
Στην 82η ΔΕΘ η Βασιλική Άμαξα των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας

2017/09/04 20:24 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Την Βασιλική Άμαξα Σιδηροδρόμων Ασφαλείας AA1 θα παρουσιάσει ο ΟΣΕ, σε συνεργασία με την ΕΕΣΣΤΥ, στην 82η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ).

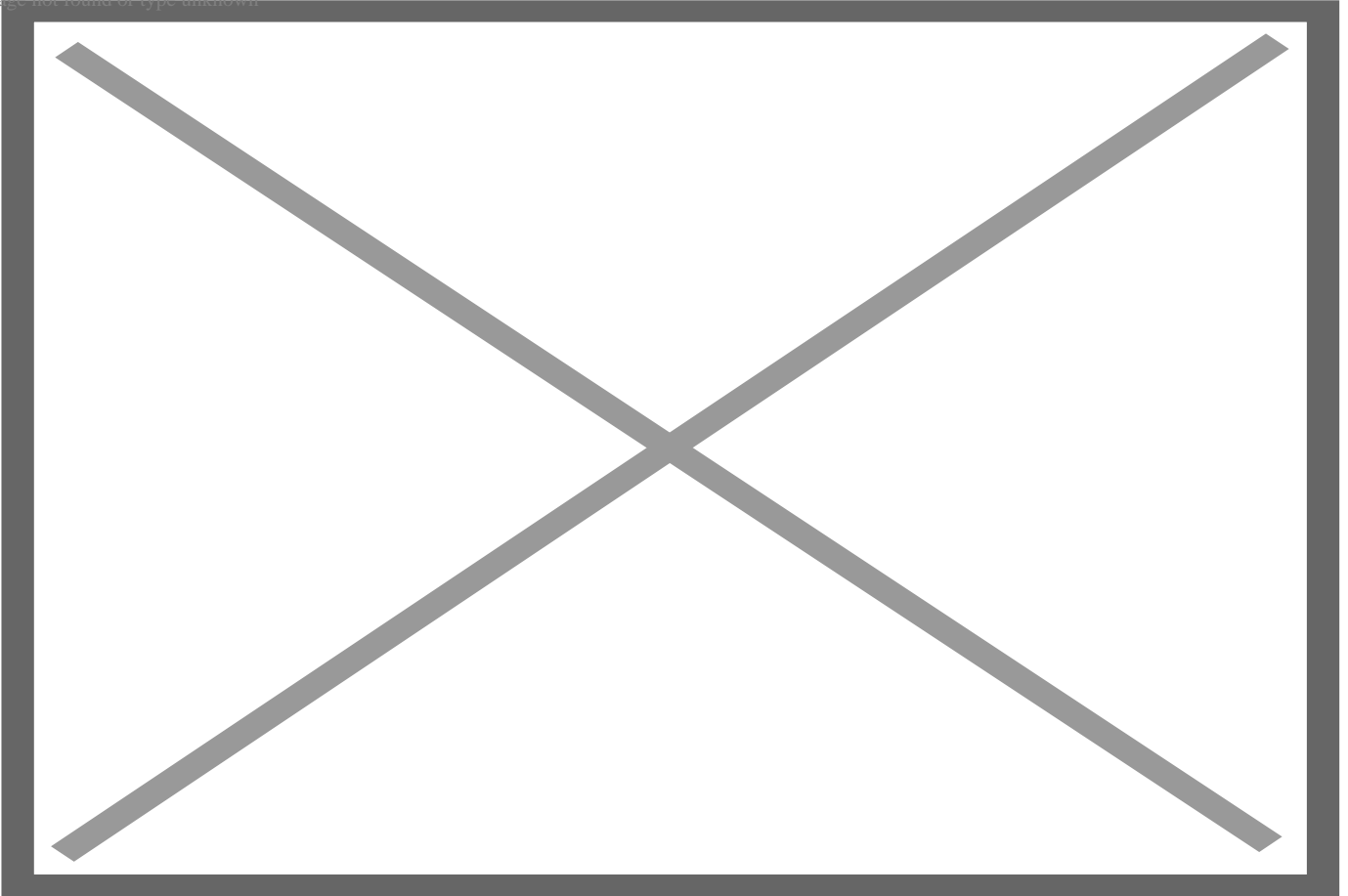
Όπως αναφέρει η ανακοίνωση, «οι επισκέπτες θα έχουν την δυνατότητα να επισκεφτούν και να ξεναγηθούν στο βασιλικό βαγόνι που θα βρίσκεται στον εξωτερικό χώρο της ΔΕΘ, όπου οι λάτρεις του τρένου θα «βιώσουν» τη μοναδική ιστορία του, αλλά και όσοι δεν την γνωρίζουν θα έχουν την ευκαιρία να τη λατρέψουν».

