

Οι πρώτες Ντηζελάμαξες των ΣΕΚ

Κείμενο-Σχέδια: Ιάσων Ζώρζος

Πριν από λίγα χρόνια, ο Γιώργος Χανδρινός, απέκτησε για την συλλογή του δύο φωτογραφίες της δεκαετίας του '40 ή του '50, που απεικόνιζαν δύο δηζελάμαξες των ΣΕΚ. Η σπανιότητα των φωτογραφιών, αλλά, κυρίως, των κινητηρίων αυτών μονάδων απετέλεσε αφορμή να διερευνήσουμε περαιτέρω το θέμα, διότι πρόκειται για ένα άγνωστο κεφάλαιο, αυτό των πρώτων δηζελαμαξών στην Ελλάδα (εξαιρουμένων αυτών των βιομηχανικών/εργοταξιακών γραμμών), η ιστορία των οποίων ξεκινά δεκαετίες πριν την έλευση των πρώτων ευρέως γνωστών δηζελαμαξών μαζικής παραλαβής (ΣΕΚ) και την κατασκευή της DBs 320.01 (του γνωστού μας «Γκαγκάριν») (ΣΠΑΠ) το 1961. Στα πλαίσια αυτά, το 2014 δημοσιεύτηκε ήδη στην «Σ» το πρώτο άρθρο που αφορά την πιο ιδιαίτερη από αυτές, την βενζινοκίνητη «δηζελάμαξα μετά ελαστικών επισώτρων», υπ' αριθμόν Α 51 (μετέπειτα Α 3) αμερικανικής προέλευσης. Συνεχίζοντας και κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό, το παρόν άρθρο παρουσιάζει -στον βαθμό που έχουν έως σήμερα επιτρέψει τα λιγοστά σχετικά τεκμήρια - την ιστορία και πορεία των υπολοίπων έξι δηζελαμαξών που ήταν όλες γερμανικής προέλευσης.

Όλα ξεκίνησαν στα μέσα της δεκαετίας του '30, όταν οι Σ.Ε.Κ. που έχουν ήδη γίνει δέκα χρόνων, κάνουν τα πρώτα τους πρακτικά βήματα στον χώρο της δηζελοκίνησης. Το 1935, με την εύρεση διεξόδου στα προβλήματα που είχαν παρουσιασθεί, πραγματοποιείται επί τέλους και η πρώτη τους παραγγελία δηζελοκίνητου τροχαίου υλικού, σε πειραματικό στάδιο: δύο τετραξονικών Α/Α με ηλεκτρική μετάδοση, από την αυστριακή Wiener Lokomotivfabrik A.G. – Wien, Flöridsdorf. Την επόμενη χρονιά, ακολουθεί δεύτερη αντίστοιχη παραγγελία, με αντικείμενό της αυτή τη φορά, την κατασκευή και προμήθεια δύο μηχανών ελιγμών, επίσης δηζελοκίνητων, ένα ντι της τιμής των 11100 (ή κατά άλλες πηγές 10878) γερμανικών μάρκων έκαστη. Σκοπός της, φυσικά, η διευκόλυνση των ελιγμών στα μεγάλα εμπορευματικά συγκροτήματα – μέχρι τότε εκτελούνταν αποκλειστικά από ατμάμαξες – καθώς και η παρακολούθηση των επιδόσεων της δηζελοκίνητης έλξης στον τομέα αυτό.

Η υλοποίηση της σύμβασης αναλαμβάνεται από το εργοστάσιο Henschel & Sohn στο Kassel της Γερμανίας και ολοκληρώνεται μέσα στο 1937, σηματοδοτώντας έτσι, όχι μόνο την εμφάνιση των πρώτων δηζελαμαξών στους ΣΕΚ, αλλά και ένα νέο τύπο τέτοιων κινητηρίων μονάδων,

ονόματι «DG39», του εν λόγω κατασκευαστή. Με βάση τον τύπο αυτό, μέχρι το 1949, θα κατασκευαστούν ακόμα 16 παρόμοιες μονάδες για ενδοβιομηχανική χρήση στην Γερμανία. Πρόκειται για την ισχυρότερη υποκατηγορία της οικογένειας δηζελαμαξών με μηχανική μετάδοση (DG = Diesel Getriebe) της Henschel, που φέρει τρικύλινδρο δηζελοκίνητηρα απόδοσης 39/43 PS. Σε αντίθεση, μάλιστα, με τις λοιπές μικρότερης ισχύος εκδόσεις, που η μετάδοση της κίνησης στους τροχούς επιτυγχάνεται μέσω αλυσίδων (καδενών), στις DG39 χρησιμοποιούνται διωστήρες.

