

σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 6

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1989

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

ΤΕΥΧΟΣ 6

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1989

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Τ.Θ. 14172

115 10 - ΑΘΗΝΑ



ΣΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ:

Η Μα 1013 (BREDA) στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης.

18-12-1988 - Αποστέλης Κουρμπέλης.

ΣΤΟΝ ΑΠΟΗΧΟ ΜΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ



Η μισθωμένη από τον Σ.Φ.Σ. Αυτοκινητάμαξα ΑΒΚΘπτ 6005 - Τίρυνθα
Φωτο: Αρτέμιος Κλώνος

Πραγματοποιήθηκε λοιπόν και η δεύτερη εκδρομή μας, μέσα στα πλαίσια των επισκέψεων μας σε καταργημένες γραμμές του δικτύου μας. Η πρώτη ως γνωστόν έγινε τον Απρίλιο στη Στυλίδα. Βέβαια αυτή η εκδρομή του Ναυ - πλίου, από πολλές πλευρές δεν μπορεί να συγκριθεί μ' αυτή της Στυλίδας. Δεν λέω, ωραία περάσαμε, δημιουργήθηκε χαρούμενη ατμόσφαιρα, καλός και αρδός υπήρχε, η περιήγηση στην δημοφιλή ιστορική πόλη του Ναυπλίου ήταν αρκετά ευχάριστη και, ως μη το παραλείψουμε αυτό, ο Σύλλογος επωφεληθήκε και οικονομικά.

Δυστυχώς όμως, αρκετές μέρες πριν γίνει η εκδρομή αυτή, δημιουργήθηκε ένα βαρύ κλίμα που επεσκίασε την όλη διαδικασία προετοιμασίας. Μπορούμε να πούμε ότι ίσως σφάλσαμε στο να ζητήσουμε προσωπικό για την εκδρομική μας αμαξοστοιχία μας, όμως δεν είχαμε λόγους να μην το κάνουμε, αφού μας ζητήθηκε και από ορισμένους ενδιαφερόμενους. Άλλωστε το ίδιο είχε γίνει και στην περίπτωση της Στυλίδας χωρίς καμιά αντίδραση να σημειωθεί. Με λύπη όμως διαπιστώσαμε ότι ορισμένοι εκπρόσωποι των κλάδων έλξης και κίνησης κινούμενοι ίσως από υπερβολική συνδικαλιστική ευαισθησία και πράττοντας εντελώς μικρόψυχα και στενοκέφαλα, θεώρησαν σωστό να δημιουργήσουν Ανατολικό ζήτημα, απειλώντας και βρίζοντας εκπαιδευτικούς μας και το Σύλλογο γενικότερα. Δεν θελήσαμε να δώσουμε συνέχεια στο θέμα για να μη χαλάσει το κλίμα καλών σχέσεων και της φιλίας που υπάρχει μεταξύ του Σ.Φ.Σ. και στους εργαζόμενους στον Οργανισμό, αν και αυτά που ξεστόμισαν ορισμένοι σήκωναν όχι μόνο ενδουπηρεσιακές αναφορές, αλλά μέχρι και διευθετήσεις μέσω της Νομικής Οδού. Ίσως υπάρχουν μερικοί που μας βλέπουν σαν χαζά παιδάκια που παίζουν με τα τραινάκια, αγνοώντας ή μη θέλοντας να δούν την προσφορά του Συλλόγου για το Σιδηρόδρομο που στη χώρα μας τόσο αδικήθηκε και ακόμα αδικείται.

Τα παραπάνω όμως γρήγορα ξεχάστηκαν όταν δημιουργήθηκε ενθουσιώδης ατμόσφαιρα κατά την κάθοδο της αμαξοστοιχίας 8420 προς το Ναύπλιο. Μεταξύ σημείο όμως ήταν το ότι λόγω κακής ή καθόλου συννενόησης μεταξύ των αρμοδίων υπηρεσιών γραμμής του ΟΣΕ και του Δήμου Ναυπλίου δεν έγινε σωστός καθαρισμός της γραμμής και έτσι το τρένο μας δεν μπήκε μέσα στον παλιό σταθμό με αποτέλεσμα να ακυρωθεί η τελετή υποδοχής από τις τοπικές Δημοτικές αρχές. Εδώ ο ΟΣΕ, για μία ακόμα φορά, έδειξε τον χειρότερο εαυτό του και αυτοδυσφημίστηκε στον κόσμο του Ναυπλίου που ζητά επαναλειτούργια της γραμμής αυτής.

Η επιστροφή μας δυστυχώς δεν ήταν σαν την μετάβαση. Η αχαρκτήριστη συμπεριφορά του προσωπικού κίνησης της αμαξοστοιχίας χάλασε το μέχρι τότε οικογενειακό κλίμα. Επιμένοντας να εφαρμόσουν τις τιμολογιακές διατάξεις κατά δική τους εμπνευση, σε μία περίπτωση που αμφισβητήθηκε έντονα από μέρους μας, μιάς και μας είχε ξανατύχει παλιότερα, και που μας ζημίωσε και οικονομικά, κατέληξαν να μας βρίσουν και απειλήσουν, όταν τους δηλώσαμε ότι θα ζητούσαμε διευκρινήσεις επ' αυτού από τη Δ/ση Εκμετάλλευσης του ΟΣΕ, και μάλιστα με φράσεις που σήκωναν άμεση μύηση. Χώρια που ταχυδακτυλουργικά έκαναν τους 72 εκδρομείς μας, 80 και 81 υπολογίζοντας ίσως σ' αυτούς το εν υπηρεσία προσωπικό και κάποιους τζαμπατζήδες όπως το συγγενικό πρόσωπο του υπεύθυνου του ΕΑΡ που ήρθε χωρίς να μας ρωτήσει και να καταβάλει το δικαίωμα συμμετοχής.

Ανάμεικτες λοιπόν οι εντυπώσεις μας από την εκδρομή αυτή· ελπίζουμε ότι η επόμενη θα είναι καλύτερη γιατί και πείρα έχουμε αποκτήσει και ξέρουμε πως θα ενεργήσουμε σε περιεργές καταστάσεις στο μέλλον.

Τελειώνοντας ευχαριστούμε όλους όσους μας βοήθησαν για την πραγματοποίηση της εκδρομής αυτής και ιδιαίτερα τους: Πρ. Ματζαρίδη (Πρόσταμ. Γρ. Τύπου & Δημ. Σχέσεων), Κανελλόπουλο & Φωτιάδη της ΔΠΠ, Μπακίλη του Ελεγκτηρίου & Κωσταγιάννη της ΚΑΥΑ, καθώς και το προσωπικό του εκδοτηρίου για τα δημοφιλή αναμνηστικά εισιτήρια που μας τύπωσαν και τέλος τους δυο Μηχανοδηγούς Μ. Λιγνός & Χρ. Καρβιαλή που πέρα από το καλό ταξίδι που μας πρόσφεραν, μας διευκόλυναν και στις φωτογραφίες μας.

