

σιδηροτροχιά

ΤΕΥΧΟΣ 8

ΜΑΡΤΙΟΣ 1991

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

ΤΕΥΧΟΣ 8

ΜΑΡΤΙΟΣ 1991

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Τ.Θ. 14172

115 10 - ΑΘΗΝΑ

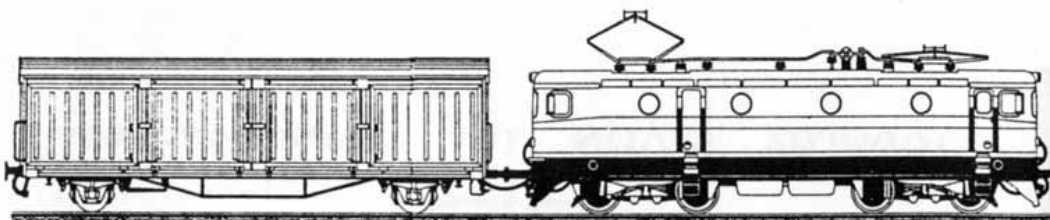
ΦΙΛΕ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

Πέρασε και πάλι περίπου ένας χρόνος από τότε που κυκλοφόρησε η προηγούμενη "Σ". Παρά τις καλές προθέσεις των συντακτών, η έλλειψη βοήθειας από τα άλλα μέλη του Συλλόγου κατέστησε αδύνατη την έκδοση της σε τακτικότερη βάση. Χαρακτηριστικό είναι ότι ελάχιστοι ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα του περασμένου τεύχους δίνοντας συνεργασίες τους. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε ότι οι συνεργασίες πρέπει να δίδονται έγκαιρα στα μέλη του Δ.Σ., ή τον υπεύθυνο τεχνικής επιμέλειας Αποστόλη Κουρμπέλη, ώστε να παίρνουν σειρά για δημοσίευση. Για όσα κείμενα δίνονται έτοιμα δακτυλογραφημένα υπενθυμίζουμε ότι το πλάτος αράδας πρέπει να είναι 18 cm και οι αράδες να είναι ισοστοιχισμένες και από τις δυο πλευρές (όχι μόνο από αριστερά). Στα γραμμένα με υπολογιστή κείμενα να καταβάλλεται προσπάθεια για ομοιόμορφα διαστήματα μεταξύ των λέξεων. Σε κάθε άλλη περίπτωση το κείμενο θα πρέπει να ξαναγραφεί και θα καθυστερεί η δημοσίευσή του.

Ελπίζουμε μετά απ'αυτά η επόμενη "Σ" να κυκλοφορήσει συντομότερα.

Η ΣΥΝΤΑΞΗ

Στο εξώφυλλο: Η Α/Α 610/609 στο σταθμό του Άγρα, σε δοκιμαστικό δρομολόγιο στις 26/9/89. Φωτο: Αρτέμης Κλώνος





Πέρασε ήδη πάνω από ένας χρόνος από τότε που κυκλοφόρησε στις γραμμές του Ο.Σ.Ε. η πρώτη από τις 12 τετράδωμες αυτοκινητάμαξες υψηλών ανέσεων "InterCity", που παραγγέλθηκαν με τη σύμβαση 294/1983. Ήταν η 14η /9/89 όταν η Α/Α 609/610 έκανε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο μεταξύ Α.Ι.Ρ. - Αθήνας - Α.Ι.Ρ. (6+6 km) και ακολούθησαν δρομολόγια εως Τιθορέα (18/9), Λειβαδιά (19/9), Βόλο (21/9), Θεσσαλονίκη και Άγρα (25 & 26/9) κ.α. Στο δοκιμαστικό δρομολόγιο της 21ης /9/89 η Α/Α ανέπτυξε τη μεγαλύτερη έως τώρα ταχύτητα τραίνου στην Ελλάδα, πλάνοντας στις 13:31 μεταξύ Δομοκού-Παλαιοφαρασάλου τα 165 km/h.

Το πρώτο κανονικό δρομολόγιο έγινε στις 16/10/89 μεταξύ Αθήνας-Θεσ/νίκης σαν IC 504 "ΑΙΟΛΟΣ" (επιστροφή την επομένη σαν 501) με την Α/Α 609/610 και ακολούθησε στις 20/11/89 το IC 502/505 "ΦΙΛΙΠΠΟΣ". Τα εγκαίνια και η επίσημη παρουσίαση έγινε στις 30/11/89 με ένα έκτακτο δρομολόγιο στη Χαλκίδα, όπου ο Μητροπολίτης κ. Χρυσόστομος τέλεσε τον Αγιασμό. Παρευρέθησαν εκπρόσωποι της Πολιτείας, της κατασκευάστριας Κοινοπραξίας, του Ο.Σ.Ε., του Τύπου και του Συλλόγου μας. Παρόντες ήταν ο Πρόεδρος της Ο.Δ. Γερμανίας και ο Επιτετραμένος της Πρεσβείας της τότε Γ.Α.Δ., οι οποίοι και απηθύναν χαιρετισμούς.

Τα InterCity έγιναν από την πρώτη στιγμή δεκτά με ενθουσιασμό από το κοινό και τον Τύπο και χωρίς ουσιαστική διαφήμιση από μέρους του Ο.Σ.Ε. έφτασαν σε πληρότητα μέχρι και 100%. Έτοιμότερα ακολούθησε η δρομολόγηση άλλων δύο, του "ΤΡΙΚΟΥΠΗ" 512/511 Αθήνας-Βόλου-Αθήνας και του "ΟΛΥΜΠΙΑ" 610/613 Θεσ/νίκης-Άλεξ/πολης-Θεσ/νίκης. Το τελευταίο όμως δι-ακόπηκε στις 12/6/90 εξαιτίας συχνών και περιέργων ατυχημάτων. Η Α/Α 621 μάλιστα έπαθε σοβαρή ζημιά και θα πάει στη Γερμανία για επισκευή. Μεγάλη ζημιά έπαθε και η Α/Α 614, όταν συγκρούστηκε με νταλίκια στον Α-ζιό στις 31/1/91. Από τις 11/2/91 εκτελείται με InterCity και το 500/503 ενώ ο Ο.Σ.Ε. αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο προμήθειας άλλων 6 συρμών.

