

Οι αυτοκινητάμαξες «Ganz Mavag» του μετρικού δικτύου

Κείμενο: Παναγιώτης Κάσσαρης

Ο τόπος καταγωγής μου είναι το χωριό Φιγαλία του νομού Ηλείας. Από τα παιδικά μου χρόνια ταξίδια οικογενειακώς από και προς το χωριό μου, είτε τα καλοκαίρια είτε το Πάσχα, με την «υπερταχεία», περιμένοντας με ανυπομονησία και χαρά, την ημέρα του ταξιδιού. Καθώς απολάμβανα το ταξίδι χαιρόμουν να ακούω τους εναλλασσόμενους ήχους, του κινητήρα και της δυνατής κόρνας. Το αποκορύφωμα του ενθουσιασμού μου, ήταν η μέγιστη ταχύτητα των 90 χλμ/ώρα που ανέπτυσε στις μεγάλες ευθείες στα πεδινά κομμάτια της Ηλείας και της Αχαΐας μιας και ήταν αμαρσοτοχία προτεραιότητας με περιορισμένες σταθμεύσεις. Η «υπερταχεία» στην οποία αναφέρομαι δεν ήταν άλλη από μια Ουγγρικής κατασκευής A/A «GANZ MAVAG», από αυτές που πρωτοήρθαν στην χώρα μας το 1976.

Έκτοτε, ταξίδια αμέτρητες φορές με αυτές, τις είδα από κοντά, μίλησα με τους τεχνίτες και τους μηχανοδηγούς τους και τις φωτογράφησα επανειλημμένα. Με αφορμή την συμπλήρωση φέτος 40 ετών από την άφιξη τους στην Ελλάδα αποφάσισα να γράψω αυτό το άρθρο, ως μικρό αφιέρωμα σε αυτές τις μετρικές αυτοκινητάμαξες που κυκλοφόρησαν στο δίκτυο της Πελοποννήσου για 3 δεκαετίες (1976 -2006) και που παρόμοιοι τύποι της ίδιας εταιρείας κυκλοφόρησαν και σε άλλες χώρες όπως στην Τυνησία, την Βραζιλία και, βεβαίως στην ίδια η Ουγγαρία.

Σ. | Η A/A Ganz Mavag 6451, η πρώτη κατά σειρά παραλαβής, στο Μ.Π.Ρ. μετά από γενική επίσκεψη, 24 Ιουνίου 1989 (Κ.Κακαβάς)

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '70, η προμήθεια κινητηρίων μονάδων για το δίκτυο των «Σ.Ε.Κ.» / «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» γίνονταν, σχεδόν αποκλειστικά, από «δυτικές» χώρες (Η.Π.Α., Γαλλία, Γερμανία κλπ). Για λόγους, ωστόσο, που δεν μπορούν να αναλυθούν εδώ, μετά την πτώση της δικτατορίας, οι ελληνικές κυβερνήσεις άρχισαν εμπορικά ανοίγματα και γενικότερη οικονομική συνεργασία με τις τότε χώρες του λεγόμενου «ανατολικού μπλοκ». Αυτή η οικονομική συνεργασία αφορούσε, εκτός των άλλων, και την ανταλλαγή αγαθών, με εξαγωγή αγροτικών προϊόντων από την Ελλάδα προς τις χώρες αυτές, με αντίστοιχη εισαγωγή βιομηχανικών προϊόντων από αυτές. Μια από τις κυριότερες συνεργασίες ήταν εκείνη των μεταφορών, στα πλαίσια δε αυτά, ο «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» ξεκίνησε την προμήθεια κινητηρίων μονάδων και τροχαίου υλικού από χώρες όπως π.χ. η Ρουμανία, η Γιουγκοσλαβία και την Ουγγαρία. Έτσι, για το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου ο «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» σύναψε με την Ουγγαρία συμφωνίες για την προμήθεια 4δυμων και 3δυμων A/A. Τις μονάδες κατασκεύασε η (τότε) κρατική εταιρία «GANZ MAVAG».

Η «GANZ MAVAG» (1959-1987) ειδικευόταν στην κατασκευή αυτοκινηταμαξών, ηλεκτρικών και ντήζελ-υδραυλικών και λιγότερο στις κατασκευές μηχανών έλξης. Παρά τον σκληρό ανταγωνισμό από τις δυτικές χώρες που ήταν σαφώς πιο προηγμένες τεχνολογικά, η «GANZ MAVAG» κατόρθωσε να συνάψει συμφωνίες με πολλά κράτη (της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας μέχρι και με τη Νέα Ζηλανδία) παρέχοντας τους κινητήριες μονάδες αξιόπιστες και σαφώς χαμηλότερου οικονομικού κόστους. Σε όλη την διάρκεια της λειτουργίας της, η εταιρία κέρδισε τη φήμη, τη δόξα αλλά και την εμπιστοσύνη των χωρών με τις οποίες συνεργάστηκε. Ήταν, για πολλά χρόνια, ο κύριος προμηθευτής τροχαίου υλικού των Ουγγρικών σιδηροδρόμων και όχι μόνο. Παρ' όλα αυτά, με την πτώση του κομμουνισμού η άλλοτε κρατική βιομηχανία πέρασε σε χέρια ιδιωτών: αγοράστηκε από βρετανικών συμφερόντων εταιρία και μετονομάστηκε σε «GANZ-HUNSLET RAILWAY VEHICLE MANUFACTURING Co. Ltd.».

