

σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 5

ΙΟΥΛΙΟΣ 1988

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ΦΙΛΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

Η περίοδος που πέρασε από την έκδοση της ανανεωμένης Νο 4 "Σ" ήταν γεμάτη σημαντικά σιδηροδρομικά γεγονότα. Πρώτα-πρώτα ο Σ.Φ.Σ. πραγματοποίησε συμβολική εκδρομή με μισθωμένη Α/Α στη Στυλίδα και η προσέλευση υπήρξε μαζική. Για την εκδρομή αυτή δημοσιεύεται εκτενέστερο ρεπορτάζ στις σελ. 4 & 5, ενώ στις σελ. 6 & 7 δημοσιεύεται σημείωμα του Αρτέμη Κλώνου για ένα άλλο σημαντικό γεγονός, αυτό του ερχομού μίας μεταχειρισμένης Δ/Υ τύπου 221 (πρώην V200) των DB, για την πραγματοποίηση σειράς δοκιμών που είχαν σαν σκοπό να εξεταστεί η δυνατότητα αγοράς εκ μέρους του Ο.Σ.Ε. 15 τέτοιων μηχανών για την κάλυψη των άμεσων αναγκών του.

Τρίτο και σημαντικότερο γεγονός ήταν οι εορταστικές εκδηλώσεις για την επέτειο των 100 χρόνων σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Ευρώπης που πραγματοποιήθηκαν στην Συμπρωτεύουσα το διάστημα από 4/6 έως 19/6/88, από τον Σύλλογο "Φίλοι του Σιδηροδρόμου" Θέσ/νίκης με τη συμπαράσταση του ΟΣΕ και του Δήμου της Πόλης. Αντιπροσωπεία 19 μελών του Σ.Φ.Σ. με επικεφαλής το Δ.Σ. αυτού, παρευρέθη στην έναρξη των εκδηλώσεων αυτών, όπου παρόντες ήταν επίσης ο Υπ. Β. Ελλάδας κ. Σ. Παπαθεμελής, ο Υφυπ. Συγκοινωνιών κ. Σ. Ράλλης, ο Γ. Δ/της του Ο.Σ.Ε. κ. Α. Λαμπρινόπουλος, ανώτεροι παράγοντες του Ο.Σ.Ε., εκπρόσωποι των τοπικών πολιτικών & στρατιωτικών αρχών, παλιοί & νέοι σιδηροδρομικοί και πλήθος από φίλους του Σιδηροδρόμου. Οι εκδηλώσεις αυτές περιελάμβαναν, εκτός άλλων, έκθεση σιδηροδρομικών κειμηλίων & ζωγραφικής του Στ. Μαυρομάτη στο Νέο Επιβατικό Σταθμό, μουσικοχορευτικές εκδηλώσεις και απονομή αναμνηστικών από τον Σύλλογο της Θέσ/νίκης, ένα από τα οποία έλαβε και ο Σ.Φ.Σ. Το ενδιαφέρον όμως του κοινού μονοπάτησε η Δβ 962 που μετά από πολλά χρόνια ξανασφύριξε στην αποβάθρα του σταθμού, επικεφαλής ειδικής εορταστικής αμαξοστοιχίας που την αποτελούσαν 4 κατάμεστα βαγόνια, ξεκινώντας για τη διαδρομή Ε.Σ.Θ.-Αξιός-Γέφυρα-Ε.Σ.Θ., την οποία κάλυψε μέσα σε 2 ώρες, μέσα σε πανηγυρική ατμόσφαιρα (για τη μηχανή αυτή, καθώς και για τις άλλες 15 αδελφές της, υπάρχει αναλυτικότερο σημείωμα στις σελ. 12 & 13). Ο Σ.Φ.Σ. εκφράζει τα συγχαρητήρια του στον Σύλλογο της Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα στον κ. Δ. Παπαδημητρίου καθώς και στους κ.κ. Κοντόπουλο & Ζλατάνο για αυτή τους την επιτυχία και τους εύχεται πάντα τέτοια.

Η ΣΥΝΤΑΞΗ

Στα πλαίσια της υλοποίησης μίας πολιτικής μεταφορών που θα στοχεύει στη δημιουργία ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου συστήματος, ο Οργανισμός Αθήνας σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ προχωρεί διάφορες μελέτες, δημοπρατήσεις καθώς και έργα κατασκευής που αφορούν μεταξύ των άλλων τη βελτίωση και την επέκταση της υποδομής της αστικής, προαστιακής και υπεραστικής σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης στην Αττική. Πιο συγκεκριμένα:

1) Ανατέθηκε απ' τον Ο.Σ.Ε., με τεχνική και οικονομική συνδρομή του Ο.Α. η μελέτη σιδηροδρομικής σύνδεσης Θριάσου Πεδίου - Λιμένος Κερατσινίου (Νέο εμπορικό λιμάνι & τέρμιναλ), που προβλέπεται με τούνελ μέσω Σχιστού και θα κοστίσει 4 δις.

2) Προβλέφθηκε η διαμόρφωση νησίδας 12 μ. στο μέσον της ελεύθερης λεωφόρου Ελευσίνων-Σταυρού, όπου σε δεύτερη φάση θα τοποθετηθεί προαστιακός σιδηρόδρομος που θα ενώσει το Λεκανοπέδιο με τα Μεσόγεια, το νέο αεροδρόμιο Σπάτων και το Λαύριο.

3) Δημοπρατήθηκε μαζί με τη διαπλάτυνση της Ε.Ο. Αθήνας-Κορίνθου και τη παράλληλη κατασκευή νέας χάραξης για διπλή γραμμή διεθνούς πλάτους στο τμήμα Ελευσίνων-Κορίνθου, που θα διευκολύνει τόσο την αύξηση της ταχύτητας των τρένων, όσο και την αύξηση της χωρητικότητας της γραμμής για δρομολόγηση και προαστιακών συρμών. (Ελπίζουμε να μην αγνοήσει η νέα χάραξη τα σημαντικότερα κέντρα μεταξύ Αθήνας-Κορίνθου).

4) Υλοποιούνται ή προωθούνται σύντομα προς υλοποίηση οι εξής μελέτες:
-ερευνητική εργασία για "χρήσεις γής σε σταθμούς Αστικού Σιδηροδρόμου"
-μελέτη αξιολόγησης αναλλακτικών λύσεων υπογειοποίησης της γραμμής του Η.Σ.Α.Π. μεταξύ Ν. Φαλήρου-Πειραιά.

-μελέτη αναλυτικής ανάπτυξης, λειτουργίας & επιπτώσεων του Νέου Σιδηροδρομικού & Συγκοινωνιακού Κέντρου Μενιδίου και διερεύνηση των προαστιακών σιδηρ. γραμμών της Αττικής που θα έχουν σαν βάση τον κόμβο.

-μελέτη σκοπιμότητας για γραμμή Τραμ κατά μήκος του παραλιακού διαδρόμου της λεωφ. Ποσειδώνος (Τουρκολιμάνο-Βουλιαγμένη), παράλληλα με την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου.

5) Τέλος έχουμε και τα εξής:

-προχωρούν οι εργασίες για την κατασκευή των δύο γραμμών του Μετρό Α' προτεραιότητας-τα έργα της σήραγγας Σεπολιών-Αττικής προχωρούν επίσης στην ώρα τους-ενώ διερευνάται η δυνατότητα σύνδεσης με Μετρό του Αεροδρόμιου του Ελληνικού μέχρι το 1996, εν όψει της Ολυμπιάδας. Αυτή τη στιγμή η Υπηρεσία Μετρό ολοκλήρωσε την αξιολόγηση των Τεχν. Προσφορών για το νέο μετρό.

-ολοκληρώνεται η κατασκευή του νέου σταθμού του Η.Σ.Α.Π. "Ελ. Βενιζέλος" ενώ προωθούνται άμεσα για φέτος η έναρξη κατασκευής του νέου σταθμού ΚΑΤ και βελτίωσης των σταθμών Κηφισιάς & Ομονούδας. Συντομεύεται η οριστική λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας των συρμών του Η.Σ.Α.Π., με στόχο τη μείωση της χρονοαπόστασης μεταξύ τους από 3 1/2' σε 2 1/2' και με αύξηση της μεγίστης ικανότητας ανά κατεύθυνση και ώρα από 16.000 σε 28.000 επιβάτες.

