διαφορετικό προφυλακτήρα.

Δρομολογήθηκαν αρχικά στις πιο σημαντικές γραμμές του δικτύου της Η.Ε.Μ., και συγκεκριμένα στις: Νο1-Ακαδημία-Καλλιθέα-Τζιτζιφιές-Παλιό και Νέο Φάληρο & Νο3/7-Πατήσια-Αμπελόκηποι. Στη διάρκεια της δεκαετίας του '50 και όσο τα Πράσινα τραμ αραίωναν, τα Κίτρινα δρομολογήθηκαν και σε άλλες γραμμές της Αθήνας: Νο11-Ιπποκράτους-Κολοκυνθού, Νο4

Ομόν.-Ρούφ, Νο6-Ομόν.-Αχαρνών & Νο9-Ομόν.-Πετράλωνα. Τα τελευταία χρόνια πριν την κατάργηση στην Αθήνα κυκλοφορούσαν σχεδόν μόνο Κίτρινα τραμ και ήταν και τα τελευταία που κινήθηκαν στην Πρωτεύουσα. Το τελευταίο τους δρομολόγιο το εξετέλεσαν στη γραμμή Νο11-Αριστέιδου-Κολοκυνθού, στις 15 Οκτωβρίου του 1960.

Τα οχήματα αυτά εκποιήθηκαν όλα αργότερα και δεν διασώθηκε κανένα ως τις μέρες μας. Επίσης δεν κατορθώθηκε να βρεθούν τα σχεδιά τους παρά τις έρευνες που κάναμε στα αρχεία της Η.Ε.Μ. και της ΟΜ-CGE. Παρόμοιοι τύποι οχημάτων κυκλοφορούν ακόμα στο εξωτερικό (όπως π.χ. στην Ιταλία) παράλληλα με παλιότερους και νεώτερους τύπους.

Γ. ΚΑΘΕΝΑΣ

ΒΡΕΘΗΚΑΝ ΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΩΝ ΤΡΑΜ ΤΗΣ Η.Ε.Μ.

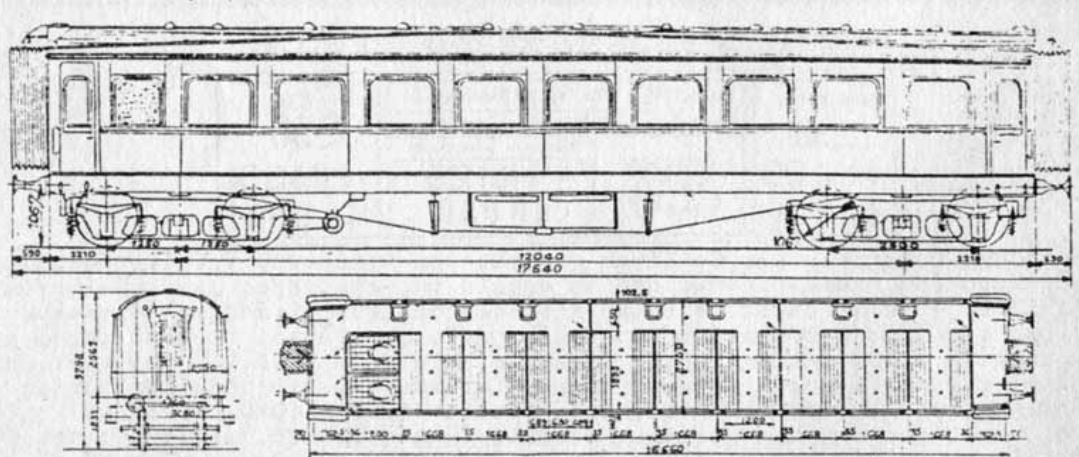
ΔΡΑΧΜΑΙ 2,50 HM 29 40 000	ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Α.Ε.		Η.Ε.Μ. 2,50 HM 29 40 000
	Το παρόν δεν ενδέχεται εί έκδοσης Τίτλων Εισιτηρίων μεταβασιών		
	ΔΡΑΧΜΑΙ 2,50	HM 29 40 000	