Οι πρώτες A/A που κατασκεύασε η εν λόγω εταιρία για την Ελλάδα παρελήφθησαν το 1976 και το 1985. Οι μονάδες βάφτηκαν με τα Ελληνικά χρώματα και ήλθαν σιδηροδρομικώς στην Ελλάδα μέσω Γιουγκοσλαβίας, τοποθετημένες σε βαγόνια-πλατφόρμες κανονικής γραμμής, λόγω του στενού εύρους των φορέων. Ο εξοπλισμός των συγκεκριμένων A/A θεωρούνταν πρωτοποριακός για εκείνα χρόνια. Οι A/A «GANZ MAVAG», διέθεταν σκευοφόρο, κυλικείο και Α' θέση. Τα οχήματα είχαν πολύ καλή ανάρτηση, αφού για πρώτη φορά εφαρμόστηκαν ελατήρια αντί για σούστες στα φορεία. Διέθεταν ηλεκτρική θέρμανση και έτσι η απουσία ατμογεννήτριας εξοικονομούσε επι πλέον χώρο και λιγότερο βάρος στο όχημα, ενώ για την πέδηση ήταν εξοπλισμένα με δισκόφρενα που είχαν σύστημα



Σ. | Η A/A Ganz Mavag 6452 εξασφαλίζοντας την αμαρσοτοχία 308 εισέρχεται στον Σ.Σ Κορίνθου. Στην διπλανή γραμμή η A/A IC 1502 σε δοκιμή. 26 Φεβρουαρίου 1992 (Κ.Κακαβάς)

αντιολίσθησης. Οι θέσεις των επιβατών ήταν ανοικτού διαδρόμου. Οι θύρες επιβίβασης-αποβίβασης επιβατών ήταν αυτόματες με πνευματική λειτουργία, είχαν δε την δυνατότητα ηλεκτρικής ζεύξης με ίδια A/A. Η κίνηση τους εξασφαλιζόταν από επιδαπέδιους γαλλικούς πετρελαιοκινητήρες «Pielstick», με υδραυλική μετάδοση μέσω υδροδυναμικών κιβωτιών «Voith».

Πρώτη παραλαβή (1976)

Η πρώτη παραλαβή αφορούσε τέσσερις 4δυμες A/A. Η σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «GANZ MAVAG» υπεγράφη το 1973 η δε παράδοση έγινε τρία χρόνια αργότερα. Η Διεύθυνση Περιφέρειας Πελοποννήσου (Δ.Π.Π.) έδωσε σε αυτές την αρίθμηση

AA6451, AA6452, AA6453, AA6454 και τον κωδικό «ΓΜΠ» για να ξεχωρίζουν στα εγχειρίδια δρομολογίων των μηχανοδηγών. Η σύνθεση τους ήταν η εξής:

1ο Όχημα: Ιθυνήριο, με θάλαμο οδήγησης, 12 καθίσματα Α' θέσεως, 52 καθίσματα Β' θέσεως, 4 αναδιπλωμένα καθίσματα, προθάλαμος εισόδου-εξόδου επιβατών με WC.