Οι Αυτοκινητάμαξες πρωτοπαρουσιάστηκαν στην Εαρινή Έκθεση της Λειψίας του 1989 και απέσπασαν το Χρυσό Μετάλλιο της Εκθέσεως και του Γραφείου Τυποποίησης, Μετρήσεων & Ελέγχου της τότε Γ.Α.Δ. Επειδή δε αποτελούσαν προϊόν συνεργασίας και των δύο Γερμανιών, πολύ πριν ακουστεί κάτι για την Ένωση, η Α/Α 601/602 εγκαινίασε την σύνδεση Βερολίνου-Αμβούργου την 18η/12/89.

Στην Κοινοπραξία που τις μελέτησε, σχεδίασε και κατασκεύασε μετείχαν οι εταιρίες:

- 1) VE AHB Schienenfahrzeuge Export-Import. DDR
- 2) AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH BERLIN (West)

Τα κινητήρια οχήματα κατασκευάστηκαν από την VEB LEW (Lokomotivbau - Elektrotechnische Werke) στο εργοστάσιο "Hans Beimler" του Henningsdorf. Τα ρυμολκούμενα οχήματα κατασκευάστηκαν από την VEB Waggonbau Bautzen. Οι κύριοι δηζελοκινητήρες είναι κατασκευής MTU. Εκτός αυτών στη κατασκευή συνέβαλλαν πολλοί ακόμα Οίκοι όπως οι: MAN-BÜSSING, BEHR, VOITH, SIEMENS, KNORR-BREMSE AG, LUWA, VARTA, HASSLER, FABEG, DEUGRA, GWB κ.α.



← Α' θέση

← Β' θέση

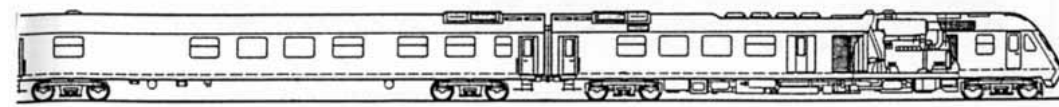
ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τύπος.....	DE-IC 2000N-03E
Αριθμός συρμών/Αρίθμηση Κινητηρίων.....	12 / 601 - 624
Διάταξη αξόνων/Διάμετρος τροχών.....	B'B'-2'2'-2'2'-B'B' / 920mm
Εύρος γραμμής/Περιτύπωμα.....	1.435 mm / UIC 505
Βάρος σε τάξη πορείας χωρίς επιβάτες.....	210 t
Βάρος κατ'άξονα.....	17 t
Μήκος συρμού από μέτωπο συγκρουστήρα.....	101.800 mm
Πλάτος.....	2.824 mm
Υψος.....	4.200 mm
Θέσεις επιβατών.....	Α' θέση: 36 - Β' θέση: 144
Ισχύς.....	2 X 1000 kW
Μέγιστη ταχύτητα.....	165 km/h
Μετάδοση κίνησης.....	Δηζελοηλεκτρική
Αυτονομία.....	1.000 km

Οι Α/Α διαθέτουν κλιματισμό, εγκατάσταση για μουσική και εκφωνήσεις, μπαρ πολυτελείας, αναπαυτικά καθίσματα (της Α' θέσης υφασμάτινα περιστρεφόμενα και της Β' θέσης συνθ. δερμάτινα), εξελιγμένο σύστημα αναρτήσεως για την απόσβεση των κραδασμών, ψιμέ τζάμια, αυτόματες εσωτερικές πόρτες και εξωτερικές ασφαλείας κ.λπ.

Οι Α/Α στο διδωτήμα που κυκλοφορούν παρουσίασαν ορισμένα προβλήματα, μεταξύ των οποίων: ρήγματα στα φορεία, απολέπιση επισώτρων, σκουριές και τρύπες στην οροφή, υπερθέρμανση αντιστάσεων πέδης (στην οροφή) κ.λπ. Για όλα αυτά παρατάθηκε ο χρόνος εγγυήσεως μέχρι να αντιμετωπισθούν.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ



Δύο μέλη του Συλλόγου μας, ο Αρτέμιος ΚΛΩΝΟΣ, γραμματέας του Δ.Σ. κι ο Μπάμπης ΤΡΕΧΑΝΤΖΑΚΗΣ, πρωτοβουλιακά αποφάσισαν ένα ταξίδι αστραπή στην Συμπρωτεύουσα, για να επισκεφθούν την 55η ΔΙΕΘΝΗ της ΕΚΘΕΣΗ και βέβαια, το περίπτερο του Ο.Σ.Ε.



Ο πρόεδρος κ. Η. Νητσουτάκης επισκέπτεται το περίπτερο του Ο.Σ.Ε. Τον υποδέχονται ο πρόεδρος του Δ.Σ. κ. Θεοχ. Ρέντης και ο Γενικός Διευθυντής κ. Δημ. Καραπάνος.

Ξεκινήσαμε το Σάββατο 15.9.90, πρώτη εργάσιμη μέρα μετά την 48ωρη απεργία των εργαζομένων και στον ΟΣΕ, που κι αυτοί αγωνιούν κι αγωνίζονται για τη διάσωση των πενήνών μεν σημερινών δε κερτιμένων δικαιωμάτων τους, ιδιαίτερα του ασφαλιστικού.

Η κλασική ταλαιπωρία, παράγωγο της ανοργανωσιάς των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, δεν ήταν -λόγω απεργίας- ευτυχώς μεγαλύτερη. Μ'άλλα λόγια, τα "φέσια" προς και από Θεσσαλονίκη, κυμάνθηκαν από δέκα λεπτά έως δύο ώρες και ένα τέταρτο...