Σημειωτέον, η βασιλική άμαξα των τέως Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας (Σ.Θ.) είναι το όχημα που ανέλαβε τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις της βασιλικής οικογένειας (ή κάποιου μέλους της) στις γραμμές Λάρισα-Βόλος και Βόλος-Καλαμπάκα από την εποχή του βασιλέα Γεωργίου Α' και έπειτα.

Κατασκευάστηκε το 1883, από την βελγική εταιρία «La Metallurgique Ateliers de Nivelles Belgique», που είχε αναλάβει να προμηθεύσει το θεσσαλικό δίκτυο μετρικού εύρους (1000 mm) με το απαιτούμενο ελκόμενο τροχαίο υλικό (επιβατικά και εμπορικά βαγόνια). Μαζί με την άμαξα διοικήσεως **απετέλεσαν τις δύο μοναδικές άμαξες πολυτελείας των θεσσαλικών σιδηροδρόμων**. Αυτό το επίπεδο πολυτέλειας υποδηλώνουν και τα ψηφία «AA» του αριθμού της (AA 1), που αναγράφεται στο αριστερό τμήμα του πλαισίου (σασσί).

Τον Αύγουστο του 2017 και με πρωτοβουλία του ΟΣΕ την **μουσειακή του αποκατάσταση ανέλαβε η ΕΕΣΣΤΥ** στο Εργοστάσιο Βόλου, προσθέτοντας έτσι, ένα σημαντικότατο κειμήλιο στην υπό ανάπτυξη συλλογή μουσειακού τροχαίου υλικού του Οργανισμού.

Αξίζει να αναφερθεί ότι, στο περίπτερο 15 (Stand 52) ο ΟΣΕ θα ενημερώνει και θα παρουσιάζει με σύγχρονα μέσα όλες τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες του με κεντρικούς άξονες **την ασφάλεια, την ανάπτυξη και την εξωστρέφεια**.



Η «ταυτότητα» της Άμαξας

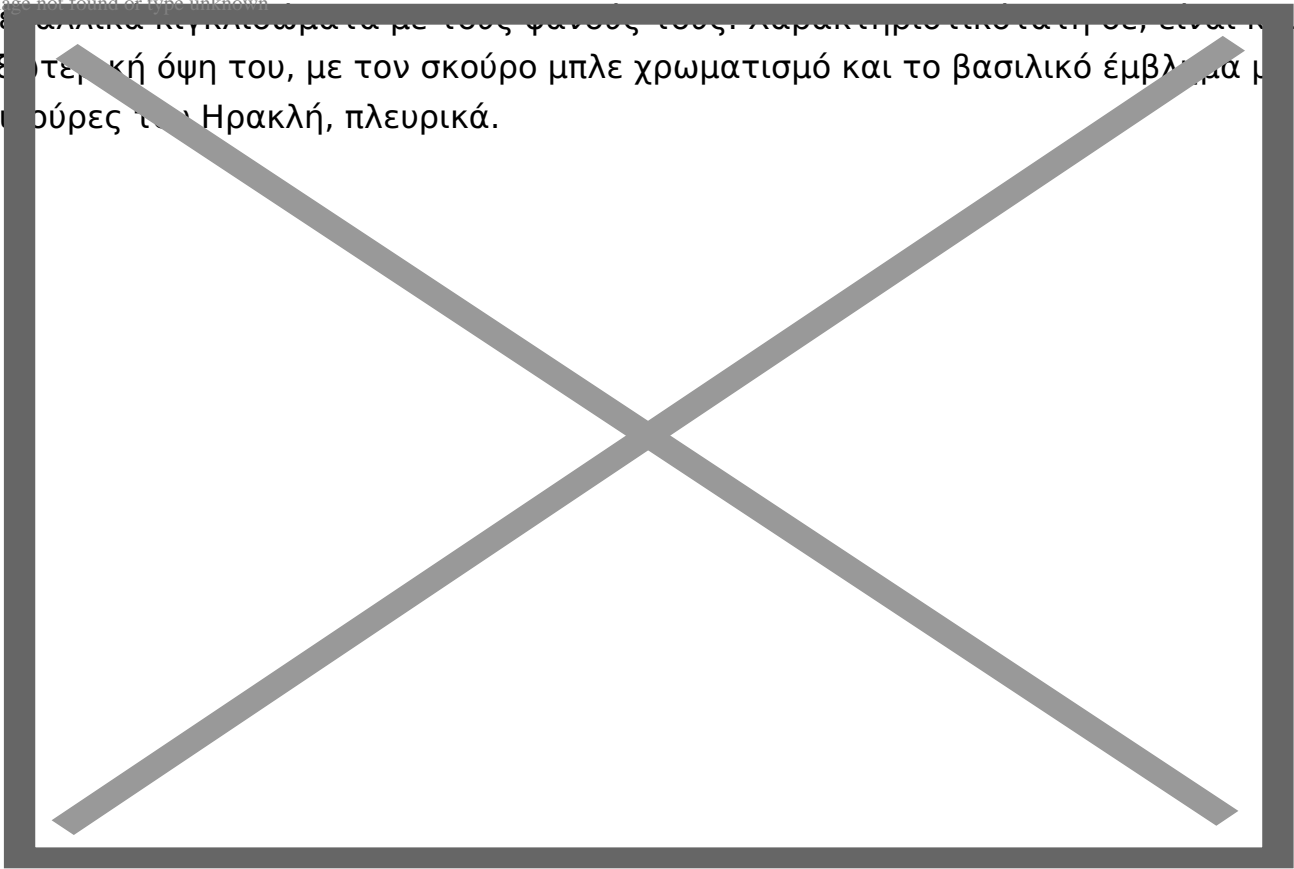
Από τεχνικής άποψης το βασιλικό όχημα ακολουθεί τα υπόλοιπα επιβατικά οχήματα των Σ.Θ.: Διαξονικό με έναν εξώστη σε κάθε άκρο. Το πλαίσιο είναι μεταλλικό, ενώ πάνω σε αυτό στηρίζεται το ξύλινο αμάξωμα με επένδυση μεταλλικών ελασμάτων (λαμαρινών). Η κύλιση των ακτινωτών τροχών του επιτυγχάνεται μέσω τριβέων ολίσθησης (κουζινέτων), ενώ το σύστημα αιώρησης (ανάρτησης), εκτός των φυλλοειδών ελατηρίων (σουστών), περιλαμβάνει και ένα είδος δευτερεύουσας αιώρησης που χρησιμοποιεί ελαστικούς δακτυλίους σε έξι σημεία του για την καλύτερη απόσβεση των κραδασμών.