-προωθείται στα έργα προτεραιότητας για την Ολυμπιάδα το Συγκοινωνιακό Κέντρο Μενιδίου και ο νέος σταθμός Διαλογής του Ο.Σ.Ε. στο Θριάσιο Πεδίο, σε αντικατάσταση του Αγ. Ιωάννη Ρέντη.

-εξετάζονται τρόποι εκσυγχρονισμού και καλύτερης οργάνωσης των Σιδηρ. Σταθμών Λαρίσης & Πελοποννήσου σε σχέση και σύνδεση με τους σταθμούς Η.Σ.Α.Π. & Μετρό (Αττικής & Λαρίσης αντίστοιχα). Ίσως σ' αυτά τα πλαίσια κατασκευαστεί κάποιο προσωρινό κτήριο, προσέλιου του τελικού που θα είναι ένα κοινό κτήριο σταθμού για τις γραμμές: Ο.Σ.Ε. Β. Ελλάδας & Πελοποννήσου, προαστιακών & μετρό, στο χώρο του Στ. Λαρίσης.

-τέλος χρηματοδοτήθηκε από τον Ο.Α. η μελέτη μετεγκατάστασης του αμφοστασίου του Ο.Σ.Ε. Αγ. Αναργύρων σε χώρο του Μενιδίου, που θα διευκλύνει και τη μετεγκατάσταση του Σιδ. Μουσείου από τη σημερινή του θέση όπου κυριολεκτικά ασφυκτιά, στους Αγ. Αναργύρους.-

ΠΤΗΣΗ με τον Σ.Φ.Σ. στη ΣΤΥΛΙΔΑ!

ΣΦΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΑΡΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ	
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΕΚΔΡΟΜΗΣ Νο 3-4-1988	
ΣΥΛΛΟΓΗ ΑΘΗΝΑ - ΣΤΥΛΙΔΑ - ΑΘΗΝΑ	
Α/Α ΟΤΕΠ 2 ^η	
ΟΝΟΜΑ:
ΟΧΙΟΜΑ:	ΚΑΘΗΜΕΡΑ Νο:

Τελικά ο Συλλογός μας και νεκρούς ανασταίνει! Και σ' αυτό κυριολεκτούμε, γιατί ποιος θα το πίστευε ότι στην γραμμή Λαμίας-Στυλίδας, με τους όμορφους διατηρητέους σταθμούς (Λαμίας, Αγ. Μαρίνας, Στυλίδας), θα αντηχούσε πάλι το σφύριγμα της Ωτομοτρίας, μετά από σιγή 19 χρόνων, (Το τελευταίο επιβατικό δρομολόγιο έγινε το 1969). Θαύμα λοιπόν, όπως το είδαν και οι κάτοικοι της περιοχής, που κυτούσαν με έκπληξη και απορία στο πέρασμα του FERROSTAAL (Α/Α 82 + Ρ 159), που ειδικά ναυλωμένο από το Σύλλογο, μετέφερε το πολύβουο μελίσσι των εκδρομικών του ηλικίας από 7 ως 77 ετών, από την Αθήνα στη Στυλίδα, την Κυριακή των Βαΐων 3-4-88

Χάρης στις επιμονές προσπάθειες ομάδας μελών του Σ.Φ.Σ. και τη θετική συμπαράσταση από πλευράς υπευθύνων του Ο.Σ.Ε., ξεπεράστηκαν οι διάφορες δυσκολίες της διοργάνωσης ενώ συμφωνήθηκε μία ικανοποιητική έκπτωση του ναύλου. Η αθρόα προσέλευση υποψηφίων εκδρομικών ανάγκασε τους διοργανωτές να ζητήσουν να προστεθεί στο αρχικά ζητηθέν Κ.ΦΕΡΡ. και ένα Ρυμουλκούμενο το οποίο με τη συνεργασία του ΚΑΚ κατέβηκε από τη ΔΠΘ (οι συμμετοχές ανήλθαν στις 114 και τελικά έλαβαν μέρος 107 άτομα).

Η συμβολική όσο και πρωτότυπη αυτή εκδρομή άρχισε με άριστους οίωτους. Ήδη από την 31η Μαρτίου, ο κ. Ζήσης Πρωτοπαπάς, αρχιεπιθεωρητής Εκμετάλλευσης-Τεχνικού της ΔΠΑ, είχε προαναγγείλει με το υπ' αριθμόν 1605634-Ε τηλεγράφημα προς τις αρμόδιες υπηρεσίες γραμμής, σταθμούς και μηχανοστάσια, την κυκλοφορία της "Ελεύθερης Ειδικής Επιβατικής Αμαξοστοιχίας 8522 μεταξύ Α.Ι.Ρ.-Στυλίδας με αναχώρηση από Αθήνα ώρα 07:40, και από Στυλίδα 15:00 ως αμαξ. 8523..." Μηχανοδηγοί ήταν οι Πέτρος Ψαλτης & Νίκος Μάμος, Προϊστάμενος ο Γιώργος Ριζόπουλος και συνοδός ο Γιάννης Γώγος (οι δύο τελευταίοι μέλη του Σ.Φ.Σ.). Τα οχήματα στολίστηκαν με φωτογραφίες, πόστερς και εξώφυλλα της "Σ" και του Σ.Φ.Σ.

Με καθυστέρηση 5' αναχώρησε η αμαξ/χία από την Αθήνα, λόγω βραδείας προσέλευσης μερικών εκδρομικών, ενώ στα Κιούρκα έγινε υπέρβαση από το 290. Το τραίνο στάθμευσε για αρκετή ώρα στην Τιθορέα και ο κόσμος επισκέφθηκε το μηχανοστάσιο με την Ατμάμαξα Λγ 996, την παρουσίαση της ο-



Η μισθωμένη Α/Α του ΣΦΣ στο Σταθμό της Λαμίας - Φωτο: Γ. Γεωργόπουλος

ποίας έκανε ο Νίκος Σμπαρούνης. Μια απρόβλεπτη καθυστέρηση προέκυψε στους σταθμούς Ελευθεροχωρίου και Ασωπού όπου και έγινε διαστάδρωση με μανιβέλα λόγω βλάβης της αμαξ. 1511. Στο Λειανοκλάδι λόγω έλλειψης μηχανής εφεδρείας έγινε αναστροφή της Α/Α στο τρίγωνο η οποία φωτογραφήθηκε μετά μανίας από τα μέλη του Συλλόγου τα οποία "καλάζανε" πλάι στο κινούμενο Ωτομοτρίκι για να το προλάβουν με κίνδυνο να φάνε... τα μούτρα τους!!

Στη Στυλίδα περίμενε το τραίνο ο Δήμαρχος και κάτοικοι που εκδηλώθηκαν με συμπάθεια για τυχόν επαναλειτούργια της γραμμής. Φυσικό είναι, αφού σήμερα πεδευόνται να βρουν θέση και χώρο για τις αποσκευές τους στα διερχόμενα λεωφορεία του Ο.Σ.Ε. και των Κ.Τ.Ε.Λ.-λεπτομέρεια: λόγω της καθυστέρησης του τραίνου βαρέθηκαν και πήγαν σπίτια τους.

Στην επιστροφή ήρθε η Δ/Η 229 CATERPILAR (βαμμένη πορτοκαλί, σύμφωνα με τη νέα μόδα του ΟΣΕ με την οποία διαφωνούμε κάθεται), και μας τράβηξε ως το Λειανοκλάδι, σφυρίζοντας δαιμονισμένα προς αποφυγή ατυχήματος. Όλα αυτά έχουν καταγραφεί από τις κάμερες των μελών μας Π. Χονδρόπουλου & Α. Τζεοτζεβέλη σε βιντεοταινία και SUPER-8.

Στο Λειανοκλάδι έγινε ξενάγηση στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας και Τηλεδιοίκησης σε δσους από τους εκδρομείς θέλησαν, και στη συνέχεια αναχωρήσαμε. Στην επιστροφή μέσα στο τραίνο έγινε κλήρωση αγαπηστικών δώρων για τους εκδρομείς προσφορά του Συλλόγου. Επίσης ο Μπάμπης Τρεχαντζάκης και ο Κώστας Κακαβάς διασκέδασαν δσους βρισκόντουσαν στο βαγόνι τους σατιρίζοντας τραγουδιστά τα τραίνα μας αλλά και τα μέλη του ΣΦΣ.

