

117
σολ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΟΥ ΠΕΡΑΣΜΕΝΟΥ ΑΙΩΝΑ

Πτυχιακή Εργασία



Πανδής Νίκος - Σπανός Δημήτρης

ΤΕΙ Πειραιά - Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων
Μάρτιος 1998

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ
ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΟΥ ΠΕΡΑΣΜΕΝΟΥ ΑΙΩΝΑ

των

Πανδή Νικόλαου και Σπανού Δημήτριου

Εργασία που υποβλήθηκε στα πλαίσια των
απαιτήσεων για το πτυχίο:

Πολιτικών Δομικών Έργων

Τ.Ε.Ι. Πειραιά

1998

Στο μάθημα της Αρχιτεκτονικής

Καθηγήτρια : κ. Βαρελίδου Πόπη

Ημερομηνία: 5 / 3 / 98

BIBΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Τ.Ε.Ι. Πειραιά

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ
ΤΟΥ ΠΕΡΑΣΜΕΝΟΥ ΑΙΩΝΑ

των Πανδή Νικόλαου και Σπανού Δημήτριου

Καθηγήτρια : Βαρελίδου Πόπη

Μάθημα : Αρχιτεκτονική

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή αποτελεί μια προσπάθεια από μέρους μας να αναλύσουμε, κατά το δυνατόν, αρχιτεκτονικά τους Ελληνικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς του περασμένου αιώνα. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας συγκεντρώσαμε στοιχεία ιστορικά και μορφολογικά των σταθμών, όπως και σχέδια, καθώς και φωτογραφικό υλικό. Ακόμη, προχωρήσαμε σε μία δική μας, περαιτέρω αρχιτεκτονική ανάλυση των σταθμών με βάση τις φωτογραφίες που συλλέξαμε και τους σταθμούς που επισκεφτήκαμε. Επειδή, όμως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αποτελούν αναπόσπαστο, κατά κάποιο τρόπο, στοιχείο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, η εργασία αυτή καταγράφει και γενικότερα, την πορεία του σιδηροδρόμου στο Ελληνικό κράτος. Επίσης, θεωρήσαμε ότι μια συνολική εικόνα του όλου αντικειμένου, θα βοηθούσε τον αναγνώστη αυτής της εργασίας να αποκομίσει πληροφορίες και στοιχεία για την όλη σημερινή παρουσία των Ελληνικών σιδηροδρόμων και σιδηροδρομικών σταθμών, γι' αυτό και συγκεντρώσαμε και παρουσιάζουμε στοιχεία για δίκτυα και σταθμούς και αυτού του αιώνα.

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
Περιεχόμενα.....	2
Σιδηροδρομικοί σταθμοί της Ελλάδας.....	1
Γενικά	1
Κατηγορίες σταθμών	2
Αρχιτεκτονικά στοιχεία	2
Γενική ιστορία σιδηροδρόμων Ελλάδος.....	4
Διαχωρισμός Ελληνικών σιδηροδρόμων σε δίκτυα.....	6
Δίκτυο Πελοποννήσου.....	8
Ιστορικά στοιχεία.....	8
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	8
Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριότερων σταθμών του δικτύου.....	22
Δίκτυο Βορειοδυτικής Ελλάδος.....	60
Ιστορικά στοιχεία.....	60
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	61
Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριότερων σταθμών του δικτύου.....	61
Δίκτυο Θεσσαλίας.....	64
Ιστορικά στοιχεία.....	64
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	65
Δίκτυο Βόλου-Μηλέων.....	71
Ιστορικά στοιχεία.....	71
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	71
Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριότερων σταθμών του δικτύου.....	75
Δίκτυο Μακεδονίας - Θράκης μέχρι το 1920	78
1. Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου	80
Ιστορικά στοιχεία.....	80
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	80
2. Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Ειδομένης -Γευγελής (Ανατολικών Σιδηροδρόμων)	86
Ιστορικά στοιχεία.....	86

Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	86
3. Ενωτικός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης.....	89
Ιστορικά στοιχεία.....	89
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	89
4. Δίκτυο Έβρου των Ανατολικών σιδηροδρόμων.....	94
Ιστορικά στοιχεία.....	94
Κτιριακές εγκαταστάσεις.....	94
Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριότερων σταθμών του δικτύου.....	96
Σιδηρόδρομος Πειραιώς - Δεμερλί - Συνόρων (Λαρισαϊκός).....	112
Ιστορικά στοιχεία.....	112
Κτιριακές εγκαταστάσεις- αρχιτεκτονική- μορφολογία.....	112
Δίκτυο κανονικού εύρους μετά το 1920 (νέο δίκτυο).....	117
Ιστορικά στοιχεία.....	117
Κτιριακές εγκαταστάσεις – αρχιτεκτονική - μορφολογία.....	118
Αναγκαιότητα συντήρησης και διατήρησης των Ελληνικών σιδηροδρομικών σταθμών.....	127
Βιβλιογραφία.....	129
Κατάλογος Φωτογραφιών.....	130
Κατάλογος Σχεδίων.....	133

Σιδηροδρομικοί σταθμοί της Ελλάδας

Γενικά

Κατά την τελευταία εικοσαετία του 19^{ου} αιώνα, ο χερσαίος ελλαδικός χώρος θα γνωρίσει ένα νέο είδος κτιρίων και τεχνικών έργων. Η ραγδαία ανάπτυξη της εποχής εκείνης των σιδηροδρομικών δικτύων εισήγαγε ταυτόχρονα στην ελληνική αρχιτεκτονική τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, έργα και μορφές που χαρακτηρίζονται από την τεχνική αρτιότητα και τον προσεκτικό σχεδιασμό της κάθε λεπτομέρειας. Φορείς των έργων αυτών είναι ευρωπαϊκές εξειδικευμένες εταιρείες, με τεχνογνωσία πολλών δεκαετιών και τυποποίηση των κατασκευών τους.

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, λοιπόν, δεν ήταν μόνο ένα απόκτημα καθαρά χρηστικής αξίας για την Ελλάδα της εποχής εκείνης, αλλά ήταν και τεχνουργήματα - σηματοδότες της ανάπτυξης, αποτελώντας πόλους πολεοδομικών σχηματισμών. Αποτελούσαν, επίσης, την τεχνολογική έκφραση των βιομηχανικών κατασκευών του περασμένου αιώνα.

Αν και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι συγκροτήματα και συνθέσεις που αποτελούνται από σιδηροτροχιές, αποθήκες, μηχανουργία, μηχανές και βαγόνια, εμπορεύματα, κατοικίες υπαλλήλων, καφενεία, βοηθητικά κτίσματα και κήπους, το κτίριο που δεσπόζει και αποτελεί σημείο αναφοράς για κάθε σιδηροδρομικό σταθμό είναι το κτίριο επιβατών. Το κεντρικό κτίριο επιβατών κυριαρχεί και χαρακτηρίζει το κάθε σταθμό και είναι αυτό που ενώνει τον κόσμο, την καθημερινότητα της πόλης με έναν άλλο κόσμο, αυτόν του ταξιδιού με το τραίνο.

Είναι γεγονός ότι η Ελλάδα δεν γνώρισε τους μεγάλους σιδηροδρομικούς σταθμούς της Ευρώπης, όπου αναπτύχθηκε η τεχνολογική πρωτοπορία, και αυτό λόγω μικρότερων λειτουργικών αναγκών. Έχει, όμως, πάρει στοιχεία και στηρίγματα από αυτούς των Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων.

Κατηγορίες σταθμών

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί χωρίζονται σε τέσσερις τάξεις, ανάλογα με το πληθυσμιακό φορτίο που εξυπηρετούσαν. Συνήθως για κάθε τάξη υπήρχαν τυποποιημένα σχέδια εφαρμογής.

Στην Α' τάξη ανήκουν οι σταθμοί των κυριοτέρων πόλεων. Έχουν το μεσαίο τμήμα τους διώροφο, υπερυψωμένο από τις πλευρικές πτέρυγες. Η διαρρύθμιση της κάτοψης είναι απλή και συμμετρική. Το κεντρικό τμήμα του ισογείου καταλαμβάνει η αίθουσα υποδοχής του κοινού και τα εκδοτήρια εισιτηρίων. Στις πλευρικές πτέρυγες διατάσσονται αίθουσες αναμονής και γραφεία των σιδηροδρομικών υπαλλήλων. Στον όροφο είναι η κατοικία του σταθμάρχη.

