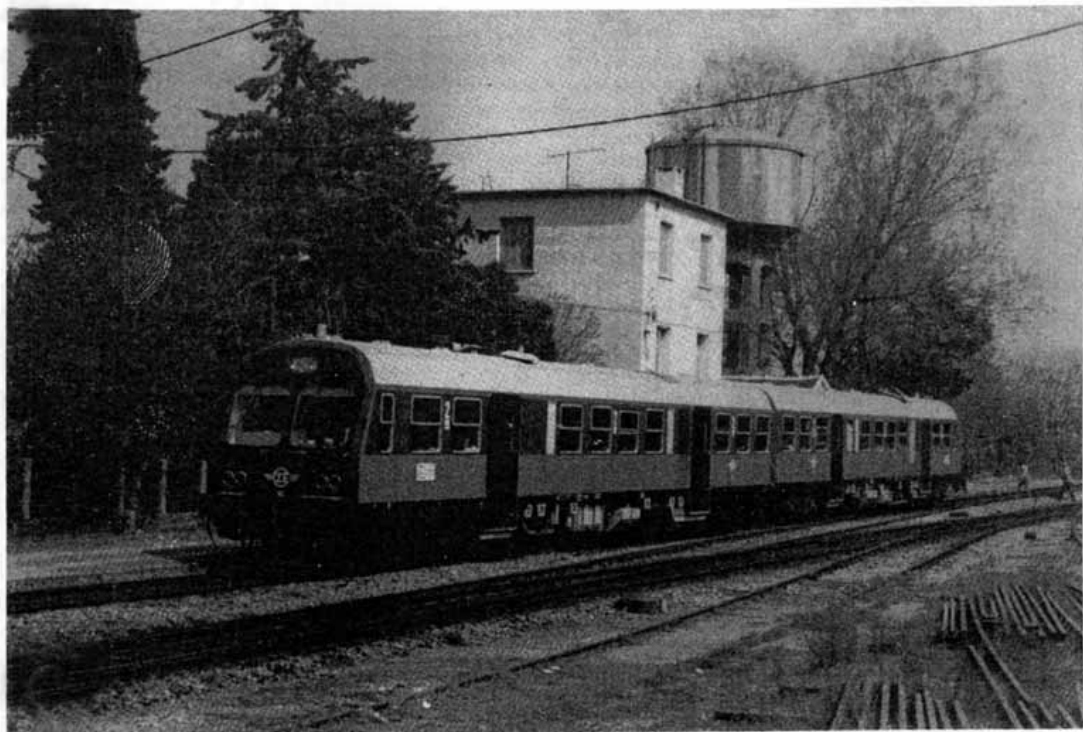


σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 7

ΙΟΥΛΙΟΣ 1990

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

ΤΕΥΧΟΣ 7

ΙΟΥΛΙΟΣ 1990

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Τ.Θ. 14172

115 10 - ΑΘΗΝΑ

ΦΙΛΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

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

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

Η ΣΥΝΤΑΞΗ

ΣΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ: Η νέα προαστιακή αυτοκινητάμαξα του ΟΣΕ, κατασκευής MAN-Ελληνικών Ναυπηγείων, στη Σφενδάλη. 23.3.90 - Φωτο: Κ. Κακαβ

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

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

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

Αντώνης Φιλιππουκόλιτης	- Πρόεδρος
Γιώργος Νάθενας	- Αντιπρόεδρος
Αρτέμις Κλώνος	- Γραμματέας
Δημήτρης Κουτελλίδης	- Ταμίας (από 4/90 Σύμβουλος)
Κώστας Κακαβίας	- Σύμβουλος (από 4/90 Ταμίας)

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

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

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

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

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

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



Ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΤΙΣ ΡΑΓΙΕΣ

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

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗ-Σ.Ο.Σ.