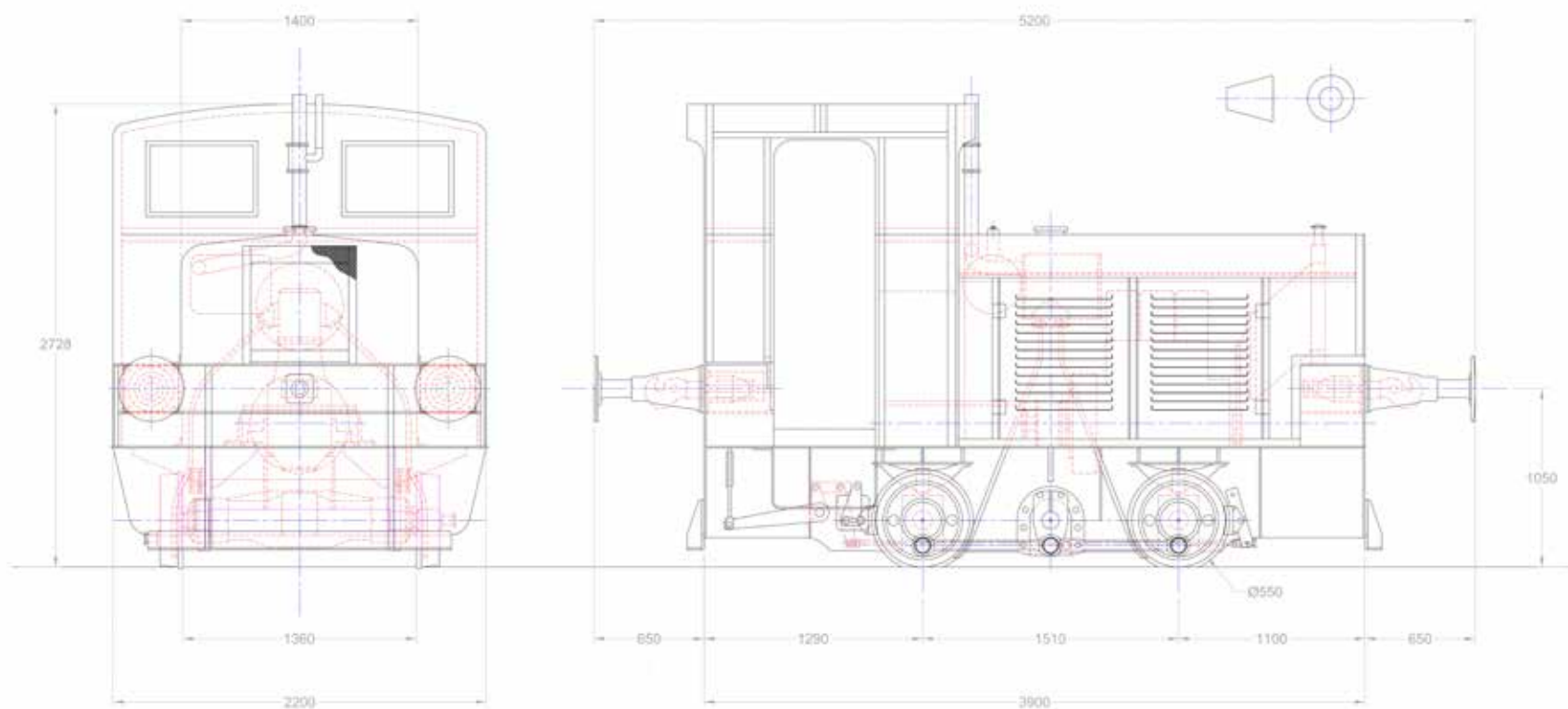
Με την ατμάμαξα, αυτή την εποχή και ειδικά στην Ελλάδα, να αποτελεί συνώνυμο της μηχανής έλξης, οι ΣΕΚ, στους καταλόγους του τροχαίου υλικού τους, αναφέρουν τις δύο αυτές δηζελάμαξες μεταξύ των ατμάμαξων, με την διαφοροποίησή τους από αυτές να αναγράφεται μόνο στην στήλη των παρατηρήσεων. Επιπλέον, λαμβάνοντας την αρίθμηση Α 1 και Α 2 κατά ΣΕΚ, καθίστανται, οι πρώτες δηζελάμαξες των ελληνικών σιδηροδρόμων, των οποίων ο αριθμός κυκλοφορίας συνοδεύεται από τον κεφαλαίο χαρακτήρα Α: μάλλον μία τροποποιημένη και απλουστευμένη έκδοση του συστήματος αρίθμησης των ατμοκίνητων μηχανών έλξης, σύμφωνα με το οποίο, το «Α» είναι αυτό που αντιστοιχεί σε ατμάμαξα δύο συνεζευγμένων αξόνων (διάταξη 0-4-0 ή Β). Αν και μέχρι την δεκαετία του 1960, η αρχική αυτή σημασία του «Α» θα έχει χαθεί, αυτό θα συνεχίσει να συνοδεύει τις αριθμήσεις των δηζελαμαξών των ΣΕΚ και του ΟΣΕ μέχρι και τις μέρες μας. Το εν λόγω θέμα, ωστόσο, δύναται να αποτελέσει ξεχωριστό άρθρο σε επόμενο τεύχος της «Σιδηροτροχιάς».

Οι «πετρελαιοκίνητοι μηχαναί ελιγμών» Α 1-2 αντιστοιχούν στους κατασκευαστικούς αριθμούς 23422/37 και 23423/37 της Henschel και διατίθενται μία στην Α' Περιφέρεια (Αθηνών) και μία στην Β' (Θεσσαλονίκης).

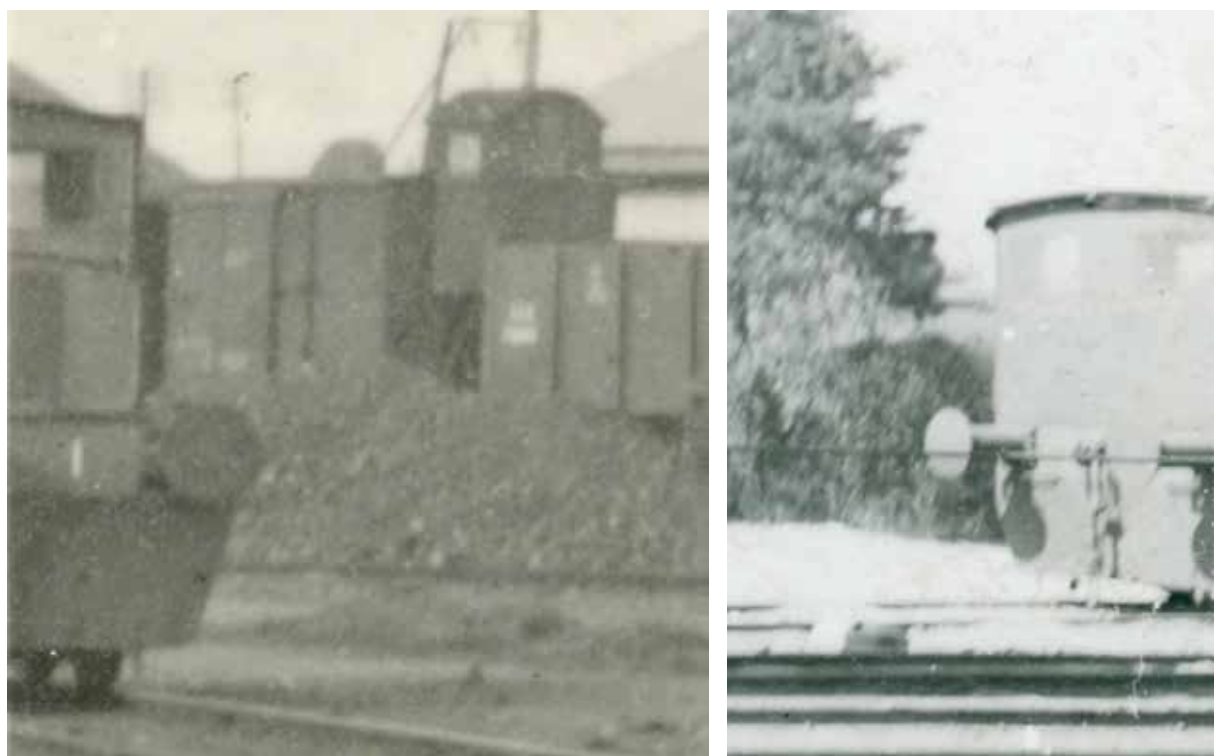
Είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να προσφέρουν στο πλήρωμά τους ικανοποιητική ορατότητα για την εκτέλεση των ελιγμών. Ο θάλαμος μηχανοδότησης βρίσκεται στην μία ακραία θέση του πλαισίου, που αποτελείται από δοκούς μορφογάλυβα πάχους 8 και 12 mm. Το υπόλοιπό του μήκος καταλαμβάνεται από την – κοντύτερη – υπερκατασκευή του «ρύγχους», εντός της οποίας βρίσκεται ο μηχανολογικός και λοιπός τους εξοπλισμός (δηζελοκίνητηρας, κιβώτιο, ψυγείο κλπ.). Το σύστημα αιωρήσεως των μηχανών αποτελείται από ημιελλειπτικά φυλλοειδή ελατήρια