Με πρωτοβουλία του φίλου Αντώνη Συμεωνάκη, πολλές Αθηναϊκές εφημερίδες δημοσίευσαν φωτορεπορτάζ από την εκδρομή, ενώ παρόμοιο ρεπορτάζ δημοσιεύθηκε στο περιοδικό "Τρένα & Άνθρωποι" του Ιανουαρίου-Μαρτίου '88 θα το επαναλάβουμε και καλύτερα ακόμα....

Η ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΗ ΜΙΑΣ ΑΔΙΚΙΑΣ

Λειανοκλάδι-Λαμία ένα λεωφορείο. Λαμία-Στυλίδα δεύτερο και η ταλαιπωρία διαιωνίζεται. Γιατί δεν υπάρχει επιβατικό τραίνο από το Λειανοκλάδι για τη Λαμία και τη Στυλίδα, ενώ υπάρχει σε διακλαδώσεις με πολύ μικρότερη δυνατότητα μεταφοράς επιβατών όπως στις γραμμές Καρυσίων-Κυλλήνης, Πύργου-Ολυμπίας και Πύργου-Κατακόλου; Γιατί οι σιδηρόδρομοι υπέκυψαν στις γνωστές ομάδες πίεσεως και κατήργησαν από 20ετίας την επιβατική σιδηροδρομική σύνδεση Λειανοκλάδου-Στυλίδας (όπως και Αργούς-Ναυπλίου και Ισθμού-Λουτρακίου) με το αναληθές πρόσημα της αντιοικονομικής λειτουργίας; Δεν μπορεί να υπάρχει στο Λειανοκλάδι μία μονή Αυτοκινητάμαξα (FERROSTAAL ή FIAT) και να εκτελεί δρομολόγια μέχρι τη Στυλίδα, ανταποκρινόμενη προς τις αμαξοστοιχίες Αθηνών-Θεσσαλονίκης; Δεν μπορεί το μοναδικό απ'ευθείας τραίνο "1520" Αθηνών-Λειανοκλάδου να φθάνει μέχρι Στυλίδα; Ή η Δηζελάμαξα του Λειανοκλάδου να εκτελεί το δρομολόγιο; Γιατί οι κάτοικοι της Στυλίδας να έχουν ως μοναδικό μεταφορικό μέσο το πολύ ακριβότερο λεωφορείο, ενώ έχουν σιδηροδρομική γραμμή σε άριστη κατάσταση, αλλά αποκλειστικώς για εμπορικές αμαξοστοιχίες; Ως ποτέ η βαρεία αυτή αδικία έναντι των κατοίκων της Λαμίας και της Στυλίδας (αλλά και του Ναυπλίου); Πρέπει λοιπόν με την κατάλληλη κινητοποίηση των Δημοτικών αρχών Λαμίας και Στυλίδας, των κοινοτικών αρχών Ροδίστας, Μεγάλης Εβούσης και Αγίας Μαρίνας, των τοπικών πολιτιστικών συλλόγων, των συλλόγων προστασίας του περιβάλλοντος και των τοπικών φορέων να πεισθεί ο Ο.Σ.Ε. και το αρμόδιο υπουργείο για την ανάγκη της απ'ευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης Λειανοκλάδου-Λαμίας-Στυλίδας.

Σπυρίδων Ρεγκούτας
Φαρμακοποιός
Αθήνα

Η DB 22I I33-2 ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, θέλοντας να καλύψει τις ανάγκες του από την έλλειψη σε έλκον τροχαίο υλικό, αποφάσισε για την αγορά 15 υπερταχειρισμένων δηζελομηχανών από χώρες της Ευρώπης.

Συγκεκριμένα υπήρξε ενδιαφέρον, από την Ελληνική πλευρά, για δύο τύπους μηχανών. Ο πρώτος, από τη Δ. Γερμανία (V 200¹), όπου από αυτή τη δρομολογιακή περίοδο σταματούν να λειτουργούν και οι τελευταίες 20 του τύπου αυτού. Ο δεύτερος, από τη Γιουγκοσλαβία (665) όπου στάλθηκε τεχνική επιτροπή για να εξετασθεί η καταλληλότητά της για το Ελληνικό δίκτυο.

Στις 27-4-88 έφτασε στην Ελλάδα με την αμαξ/χία 29I η 22I I33-2 των Γερμανικών Σιδηροδρόμων για δοκιμές στο Ελληνικό δίκτυο, με συνοδεία διμελούς πληρώματος ενός μηχανοδηγού και ενός τεχνικού από τη Γερμανία. Έμεινε εδώ συνολικά 20 ημέρες, από τις 27-4-88 έως τις 17-5-88 και πραγματοποίησε 12 δοκιμαστικά δρομολόγια από την Αθήνα για τη Χαλκίδα Λάρισα και Θεσσαλονίκη. Η 22I I33-2, ανήκει διοικητικά στη Γερμανία στο μηχανοστάσιο του OBERHAUSEN I, κατασκευάστηκε από την εταιρεία KRAUSS MAFFEI το 1965, διαθέτει δυο κινητήρες MTU MB 12 V 652 TA που αποδίδουν 993KW-1350HP στις 1500 στροφές το λεπτό ο ένας, δηλαδή 2700 HP έχει μετάδοση υδραυλική και βάρος σε τάξη πορείας 78τν. Η μέγιστη ταχύτητά της είναι 140χμ/ω και το ολικό της μήκος 18440μ.



Τα δοκιμαστικά δρομολόγια που έγιναν με την 22I I33-2 ήταν τα εξής:

ΗΜ/ΝΙΑ	ΑΜΑΞ.	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΒΑΡΟΣ
1. 29-4-88	80514	Α.Ι.Ρ.-Μεζούρλος	404-597-623τν
2. 30-4-88	80515	Μεζούρλος-Α.Ι.Ρ.	645τν
3. 2-5-88	1540	Α.Ι.Ρ.-Χαλκίδα	137τν
4. 2-5-88	1543	Χαλκίδα-Α.Ι.Ρ.	137τν
5. 3-5-88	80514	Α.Ι.Ρ.-Μεζούρλος	479-575τν
6. 4-5-88	80515	Μεζούρλος-Α.Ι.Ρ.	569τν
7. 5-5-88	500	Α.Ι.Ρ.-Θεσσαλονίκη	240τν
8. 6-5-88	50I	Θεσσαλονίκη-Α.Ι.Ρ.	240τν
9. 9-5-88	290	Α.Ι.Ρ.-Θεσσαλονίκη	231τν
10. 10-5-88	41I	Θεσσαλονίκη-Α.Ι.Ρ.	513τν
11. 12-5-88	290	Α.Ι.Ρ.-Λάρισα	503τν
12. 13-5-88	80515	Μεζούρλος-Α.Ι.Ρ.	539τν



ΑΜΑΞ. 1543 - 2/5/88 - ΣΤΑΣΙΟΣ ΟΙΝΗΣ ΦΩΤΟ. ΑΡΤΕΜΗΣ ΚΛΩΝΟΣ

Στο δεύτερο δοκιμαστικό δρομολόγιο της 30-4-88 με την αμαξ/χία 80515 και με φορτίο 645τν, παρουσιάστηκαν προβλήματα ολίσθησης στο τμήμα Δομοκός-Λειαν/δι σε κλίση 21‰ και κάτω από δύσκολες καιρικές συνθήκες. Στο έβδομο Δ.Δ. της 5-5-88, με την υπερταχεία 500 (240τν), ανέβασε την ταχύτητά της από 40χλ/ω σε 140χλ/ω σε 3,5 λεπτά στο τμήμα Δομοκός-Παλλος (15,3χλμ ευθεία γραμμή με κλίση 4‰).

Η DB 22I I33-2 αναχώρησε στις 17-5-88 από την Ελλάδα για επαναπατρισμό στη Δ. Γερμανία με την αμαξ/χία 290 και έφτασε στο Μόναχο στις 20-5-88.

ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΣ

Το πέμπτο σημείωμα στις κινητήριες μονάδες των Ελληνικών Σιδηροδρόμων είναι αφιερωμένο στην πιδ γνωστή και δημοφιλή μηχανή κανονικής γραμμής του Ο.Σ.Ε., την πορτοκαλί Καναδέζικη Μ.Λ.Β. σειράς 450.

5. ΔΗΖΕΛΟΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ "Μ.Λ.Β." Α-451 - Α-470



Κατηγορία: Διζελοηλεκτράμαξα πορείας
Αριθ. Σύμβασης: 44441/1972 Τύπος Δ/Η: ΜΧ-627 Γραμμή: 1,435μ
Αρίθμηση: Α.451 - Α.470 Μονάδες: 20 Έτος κυκλοφορίας: 1973
Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής: Καναδάς/MONTREAL LOCOMOTIVE WORKS (MLW)
Βάρος σε τάξη πορείας: 120 τον. Απόβαρο: 114 τον.
Διάταξη αξόνων: Co'-Co' Διάμετρος τροχών: 1016 μμ
Μεγίστη ταχύτητα: 150 χ/ω Ελάχιστη ταχύτητα συνεχ. λειτουργίας: 23 χ/ω
Τύπος διζελοκινητήρα: 251F/V12 ALCO Αριθ. κυλίνδρων: 12 σε διάταξη "V"

Χωρητικότητα α) Καύσιμο: 4.000 L, β) Νερό ψύξης Δ/Κ: 1.180 L
γ) Λάδι λίπανσης: 980 L, δ) Αμμος: 397 L
ε) Νερό ατμογεννητήρα: 3.500 L

Ονομαστική ισχύς Δ/Κ: 2700 HP Τύπος Υπερτροφοδότη: 165 ALCO

Ελκτική δύναμη στην ελάχιστη ταχ. συν. λειτουργίας: 27,882 τον.

Ελκτική δύναμη σε τόνους επί ανωφερείας 21%: 914 τον. (θερινή περίοδ.)
700 " (χειμερινή ")

Στροφές Δ/Κ: 1100/λεπτό Χωρητικότητα Δ/Κ: 131,40 Lit

Διάμετρος εμβόλου: 22,8 cm Διαδρομή εμβόλου: 26,6 cm

Μεταδοση κίνησης: Ηλεκτρική Εναλλασσόμενο - Συνεχές ρεύμα

Αδός γραναζιών: 77/26 Γεννήτρια: GTA-17 Ηλεκτροκινητήρες: GE-752

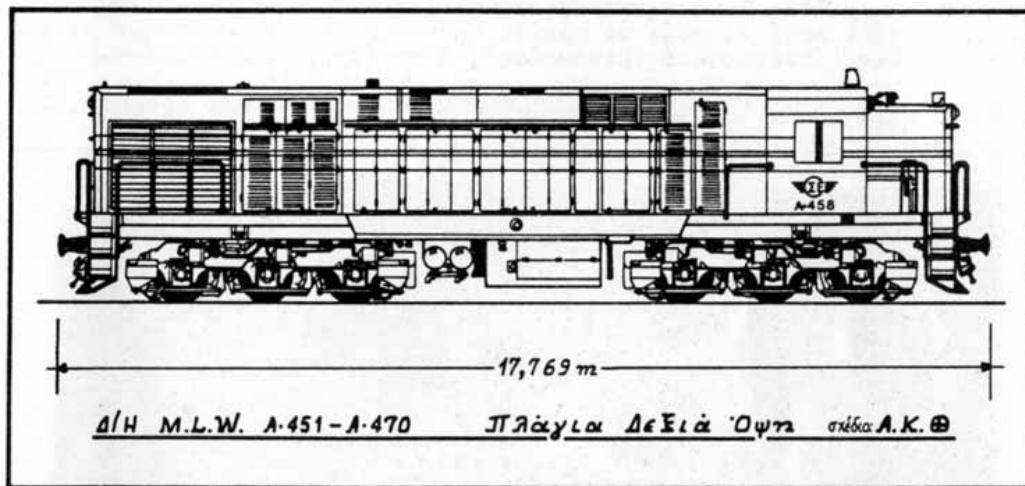
Σύστημα πέδη: WESTINGHOUSE 26-L & Ηλεκτροδυναμική πέδη

Ισχύς Η/Δ Πέδη: 60% της ονομαστικής ισχύος της Δ/Η

Σύστημα θέρμανσης αμαξ/χίρας: Ατμογεννητήρια VAPOR OK-4625

Ολικό Μήκος: 17,769 μ. Πλάτος: 3,150 μ. Ύψος: 3,950 μ.

Έδρα: Μηχανοστάσιο Αγίου Ιωάννη Ρέντη (Μ.Α.Ι.)



Παρατηρήσεις: Η τετρακοσοπεννητάρα, όπως λέγεται, είναι η μηχανή που κατ' εξοχήν εξασφαλίζει τις επιβατικές αλλά και πολλές εμπορικές αμαξοστοιχίες μεταξύ Αθήνας & Θεσ/νίκης, αλλά πολλές φορές και αμαξοστοιχίες της ΔΠΘ από και προς Θεσσαλονίκη.

Όταν πρωτοκυκλοφόρησαν παρουσίασαν προβλήματα καταπόνησης των κινητήρων (θραύσεις κεφαλών, υπερτροφοδοτών κ.α.), και γι' αυτό υπέστησαν, από το 1980 μείωση ισχύος κατά 12%. Τώρα είναι οι μηχανές με το μικρότερο ποσοστό ακινησίας (2 στις 20 από συγκρούσεις, η Α-459 & η Α-464, στις οποίες έχει γίνει όμως επισκευή αμαξώματος) έχοντας μεγάλο ποσοστό αξιοπιστίας δρομολογίων.

Παρόμοιου τύπου μηχανές είναι οι σειράς 665 των JZ, τις οποίες διαπραγματεύθηκε να αγοράσει πρόσφατα ο ΟΣΕ. Στη χώρα μας επίσης υπάρχουν 10 ακόμα Μ.Λ.Β. μεγαλύτερης ισχύος που εξασφαλίζουν τις εμπορικές αμαξ/χίρες στη Μακεδονία. Είναι οι λεγόμενες Πεντακοσάρες με αρίθμηση Α.501 - Α.510, τις οποίες θα παρουσιάσουμε σε προσεχές μας τεύχος.

Εικόνες απ' το Παρελθόν



των Ελληνικών Σιδηροδρόμων

ΟΙ ΑΤΜΑΜΑΞΕΣ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΩΘΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΡΜΩΝ

Για χρόνια που κυριαρχούσε ο ατμός στην κίνηση των επιβατικών και φορτηγών τραίνων, σε μία εποχή που δεν κυκλοφορούσαν στα σιδηροδρομικά δίκτυα ντιζελάμαξες, η κίνηση των συρμών σε ωρισμένες ανωφέρειες παρουσίαζε δυσχέρειες και καθυστερήσεις λόγω της βραδυπορείας. Προς αποφυγήν τέτοιων καθυστερήσεων, ιδίως στο δίκτυο των Σ.Π.Α.Π., στάθμευαν σε ωρισμένους σταθμούς και συγκεκριμένα στους Αγ. Αναργύρους (πρώην Κάτω Λιόσια), στον Ασπρπυργο Ελευσίνας (Καλύβια), στο Καλαμάκι, στην Κόρινθο, στους Μύλους του Άργους και στο Ζευγολατιό, εφεδρικές ατμομηχανές υπ' ατμόν και επανδρωμένες, οι οποίες διά ωθήσεως βοηθούσαν τους συρμούς, όταν παρίστατο ανάγκη, να ξεπεράσουν τη δυσκολία της ανωφέρειας.