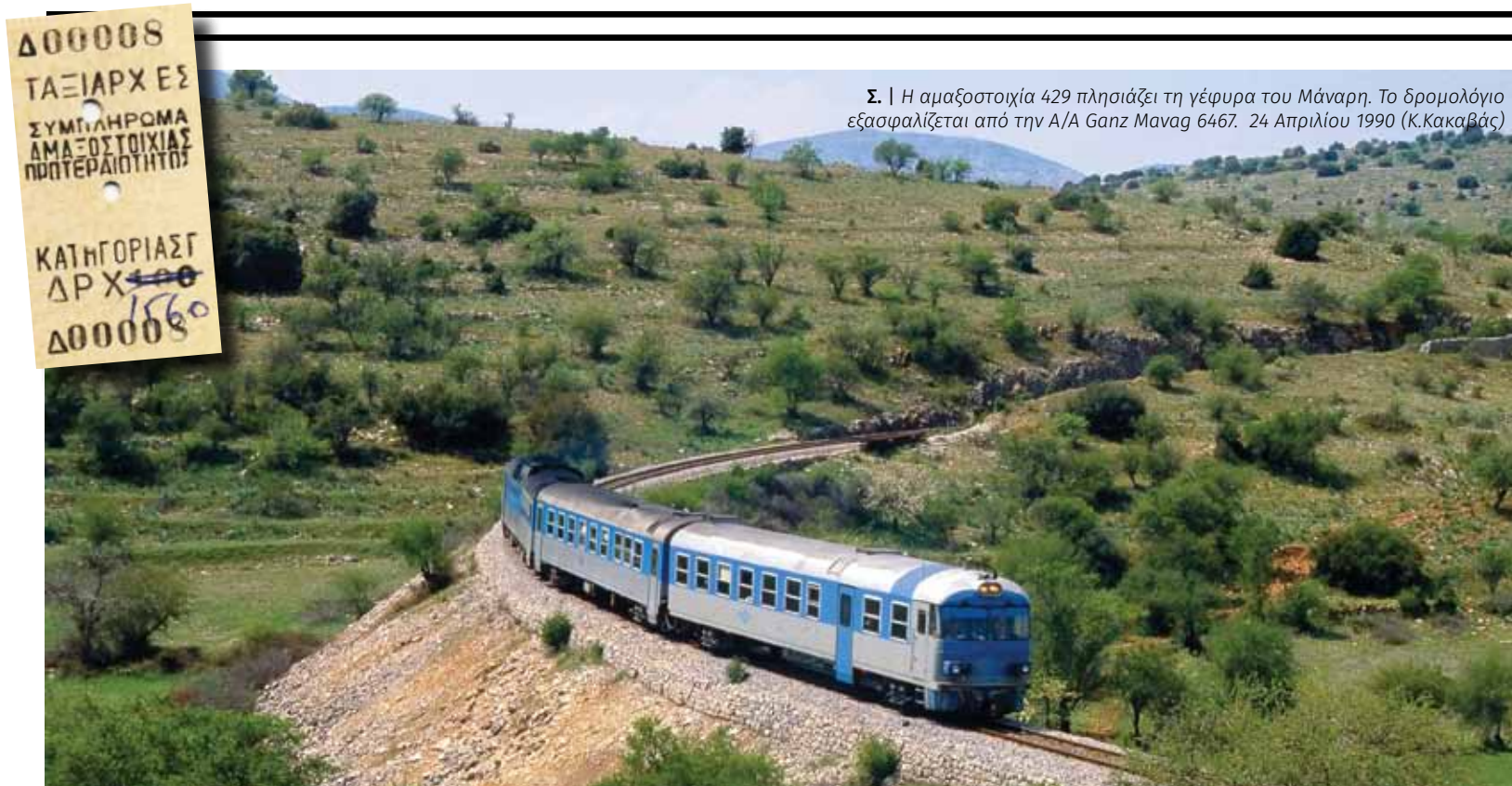
2ο Όχημα: Ρυμουλκούμενο, 68 καθίσματα Β' θέσεως.

3ο Όχημα: Ρυμουλκούμενο, 56 καθίσματα Β' θέσεως, 4 αναδιπλωμένα καθίσματα, 2 προθάλαμους εισόδου-εξόδου επιβατών με WC και κυλικείο. Στο όχημα αυτό είναι τοποθετημένα: ένα υποδαπέδιο ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, ο αεροσυμπιεστής με το αεροφυλάκιο και η συστοιχία συσσωρευτών.

4ο Όχημα: Κινητήριο, με θάλαμο οδήγησης, 32



Σ. | Μια ακόμη A/A Ganz Mavag, η 6453 εξασφαλίζοντας την αμαρσοτοχία 307 διέρχεται από την περιοχή «Ευταξία» κοντά στα Ναυπηγεία Ελευσίνας. 4 Φεβρουαρίου 1969 (Κ.Κακαβάς)



Σ. | Η αμαξοστοιχία 429 πλησιάζει τη γέφυρα του Μάναρη. Το δρομολόγιο εξασφαλίζεται από την A/A Ganz Manag 6467. 24 Απριλίου 1990 (Κ.Κακαβιάς)

καθίσματα Β' θέσεως με προθάλαμο εισόδου-εξόδου επιβατών, σκευοφόρος και WC.

Τα «ΓΜΠ» κυκλοφόρησαν στο παραλιακό κομμάτι της Πελοποννήσου (Πειραιάς-Κόρινθος-Πάτρα-Κυπαρισσία) ως αμαξοστοιχίες προτεραιότητας. Με αυτό τον τρόπο, η μέση και η μέγιστη ταχύτητα αυξήθηκε σημαντικά, ο δε χρόνος της διαδρομής μειώθηκε σε σύγκριση με τις απλές (και κυρίως τις ελκόμενες αμαξοστοιχίες). Για τον λόγο αυτό, απαιτούνταν η πληρωμή συμπληρώματος αμαξοστοιχίας προτεραιότητας επί του κανονικού εισιτηρίου (λευκό καρτονέ εισιτήριο προτεραιότητας), ενώ ο σιδηροδρομικοί εκείνα τα χρόνια τις αποκαλούσαν ως «υπερταχείες». Όλα αυτά συνετέλεσαν στο ότι η επιβατική κίνηση ήταν τότε, κάτι παραπάνω από ικανοποιητική.