Φύγαμε στην ώρα μας -6.30 π.μ.- με το "600", με κινητήρα την ΔΑ-421 KRAUSS MAFFEI, και φτάσαμε στην Θεσσαλονίκη στις 14.09, με δέκα λεπτά καθυστέρηση.

Η Θεσσαλονίκη, πάντα όμορφη, πάντα καλοκαινού!

Με τα εκλεκτά και πικάντικα εδέσματά της, τα λαχταριστά γλυκά της, της βυζαντινές εκκλησιές της και προπάντων την ρυμοτομία της, σου δημιουργεί την αίσθηση πως δεν βρίσκεσαι πια στον ελλαδικό χώρο.

Εντύπωση μας δημιούργησε η πληθώρα των Γιουγκοσλάβων και Βουλγάρων επισκεπτών, οι οποίοι επιδίδονται στην αγορά ειδών πλατιάς κατανάλωσης -ρολόγια Quartz, ραδιομαγνητόφωνα, παπούτσια σπορτζ κ.ά.- κι οι "εισβολές" τους στα σουβλατζίδικα. Μα πάνω απ' όλα εντυπωσιαστήκαμε με τό: για τότε οι Σαλονικιοί μάθαινε τα Γιουγκοσλάβικα και τα Βουλγάρικα ώστε να συνεννοούνται! -αιώνιο ελληνικό δαιμόνιο...-

Περιδιαβαίνοντας την ΕΙΝΑΤΙΑ οδό, απ' τον επιβατικό σταθμό ως το Συντριβάνι, φτάσαμε στον χώρο της έκθεσης.

Παυσιπληθής, ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα και πολυποίκιλη η έκθεση, έχει κατά τη γνώμη μου, μεταβληθεί σε εκθεσιακό κέντρο ειδών του πλατιού καταναλωτισμού, σε σχέση με τα εντυπωσιακά τεχνολογικά επιτεύγματα που εκτίθονταν στο παρελθόν.

Τώρα πλέον, έντονη είναι η προβολή μηχανημάτων βιομηχανοποίησης ειδών μαγειρικής και ζαχαροπλαστικής, και συσκευασίας και προβολής των προϊόντων, πλυντήρια, ηλεκ. σκούπες, τηλεοράσεις, κομπιούτερς, κλιματιστικά κ.ά., εκτίθονταν με μονότονο κι επαναλαμβανόμενο τρόπο από περίπτερο σε περίπτερο.

Πενιχρή και η παρουσίαση των εκθεμάτων βαριάς βιομηχανίας και δυστυχώς απύουσα η σύγχρονη σιδηροδρομική τεχνολογία, που έχει να διδάξει πολλά στο ελληνικό κοινό, καθώς κι εκείνη του τομέα της φωτογραφίας...

Όση αποτελούσε σ'αυτά τα σημεία των καιρών, το περίπτερο του ΟΣΕ, που βρισκόταν στον εκθεσιακό χώρο αρ.7, ο οποίος στέγαζε τους ελληνικούς Οργανισμούς.

Εντύπωση προκαλούσε, η από κάθε άποψη αισθητική παρουσίαση αυτού περιπτέρου. Μέσα από μια λιτή μα παράλληλα καλοφωτισμένη αισθητική αναζήτηση, πρόβαλε τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, τόσο πλούσιο και σύγχρονο, μ'αποτέλεσμα πολλοί από τους επισκέπτες, βλέποντας τις φωτογραφίες που εκτίθονταν εκεί, ρωτούσαν: "Αν τα τραίνα που βλέπουμε είναι ελληνικά και τότε τα αποκτήσαμε"!!

Επίσης, ήταν και το μόνο περίπτερο -ας μας επιτραπεί η υπερβολή- στην έκθεση, που προσέλυσε τα παιδιά με τα εκτιθέμενα εκεί υπό κλίμακα μοντέλα διαφόρων κινητηρίων μονάδων κι αυτοκινήτων. Τα παιδάκια, αγκάλιαζαν στην κυριολεξία με το βλέμμα και τα χεράκια τους αυτά τα μοντέλα, θέλοντας έτσι να έρθουν σ'επαφή με τον απαγορευμένο γι'αυτά Σιδηρόδρομο, που δεν τον γνώρισαν ποτέ, μια και τ'αμάξι του μπαμπά ιδιοτελεί κι αποικωνικοποιεί, όσο ποτέ άλλοτε τον άνθρωπο...

Νιώσαμε λοιπόν εκεί, κι εμείς οικείοι! Βρεθήκαμε στο περιβάλλον μας, γευτήκαμε τη φιλοξενία και περιποίηση των εκεί υπευθύνων: του κ. Δημήτρη ΠΑΠΑΔΗΜΗΡΙΟΥ, υποπροϊσταμένου υπηρεσίας και της κ. Φωτεινής ΤΣΑΤΣΙΡΙΔΟΥ υπαλλήλου Α'.

Αμφότεροι, Σιδηροδρομικοί και Σιδηροδρομικοί, μας δέχτηκαν μ'εγκάρδια φιλία. Ο σιδηροδρομικός ενδιαφέροντος διάλογος και η ανταλλαγή απόψεων έδωσαν και πήραν, εμπλουτίζοντας αμοιβαία τις γνώσεις και τις γνωριμίες και μ'άλλους παράγοντες του Βορειοελλαδικού Σιδηρόδρομου, που επισκέπτονταν το περίπτερο του ΟΣΕ.

Όσο η ώρα προχωρούσε κι η εγκαριότητα μεγάλωνε, δημιουργήθηκε και η διάθεση ώστε, από κοινού ξεναγήσαμε αρκετούς επισκέπτες και πιστεύουμε ότι τους πείσαμε τόσο για την ασφάλεια όσο και για την γοητεία του Σιδηρόδρομου. "Πραγματικά ο κόσμος θέλει κουβέντα".

