

Μια περίεργη ατμάμαξα των πρώτων Ελληνικών σιδηροδρόμων

Κείμενο: Γ. Χανδρινός

Ως γνωστόν οι Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς είναι η πρώτη σιδηροδρομική εταιρεία στην Ελλάδα. Με συνολικό μήκος γραμμής μόλις 8,5χλμ, απο το Θησείο μέχρι τον Πειραιά, οι Σ.Α.Π. ξεκίνησαν την επίσημη λειτουργία τους στις 28 Φεβρουαρίου 1869 εγκαινιάζοντας έτσι και στην Ελλάδα την εποχή των σιδηροδρόμων.

Μέχρι την πλήρη ηλεκτροκίνηση τους το 1904 οι συρμοί των Σ.Α.Π. ήταν, βεβαίως, ατμοκίνητοι. Σύμφωνα με την υπάρχουσα βιβλιογραφία, ο στόλος της εταιρείας αριθμούσε απο 18 έως 22 ατμάμαξες^{2 3 4 5 6 7}. Παρά, όμως αυτή την διαφωνία ως προς τον ακριβή αριθμό του στόλου των ατμαμαξών των Σ.Α.Π., οι συγγραφείς των 6 σχετικών καταλόγων συμφωνούν μεταξύ τους σε κατι κοινό. Όλοι αναφέρουν την ύπαρξη μιας ατμάμαξας με διάταξη αξόνων 0-4-2T, που κατασκευάστηκε απο την εταιρεία Neilson & Co. της Μ. Βρετανίας το 1866 (αριθμ. κατασκ. 1216), χωρίς όμως περαιτέρω σχόλια ή άλλες πληροφορίες γι' αυτήν. Στον εγκυρότερο από αυτούς τους καταλόγους πάντως, αναφέρεται ότι η συγκεκριμένη ατμάμαξα, έφερε την ονομασία «ΕΡΕΧΘΕΥΣ» και είτε χρησιμοποιήθηκε στα έργα κατασκευής της γραμμής⁸, είτε αγοράστηκε αργότερα ως μεταχειρισμένη⁹.

Το μυστήριο αυτό φαίνεται να φωτίζεται μόλις πρόσφατα, με την αγορά ενός σιδηροδρομικού λευκώματος, με φωτογραφίες ατμαμαξών από πολλές χώρες του κόσμου. Εκεί, στο 4 σελίδων λήμμα για την «Ελλάδα» δημοσιεύονται τρεις φωτογραφίες ελληνικών ατμαμαξών, απο τις οποίες η μία μας κίνησε το ενδιαφέρον, λόγω της ιδιόρυθμης κατασκευής της¹⁰.

Σύμφωνα με τον E.Haine, συγγραφέα του εν λόγω βιβλίου, η συγκεκριμένη φωτογραφία απεικονίζει μια ατμάμαξα 0-4-2T που κατασκευάστηκε απο την εταιρεία Neilson & Co. το 1866 (αριθμ. κατασκ. 1216), αυτήν δηλαδή ακριβώς που, όπως προαναφέρθηκε, καταγράφουν οι κατάλογοι των ατμαμαξών των Σ.Α.Π.. Ο Haine, μάλιστα, αναφέρει ότι η συγκεκριμένη ήταν μια απο 5 ίδιες ατμάμαξες την κατασκευή των οποίων είχε παραγγείλει η Βρετανική σιδηροδρομική εταιρεία Northampton & Banbury Railway. Παρά το

οτι οι 5 αυτές κινητήριες μονάδες κατασκευάστηκαν σύμφωνα με την παραγγελία, ουδέποτε παρελήφθησαν απο την εν λόγω εταιρεία. Η συγκεκριμένη ατμάμαξα πωλήθηκε τελικά στους Σ.Α.Π., στις 24 Απριλίου 1869, ενώ οι υπόλοιπες 4 σε άλλες εταιρείες, όχι πάντως στην Ελλάδα. Στο βιβλίο, τέλος, δίδονται και τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά της ατμάμαξας αυτής.

Με βάση τις παραπάνω πληροφορίες, τεκμαίρεται ότι η εικονιζόμενη είναι όντως η παλαιότερη ατμάμαξα που αγοράστηκε απο ελληνική σιδηροδρομική εταιρεία και μία από τις πρώτες ατμάμαξες που κυκλοφόρησαν στην χώρα μας, παλαιότερη μάλιστα κατά δυο χρόνια της ατμάμαξας «ΟΛΓΑ» που λέγεται ότι εξασφάλισε το πρώτο επίσημο δρομολόγιο απο την Αθήνα στον Πειραιά. Αποδεικνύεται επίσης, ότι η ατμάμαξα αυτή δεν είναι ο «ΕΡΕΧΘΕΥΣ», του οποίου φωτογραφία επίσης ανακαλύφθηκε πρόσφατα και που δείχνει σαφέστατα μια ατμάμαξα με διάταξη αξόνων 2-4-0T (όπως άλλωστε και οι περισσότερες των Σ.Α.Π.) και όχι 0-4-2T.