Μετά από ενέργειες του Συλλόγου μας και του υπεύθυνου του Σιδηροδρομικού Μουσείου, παραχωρήθηκε από το αρχείο της εταιρείας γραφικών τεχνών "ΑΣΠΙΩΤΗ - ΕΛΚΑ" εκδοτικό υλικό που αφορούσε τους διάφορους συγκοινωνιακούς φορείς που συνεργάστηκαν μαζί της. Το μεγαλύτερο ποσοστό του υλικού αυτού αφορά την Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ.) και περιλαμβάνει εισιτήρια τροχιοδρόμων, λεωφορείων και του Σιδηροδρόμου Αθήνας - Κηφισιάς (του γνωστού Θηρίου) της περιόδου 1925 - 1960. Βρέθηκαν επίσης εισιτήρια των Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης του 1925, εισιτήρια του Ο.Ε.Α.Σ. του 1946, εισιτ. διαρκείας των Σ.Ε.Κ. κ.λπ. Το υλικό αυτό σύντομα θα εκτεθεί στο Σιδηροδρομικό Μουσείο.

Τον Μάη του περασμένου χρόνου ο Ο.Σ.Ε. αποφάσισε την εκποίηση του εκ-
 λκομένου τροχαίου υλικού (βαγόνια) το οποίο ήταν από καιρό σε αχρηστία
 λόγω παλαιότητας ή καταστροφής και το οποίο βρισκόταν σκορπισμένο σε
 όλα τα σημεία του δικτύου. Για να μην επαναληφθεί η κατάσταση που επι-
 κρατούσε παλιότερα, δηλαδή η εκποίηση ιστορικού τροχαίου υλικού χωρίς
 να διασωθεί έστω κι ένα δείγμα για μουσειακούς και ιστορικούς σκοπούς,
 ο Ο.Σ.Ε. λόγω έλλειψης χρόνου και κατάλληλου προσωπικού (γνώστες κριτη-
 ρισμοί διάσωσης), ήλθε σε επαφή με το Σύλλογο για να μεριμνήσει αυτός
 για την απογραφή και επιλογή των οχημάτων που θα έπρεπε να διασωθούν.

Κατόπιν αυτού τα μέλη του Σ.Φ.Σ. Ν.Σμαρούνης & Γ.Γεωργόπουλος με επι-
 κεφαλής τον Δ.Κουτελίδη πραγματοποίησαν περιόδους ανά το δίκτυο από
 τον Μάη ως τον Αύγουστο του '87 για την επιλογή αυτή. Δουλεύοντας πολ-
 λές φορές κάτω από αντίξοες συνθήκες (καύσωνας, δυσβάτες περιοχές, έν-
 τομα, ερπετά) κατόρθωσαν να ελέγξουν και απογράψουν πάνω από 1200 οχή-
 ματα, από τα οποία θεωρήθηκαν σαν διατηρητέα περίπου 150 λόγω ιστορι-
 κής αξίας και τεχνολογικού ενδιαφέροντος. Η κατάσταση αυτή παραδόθηκε
 στον Ο.Σ.Ε. τον Αύγουστο του '87 και περί τα τέλη του έτους ανακοινώθη-
 κε η οριστική απόφαση του Οργανισμού για τη διατήρηση 90 από τα 150 αυ-
 τά οχήματα. Τα βαγόνια που δεν συμπεριλήφθηκαν στην απόφαση διατήρησης
 δεν σημαίνει απαραίτητα και ότι θα "κοπούν". Πρόκειται για βαγόνια που
 είτε θα ξαναχρησιμοποιηθούν στο μέλλον για υπηρεσιακούς σκοπούς, είτε
 βρίσκονται σε κατάσταση "αδρανείας", που σημαίνει ότι ούτε χρησιμοποι-
 ούνται, ούτε εκποιούνται προς το παρόν και αν στο μέλλον αποφασιστεί η
 εκποίηση τους θα υπάρξει άλλη ειδοποίηση για την υποβολή παρόμοιας πρό-
 τασης διατήρησης.