Δεν θα ήταν λοιπόν υπερβολή να πούμε, πως η ύπαρξη του περιπτέρου του ΟΣΕ στην 55η Δ.Ε.Θ. ήταν η μόνη Σιδηροδρομική παρουσία, η οποία όχι μόνο γέμιζε το Σιδηροδρομικό κενό που νιώσαμε εκεί, μ'αντίθετα, μας δημιούργησε άριστες και πολύ φιλικές εντυπώσεις.

Την επομένη, Κυριακή 16.9.90, φύγαμε απ'τη Θεσσαλονίκη για το ΠΛΑΤΥ με το "1591". Το δρομολόγιο εκτελέστηκε απ'την Α.Α. 14.85 FIAT.

Το "φιατάκι" του παλαίμαχο, διένυσε τη διαδρομή του άφωνα, προαφέροντάς μας μια γεύση απ'τα παλιά!

Στον γραφικό και δροσερό σταθμό, στο Πλατύ, επιδοθήκαμε στη φωτογράφιση των ανερχόμενων και κατερχόμενων επιβατικών κι εμπορικών αμαξοστοιχειών και τύχαμε της συμπαράστασης των εκεί σιδηροδρομικών, σ'ένα μικρό μας ατύχημα.

Απ'το Πλατύ φύγαμε με προορισμό την Αθήνα με το "291", το οποίο έφυγε με μια ώρα και είκοσι λεπτά καθυστέρηση απ'τη Θεσσαλονίκη. Το δρομολόγιο εκτελούσε η Δ.Η.464 ΜΛW και με ρυμουλκούμενη την ψυχρά Δ.Υ. 258 GANZ. Στον σταθμό Αιγινίου-Κολυνδρού, περάσαμε στην παρακαμπτήρια, όπου αλλάξαμε την "464", λόγω βλάβης, με την Δ.Η.454 ΜΛW του κατερχόμενου εμπορικού "80591".

Φτάσαμε στην Αθήνα στις 1.30 π.μ. της 17.9.90, με δύο ώρες και δεκαπέντε λεπτά καθυστέρηση....

Μπάμπης ΤΡΕΧΑΝΤΖΑΚΗΣ
17.9.90



ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΑΣ

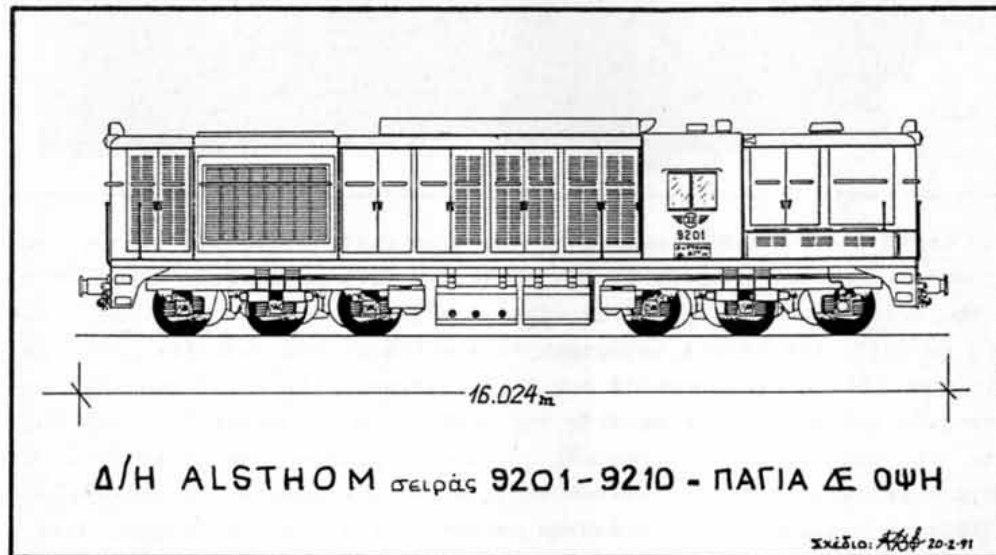
Τη μία από τις δύο Δ/Η της Πελοποννήσου παρουσιάζουμε στο σημείωμά μας για το κινητήριο τροχαίο υλικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Πρόκειται για τη Γαλλική ALSTHOM σειράς 9200 τη γνωστή σαν Γαλλίδα Πελοποννήσου.

8. ΔΗΞΕΛΟΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ "ALSTHOM" 9201 - 9210



Κατηγορία: Δηξελοηλεκτράμαξα πορείας Ιδιοκτησία: Σ.Ε.Κ./Ο.Σ.Ε
Τύπος: CC AD / 1600 A1 Αρ. Σύμβασης: 2475/1965 Γραμμή: 1,000 m
Αρίθμηση: 9201-9210 Μονάδες: 10 Έτος κυκλοφορίας: 1967
Χώρα προέλευσης/Κατασκευαστής: Γαλλία/ALSTHOM Έτος κατασκευής: 1967
Βάρος (τάξη πορείας): 79,910 t Απόβαρο: 72,2 t Κατ'άξονα: 13,320 t
Διάταξη αξόνων: Co' - Co' Διάμετρος τροχών: 1022 mm
Μεγίστη ταχύτητα: 90 km/h Ελαχίστη ταχ. συνεχούς λειτουργίας: 17 km/h
Τύπος Δηξελοκινητήρα: S.E.M.T. - PIELSTICK PA4 185/V12 κυλίνδρων
Κατασκευαστής Δ/Κ: SMPA Διαμ. κυλίνδρου: 185 mm Διαδρομή εμβ.: 210 mm
Τύπος υπερτροφοδότη: BROWN BOVERY VTR 200