• Ως αποτέλεσμα της συγκεκριμένης διάταξης των σωλήνων, κατανοούμε πως σε περίπτωση χρήσης του συστήματος ρίψεως άμμου, μόνο ο οπίσθιος άξονας κατά την φορά κίνησης της δηζελάμαξας θα επωφεληθή αυτής, κυλιόμενος επάνω της. Αυτός, επομένως, τείνοντας να ενισχύσει την πρόσφυση αλληλεπιδρά μέσω του κινητήριου διωστήρα – συζεύξεως με τον εμπρόσθιο που τείνει να ολισθήσει με αποτέλεσμα μία ενδιάμεση τιμή της πρόσφυσης να είναι η ισχύουσα.

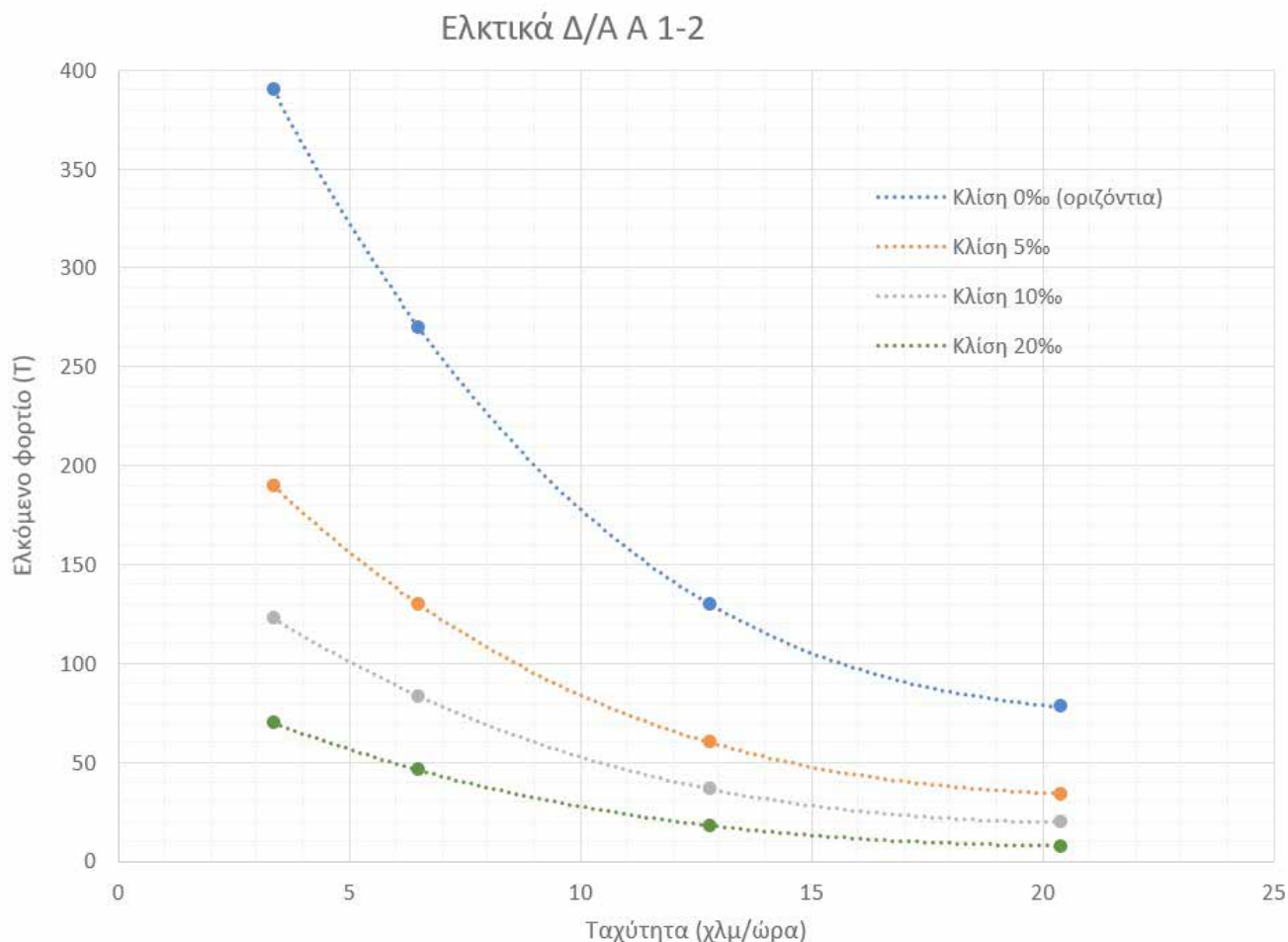
•• Για άγνωστο λόγο, η Α 1 αναφέρεται ως κατεστραμμένη και «εν αναμονή επισκευής» τον Φεβρουάριο του 1950. Παρότι στους Συνοπτικούς Πίνακες της Στατιστικής Υπηρεσίας των ΣΕΚ από το τέλος του 1952 έως το τέλος του 1966 αναφέρεται στην Ενεργό Δύναμη, δεν έχει βρεθεί κάτι άλλο που να επιβεβαιώνει την ύπαρξή της από την δεκαετία του 1950 και έπειτα.