Εσωτερικά, η βασιλική άμαξα χωρίζεται σε τρία διαμερίσματα. Το κυριότερο από αυτά είναι το Σαλόνι, κεντρικά του οχήματος για περισσότερη άνεση. Με τους υπερπολυτελείς καναπέδες και τις αντίστοιχες πολυθρόνες του, είναι αυτό που έχει τα μεγαλύτερα πλαϊνά παράθυρα. Στα δύο άκρα του αμαξώματος βρίσκονται αντίστοιχα το καπνιστήριο και το καλλωπιστήριο, σε ξεχωριστό διαμέρισμα του οποίου είναι το αποχωρητήριο. Τέλος, στα δύο άκρα του οχήματος βρίσκονται οι εξώστες - το ανοικτό πλην στεγασμένο κομμάτι που αποτελεί ουσιαστικά την είσοδο.

Όλοι αυτοί οι χώροι, φυσικά, αποτελούν σημείο αναφοράς και λόγω της πλούσιας καλλιτεχνικής διακόσμησής τους: από το ψηφιδωτό πάτωμα και τα ζωγραφιστά και σκαλιστά χωρίσματα των διαμερισμάτων, μέχρι τα πολυτελή έπιπλα και είδη

υγιεινής, την δερμάτινη επένδυση του δαπέδου των εξωστών και τα περίτεχνα

με ελκυστικά περιχλωματά με τους φανούς τους παρατηρησιακά ταίρια, είναι η εξωτερική όψη του, με τον σκούρο μπλε χρωματισμό και το βασιλικό έμβλημα με τις φρουρές του Ηρακλή, πλευρικά.



Το

βασιλικό όχημα, μέχρι τον Ιανουάριο του 1936, επί βασιλείας Γεωργίου Β', υπέστη μερική ανακαίνιση κατά την οποία προστέθηκε η δεξαμενή ύδατος στην στέγη του, ηλεκτρικός φωτισμός καθώς και σύστημα κοχλιοφόρου χειροτροχοπέδης (χειρόφρενο).

Παρ' ότι η ημερομηνία του τελευταίου του δρομολογίου παραμένει ακόμα άγνωστη, φαίνεται πως με το πέρασμα του χρόνου έπαυσε να προτιμάται έναντι άλλων πιο σύγχρονων μέσων (σιδηροδρομικών ή οδικών), ειδικά από την κανονικοποίηση της γραμμής Βόλου-Λαρίσης το 1960. Σε κάθε περίπτωση πάντως, το όχημα παρέμεινε για δεκαετίες στον χώρο της αποθήκης ξυλείας του Εργοστασίου Βόλου των Σ.Ε.Κ./Ο.Σ.Ε. σε επιφυλακή για ενδεχόμενη χρήση. Αν και στην εξαιρετική κατάσταση στην οποία είχε διατηρηθεί, ήδη από την δεκαετία του 1960 ο τέως Αρχιμηχανικός Έλξης των Σ.Ε.Κ. και πρωτεργάτης του σιδηροδρομικού μουσείου του Οργανισμού, Χριστόδουλος Χριστοδούλου, το χαρακτήρισε ως «το πολυτιμότερο κειμήλιο των Σιδηροδρόμων», δυστυχώς η αναπαλαίωσή του για το μουσείο δεν προχώρησε.