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

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

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

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

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

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

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

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

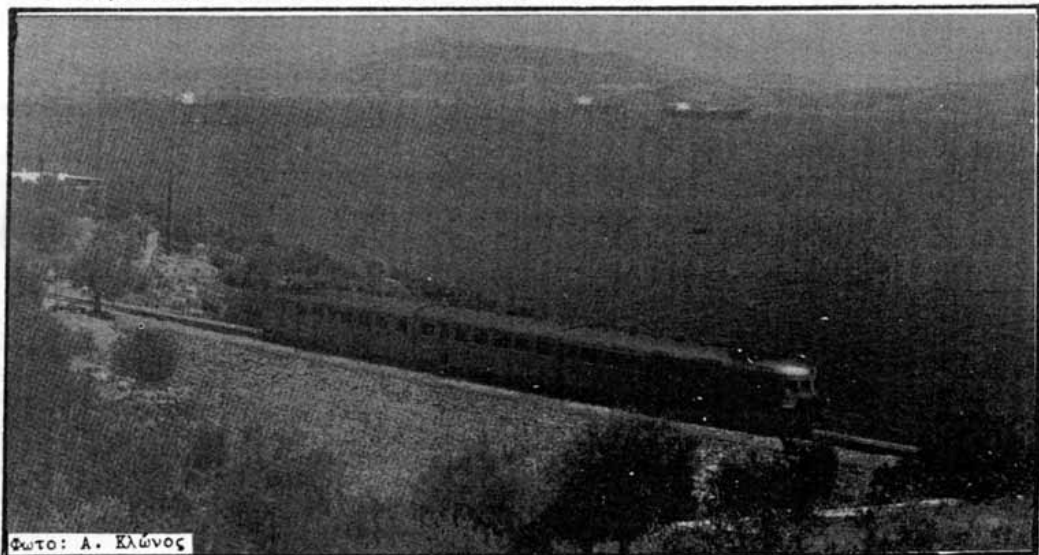
η) Κανένα έργο εκσυγχρονισμού του δικτύου, δεν περιελήφθηκε στο Εθνικό Σ.Π.Α. (Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης) Μεταφορών, που κατά το ήμισυ χρηματοδοτεί η Ε.Ο.Κ. και η κυβέρνηση δήλωσε πως μόνο όσα έργα περιλαμβάνονται στα Σ.Π.Α., θα εκτελεστούν τα προσεχή 4 χρόνια, γιατί το ταμείον είναι μελόν! Το τελευταίο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

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

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

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

- Άμεση προμήθεια ανταλλακτικών, με παρακαμψή γραφειοκρατικών και χρονοβόρων διαδικασιών, για την επισκευή των μονάδων που ακινητούν
- Επισκευή της παραλαβής των υπό κατασκευή Α/Α ποιότητας από MAN - Ελληνικά Ναυπηγεία.
- Άμεση κάλυψη των κενών σε προσωπικό έλεγχος και κίνησης, με προσλήψεις ή μεταταξεις.
- Ανακαίνιση και βελτίωση της επιδομής της γραμμής, για αύξηση της ταχύτητας των τρένων και της ασφαλείας.



Φωτο: Α. Κλώνος

2) Για τη βελτιστοποίηση των συνθηκών εκμετάλλευσης του δικτύου:

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

Πρέπει κατ' αρχή, να μελετηθούν όλα τα μεταφορικά ρεύματα που μπορεί να αποτελέσουν πελατεία του τραίνου, το οποίο θα λειτουργεί σε κάποιο στοιχειώδες ανταγωνιστικό επίπεδο με το οδικό σύστημα. Αν, όπως προαναφέραμε, φαίνεται να πάει να ανταγωνίζεται το αυτοκίνητο, τις μεγάλου μήκους υπεραστικές μετακινήσεις (κύρια Αθήνας-Τρίπολης-Καλαμάτας), εξακολουθεί να διατηρεί τη σημασία του στις ενδονομαρχιακές και διαπεριφερειακές μετακινήσεις, μεταξύ χωριών και αστικών κέντρων, με μέγιστο μήκος μετακίνησης 100-120 χλμ. Μία ματιά στον πίνακα προέλευσης-προορισμού επιβατών αιμαξίχιν Πελοποννήσου επιβεβαιώνει τη διαπίστωση. Η παρατήρηση της χωροταξικής και δημογραφικής δομής των διαδρομών διέλευσης του τραίνου εξηγεί το γιατί. Υπάρχουν πολλοί οικισμοί, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους, με γραμμική διάταξη εκατέρωθεν σημαντικών αστικών κέντρων, όπως π.χ. μεταξύ Κορίνθου-Πάτρας ή Πάτρας-Πύργου, που εξαρτώνται από τα κέντρα αυτά. Τα σημερινά μεγάλα μήκους δρομολόγια, που ξεκινούν από τον Πειραιά, με τις πολλές σταθμεύσεις για την εξυπηρέτηση των οικισμών που προαναφέραμε, επηρεάζονται δυσμενώς, ως προς την αξιοπιστία και τις επιδόσεις τους. Δεν είναι δυνατόν δηλαδή οι ρυθμοί να εξυπηρετήσουν αξιόλογα την τοπική/προαστιακή/περιφερειακή κίνηση. Πρέπει λοιπόν μετά από μελέτη, να προωθηθεί η αλλαγή του χαρακτήρα του δικτύου, από υπεραστικό, σε ένα άθροισμα προαστιακών και επί μέρους τοπικών εξυπηρέτησεων, γύρω και ανάμεσα από τα σημαντικά αστικά κέντρα της Πελοποννήσου (μετακινήσεις εργαζομένων μεταξύ κατοικίας-εργασίας, μετακινήσεις κατοίκων οικισμών προς και από αστικά κέντρα για δουλειές ή ψώνια, μετακινήσεις εκδρομικών τις αργίες κλπ). Βέβαια παράλληλα με τα, όσο η γραμμή επιτρέψει, πυκνά προαστιακά και τοπικά δρομολόγια, θα πρέπει να διατηρηθούν μερικά υπεραστικά δρομολόγια, για να αποφευχθεί η μονοπάληση του αντίστοιχου μεταφορικού έργου από τους αυτοκινητιστές, ιδίως στην παραλιακή γραμμή Πάτρας-Κυπαρισσίας. Προϋπόθεση αυτής της "Ελβετοποίησης" του δικτύου, είναι η στελέχωση των σταθμών με το απαιτούμενο προσωπικό ή η επαρκής σηματοδότηση της γραμμής για την εύκολη και ασφαλώς τύπου, καινούργιου και ελκυστικού υλικού, κατά προτίμηση Α/Α, για εφαρμογή οικονομικότερων τρόπων εκμετάλλευσης. Πρότυπο μπορεί να αποτελέσει η προαστιακή Α/Α, κατασκευής MAN/ΕΛΛ. Ναυπηγείων για το δικτυο Θεσσαλίας. Έτσι ο σιδηρόδρομος θα γίνει ανταγωνιστικότερος ως προς τις ενδοπελοποννησιακές γραμμές των ΚΤΕΛ. Οι δεσμεύσεις που έχουν αυτά μεταξύ τους, ώστε ΚΤΕΛ ενός νομού, να μην εξυπηρετεί επιβάτες άλλου νομού, πλην ορισμένων γραμμών κοινής εκμετάλλευσης, αφήνουν το πεδίο ελεύθερο στο τρένο. Αν τέλος αναλογιστούμε τις..... ανέσεις ενός λεωφορείου, την..... ασφάλεια των δρόμων, και τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου (κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, ενέργεια, περιβάλλον) και ταλίζουμε στο συμπέρασμα ότι δεν πρέπει να πεθάνει το τρένο, όσο κι αν πάσχει σήμερα.

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

Η χρήση Α/Α στα περισσότερα επιβατικά τρένα, θα απελευθερώσει δηλαδή άμαξες για το εμπορευματικό έργο, που πρέπει να ανακτηθεί, πέρα από τα σημερινά πετρέλαια και λιπάσματα.