Αυτές οι μηχανές ήταν συνήθως Ζητάκια ή Ζ^ο και στο Καλαμάκι κάποια περιόδο και Γ^οβιζ. Επίσης στο σταθμό Αττικής των Σ.Α. στάθμευε πάντα μία εσεδρική (ή ρεζέρβα όπως την έλεγε το προσωπικό), συνήθως TUBIZE Βελγική, που ωθούσε κατά καιρούς το τρένο του Λαυρίου από το σταθμό Αττικής μέχρι την Πλατεία Κυριακού (Βικτωρίας), όταν ήταν παραφορτωμένο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ - Επίτιμος Πρόεδρος ΣΦΣ



Σταθμός Αχλαδοκάμπου: Διασταύρωση δύο ατμηλάτων αμαξοστοιχιών ενώ δεξιά διακρίνεται η ατμάμαξα ωθήσεως Ζ^ο. Φωτογραφία: Δ. Μεταξάς

Ιδού πως περιγράφει η εφημερίδα "ΝΕΟΛΟΓΟΣ" της Πάτρας την περιπέτεια των επιβατών μίας αμαξοστοιχίας που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνας-Πάτρας και η οποία επιβεβαιώνει το προηγούμενο σημείωμα:

"ΠΑΡ' ΟΛΙΓΟΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΝ.
Τό πάθημα τῆς πρώτης αμαξοστοιχίας ἐξ Ἀθηνῶν.
Φόβος καὶ τρόμος ἐπιβατῶν.

Ἐκάστη καθυστέρησις τῆς αμαξοστοιχίας Ἀθηνῶν προκαλεῖ ἀπὸ τινος τὴν περιέργειαν τοῦ κοινοῦ. Καὶ ἡ καθυστέρησις τῆς χθεσινῆς πρώτης αμαξοστοιχίας, εἶχε λόγον σοβαρότατον, μικροῦ δεῖν δυστύχημα σιδηροδρομικόν, οὐχὶ σύνηθες εἰς τὸν ΣΠΑΠ.
Ἰδοῦ τὴν περίπου συνέβη χθές.

Ἐνεκα τῆς ανωφέρειας τῆς γραμμῆς ἀπὸ Καλαμακίου μέχρι πρὸ τῆς Κορίνθου, τὰ τραῖνα διὰ τὴν ἐκπληροῦν τὸν προορισμὸν των βοηθοῦνται καὶ ὑπὸ δευτέρας ατμομηχανῆς, ἡ ὁποία προσαρτᾶται ὀπισθεν αὐτῶν. Οὕτω συνέβη κατὰ τὸ σύνηθες καὶ χθές ἐνῶ ὅμως ἡ αμαξοστοιχία ἐβάδιζε κανονικῶς μέχρι τοῦ τέρματος τῆς ανωφέρειας, ἡ ἔμπροσθεν μηχανὴ ἔπαυσεν αἴφνης λειτουργοῦσα καὶ τὸ τραῖνον φυσικῶς ἐσταμάτησε. Τότε ἐκρίθη καλὸν πρὸς στιγμὴν νὰ ἀποσπασθῇ ἡ ὀπισθεν ατμομηχανή, ἵνα ἐπανέλθῃ εἰς Καλαμάκιον ὅπως ζητηθῇ ἐκεῖθεν τηλεγραφικῶς ἐκ Κορίνθου ἄλλη μηχανή. Ἀλλ' ἡ ἰδέα ἐγκατελείφθη, ἐνῶ ἡ ὀπισθεν ατμομηχανὴ εἶχε λυθῆ καὶ προχωρήσει ἐλάχιστον μόνον διάστημα καὶ τις ὀδηγὸς ἀνέλαβε νὰ μεταβῆ πεζῇ εἰς Κόρινθον ὅπως ἀναγγείλῃ τὸ πάθημα τῆς ατμομηχανῆς. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἔμπροσθεν ατμομηχανὴ ἡ καὶ παθοῦσα ἐχωρίσθη ἀπὸ τοῦ τραίνου, ἄγνωστον διατί. Τοῦτο ἤρκεσεν ὅπως ἔνεκα τῆς ἐπικλίσεως τοῦ ἐδάφους ἡ αμαξοστοιχία κυλισθῇ ἡρέμα ἐπὶ τῶν σιδηρῶν ράβδων καὶ προσκρούσῃ ἐπὶ τῆς ὀπισθεν ατμομηχανῆς. Εὐτυχῶς ὅμως αὕτη εὐρίσκετο εἰς ἐλάχιστην ἀπόστασιν καὶ ἐγένετο δυνατὸν διὰ νέας ἐνώσεως ν' ἀναχαιτηθῇ ἡ φορὰ τοῦ τραίνου χωρὶς νὰ ἐκτροχιασθῇ ἐκ τῆς προσκρούσεως. Μόνον εἰς ἐλαφρὸς τραυματισμὸς ἐπιβάτου ἐγένετο, καθ' ὃν χρόνον ὅλοι οἱ ἐπὶ τοῦ τραίνου εἶχον καταληφθῆ ὑπὸ τρόμου, ὅστις ἠῤῥησεν ὅταν κατενόησαν ὅποια θὰ ἦσαν τὰ ἀποτελέσματα ἂν ἡ ὀπισθεν ατμομηχανὴ εὐρίσκετο εἰς μεγαλύτεραν ἀπὸ τοῦ κανονικοῦ. τραῖνον ἀπόστασιν."

2 Φεβρουαρίου 1900

(ἀπὸ τὸ βιβλίον τοῦ ΑΛΕΚΟΥ ΜΑΡΑΣΛΗ: ΠΑΤΡΑ 1900)

Α. Γ. ΤΣΙΑΛΙΜΙΔΟΣ

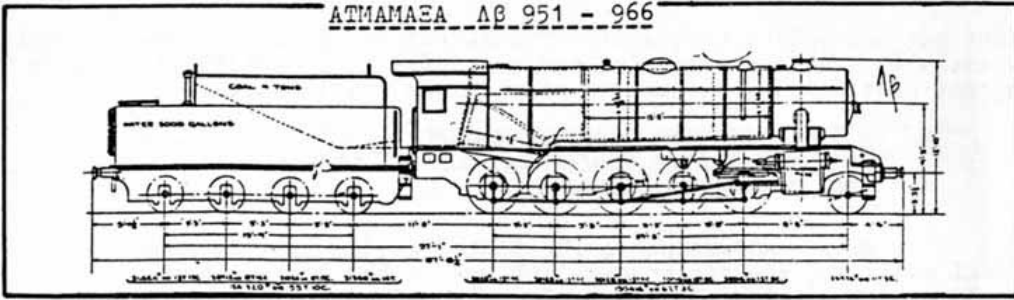


ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΕΚΤΑΚΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

ΤΟΥ "ΤΡΕΝΑ & ΑΝΘΡΩΠΟΙ"



Με την ευκαιρία των 100 χρόνων σιδ. σύνδεσης Θεσ/νίκης-Ευρώπης, ο Σύλλογος "Φίλοι του Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης" επιμελήθηκε ειδική έκτακτη έκδοση-αφιέρωμα, του περιοδικού του Ο.Σ.Ε. "Τρένα & Ανθρώποι". Αποτελέσμα ήταν να βγεί ένα υποδειγματικό και 100% σιδηροδρομικό περιοδικό, με αφιερώματα και ποικιλία ύλης, σπανίων φωτογραφιών, δρομολογίων και χαρτών. Για την ίδια επέτειο επίσης στις 19-5-88 τα ΕΛΤΑ χρησιμοποίησαν αναμνηστική σφραγίδα που τέθηκε πάνω σε όμορφα φιλοτεχνημένους φάκελους που εξέδωσε ο ίδιος Σύλλογος.