Δ. ΚΟΥΤΕΛΙΑΔΗΣ

"ΤΑΞΙΔΕΥΕΤΕ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ - ΤΑΧΥΤΗΣ , ΑΝΕΣΗ , ΑΣΦΑΛΕΙΑ"

Αυτό είναι ένα πολύ γνωστό διαφημιστικό σλόγκαν. Πόσο όμως ισχύει για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο; Ας εξετάσουμε τα τρία τονιζόμενα προτερήματα του. Και ξεκινάμε από την ταχύτητα: Η μέγιστη ταχύτητα για τη γραμμή 1,453 μ. είναι αυτή τη στιγμή τα 120 χ/ω και προβλέπεται αύξηση της σε 140 και αργότερα σε 200 χ/ω. Στόχος αμφίβολης επίτευξης μιάς και με τα 120 χ/ω φάνηκαν οι αδυναμίες του ασεστολιθικού σκύρου που έχουμε στην πατρίδα μας και που δεν είχαν ληφθεί υπ' όψιν και απαιτούν κουράρισμα της γραμμής δύο φορές το χρόνο τουλάχιστον για να μη χορεύουν τα τραίνα με τη σημερινή ταχύτητα (Στο εξωτερικό όπου το σκύρο είναι από γρανίτη κουράρισμα γίνεται κάθε 2-3 χρόνια). Η ταχύτητα αυτή όμως επιτρέπεται μόνο σε λίγα τμήματα του δικτύου. Στα υπόλοιπα έχουμε ταχύτητες της τάξης των 70-100 χ/ω, ενώ στα ορεινά τμήματα του Ιπράλου και του Κουρνούβου έχουμε 50 χ/ω για πολλά χιλιόμετρα και στη μετρική γραμμή 40 χ/ω όπως π.χ. στο τμήμα μεταξύ Ελευσίνας-Μεγ. Πεύκου. Σημειωτέον ότι η μέγιστη ταχύτητα της γραμμής Πελοποννήσου είναι 85 χ/ω για δηζελοκίνητους συρμούς και 90 χ/ω για τις Α/Α GANZ MAVAG. Πέρα όμως από τις χαμηλές ταχύτητες έχουμε ακόμη τις συχνές αμχανίες, τις προσωρινές βράδυπορές, τις στάσεις λόγω κακής λειτουργίας των σημάτων κάλυψης, τις ατέλειωτες καθυστερήσεις λόγω καιρικών συνθηκών κ.λ.π. Είναι χαρακτηριστικό ότι η τηλεδιόκιση Τιθορέας-Δομοκού δουλεύει μόνο όταν δεν κάνει πολύ ζέστη, πολύ κρύο, δέν βρέχει, δε χιονίζει και δέν καίγεται ο τόπος. Κι αυτό γιατί παρά τα εκατομμύρια που ξοδεύτηκαν δεν προβλέφθηκε η υπόγεια δδευση των καλωδίων, καποια διάταξη θέρμανσης των αλλαγών ώστε να μην παγώνουν όταν χιονίζει καθώς και διάταξη ακινητοποίησης των συρμών σε περίπτωση παράβασης κόκκινου σήματος (όπως οι αντίστοιχες φραγές του ηλεκτρικού). Μετά από όλα αυτά φαίνεται καθαρά γιατί το προσωπικό στην ερώτηση: "Τι ώρα θα στάσει το τρένο στδ.....;" αποκρίνεται: "Δεν σας απαντώ για να μη σας πω ψέματα!" Ο επιβάτης θα ήταν υπερευχαριστημένος αν ήξερε ότι θα έφτανε στη Θεσσαλονίκη σίγουρα σε 7 ώρες και τις μεγαλύτερες εξαγγελίες για 4 1/2 ώρες δεν τις παίρνει στα σοβαρά όταν φτάνει μετά 8, 9, 10 ή 11 ώρες. (Και τα συμπληρώματα, συμπληρώματα!).

Όσο για την άνεση τι να πούμε; Θεωρείται άνεση το στριμωξίδι και η ορθοστάσια; (Αφού κανείς δεν παίρνει την ευθύνη να διακόψει την έκδοση εισιτηρίων "ΑΝΕΥ ΘΕΣΣΩΣ" που δίνουν οι σταθμοί σε επιβάτες της τελευταίας σιγής.) Η ήπιας θεωρείται άνετη η 1η θέση των οχημάτων BREDΑ και Α/Α GANZ MAVAG με τις 4 σειρές καθισμάτων; Θεωρούνται άνετα τα βαγόνια BREDΑ πρώην 3ης θέσεως που προστίθενται ακόμα και στις ταχέες ή μηπως θεωρείται άνετη η 2η θέση των Α/Α DE DISTRICH που μοιάζει με αστικού λεωφορείου της δεκαετίας του '50; Εκτός πιά και αν θεωρείται άνεση οι αίθουσες αναμονής χωρίς θέρμανση ή κλιματισμό, χωρίς υποκερτή επίπλωση και διακόσμηση και στις οποίες διανυκτερεύουν διάφοροι περιεργοί τύποι απόκληροι και βρωμεροί. Η θεωρείται άνετο το ταξίδι στη γραμμή της Θεσσαλίας που όταν κατέβεις απ' το τρένο θέλεις δυο ώρες για να συνέλθεις από το ταρακούνημα;

και ερχόμαστε στο τελευταίο από τα πλεονεκτήματα: την ασφάλεια. Χωρίς να παραγνωρίζουμε το ότι ο σιδηρόδρομος είναι το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς επισημαίνουμε ότι τον περασμένο χρόνο μιά σειρά από τραγικά δυστυχήματα κλόνησαν την εμπιστοσύνη του κόσμου σ' αυτόν. Έχουμε κατ' αρχήν τις πολλές συγκρούσεις με αυτοκίνητα στις Ισόπεδες Διαβάσας στις οποίες δεν είναι πάντα τα θύματα οι επιβαίνοντες των αυτοκινήτων. Η χειρότερη απ' αυτές έγινε στον Άρι Μεσσηνίας στις 07-06-88 και είχαμε 3 νεκρούς και 15 τραυματίες. Πολλές από τις συγκρούσεις αυτές δεν θα συνέβαιναν αν οι διαβάσεις ήταν ανισόπεδες ή πιο καλά φυλασσομένες. Στις 02-09-88 συνέβη ο εκτροχιασμός του 306 στην Κινέττα με 6 νεκρούς και 31 τραυματίες και ενώ το τρένο έτρεχε με ταχύτητα αρκετά μικρότε-

ρη της επιτρεπομένης στο σημείο αυτό. Τελικά το πόρισμα της αρμόδιας επιτροπής δεν έριξε ευθύνες γι' αυτό σε κανένα, ίσως γιατί δεν μπορούσε να τις ρίξει στο μηχανοδηγό που είναι το ευκολότερο εξιλαστήριο θύμα σε τέτοιες περιπτώσεις, και ισχυρίσθηκε ότι το δυστύχημα οφειλόταν σε κακή συγκυρία, στη ζέστη, στο ότι πέρασαν δυο τραίνα από το ίδιο σημείο (;!!!) και δεν ευθύνεται ούτε η γραμμή, ούτε το τροχαίο υλικό. Μα ένα τέτοιο τουλάχιστον επιδελίο πόρισμα που λέει ότι τα δυστυχήματα οφείλονται στην τύχη και τον καιρό μας τον καιρό περισσότερο ανυποχίρα προκαλεί στο επιβατικό κοινό απ' ότι το ίδιο το δυστύχημα. Όταν ο κόσμος γνωρίζει τα αίτια ενός δυστυχήματος ελπίζει στην εξάλειψή τους. Όταν όμως μαθαίνει ότι συμβαίνουν και δυστυχήματα που οφείλονται στα άστρα και στο κιόμέτ τότε δεν ξέρει από που να φυλαχθεί. Και πριν ξαναμπεί σε τρένο, αν ξαναμπελ, κάνει τάματα και προσευχές να φτάσει σώος και αβλαβής στον προορισμό του!!!

Πριν περάσει μήνας από το παραπάνω τραγικό δυστύχημα εκτροχιάστηκε και το 305 μπαίνοντας στα Μέγαρα, ευτυχώς χωρίς θύματα αυτή τη φορά λόγω της πολύ μικρής ταχύτητας του κατά την είσοδο στα κλειδιά του σταθμού. Το Δεκέμβρη το 1549 έπεσε πάνω στο 1511 μέσα στην Αθήνα, από κακή ή καθόλου συνεννόηση μεταξύ Σταθμάρχη-Χλειδούχου-Μηχανοδηγού. Για εμάς η αιτία είναι η έλλειψη γραμμών κυκλοφορίας στο στ. Ααρλίας, που αναγκάζει τους Σταθμάρχες για διευκόλυνση της κυκλοφορίας να βάζουν τρένο σε γραμμή ήδη κατειλημμένη από άλλο τρένο. (Οι γραμμές για τα επιβατικά τρένα στο στ. Ααρλίας είναι η 1η για τις αναχωρήσεις, & η 3η για τις αφίξεις ενώ η 2η το πρωί χρησιμοποιείται για αφίξεις και το απόγευμα για τη φόρτωση των Ζεπ των 410 & 604 οπότε και αχρηστεύεται.)