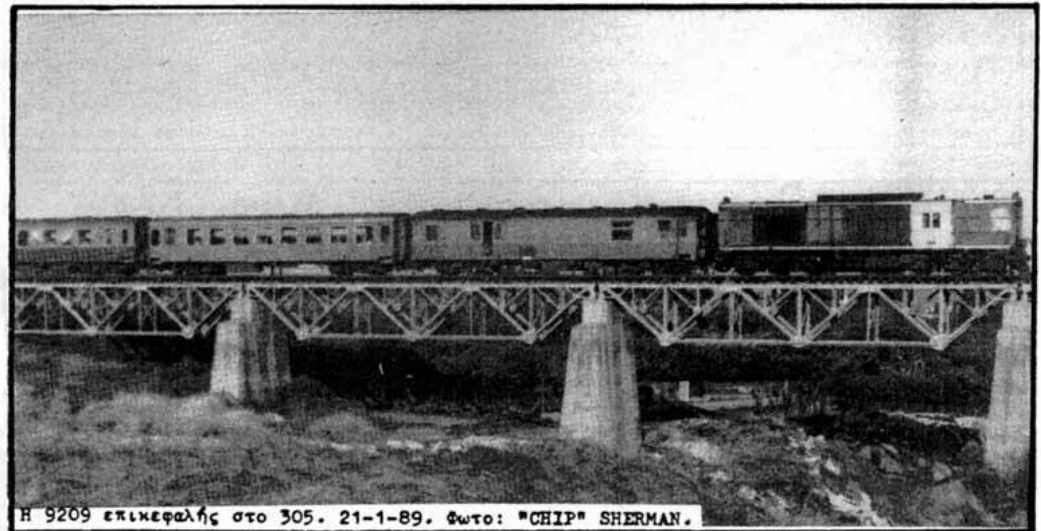
Μικρά έργα βελτίωσης της χάραξης και επέκταση της διπλής γραμμής, ως την Κόρινθο, μπορούν να γίνουν αξιοποιώντας ίσως και κάποια έργα, που κατά το παρελθόν έγιναν, χωρίς όμως συνέχεια. Ακόμα και στην περίπτωση που κάποιο δρομολογηθεί η κατασκευή της διπλής γραμμής, υψηλής ταχύτητας προς Πάτρα, θα πρέπει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

Έπει από επίσημη, να υιοθετηθούν απλούστεροι κανονισμοί εκμετάλλευσης, έτσι ώστε τοπικοί συρμοί (κύρια Α/Α) να κυκλοφορούν με μονομελές ή διμελές προσωπικό, όπως επιτρέπει η υπάρχουσα ελληνική νομοθεσία για τοπικά τρένα κάτω των 12 αξόνων, που προσομοιώνονται με τροχιδρόμους, για εξοικονόμηση λειτουργικών εξόδων.

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

Αύσεις υπάρχουν και θα πρέπει να αναζητηθούν. Όχι καταργήσεις, που αν γίνουν, θα φέρουν βαρύτερη ευθύνη αυτοί που θα τις αποφασίσουν - ή εξωθήσουν.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΘΗΝΑ - ΙΟΥΝΙΟΣ 1989