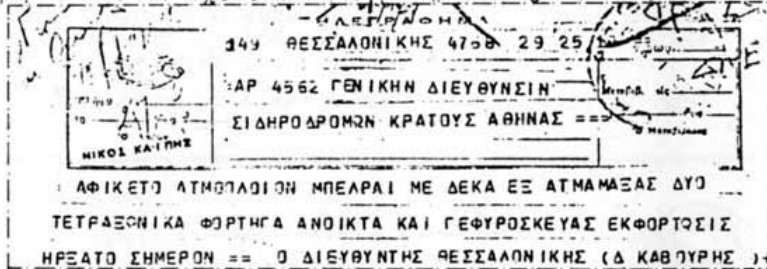
Πιεστική ήταν η ανάγκη προμηθείας τροχαίου υλικού στους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους μετά τη Γερμανική κατοχή. Το προπολεμικό υλικό είχε πάθει με γάλλες καταστροφές από τους αντάρτες και τα στρατεύματα κατοχής κατά την αποχώρησή τους. Η ΟΝΡΡΑ τότε, στα πλαίσια της βοήθειας προς την Ελλάδα προσέφερε και Σιδηροδρομικό υλικό. Διαβάσαμε στα πρακτικά του Δ.Σ. των ΣΕΚ στις 10-12-1945:

Ακολουθώς ο Γενικός Διευθυντής ανακοινώνει εις το Διοικ. Συμβούλιον έκθεσιν του εν Αίγυπτον εφοδιασμού Μηχανικού των ΣΕΚ κ. Όθωνος επί της καταστάσεως του υπό της ΟΝΡΡΑ προσφερομένου ως κατωτέρω τροχαίου υλικού:

α) 16 άτμαμαξας αγγλικής κατασκευής ενταίου τύπου, πέντε συνεζευγμένους άξονας και πορείων και β) 154 άτμαμαξας αμερικανικής κατασκευής διτροχών τύπων, άξελίδων πορείου ύψος 46-50 τ. έλικαστου. Και όσον μεν άσφορ τας άτμαμαξας αυτές είναι καινούργιαι, μετασκευασθείσαι κατά την διαρκείαν του πάλαιου, έχουσιν όμως ήσσονή θώραξ ήσση μαυρίζε άπό έτους και πλέον έκποθρευσεως αυτών εν ύπαίθρω έξω της πόλεως Δουβής άνευ συντηρήσεως τινας, έντος άιγυπτιακής έρρημου και άνευ έναρκούς προνομήσεως. Άπανταί αι άνωτέρω άτμαμαξαι έκρ της όριστικής άποφάσεως δια την παραλαβήν των θα έκπιθεωρηθώσιν υπό του εις Αίγυπτον μεταβαίνοντος έπί τούτω έκπιθεωρητού Μηχανικού κ. Παπαφρειροπούλου, όστις θα έκπιθεωρήσ και τας φορταμαξας αίτινες, άπό της εις Εσσην Ανατολήν άπίξεως των, έκρ τριετίας περίπου, κυκλοφορουν έπί των δικτύων των Αίγυπτιακών Σιδηρών και της Παλαιστίνης, και έξ ών μόνον 2-3 έξ έκάστου τύπου εφίσηκτο εις τόν τόπον όπου αι άτμαμαξαι.

Αι πληροφοριαί του Μηχανικού Όθωνος έτέθησαν σήμερον, έν ειδική συνάκει, ήκ' όσιν των Διευθυντών. Η γνώμη του Δ/ντρώ Έλλεως είναι ότι έκ της ειδομένης περιγραφής δέν προκύπτει τι τό σοβαρόν δια τας άτμαμαξας κτλ. τί μόνον τας άσφορ να γίνωσι δεκταί.

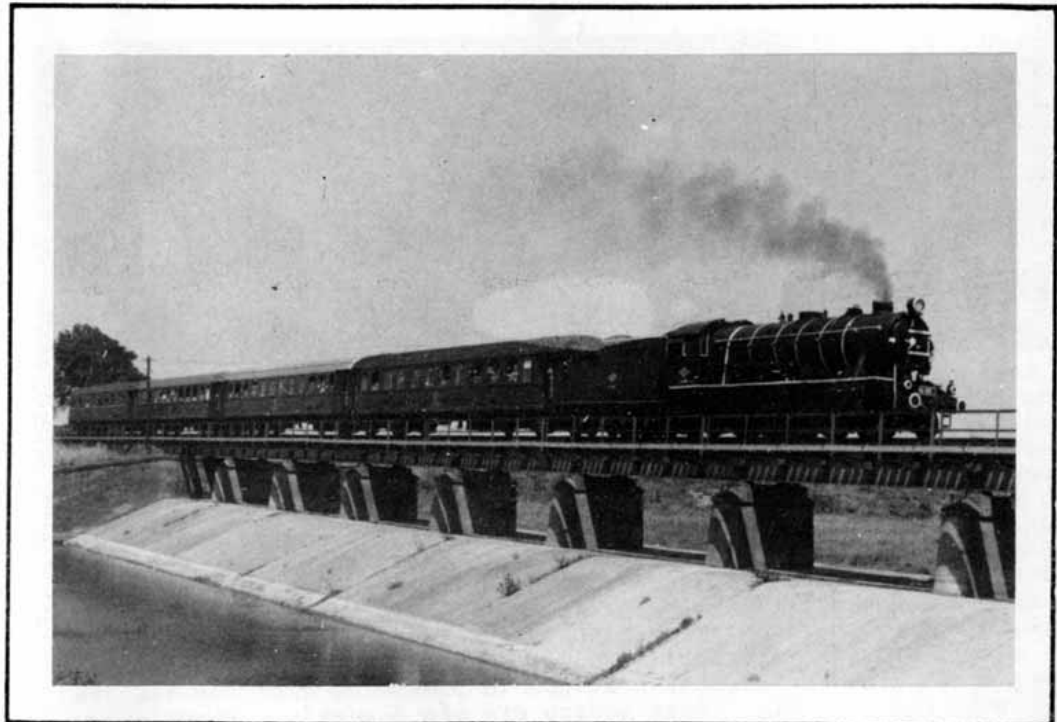
Οι άτμαμαξες αυτές ήταν οι ΔΒ 2-10-0 που έφτασαν ατμοπλοϊκώς στη Θεσ/νίκη όπως μας πληροφορεί και το σχετικό τηλεγράφημα στις 24-1-1946:



Οι ΔΒ ανήκαν στο Βρετανικό Υπουργείο Πολέμου, κατασκευάστηκαν από την NORTH-BRITISH LCCOS και οι παλιοί τους αριθμοί ήταν οι εξής:

ΑΡ ΣΕΚ	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ N.B.L.	ΑΡΙΘΜΟΣ B.P.W.B. ΠΡΕΤ.ΥΠ.ΠΟΛΕΜΟΥ	ΑΡ ΣΕΚ	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ N.B.L.	ΑΡΙΘΜΟΣ B.P.W.B. ΠΡΕΤ.ΥΠ.ΠΟΛΕΜΟΥ
951	1943	25438	73652	959	1943	25446	73660
952	"	25439	73653	960	1944	25458	73672
953	"	25440	73654	961	"	25460	73674
954	"	25441	73655	962	"	25463	73677
955	"	25442	73656	963	"	25464	73678
956	"	25443	73657	964	"	25468	73682
957	"	25444	73658	965	"	25469	73683
958	"	25445	73659	966	"	25470	73684

Ήταν τύπου G12 (Πρωσσικού) και είχαν 5 συνεζευγμένους άξονες με ίδιους άξονες ακτίνες, ενώ οι τροχοί του εμπροσθίου φορείου ήταν συμπλεγείς αμερικανικού τύπου. Η εφοδισφόρος είχε βάρος κα' άξονα 14,1 τόν, ενώ η άτμαμαξά είχε λιγότερο: 13,716 τόν για τους συνεζευγμένους και 11,170 τόν για τους τροχούς του εμπρ. φορείου. Τα άλλα τεχνικά τους χαρακτηριστικά ήταν: Ισχύς 1550 HP, οριακή ταχύτητα 75 χ/ω, πίεση λέβητα 15,1 Atm, και ηλεκτρική δύναμη με το 85% της πίεσης 15,520 τόν. Βάρος σε τάξη πορείας 79.658 kg, απόβαρο 71.000 kg και βάρος πρόσφυσης 68,58 τόν. Σύστημα διανομής WALSHARTS. Διάμετρος συν. τροχών 1435mm και τροχών εμπρ.φορείου 965mm. Ατμοσύρτες κυλινδρικοί διαμέτρου 254mm. Διάμετρος κυλινδρών 482,6mm, διαόρομή 711,22mm. Σύστημα πέδης κενού και πεπιεσμένου αέρα WESTINGHOUSE. Εστία από σίδηρο. Επιφ. εσχάρας 3,72 m² (διαστάσεις 2019 X 1848mm). Ατμογόνος επιφάνεια 182 m² (18 m² εστία & 164 m² αυλοί). Έχχε 152 αεριαυλούς μήκους 4810mm και διαμ. 47,6mm και 28 αυλούς υπερθερμανσης διαμ. 130mm. Πάχος αυλοφόρου πλάκας 15,8mm και ελάσματος λέβητα 17,4mm. Διάμετρος λέβητα 1740mm, απόστ. αυλοφόρων πλάκων 4775mm και διαμ. στοιχείων υπερθερμάνσεως 35/; mm. Τα στοιχεία της εφοδισφόρου ήταν: Βάρος σε τάξη πορείας 56.390kg, απόβαρο 24.385kg. Χωρητικότητα της: Κάυσιμο 9.145 kg, Νερό 22,7 m³, Εφδδια 160kg. Οι 4 άπλό άξονές της είχαν διάμετρο 965mm και απόσταση μεταξύ τους 1599,7mm, όση και οι συνεζευγμένοι άξονες της μηχανής.



