

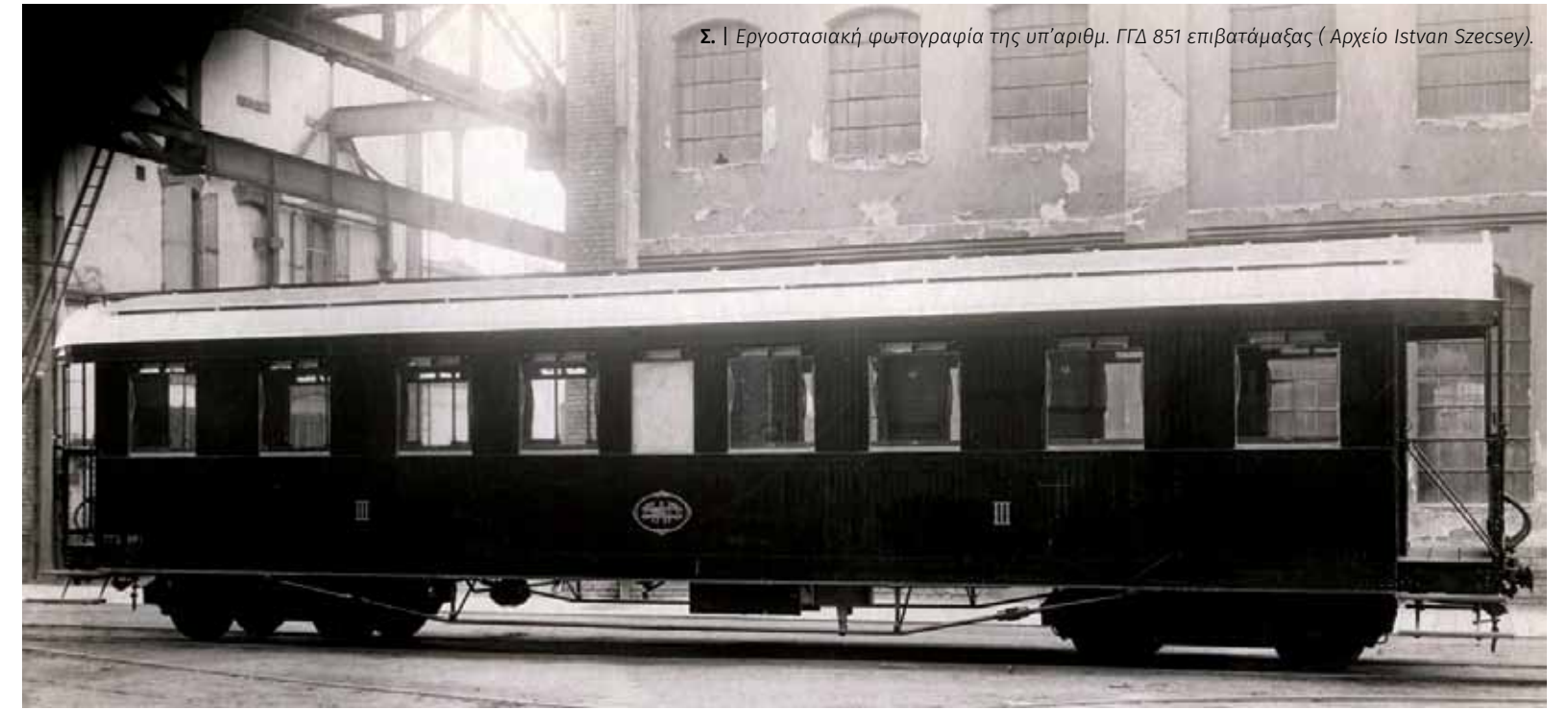
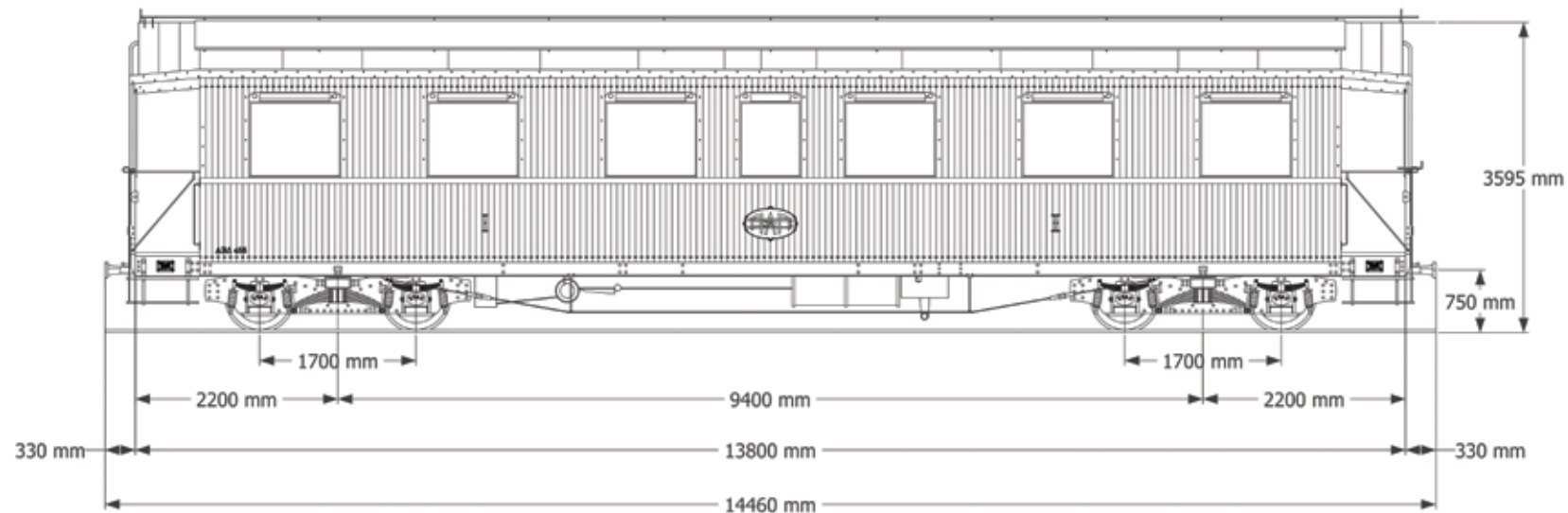
1925-2015: 90 χρόνια των οχημάτων Ganz - Danubius στους Σ.Π.Α.Π.