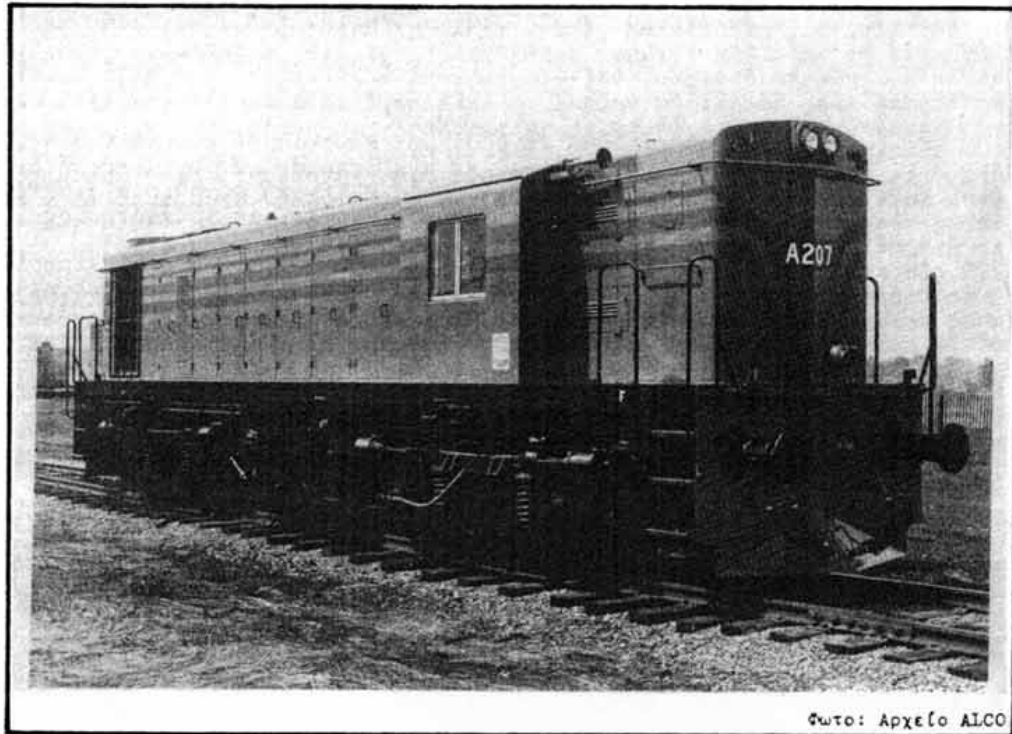


H 9209 επικεφαλής στο 305. 21-1-89. Φωτο: "CHIP" SHERMAN.

ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΕ

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

7. ΔΗΖΕΛΟΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ "ALCO" Α201 - Α210



Φωτο: Αρχείο ALCO

Κατηγορία: Δηζελοηλεκτράμαξα ελιγμών-πορείας Ιδιοκτή.: Σ.Ε.Κ.-Ο.Ε.
Τύπος: RS-8 DL 532 B Αρ. Σύμβασης: 1830/1961 Γραμμή: 1,435 μ.
Αριθμηση: Α201 - Α210 Μονάδες: 10 Έτος κυκλοφορίας: 1962
Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής: USA / ALCO Έτος κατασκευής: 1961
Βάρος (τάξη πορείας): 64,640 τ. Απόβαρο: 60,2 τ. Κατ'άξονα: 16,160 τ.
Διάταξη αξόνων: Βο'-Βο' Διάμετρος τροχών: 914 μμ
Μεγίστη ταχύτητα: 96 χ/ω Ελάχιστη ταχ. συνεχούς λειτουργίας: 13,5 χ/ω
Τύπος δηζελοκινητήρα: ALCO 251 Β/6 κυλίνδρων εν σειρά (9'Χ 10,5'')
Τύπος υπερτροφοδότη: ALCO 320-F1

Ονομαστική ισχύς Δ/Κ: 950 HP κατά UIC στις 1050 στροφές/λεπτό

Ταχύτητα Δ/Κ: 375 RPM - RALENTI, 1025 RPM - FULL

Μέγιστος αριθμός στροφών Δ/Κ: 1050 RPM

Ελκτική δύναμη στην ελάχιστη ταχ. συνεχούς λειτουργίας: 15,6 τον.

Ελκτική δύναμη σε τόννους επί ανωφερείας 21%: | 310 τ. (επιβατ. με 25 χ/ω)
225 τ. (εμπορ. με 30 χ/ω)