Πέρα από αυτά μιά σειρά από άλλα γεγονότα συνέβησαν στα οποία ευτυχώς δεν θρηνώσαμε ανθρώπινες απώλειες και που δεν γράφτηκαν ούτε στα φιλιά των εφημερίδων, όπως ο εκτροχιασμός του 605 στην είσοδο του Λειωνοκλαδίου όπου το τρένο σκόρπισε σε 3 γραμμές ή ο εκτροχιασμός του 501 στη Διλαία όπου ενώ η Δηζελάμαξα πήγε κανονικά στην 1η γραμμή, τα 3αγόνια πήγαν πάνω στο 602 που περίμενε στη 2η για τη διασταύρωση. Και τις δύο περιπτώσεις η μικρή ταχύτητα των τρένων (30 χ/ω) έκανε τα συμβάντα αυτά αναίμακτα. Δεν ήταν όμως αναίμακτη η σύγκρουση της Οινδής, όπου μιά Α/Α για Χαλκίδα έπεσε στην ουρά αμαξ/χίρας έργων που ήταν σταμευμένη στην 1η γραμμή και που μόλις είχε τελειώσει ελιγμούς. Ξι αυτό γιατί η είσοδος στο σταθμό γινόταν με συνεννόηση από το ραδιοτηλέφωνο, αι δεν έπρεπε να αποκλειστεί η πιθανότητα τραγικής παρανόησης.

Αν μετά απ' όλα αυτά λάβουμε υπ' όψιν μας και την κακή συντήρηση τροχαίου υλικού και γραμμής, την χάραξη του δικτύου που στην Πελοπόννησο είναι στα περισσότερα τμήματα του περασμένου αιώνα, την έλλειψη προστασίας από υπέρβαση κλειστού σήματος, το ότι η συνέχιση της εργασίας του προσωπικού πέραν των 8 ωρών όχι μόνο δεν απαγορεύεται αλλά επιβάλλεται, το κλείσιμο των Σταθμών από έλλειψη προσωπικού, τις αμέτοχτες Ισόπεδες Διαβάσεις και τη γενική κακοδαιμονία μας πτάνουμε σε σημείο να αναρωτηθούμε: "Μα επιτέλους, για ποιά ασφάλεια μιλάμε;"

Χαρακτηριστικό όλων αυτών είναι ότι ποσάτα οι Μηχανοδηγοί του ΟΣΕ απήργησαν επί 2 ημέρες με μοναδικό αίτημα την ασφάλεια των τρένων και την εξάλειψη των αιτίων που την υπονομεύουν.

Η κατάσταση του Ελληνικού Σιδηρόδρομου είναι τραγική και οδηγεί το δίκτυο πέραν του άξονα Αθηνas-Θεσ/νίκης που εκσυγχρονίζεται με ρυθμό σαλιγγαριού, σε μαρμασμό και στο κλεισιμό του προς μεγάλη ικανοποίηση των ΚΤΕΑ και των φορτηγατζήδων. Εδώ επισημαίνουμε το ότι πολύ μεγάλο ποσοστό των επιβατών του Σιδηρόδρομου δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο από τις υπηρεσίες που του προσφέρει, αλλά τον χρησιμοποιεί λόγω του χαμηλού κομίστρου και των εκπτώσεων που παρέχει αφειδώς.

Αλλά θα επανέλθουμε σε επόμενο σημείωμα με συγκεκριμένες προτάσεις πάνω στο θέμα αυτό, μιάς και ο χώρος μας είναι περιορισμένος.

Σαββατοκύριακο στα χιόνια!



Η Εβρεία Ελλάδα παρουσιάζει πάντα μεγάλο ενδιαφέρον για κάθε Σιδηροδρομικό. Γι' αυτό τέσσερα επίλεκτα μέλη του Σ.Φ.Σ. αποφάσισαν να περάσουν το Σαββατοκύριακο 18 & 19-12-88 στη Θεσσαλονίκη με σκοπό να φωτογραφίσουν τις τελευταίες μπλέ και πράσινες ALCO, να ερευνήσουν για παλιό έντυπο υλικό, να έχουν επαφές με εκπροσώπους του τοπικού Σ.Φ.Σ. και να γευτούν νόστιμες μεζέδες στις ταβέρνες της Άνω Πόλης και της Αρετσούς. Ξεκίνησαν λοιπόν το βράδυ της Παρασκευής 17/12 με το 502, δι' απιστώνοντας στο Στ. Λαρίσης ότι τα κατερχόμενα απογευματινά τρένα ουτε καν δεν είχαν εμφανιστεί στον ορίζοντα, πράγμα που τους έκανε να κατάρβουν ότι κάτι σοβαρό συνέβαινε με τον καιρό βορείως του λεκανοπεδίου. Πράγματι διαπίστωσαν ότι ένα λευκό χαλί είχε απλωθεί από τα Κιούρνα και πάνω, αναγκάζοντας ακόμα και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας να επιστρέψει σιδηροδρομικώς μαζί με τον Πορτογάλο συνάδελφο του, από τη Θεσσαλονίκη γιατί η Εθν. Οδός είχε κλείσει και τα αεροπλάνα είχαν καθηλωθεί στο έδαφος.

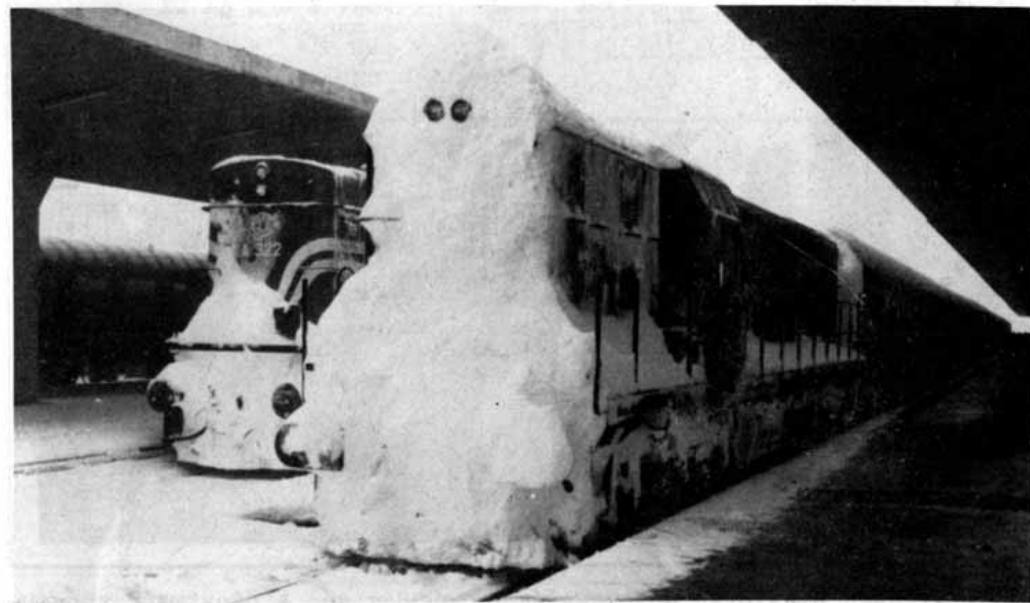
Έτσι από τους προαναφερμένους στόχους τα μέλη μας πραγματοποιήσαν υβνο τον πρώτο αλλά με τρόπο που τους αποζημίωσε με το παραπάνω. Ο κατασπρος Νέος Επιβατικός Σταθμός της Συμπρωτεύουσας με τις μηχανές που έμοιαζαν με χιονάνθρωπους τους ενθουσίασε σε τέτοιο βαθμό ώστε αφού πέρσαν όλη την ημέρα τους εκεί, ξαναγύρισαν για ειδική φωτογράφιση στις 12 τα μεσάνυχτα του Σαββάτου. Η κυκλοφορία μέσα στην πόλη γινόταν μόνο με αλυσίδες μιάς και το χιόνι έφτανε σε ύψος τα 20 εκ. Τα ελάχιστα λεωφορεία που κυκλοφορούσαν την ημέρα, κλειστήκαν στη μάντρα τους μόλις έπεσε ο ήλιος και έτσι η γαστριμαργική εξδρομηση τους περιορίστηκε σε κάποιο FAST FOOD κοντά στο Βαρδάρι.