Όνομαστική ισχύς Δ/Κ: 1600 HP κατά VIC στις 1500 rpm
Περιστρ. ταχύτητα Δ/Κ: Ralenti 700 rpm - Full 1500 rpm - Max. 1540 rpm
Ρυθμιστής Δ/Κ: Ηλεκτροδραυλικός PH τύπου H25 CP7-V72-1
Ρύθμιση ταχυτήτων Δ/Κ: Σερβοκινητήρας ALSTHOM τύπου CRD - 26 βαθμίδων
Μετάδοση κίνησης: Ηλεκτρική - συνεχές ρεύμα Λόγος γραναζιών: 17:69
Κυρίως γεννήτρια: ALSTHOM τύπου GP 841 G1 (συνεχούς ρεύματος) 1360 kW
Ηλεκτροκινητήρες: ALSTHOM & BRISSONEAU τύπου TA 663 G1 195 kW
Ελκτική δύναμη σε τόννους επί ανωφερείας 21°/οο: 660 t με ταχ. 17 km/h
Σύστημα πέδης: Αέρος και κενού Αεροσυμπιεστής: WESTINGHOUSE 242 VBZ
Αντλία κενού: SPIROS τύπου 2 NMV
Σύστημα θέρμανσης αμαξ/χίας: Ατμογεννήτρια VAPOR τύπου OK 4610
Χωρητικότητες: α) Καύσιμο: 3480 lt β) Νερό ψύξης Δ/Κ: 710 lt
γ) Λάδι λίπανσης: 350 kg δ) Άμμος: 400 lt
ε) Νερό θέρμανσης: 3050 lt
Ολικό μήκος: 16,024 m Πλάτος: 2,680 m Ύψος: 4,054 m
Έδρα: Μηχανοστάσιο Πειραιά (Μ.ΠΡ.)



Παρατηρήσεις: Στη μελέτη, τον σχεδιασμό και την κατασκευή της Δ/Η συμμετείχαν με επικεφαλής την ALSTHOM οι εξής οίκοι: 1) ΜΤΕ TRACTION EXPORT, 2) SCHNEIDER-CREUSOT, 3) JEUMONT-SCHNEIDER & 4) BRISSONEAU & LOTZ.

Η μετρική γαλλίδα εκτελεί επιβατικούς και εμπορικούς συρμούς στη γραμμή Πειραιά-Πάτρας-Καλαμάτας και εκτάκτους επιβατικούς και ελαφρείς εμπορικούς συρμούς στη γραμμή Κορίνθου - Τριπόλεως. Λόγω των τεχνικών έργων οι μηχανές δεν μπορούν να προχωρήσουν πέρα από την Τρίπολη. Σε ατύχημα στις 17/7/87 στα Αραχωβίτικα η 9205 συγκρούσθηκε με φορτωτή και καταστράφηκε.

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ



Την εποχή που ο Σιδηρόδρομος είχε την αποκλειστικότητα της συγκοινωνίας κατά μήκος των γραμμών του, τα ΚΤΕΛ των εξυπηρετούμενων περιοχών περιορίζοντο σε κάθετες τροφοδοτικές γραμμές (όπως σε όλες τις πολιτισμένες χώρες!). Μιά τέτοια κατάσταση παρουσιάζεται στην ανωτέρω φωτογραφία του 1964. Η Μικάδο Δι.113 των ΣΠΑΠ (μετέπειτα Δι-7.113 των ΣΕΚ) κατασκευής EREDA 1951, επικεφαλής της αμαξ. Πάτρας - Καλαμάτας, σταθμεύει στο Σ.Σ. Κρέσταινας, της γραμμής Πύργου-Κυπαρισσίας, που βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από την ομώνυμη πόλη στο Ανεμοχώρι. Τα παραπλεύρως σταθμεύοντα λεωφορεία ανταλλάσσουν επιβάτες με την αμαξοστοιχία, ανταποκρινομένους προς και από τα χωριά της ορεινής ενδοχώρας. Διαπιστώνουμε ότι η συγκοινωνία τότε ήταν οργανωμένη επί υγιεστερας βάσεως απ'ότι σήμερα.

Οι BREDA των ΣΠΑΠ ήσαν το ίδιο κακόφημες με αυτές των ΣΕΚ. Πράγματι αποτελούν την εντροπή της ιταλικής σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Πάντως έμειναν σε κυκλοφορία περισσότερο από τα σαράβαλα των ΚΤΕΛ, τα οποία σχεδόν σίγουρα έχουν παύσει να υπάρχουν. Η Δι.113 σώζεται παρωπλισμένη στο παλιό μηχανοστάσιο των Μύλων.

Φωτο: Γιώργος Νάθενας

Η αυξανόμενη περιβαλλοντική και κυκλοφοριακή κρίση των μεγάλων πόλεων της Ευρώπης και της Αμερικής, υποχρεώνει οξυμένα και περισσότερο τις τοπικές Αρχές να στρέφονται προς τα μέσα σταθερής τροχιάς σαν τα πιο αποτελεσματικά για την αντιμετώπιση των προβλημάτων (εκουγγρονιούς και επεκτάσεις υφισταμένων δικτύων και νέα δίκτυα). Ενδεικτικά αναφέρουμε: -Στο Manchester της Αγγλίας άρχισε η κατασκευή γραμμής του "σούπερτραμ" (Metrolink), ενός υπερουγγρόνου αρθρωτού τραμ που εν μέρει θα χρησιμοποιεί γραμμές της British Rail και εν μέρει θα κινείται σε πεζοδρομημένες οδούς του κέντρου. Άλλες 30 Βρετανικές πόλεις μελετούν και πρόκειται να κατασκευασούν παρόμοια συστήματα ελαφρού μετρό. Στο Λονδίνο εκσυγχρονίζεται διαρκώς το τροχαίο υλικό του μετρό και του προαστειακού. -Στη Γαλλία, μετά τα πετυχημένα πειράματα συγχρόνου τραμ σε Nantes και Grenoble, εγκαινιάστηκε η δεύτερη γραμμή της Grenoble, ενώ υπό κατασκευή είναι γραμμές τραμ στο Στρασβούργο, τη Ρεμς και τα βόρεια προάστεια του Παρισιού (Saint Denis). Ειδικά στο Παρίσι η RATP εκτός του τραμ (10 km) κατασκευάζει άλλα 40 km γραμμών, είτε σαν επέκταση του μετρό και του προαστειακού τρένου (RER), είτε σαν καινούργιες γραμμές νέας τεχνολογίας (αυτόματο μετρό METEOR και VAL για σύνδεση του Ορλύ). Σταδιακά επίσης θα αντικατασταθούν οι παλιοί συρμοί του μετρό με πιο σύγχρονους αρθρωτούς τύπου BOA.