Οι ΔΒ είχαν όταν ήρθαν τα χειριστήρια δεξιά, αργότερα όμως τα μετέφεραν αριστερά. Τους ανετέθη το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο των ΣΕΚ, ενώ επί ΟΣΕ μέχρι και τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 70 εκτελούσαν δρομολόγια ταχείων επιβατικών στη Μακεδονία. Μερικές από αυτές, που είχαν έδρα το Μ.Α.Ι., μετατράπηκαν έτσι ώστε να καίνε Μαζούτ. Σήμερα διασώζονται η 962 σε κατάσταση λειτουργίας, η 964 υπό επισκευή και η 955 στη Θεσ/νίκη και η 958 στον Αγ. Ιωάννη Ρέντη.

Β. ΚΑΚΑΤΣΙΟΣ, Δ. ΚΟΥΤΕΛΙΑΔΗΣ, Α. ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΝΕΑ



ΕΠΑΓΓΕΛΙΟΥΡΓΕΙ Ο ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ

Αποκαταστάθηκε στις 26 Μαΐου, η συγκοινωνία της γραμμής του Οδοντωτού Διακοπού-Καλαβρύτων, με τελετή και ειδικό δρομολόγιο που πήραν μέρος ο Υπουργός Μεταφορών, ο Νομάρχης Αχαΐας και ο Δήμαρχος Καλαβρύτων. Η συγκοινωνία είχε διακοπεί για αρκετούς μήνες εξαιτίας σοβαρής ζημιάς που προέξησε στη μεγάλη γέφυρα του οδοντωτού τμήματος, μιά κατολίσθηση. Το έργο της αποκατάστασης ήταν πολύ δύσκολο και χρειάστηκε να γίνει ελαφρά παραλλαγή της χάραξης σ' ένα αρκετά δύσκολο σημείο. Στη διάρκεια των εργασιών, στο τμήμα Μεγ. Σπηλαίου-Καλαβρύτων εκινείτο μιά αυτοκινητάμαξα που είχε αποκλειστεί στα Καλάβρυτα, ενώ στο τμήμα μεταξύ γέφυρας και Διακοπού κυκλοφορούσαν μικτές συνθέσεις Α/Α+Φορτάμαξες σαν ομαξ' χίες έργων, δίνοντας έτσι μιά Ελβετική νότα στην ομορφιά της γραμμής.

ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ



Καινούργια βήματα προόδου κάνουν διαρκώς οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι-FS στα πλαίσια της γενικότερης αναβάθμισης των υπηρεσιών τους, που επιτελούν τα τελευταία χρόνια. Ο φίλος του συλλόγου FABIO CERATO μας πληροφορεί ότι με την έναρξη των καινούργιων δρομολογίων από 29-5-88, ετέθη σε κυκλοφορία η καινούργια υπερταχεία αυτοκινητάμαξα ETR450 (αναβαθμισμένη έκδοση του PENDOLINO, με μέγιστη ταχ. 250km/h και σχεδιασμό οχήματος τύπου "CASSA INCLINABILE" για επίτευξη υψηλών ταχυτήτων ακόμα και σε δυσμενείς χαράξεις). Οι συρμοί του ETR450 αποτελούνται αρχικά από 5 βαγόνια Α' θέσης και μιά εστιάμαξα πολυτελείας, με σύνολο θέσεων 264, και εκτελούν 2 δρομολόγια την ημέρα μεταξύ Ρώμης-Μιλάνου σε 3 ώρες και 58'. Ταξιδιάρια η εξυπηρέτηση των ETR450 θα επεκταθεί και στις γραμμές Ρώμης-Βε ετίας, Ρώμης-Ρέτζιο Καλάμπρια και Ρώμης-Μπάρι. Στα τμήματα που παρουσιάζουν αυξημένη επιβατική κίνηση τα ETR450 θα αποτελούνται από 10 βαγόνια με 442 θέσεις. Γέραν τούτου στα νέα δρομολόγια προστέθηκαν και νέες συνδέσεις INTERCITY στις κυριώτερες γραμμές της Ιταλίας.

Τέλος παρουσιάστηκε από τους FS στον κεντρικό σταθμό της Ρώμης (TERMINI), το πρωτότυπο του καινούργιου αεροδυναμικού συρμού ETR500 που σχεδίασε ο γνωστός Μητρώτηνερ PIMINFINA, και που είναι προϊόν τεχνικής συνεργασίας των FS με τους οίκους BREDA FERROVIARIA, ANSALDO TRANSPORTI, FIAT FERROVIARIA, TECNOMASIO. Τό ETR500 με μέγιστη ταχ. 300km/h, θα εξυπηρετήσει τους σιδηροδρομικούς άξονες μεγάλης ταχύτητας των FS (SISTEMA ALTA VELOCITA), με συνθέσεις 12 οχημάτων (2 κινήτρια + 10 Ρυμουλκούμενα), από το 1991 και μετά, αναπτύσσοντας στη γραμμή Ρώμης-Μιλάνου εμπειρική ταχύτητα 170km/h και καλύπτοντας τη διαδρομή σε 3:15 ώρες.

Από 29-5-88 εφαρμόζονται τα νέα δρομολόγια του ΟΣΕ που θα ισχύσουν ως και την 27η-5-89. Εξετάζοντας τα, βλέπουμε ότι στα δρομολόγια της ΔΠΠ & της ΔΠΘ οι αλλαγές είναι ασήμαντες ή μηδενικές, ενώ σ' αυτά της ΔΠΑ είναι ενδιαφέρουσες και εισάγουν νεωτερικότητες. Συγκεκριμένα:

1) Έχουμε μείωση του δρομολογιακού χρόνου διαδρομής μεταξύ Αθήνας-Θεσ/νίκης ως και 30' περίπου. Για τη μείωση αυτή υπολογίστηκε η λειτουργία της νέας διπλής γραμμής θήβας-Αλιάρτου που παραδόθηκε στις 10-6-88, Λαρισας-Δοξαρδ & Ορφανών-Παλ/λου που δεν παραδόθηκε ακόμα, καθώς και η αύξηση της ταχύτητας στα νέα τμήματα γραμμής και στις νέες αλλαγές σε 120 χ/ω. Δυστυχώς με νεώτερα τηλεγραφήματα ορίστηκε ταχύτητα 100 χ/ω, στα τμήματα Ελεώνα-Υπάτου, Σφιγγας-Αλιάρτου & Παλ/λου-Ορφανών λόγω μη απελευθέρωσης τάσεων, ενώ η ταχύτητα διέλευσης αλλαγών νέου τύπου δόθηκαν και πάλι 80-120-30-30 παρόλο που πέρυσι είχαν δώσει με εγκύκλιο 80-120-60-60 και οι προδιαγραφές τους είναι για παραπάνω από 140 χ/ω, στην ευθεία και 80 στην παρακαμπτήρια. Κανένα επίσης τμήμα δεν δόθηκε με 140 χ/ω. Όλα αυτά σε συνδυασμό με τις αλληπάληδες βραδυπορίες των 10 χ/ω που τοποθετήθηκαν όπως κάθε καλόκαιρι στις ισόπεδες διαβάσεις Μεταξύ Πλαταιώνα-Κατερίνης (προτεραιότητα στα αυτοκίνητα, στην ουσία), λόγω της μη πρόσληψης φυλάκων (κάτι παρθεμοιο έγινε και στις Ι.Δ. μεταξύ ΑΙΡ-Πειραιά) και τις πολλές βραδυπορίες λόγω των νέων έργων, κατέστησαν την πιστή τήρηση των νέων δρομολογίων όνειρο θερινής νυκτός. Είναι χαρακτηριστικό το ότι η συνιθισμένη καθυστέρηση του 501 είναι από 60-90' λεπτά, ενώ το συμπλήρωμα του έφτασε αίσως στις 470 δραχ. Ελπίζουμε στην επιτάχυνση των εργασιών της διπλής γραμμής ώστε με την ολοκλήρωση της και την αύξηση της ταχύτητας που κάποτε πρέπει να δοθεί, σε συνδυασμό με την αγορά τροχαίου υλικού υψηλών ταχυτήτων, η μείωση του χρόνου διαδρομής να είναι η καθημερινή πραγματικότητα, ώστε να επιστρέψει ο κόσμος πάλι στο τρένο, όπως απέδειξε και η Ευρωπαϊκή εμπειρία.