Σημειώνουμε όμως ότι λόγω κακής συνεννόησης ή παρμένης από καιρό από-
 φασης εκποίησης από μέρος του Ο.Σ.Ε., δεν κατέστη δυνατόν να διατηρη-
 θεί ένας αριθμός οχημάτων που βρισκόταν στο σταθμό Κρουονερλού και τα
 οποία ήσαν μεν παλαιά αλλά ευρίσκονταν δε σε αρκετά κακή κατάσταση. Το
 πιδ σημαντικό όμως δχημα των τώως Σ.Ε.Δ.Ε., ένα επιβατικό δχημα κατα-
 σκευής του 1884 που βρίσκεται στα Σταμνά, εξαιρέθηκε και ελπίζουμε ότι
 σύντομα θα μεταφερθεί στο Μουσείο του Ο.Σ.Ε. Επίσης δε μοναδικό στο εί-
 δος του επιβατικό δχημα της ίδιας εποχής, διαξονικό με εξώστες, που βρί-
 σκεται στο Σταθμό Αθηνών - Πελοποννήσου λόγω κακής αναγραφής η παρά-
 λειψης, δεν καταχωρήθηκε στα διατηρητέα, με αποτέλεσμα να γίνει προφο-
 ρικό διάβημα στον υπεύθυνο του Σιδηροδρομικού Μουσείου για τη διάσωση
 του και ελπίζουμε ότι τελικά θα διασωθεί.



Επιβατικό δχημα ταχειών αμαξ/χιών, που χρησιμοποιήθηκε από το 1927 ως το 1974, Βελγικής κατασκ. FAMILLIEREUX. Διασώθηκαν δύο.

Το πιδ πρόσφατο γεγονός, που μας έδωσε και την αφορμή της συντάξεως του
 παρόντος είναι η άνιση προσπάθεια του Δημάρχου Ολυμπίας, σε συνεργασία
 με το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, να απομακρύνει το Σιδ. Σταθμό
 της πόλεως του σε μακρινή και δυσπρόσιτη περιοχή, ώστε ο μεν Δήμος να
 καρπωθεί την εκταση και τις κτηριακές εγκαταστάσεις για ίδια χρήση, το
 δε κοινό να εγκαταλείψει το Σιδ/μό προς όφελος των λεωφορειούχων και
 φορτηγατζήδων της περιοχής.

Φυσικά είναι καθήκον μας να καλέσουμε τους πολίτες σε επαγρύπνηση και
 αντίδραση σε κάθε προσπάθεια περαιτέρω συρρίκνωσης του Σιδ/κού μας δι-
 κτύου. Όμως με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, τέτοια κρούσματα θα συνεχίζο-
 νται εσαεί. Γι' αυτό προτείνουμε στην Πολιτεία τις κάτωθι μεταβολές της
 συγκοινωνιακής νομοθεσίας:

1) Συντονισμό των μεταφορών, ώστε τα διάφορα μέσα συγκοινωνίας να αλ-
 ληλοσυμπληρώνονται αντί να αλληλοσυγκρούονται. Επίσης οι σιδ/κές εται-
 ρείες να έχουν το μονοπώλιο των χερσαίων μεταφορών κατά μήκος των -εν
 λειτουργεία & αδρανών- γραμμών των.

2) Εαθμιαία αποκέντρωση του ελέγχου των μεταφορών και μεταβίβαση σχε-
 τικών αρμοδιοτήτων από το Υπουργείο στην Τ.Α. ώστε αυτή να αποκτήσει
 κάποια υπευθυνότητα σ' αυτόν τον τομέα και να μη δημαγωγεί κατά του Σι-
 δηροδρόμου.

3) Να υπάρξει δυνατότητα οικονομικής εκμεταλλεύσεως δευτερευουσών
 γραμμών από φορείς ανεξαρτήτους του ΟΣΕ, με συμμετοχή σ' αυτούς και της
 Τ.Α. Κατ' αυτόν τον τρόπο, πολλές τοπικές γραμμές μπορούν να παύσουν να
 είναι ελλειμματικές και να αποκτήσουν επιχειρησιακή ευελιξία.