-Στη Ζυρίχη εγκαινιάστηκε το νέο S-Bahn (περιφ. μετρό) με υπόγεια διασύνδεση των προαστειακών γραμμών μέσω του κέντρου της πόλης και με υπερσύγχρονους διώροφους συρμούς Push-Pull.

-Στην Ιταλία παραδόθηκε, εν μέρει ή ολικά, στην κυκλοφορία η επέκταση της γραμμής Β του μετρό στη Ρώμη, η "κίτρινη γραμμή" του μετρό στο Μιλάνο και η οιδ/μικρή σύνδεση της Ρώμης με το διεθνές αεροδρόμιο του Φιουμιτσίνο. Σε προχωρημένο στάδιο είναι η κατασκευή ελαφρού μετρό στη Νάπολι και τη Γένοβα, ενώ αντικαθίσταται το παλιό τροχαίο υλικό με πιο σύγχρονο στο μετρό, στα τραμ και ορισμένες προαστ. γραμμές της Ρώμης, με παράλληλα έργα αναβάθμισης των γραμμών. Στο Μιλάνο το προαστειακό δίκτυο FNM γίνεται προαστειακό μετρο με υπόγεια διέλευση από το κέντρο της πόλης.

-Στο Λος Άντζελες εγκαινιάστηκε η γραμμή ελαφρού μετρό προς το Λονγκ Μπητς, που αποτελούσε άξονα του θρυλικού PACIFIC ELECTRIC RAILWAY, προαστειακού τροχιοδρομικού δικτύου, που τόσο άδοξα καταργήθηκε από πίεση του αυτοκινητιστικού lobby στα 1960, έχοντας συνολικό μήκος 1000 μίλια. Τέλος στην Ελλάδα ανατέθηκε (επιτέλους) η κατασκευή του μετρό της Αθήνας, ενώ υπάρχουν σοβαρά σχέδια για τραμ από την νέα Δημοτική Αρχή της πόλης, καθώς και για ανάπτυξη του προαστειακού σιδηροδρόμου μαζί με την γραμμή Λαυρίου.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΑΘΕΝΑΣ

ΛΩΡΟΝ - ΑΔΩΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥΧΟΥΣ
 Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ ΟΣΕ :

Μετά από προσπάθειες ετών ένα πάγιο αίτημα των ιδιοκτητών υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ) έγινε πραγματικότητα: Με μία τροπολογία σε άσχετο νομοσχέδιο που ψηφίστηκε μετά τη μεσάνυχτα από τη Βουλή (και μόνο από την συμπολίτευση) καταργήθηκαν οι λεωφορειακές γραμμές του Ο.Σ.Ε.

Είχε προηγηθεί σχετική προεκλογική δέσμευση του σημερινού πρωθυπουργού προς την Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Υπεραστικών Λεωφορείων και ένα εμμετικό - απειλητικό γράμμα της Ομοσπονδίας που διαμαρτύρετο για την καθυστέρηση. Το υπέγραψε ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κόρκας, ο οποίος υπέγραψε ένα παρόμοιο λιβανωτό προς την "Εθνική Κυβέρνηση της Εθνοσωτηρίου Επανάστασης της 21ης Απριλίου" το 1970, ζητώντας την παράλληλη δρομολόγηση λεωφορείων των ΚΤΕΛ προς τις γραμμές του Ο.Σ.Ε., που είχε ως τότε το αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως.

Η κατάργηση των γραμμών όμως ήρθε σαν αντάλλαγμα της διακοπής της επιδοτήσεως των ΚΤΕΛ από την Πολιτεία. Ήδη η Ομοσπονδία διαμαρτυρήθηκε για αυτό. Φαίνεται ότι από την κατάργηση τα κέρδη δεν ήταν τα αναμενόμενα. Άλλωστε φαίνεται ότι μόνο 5-6 ΚΤΕΛ επωφελήθηκαν. Το ΚΤΕΛ Ιωαννίνων η το ΚΤΕΛ Λέσβου τι όφελος να είχε;

Η κατάργηση όμως φαίνεται πως επέδρασε σαν τονωτική ένεση προς το Σιδηρόδρομο. Επανακυκλοφόρησε κανονικά πλέον η ταγεία 314/303 της Πάτρας με ικανοποιητική πληρότητα και υπάρχει ζήτηση για τη δρομολόγηση και άλλων τρένων. Ο Δήμος Λουτρακίου ζήτησε την επαναλειτουργία της τοπικής γραμμής, πράγμα που σχεδιάζεται να γίνει με τις νέες προαστιακές Α/Α ΜΑΝ. Ανεξάρτητα απ'αυτά παρουσιάζεται και αύξηση της επιβατικής κινήσεως μεταξύ Άργους-Τριπόλεως-Καλαμάτας επειδή το Άργος αποκόπηκε συγκοινωνιακά από τις άλλες πόλεις με την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου. Επίσης ζητήθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση του Ναυπλίου, που θα πραγματοποιηθεί στο κοντινό μέλλον με αμαξοστοιχία InterCity.