Το χιόνι όμως προκάλεσε πολλά προβλήματα και στα τρένα. Ουσιαστικά δεν μπορούμε να μιλήσουμε για δρομολόγια. Απλά κυκλοφορούσαν κάποιοι συρμοί όταν βρισκόταν μηχανή και όταν ξεχιονίζονταν τα κλειδιά. Καταργήθηκαν σε ποσοστό 80% τα τοπικά και σε πιδ μικρά τα δρομολόγια προς Αθήνα. Ο Σταθμός ήταν γεμάτος κόσμο που δεν ήξερε πότε και αν θα φύγει και που ξέσπαγε στους ταλαίπωρους υπαλλήλους του Ο.Σ.Ε. πετώντας τους ακόμα και χιονόμπαλες. Τα τρένα παρέμεναν επί ώρες στο ΤΧ 5, έως ό-

του γυρίσουν τα κλειδιά και ελευθερωθεί γραμμή για να μπου στο στάθμο και οι επιβάτες πήγαιναν πεζοί στις αποβάθρες. Το ίδιο είχαν κάνει και τα μέλη μας όταν φτάσανε με το 502 στις 10:30 το πρωί του Σαββάτου, με τ' από μιά επεισοδειακή αλλά ενδιαφέρουσα νύχτα.

Την Κυριακή στις 10:30 το πρωί και αφού είχε καταργηθεί το 411 και το 603 ήταν κάπου στη Λοϊράνη χαλασμένο, βρέθηκε μιά μισοχαλασμένη μηχανή για να κάνει το 501. Με αυτό το τρένο επέστρεψαν και τα μέλη μας. Αναχώρησαν στις 12 το μεσημέρι και αφού σταμάτησαν σε ένα σωρό σταθμούς & άλλαξαν μηχανή στη Λάρισσα, έφτασαν στην Αθήνα στις 11 το βράδυ με μόνο 5 ώρες και 10 λεπτά καθυστέρηση πληρώνοντας και από 470 δραχ. Συμπλήρωμα Αμαξοστοιχίας Προτεραιότητας Κατηγορίας Α' - Πέραν των 350 χλμ.

Ψυσικά με την πρώτη ευκαιρία θα το επαναλάβουν!!



ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΣ

Τις Αυτοκινητάμαξες του Οδοντωτού Σιδηρόδρομου Διακοφτού-Καλαβρύτων που προμηθεύτηκαν οι ΣΠΑΠ το 1959 από τη Γαλλία, παρουσιάζουμε στο σημειώμα μας, για το κινητήριο τροχαίο υλικό των Σιδηροδρομικών Δικτύων της Χώρας μας. Πρόκειται για 3 Α/Α που κυκλοφορούν πάντα σε σύνθεση Ρ+ΟΠΕ+Κ.

5. ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΑ "BILLARD" ΑΒΔφπτ 3001 - 3003



Κατηγορία: Απλή ηλεκτρική αυτοκινητάμαξα συμβατικής & οδοντωτής πρόσφυσης (RACK AND ADHESION)

Σύστημα ζεύξης: Ρ+ΟΠΕ+Κ (Ρυμουλκούμενο δχημα + Όχημα Παραγωγής Ενεργείας + Κινητήριο δχημα προς την πλευρά του Διακοφτού)

Ιδιοκτησία: Σ.Π.Α.Π. - Σ.Ε.Κ. - Ο.Σ.Ε. Γραμμή: 0,750 μ.

Αριθμηση: Κ= ΑΔΚ ΑΒδφπτ 3001-3003, ΟΠΕ 3501-3503, Ρ= ΑΒφπτ 01-02

Μονάδες: Κ= 3, ΟΠΕ= 3, Ρ= 2 Έτος Κυκλοφορίας: 1959 Έδρα: Διακοφτό

Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής: Γαλλία / ETABLISSEMENTS BILLARD

Θέσεις Καθημένων: Κ= 11 Α', 25 Β', 6 Αναδιπλ. Ρ= 8 Α', 38 Β', 5 Αναδιπλ

Σύστημα θέρμανσης: Με θερμό αέρα (WEBASTO)

Ολικό Μήκος: Κ= 11,000 μ., ΟΠΕ= 3,900 μ., Ρ= 11.000 μ.

Μήκος Αμαξώματος: Κ= 10,400 μ., ΟΠΕ= 3,300 μ., Ρ= 10,400 μ.

Ύψος από σιδηροτροχιά: 2,860 μ.

Πλάτος: 2,100 μ.

Βάρος σε τάξη πορείας: Κ= 14,2 τ., ΟΠΕ= 8,0 τ., Ρ= 10,9 τ.

Απόβαρο: Κ= 11,0 τ., ΟΠΕ= 7,0 τ., Ρ= 7,0 τ.

Διάταξη αξόνων: Βο'Βο'

Διάμετρος τροχών: 661 μμ.

Ελάχιστη ακτίνα εγγραφής: 40 μ.

Μεγίστη Ταχύτητα: 40 χ/ω για ευθύγραμμα τμήματα
25 χ/ω για ανωφέρεια 34% & καμπύλες R= 40 μ.
12 χ/ω για οδοντωτό τμήμα ανωφέρειας 145% & καμπύλες R= 50 μ.

Σύστημα Οδόντωσης: ΑΒΤ Μετάδοση κίνησης: Ηλεκτρομηχανική BILLARD

Ηλεκτροκινητήρες έλξης: GLM 0300 / 83 KW / 375 V / 1930 στρ/λεπ.

Αριθ. Η/Κ έλξης: 2

Κιβώτιο ταχυτήτων: BILLARD

Σύστημα Πέδης: Αέρος WESTINGHOUSE με τριπλοβαλβίδες ΚΕ σ' όλα τα οχήματα

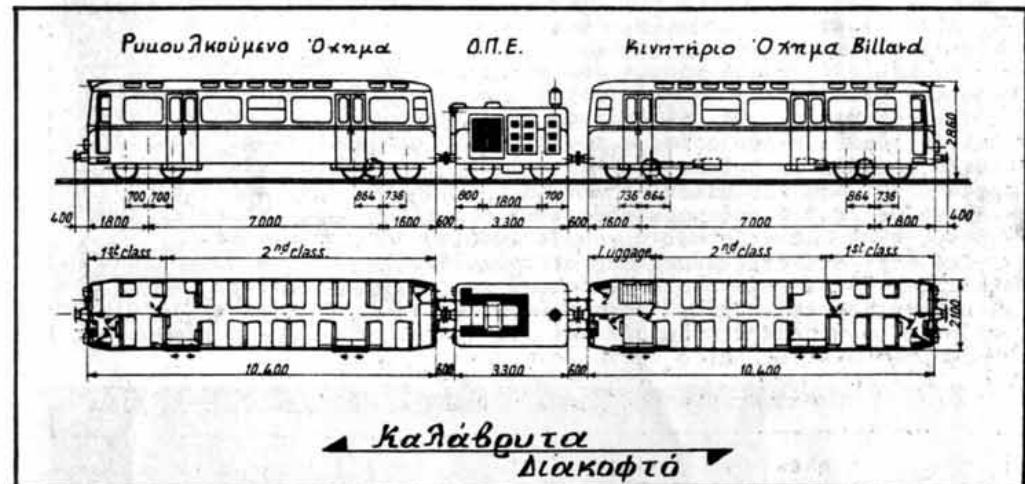
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΠΕ

Τύπος Δ/Κ: MTU MB 836 Β /921/2 Αριθ. Κυλίνδρων: 6 σε κάθετη διάταξη.