Τις δυο πρώτες δεκαετίες της ζωής τους, οι A/A «GANZ MAVAG», εκτελούσαν, ως υπερταχείες, τα δρομολόγια Αθήνα - Πύργος - Ολυμπία και Αθήνα - Πύργος - Κυπαρισσία, ενώ με την άφιξη των καινούργιων A/A τύπου Intercity (το 1992) έπαψαν να θεωρούνται αμαξοστοιχίες προτεραιότητας και εκτελούσαν τακτικά δρομολόγια απλών αμαξοστοιχιών όπως π.χ. Αθήνα - Κυπαρισσία, Αθήνα - Λουτράκι (τους καλοκαιρινούς μήνες) και Αθήνα - Ναύπλιο (περιορισμένα κάποια Σαββατοκύριακα με υποβοήθηση νηζελάμαξας).

Τα οχήματα πρώτης παραλαβής παρουσίασαν, ωστόσο, και τεχνικά προβλήματα. Το κυριότερο από αυτά ήταν η δυσκολία κίνησης στις ανωφέρειες, εξ αιτίας της χαμηλής πρόσφυσης στο κινητήριο όχημα, αφού η κίνηση μεταδίδονταν μόνο στο ένα φορείο και όχι και στα δυο. Για αυτό το λόγο οι πρώτες A/A «GANZ MAVAG», δεν κυκλοφόρησαν ποτέ στο ορεινό κομμάτι της Πελοποννήσου (Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα).

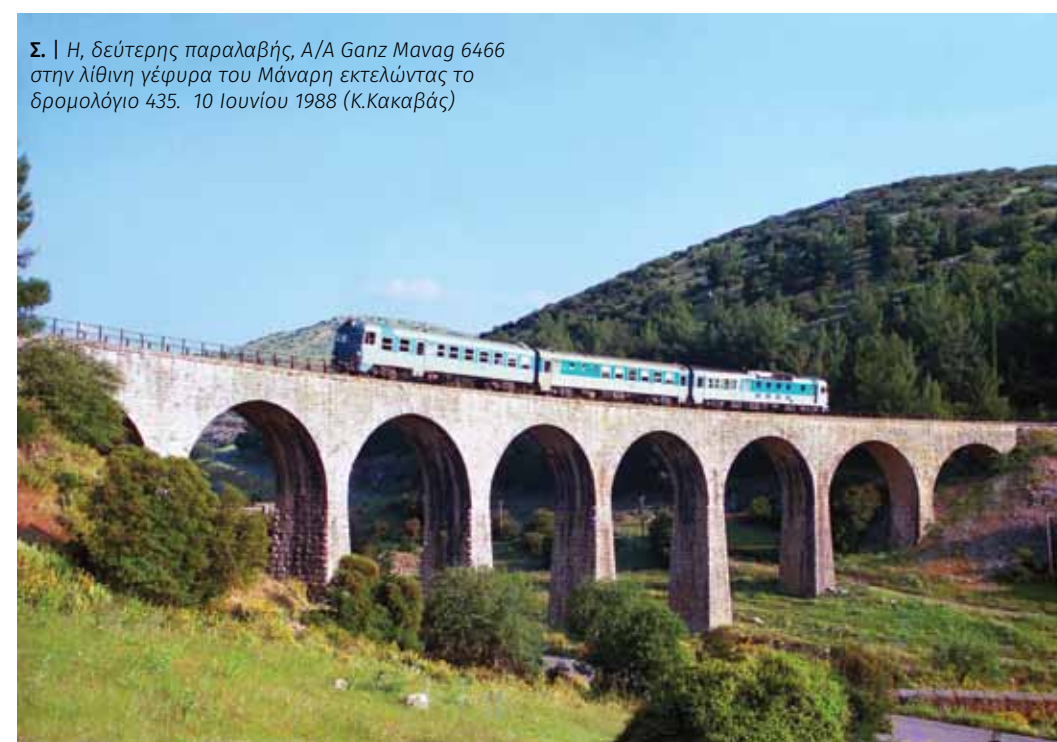
Τα τελευταία, μάλιστα, χρόνια λειτουργίας τους, χρειαζόντουσαν υποβοήθηση από νηζελάμαξα (γιατί τα υδροδυναμικά κιβώτια ήταν ταλαιπωρημένα) σε κάποια ανηφορικά σημεία του δικτύου όπως τα Άνω Λίδια, το Καλαμάκι και η Ποσειδωνία Κορινθίας. Πέραν των τεχνικών προβλημάτων, η Β' θέση (με το χαρακτηριστικό έντονο πορτοκαλί χρώμα στα καθίσματα), δεν ήταν άνετη για τους επιβάτες: τα καθίσματα δεν είχαν προσκέφαλα, ήταν στενά κλπ. έμοιαζαν δηλαδή περισσότερο με καθίσματα Γ' και όχι Β' θέσης. Τελικά τα οχήματα πρώτης παραλαβής (σειρά AA6451) αποσύρθηκαν οριστικά από την κυκλοφορία στις 31/12/1998.