Η στενοκεφαλιά που δείχνουν οι λεωφορειούχοι, να θεωρούν σαν αντίπαλο το Σιδηρόδρομο και να μην αποβλέπουν στη συνεργασία με κάθετες τροφοδοτικές γραμμές προς αυτόν, στο τέλος θα γυρίσει εις βάρος τους. Ο Σιδηροδρομικός άξονας Θεσ/νίκης-Αθήνας-Πάτρας θα εκουγχρονισθεί, είτε το θέλουν, είτε όχι. Είναι άλλωστε επιταγή της ΕΟΚ. Η μείωση των επιβατών των λεωφορείων μεταξύ Αθήνας-Θεσ/νίκης και Αθήνας-Βόλου, που ακολούθησε τη δρομολόγηση των InterCity, θα επαναληφθεί σύντομα και στη διαδρομή Αθήνας-Πάτρας. Τότε και τα ΚΤΕΛ Αχαΐας και Κορινθίας, που φαίνονται να ωφελούνται ιδιαίτερα από την κατάργηση των λεωφορείων του ΟΣΕ, θα νοιώσουν το φάσμα της χρεωκοπίας. Ας μην ξεχνούν άλλωστε, ότι караδοκούν οι ιδιοκτήτες τουριστικών πούλμαν, να αναλάβουν το υπεραστικό μεταφορικό έργο της χώρας. Το ζητούν επίμονα και μάλιστα χωρίς επιδότηση για τις γόνιμες γραμμές. Για τις άγονες θα επιδοτούνται από τα κοινωνικά ταμεία της ΕΟΚ, όπως πέτυχαν ήδη τα ΚΤΕΛ. Τότε ποιά κυβέρνηση θα πείσει τον Έλληνα φορολογούμενο ότι θα πρέπει να πληρώνει τους ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ, για να επιβιώσουν, τη στιγμή που κάποιοι άλλοι ζητούν να κάνουν την ίδια δουλειά χωρίς επιβάρυνση. Ιδιαίτερα δε μετά την ενοποίηση του 1992, οπότε δεν θα επιτρέπεται η ύπαρξη μονοπωλιακών επιχειρήσεων που θα απολαμβάνουν ιδιαίτερης Κρατικής προστασίας.

Μερικοί ιδιοκτήτες έχουν καταλάβει τι τους περιμένει, ανησυχούν και επιθυμούν τη συνεργασία. Δεν μπορούν όμως να την επιτύχουν γιατί η ηγεσία τους (που την αποκαλούν Συμμορία) περί άλλων τυρβάζει, στηριζόμενη στη μέχρι τώρα σκανδαλώδη εύνοια του Κράτους. Κοιμάται καθισμένη (μόνιμα όπως φαίνεται) στις παχυλές πολυθρόνες της και αρκείται στο να ζητάει περισσότερη προστασία ενώ οδηγεί τα μέλη της στην ανεργία. Ελπίζουμε να ανοίξουν γρήγορα τα μάτια τους οι υγιείς σκεπτόμενοι αυτοκινητιστές και να ζητήσουν τη συνεργασία του Σιδηροδρόμου ώστε να μη βρουν πρόσφορο έδαφος οι πάσης φύσεως, ξένοι κυρίως, μεταφορείς που θα θελήσουν να καρπωθούν το μεταφορικό έργο της χώρας μετά το 1992

Α. ΤΑΓΚΑΛΑΚΗΣ



Στη Σφενδάλη, στις εγκαταστάσεις των παιδικών εσχαίων του ΟΣΕ, έκοψε φέτος την πίττα του ο Σ.Φ.Σ. Η μετάβαση και επιστροφή έγινε με μισθωμένη προαστιακή Α/Α ΜΑΝ/ΕΝ. Η οργάνωση ήταν πολύ καλή, υπήρχε ψησταριά με σουβλάκια και λουκάνικα, άφθονο κρασί κι έτοιμο σε λίγο άργισε το τραγούδι και ο χορός, ο οποίος θα συνεχιζόταν μέχρι πρωΐας εάν δεν ήταν καθορισμένη η ώρα της επιστροφής. Συμμετείχαν περί τα 110 άτομα, τα οποία πέρασαν μία αξέχαστη μέρα.

Και του χρόνου καλύτερα...



Φωτο: Ν. Κλώνος

Ένας σύλλογος Ναξιωτών της Αθήνας διοργάνωσε εκδρομή στη Στυλίδα στις 18-11-90 με μισθωμένη Α/Α. Επειδή διοργανωτής ήταν ο μηχανοδηγός του ΟΣΕ και μέλος μας Βασ. Δημητροκάλης, συμμετείχαν και πολλά μέλη του Συλλόγου μας. Η Α/Α 701+702 πήγε στη Στυλίδα σχεδόν σαν προάγγελος των κανονικών δρομολογίων, που μελετάται να καθιερωθούν σύντομα από τον ΟΣΕ με προέκταση των αμαξ. 1520/1521.

ΝΕΟ ΥΛΙΚΟ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Παραδόθηκε το περασμένο καλοκαίρι και κυκλοφορεί στη γραμμή Βόλου - Καλαμπάκας η πρώτη από τις 10 προαστιακές αυτοκινητάμαξες μετρικής γραμμής. Πρόκειται για την Α/Α 5521+6521 που κατασκευάστηκε στη Γερμανία, πιλότος των υπολοίπων που θα κατασκευαστούν στα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρφαλαγιά μέχρι το τέλος του 1991. Ήδη στο τέλος Φεβρουαρίου θα έκανε δοκιμές η δεύτερη. Οι Α/Α αυτές είναι το πρώτο καινούργιο τροχαίο υλικό που θα κυκλοφορεί στη Θεσσαλία από το 1952 που κυκλοφόρησαν οι Α/Α BREDA των Σ.Θ. οι οποίες και παρωπλίσθησαν ήδη. Σαν εφεδρεία θα παραμείνουν οι Α/Α IHB "διπλές MAN" των ΣΠΑΠ του 1937. Η νέα Α/Α προκάλεσε κατάπληξη στο επιβατικό κοινό της περιοχής, που ήταν συνηθισμένο σε αρχαιολογίες και σαράβαλα και είχε σαν αποτέλεσμα την αύξησή του. Δυστυχώς η έλειψη προσωπικού έληξης και κίνησης του ΟΣΕ φαίνεται πως δεν θα επιτρέπει την αύξηση των δρομολογίων σε 5 για το τμήμα ΒΟ-ΠΑΛΦ και 7 για το τμήμα ΠΑΛΦ-ΚΑΑ, όπως σχεδιάζει η Δ/ση Εκμετάλλευσης. Εκείνο όμως που θα συμβεί θα είναι η μείωση του χρόνου διαδρομής ΒΟ-ΚΑΑ σε 3 ώρες, από 4 που είναι σήμερα.