Κείμενο - Σχέδια: Ιάσων Ζώρζος

ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ

Έως την δεκαετία του '20 ο στόλος των Σ.Π.Α.Π. αποτελούνταν από τροχαίο υλικό πολύ παλαιάς κατασκευής το οποίο συντηρούνταν ελλιπώς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να κυκλοφορεί σε κακή κατάσταση, γεγονός που προκαλούσε έντονες διαμαρτυρίες από τους επιβάτες, αλλά και από το προσωπικό.

Έτσι, στις αρχές της δεκαετίας του '20, η διεύθυνση των Σ.Π.Α.Π. αποφασίζει να προβεί στην αγορά νέου τροχαίου υλικού, 10 χρόνια μετά την τελευταία παραλαβή επιβαταμαξών (το 1914) και προκηρύσσει διαγωνισμό για την κατασκευή 120 διαξονικών, κλειστών φορταμαξών, καθώς και 25 τετραξονικών επιβαταμαξών, εκ των οποίων τα 16 θα ήταν Α' και Β' θέσης, τα 6 αποκλειστικά Γ' θέσης και, τα υπόλοιπα τρία, σκευοφόροι. Εν τέλει, την άνοιξη του 1925, στον έντονο ανταγωνισμό με τα διάφορα Γερμανικά εργοστάσια κερδίζει ο Ουγγρικός οίκος «Ganz & Co. Ltd. Danubius, Budapest». Οι Σ.Π.Α.Π. υπογράφουν την πρώτη σύμβαση στις 16 Απριλίου 1925 που αφορά μόνο τις επιβατάμαξες και τις σκευοφόρους, ενώ λίγο αργότερα, στις 29 Μαΐου 1925, ολοκληρώνεται και η σύμβαση για την προμήθεια των φορταμαξών. Η κατασκευή ξεκινά σχεδόν αμέσως, και μέχρι τον Οκτώβριο-Νοέμβριο του 1925 έχουν ήδη παραληφθή στο σύνολό τους οι φορτάμαξες, μέχρι δε τον Ιανουάριο του 1926 ολοκληρώνεται και η οριστική παραλαβή των 25 επιβαταμαξών και σκευοφόρων.



Σ. | Εργοστασιακή φωτογραφία της υπ' αριθμ. ΓΓΔ 851 επιβατάμαξας (Αρχείο Istvan Szecsey).

α) Επιβατάμαξες

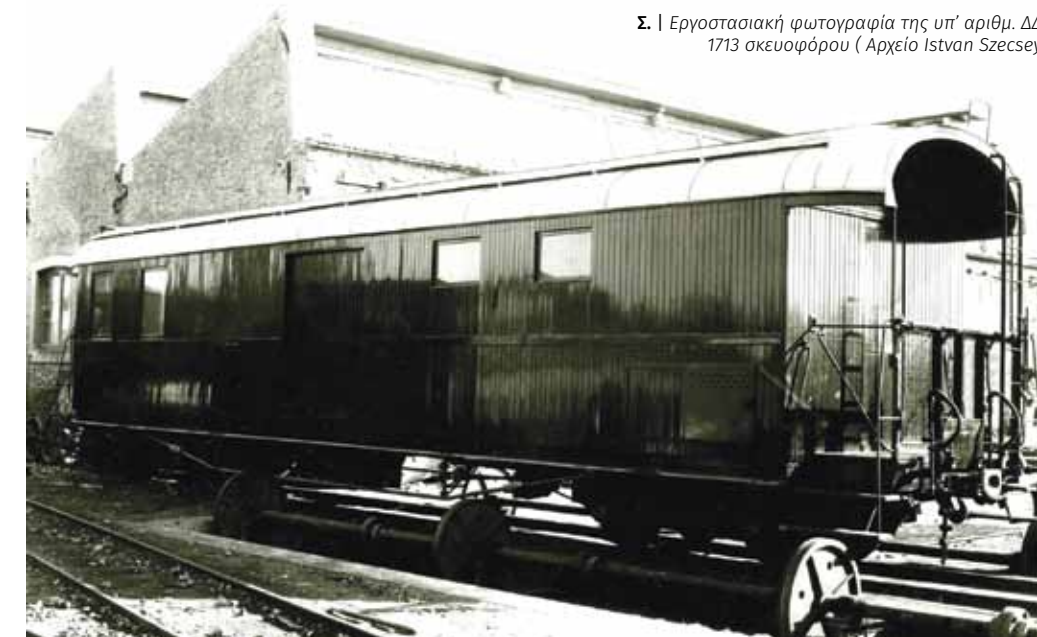
Οι 25 αυτές επιβατάμαξες είναι από τις μακρύτερες του δικτύου, με συνολικό μήκος 14460 mm (συμπεριλαμβανομένων των προσκρουστήρων). Γι' αυτό το λόγο, το πλαίσιο τους είναι εξοπλισμένο με αρμοκλείδες έτσι ώστε να ρυθμίζεται η κυρτότητά του. Το μήκος τους