Χωρητικότητες: α) Καύσιμο: 2.271 L

β) Νερό ψέξης Δ/Κ: 416 L

γ) Λάδι λίπανσης: 530 L

δ) Αμμος: 0,28 cm³

ε) Νερό θέρμανσης: 208 L

Μετάδοση κίνησης: Ηλεκτρική - συνεχές ρεύμα Λόγος γραναζιών: 94/17

Τύπος γεννητήρα: 5 GT 584 D 3

Τύπος ηλεκτροκινητήρων: 5 GE 761 A1

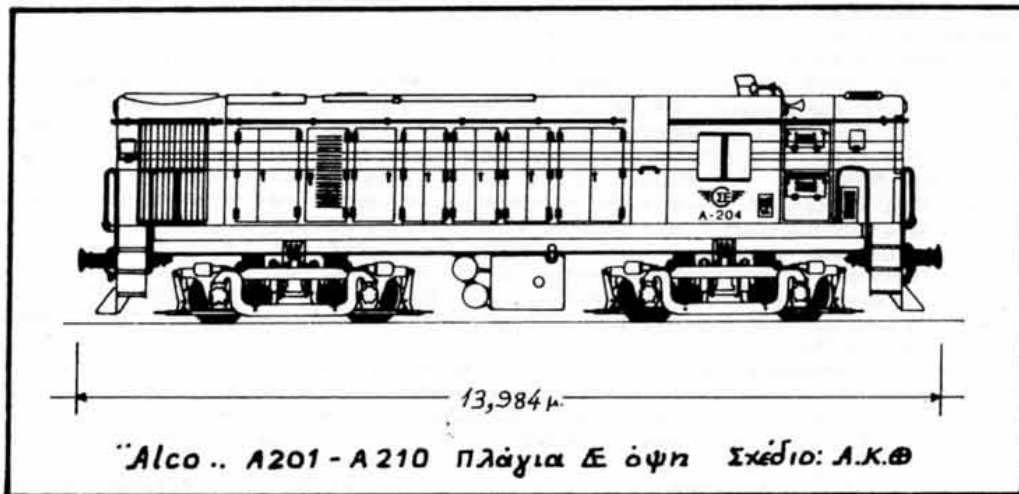
Σύστημα πέδης: Αέρος τύπου 6 SL - WESTINGHOUSE

Σύστημα θέρμανσης αμαξ/χλας: Ατμογεννήτρια CLAYTON

Ολικό μήκος: 13,984 μ. Πλάτος: 2,743 μ.

Ύψος: 3,658 μ.

Έδρα: Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης (Μ.Θ.)



Πι. τηρήσεις: Η διακοσάρα είναι μία μηχανή που χρησιμοποιείται για την έλξη ελαφρών επιβατικών και εμπορικών συρμών, αλλά και σε βοηθητικές εργασίες όπως αμαξ/χλας έργων, εφεδρικές σταθμών κλπ. Παλαιότερα σε διπλή έλξη, εξασφάλιζαν και βαρύτερους συρμούς, κυρίως πύστες, όπου δεν απαιτείτο μεγάλη ταχύτητα. Η Α207 καταστράφη σε σύγκρουση πριν το 1974, ενώ η Α202 καταστράφη στις 12.8.1976, στην περιοχή Κραννώνα Λαρίσης, όταν συγκρούστηκε με την Α.301. Από το 1987 βάζονται πορτοκαλί, μετά από σχετική οδηγία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, για να ξεχωρίζουν από μακριά στις Ισοπεδες Διαβάσεις. Αυτό όμως δεν τις έχει σώσει από τους απρόσεκτους Έλληνες οδηγούς!!

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ

ΩΣ ΠΟΤΕ ΚΑΙ ΩΣ ΠΟΥ Η ΑΠΟΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΠΟΙΗΣΙΣ:
(Σκέψεις κατά τη σιδηροδρομική εκδρομή στο Ναύπλιο)

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

Ο σιδηρόδρομος προσέφερε τις επιβατικές του υπηρεσίες στην πόλη αυτή ως το 1982. Εκτοτε η επιβατική εκμετάλλευσίς της διακλαδώσεως Αργούς - Ναυπλίου καταργήθηκε με το πρόσχημα της αντιοικονομικής λειτουργίας, της γνωστής δικαιολογίας, η οποία καλύπτει τις απαράδεκτες υποχωρήσεις του Κράτους στις ιταμές απαιτήσεις των γνωστών ομάδων πιέσεως. Λες και η Κυλλήνη, το Κατάκολο, η Ολυμπία έχουν η καθεμιά χωριστά μεγαλύτερο πληθυσμό και συνεπώς επιβατική κίνηση από το Ναύπλιο. Ίσως εκεί έχουν μικρότερα συμφέροντα τα τοπικά ΚΤΕΛ.

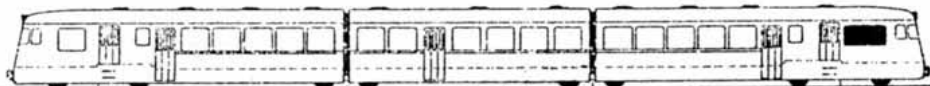
Ετσι το Κράτος όχι μόνο δεν επεκτείνει και δέν εκσυγχρονίζει το ανεπαρκέστατο και απαράδεκτως χαμηλού επιπέδου σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και το μειώνει συνεχώς. Λαύριο, Αμφίπολις, Αγρίνιο, Ναύπλιο, Λουτράκι (άλλος τουριστικός γίγας, όπου η ψευδής δικαιολογία της αντιοικονομικής λειτουργίας κατατάσσεται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

Αυτή η οπισθοδρομική πορεία πρέπει να σταματήσει!