Σ | Γενικό σχέδιο (πρώτης γωνίας) διηλεκτροκίνητων μηχανών ελιγμών Α 1-2 των ΣΕΚ, βασισμένο στο υπ' αριθ. 10006/2.4.38 σχ. ΣΕΚ-ΔΕΥ (Σχέδιο Ι. Ζώρζος).



Σ | Μεγέθυνση των δύο μοναδικών γνωστών φωτογραφιών που εμφανίζονται οι διηλεκτράμαξες DG39 των ΣΕΚ. Στα αριστερά η εμπρόσθια όψη της Α 1 το 1938 (φωτογραφία Μιχαήλ Κοέν, αρχείο Σάββα και Λιζών Κοέν), στα δεξιά η πίσω όψη άγνωστης μονάδας στο ΜΑΙ κατά την Κατοχή (συλλογή Ι. Ζώρζος)



Σ | Διάγραμμα ελκτικών των δηζελαμαξών ελιγμών Α 1-2, βάσει του σχετικού πίνακα στο υπ' αριθ. 10006/2.4.38 σχ. ΣΕΚ/ΔΕΥ.

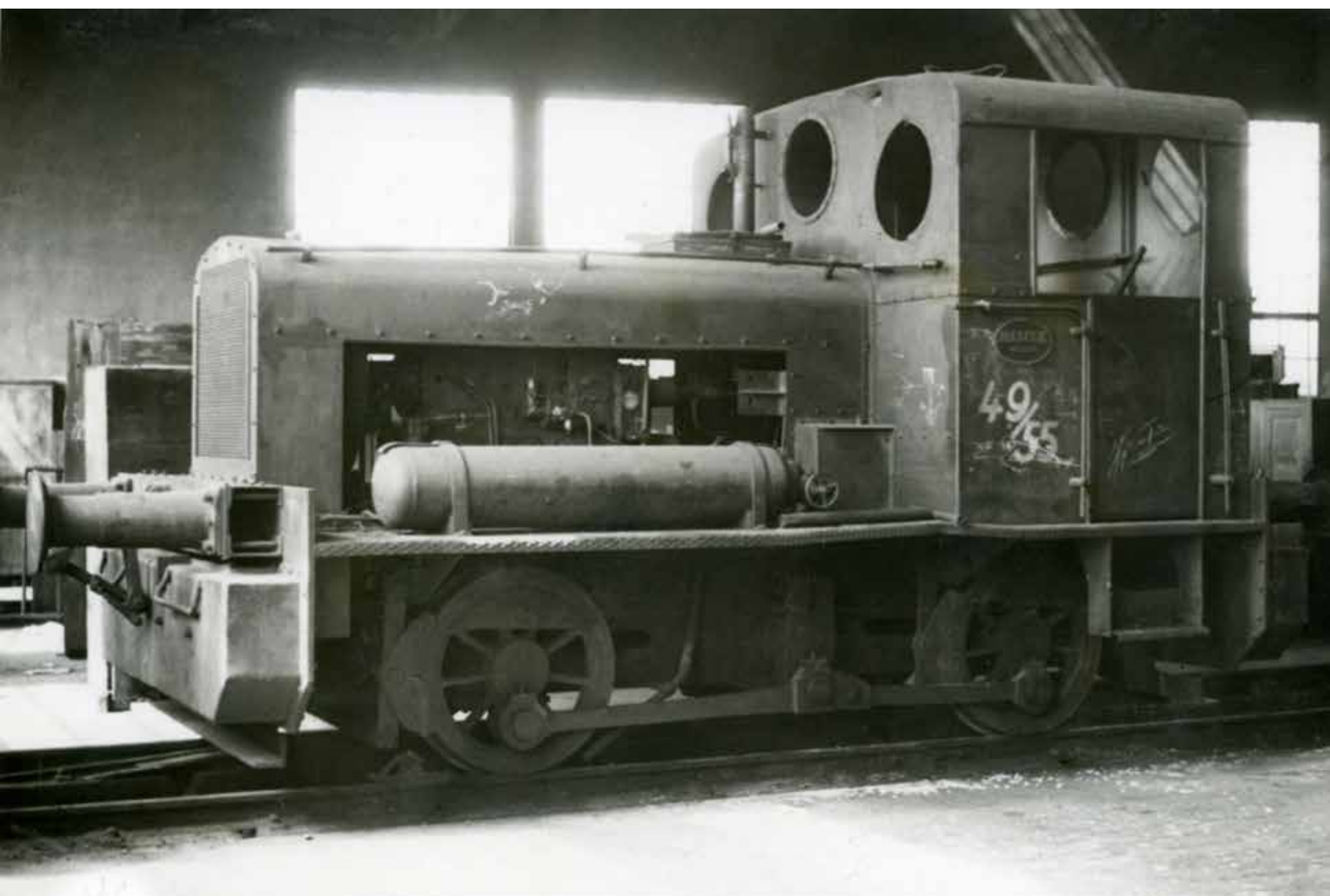
8(;) φύλλων, τοποθετημένα μεταξύ πλαισίου-τροχού, ως εκ του περιορισμού των διωστήρων. Η πέδηση των μηχανών, εξασφαλίζεται από μία απλή διάταξη κοχλιοφόρου χειροτροχοπέδης που επενεργεί μέσω τεσσάρων τροχοπέδων, ένα για κάθε τροχό, έξωθεν του μεταξονίου. Οι τέσσερις τροχοί τους είναι διαμέτρου 550 mm.