αυτό είναι ίσο με εκείνο των δύο τελευταίων παραλαβών αμαξών ΑΒΔ και ΓΓΔ. Έχουν, πάντως, το πλεονέκτημα του μικρού, σχετικά με αυτές, αποβάρου των 17,8t, έναντι των 20 και 22t. Το αμάξωμά τους αποτελείται από μεταλλικό σκελετό επενδεδυμένο με ξυλεία ραμποτέ. Στο κάθε άκρο του οχήματος υπάρχει ένας εξώστης, από τον οποίο γίνεται

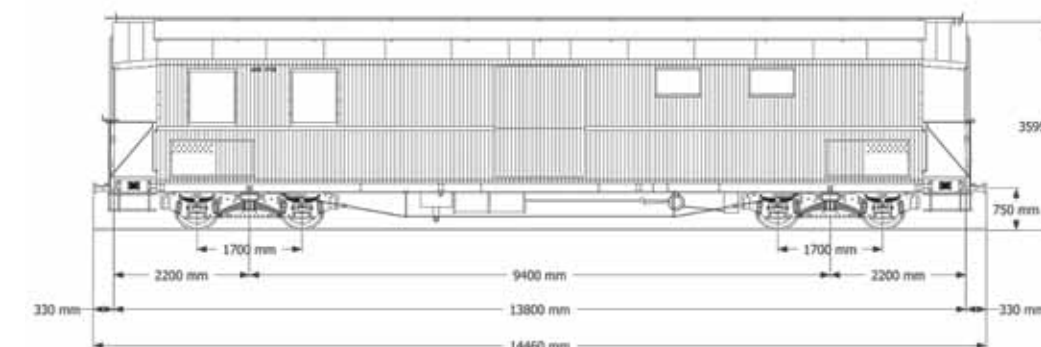
και η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών και του προσωπικού, διαμέσου μίας πόρτας. Είναι εξοπλισμένα με αυτόματη πέδη κενού και χειροτροχοπέδη, η οποία εφαρμόζεται με την χρήση ενός περιστροφικού μοχλού στον ένα εξώστη. Η ενδοσκοπικωνία στα οχήματα Α και Β θέσεως επιτυγχάνεται μέσω πλαισίου διαδρόμου. Δίπλα σε αυτόν βρίσκονται και τα έξι κουπέ (3 Α' θέσης και 3 Β' θέσης) στα οποία υπάρχουν συνολικά 17 πολυτελείς θέσεις Α' και 23 θέσεις Β'. Αντίθετα, στα οχήματα Γ' θέσης ο διάδρομος είναι κεντρικός, αριστερά και δεξιά του οποίου βρίσκονται τα 60 καθίσματα Γ' θέσεως. Όλα τα ανωτέρω οχήματα διαθέτουν, στο μέσο, και ένα αποχωρητήριο. Οι τρεις σκευοφόροι διαθέτουν μία πλατιά πόρτα ανά πλευρά στη μέση του οχήματος. Στο ένα άκρο επίσης, βρίσκεται και το γραφείο για το προσωπικό, δίπλα στο οποίο βρίσκεται και το αποχωρητήριο, ενώ από την εξωτερική πλευρά, στα δύο άκρα και στις δύο πλευρές βρίσκονται οι συνολικά 4 κυνοθάλαμοι. Τέλος, στο σύνολό τους οι 25 επιβατάμαξες και σκευοφόροι είναι των ίδιων διαστάσεων και σχεδιασμού, έχουν δε και όμοια φορεία, έτσι ώστε να είναι δυνατή τυχόν μετατροπή και διαμόρφωσή τους στο μέλλον, π.χ των σκευοφόρων σε Γ' θέσης, των Γ' θέσης σε Α' και Β' θέσης κλπ., ανάλογα με τις ανάγκες του δικτύου.

Με τα οχήματα αυτά, έρχεται για πρώτη φορά στο δίκτυο της Πελοποννήσου και ο ηλεκτροφωτισμός, που παρέχεται μέσω του συστήματος Dick με το οποίο είναι όλα εξοπλισμένα: μία ηλεκτρογεννήτρια σε συνδυασμό με συσσωρευτές, γενικό διακόπτη και ρυθμιστήρα. Εκτός αυτού, είναι και οι πρώτες επιβατάμαξες των Σ.Π.Α.Π. με θέρμανση ατμού, συστήματος Friedmann, για τις κρύες μέρες και νύχτες του χειμώνα.

Οι επιβατάμαξες Α' και Β' θέσης λαμβάνουν την



Σ. | Εργοστασιακή φωτογραφία της υπ' αριθμ. ΔΔΕ 1713 σκευοφόρου (Αρχείο Istvan Szecsey).