Τα κτίρια Β' τάξεως ήταν μικρότερα από τα προηγούμενα, πάλι με διώροφο το κεντρικό τους τμήμα, που τονίζει τον άξονα συμμετρίας. Η ίδια διαρρύθμιση εξυπηρετεί μικρότερο λειτουργικό φόρτο και λειτουργικές ανάγκες.

Τα κτίρια Γ' τάξεως, ακόμα μικρότερα, έχουν απλούστερη αρχιτεκτονική παρουσία. Είναι απλά διώροφα κτίσματα και εξυπηρετούν τις ανάγκες ενδιάμεσων σταθμών σε χωριά.

Τα κτίρια Δ' τάξεως είναι μονώροφα, στεγάζοντας κυρίως το εκδοτήριο εισιτηρίων.

Αρχιτεκτονικά στοιχεία

Τα κτίρια των επιβατών ήταν κατά κανόνα επιμήκη, τοποθετημένα παράλληλα στις σιδηροτροχιές, εξυπηρετώντας με τη διαμπερή διέλευση από το κεντρικό τους Χολ, την πρόσβαση στα τρέινα. Διαμορφώνονται εξωτερικά με βάση την κανονικότητα και την συμμετρία. Τον άξονα συμμετρίας της σύνθεσης τονίζει το ρολόι στη στέγη, συχνά εντεταγμένο σε ψευδοαέτωμα ή σε σοφίτα, ενώ το περίγραμμα τόσο του συνόλου, όσο και των επιμέρους στοιχείων, τονίζεται με εμφανείς καλολαξευμένους γωνιόλιθους ή συμπαγή τούβλα.

Στην πρόσοψη, από την πλευρά των σιδηροτροχιών, αναπόσπαστο στοιχείο προστασίας στην αποβάθρα, είναι το στέγαστρο. Άλλοτε ξύλινο, αλλά συχνότερα

σιδερένιο, με περίτεχνες λεπτομέρειες στις κομβώσεις, υπαινίσσεται τη μετάβαση από τη λίθινη συμβατική αρχιτεκτονική της πόλης στην ανανεωτική, δυναμική όσο και διακοσμητική μεταλλοτεχνία της νέας βιομηχανικής εποχής.

Μεταξύ των σταθμών που κτίστηκαν στην Ελλάδα με τον τρόπο αυτό, ο σταθμός της Αθήνας είναι ο πιο χαρακτηριστικός. Η αρχική φάση της νέας λειτουργίας περιελάμβανε κυρίως την εξέλιξη των πρώτων στάσιμων θύλων. Η κατασκευή των κτιρίων που περιβάλλουν τον σταθμό έγινε σταδιακά, με την Πρωσία να είναι ο πρώτος που ολοκλήρωσε το έργο, με την Ελλάδα να ακολουθεί.

Ο σταθμός της Αθήνας περιλάμβανε εκτός από τον κεντρικό θύλο και δύο πλευρικούς θύλους, οι οποίοι κτίστηκαν σταδιακά. Η κατασκευή των κτιρίων που περιβάλλουν τον σταθμό έγινε σταδιακά, με την Πρωσία να είναι ο πρώτος που ολοκλήρωσε το έργο, με την Ελλάδα να ακολουθεί.

Ο σταθμός της Αθήνας κτίστηκε σταδιακά, με την Πρωσία να είναι ο πρώτος που ολοκλήρωσε το έργο, με την Ελλάδα να ακολουθεί. Η κατασκευή των κτιρίων που περιβάλλουν τον σταθμό έγινε σταδιακά, με την Πρωσία να είναι ο πρώτος που ολοκλήρωσε το έργο, με την Ελλάδα να ακολουθεί.

Ο σταθμός της Αθήνας κτίστηκε σταδιακά, με την Πρωσία να είναι ο πρώτος που ολοκλήρωσε το έργο, με την Ελλάδα να ακολουθεί. Η κατασκευή των κτιρίων που περιβάλλουν τον σταθμό έγινε σταδιακά, με την Πρωσία να είναι ο πρώτος που ολοκλήρωσε το έργο, με την Ελλάδα να ακολουθεί.