Επιπλέον, οι δύο δηζελάμαξες φέρουν και σύστημα ρίψεως άμμου. Από το αμμοκιβώτιο, που βρίσκεται και αυτό εντός του ρύγχους, κατόπιν κατάλληλου χειρισμού του μηχανοδηγού, ένας σωλήνας ανά τροχό μεταφέρει και ρίχνει την άμμο μεταξύ σιδηροτροχιάς και τροχού έσωθεν του μεταξονίου – ένα σύστημα ιδιαίτερα σημαντικό για την απαιτητική σε πρόσφυση διεξαγωγή των ελιγμών, που συνήθως περιλαμβάνουν συχνές εκκινήσεις με βαρύ φορτίο. Παρ' όλα αυτά όμως, ο μικρός αριθμός τροχοφόρων αξόνων σε συνάρτηση με το μικρό βάρος της μηχανής (9700 kg κενή, 10000 kg σε τάξη πορείας) μάλλον ανάγουν την πρόσφυση σε αδυναμία τους*. Αυτός, μάλλον, είναι και ο λόγος που μέχρι τον Απρίλιο του 1938 είχαν ήδη ολοκληρωθεί εργασίες αυ-

ξήσεως του αρχικού βάρους των μηχανών κατά 1852 kg και 3580 kg αντίστοιχα για τις Α 1 και Α 2. Στο ακόλουθο διάγραμμα δίδονται τα ελκτικά των εν λόγω δηζελαμαξών, των οποίων οι τιμές αναφέρονται από τους ΣΕΚ κατά αυτή την περίοδο.

Από την 1η Απριλίου του 1941, έδρα και των δύο δηζελαμαξών ορίζεται η Α' Περιφέρεια (Αθηνών). Κατά την κατοχική περίοδο, όμως, συνεπεία της πολεμικής δράσης, χάνονται τα ίχνη της Α 2, που πιθανότατα λαφυραγωγήθηκε από τις δυνάμεις Κατοχής αφού αναφέρεται πλέον ως «αφαιρεθείσα». Αντίθετα, παρά τις τεράστιες καταστροφές που πλήττουν τα μεγάλα σιδηροδρομικά συγκροτήματα των Σ.Ε.Κ. σε Αθήνα-Πειραιά και Θεσσαλονίκη, η Α 1 καταφέρνει να επιβιώσει του πολέμου μέχρι τουλάχιστον τον Ιούνιο του 1948**

Εντούτοις, αυτή την μείωση της δύναμης κατά 50%, θα διαδεχθεί σημαντική της αύξηση. Πέραν της παραλαβής της «ντηζελαμάξης μετά ελαστικών επισώτρων» υπ' αριθ. Α 51 αμερικανικής



Σ | Η δεζελάμαξα Α 4 (Deutz 33105/42), μάλλον κατά την δεκαετία του 1950 στην Θεσσαλονίκη. Η εν λόγω φωτογραφία απετέλεσε την αφορμή συγγραφής του παρόντος (συλλογή Γ. Χανδρινού).

προελεύσεως το 1947, μέχρι τον Ιούνιο του 1948 έχει προστεθεί στην ενεργό δύναμη των ΣΕΚ και μία ακόμα δεζελάμαξα που φέρει τον αριθμό «33105». Ταυτόχρονα, μάλλον, χρονολογείται και η ένταξη στον μακρύ κατάλογο του τροχαίου υλικού προς επισκευή, τριών ακόμα δεζελαμαξών – ωστόσο, η πρώτη έως τώρα γνωστή, επίσημη αναφορά σε αυτές γίνεται τον Ιούλιο του 1950. Μέχρι, δε, το τέλος του 1952 έχουν όλες επισκευασθεί και λειτουργούν κανονικά με αριθμηση [Α 3], Α 4, Α 5, Α 6 και Α 7, πιθανότατα βάσει της χρονολογικής σειράς με την οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία.

Οι τέσσερις «νέες» μονάδες δεν προέρχονται, φυσικά, από ελληνικές παραγγελίες, αλλά από το γερμανικό στρατιωτικό και βιομηχανικό υλικό. Η λογική θα έλεγε πως πρόκειται για μερικά ακόμα από τα χιλιάδες παραδείγματα οχημάτων που, μη επαναπατρισθέντα, παρέμειναν ως «λάφυρα» επί ελληνικού εδάφους μετά την αποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων. Σε αυτό όμως, έρχεται να αντιπτεθεί το τεύχος έκδοσης των ΣΕΚ με τίτλο «Η Αποκατάστασις των ΣΕΚ», εντός του

οποίου αναφέρεται πως «Παρεχωρήθη εις τους ΣΕΚ δωρεάν το κάτωθι τροχαίον υλικόν, εισαχθέν εκ του Εξωτερικού: [...] Εκ των Γερμανικών επανορθώσεων: 3 ντηζελάμαξαι, 37 φορτηγά βαγόνια». Επίσημα στοιχεία για ποιες τρεις εκ των τεσσάρων αναφέρεται το τεύχος δεν έχουν μέχρι στιγμής βρεθεί, αλλά οι υποψίες τείνουν προς τις Α 4, 6 και 7. Σύμφωνα δε, με τον ερευνητή Stefan Lauscher, το πιθανότερο είναι οι δεζελάμαξες να απεστάλησαν ως αποζημίωση στους ΣΕΚ από την γερμανική Διεύθυνση Επανορθώσεων («Apt für Reparationsangelegenheiten»), όπως έγινε και σε άλλες χώρες για τον εξοπλισμό βιομηχανιών που έπαυσαν να λειτουργούν με την λήξη του πολέμου. Σε αυτές, συμπεριλαμβάνεται και η γειτονική Αλβανία, που και αυτή παρέλαβε μία δεζελάμαξα όμοια της Α 7. Παρ' όλα αυτά, μέχρι στιγμής δεν έχουν βρεθεί πρόσθετα επίσημα τεκμήρια που να ρίχνουν φως στο θέμα. Η περίπτωση, πάντως, των δεζελαμαξών, αποτελεί τον μοναδικό πανελλαδικώς τύπο τροχαίου υλικού, του οποίου η ενεργός δύναμη κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια βρέθηκε μεγαλύτερη της προπολεμικής.