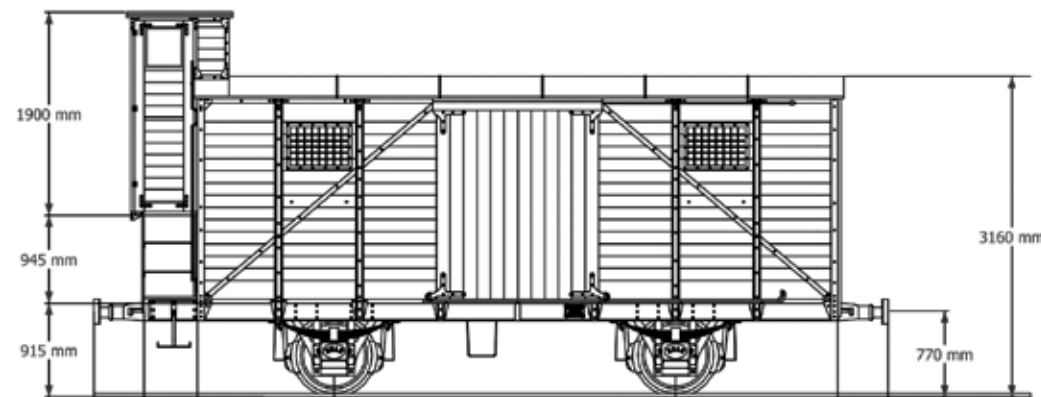




Σ. | Η επιβατάμαξα ΑΒΔ 455 σε χρήση ως άμαξα 3ης θέσεως, κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, στο ΜΠΡ (Συλλογή Α.Κουρμπέλη)



Σ. | Εργοστασιακή φωτογραφία της υπ' αριθμ. 8116 φορτάμαξας (Αρχείο Istvan Szecsey).



αρίθμηση ΑΒΔ 451-466 ενώ οι αμιγώς Γ' θέσης, ΓΓΔ 851-856 (όπου και στις δύο περιπτώσεις Δ = «εσωτερικός Διάδρομος»). Οι σκευοφόροι αριθμούνται ως ΔΔΕ 1711-1713. Όλα τα οχήματα τίθενται αμέσως σε κυκλοφορία και αναλαμβάνουν σημαντικό ρόλο στην εξυπηρέτηση των επιβατών των Σ.Π.Α.Π. από την πρώτη κιόλας στιγμή. Προτιμούνται ιδιαίτερα κατά τον χειμώνα στο ορεινό τμήμα Κορίνθου-Καλαμάτας μέσω Τριπόλεως λόγω του σημαντικού πλεονεκτήματος της θέρμανσης. Τα οχήματα Α' και Β' θέσης χρησιμοποιούνται επίσης στο περίφημο «Τραίνο των Γλετζέδων» το οποίο μετέφερε τους πλούσιους Αθηναίους στο Λουτράκι, απ' όπου, με λεωφορείο, έφταναν στο τοπικό καζίνο. Οι σκευοφόροι, τέλος, καθότι οι πιο ευρύχωρες του δικτύου χρησιμοποιήθηκαν σε αρτηριακά δρομολόγια όπως η «Ταχεία Πατρών» κ.α..

β) Φορτάμαξες

Παρελήφθησαν 120 διαζονικές φορτάμαξες. Κάθε μία είχε συνολικό μήκος 7400 mm (συμπεριλαμβανομένων των προσκρουστήρων), έφεραν μεταλλικό σκελετό επενδεδυμένο με ξύλινες σανίδες και διέθεταν μία συρόμενη πόρτα εφ' εκάστης παρειάς. Η πέδησή τους εξασφαλίζεται μέσω συστήματος συνεχούς πέδης κενού, ενώ έχουν επίσης και χειροτροχοπέδη, της οποίας ο περιστροφικός μοχλός είναι εγκατεστημένος στο ένα άκρο του οχήματος, εντός της φυλακίδας του τροχοπέδη. Η εν λόγω ξύλινη φυλακίδα είναι μάλιστα υπερψωμένη, αποκλειστικό χαρακτηριστικό των συγκεκριμένων οχημάτων στους Σ.Π.Α.Π. Λαμβάνουν την αρίθμηση Ν^{ΚΣΤ} 8001-8120, ενώ ταυτόχρονα

είναι και οι πρώτες κλειστές φορτάμαξες του δικτύου που χαρακτηρίζονται ως «Ν», έναντι του αρχικού «Ζ», πιθανώς προερχόμενο από το «Νέαι» ώστε να ξεχωρίζουν έναντι των απαρχαιωμένων, κυρίως Βέλγικων οχημάτων, που κυκλοφορούσαν έως τότε. Τα εκθετικά γράμματα «ΚΣΤ» επισημαίνουν αντίστοιχα την ύπαρξη συσκευής συνεχούς πέδης κενού και χειροτροχοπέδης.

Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Κατά την διάρκεια του Β' Π.Π. ο συνολικός στόλος των Σ.Π.Α.Π. (όπως αντίστοιχα και των υπόλοιπων σιδηροδρομικών δικτύων στην Ελλάδα) υπέστη τεράστιες καταστροφές, ιδιαίτερα κατά την αποχώρηση των Γερμανών. Μία από τις μεγάλες αυτές καταστροφές ήταν και η πυρπόληση και ρίψη τροχαίου υλικού στους βραχώδεις κρημνούς και στη θάλασσα της Κακιάς Σκάλας, ενώ το αποκορύφωμα αυτών αποτελεί η ρίψη πολύ μεγάλου μέρους του ελκόμενου υλικού από τους Γερμανούς, στη διώρυγα του Ισθμού, τα οποία έπειτα καταπλακώθηκαν από τόνους χωμάτων και βράχων ώστε να φράξει όσο ήταν δυνατόν και το θαλάσσιο πέρασμα. Αναμφίβολα, και στις δύο αυτές περιπτώσεις καταστράφηκε και υλικό από αυτά τα Ουγγρικής κατασκευής οχήματα, όπως π.χ. η υπ' αριθμόν ΓΓΔ-852, που κατακρημνίστηκε από τους Γερμανούς στην διώρυγα.

