

«ΜΑΡΙΝΑ» Η πρώτη ατμάμαξα έργων του «Λαρισσαϊκού»

Κείμενο: Γιάννης Ζαρταλούδης

Η σύντομη και περιπετειώδης ιστορία της αγγλικής Eckersley, Godfrey & Liddelow (EG&L) στον πρώιμο Σιδηρόδρομο Πειραιώς – Δεμερλί – Συνόρων (ΣΠΔΣ), του γνωστού «Λαρισσαϊκού», είναι λίγο-πολύ γνωστή. Εργολάβιο μετρίου βεληνεκού, πέρασαν τη Μάχη το 1889 για δεύτερη (και τελευταία) φορά, για να εμπλακούν σε ένα έργο δυσανάλογο των δυνατοτήτων τους, με υψηλό οικονομικό ρίσκο, τεχνικές προδιαγραφές και χάραξη που άλλαζαν κάθε μήνα και πολιτική συνεργασία που είχε τη σταθερότητα του ανεμόμυλου.

Στις αρχές του 1893, το (ανεπίσημο) πτωχευμένο Ελληνικό Κράτος, έχει ήδη κάνει φύλλο και φτερό το περίφημο «Piraeus – Larissa Railway 5% Loan» του 1890/91, ύψους 2.5 εκατ. στερλινών και αρχίζει να παίζει το παιχνίδι που ήξερε καλά από τη Διώρυγα και τον σιδηρόδρομο Μύλων – Καλαμών^[1]. Καθυστερήσεις και στάσεις πληρωμών, γκρίνια για την ποιότητα των έργων, πιέσεις για ad hoc εκπτώσεις, απαιτήσεις «δωρεάν» επιβαρύνσεων του φυσικού αντικείμενου, στρεβλές επιμετρήσεις και όλα αυτά, απέναντι σε έναν Ανάδοχο που λόγω απειρίας, είχε εξαρχής υποβάλλει υποτιμημένη οικονομική προσφορά.

Οι ένθεν και ένθεν Διατηρήσεις^[2], δεν είχαν καμία πρακτική αξία και τον Μάρτιο του 1894, η εταιρία κηρύσσεται έκπτωτη, απασχολώντας μία πολυεθνική δύναμη υπεργολάβων με 5000 εργαζόμενους και έχοντας εκτελέσει έργο σε συνολικά 170 km χάραξης, σε κάμποσα μεγάλα τεχνικά και στο μεγαλύτερο μήκος της σήραγγας του Μπράλου. Ακολουθεί δήμηση εγκαταστάσεων και υλικών και το ίδιο έτος, το 1894, η EG&L κηρύσσει πτώχευση στο Λονδίνο.

Πίσω στην 31η Μαρτίου 1892, ο Ανάδοχος παραγγέλλει μία ατμάμαξα κανονικού εύρους 0-6-0ST στη Manning, Wardle & Co. (MW) του Leeds^[2]. Ο σχεδιασμός, τυποποιημένος από τη MW ως Class M, είναι αντιπροσωπευτικό δείγμα των βρετανικών βιομηχανικών και εργοταξιακών saddle tanks^[3] της δεκαετίας του 1890. Βάρος κενή 20 tons, ενδεικτική ισχύ 200 HP, εσωτερικοί κύλινδροι 13 X 18 in, εστία γαϊάνθρακα, χυτοσίδηρα τροχοπέδιλα, αμμοδοχείο εκατέρωθεν του καπνοθαλάμου και το χαρακτηριστικό της MW κιβωτοειδές ντεπόζιτο. Το χρώμα της, «chocolate red» στο στυλ του (τότε) Midland Railway. Η ατμάμαξα ήταν εξοπλισμένη με πλυστικό σιδηροτροχιών και τροχών -χρησιμότατο για να έχεις πρόσφυση στις λάσπες των εργοταξιακών γραμμών- και δύο σετ ζευκτών, ένα για φορτάμαξες έργων και ένα για οχήματα mainline.