Με δεδομένο ότι η ατμάμαξα 0-4-2T της φωτογραφίας αγοράστηκε τον Απρίλη του 1869, λίγους δηλαδή μήνες μετά τα εγκαίνια του δικτύου, η άποψη ότι χρησιμοποιήθηκε στα έργα κατασκευής της γραμμής καταρρίπτεται. Είναι, όμως, πολύ πιθανόν, να χρησιμοποιήθηκε στα μεταγενέστερα έργα επέκτασης του δικτύου μέχρι την Ομόνοια, στα έργα διπλασιασμού της γραμμής κλπ. Επι πλέον, να μην φαίνεται να έλαβε ονομασία, σύμφωνα με την συνήθη πρακτική της εποχής, αλλά δεν αποκλείεται να πρόκειται τελικά για την ατμάμαξα με την περίεργη ονομασία «CAPTAIN TYLER» που, εκτός των ανωτέρω καταλόγων, αναφέρεται και σε κατάσταση των 11 ατμαμαξών των Σ.Α.Π. που βρίσκονταν ακόμη σε λειτουργία το 1894.

Η φωτογραφία στο βιβλίο του Haine προέρχεται απο το πλούσιο αρχείο της Βιβλιοθήκης Mitchell στην Γλασκώβη, απο όπου καταφέραμε να μας παραχωρηθεί αντίγραφο της (κωδικός E305) για δημοσίευση της στην «Σ». Όπως φαίνεται, πρόκειται για χαρακτηριστική ατμάμαξα «βικτωριανής εποχής», ανοιχτή απο επάνω (χωρίς

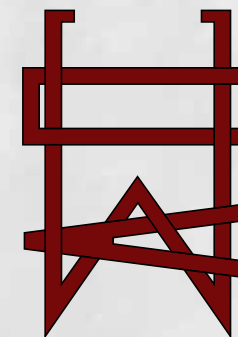
δηλαδή κλειστή καμπίνα μηχανοδήγησης) και μεγάλους, αλλά κομψούς, ακτινωτούς κινητήριους τροχούς. Είναι δε σχεδόν βέβαιο ότι αρχικά θα ήταν-κατά την μόδα της εποχής-βαμμένη όχι μαύρη, αλλά με ζωηρά χρώματα, πιθανότατα σκούρο πράσινο, μπλε ή καφετί, κάτι που, δυστυχώς, δεν θα το μάθουμε ποτέ.

Ευχαριστίες:

Ευχαριστούμε θερμά τις κυρίες Lynn Veza και Patricia Grant του φωτογραφικού αρχείου της Βιβλιοθήκης Mitchell στην Γλασκώβη, για την παραχώρηση της άδειας για δημοσίευση της φωτογραφίας.

Παραπομπές:

1. Durrant, A.E. The Steam Locomotives of Eastern Europe. David & Charles. Newton Abbot. 1966. σ.50.
2. Cole D. The Steam Locomotives of Greece. Union Publications. 1971. σ.4.
3. Dixon, D. Greek Locomotive List. Continental Railway Journal. 1976. 26 : 418-428 . σ.419
4. Hölzinger, D.I. Liste der Lokomotiven Griechenlands: 1869-1970. Wien. σ.1
5. Ζαρταλούδης Ιωάννης, Δημήτριος Καρατόλος, Δημήτριος Κουτελίδης, Γεώργιος Νάθενας, Σπύρος Φασούλας και Αντώνης Φιλιππουπολίτης. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους απο το 1869 εως σήμερα. Εκδόσεις Μίλητος. Αθήνα. 1996. σ.29.
6. Ward, M. The Railways of Greece. Athens. 1997. σ.72.
7. Durrant, ο.π., σ. 50
8. Ζαρταλούδης, κ.α, ο.π., σ.29
9. Haine, E. The Steam Locomotive. Associated University Press, Cranbury, NJ. 1990. σ.283.
10. Ανδρουλιδάκης Κωνσταντίνος. Οι Σιδηρόδρομοι της Κεντρικής Ελλάδος (1869-1969). Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμεκερής» Δήμος Καλαμαριάς. Καλαμαριά. 2005. σ.48



0-4-2T Neilson & Co. No1216 (1866)