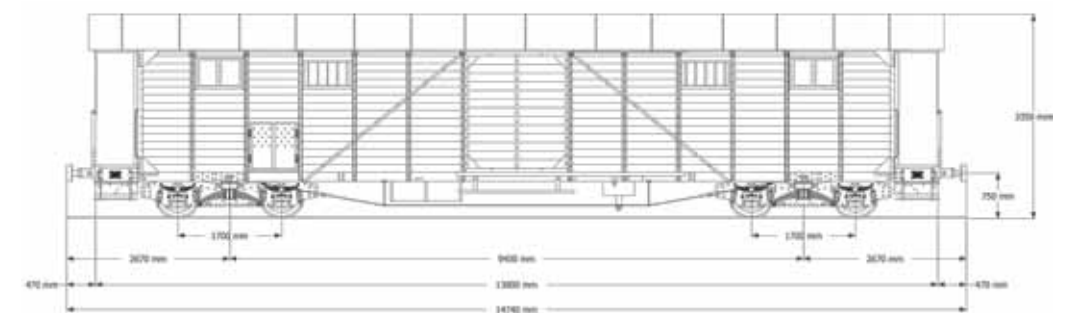
ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Μετά το τέλος του πολέμου, και ιδιαίτερα από το 1947, οι Σ.Π.Α.Π. ξεκινούν το τεράστιο έργο της ανάυσης και επισκευής όσον το δυνατόν περισσότερων μονάδων από το κατεστραμμένο τροχάιο τους υλικό. Οι τεχνίτες του Κεντρικού Εργοστασίου των Σ.Π.Α.Π. στον Πειραιά αναγκάζονται να προχωρήσουν σε εκτεταμένες μετασκευές οι οποίες περιλαμβάνουν π.χ. την ευρεία επαναχρησιμοποίηση των τεμαχίων των κατεστραμμένων οχημάτων, συνένωση τεμαχίων των παισίων διαφορετικών οχημάτων, επιμηκύνσεις ή και σμικρύνσεις των παισίων, κατασκευή των αμαξωμάτων των επιβαταμαξών εφ' αρχής, αναδιάταξη και αναδιαμόρφωση των καθισμάτων κλπ. Με αυτή την μεγάλη προσπάθεια του προσωπικού τους, οι Σ.Π.Α.Π. καταφέρνουν να θέσουν σε κυκλοφορία ένα μεγάλο αριθμό ατμαμαξών, αυτοκινηταμαξών, επιβαταμαξών και φορταμαξών, εξομαλύνοντας σταδιακά την κυκλοφορία στο δίκτυο.

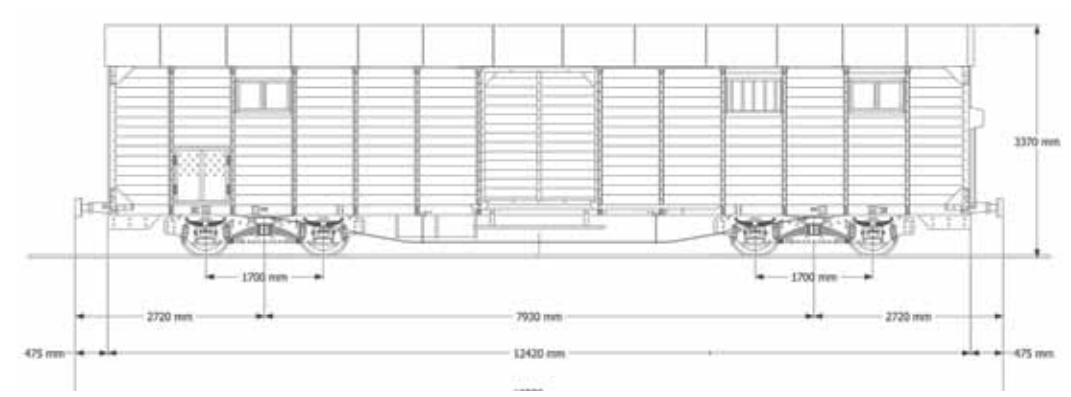
Οκτώ, τελικά, από τις Ουγγρικές άμαξες μετασκευάζονται πλέον σε τετραζονικές επίπεδες φορτάμαξες (πλατφόρμες) και λαμβάνουν την αρίθμηση Β1051-1058, ενώ μικρός αριθμός από τις υπόλοιπες επισκευάζονται πρόχειρα και γρήγορα με λιτότερη και ελαφρώς αλλοιωμένη μορφή (νέα παράθυρα, οροφή, προσκρουστήρες κλπ.) και έτσι καταφέρνουν να εξασφαλίσουν σε μεγάλο βαθμό την επιβατική κυκλοφορία, ενώ λόγω της μεγαλύτερης ανάγκης σε οχήματα Γ' θέσης, ακόμα και ορισμένες από τις ΑΒΔ χρησιμοποιούνται ως ΓΓΔ, διατηρώντας τις



Σ. | Όχημα βοήθειας Ρ-431 (τέως σκευοφόρος ΕΕ / Δφκτ 1722) στο Μ.Κ. (Ι. Ζώρζος)