Είναι προφανές ότι, η συγκεκριμένη ατμάμαξα παραγγέλθηκε ως μηχανή έργων και δεν ήταν μέρος των συμβατικών υποχρεώσεων της EG&L που καθόριζαν την προμήθεια έλκοντος υλικού για τον «Λαρισσαϊκό»^[4]. Η μηχανή, με αριθμό κατασκευής 1244, έκανε δοκιμή λέβητα στις 11 Απριλίου του 1892 και έφυγε από το Boyne Engine Works στις 14 του ίδιου μήνα με προορισμό το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας, για να εργαστεί στην επιδομή του κλάδου Αγία Μαρίνα – Λαμία, τμήμα με ευνοϊκή μορφολογία και ελάχιστα τεχνικά, τα χωματουργικά του οποίου είχαν ολοκληρωθεί στις αρχές του έτους.

Η πρώτη αναφορά^[5] για τη δράση της έχει ως εξής: «... Η ατμάμαξα προ ολίγου κατασκευασθείσα, 20 τόνων χωρητικότητας [sic] και Μαρίνα ονομασθείσα εργάζεται επί της γραμμής ταύτης, από της 27ης Μαΐου [1892], τας σιδηράς ράβδους και τους στρωτήρας μετακινούσα...».

Σημαντική πληροφορία εδώ, είναι ότι η μηχανή έφυγε από το εργοστάσιο με το όνομα «MARINA», τιμώντας δεόντως το επίγειο της Λαμίας.

Στο βιβλίο παραγγελιών της MW αναγράφεται «όνομα MARINA μπρούτζινη πινακίδα με γράμματα 3¾. Πώληση»^[6]. Αυτό το τελευταίο «πώληση», τις περισσότερες φορές σήμαινε ότι η πινακίδα της μηχανής αποκτήθηκε σε μεταγενέστερο χρόνο, συνήθη πρακτική πολλών δικτύων. Από την άλλη πλευρά, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι επέμεναν σθεναρά σε μονολεκτικές ονοματοδοσίες, οι οποίες... εκθρόνιζαν γαλαζοαίματους (βλέπε «ΓΕΩΡΓΙΟΣ», «ΟΛΓΑ») και... αποκήρυσσαν αγίους (βλέπε «ΜΑΡΙΝΑ», «ΒΑΡΒΑΡΑ»)^[7].

Αυτά τα δεδομένα, οδήγησαν τους «συνάδελφους» της (σεβάσμιος) Stephenson Locomotive Society (SLS) σε μία ευχάριστη γκάφα^[2]. Τον Δεκέμβριο του 1906, γεννιέται στην πρωτεύουσα η Πριγκίπισσα Μαρίνα, τρίτο και τελευταίο παιδί του Πρίγκιπα Νικόλαου, τρίτου γιού του Βασιλιά Γεωργίου του Α'. Το 1934, η εν λόγω δεσποσύνη θα παντρευτεί στο Λονδίνο τον καλό της Prince George και θα λάβει τον τίτλο της Δούκισσας του Κεντ. Η SLS λοιπόν, θεώρησε ότι το 1906, ο ΣΠΔΣ δεν είχε άλλη δουλειά να κάνει από το να τιμήσει τη γέννηση της Αυτής Υψηλότητας, βαφτίζοντας τη MARINA... MARINA και για του λόγου το «αληθές», έστειλε και σχετική φωτογραφία στη νεόνυμφη ως γαμήλιο δώρο (!)^[8].