Γενική ιστορία σιδηροδρόμων Ελλάδος

Μέχρι και το μεγαλύτερο μέρος του 19^{ου} αιώνα, η έννοια σιδηρόδρομοι δεν είχε κάνει την εμφάνισή της στην Ελλάδα και τα μέσα που χρησιμοποιούνταν για τις χερσαίες μεταφορές στηριζόντουσαν στην βοήθεια των ζώων. Η αρχική πρόταση για τη δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα έγινε από τον γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδι στις αρχές του 1835 και αφορούσε την σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά.

Αυτή η ιδέα αποτέλεσε αντικείμενο πολυετών συζητήσεων, χωρίς αποτέλεσμα, παρά μόνο στις 16 Ιουνίου 1855, επί κυβερνήσεως Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου, εισηγήθηκε στην βουλή σχετικό νομοσχέδιο για τη κατασκευή της συγκεκριμένης γραμμής. Έτσι, το 1869 με την ολοκλήρωση των έργων παραδόθηκε στην κυκλοφορία η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή με αφετηρία το Θησείο.

Από τότε, το 1869 και μετά, οι προτάσεις κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών στην Ελλάδα θα πληθύνουν, με βάσει το όραμα να συμπεριληφθεί η χώρα στο «Ταχυδρομείο των Ινδιών», την σιδηροδρομική - ατμοπλοϊκή διαδρομή που ακολουθούσε η κυριότερη ροή διεθνούς εμπορίου, μεταξύ Ευρώπης, Ανατολικών χωρών και Ινδιών, χωρίς, όμως, ουσιαστικό αποτέλεσμα. Και αυτό γιατί η Ελλάδα, προερχόμενη από την επιτυχή έκβαση του πολέμου της ανεξαρτησίας της, των ετών 1821 - 28, είχε κληρονομήσει όλες τις επιπτώσεις της διαλυμένης οικονομίας και των ανάξινων, τότε, διοικήσεων. Μεταξύ αυτών, και την ανυπαρξία συγκοινωνιακής πολιτικής.

Προς το τέλος του 1870, οι συνθήκες αυτές άρχισαν να αλλάζουν και να ανοίγεται σιγά - σιγά ο δρόμος για την δημιουργία σιδηροδρόμων. Αυτός, όμως, που συνέβαλε τα μέγιστα για την υλοποίηση των τότε οραμάτων ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο οποίος κατά την διάρκεια της πρώτης, ουσιαστικά, πρωθυπουργίας του υπέγραψε οριστικές συμβάσεις για σιδηροδρομικές γραμμές που κάλυπταν το μεγάλο μέρος της χώρας εκείνης της εποχής, με προοπτικές για περαιτέρω επεκτάσεις. Είναι χαρακτηριστικό πως ότι κατασκευάστηκε μετά την πρωθυπουργία του εδραζόταν στις

βάσεις που είχε θέσει αυτός και δεν ήταν παρά καθυστερημένη υλοποίηση μέρους των στόχων του.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο θεμελιωτής των ελληνικών σιδηροδρόμων, όπως χαρακτηρίστηκε, πίστευε πως η κατασκευή σύγχρονων μεταφορικών μέσων θα συνέβαλε στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και θα στήριζε την ήδη παρατηρούμενη οικονομική δραστηριότητα της εποχής. Απ' την άλλη, θεωρούσε, σκεπτόμενος ρεαλιστικά, πως η ένταξη της χώρας στο διεθνές εμπόριο, άρα και η ανάγκη γραμμών διεθνούς πλάτους διαγραφόταν μακρινή. Έτσι, προώθησε για τα ελληνικά σιδηροδρομικά δίκτυα κατασκευές με προδιαγραφές τοπικών δικτύων, με εξαίρεση τον προς Βορρά άξονα που έμελλε να ενώσει την πρωτεύουσα με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η ιστορία δικαίωσε τις επιλογές του Χαρίλαου Τρικούπη. Το 1909 η Ελλάδα είχε ήδη 1571 χιλιόμετρα γραμμών που δεν επρόκειτο να κατασκευαστούν αν δεν πρυτάνευε η πολιτική του Τρικούπη. Αυτή η πολιτική μεταφορών συνέβαλε στην γενικότερη ανάπτυξη της χώρας, όπως και στην προώθηση της ενοποίησης της αγοράς.