Διάμετρος κυλίνδρων: 175 μμ.

Διαδρομή εμβόλου: 205 μμ.

Ισχύς Δ/Κ: 350 ΗΡ στις 1500 στρ/λεπ.



**Καλάβρυτα
Διακοφτό**

Παρατηρήσεις: Από το 1955 οι ΣΠΑΠ εξέταζαν το ενδεχόμενο να ηλεκτροκινήσουν τη γραμμή και γι' αυτό παρήγγειλαν μαζί με τις ηλεκτρικές Α/Α και Ρυμουλκούμενα Οχήματα Παραγωγής Ενεργείας που διαθέτουν ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος και τροφοδοτούν τα Κινητήρια Οχήματα ώπου να γίνει η ηλεκτροκίνηση. Η κίνηση μεταφέρεται από τους ηλεκτροκινητήρες έλξης στους οδοντωτούς τροχούς μέσω μικρού κιβωτίου ταχυτήτων και από αυτούς στους συμβατικούς τροχούς που είναι συνεζευγμένοι με διστήρες. Οδοντωτό τροχό διαθέτουν και τα Ρυμουλκούμενα οχήματα στο ένα φορέο, ο οποίος χρησιμεύει μόνο για πέδηση. Οι αμαεσοστοιχίες κινούνται πάντα σε σύνθεση Ρ+ΟΠΕ+Κ και το Κινητήριο οχ., που είναι πάντα προς την κατεύθυνση του Διακοφτού, διαθέτει 2 θαλάμους οδήγησης, ο προς Καλάβρυτα χρησιμοποιείται όταν επικεφαλής βρίσκεται φορτάμαξα ή Ρυμουλκούμενο δχημα χωρίς χειριστήριο. Το 1967 οι ΣΕΚ προμηθεύτηκαν ακόμα τρεις παρμιοιες Α/Α, από τον οίκο DECAUVILLE S.A. PARIS, μεγαλύτερης ισχύος (500 ΗΡ στις 1500 στρ/λεπ.) μίας και έχουν Υπερτροφοδότη BBC VTR 200, που διαθέτουν επίσης και Ηλεκτροδυναμική πέδη γιατί δεν έχουν κιβώτιο ταχυτήτων. Τα οχήματα αυτά πήραν αριθμηση: Κ= ΑΒδφπτ 3004-3006, ΟΠΕ 3504-3506, Ρ= ΑΒδφπτ 04-06. Οι Α/Α BILLARD όταν παρελήφθησαν είχαν μικρά παραυράκια πανοραμικής θέας πάνω από τα κανονικά που αργότερα κλειστήκαν για λόγους ασφαλείας (πτώση λείων κατά τη διαδρομή).

ΟΙ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΙ ΞΑΝΑΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑ

Ένας Βρετανός φίλος του Συλλόγου μας, ο κ. JACK BOYLETT, έστειλε πρό ημερών, ένα γράμμα στον κ. Μεταξά στο οποίο περιγράφει με αρκετές λεπτομέρειες τις εναπομείνουσες γραμμές τραμ στην πατρίδα του, καθώς και τις προσπάθειες αναγεννήσεως μερικών άλλων. Ανάμεσα σ' άλλα αναφέρει;

Στην Αγγλία υπάρχει ένας τροχιόδρομος, που ιδρύθηκε πολύ παλιά και που λειτουργεί στο BLACKPOOL, μία σπηλαιώδη παραθαλάσσια πόλη στα Βορειοδυτικά. Ξεκινά από τα Νοτιοδυτικά της πόλης καταλήγει της παραλίας & συνεχίζει σε Βορεινή διεύθυνση στο ψαράδικο λιμάνι του FLEETWOOD, καλύπτοντας μία απόσταση 10 περίπου μιλίων. Στο FLEETWOOD η γραμμή βρίσκεται στην κεντρική οδό και μοιράζεται το κατάστρωμα με τα υπόλοιπα οχήματα. Τα τροχιοδρομικά οχήματα είναι μοντέρνου σχεδιασμού, μερικά δε διώροφα. Αρκετά νέα τραμ προσετέθησαν πρόσφατα στο στόλο αυτό, συμπεριλαμβανομένων και δύο διώροφων. Στους καλοκαιρινούς μήνες, και τους τουριστές, κυκλοφορούν μερικά παλιά τραμ τα οποία δανείζονται από διάφορα μουσεία. Λέγονται πολλά για την κατασκευή τους όταν αφού παρέμειναν για χρόνια σε τοπικά μουσεία, είναι σε θέση να εκτελέσουν και πάλι όρομο λόγω μαζί με τα νέα οχήματα.

Υπάρχει επίσης μία τροχιοδρομική γραμμή, με πλάτος μικρότερο του κανονικού (2'9") που τη λειτουργία της έχει αναλάβει μία εταιρεία στο Σήτον του Ντέβον. Τα οχήματά της είναι πανομοιότυπα, υπό κλίμακα, των παλιών τύπων με δύο ορόφους που ο δεύτερος όροφος είναι ανοιχτός. Τέτοια υπορούσε να δει κανείς, παντού σ' όλη τη Βρετανία την περίοδο μεταξύ 1910-30 και αποδείχθηκαν πολύ δημοφιλή. Τους υπόλοιπους μήνες του χρόνου δύο ή τρία μονόροφα τραμ προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στον τοπικό πληθυσμό μίας και η γραμμή αυτή συνδέει δύο χωριά.

Φαίνεται ότι στις μέρες μας οι τροχιόδρομοι ξανάρχονται. Στο Νιούκαστλ, μία πόλη στα Βορειοανατολικά της Αγγλίας, άνοιξε μία γραμμή που χρησιμοποιεί αρθρωτά τραμ από τη Γερμανία. Το δίκτυο χρησιμοποιεί πρώην σιδηροδρομικές γραμμές και νέα τούνελ κάτω από το κέντρο της πόλης, όπως ακριβώς και ο υπόγειος.



BLACKPOOL: Τράμ της ακτής.

Φωτογραφία: Θωμά Αγάτσα

Πέρυσι άνοιξε ένα καινούργιο σύστημα στην περιοχή του DOCKLANDS, στο Ανατολικό Λονδίνο, πάλι με Γερμανικά αρθρωτά τραμ. Η παροχή του ρεύματος γίνεται από τρίτη τροχιά και τα οχήματα ελέγχονται αυτόματα και δεν έχουν οδηγό.

Μιά απ' τις πόλεις που σκέφτονται να δημιουργήσουν το δικό τους τροχιοδρομικό δίκτυο είναι και το Μάντσεστερ. Εκεί προβλέπεται η κατασκευή γραμμής, περίπου ενός μιλίου, η οποία θα συνδέσει τους δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς με προοπτική επέκτασης ώστε να εξυπηρετηθούν κι άλλες συνοικίες.

Ευχόμαστε σύντομα να δούμε παρόμοιες πρωτοβουλίες και στην πατρίδα μας.