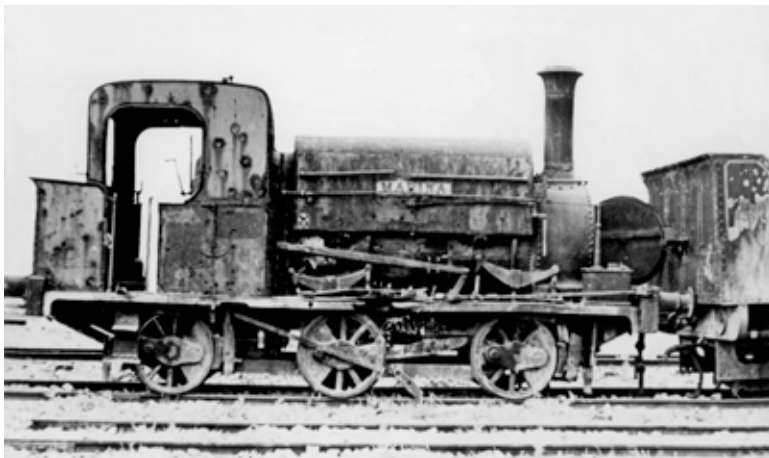
Στις αρχές του 1893 έχει ολοκληρωθεί το τμήμα Αγία Μαρίνα – Λαμία – Μπεκή (σημερινός Σταυρός). Ο Πρωτοπαπάς^[9] αναφέρει ότι με την άφιξη της γραμμής στη Λαμία, η ατμάμαξα



Σ | Η «ΜΑΡΙΝΑ» εργάστηκε ακούραστα για πολλά χρόνια στο Μηχανοστάσιο Αγ. Ιωάννη, σε κάθε μορφής καθήκοντα. Εδώ, κατά τη διαδικασία ώθησης ατμάμαξας της σειράς Λα. στην περιστροφική πλάκα. Δεκαετία του '30. (Αρχειο ΟΣΕ).

άρχισε να εκτελεί και εμπορευματικά δρομολόγια για τις ανάγκες του ντόπιου πληθυσμού, κάτι που ακούγεται λογικό, μιας και δεν είχε οριστικοποιηθεί ακόμα αν η Λαμία θα ήταν σταθμός του κλάδου, ή του κύριου άξονα και ως εκ τούτου, η μηχανή είχε αρκετό... ελεύθερο χρόνο. Ο ίδιος σημειώνει επίσης ότι, μετά την έκπτωση της EG&L «... η αμαξοστοιχία με την «MAPINA», όμως, εξακολουθεί να κυκλοφορεί, από το Δημόσιο, μέχρι το 1897...», χωρίς να παραπέμψει σε κάποια πηγή. Με τα γεγονότα που ακολούθησαν την έκπτωση των Άγγλων (κατασχέσεις υλικών, ομαδικές αποχωρήσεις και διαμαρτυρίες προσωπικού) και με τη χώρα σε πτώχευση και πολιτική αναταραχή φαίνεται δύσκολο, έως αδύνατο, να συνέβη πράγματι κάτι τέτοιο.

Το πιθανότερο σενάριο έχει ως εξής. Η αποχώρηση της EG&L το 1894 σήμανε και το τέλος των όποιων δρομολογίων. Το τμήμα Αγία Μαρίνα – Λαμία φαίνεται να επανέρχεται στην κυκλοφορία κατά τον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1897, για τις ανάγκες του στρατεύματος, χωρίς να είναι ξεκάθαρο πότε ακριβώς ξεκίνησαν δρομολόγια. Μία πηγή^[10] αναφέρει ότι τον Νοέμβριο του 1897 (με τον Πόλεμο να έχει λήξει), προκηρύχθηκε δημοπρασία για τη συντήρηση του Αγία Μαρίνα – Λαμία, όμως ο γράφων δεν μπόρεσε να επαληθεύσει κάτι τέτοιο. Η ίδια πηγή αναφέρει επίσης ότι, τα όποια δρομολόγια θα καταργηθούν τελικά τον Μάιο του 1898, με τους κατοίκους της Λαμίας να διαμαρτύρονται εγγράφως και εντόνως στην Κυβέρνηση, ζητώντας την επαναλειτουργία της γραμμής. Ο Πρωτοπαπός^[9] μάλιστα, ισχυρίζεται ότι οι ντόπιοι ζήτησαν να αναλάβουν τη λειτουργία της γραμμής με δικά τους έξοδα. Όπως και να είχαν τα πράγματα, η απάντηση της Κυβέρνησης^[10] τον Μάιο του 1898, υποστήριζε ότι «... η δαπάνη [της επαναλειτουργίας] κρίθηκε αναγκαία για τη συντήρηση του παρά την Λαμιαν στρατού από το περασμένο έτος. Το 1898 όμως εξέλιπε ο λόγος αυτός...».