Στις προτάσεις μας αυτές θα επανέλθουμε λεπτομερέστερα. Στο μεταξύ θα
 επιθυμούσαμε να τις εξεργαστούν και όλοι οι ενδιαφερόμενοι.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ν Ε Ε Σ Ε Ε Α Γ Γ Ε Λ Ι Ε Σ :

Το κείμενο που ακολουθεί είναι απόσπασμα από έκθεση της Διεύθυνσης Νέ-
 ων Έργων των Σ.Ε.Κ. που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό "Τεχνικά Χρονικά"
 τεύχος 290-291-292 του Αυγούστου-Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου του 1948:

"Τό πρόγραμμα τούτο, τού οποίου ή άρξαμένη έκτοτε εφαρμογή άνεκόπη
 λόγω τού παγκοσμίου πολέμου, περιελάμβανεν ώσαύτως τήν άνέγερσιν
 νέων καί συγχρονισμένων Σιδηροδρομικών Σταθμών εις Αθήνας καί Θεσ/
 νίκην, κατασκευήν τοπικών παραλλαγών τής χαράξεως πρός βελτίωσιν
 τών συνθηκών εκμεταλλεύσεως, τήν ανακαίνησιν τών τηλεγραφικών καί
 τηλεφωνικών εγκαταστάσεων, τήν εφαρμογήν ένιαίου συστήματος σημα-
 τοδοτήσεως κλπ. Αί βελτιώσεις αυτές είναι καί σήμερα έν έσοο άπα-
 ραίτητοι, τοσούτον μάλλον, καθόσον δέν πρέπει νά λησμονήται, ότι ή
 ύπαρξις πλήρους καί συγχρονισμένου Σιδ/κού Δικτύου είναι στοιχείον
 πρωταρχικής σημασίας διά τήν όλην ανασυγκρότησιν τής χώρας, τήν ά-
 ντιμετώπισιν τών στρατιωτικών άναγκών καί τήν άνάπτυξιν τών οίκο-
 νομικών πόρων αυτής.

Έν τώ πλαίσιω τών γενικώτερων τούτων άπόψεων, πρέπει νά άντιμε-
 τωπισθή περαιτέρω ή ανασυγκρότησις τού όλου Σιδηροδρομικού Δικτύου
 τής Ελλάδος, ώς άποτελούντος τήν σπονδυλικήν στήλην τών χερσαίων
 συγκοινωνιών αυτής. Είς τό πρόγραμμα τής ανασυγκροτήσεως ταύτης,
 τού οποίου αί βάσεις είχαν ήδη τεθή προπολεμικώς, περιλαμβάνεται ή
 άποπεράτωσις τής σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας-Κοζάνης-Άμυνταί
 ου, ή κατασκευή νέας σιδηροδρομικής άρτηρίας πρός τήν "Ηπειρον, δι-
 ατελοῦσαν, ώς γνωστόν, άπό τής συστάσεως τού Έλληνικού Κράτους εις
 άθλιαν κατάστασιν άπό άπόψεως συγκοινωνιών, ή συμπλήρωσις τής γραμ-
 μής Θεσσαλονίκης-Άμφιπόλεως (Στρυμωνικός κόλπος) κλπ."

Μήπως συμφωνείτε και εσείς, στο ότι, αν αλλάξουμε τη γλώσσα και καταργή-
 σουμε τους τόνους και τα πνεύματα, μοιάζει με τις σημερινές διαπιστώ-
 σεις και εξαγγελίες του Ο.Σ.Ε.;

ΒΑΣΟΣ ΚΑΚΑΤΣΙΟΣ



ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΛΙΝΑΜΑΞΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ Ο.Σ.Ε.

Ο Ο.Σ.Ε. αγόρασε από τη Γερμανία 4 μεταχειρισμένες κλινάμαξες Τ Ε Ν για τις τρέχουσες ανάγκες των νυκτερινών αμαξ/χιών εσωτερικού και εξωτερικού, αλλά και για την υλοποίηση σκέψης που έχει γίνει για δρομολόγηση νυκτερινών αμαξ/χιών Αθήνας-Θεσσαλονίκης και αντίστροφα, που θα περιλαμβάνουν στη σύνθεσή τους μόνο κλινάμαξες και κλινοθέσια οχήματα.