Γιά την αντιγραφή: Α. Γ. Τσιλιμιδός.-

Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΩΝ FAUR

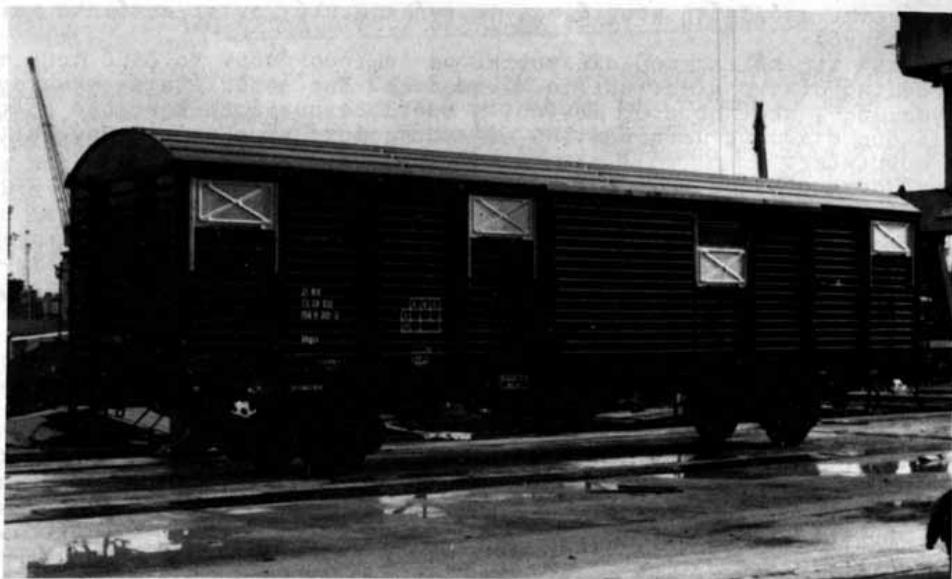
Τον Ιούνιο του 1988 ξεκίνησαν για το Βουκουρέστι της Ρουμανίας οι ΙΙ από τις 12 δηζελοδραυλικές μηχανές FAUR-700 HP της σειράς I5I-I62 του εργοστασίου "23ης Αυγούστου" για γενική επισκευή. Η εταιρεία MECANOEXPORTIMPORT, σαν κατασκευαστής, ανέλαβε την επισκευή των μηχανών σύμφωνα με τη προσφορά της υπ' αριθμ. 3/4/2245 που εγκρίθηκε από τον ΟΣΕ. Η σύμβαση Νο6019 υπογράφηκε τον 9/87 και είναι ύψους 1.210.000 U.S. DOL. Από τη σύμβαση αυτή εξαιρείται η μηχανή I6I η οποία έχει καταστραφεί τελείως από πυρκαϊά. Η βασική εργασία στη μηχανή είναι η αλλαγή του Δ/Κ MBM 820Bo με στροφαλοθάλαμο από χυτοσίδηρο, ο οποίος θα είναι ολοκαίνουργιος. Οι υπόλοιπες εργασίες αφορούν το πλαίσιο της δηζελάμαξας την υδραυλική μετάδοση, τον μειωτή/αναστροφέα, τα φορεία και το συνδυαστικό άξονα μεταξύ του Δ/Κ με την υδραυλική μετάδοση και περιλαμβάνουν καθάρισμα, πλύσιμο, έλεγχο, αποσυρμαρμολόγηση, μετρήσεις, επισκευή ή αντικατάσταση, συναρμολόγηση, χρωματισμό, δοκιμή και τελικό έλεγχο. Η εγγύηση ορίστηκε από τη ΜΒΙ σε 12 μήνες από την ημερομηνία θέσης σε λειτουργία. Και οι ΙΙ δηζελομηχανές επέστρεψαν μέσα στο Νοέμβριο του 1988.

ΚΛΩΝΟΣ ΑΡΤΕΜΗΣ

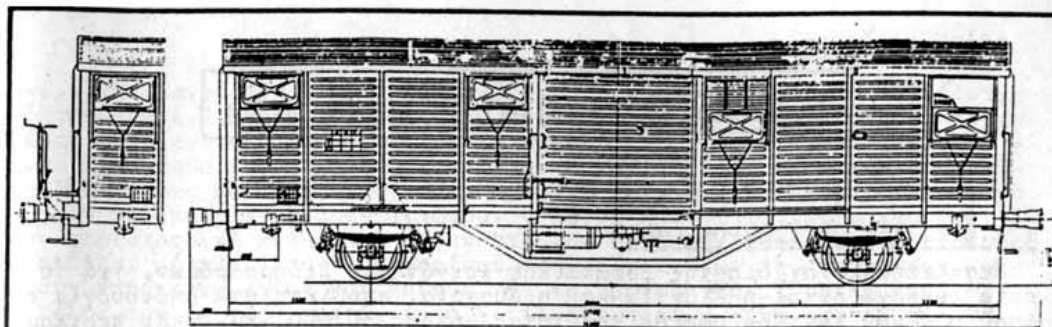
Ο 22ος ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ

Εγκαινιάστηκε ο νέος σταθμός του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου "Ελευθέριος Βενιζέλος - Ταύρος" στις 6-2-89, από τον Υπουργό Συγκοινωνιών κ. Χαράλαμπος παρουσία όλων των Προϊσταμένων των Συγκοινωνιακών Φορέων της Πρωτεύουσας. Ο Γ. Δ/της των ΗΣΑΠ κ. Μπούσμπουρας είπε ότι ο νέος σταθμός μελετήθηκε από τις Υπηρεσίες των ΗΣΑΠ και κατασκευάστηκε μέσα σε δυό χρόνια ψτάνοντας σε κόστος τα 200 εκ. Δραχ. Είναι ένας διόροφος και σύγχρονος σταθμός και προβλέπεται να διακινεί 10.000 άτομα την ημέρα. Διαθέτει ράμπες και ανελκυστήρες για άτομα με Ειδικές Ανάγκες, γραμμή αναστροφής συρμών και χώρο σταθμεύσεως Ι.Χ. (για PARK & RIDE). Σύντομα πρόκειται να εγκαινιαστεί και ο σταθμός στο ΚΑΤ Κηφισιάς ενώ τέλος εδώ και ένα μήνα στον Ηλεκτρικό εφαρμόζεται το νέο σύστημα αγοράς και ακύρωσης εισιτηρίων που πρόκειται σύντομα να επεκταθεί και στα Τρόλεϋ (περί το Μάϊο) όσο και στα Λεωφορεία της Ε.Α.Σ. Τα εισιτήρια αγοράζονται από τους εκδότες σε δεσμίδες των 10 ή από τις αυτόματες μηχανές ένα-ένα και ακυρώνονται στα μηχανήματα που βρίσκονται στις εισόδους των αποβαθρών. Όσοι συλληφθούν από τους ελεγκτές χωρίς κανονικά ακυρωμένο ή χωρίς καθόλου εισιτήριο θα πληρώνουν πρόστιμο 600 ΔΡΑΧ. (20 φορές την αξία του εισιτηρίου που ισχύει για απλή διαδρομή) Τα ακυρωμένα εισιτήρια ισχύουν επί 1 1/2 ώρα ενώ στο μέλλον πιθανώς να παρέχεται και η δυνατότητα ανασταθμιστικής στις κάθετες λεωφορειακές γραμμές όπως και στο εξωτερικό.

ΑΠΟΣΤ. ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ



Από τις 18/6/87, με την υπ' αριθμό 5693/87(A) σύμβαση μεταξύ του Ο.Σ.Ε και της κοινοπραξίας των Γαυπηγείων Ελευσίνος ΑΕ/SCHIENENFAHRZEUGE EXP - IMP (ΑΔΓ), άρχισε η κατασκευή της πρώτης κατηγορίας (N° 11) φορταμαξών του διαγωνισμού Υ.Μ. 294/83. Στις 24/11/88 έγιναν τα επίσημα εγκαίνια της νέας μονάδας κατασκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού των Γαυπηγείων Ελευσίνος και η παράδοση στον Ο.Σ.Ε της πρώτης φορταμαξας ελληνικής κατασκευής. (Αν βέβαια εξαιρέσουμε τις φορταμαξες που έχει κατασκευάσει ο Κιολεβίδης). Τα οχήματα της κατηγορίας N° 11 είναι δύο τύπων και η αριθμηση τους είναι 21 73 156 9 300-429 για τα τύπου Α και 21 73 156 9 430-449 για τα τύπου Β. Με αρχή αυτό τον τύπο οχήματος καταργείται η παλιά σειρά και ο κώδικας διανομής Ζπ - Ζπτ και Ζ3 που ίσχυε μέχρι τώρα και αντικαθίσταται από τον διεθνή τύπο (RIV) Gbgss, όπως και η καμπίνα του τροχοπέδη στο ένα άκρο του οχήματος ενώ παραμένει η γέφυρα με την χειροτροχοπέδη, όπου υπάρχει. Η συμφωνία πλαίσιο που υπογράφηκε το 1987, μεταξύ του Υπουργείου Εμπορίου και της Κοινοπραξίας, αφορά την κατασκευή και παράδοση στον Ο.Σ.Ε., 1260 φορταμαξών, 14 τύπων, μέσα σε 8 χρόνια (18/6/87 - 18/6/95) συνολικού ύψους 12 δις δραχ. περίπου. Η σύμβαση 5693/87 χωρίζεται σε τρία μέρη: το μέρος Α, που έχει ήδη υπογραφεί, περιλαμβάνει την κατασκευή 446 ο/Α, 4 τύπων, σε 42 μήνες (18/6/87-12/12/91). Το μέρος Β περιλαμβάνει την κατασκευή 450 ο/Α, 2 τύπων, σε 24 μήνες (12/12/91-18/12/92) και το μέρος Γ περιλαμβάνει την κατασκευή 364 ο/Α, 8 τύπων, σε 30 μήνες (18/12/92-18/6/95). Η συνεργασία της SF πραγματοποιείται με την εφαρ-