Δεύτερη παραλαβή (1985)

Η δεύτερη παραλαβή αφορούσε έντεκα 3δυμές A/A. Η σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «GANZ MAVAG» υπεγράφη το 1983 η δε παράδοση έγινε το 1985. Η Διεύθυνση Περιφέρειας Η Δ.Π.Π. τους έδωσε την αρίθμηση AA6461 - AA6471 και το κωδικό «GMN» για τα εγχειρίδια δρομολογίων των μηχανοδηγών. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός τους ήταν ο ίδιος με αυτόν των μονάδων της πρώτης παραλαβής.

Η σύνθεση τους ήταν η εξής:

1ο Όχημα: 1θυνητήριο, με θάλαμο οδήγησης, 68



Σ. | Η, δεύτερης παραλαβής, A/A Ganz Manag 6466 στην λίθινη γέφυρα του Μάναρη εκτελώντας το δρομολόγιο 435. 10 Ιουνίου 1988 (Κ.Κακαβιάς)



Σ. | A/A Ganz Manag σε μια από τις λίθινες τοξωτές γέφυρες στο Γλυκορίζι, Μεσσηνίας. 12 Αυγούστου 2002 (Π. Κάσαρης)



Σ. | Διαφημιστικό φυλλάδιο του ΟΣΕ με A/A Ganz Manag στο εξώφυλλο (συλλογή Γ. Χανδρινού)

καθίσματα Β' θέσεως, 3 αναδιπλωμένα καθίσματα, προθάλαμος εισόδου-εξόδου επιβατών και WC.

2ο Όχημα: Ρυμουλκούμενο, 48 καθίσματα Β' θέσεως, 4 αναδιπλωμένα καθίσματα, και κυλικείο. Στο όχημα αυτό είναι τοποθετημένα υποδαπέδια, ένα ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, ο αεροσυμπιεστής με το αεροφυλάκιο και η συστοιχία συσσωρευτών.



Σ. | 4δυμη A/A «GANZ MAVAG» (πρώτη παραλαβή). Σχέδιο: Ι. Ζώρζος

3ο Όχημα: Κινητήριο, με θάλαμο οδήγησης, σκευοφόρος, 12 καθίσματα Α' θέσεως με WC.

Τα δρομολόγια που εκτελούσαν ήταν τα Αθήνα - Τρίπολη - Καλαμάτα, ορισμένα από αυτά ως αμαξοστοιχίες προτεραιότητας, με συμπλήρωμα αμαξοστοιχίας (καφέ καρτονέ εισιτήριο προτεραιότητας) καθώς και Αθήνα - Πάτρα, Αθήνα - Κυπαρισσία (ως υπερταχείες).

Τα περισσότερα «GMN» κυκλοφόρησαν από το 1985 στο ορεινό κομμάτι της Πελοποννήσου για να αντικαταστήσουν τις γερασμένες πλέον A/A «DE DIETRICH» και «ESSLINGEN». Στις αρχές τις δεκαετίας του '90 με την άφιξη των καινούργιων A/A MAN1, τα δρομολόγια των «GMN» σταδιακά μειώθηκαν μέσω Τριπόλεως, με τα τελευταία τους να εκτελούνται έως το τέλος του 1999. Έκτοτε κυκλοφορούσαν ως απλές αμαξοστοιχίες στα δρομολόγια: Αθήνα - Κυπαρισσία έως το 2003, ως «Ριρίκες» στο Πάτρα - Καλαμάτα και ως τοπικά στο Πύργος-Ολυμπία έως το 2006. Στα τέλη του 2006 αποσύρθηκαν οριστικά από την κυκλοφορία.

Σε σύγκριση με τα «ΓΜΠ», τα «GMN» είχαν κίνηση που μεταδιδόταν και στα δυο φορεία, έτσι μπορούσαν κινηθούν χωρίς πρόβλημα σε ανωφέρειες. Είχαν τις προδιαγραφές για μελλοντική εγκατάσταση κλιματισμού επιβατών και βελτιωμένες θέσεις επιβατών με προσκέφαλα (το χρώμα των καθισμάτων είναι καφέ). Ειδικά η Α' θέση έχει μεγάλα αναπαυτικά, βελούδινα καθίσματα, με μοκέτα στο διάδρομο. Κατά την άποψη μου έγινε κακός σχεδιασμός της Α' θέσης στο κινητήριο βαγόνι, ενώ ο θόρυβος από

τον κινητήρα και την μετάδοση ήταν ενοχλητικός για τους επιβάτες.