Η πρώτη από τις τέσσερις αυτές κλινάμαξες, που είναι κλιματιζόμενες, και θα πάρουν αριθμηση 7140801 - 804, παρελήφθη αρχές Μαρτίου και έκανε δοκιμαστικά δρομολόγια, ενώ σύντομα αναμένονται και οι υπόλοιπες 3.



Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ

Τελειώνουν σύντομα οι εργασίες κατασκευής της νέας διπλής γραμμής με ταξυ θήβας και Αλιάρτου. Ήδη έγινε ανακατασκευή των γραμμών του σταθμού Σφιγγας, με ενίσχυση του υπεδάφους επειδή παρουσίασε καθιζήσεις και προχωράει το στρώσιμο της γραμμής εκατέρωθεν του νέου τούνελ της Σφιγγας, ενώ ήδη έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία παραλλαγές της παλιάς χάραξης στο κομμάτι μετά το σταθμό αυτό. Επίσης παραδόθηκε στην κυκλοφορία η γραμμή καθόδου μεταξύ Παλαιοφαρσάλου-Ορφανών (χωρίς όμως για την ώρα, να γίνεται και διπλή κυκλοφορία), τελειώνουν σύντομα τα έργα κατασκευής του νέου σταθμού Δοξαρά και έχουν ήδη αρχίσει οι εργασίες για τη διάνοιξη του τούνελ μεταξύ Δοξαρά-Ορφανών. Τέλος σύντομα αναμένεται η έναρξη των εργασιών κατασκευής της γραμμής κανονικού εύρους Παλαιοφάρσάλου-Καλαμπάκας, όπου κοντεύουν να ολοκληρωθούν τα χωματουργικά έργα.



Η ΝΕΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Τίθενται σύντομα σε λειτουργία τα φωτιστήρια του σταθμού Οινόης. Ήδη εκδόθηκε σχετική εγκύκλιος του Ο.Σ.Ε που διευκρινίζει ότι οι ενδείξεις τους θα είναι παρόμοιες με αυτές των φωτισμάτων Τιθορέας-Δομοκού. Επίσης τα φωτιστήρια στους σταθμούς Τανάγρας, Ελεώνα, Υπάτου και Δαυλείας από καιρό είναι αναμένα χωρίς όμως οι ενδείξεις τους να λαμβάνονται υπόψη. Αναμένεται ότι με την ολοκλήρωση των εργασιών διάνοιξης του τούνελ της Σφιγγας και την παράδοση της νέας διπλής γραμμής περί τα τέλη Ιουνίου, θα λειτουργήσει κανονικά η σηματοδότηση του τμήματος Οινόης - Τιθορέας. Το πρόσφατο ατύχημα της Οινόης έδειξε την αναγκαιότητα αυτής.



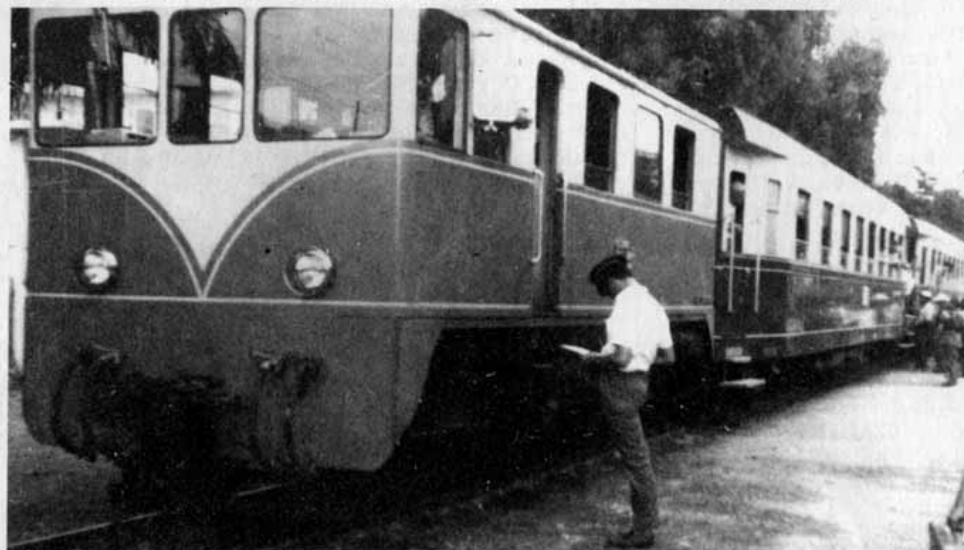
Ο ΣΤΑΘΜΟΣ "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