Πλάγια όψη των νέων φορταμαξών. Αριστερά η χειροτροχοπέδη που διαθέτουν τα οχήματα τύπου Β'.

μογή τεχνογνωσίας, παροχή τεχνικής βοήθειας και την προμήθεια μερών του οχήματος από τη Γ.Α.Δ., όπως το σύστημα πέδης, άξονες, τροχοί, προσκρουστήρες και όργανα ζεύξης. Από πλευράς Γαυπηγείων Ελευσίνος έγιναν επενδύσεις ύψους 600 εκατ. δραχ. που περιλαμβάνουν κυρίως την ανέγερση νέου κτηρίου εμβαδού 5000 και την προμήθεια συγχρόνου μηχανολογικού εξοπλισμού από ελληνικές κυρίως κατασκευαστικές εταιρείες. Η ελληνική προστιθέμενη αξία φτάνει αυτή τη στιγμή το 45%, κυρίως από τα εργατικά και προβλέπεται, στο μέλλον, να ανέβει στο 60 με 65%.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	Τύπος Α'	Τύπος Β'
Αριθμός Σύμβασης	5693/87(A)	
Τύπος φορταμαξας	Gbgss	
Γραμμή	1453 mm	
Έτος Κυκλοφορίας	1988/89	
Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής	Ελλάδα/NE-SF	
Αριθμός μονάδων	130	20
Μήκος μεταξύ προσκρουστήρων	14.020 mm	14.270 mm
Μέγιστο Πλάτος Οχήματος	3.000 mm	
Μέγιστο ύψος οχημ. από Σιδηροτροχιά	3.980 mm	
Απόβαρο	14,5 τόν.	15 τόν.
Ωφέλιμο Φορτίο	25,5 τόν.	25 τόν.
Αριθμός Αξόνων	2	
Διάμετρος Τροχών	920 mm	
Μεγιστη Ταχύτητα Πορείας	120 χ/ω	
Σύστημα Πέδης	KNORR (KE-GP-A16")	



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΝΕΑ

Η Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Μεγαλεπήβολο σχέδιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Σιδηροδρόμων, για το οποίο συνεργάζονται η Ελλάδα και η Αυστρία, αποβλέπει στη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μήκους 30.000 χλμ., και περιλαμβάνει εξαετές πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Υπολογίζεται ότι, για τη χρηματοδότηση του σχεδίου θα απαιτηθεί ποσό 95 δις ECU (δηλ. 17 τρισεκατομμύρια δρχ. περίπου) αλλά δεν έχει ακόμα προσδιορισθεί και εξασφαλισθεί το από που θα διατεθεί (Κοινοτική συμμετοχή, Κρατική και αυτοχρηματοδότηση). Η πραγματοποίηση του σχεδίου προϋποθέτει σε τρεις φάσεις: 1995, 2005 & 2015 και τα τραίνα στο τέλος κάθε φάσης θα αναπτύξουν ταχύτητες 200 χ/ω, 250 χ/ω & 300 χ/ω αντίστοιχα. Το σχέδιο παρουσιάστηκε στις 24-1-89 στις Βρυξέλλες, από τον αρμόδιο για τις μεταφορές επίτροπο κ. Καρέλ Βαν Μίσερτ, σε συνέντευξη τύπου που μετέλχαν από κοινού και οι Διευθυντές των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων. Στη συνέντευξη αυτή ο Διευθυντής του ΟΣΕ κ. Παπαγεωργίου δήλωσε ότι θα απαιτηθούν 200 δις δρχ. για το ελληνικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού μας δικτύου, πιστεύει όμως ότι το έργο θα είναι ανταποδοτικό και το ποσό θα αποδοθεί μέσα σε 10 χρόνια. Το πρόγραμμα αυτό θα παρουσιαστεί σύντομα στην Ελληνική Κυβέρνηση για να το εντάξει στα προγράμματα που πρέπει να υποβληθούν ως το Μάρτιο, για να χρηματοδοτηθούν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, σε ποσοστό που μπορεί να ανέλθει στο 50-75%, ενώ το υπόλοιπο ποσό μπορεί να καλυφθεί με δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων ή από ιδιωτική χρηματοδότηση. Το πρόγραμμα προβλέπει τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών αξόνων Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης & Αθήνας-Κορινθίου-Πάτρας, με διπλασιασμό της γραμμής, ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση που θα επιτρέψει ταχύτητα 200 χ/ω μειώνοντας το χρόνο διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης σε 5 και αργότερα 3 1/2 ώρες και πυκνωση των δρομολογίων μεταξύ Αθήνας-Κορινθίου ανά 15'. Τέλος ανακοινώθηκε από τον κ. Παπαγεωργίου ότι προκηρύσσεται σύντομα αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για τον εκσυγχρονισμό των Σιδ. Σταθμών Πειραιά, Αθήνας, Λάρισας, Θεσσαλονίκης και Πάτρας.

ΚΛΙΝΑΜΑΞΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΘΗΝΑ-ΜΟΝΑΧΟ

Από τις 29-5-89, με την εφαρμογή των νέων δρομολογίων του Ο.Σ.Ε., η αμαξοστοιχία 410/411-HELLAS EXPRES- θα κυκλοφορεί σαν περιοδική μόνο κατά τη χειμερινή περίοδο σαν 1410/1411. Στη θέση της κατά τη θερινή περίοδο θα κυκλοφορεί η περιοδική αμαξοστοιχία 1210/1211-ATTICA EXPRES μεταξύ Αθήνας-Μονάχου-Αθήνας, που θα αποτελείται από δύο κλινάμαξες JZ πέντε κλινοθέσια οχήματα DB και μία σκευοφόρο ΟΣΕ και θα καλύπτει την διαδρομή σε 34 ώρες (3 ώρες και 45' λεπτά γρηγορότερα από το σημερινό 410/411). Θα αναχωρεί από το στ. Αθήνας στις 23:00 και θα φθάσει στο Μόναχο στις 08:40 της μεθεπομένης, ενώ από την πρωτεύουσα της Βαυαρίας θα ξεκινάει στις 19:24 για να φτάσει στο Στ. Λαρίσης δυο μερες μετά στις 06:00. Μία φορά την εβδομάδα θα διαθέτει δχημα μεταφοράς αυτοκινήτων του ΟΣΕ μεταξύ Αθήνας-Μονάχου-Αθήνας και ένα κλινοθέσιο όχημα ακόμα μεταξύ Θεσσαλονίκης-Μονάχου-Θεσσαλονίκης.

ΞΕΡΕΤΕ ΟΤΙ.....