Σ | Η δηζελάμαξα Α 4 (Deutz 33105/42) αναμένει την οριστική της διάλυση στους χώρους του ΣΟΜ, στις 4 Αυγούστου 1985. Ο θάλαμος έχει ήδη τεμαχιστεί με συσκευές οξυγόνου (αρχείο Γ. Φλώρου)

Βασικά χαρακτηριστικά των δηζελαμαξών Α4 - Α7

• Η Α 4 (χρώματος μπλε) είναι η πρώτη εκ των τεσσάρων που βρίσκεται (όπως προαναφέρθηκε) ήδη σε λειτουργία τον Ιούνιο του 1948. Πρόκειται για μία διαξονική δηζελάμαξα ισχύος 68/75 PS και μέγιστης ταχύτητας 19 km/h, με δηζελοκινητήρα κατασκευής της Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. και μηχανικό κιβώτιο

τεσσάρων (;) ταχυτήτων. Είναι τύπου A3M 420R της Deutz, από την οποία κατασκευάστηκε το 1942 με εργοστασιακό αριθμό 33105 (βάσει του οποίου αναφέρεται από τους ΣΕΚ και ως «33105»).

Είχε αρχικά παραληφθεί από την Ανώτατη Στρατιωτική Διοίκηση του Γερμανικού Στρατού (Ο.Κ.Η.) στις 11 Ιουνίου του 1942, σύμφωνα δε με έρευνα του Stefan Lauscher, βρισκόταν ακόμα σε χρήση στο Heeres Verpflegungsamt του Wildflecken μέχρι τουλάχιστον τον Φεβρουάριο του 1947



Σ | Η δηζελάμαξα Α5, κατασκευής Deutz τύπου C XIV R, εγκαταλελειμμένη στους χώρους του ΣΟΜ (αρχείο Φ. Έλλιουτ)

• Η Α 5 είναι η παλαιότερη όλων και η μόνη της οποίας ο εργοστασιακός αριθμός καθώς και οποιαδήποτε λεπτομέρεια της αρχικής της δράσης στην Γερμανία παραμένουν άγνωστα. Κατασκευασμένη μέχρι το 1922-23 (λανθασμένα, ως έτος

κατασκευής αναφέρεται από τους ΣΕΚ το 1942), ως τύπου C XIV R της Deutz, είναι διαξονική με απόδοση 16 PS και φέρει μονοκύλινδρο δηζελοκινητήρα με μηχανικό κιβώτιο και μετάδοση της κίνησης στους τροχούς μέσω διωστήρων.

• Η Α 6 (χρώματος γκρι) κατασκευάστηκε το 1935 από την Esslingen (τύπος V20) με εργοστασιακό αριθμό 4280, ως μέρος μίας σειράς τριών ομοειδών μονάδων (4279/35-4281/35) για λογαριασμό της βιομηχανίας πυρομαχικών RWS (Rheinisch-Westfälischen Sprengstoff) A.G. και μετέπειτα στην καμουφλαρισμένη βιομηχανία εκρηκτικών Verwertchemie GmbH (GmbH zur Verwertung chemischer Erzeugnisse) στο Troisdorf της Γερμανίας. Είναι διαξονική, ισχύος 170 PS, με κινητήρα MAN και μηχανικό κιβώτιο τριών ταχυτήτων. Η μετάδοση της

κίνησης στους τροχούς γίνεται και πάλι με την χρήση διωστήρων, ενώ μέγιστη ταχύτητα είναι τα 20 km/h.

Τον Φεβρουάριο του 1951 εγκρίνεται από τους ΣΕΚ δαπάνη ύψους 45.000.000 δρχ για την προμήθεια ανταλλακτικών «απ' ευθείας παρά του μόνου κατασκευάζοντος ταύτα οίκου Esslingen», ενώ ένα χρόνο αργότερα, για την εν λόγω προμήθεια θα εγκριθεί συμπληρωματικό ποσό 21.000.000 δρχ..



Σ | Η δεζελάμαξα Α 6 (Esslingen 4280/35), εγκαταλελειμμένη στους χώρους του ΣΟΜ στις 4 Αυγούστου του 1985, είναι έτοιμη για την διάλυσή της. Έχει από χρόνια αφαιρεθεί ο ντηζελοκινητήρας και το κιβώτιο, ενώ ο θάλαμος μηχανοδότησης έχει ήδη κοπεί με συσκευές οξυγόνου (αρχείο Γ. Φλώρου).



Σ | Η δηζελάμαξα V36 υπ' αριθμόν Α 7 (MBAG 21487/43), εν αναμονή της διάλυσής της στους χώρους του ΣΟΜ, στις 4 Αυγούστου 1985. Ο θάλαμος μηχανοδήγησης έχει ήδη αποκοπεί από το πλαίσιο με συσκευές οξυγόνου (αρχείο Γ. Φλώρου)

• Η Α 7 (χρωματισμός πράσινος κατά Wehrmacht) ανήκει στον διάσημο γερμανικό στρατιωτικό τύπο WR360C14 (V36 κατά DRB) και κατασκευάστηκε το 1943 από την Maschinenbau & Bahnbedarf A.G. (MBAG – όπως λεγόταν η Orenstein & Koppel από το 1941) με εργοστασιακό αριθμό 21487. Ο αρχικός της παραλήπτης και ιδιοκτήτης παραμένει έως σήμερα άγνωστος.

Είναι η μεγαλύτερη και ισχυρότερη των ανωτέρω μονάδων: τριαξονική, με έναν τετράχρονο εξακύλινδρο σε σειρά δηζελοκινητήρα κατασκευής της γερμανικής Motoren Werke Mannheim A.G. και υδραυλικό κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων. Με απόδοση 360 PS, έχει μέγιστη ταχύτητα 60 km/h ή 30 km/h σε λειτουργία ελιγμών, ενώ η μετάδοση της κίνησης στους τροχούς διαμέτρου 1100 mm των τριών αξόνων επιτυγχάνεται με την χρήση διωστήρων συζεύξεως, μέσω στροφάλων.