Σ | Η τελευταία γνωστή φωτογραφία της «MAPINA», πριν οδηγηθεί σε διάλυση. Η μηχανή είναι διάτρητη από πολυβολισμούς, που, κατά μια πηγή, δέχτηκε κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου Πολέμου (συλλογή Σιδηροδρομικού Μουσείου Θεσσαλονίκης)

Τελικά, στα 1898, η «MAPINA» θα αναχωρήσει ατμοπλοϊκώς για τον Πειραιά, όπου θα ενταχθεί στη δύναμη του Σιδηρόδρομου Αθηνών – Πειραιώς (ΣΑΠ). Κατά το διάστημα της λειτουργίας της στον κλάδο της Λαμίας, η μηχανή «ευθύνεται» για δύο θανατηφόρα δυστυχήματα^[10], ενώ η όποια δράση της στον ΣΑΠ κατά τα έτη 1898-1902, είναι άγνωστη. Ο γράφων θα είναι υπόχρεος για κάθε σχετική πληροφορία.

Στα 1900, εμφανίζεται στο προσκήνιο η γαλλική Batignolles που αναλαμβάνει την επανεκκίνηση του «Λαρισσαϊκού» και ο αθηναϊκός τύπος^[11] γράφει «Η ειδική υπηρεσία του ελέγχου του σιδηροδρόμου Λαρίσης διετάχθη υπό του υπουργείου των Εσωτερικών όπως παραδόση εις τους μηχανικούς της Εταιρίας [Batignolles] τας δύο ατμάμαξας Σχηματαρίου και Αγίας Μαρίνης, αι οποίαι διατηρούνται ευτυχώς εις καλήν κατάστασιν. Η εν Σχηματαρίω ατμάμαξα [μία από τις δύο Neilson 4-4-0T] δύναται να χρησιμοποιηθῆ ακόμη διά τας αμαξοστοιχίας ενώ η της Αγίας Μαρίνης μικράς δυνάμεως είνε καλή διά φορτηγά μικρά βαγόνια...».

Κάπου εδώ αρχίζει η δεύτερη εργοταξιακή καριέρα της «MAPINA», η οποία θα ενταχθεί στον στόλο του ΣΠΔΣ για να περάσει τελικά στους ΣΕΚ το 1920, ως Δα 51. Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο βιβλίο παραγγελιών της Manning Wardle, στις 12 Νοεμβρίου 1919, καταγράφεται η παράδοση ενός χάλκινου πυροκιβωτίου^[2] για τη μηχανή, σημάδι ότι δεν... τεμπέλιαζε.

Τα καθήκοντά της στην εποχή ΣΕΚ, φαίνεται να περιορίζονται σε ελιγμούς στα συγκροτήματα της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών (Μ.Α.Ι., Ρούφ, Σταθμός Λαρίσης). Τεύχος του Railway Magazine του 1945^[2] αναφέρει «... Νέα για αυτήν την βετεράνο ελήφθησαν από τον Sgt. [Sapper] C.K. Dunkley. Γράφει ότι με την είσοδο των βρετανικών δυνάμεων στην Ελλάδα, τον Οκτώβριο του 1944, εκτελούσε ακόμα ελιγμούς στις τροχιές του Αγ. Ιωάννη, Πειραιάς, όντας μία από τις ελάχιστες που δεν κατέστρεψαν οι Γερμανοί κατά την υποχώρηση. Στον εμφύλιο πόλεμο που ακολούθησε, υπέστη σοβαρές ζημιές από ριπές πολυβόλου, με αποτέλεσμα την έκρηξη του λέβητα και μεταφέρθηκε στον χώρο του εργοστασίου για επισκευή ή διάλυση...».