του Άρη Μπίθα

.....Τον καιρό του ατμού, όταν κάποιος υποδεχόταν στον Αθηναϊκό σταθμό των Σ.Π.Α.Π. το βραδυό τραίνο από την Πάτρα, το έβλεπαν να καταφθάνει συρόμενο από μία λιλιπούτεια μηχανή ελιγμών; Πράγματι, η γιγάντια Μακάρθουρ που τότε φέρει από την Πάτρα το είχε αφήσει στους Αγίους Αναργύρους παράβροντας το στη μηχανή ελιγμών, έμπαινε στο τρίγωνο ελιγμών κι έκανε αναστροφή μετώπου. Ο λόγος ήταν ότι...δεν χωρούσε(!) στην περιστροφική πλάκα του Μηχανοστασίου Πειραιά οπότε ο μόνος τρόπος να 'αλλάξει μέτωπο ήταν να γυρίσει στο τρίγωνο των Αγ. Αναργύρων, αλλά δεν έπρεπε να χαθεί και χρόνος για το τραίνο περιμένοντας εκεί ως το τέλος του ελιγμού αυτού. Αφού λοιπόν το τραίνο είχε φτάσει στο σταθμό με μία μηχανή ελιγμών (τύπου Ζ ή Ζς), ύστερα από ώρα κατέφθανε και η Μακάρθουρ με την εφοδιοφόρο να προηγείται (αλαργέν), παραλάμβανε και πάλι το συρόμα και τον έσερνε ως τον σταθμό του Πειραιά.



.....Υπάρχουν τραίνα που σε ανισόπεδη διάβαση (υπέρβαση άλλης γραμμής) διασταυρώνονται με τον...εαυτό τους; Πράγματι, υπάρχει στην Αμερική μία καυπύλη όπου ο μηχανοδηγός του γιγαντιαίου εμπορικού τραίνου των...3 χιλιομέτρων(!) που γυρίζει σε βρόγχο για να κερδίσει ύψος και διαβαίνει με γέφυρα πάνω από τη γραμμή απ' όπου μόλις είχε περάσει, βλέπει από κάτω τα τελευταία φορτηγά βαγόνια του δικού του συρμού που συνεχίζουν να περνούν.



.....Οι τριεπίγειοι κωδικοί των παλιών Ιταλικών ηλεκτρικών δεν είναι αυθαίρετοι; Πράγματι, το πρώτο ψηφίο σημαίνει τον αριθμό των κινητήρων αξόνων (άσχετα αν πρόκειται για άξονες φορτίου ή σταθερού), το τρίτο τον αριθμό των κινητήρων, και το μεσαίο τον αριθμό σειράς, δηλαδή τον αύξοντα αριθμό τύπου Λοκομοτίβας με τα παραπάνω συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Έτσι, η παλαιότερη E428 είχε 4 (σταθερούς) κινητήριους άξονες (τοσοί διαμέτρου 1,90 μ.!) και 8 κινητήρες, δύο δηλαδή ανά άξονα. Η σύγχρονη E633 διαθέτει 6 κινητήριους άξονες (τρία φορεία) και 3 κινητήρες, ένα δηλαδή ανά φορείο. Η γνωστή "TARTARUGA" - κατ' ευφημισμόν "χελώνα" -ιά και πιάει τα 200 χιλιομέτρα την ώρα - έχει κωδικό E444 που σημαίνει 4 κινητήριους άξονες (2 φορεία) και 4 κινητήρες, ένα ανά άξονα. Σημειώτέον ότι υπήρχαν και εξαιρέσεις, όπως η E646 με 12 κινητήρες αλλά για λόγους συμβολικής οικονομίας το τρίτο ψηφίο παρέμεινε 6.



.....Δύο από τα σιδηροδρομικά πορτομεία (φέρυ-μπώτ) που μετέφεραν παλαιότερα τα τραίνα από την Καλαβρύτικη ακτή της ηπειρωτικής Ιταλίας, στη Σικελία, και αντιστρόφως είχαν τα ονόματα "Σκύλλα" και "Χάρυβδη"; Πράγματι, στο στενό της Μεσοήνης τοποθετείται η περιπέτεια του Οδυσσέα με τα δύο αυτά τέρατα, και οι ντόπιοι εκεί επιμένουν να το θυμούνται! "SCILLA" λοιπόν, και "CARRIDI"!

ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΩΝ (DR)

Στο τέλος του Μαΐου τελείωσαν τα έργα ηλεκτροδότησεως στο τμήμα PRENZ LAU-PASEWALK των Ανατολικογερμανικών σιδ/μωv (DR), της γραμμής BERLIN-STRALSUND. Η όλη γραμμή προβλέπεται να ηλεκτροδοτηθελ μέχρι το τέλος του '88-αρχές του '90.



ΝΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ U-BAHN ΣΤΟ ΜΟΝΑΧΟ

Η υπηρεσία μετρό του Μονάχου, άρχισε μέσα στον Ιούλιο τη παραλαβή των 18 διπλών EMU οχημάτων απο τη MESSERSCHMITT-BÖLKOW-BLOHM. Βασισμένα στα 6 προτότυπα που είχαν παραδωθελ το 1981, έχουν αλουμινένια αμαξώματα και ασύγχρονα τριφασικά μοτέρ.



ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑ

Στις 15 Μαΐου άρχισε η κατασκευή της ελαφράς σιδ/κής γραμμής 8.5χλμ μεταξύ LAUSANNE και RENENS. Η κατασκευή θα τελειώσει στο τέλος του '89 και θα μπει σε λειτουργεία μέσα στο 1990.



ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΟΥΣ DB ΟΧΗΜΑΤΑ S-BAHN

Άρχισε η παράδοση των 45 οχημάτων PUSH-PULL για τη νέα γραμμή S8 του RHINE RUHR S-BAHN, που άνοιξε στις 29 Μαΐου. Η εταιρεία DUEWAG θα προμηθεύσει τα 32 απο τα οχήματα και η εταιρεία MAN-GHH τα υπόλοιπα 13, ρυμουλκούμενα με χειριστήριο. Η παράδοση θα ολοκληρωθελ μέσα στο 1989.



ΝΕΕΣ ΑΥΤ/ΕΕΣ ΣΤΟΥΣ USSR

Η εταιρεία RIGA CARRIAGE WORKS τελείωσε, μέσα στο '88, τη κατασκευή της νέας Α/Α, INTER-OBLAST (I.O.) του τύπου ER-2T 400 θέσεων. Θα λειτουργήσει σαν περιορισμένων σταθμεύσεων τραίνο, στη γραμμή MOSCOW-DUBNA με μέγιστη ταχύτητα 130χλμ/ω.



Η ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ 91 ΜΗΧΑΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ (BR)

Ολοκληρώθηκε η παράδοση απο την εταιρεία GEC TRANSPORTATION PROJECTS των 10 πρώτων απο τις 31 ηλεκτρικές μηχανές της σειράς 91, στους Άγγλικούς σιδ/μούς (BR). Η πρώτη μονάδα είχε παραδοθελ στις 12-2-88, και βρίσκεται κάτω απο ένα εξαμηνιαίο δοκιμαστικό πρόγραμμα. Το αμάξιμα είναι κατασκευασμένο απο τη BREL και τα φορεία είναι της Ελβετικής SIG. Το πρόγραμμα δοκιμών αντοχής της μηχανής αυτής θα γίνει με μια επτά-διμη Α/Α ντιζελ τύπου HST. Το ένα κινητήριο όχημα θ αντικατασταθελ από μία μηχανή της σειράς 91, το δεύτερο θα τεθελ εκτός λειτουργείας και ο χειρισμός του όλου συστήματος θα πραγματοποιηθεί μέσω ειδικών συνδεσμο-λογιών από τη σειρά 91.



"Η ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"

Περιοδική Έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 6 - Φεβρουάριος 1989
Εκδίδεται από συντακτική επιτροπή. Ενυπγράφα άρθρα και κείμενα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη σύνταξη.
Τεχνική επιμέλεια: Α. Κ. Θ
Εκτύπωση: "ΦΩΤΟΛΙΘ Ε.Π.Ε." Γραφικές Τέχνες - Κωλέττη 25-27 Τηλ. 3605044