Η Α 7, επιπλέον της χειροτροχοπέδης, φέρει και σύστημα πέδης πεπιεσμένου αέρα Knorr καθώς και ηλεκτρικό φωτισμό με γεννήτρια.

Η ελληνική «καριέρα» των τεσσάρων αυτών δηζελαμαξών θα περιοριστεί, έως το τέλος της, στην εκτέλεση ελιγμών στο σιδηροδρομικό σύμπλεγμα της Θεσσαλονίκης. Για αυτόν τον λόγο είναι οι μοναδικές δηζελάμαξες κανονικού εύρους, για την συντήρηση των οποίων υπεύθυνο είναι το Εργοστάσιο Οχημάτων Θεσσαλονίκης (Ε.Ο.Θ. ή Ε.Θ.). Σύντομα όμως, κατά πάσα πιθανότητα λόγω της επικείμενης έλλειψης ανταλλακτικών, η παλαιότερη Α 5 θα είναι και η πρώτη που θα οδηγηθεί στην οριστική απόσυρση, το 1955 (;). Έκτοτε, καμία αναφορά σε αυτή δεν είναι γνωστή μέχρι σήμερα. Οι υπόλοιπες, παραμένουν προς το παρόν σε λειτουργία, εντούτοις, οι αποσύρσεις δεν σταματούν εδώ.

Περί τα επτά χρόνια αργότερα (1963) τίθεται εκτός λειτουργίας η Α 6: λόγω βλάβης, τόσο ο δηζελοκινητήρας, όσο και το κιβώτιό της αφαιρούνται και εισάγονται στο Ε.Ο.Θ. Μολονότι η επισκευή του κινητήρα πρόκειται όντως να ξεκινήσει, μέχρι το 1962 έχει ήδη ολοκληρωθεί η παραλαβή των μακράν ευχρηστότερων και αποδοτικότερων επτά πρώτων δηζελαμαξών ελιγμών V60 (Α 101-107) από την Krupp. Ανακουφίζοντας έτσι το σημαντικά αυξημένο και βεβαρημένο έργο του Ε.Ο.Θ., αποτέλεσμα της πληθώρας προσφάτων παραλαβών εκατοντάδων μονάδων τροχαίου υλικού αρμοδιότητάς του (αυτοκινητάμαξες και ελκόμενα οχήματα), η ανάγκη εκτέλεσης των εργασιών επισκευής της «πεπαιωμένης δηζελομηχανής» δεν είναι άμεση. Σύντομα, από τον Μάρτιο του 1964, περιμένει την σειρά της, εμφανίζοντας διάμηκες ρήγμα στο σώμα του δηζελοκινητήρα της και η Α 7.

Στο μεταξύ, οι παραλαβές των δηζελαμαξών V60 της Krupp συνεχίζονται με δύο ακόμα παρτίδες των 11 και 12 μονάδων, το 1965 και 1967 αντίστοιχα, ανεβάζοντας το σύνολό τους στις 30 μονάδες. Παρά ταύτα όμως, μόλις το 1970 οι εν λόγω δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες ελιγμών, τόσο εντός της Θεσσαλονίκης, όσο και στους λοιπούς σταθμούς του δικτύου – παρατηρείται επομένως και πάλι, ανάγκη περισσότερων μηχανών ελιγμών: είτε για την εκτέλεση αυτών στους διάφορους σταθμούς της ΔΠΘ, είτε για την εξοικονόμηση δηζελαμαξών Krupp εντός της Θεσσαλονίκης, ώστε να σταλούν αυτές στους σταθμούς που απαιτούνται. Επ' αυτού, η ΔΕΥ (Διεύθυνσις Έλξεως & Υλικού) του νεοσύστατου πλέον ΟΣΕ, με αιτήματά της προς το ΕΘ, επιθυμεί και επιμένει στην άμεση επισκευή και κυκλοφορία των δύο μηχανών Α 6 και Α 7.

Τον Φεβρουάριο του ίδιου έτους (1970) εκδηλώνεται ενδιαφέρον για παλαιές δηζελάμαξες και από άλλον φορέα: πρόκειται για την Ανώνυμη Ελληνική Βιομηχανία Αζωτούχων Λιπασμάτων, (ΑΕΒΑΛ) επιθυμία της οποίας είναι η αγορά μιας δηζελάμαξας για να αναλάβει τους ελιγμούς των φορταμαξών του ΟΣΕ εντός των εγκαταστάσεών της στο Άζωτο, Πτολεμαΐδας. Η ΔΕΥ, ενόψει της αιτούμενης επισκευής για την ικανοποίηση των δικών της αναγκών απαντά αρχικώς αρνητικά, το θέμα όμως σύντομα επανέρχεται - αυτή τη φορά αφορώντας συγκεκριμένα την Α 6. Βλέποντας συμπληρωματικά στο όφελος της πώλησης και αυτό της εξοικονόμησης μίας δηζελάμαξας V60, που χρησιμοποιούνταν έως τότε, απαντά θετικά.

Δυστυχώς, παρά την ολοκλήρωση, της επισκευής και συναρμολόγησης του Δ/Κ+Κ.Τ. της Α 6, παρουσιάζεται, και σε αυτή την περίπτωση, έλλειψη ανταλλακτικών με αποτέλεσμα, η πλήρης επισκευή της να μην ολοκληρωθεί ποτέ. Σημειωτέον πως πρόκειται και για μια εποχή κατά την οποία το Ε.Ο.Θ. ασχολείται με την αντιμετώπιση και παρακολούθηση των εκτάκτων προβλημάτων εισροής υδάτων στους κυλινδρούς Δ/Κ των Α/Α Fiat, που αποτελούν και την άμεση προτεραιότητα, μαζί με την επίσπευση της διαθέσεως αυτών και των υπό επισκευή Α/Α Renault στην εκμετάλλευση. Από την πλευρά της, η ΑΕΒΑΛ, μη διαθέτοντας την απαραίτητη τεχνογνωσία και τον εξοπλισμό, αδυνατεί να αναλάβει η ίδια την επισκευή και εγκαταλείπει την πρόταση αυτή το 1972.