Όπως ήταν φυσικό, εκείνη την ταραγμένη περίοδο, το τελευταίο πράγμα που είχαν στο μυαλό τους οι ΣΕΚ ήταν να επισκευάσουν τη γηραιά ατμάμαξα. Ο Dixon^[12] αναφέρει ότι, η βαριά τραυματισμένη μηχανή εισήλθε στη δεκαετία του '50, πλην όμως, δεν κατάφερε να... εξέλθει. Σε πίνακα προπολεμικής/μεταπολεμικής δύναμης ατμαμαξών των ΣΕΚ, της 15ης Ιουλίου 1954, η μηχανή αναφέρεται ως «διαλυθείσα», σημαίνοντας το (άδοξο) τέλος της «MAPINA», της πρώτης ατμάμαξας έργων του ΠΔΣ και της μοναδικής Manning Wardle που κύλησε σε ελληνικά σίδερα.

Σε προφορική επικοινωνία με τον καλό συνάδελφο Φραγκίσκο Έλλιουτ πληροφορήθηκα ότι, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η εκποίηση της μηχανής να συνδέεται με την υποχρέωση του Ελληνικού Κράτους να προμηθεύσει με scarp μέταλλο τους Ιταλούς, για την κατασκευή των ατμαμαξών της Σειράς Μα στο πλαίσιο των Πολεμικών Επανορθώσεων. Ίσως λοιπόν, μέσα στον Γολιάθ των ΣΕΚ, να υπάρχει ένα κομμάτι από τον Δαβίδ του «Λαρισσαϊκού»...

Ευχαριστίες

Ευχαριστίες στον συνάδελφο Λυμπέριο Κουκή, για την ευγενική συνδρομή του στη στρατιωτική ιστορία της περιόδου. Ευχαριστίες επίσης, στον ΣΦΣΘ για την άδεια δημοσίευσης της φωτογραφίας (no 3) και τον Ι. Ζώρζο που την εντόπισε στην συλλογή τους.

Παραπομπές

^[1] «The true history of the Piraeus-Larissa railway and refutation of the libels published by Messrs, Eckersley, Godfrey & Liddelow concerning the Greek Government», Wertheimer, Lea and Co., London 1895.

^[2] Chris Down «William Eckersley in Greece», The Industrial Locomotive, Issue 156/2015.

^[3] Saddle tank: με ντεπόζιτο «σαμάρι», ή αν προτιμάτε με... σαγματοειδή υδατοδεξαμενή.

^[4] Όπως ήταν οι δύο «ETAT» 4-4-0T που προμηθεύτηκε η EG&L από την Neilson το 1892. Είναι χαρακτηριστικό ότι, στο βιβλίο παραγγελιών της Neilson αναφέρεται ότι οι μηχανές θα πρέπει να παραδοθούν το αργότερο μέχρι την 31η Μαρτίου 1892, με ρήτρα καθυστέρησης, σημειώνοντας εμφaticά ότι «the engines are very urgently required». Αυτή η βιασύνη δείχνει ότι η EG&L σκόπευε να τις χρησιμοποιήσει –όπως παρατύπως– ως μηχανές έργων.

^[5] Εφημερίδα ΦΘΙΩΤΙΣ, Φύλλο 14.06.1892, Λαμία.

^[6] Φυσικά το όνομα ήταν «MAPINA» και όχι «MARINA».

^[7] Η ατμάμαξα της Anglo-Greek Magnesite Co. με το όνομα «St. JOHN» (0-4-0ST Kerr Stuart 658/1899), προς τιμή της Μονής Αγίου Ιωάννη Γαλατάκη στην Εύβοια, εξαιρείται από τον κανόνα, όντας αγγλικών συμφερόντων.