Διασκευές

Αφού τα «GMN» είχαν κίνηση και στα δυο φορεία στο κινητήριο όχημα, οι μηχανικοί του ΜΠΡ μελέτησαν και εφάρμοσαν την εξής λύση: σε περιπτώσεις που τα κινητήρια οχήματα των «ΓΜΠ» παρουσίαζαν αμηχανία λόγω βλάβης, αναιρούσαν το κινητήριο όχημα από τα «ΓΜΠ» και πρόσθεταν κινητήριο όχημα από ένα «GMN» στην υπόλοιπη σύνθεση του «ΓΜΠ». Η συγκεκριμένη σύνθεση ονομάστηκε από τους σιδηροδρομικούς ως «GMΔ», (δηλαδή GANZ MAVAG-ΔΙΑΣΚΕΥΗ) και μπορούσε να κινηθεί άνετα σε ανωφέρειες.

Για επιπλέον ασφάλεια των τρένων τοποθετήθηκε πέδη «πάρκινγκ» σε όλες τις καμπίνες οδήγησης όταν το τρένο παρέμενε σταθμευμένο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Στο ορεινό δίκτυο της Πελοποννήσου, σε πολλές χιλιομετρικές θέσεις, η γραμμή είχε προβλήματα με αποτέλεσμα κατά την διέλευση των «GMN» να δημιουργούνται μεγάλες ταλαντώσεις στα φορεία. Προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος εκτροχιασμού, τοποθετήθηκαν ειδικά συρματόσχοινα μεταξύ φορείων και αμαξώματος. Μια ακόμη διασκευή που εφάρμοσαν στο Μηχανοστάσιο Πατρών ήταν η εξής: 3δυμη σύνθεση με κινητήριο βαγόνι από «ΓΜΠ» και υπόλοιπη σύνθεση από «GMN». Η σύνθεση αυτή, ωστόσο, κυκλοφόρησε μια



Σ. | 3δμη A/A «GANZ MAVAG» (δεύτερη παραλαβή). Σχέδιο: Ι. Ζώρζος

και μοναδική φορά τους καλοκαιρινούς μήνες του 1994 στο τμήμα Καβάσιλα-Κυλλήνη.

Το 1988 ο «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» προμηθεύεται από την Ουγγαρία ένα ιθνητήριο και ένα ρυμουλκούμενο βαγόνι (μεσοβάγονο) για την σύνθεση 6464, που είχε εμπλακεί σε σιδηροδρομικό ατύχημα στις 02/06/1986 στην Παναγοπούλα πλησίον του Ψαθόπυργου.

Το 1995 ο «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» παρέλαβε από την Αγγλικών (τότε) συμφερόντων «Ganz Motor- Ganz Machinery Engine» Ltd, δυο νέους πετρελαιοκινητήρες τους λεγόμενους «κόκκινους» (από το χρώμα τους) και τους τοποθέτησε στην ΑΑ 6452 (Αύγουστος 1996) και στην ΑΑ 6471 (Οκτώβριος 1996). Με την απόσυρση της ΑΑ 6452 το 1998 ο καινούργιος πετρελαιοκινητήρας τοποθετήθηκε στην ΑΑ 6461.

Τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς και στις γιορτές η αργίες η Δ.Π.Π. φρόντιζε να κυκλοφορεί τις Α/Α, διπλές σε συνδυασμούς όπως π.χ. GMN/GMN, GMN/GMP, για να αντιμετωπίσει την αυξημένη επιβατική κίνηση. Άλλος ένας λόγος που κυκλοφορούσαν διπλές, ήταν η εξοικονόμηση χρονοδιαδρόμων στο δίκτυο. Θα αναφέρω ένα παράδειγμα: Αθήνα έως Κόρινθος διπλή Α/Α, 304 για

Κυπαρισσία, 424 για Καλαμάτα μέσω Τριπόλεως. Στην Κόρινθο γινότανε απόξευση των δυο Α/Α.