Εναλλακτικά, για την κάλυψη των αναγκών του ΟΣΕ, προτείνεται ακόμα και η μετασκευή αριθμού δραιζινών σε δηζελάμαξες ελιγμών – και αυτή όμως η ιδέα παραμένει στα χαρτιά, η δε λύση που βρέθηκε ήταν η προμήθεια αριθμού νέων σιδηροδρομικών-οδικών ελκυστήρων («λοκοτρακτέρ»). Τελικά, στις 2 Νοεμβρίου 1973, τόσο τα επισκευασμένα εξαρτήματα, όσο και το όποιο εναπομένον απόθεμα ανταλλακτικών της Α 6, θα αποσταλούν στο ΚΕΠ, εν όψει των προσπαθειών να τεθεί σε λειτουργία η παλαιότερη Α/Α ΑΑ 62 των τέως ΣΓΕ, προσπάθεια που, ωστόσο, θα αποτύχει.

Όλο αυτό το διάστημα, έως τουλάχιστον τις αρχές του 1972, αξιοσημείωτη είναι η λειτουργική κατάσταση της δηζελάμαξας Α 4. Με καθήκοντα ελκυστήρα, εκτελεί -όλο και πιο περιστασιακά- τους ελιγμούς μεταφοράς των από / υπό / προς επισκευή οχημάτων εντός των χώρων του Ε.Ο.Θ. Η αραιότητα της χρησιμοποίησής της, έγκειται στο γεγονός της παράλληλης χρήσης μίας άλλης, εξ αρχής ιδιοκατασκευής σιδηροδρομικού ελκυστήρα από το ίδιο το εργοστάσιο.

Σύμφωνα με σχετική αναφορά του Ε.Ο.Θ., η Α 4 υστερεί έναντι αυτού του ελκυστήρα στην πλευρά της μεταφορικής πλάκας. Καθότι μεγαλύτερη, δύναται να βρίσκεται επ' αυτής μαζί με μόνο ένα διαξονικό όχημα, σε αντίθεση με τον ελκυστήρα που υπάρχει χώρος για ακόμα ένα. Επι πλέον, για την πλευρά της Διαλογής του Εργοστασίου η ελκτική της ισχύς δεν επαρκεί για τον μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων ανά ελισσόμενο τμήμα. Τέλος, όπως αναφέρεται στο ίδιο έγγραφο «είναι δυσχερής η εκκίνησης (δί' αέρος πεπιεσμένου) και οι χειρισμοί» και «απαιτείται μηχανοδηγός και δη γνώστης ταύτης, δια την χρήσιν της».

Η κατασκευή και δεύτερου ελκυστήρα-ιδιοκατασκευής τον Απρίλιο του 1972, κατά πάσα

πιθανότητα σηματοδοτεί και την οριστική παύση της χρήσης της τελευταίας των μικρών δηζελαμαξών. Στο σύνολό τους αλλά σταδιακά, οι Α 4, Α 5, Α 6 και Α 7, θα μεταφερθούν, μεταξύ δεκάδων παροπλισμένων ατμαμαξών, στους χώρους του ΣΟΜ (Συνεργείο Οχημάτων Μηχανοστασίου) της Θεσσαλονίκης, αργότερα δε, περί τα τέλη του 1985, θα εκποιηθούν ως άχρηστο τροχαίο υλικό.

Βιβλιογραφία

1. Ανών. Η Αποκατάσταση των ΣΕΚ. ΣΕΚ – Διεύθυνσις Νέων Έργων. Αθήνα. 1949.
2. Παπαδημητρίου Ελευθέριος. Η νηζελάμαξα ελιγμών «Evans» Α51 των Σ.Ε.Κ. «Σιδηροτροχιά», τεύχος 45, Ιούνιος 2014, σ.28-29
3. Lauscher Stefan. Die Diesellokomotiven der Wehrmacht: Die Geschichte der Baureihen V20, V36 und V188.EK Verlag. 2006.
4. <http://www.rangierdiesel.de/index.php?nav=1400891&lang=1> (26/11/2017)
5. <http://www.rangierdiesel.de/index.php?view=fahrzeuge&object=33105&nav=1406157&lang=1&action=results> (26/11/2017)
6. <http://www.rangierdiesel.de/index.php?view=fahrzeuge&object=4280&nav=1406157&lang=1&action=results> (26/11/2017)

Ευχαριστίες

Θερμές ευχαριστίες στον «Όργανισμο Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (Ο.Σ.Ε.) και στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ.) για την άδεια πρόσβασης στο αρχείο τους.

Επίσης, στον Paul Scheller για την γενική του βοήθεια επί του θέματος, και για την μεσολάβηση στην επικοινωνία με τον Stefan Lauscher, ο οποίος συνέβαλε με τις πολύτιμες πληροφορίες του περί της χρήσης των τέως γερμανικών νηζελαμαξών στην Γερμανία και των αποζημιώσεων δια των οποίων διανεμήθηκαν ανά τον κόσμο και άλλων λεπτομερειών και διορθώσεων, καθώς και για την από κοινού με τον πρώτο ταυτοποίηση του τύπου της νηζελάμαξας Α 5.

Ευχαριστώ πολύ τους Απόστολο Κουρμπέλη Φραγκίσκο Έλλιουττ και Γιώργο Χανδρινό για την σημαντική βοήθειά τους στην έρευνα και την συγκέντρωση, αντίστοιχα, των ιστορικών και τεχνικών στοιχείων. Οι δύο τελευταίοι και ο Γιώργος Φλώρος είχαν την καλωσύνη να μου παραχωρήσουν και άδεια δημοσίευσης φωτογραφιών από το αρχείο τους, ενώ ευχαριστώ πολύ και τους Σάββα και Λιζών Κοέν για την άδεια σάρωσης και δημοσίευσης φωτογραφίας από το προσωπικό αρχείο του πατέρα τους, Μιχαήλ Κοέν.

Τέλος, ευχαριστώ τους Λευτέρη Παπαδημητρίου, ο οποίος αποπειράθηκε πρώτος την αρθρογραφία για το παρόν θέμα και τον Γιάννη Ζαρταλούδη για τις παρατηρήσεις και τα σχόλια του.