^[8] Ο γράφων προσπάθησε ανεπιτυχώς να εντοπίσει τη συγκεκριμένη φωτογραφία, η οποία τραβήχτηκε από μέλος της SLS που είχε επισκεφτεί την Ελλάδα. Το σχετικό θέμα δημοσιεύτηκε σε τεύχος του Railway Magazine του 1935 και κάθε βοήθεια ευπρόσδεκτη.

^[9] Ζήσης Πρωτοπαπός, «Ο άγνωστος σιδηρόδρομος Αγ.Μαρίνας – Λαμίας – Μπεκής (1892-1905)», Αθήνα 2008.

^[10] Κωνσταντίνος Μπαλωμένος, «Κατασκευή και λειτουργία της σιδηροδρομικής διακλάδωσης Αγίας Μαρίνας – Λαμίας (1891 – σήμερα)», amfctyon.blogspot.com/2015/09/1891.html

^[11] Εφημερίδα ΕΜΠΡΟΣ, Φύλλο 31.05.1902, Αθήνα.

^[12] David Dixon, «Greek Locomotives List», Continental Railway Journal No. 26, June 1976.



Σ | Αυτή είναι η μοναδική φωτογραφία της ατμάμαξας «MARINA» να βρίσκεται επικεφαλής αμαξοστοιχίας και δημοσιεύεται για πρώτη φορά. Πρόκειται για σπάνια στερεοσκοπική φωτογραφία τραβηγμένη στην περιοχή της Αγίας Μαρίνας, με την ομώνυμη ατμάμαξα να έλκει ...στρατιωτική αμαξοστοιχία κατά τον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1897. Οι Davis και Kiburn απθανάτισαν ουκ ολίγες στιγμές του Πολέμου και η λεζάντα γράφει «Στρατηγικός Σιδηρόδρομος Λαμίας – Στυλίδας», παρακάμπτοντας το γεγονός ότι το τμήμα Αγία Μαρίνα – Στυλίδα ολοκληρώθηκε το 1904. Είκοσι πέντε από τις δυαζονικές «dead buffered» φορτάμαξες έργων που διακρίνονται στη φωτογραφία, εκφορτώθηκαν στον προβλήτα της Αγίας Μαρίνας τον Φεβρουάριο του 1892.

Στις αρχές του Πολέμου, η κύρια γραμμή εφοδιασμού και μεταφορών ήταν με πλοία μέχρι τον Βόλο -λόγω της Ελληνικής ναυτικής υπεροχής- και μετά, με τις ράγες του Θεσσαλικού. Με την κατάληψη του Βόλου όμως και με την κύρια γραμμή άμυνας να μεταφέρεται στον Δομοκό, όπου και η ομώνυμη μάχη στις 5/16 Μαΐου, το λιμάνι και η γραμμή της Αγίας Μαρίνας απέκτησαν όντως στρατηγικό ρόλο που διατηρήθηκε μέχρι και την υπογραφή της Συνθήκης Ειρήνης τον Νοέμβριο του 1897.

Το άοπλο μείγμα ανδρών που ποζάρει χαλαρά και ευδιάθετα, συνθέτουν εθελοντές πολίτες, στρατιώτες, αξιωματικοί, εύζωνες και χωροφύλακες, όπως ο κύριος που στέκεται όρθιος στο buffer beam της μηχανής. Ο ιματισμός είναι «χειμερινού» τύπου -κάποιοι φορούν και χλαίνες- γεγονός που δείχνει ότι η φωτογραφία έχει πιθανόν τραβηχτεί μετά την υπογραφή της Συνθήκης Ειρήνης. Στερεοσκοπική φωτογραφία Νο12248 / 1897. B.W.Kilburn. Εκδότης: J. M.Davies (συλλογή Γ. Χανδρινού, Ι. Ζώρζου, Φ. Έλλιστ και Α. Κουρμπέλη)