Στις τρεις δεκαετίες που κυκλοφόρησαν στην Πελοπόννησο οι Ουγγρικές «GANZ MAVAG» παρουσίασαν προβλήματα στους ηλεκτροπνευματικούς αυτοματισμούς, στους κινητήρες έλξης που αφορούσαν το σύστημα ψύξεως (ρήγματα στα ψυγεία, θραύσεις στους ελαστικούς συνδέσμους νερού), στους αεροσυμπιεστές (θραύση κόμπλερ) στα υδροδυναμικά κιβώτια (εμπλοκή των ταχυτήτων λόγω απότομων αυξομειώσεων των στροφών του κινητήρα έλξης). Ίσως όλα αυτά τα προβλήματα να είχαν αποφευχθεί, εάν οι Ελληνικές μονάδες είχαν παραγγελθεί με δυο κινητήρια οχήματα (όπως αλλωστε σε όλες τις άλλες χώρες όπου κυκλοφόρησε η συγκεκριμένη Α/Α) και όχι ένα. Έτσι, σε κάθε αμχανία που εμφανιζόταν οι τεχνικοί έπρεπε να κάνουν ζεύξη με άλλο κινητήριο όχημα, ενώ με δυο κινητήρια δεν θα υπήρχαν προβλήματα πλήρους ακινητοποίησης, αφού η Α/Α θα μπορούσε να κινηθεί με τον ένα κινητήρα έστω και με χαμηλότερη δύναμη έλξης και ταχύτητα. Πέραν αυτών των προβλημάτων πάντως, ήταν καλοτάξιδες και ευέλικτες με πολύ ωραίο σχεδιασμό κατασκευής και

χρωματισμό. Χαρακτηριστικό τους επίσης γνώρισμα, ήταν ο ωραίος ήχος του κινητήρα, και η πνευματική κόρνα.

Αν δεχθούμε ότι, γενικά, ο μέσος όρος λειτουργίας ενός τραίνου είναι τα 30 χρόνια, τα «GMP» και τα «GMN» χωρίς μάλιστα να φτάσουν τον μέσο αυτό όρο το καθένα, αποσύρθηκαν τελικά πρόωρα από την κυκλοφορία λόγω των πολλών μηχανικών προβλημάτων και της δαπανηρής συντήρησης - λειτουργίας. Αξίζει δε να υπενθυμίσουμε ότι ο «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» κάποτε προγραμματίζε (στα τέλη της δεκαετίας '90) την παραγγελία μετρικών Δ/Η «AdTranz» για την Πελοπόννησο. Είχε, μάλιστα, προταθεί η ιδέα να μετατραπούν όλες οι Α/Α (μιας και ήταν σχετικά καινούργιες) σε κλιματιζόμενα οχήματα που θα τα έλκυαν οι μετρικές Δ/Η «AdTranz», ιδέα που δεν υλοποιήθηκε ποτέ.

Ούτως ή άλλως, τα μεν «GMP» αποσυρθηκαν στο Σύρτη Αχλαδόκαμπου Αρκαδίας (το κινητήριο όχημα της ΑΑ6454 πριν αποσυρθεί χρησιμοποιήθηκε για τον έλεγχο περιτυπώματος γραμμής). Τα «GMN» αποσυρθηκαν σε πρώτη φάση στον Άγιο Διονύσιο Πατρών (με εξαίρεση την ΑΑ 6465 που εκτροχιάστηκε και καταστράφηκε στο Ελαιχώρι Αρκαδίας στις 30/05/1994), αλλά η μεγάλη



Σ. | Η γέφυρα Ελαιχωρίου στην περιοχή Αχλαδόκαμπου με την Α/Α Ganz.Mavag 6470 να εκτελεί το δρομολόγιο 422, 3 Μαΐου 1989(Κ.Κακαβάς)



Σ. | Πριν από την μεγάλη πυρκαϊά που σχεδόν το κατέστρεψε, το πευκοδάσος του Καϊάφα ήταν μια από τις ωραιότερες σιδηροδρομικές διαδρομές της Πελοποννήσου. Εδώ Α/Α Ganz Mavag κατευθύνεται προς την Κυπαρισσία 10 Αυγούστου 2002 (Π. Κάσσαρης)

συγκέντρωση τροχαίου υλικού στο Μηχανοστάσιο του Αγίου Διονυσίου, προκάλεσε την αντίδραση του Δήμου Πατρών, που πίεσε την διοίκηση του «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» να μεταφέρει σε άλλη περιοχή τις Α/Α, υποστηρίζοντας ότι υποβαθμίζεται η περιοχή και προκαλείται ρύπανση του περιβάλλοντος. Τελικά, τα οχήματα κατέληξαν (όπως και

άλλο τροχαίο υλικό) στην γραμμή Καβάσιλα-Κυλλήνη στο Βαρθολομιό, όπου με την πάροδο του χρόνου λεηλατήθηκαν από επιτήδειους.