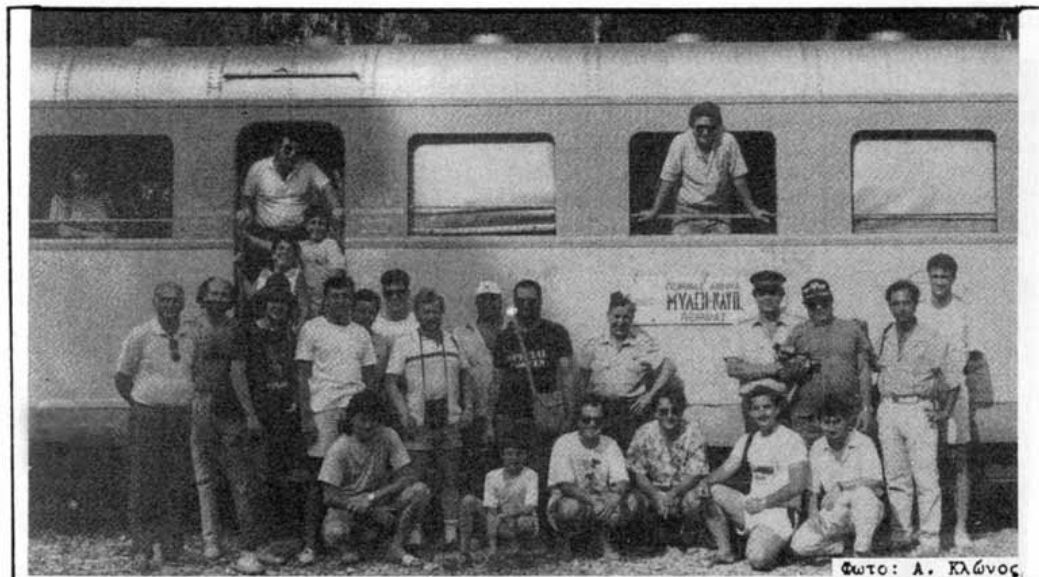
Να επανέλθει το οικολογικότερο μέσο συγκοινωνίας στις αποκλεισθείσες πόλεις! Να δοθεί στους κατοίκους των πόλεων αυτών η δυνατότης εναλλακτικής επιλογής ενός άλλου, οπωσδήποτε πιό φθηνού μέσου συγκοινωνίας, το οποίο υπάρχει, αλλά δεν λειτουργεί! Να αρχίσει η βελτίωσις και αναζωογόνησις της σιδηροδρομικής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

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

Σπυρίδων Ρεγκούτας
Φαρμακοποιός - Αθήνας



ΕΚΔΡΟΜΕΣ...



Φωτο: Α. Κλώνος

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



Βίτολα 27-12-89. Φωτο: Δ. Σουτελίδης

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



φωτο: Α. Κλώνος

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



ΜΕΤΡΟ - ΠΕΤΡΟ

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

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ... ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ!!

Εξέρευνηση για το τι απομένει από τη γραμμή Σκύδρας-Αριδαίας και "Αφάλου-Όρμας" πραγματοποίησε ομάδα μελών του ΣΦΣ. Ανακάλυψε ότι το τραίνο έχει αφήσει ανεξίτηλα σημάδια στη μνήμη των κατοίκων της περιοχής, που πολλοί επιθυμούν την επαναλειτουργία του. Η χάραξη υπάρχει σε πολλά σημεία ενώ η τύχη των κτηρίων των σταθμών επεφύλαξε εκπλήξεις: Σκύδρα: ανήκει στον ΟΣΕ και είναι σε χρήση. Προφ. Ηλίας: αγνοείται, ίσως δεν υπήρχε. "Αφάλος": διατηρείται ακατοίκητο. Πολυκάρπη: γκρεμιστήκε. Μεγαπλάτανος: έγινε αγροικία. Όρμα: γκρεμιστήκε πρόσφατα. Αριδαίας είναι διοικητήριο στρ. μονάδας. Συφώνεια: έγινε αποδυτήρια γηπέδου & Νέα Ζωή: αποτελεί πιά προεκταση... εκκλησίας.