Ολοκληρώνεται σύντομα ο νέος σταθμός του Ηλεκτρικού "Ελευθέριος Βενιζέλος", στην περιοχή του Ταύρου. Ήδη οι συρμοί διέρχονται κανονικά μέσα από τα κρηπιδώματα του σταθμού και η παράκαμη που υπήρχε καταργήθηκε. Ο νέος σταθμός έχει άψογη αρχιτεκτονική και είναι σχεδιασμένος για PARK & RIDE, μετεπιβίβαση σε λεωφορείο και χάντικαπ για άτομα με ειδικές ανάγκες. Η παράδοση του σταθμού στην εκμετάλλευση θα γίνει πιθανόν στα τέλη του έτους. Θα ακολουθήσει σύντομα η κατασκευή παρόμοιου σταθμού στο Κ.Α.Τ. Κηφισσιάς και η αναβάθμιση των σταθμών Ομονοίας και Κηφισσιάς.

Ξέρετε ότι.....

ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

.....στις αρχές της δεκαετίας του '60, οι Σ.Π.Α.Π. είχαν δρομολογήσει υπερταχεία αυτοκινητάμαξα μεταξύ Αθηνών-Πατρών, που κάλυπτε τη διαδρομή σε τρισήμιση ώρες, όταν το αυτοκίνητο χρειαζόταν 5 ώρες περίπου. Η σύνθεση της υπερταχείας αποτελείτο από δύο τριπλές A/A ESSLINGEN και δύο ρυμουλκούμενα επίσης ESSLINGEN. Την ίδια εποχή δρομολογήθηκε και μία ακόμη ταχεία στην ίδια διαδρομή, που εκτελείτο με την ακόλουθη σύνθεση: Επικεφαλής η D-Βς 9321 (ο γνωστός "Γκαγκάριν", μικρή δηζελομηχανή με μπιέλες που έφτιαξε ο Β. Παπαγεωργίου στο Κ.Ε. ΣΠΑΠ από κίνητηρα A/A DE DIETRICH και φορείο ατμάμαξας Βς 2-4-0Τ) και πίσω δύο επιβατάμαξες Μαρκέτι (Ιταλίας). Η σύνθεση αυτή αν και δηζελοκίνητη-ελακόμενη, έφερε τον χαρακτηρισμό "αυτοκινητάμαξα" από τους Σ.Π.Α.Π.



Ο "Γκαγκάριν" επικεφαλής της ταχείας στο σταθμό Διακοφτού. Φωτ. Μεταξάς



.....οι αυτοκινητάμαξες Βόλου-Καλαμπάκας & Βόλου-Λάρισας μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '60, έφταναν ως το κέντρο της Πρωτεύουσας της Μαγνησίας; (Αρχικά ως το πάρκο Αγ. Γων/νου και αργότερα ως την οδό Δημητριάδος, όπου υπήρχαν και τα εκδοτήρια του γραφείου πόλεως). Χρησιμοποιούσαν τη γραμμή τριπλού εύρους 0,60μ., 1,00μ., 1,435μ. που μέχρι πρόσφατα υπήρχε κατά μήκος της οδού Δημητριάδος και ξηλώθηκε για να μείνει μόνο η γραμμή Πηλίου. Αντίστοιχη πρακτική ακολουθείτο και από τους Σ.Β.Δ.Ε., όπου οι αυτοκινητάμαξες Κρουονερλου-Αγρινίου έμπαιναν μέσω διακλάδωσης που υπήρχε, έως το κέντρο της πόλης του Μεσολογγίου την Πλ. Μπότσαρη, ενώ το ίδιο γινότανε προπολεμικά στην Αθήνα με τους Σιδηροδρόμους Αττικής (Θηρίο Κηφισσιδς & Λαυρίου), που έως το 1928 έφταναν μέχρι την Πλατεία Λαυρίου. Σήμερα μόνο το ωτομοτρίκι της Κυλλήνης χρησιμοποιεί τροχιοδρομικού τύπου χάραξη συνεχίζοντας μετά το σταθμό για να προσεγγίσει το λιμάνι. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι παραπάνω περιπτώσεις, με την προσθήκη ίσως του Τράμ του Περάματος, απετέλεσαν την Ελληνική εκδοχή των Αμερικανικών και Ευρωπαϊκών INTERURBANS, τηρουμένων βέβαια των αναλογιών.