Μουσειακό τραίνο

Κύριος πετρελαιοκινητήρας έλξης, τύπου GANZ-MAVAG-SEMT PIELSTICK 8PA4-185
A/A 6451 Αριθμός κυλίνδρων: 8 σε σχήμα "V" με μέγιστη ισχύ 1200 HP στις 1500 rpm
A/A 6461 Αριθμός κυλίνδρων: 6 σε σχήμα "V" με μέγιστη ισχύ 1140 HP στις 1500 rpm
Βοηθητικός πετρελαιοκινητήρας, τύπου RABA-MAN D 2156 HM6U. Μέγιστη ισχύς 130 HP στις 1500 rpm
Μετάδοση ισχύος : Υδροδυναμικό κιβώτιο δυο κυκλωμάτων τύπου VOITH L 520 RU2 για τις Α/Α 6451
Υδροδυναμικό κιβώτιο δυο κυκλωμάτων τύπου VOITH KB 380/1 για τις Α/Α 6461
Υδροδυναμική πέδη: Τύπου VOITH KB 380/1
Τροφοδοσία ηλεκτρικών κυκλωμάτων: από συσσωρευτές αλκαλικούς, χωρητικότητας 215Ah και τριφασική γεννήτρια 380/220V, 50HZ η οποία παίρνει κίνηση από τον βοηθητικό πετρελαιοκινητήρα.
Πέδη αυτοκινητάμαξας: αυτόματος πεπιεσμένου αέρα συμφώνως προς UIC τύπου KNORR.
Μέγιστη ταχύτητα: 100 χλμ/ώρα
Βάρος κατά άξονα: 12,6t
Βάρος συρμού Α/Α 6451 149t
Βάρος συρμού Α/Α 6461 109t
Διάταξη αξόνων: Β'2' - 2'2'- 2'2'-2'2' Α/Α 6451
Β'Β' - 2'2'- 2'2' Α/Α 6461
Μήκος αυτοκινητάμαξας: 77280mm Α/Α 6451 , 58120mm Α/Α 6461
Πλάτος αυτοκινητάμαξας: 2700mm
Ύψος αυτοκινητάμαξας: 2800mm
Διάμετρος τροχών: 860mm

Η τελευταία λειτουργική Α/Α «GMN» ΑΑ6467 φυλάχθηκε στο Μηχανοστάσιο Καλαμάτας σε πολύ καλή κατάσταση μαζί με άλλα παλαιά σιδηροδρομικά οχήματα (βλ.«Σ», τεύχος 39-40). Με πρωτοβουλία υπαλλήλων του νεοσύστατου τομέα, των μουσειακών τρένων της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», η ΑΑ6467 μεταφέρθηκε στον Πύργο στα τέλη του Φεβρουαρίου 2013 με σκοπό την ανακατασκευή της προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως μουσειακή / εκδρομική αμαξοστοιχία. Εκεί οι τεχνίτες επισκεύασαν εξωτερικά τα οχήματα από κτυπήματα και σκουριές και τα έβαψαν. Το αποτέλεσμα είναι τόσο καλό, που με την πρώτη ματιά δίνεται η εντύπωση ότι η Α/Α μόλις βγήκε από το εργοστάσιο κατασκευής. Πρόσφατα, στις 19/09/2014, η 6467 μετακινήθηκε από τον Σ.Σ.Πύργο στο Μηχανοστάσιο της Καλαμάτας, ελπίζουμε ότι η διοίκηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» θα μεριμνήσει για την εξασφάλιση του απαραίτητου κόστους για την επισκευή του μηχανολογικού εξοπλισμού και την απόδοση της συγκεκριμένης Α/Α σε πλήρη λειτουργική κατάσταση.

Επίλογος

Οι Α/Α «GANZ MAVAG», παρά τα τεχνικά τους προβλήματα, προσέφεραν μεγάλο συγκοινωνιακό έργο στην Πελοπόννησο για 30 σχεδόν χρόνια. Χιλιάδες επιβάτες ντόπιοι και τουρίστες εξυπηρετήθηκαν με αυτά τα τρένα για τις μετακινήσεις τους στο τόπο καταγωγής τους, αλλά και σε τουριστικούς προορισμούς. Η προμήθεια τους ήταν ένα βήμα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου εκείνη την περίοδο (δεκαετίες 70' - 80'). Για τους κατοίκους των περιοχών όπου κυκλοφορούσαν αυτά τα τρένα η λέξη «υπερταχεία» ήταν συνηθισμένη στις συνομιλίες ή ερωτήσεις για τον τρόπο μετακίνησης από και προς την Αθήνα. Είχε γίνει ένα μέρος της ζωής των κατοίκων της Πελοποννήσου και έτσι, αναμφίβολα, αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι της ιστορίας των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τους: Φραγκίσκο Έλλιот και Απόστολο Κουρμπέλη για τις πληροφορίες τους στα τεχνικά θέματα, καθώς επίσης τον Γιώργο Χανδρινό για τις παρατηρήσεις του στο τελικό σχέδιο του κειμένου. Τέλος τον Κώστα Κακαβά για τις φωτογραφίες του καθώς και τον Ιάσονα Ζώρζο που φιλοτέχνησε τα τεχνικά σχέδια για το παρόν άρθρο.

Βιβλιογραφία

Szecssey Istvan Ganz Mavag motorvonatok 1959-1987 .MAV. Budapest. 2010