Σ. | Όχημα βοήθειας Ρ-485 (τέως σκευοφόρος ΕΕ / Δφκτ 1723) σε απόθεση στον παλιό Σ.Σ. Κορίνθου (Ι. Ζώρζος)



αρχικές αριθμήσεις. Το 1952 οι Σ.Π.Α.Π. προχωρούν και στην πρώτη μεταπολεμική παραλαβή επιβατικού υλικού. Η παραλαβή, αυτή την φορά γίνεται από την Ιταλία και περιλαμβάνει 18 ολοκαίνουργια οχήματα κατασκευασμένα από την εταιρεία «S.p.A. S.I.A.I. – Marchetti, Sesto Calende», οπότε η κυκλοφορία αυτών και των υπολοίπων επισκευασμένων προπολεμικών «ραβδωτών» επιβατημάτων καλύπτει τις απαιτήσεις. Έτσι, την ίδια χρονιά τρεις από τις επιβατάμαξες Ganz ανακατασκευάζονται και διαμορφώνονται πια ως σκευοφόροι, καθότι οι Ιταλικές παραγγελίες δεν προέβλεπαν νέες αγορές σε σκευοφόρους και ταχυδρομεία μετρικής γραμμής. Στην πρώτη, υπ' αριθ. ΕΕ 1721, οι παλαιοί εξώστες έχουν πιά κλειστεί, αντίθετα με την υπ' αριθ. ΕΕ 1722, στην οποίαν διατηρούνται ακόμη στην αρχική τους μορφή, ενώ η τελευταία, υπ' αριθ. ΕΕ 1723, έχει υποστεί μετακίνηση των ομφάλων των φορειών (μικρότερο μεταξόνιο), ενώ οι εξώστες έχουν αφαιρεθεί, ελαττώνοντας το συνολικό της μήκος. Και οι τρεις τους φέρουν τα αρχικά, αυθεντικά Ουγγρικά φορεία του 1925, αλλά εκ νέου κατασκευασμένο και διαμορφωμένο από το Κεντρικό Εργοστάσιο, ξύλινο αμάξωμα.

Από την αρχική δύναμη των 120 φορταμαζών Ganz, καταφέρνουν να επισκευαστούν μόνο οι 66, των οποίων η αρχική φυλακίδα αντικαθίσταται από μη υπερψωμένη φυλακίδα, η οποία ξεχωρίζει από τα χαρακτηριστικά πλάγια, ρομβοειδή, τετράγωνα παραθυράκια στην μετώπη και τις παρείς της φυλακίδας. Οι αριθμήσεις τους συμπυκνώνονται και καλύπτουν μόνο τα πρώτα 66 ψηφία της αρχικής σειράς, δηλαδή Ν^{ΚΣΤ} 8001-8066.

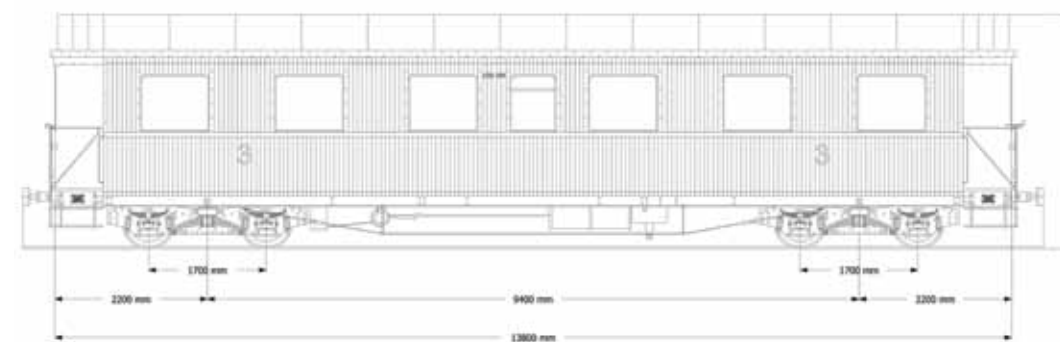
ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ – ΧΡΗΣΗ

α) Σκευοφόροι ΕΕ 1721-1723

Παρ' ό,τι προπολεμικής κατασκευής, οι τρεις αυτές σκευοφόροι αποτελούσαν ακόμα και κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια τις πιο σύγχρονες σκευοφόρους του δικτύου, οπότε και χρησιμοποιούνταν τακτικά κατά κύριο λόγο στις επιβατικές αμαξοστοιχίες με την μεγαλύτερη