Ο σταθμός "Μικρό" στις όχθες του Αλιόκλιμα.

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



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



ΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

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

ΤΑ ΝΟΥΜΕΡΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.

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



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟΣΤΑΥΡΩΣΕΟ

Του Γιάργου Α. Φλάρου

Ανακαλύψατε και μαρκάρετε τους αριθμούς των δρομολογίων του ΟΣΕ από 27-03-90 και τους αριθμούς των δεξαμεμών αυτού, που κρύβονται στον παράπλευρο πίνακα, και στείλτε τους στη δ/ση του ΣΦΣ. Οποιοσδήποτε βρει τους περισσότερους χωρίς λάθος, κερδίζει μία σιδ/κή φωτογραφία 20x25. Το ίδιο ψηφίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί περισσότερες φορές με τους εξής περιορισμούς: Οι αριθμοί θα διαβάζονται οριζόντιως εξ αριστερών προς τα δεξιά, καθέτως από πάνω προς τα κάτω και διαγώνια από πάνω προς τα κάτω η αντιστρόφως, αλλά πάντοτε εξ αριστερών προς τα δεξιά. Αν κάποιος αριθμός συμπίπτει σε δρομολόγιο και μηχανή, λαμβάνεται υπ' όψιν 2 φορές. Απαντήσεις έως τέλος Σεπτεμβρίου.

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



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



.....Η ρευματοληψία από τρίτη τροχιά των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται κυρίως στα Μετρό καθώς και σε ορισμένα δίκτυα προαστιακού σιδηροδρόμου; Στην Αγγλία όμως υπάρχει και ένα σημαντικό μήκος υπεραστικού δικτύου που ηλεκτροδοτείται από τρίτη τροχιά: το SOUTHERN REGION. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν ορισμένα Μετρό με εναέρια ρευματοληψία δηλαδή από παντογράφο όπως π.χ. της Γ'ωμης, του Μιλάνου, της Μαδρίτης κλπ. Τέλος τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί αρκετά συστήματα "ελαφρού μετρό", που μπορούν να ηλεκτροδοτούνται και από εναέριο σύρμα (με παντογράφο) και από τρίτη τροχιά (με πέδιλο).



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



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

Συλλογή στοιχείων: Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

.....Το πρώτο τραίνο κινήθηκε:

- Το 1827 στη Γαλλία;
- Το 1829 στις Η.Π.Α.;
- Το 1831 στο Βέλγιο;
- Το 1835 στη Γερμανία;
- Το 1836 στην Ιταλία;
- Το 1837 στην Αυστρία;
- Το 1839 στη Ρωσία & Ολλανδία;
- Το 1847 στην Ελβετία;

Είχε προηγηθεί η Αγγλία όπου η ατμομηχανή του Στέφενσον κινήθηκε πρώτη φορά το 1825, ενώ είχε κατασκευαστεί το 1814. Όμως το σύστημα κίνησης οχημάτων σε γραμμές εφαρμόστηκε και στην Αρχαία Ελλάδα, όπου σε δ. παράλληλα αυλάκια κινούνταν αμάξια από την Αγορά της Αθήνας ως τον Πειραιά.



-Το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών κατά το 1940 ήταν συνολικά 1.319.460 χιλιόμετρα;
- Στην Αμερική 625.456 χλμ.
- " Ευρώπη 414.943 "
- " Ασία 165.985 "
- " Αφρική 73.917 "
- " Αυστραλία 49.159 "

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

Συλλογή στοιχείων: ΣΟΦΙΑ ΜΠΟΥΚΗ

ΝΕΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΚΟΡ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

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



ΤΟ ΝΕΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.

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



Η ΕΠΑΝΕΝΩΣΗ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

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



ΡΕΚΟΡ ΓΙΑ ΤΟΥΣ SBB

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



"ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"

Περιοδική Έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 7 - Ιούλιος 1990

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

Τεχνική επιμέλεια: Α. Κ. Ο

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