Στις 9 Οκτωβρίου ο Γάλλος Πρωθυπουργός Ζακ Σιράκ επιδοκίμασε την κατασκευή της γραμμής υψηλής ταχύτητας Παρίσι-Αίγλη-Βελγικά Σύνορα, και με προοπτική το τούνελ της Μάγχης. Κατόπιν σε συνάντηση των Υπουργών Μεταφορών του Βελγίου, της Γαλλίας, της Δ. Γερμανίας, της Ολανδίας και της Μ. Βρετανίας συζητήθηκε το παραπάνω πρόγραμμα. Οι υπουργοί ενεθάρυναν την κατασκευή παρόμοιας γραμμής Παρισίου-Βρυξελλών-Κολωνίας-Αμστερνταμ που έχουν αναλάβει τα εθνικά δίκτυα. Επιλέγη η νέα χάραξη του TGV Παρισίου-Τούνελ Μάγχης για 300 χ/ω (TGV Βορρά), ενώ προγραμματίστηκε μια ενωτική γραμμή δυτικά του Παρισίου για να συνδέσει το TGV Βορρά το TGV Ατλαντικού και το TGV της Λυών. Περιλαμβάνει νέους σταθμούς στο Αεροδρόμιο Ρουασσύ Σαρλ Ντε Γκιωλ και στο Μελύν Σενάρτ. Τμήμα της χάραξης χρησιμοποιεί την υπάρχουσα κυκλική γραμμή γύρω απ' το Παρίσι προβλέποντας στάθμευση και στην Επιστημόπολη Μασού.



Βιβλιοκριτική

DIE THESSALISCHEN EISENBAHNEN υπό C. RECHT, Σ. Γουλιώτη.
Έκδοση VEREIN FREUNDE DER EISENBAHN VOLCS-PILION, MILIES 1986 στη Γερμανική γλώσσα.
116 σελίδες φορμάτ Α5 / 150 ασπρόμαυρες & 15 έγχρωμες φωτογραφίες / - 5 χάρτες / 16 οριζοντιογραφίες-σταθμών / 2 μηχανοκίνητες / 24 κατασκευαστικά σχέδια τροχαίου υλικού & εγκαταστάσεων.

Μια λεπτομερής περιγραφή του δικτύου των τέως Σ.Θ. από την εποχή της ιδρύσεώς του ως σήμερα. Οι αναγράφόμενες πληροφορίες είναι σωστές-πλην ελαχίστων τυπογραφικών & ορθογραφικών λαθών-. Επίσης κατά λάθος έχει δημοσιευθεί φωτογραφία της ατιμάμαξας N° 4 της WALLUCKEBAHN ως προτύπου για τις μηχανές "Χαγκάνς" της γραμμής Πηλίου, πράγμα που δεν ευσταθεί. Μερικές Α/Μ φωτογραφίες και σχέδια έχουν κακοτυπωθεί. Στην συγγραφή έχουν συνεργασθεί και τρία μέλη του Σ.Φ.Σ. Η τιμή του είναι 19 DM.

ΝΙΚΟΣ ΣΜΠΑΡΟΥΝΗΣ

"Η ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"

Περιοδική έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 4 - Απρίλης 1988
Εκδίδεται από συντακτική επιτροπή. Ευυπόγραφα άρθρα και κείμενα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη σύνταξη.
Τεχνική επιμέλεια Α. Κ. ☼