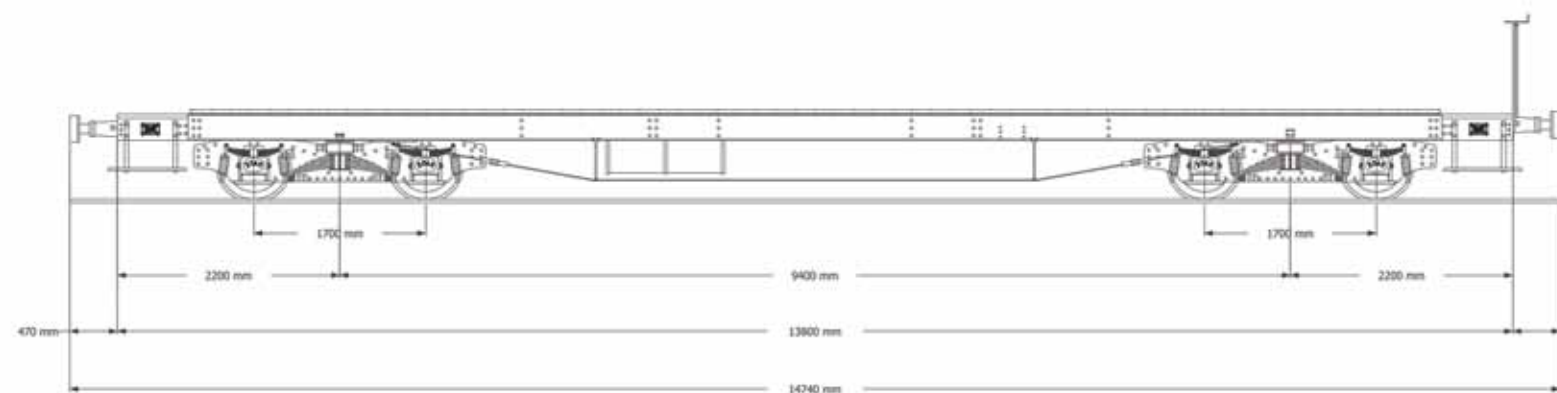


Σ. Ι Φορτάμαξα Ζ11/ Ν 8001 στον Σ.Σ Λυκοποριάς (Ι. Ζώρζος)



κίνηση, λόγω της μεγαλύτερης χωρητικότητάς τους. Χάρη σε αυτά τους τα χαρακτηριστικά τους μάλιστα, ήταν και οι τελευταίες παλαιού τύπου σκευοφόροι που αποσύρθηκαν. Με την έλευση όμως του νέου υλικού, προέλευσης Ανατολικής Γερμανίας («VEB Waggonbau Ammendorf») το 1967, το οποίο περιελάμβανε μεταξύ των άλλων και 5 τετραξονικές σκευοφόρους (ΔΔΕ 1801-1805), τα παλαιά Ουγγρικά οχήματα περνούν πλέον «σε δεύτερη μοίρα»,

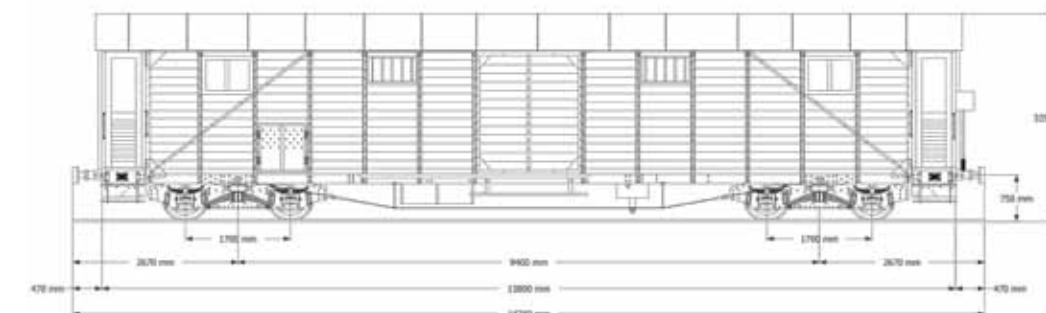
αρχικά δε η χρήση τους περιορίζεται σε δευτερεύουσας σημασίας αμαξοστοιχίες. Τυπικά, με την μετονομασία των Σ.Ε.Κ. σε Ο.Σ.Ε., το 1970 λαμβάνουν και την σήμανση κατά Σ.Ε.Κ., ως «Δφκτ», ενώ αργότερα, έως το 1976, και οι τρεις σκευοφόροι έχουν διατεθεί σε διάφορες υπηρεσίες, για μόνιμη χρήση ως κινητά συνεργεία και οχήματα βοήθειας. Ειδικότερα, η Δφκτ 1721, με νέα αριθμηση «Σ 551» και βαμμένη γκρι χρησιμοποιείται ως υπνωτήριο



Επίπεδη φορτάμαξα (πλατφόρμα) σειράς Ν12 / Β 1051-1058 (σχέδιο Ι. Ζώρζος)



Σ. Ι Επίπεδη φορτάμαξα (πλατφόρμα) Ν12/ Β1053 στον Σ.Σ Αγίου Ανδρέα, Πατρών (Ι. Ζώρζος)



από το Τ.Μ.Κ., η Δφκτ 1722 με νέα αριθμηση «Ρ-431» χρησιμοποιείται αρχικά ως αποθήκη για το συρμό βοήθειας του ΜΠΡ, και μετέπειτα ως Όχημα Βοήθειας Πατρών, και η Δφκτ 1723 ως «Ρ-485» ή Δφκτ 485, η οποία τελειώνει την μετασκευή της το 1976, ως όχημα βοήθειας του ΜΠΡ.

β) Πλατφόρμες Β 1051-1058

Αντίστοιχα με τις τρεις σκευοφόρους, οι οκτώ τετραξονικές πλατφόρμες Β 1051-1058, έχουν επίσης το πλεονέκτημα του μεγάλου τους μήκους. Χρησιμεύουν σε κάθε είδους μεταφορά ογκωδών φορτίων και συρμούς έργων μεταφέροντας υλικά γραμμής (π.χ. σιδηροτροχιές), εξοπλισμό του Τ.Μ.Κ. - ακόμα και ολόκληρα ζευκτά - ή οχημάτων του οδοντωτού δικτύου Διακοπτού – Καλαβρύτων από και προς τον Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιά για γενική επισκευή. Μετά τη μετονομασία των Σ.Ε.Κ. σε Ο.Σ.Ε. το 1970, χαρακτηρίζονται ως «Ν12» διατηρώντας την παλαιά τους αριθμηση, ενώ η αγορά των 30 επίπεδων φορταμαζών το 1975 (σειρά Ν19 85001-85030) από την Ρουμανική «Uzina de Vagoane Arad, Romania» οδηγεί και στον σταδιακό παροπλισμό

τους. Εν τέλει, σχεδόν όλες έως το 2002 έχουν εκπονηθεί, ενώ το τελευταίο δείγμα εξ' αυτών, Ν12 1053, εκποείται ως σκραπ τον Ιούνιο του 2014 στον Σ.Σ. Αγίου Ανδρέα Πατρών, εξαφανίζοντας για πάντα αυτή τη σειρά.