Φωτο: Α. Κουρμπέλης

ΝΕΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ ΚΑΙ ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ

Παραδόθηκε και κυκλοφορεί το σύνολο των 25 προαστιακών αυτοκινηταμαξών κανονικής γραμμής στο τμήμα Αθήνας-Χαλκίδας. Οι νέες Α/Α που κυκλοφορούν σε Δίδυμη ή Τετράδυμη σύνθεση είναι κατασκευής των Ελληνικών Ναυπηγείων σε συνεργασία με την MAN Γερμανίας και αποτελούν μέρος της σύμβασης 294/83, όπως και οι αντίστοιχες της μετρικής γραμμής. Σημειώνουμε με ότι περί το τέλος Ιουλίου αναμένεται από τη Γερμανία και η πρώτη από τις 10 αυτοκινητάμαξες υψηλών ανέσεων μετρικής γραμμής, που θα κυκλοφορήσουν στο δίκτυο Πελοποννήσου και είναι μέρος επίσης της σύμβασης 294. Η αύξηση της επιβατικής κινήσεως που προκάλεσε η δρομολόγηση των νέων Α/Α στη γραμμή Χαλκίδας, έχει προκαλέσει την οργή του τοπικού ΚΤΕΛ, το οποίο αναγκάστηκε να περικόψει δρομολογιά του προς Αθήνα. Ελπίζουμε να μην είναι και υπεύθυνο για μία σειρά περιέργα φαινόμενα και εκδηλώσεις μίσους προς τις Α/Α, που παρουσιάστηκαν στο χρόνο που κυκλοφορούν (συνεχές σπάσιμο τζαμιών, τοποθέτηση τσιμεντοκολώννας στη γραμμή). Η καλύτερη λύση για αυτό είναι η συνεργασία με τον Σιδηρόδρομο, όπως επισημαίνεται σε άλλη στήλη της "Σ".

ΝΕΑ ΗΛΕΚΤΡΑΜΑΞΑ ΤΩΝ ÖBB

Ο ÖBB εγκαινίασαν στις 18-12-90 την ηλεκτράμαξα σειράς 1822 για την έλξη συρμών PIGGYBACK στη γραμμή BRENNER, μεταξύ Μονάχου & Βερδνας. Οι μηχανές είναι διπλού Πολτάζ 15 & 3 KV για να αποφεύγεται η αλλαγή στα σύνορα. Η ισχύς τους είναι 4.300 KW και τραβούν 550 τόν. με 70 χ/ω σε κλίση 26‰. Μαζί με τις μηχανές αυτές παραγγέλθηκαν και 140 πλατφόρμες χαμηλού δαπέδου. Σημειώνεται ότι οι μεταφορές PIGGYBACK αυξήθηκαν κατά 23,1361 φορές μεταξύ 1969 - 1989.



ΚΑΒΑΣΙΛΑ - ΚΥΛΛΗΝΗ : ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ Ή ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ;

Διακόπηκαν από τις εορτές των Χριστουγέννων και μέχρι το τέλος της δρομολογιακής περιόδου, τα δρομολόγια των τραίνων Καβασίων-Κυλλήνης. Σαν αιτία αναφέρθηκε η έλλειψη κινητηρίων μονάδων σε συνδυασμό με την επανακυκλοφορία του 314/303 και τη μειωμένη επιβατική κίνηση κατά τη χειμερινή περίοδο. Έχουμε να παρατηρήσουμε ότι η έλλειψη αυτή είναι αποτέλεσμα της μη επισκευής των DE DIETRICH πολύ πριν παραληφθούν οι νέες A/A MAN, σε συνδυασμό με τη μείωση των κυκλοφορούντων υπολοίπων A/A, κυρίως λόγω ατυχημάτων και ότι για την κατάσταση ευθύνεται ο Ο.Σ.Ε του οποίου οι αρμόδιες υπηρεσίες γνώριζαν το πότε θα παραληφθούν οι νέες A/A. Όσο για την κίνηση έχουμε να παρατηρήσουμε ότι κατά το 1988 ήταν περίπου 100.000 επιβάτες, από τους οποίους οι 60.000 μετεπιβιβαζόμενοι από αρτηριακές αμαξ/χίτες, χωρίς να υπολογίζονται όσοι ταξίδευαν με INTER RAIL κλπ, υπάρχει δε τρόπος αύξησης της, με συνεργασία των πορθμείων Κυλλήνης - Ζακύνθου & Κεφαλληνίας, των οποίων τα εισιτήρια μπορούν να εκδίδονται κι από τα τουριστικά πρακτορεία του ΟΣΕ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα παραδδοσεως της γραμμής στους τοπικούς φορείς και Δήμους που τώρα διαμαρτύρονται και δικαίως για τη συγκοινωνιακή υποβάθμιση της περιοχής τους.

Ελπίζουμε ότι με τα θερινά δρομολόγια θα επανακυκλοφορήσει χωρίς διακοπή πλέον το τρένο της Κυλλήνης, για να μην αποδειχθεί ότι στον ΟΣΕ "ουδέν μονιμότερον του προσωρινού".



"ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ"

Περιοδική έκδοση του Σ.Φ.Σ. - Τεύχος 8 - Μάρτιος 1991

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 - Κωλέτη 25/27 Τηλ. 3605044