2) Δρομολογήθηκαν δύο νέες νυχτερινές ταχείες αμαξοστοιχίες, οι 502-503 μεταξύ Αθήνας-Θεσ/νίκης που αποτελούνται αποκλειστικά από κλινιάμαξες & κλινοθέσια οχήματα. Σ' αυτές δρομολογήθηκαν και οι νεοπαρηφθείσες μεταχειρισμένες κλινιάμαξες TEN που αγόρασε ο ΟΣΕ από τους DB. Η 502 αναχωρεί στις 21:55 από την Αθήνα και φτάνει στις 06:14 στη Θεσ/νίκη, ενώ η 503 φεύγει από τη Συμπρωτεύουσα στις 22:30 και φτάνει στο Στ. Λαρίσης στις 07:26. Η σύνθεση του πρώτου 502 ήταν η παρακάτω:

Δ/Η Α-467 + Δ/Η Α-468 (Μηχ/γός Καλδαός Γιαν.)

Όχημα	1ο	: ORD	-	50	73	91	60	823-3	ΔΤ (Προϊστ. Αστρακάς Μ.)
"	2ο	: "	181	51	73	59	80	025-0	Bcm
"	3ο	: "	182	51	73	59	80	027-6	Bcm
"	4ο	: "	186	51	73	71	40	801-7	WLABmh (TEN)
"	5ο	: "	188	51	73	70	40	297-9	WLABm
"	6ο	: "	189	51	73	71	40	250-9	WLBm

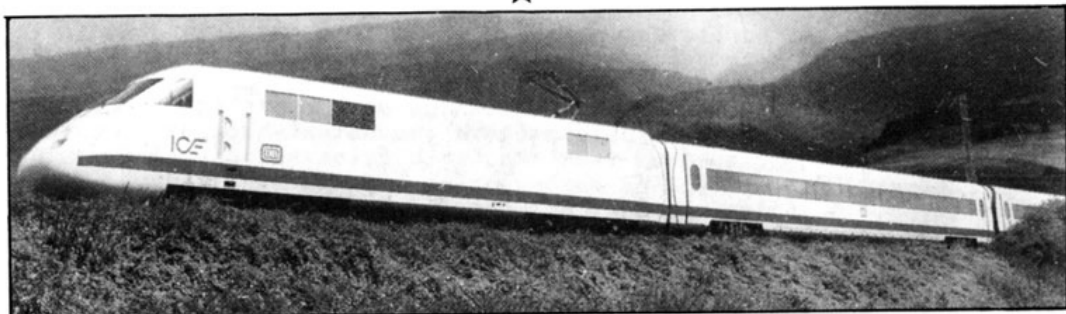
Σημειώνεται ότι στις περιόδους αιχμής θα προστίθεται μιά κλινιάμαξα και ένα κλινοθέσιο όχημα ακόμα.

3) Αναβαθμίστηκε η προαστιακή εξυπηρέτηση μεταξύ Αθήνας-Χαλκίδας με την αλλαγή της ώρας αναχώρησης των τελευταίων τρένων από και προς Χαλκίδα. Συγκεκριμένα το 2532 αναχωρεί από το Στ. Λαρίσης στις 23:20, ενώ την ίδια ώρα ξεκινάει και το 2533 από τη Χαλκίδα. Ικανοποιήθηκε έτσι ένα πάγιο αίτημα των κατοίκων των εξυπηρετούμενων περιοχών.

Τέλος επισημαίνουμε μιά πρωτοτυπία του ΟΣΕ: Καζί με την αύξηση των εισιτηρίων από 10 έως και 40% στον αναβαθμιζόμενο άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης και την αλλαγή του τρόπου υπολογισμού των τιμών τους, επέβαλε μείωση των τιμών των εισιτηρίων στις γραμμές χαμηλής εξυπηρέτησης όπως πχ. Θεσσαλίας. Αναγνωρίζοντας στον ΟΣΕ το "γνώθι σ' αυτόν", επισημαίνουμε ότι είναι επείγουσα η ανάγκη αναβάθμισης της σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης των περιοχών αυτών, ώστε να μην αποτελέσει φυσιολογική συνέπεια η κατάργηση της όπως και στο παρελθόν.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΟΥΝΕΛ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Η Ιαπωνία εγκαινίασε στις 13 Μαρτίου, το μακρύτερο σιδηροδρομικό τούνελ του κόσμου που συνδέει τα νησιά Χοκάιντο και Χόνσου. Έχει μήκος 53 χιλ. και ξεκινάει από το Αομόρι, στην άκρη του Χόνσου, φτάνοντας ως το Χανοντάντε στο νότιο Χοκάιντο, που είναι το βορειότερο από τα μεγάλα νησιά της Ιαπωνίας. Το έργο κόστισε 5,4 δις \$ και στην 24χρονη διάρκεια των εργασιών του έχασαν τη ζωή τους 34 εργάτες. Το τούνελ είναι σιαμμένο σε ηφαιστειογενή βράχια, σε βάθος 100 μ. κάτω από το βυθό.



ΝΕΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΚΟΡ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ

Λίγο πριν μπούμε στο καλοκαίρι, οι Γερμανικοί Ομοσπονδιακοί Σιδηρόδρομοι (DB) έσπασαν το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας με συμβατικό τραίνο, πλύνοντας τα 406 km/h με το INTERCITY EXPERIMENTAL (ICE). Το προηγούμενο ρεκόρ κατείχαν οι Γάλλοι, με το TGV, από το 1981 και ήταν 380 km/h. Είναι χαρακτηριστικό ότι με την "μυθική" αυτή ταχύτητα, ξεπεράστηκε και το ρεκόρ του μη συμβατικού (μαγνητικού) τραίνου TRANSRAPID, που ήταν 404 km/h. Οι DB έχουν αναπτύξει ένα προηγμένο σύστημα τεχνολογίας, λειτούργει και ασφαλείας για τα τραίνα υψηλής ταχύτητας - πάνω από 200 km/h που περιλαμβάνει κινητά μπλόκ σηματοδότησης για 300 km/h, αριστοποίηση ποιότητας σιδηροτροχιάς (και επιδιούσης γενικώτερα) για τις πολύ υψηλές ταχύτητες, παντογράφο ασφαλείας για ταχύτητες ως 500 km/h (κάτι που δεν είχαν καταφέρει οι Γάλλοι, όπου οι παντογράφοι τους έλειωναν), κ.ο.κ. Το ICE, που έσπασε το ρεκόρ στη γραμμή Εύρτζμπουργκ-Αννδβερο, θα αρχίσει να κάνει τακτικά δρομολόγια στη Δυτ. Γερμανία το 1991, αλλά τότε μάλλον η ταχύτητα εκμεταλεύσεως δεν θα υπερβαίνει τα 300 km/h και τα δρομολόγια του ICE θα αναμιγνύονται με τα υπόλοιπα τραίνα σε διαδρομής μικτής κυκλοφορίας. (Οι πληροφορίες είναι του μέλους μας συγκοινωνιολόγου Κ. Δυμπέρη που ποδοπάτα ταξίδεψε στη Δ. Γερμανία, με σκοπό επιστημονική συνεργασία με τους DB και υπήρξε μάρτυρας του νέου ρεκόρ)



"Η ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"

Περιοδική Έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 5 - Ιούλιος 1988

Εκδίδεται από συντακτική επιτροπή. Ενυπόγραφα άρθρα και κείμενα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη σύνταξη.

Τεχνική επιμέλεια: Α. Κ. Θ

Εκτύπωση: "ΦΩΤΟΛΙΟ Ε.Π.Ε." Γραφικές Τέχνες - Κωλέττη 25-27 Τηλ. 3605044