γ) Κλειστές φορτάμαξες Ν^{ΚΣΤ} 8001-8066

Κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, η δύναμη των φορταμαζών των ΣΠΑΠ, εκτός από τις επισκευασθείσες και ανακατασκευασθείσες, ενισχύεται και με την αγορά 200 Ιταλικών κλειστών οχημάτων το 1950 (σειρές Ν^{ΚΣΤ} 8401-8500 και Ν^{ΚΣΤ} 8701-8800), και 100 ακόμα το 1952 (σειρές Ν^{ΚΣΤ} 8501-8550 και Ν^{ΚΣΤ} 8801-8850). Λόγω της τρομερής έλλειψης φορταμαζών στο δίκτυο, όμως, τα νέα αυτά Ιταλικά φορτηγά δεν αντικαθιστούν στην ουσία παλαιότερες σειρές, αλλά λαμβάνουν ενισχυτικό ρόλο στο εμπορευματικό έργο της Πελοποννήσου. Επομένως, όλες οι 66 Ουγγρικές Φ/Α εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται για κάθε είδους μεταφορά εμπορευμάτων, όπως για παράδειγμα λιπασμάτων, σιταριού και αραβόσιτου, λάθουρου κλπ. ή και σε υπηρεσιακές μεταφορές, π.χ. πετρέλαιο για την θέρμανση των σταθμών, στρωτήρες κλπ. Από νωρίς όμως, και ειδικά μετά τις πρώτες

παραλάβες παρομοίων οχημάτων από την Γιουγκοσλαβία το 1963 και την Ρουμανία το 1967, τα οποία, πέραν της νεότερης κατασκευής τους, φέρουν και άλλα σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των Ganz, όπως η αυξημένη χωρητικότητα και οι κυλισιοτριβείς (ρουλεμάν) έναντι των ξεπερασμένων τεχνολογικά λιποκιβωτίων, περιορίζονται σταδιακά στις υπηρεσιακές μεταφορές. Από το 1970, με την ίδρυση του ΟΣΕ χαρακτηρίζονται ως «Ζ11», όπως όλες οι προπολεμικές κλειστές φορτάμαξες των τέως ΣΠΑΠ, αν και σε ορισμένα εξ' αυτών η εν λόγω σήμανση δεν αναγράφεται ποτέ. Σταδιακά, μέσα στην επόμενη δεκαετία (του 1970) σχεδόν όλα καταλήγουν στην οριστική διάθεση σε διάφορες υπηρεσίες του ΟΣΕ (π.χ. ΤΜΚ, ΤΗΕ κ.α.) και την απαραίτητη τροποποίησή τους (εσωτερική διάταξη, νέα παράθυρα και πόρτες, εγκατάσταση σόμπα, νέα ξυλεια κλπ.) για χρήση απ' αυτές ως αποθήκες, μαγειρία κλπ. Το 1980 όμως, κυκλοφορεί εγκύκλιος η οποία αιτεί την αντικατάσταση των εν λόγω οχημάτων που χρησιμοποιούνται ως κινητά συνεργεία από τις υπηρεσίες, με αντίστοιχα Γερμανικά κατασκευής του 1936 (σειρά Ν^{ΚΣΤ} 8201-8288), πράγμα που σημαίνει την οριστική απόσυρσή τους από κάθε είδους κυκλοφορία. Επιπροσθέτως, η κατάστασή τους έχει ήδη χειροτερέψει αισθητά, πράγμα που προκαλεί σοβαρά προβλήματα (π.χ. εισροή υδάτων από την οροφή και τις παρείς). Η χρήση τους πλέον είναι μόνο ως σταθερές αποθήκες, γραφεία και λοιπές μη κινητές εγκαταστάσεις. Τελικά, οι ευρισκόμενες στην χειρότερη κατάσταση εκποιώνται το 1986 ως παλιοσίδερα, ενώ την ίδια κατάληξη έχει και η πλειοψηφία των υπολοίπων μέχρι και το 2002.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τους Istvan Szecsey, Φραγκίσκο Έλλιott, Απόστολο Κουρμπέλη και Χρήστο Ζαχαρή για την βοήθειά τους στην συνολική έρευνα της ιστορίας των οχημάτων, καθώς και τους Istvan Szecsey και Απόστολο Κουρμπέλη για την παραχώρηση άδειας δημοσίευσης φωτογραφιών από το αρχείο τους.

Βιβλιογραφία

Istvan Szecsey: Ganz Railway Vehicles Between 1920-1959. Indóház Közlekedési Lap- és Könyvkiadó". Budapest (in Hungarian).
Γεράσιμος Ζησιμάτος. Τα Νέα Οχήματα των ΣΠΑΠ και ο νέος τύπος του φορείου. Τεχνικά Χρονικά. Αθήνα. 1925.