Ο Ελληνικός σιδηρόδρομος προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στις στρατιωτικές κινητοποιήσεις της Ελλάδος, δημιούργησε συνθήκες κατάλληλες για την άνετη και γρήγορη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, εισήγαγε τεχνογνωσία άγνωστη μέχρι τότε και συνέβαλλε στην πολιτική ενοποίηση του κράτους και την χωροταξική οργάνωση της χώρας.

Διαχωρισμός Ελληνικών σιδηροδρόμων σε δίκτυα

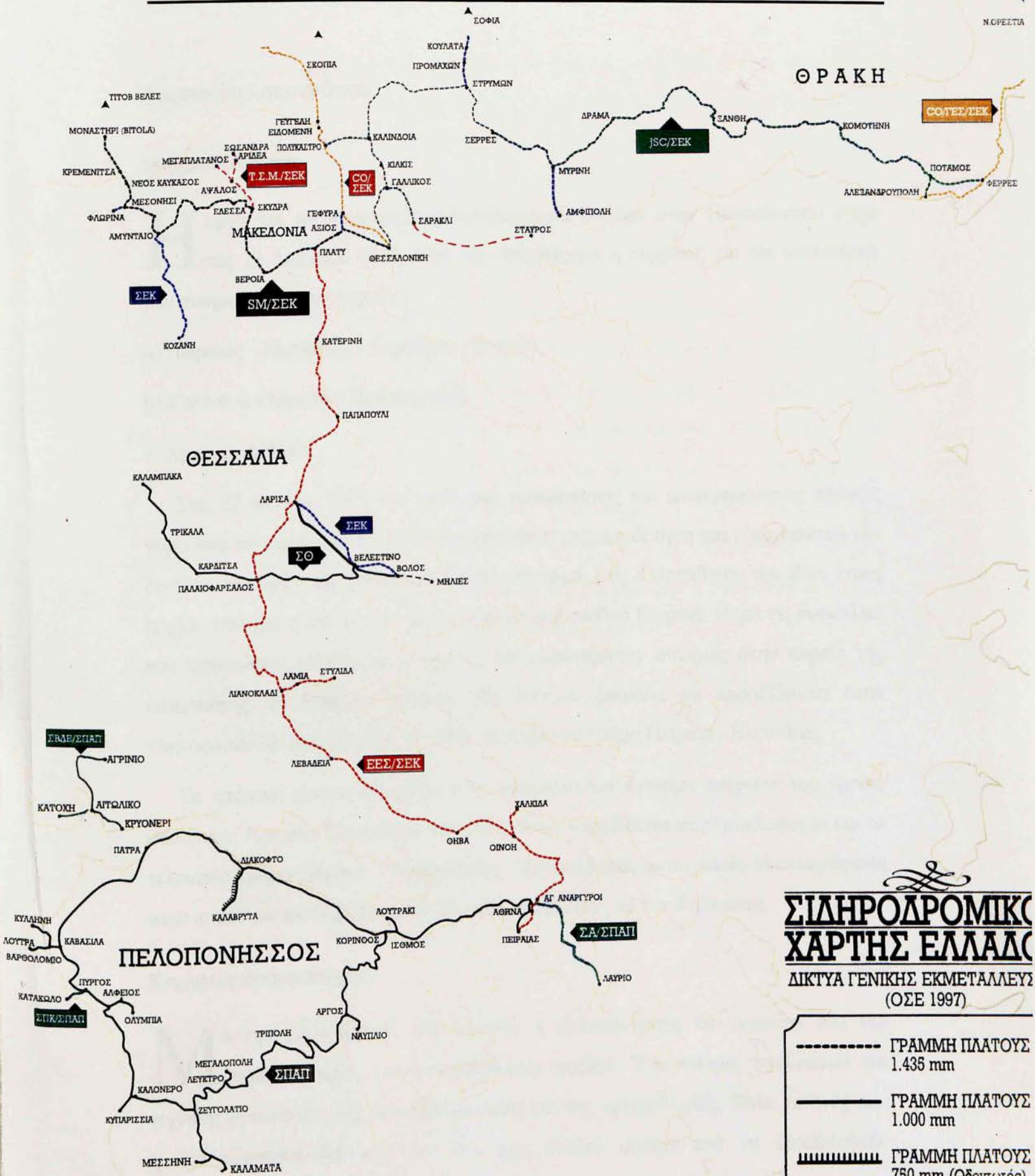
Εκτός του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνας - Πειραιά, το οποίο ήδη αναφέραμε, τα υπόλοιπα δίκτυα χωρίζονται σε:

1. Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου,
2. Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος,
3. Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας,
4. Σιδηρόδρομοι Μακεδονίας - Θράκης,
5. Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Δεμερλί-Συνόρων ΠΔΣ(ο γνωστός Λαρισαϊκός) και
6. Δίκτυο κανονικού εύρους μετά το 1920 (Νέο Δίκτυο)

Παρακάτω θα αναλύσουμε ξεχωριστά το κάθε δίκτυο και τους σιδηροδρομικούς του σταθμούς, αναφέροντας στοιχεία ιστορικά, στοιχεία γύρω από τις κτιριακές εγκαταστάσεις και στοιχεία μορφολογικά των σταθμών.

Ελληνικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί του Περρασμένου Αιώνα

ΣΟΦΙΑ
ΟΡΜΕΝΟ
ΝΟΒΕΣΤΑ



**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ
ΧΑΡΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**
ΔΙΚΤΥΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
(ΟΣΕ 1997)

	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 1.435 mm
	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 1.000 mm
	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 750 mm (Οδοντωτός)
	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 600 mm
	ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΤΑΡΓΗΜΕΝΗ

Δίκτυο Πελοποννήσου

Ιστορικά στοιχεία

Η αρχή για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο έγινε στις 19 Απριλίου 1882, όταν και υπογράφηκε η σύμβαση για την κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών:

α) Πειραιώς - Ελευσίνας - Κορίνθου - Πατρών,

β) Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου και

γ) Άργους - Μύλων.

Στις 22 Ιουνίου 1882 και μετά από συνεδριάσεις και αντικρουόμενες απόψεις γύρω από τον τρόπο με τον οποίο θα γινόταν η χρηματοδότηση και η κατασκευή του δικτύου, επικυρώνεται η σύμβαση με σχετικό νόμο. Στις 8 Νοεμβρίου του ίδιου έτους αρχίζει επίσημα η κατασκευή από τον τερματικό σταθμό Πειραιά. Παρά τις δυσκολίες που αφορούσαν οικονομικούς πόρους και εμφανίζονταν συνεχώς στην πορεία της κατασκευής, τα διάφορα τμήματα του δικτύου ξεκινάνε να παραδίδονται στην κυκλοφορία δύο χρόνια μετά, το 1884 με πρώτο το τμήμα Πειραιά - Ελευσίνας.

Τα επόμενα χρόνια συνεχίζουν να παραδίδονται διάφορα τμήματα του έργου, φθάνοντας έτσι στο Σεπτέμβριο του 1902, όπου παραδίδεται στην κυκλοφορία και το τελευταίο τμήμα Πύργου - Κυπαρισσίας - Ζευγολατιού, με το οποίο ολοκληρώνεται στην ουσία και η σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας με την Καλαμάτα.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Με την ολοκλήρωση του δικτύου η Πελοπόννησος θα γνωρίσει ένα νέο δημόσιο κτίριο, τον σιδηροδρομικό σταθμό. Ένα κτίσμα, συνδυασμό της τεχνικής αρτιότητας, της λειτουργικότητας και της καλαισθησίας. Είναι γεγονός πως η Πελοπόννησος δεν είχε και δεν έχει αστικά κέντρα που να δικαιολογούν εντυπωσιακούς σιδηροδρομικούς σταθμούς σαν αυτούς των μεγαλουπόλεων.

Συνεπώς, οι σταθμοί του δικτύου της Πελοποννήσου κατασκευάστηκαν βάσει τυποποιημένων σχεδίων και με πρώτο κριτήριο τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό.

Κάποια βασικά οικοδομήματα, π.χ. κεντρικό κτίριο με εκδοτήρια, σταθμαρχείο, αίθουσα αναμονής, αποθήκη εμπορευμάτων, μηχανοστάσιο συνδέονται μεταξύ τους, δημιουργώντας έτσι ένα συγκρότημα με σαφή λειτουργικό προορισμό αλλά και ενιαίο αρχιτεκτονικό ύφος όπου κυριαρχούν η κανονικότητα, η συμμετρία και η επανάληψη.

Ο άξονας συμμετρίας ορίζεται συνήθως από το ρολόι που βρίσκεται στη σοφίτα (όπως στο σταθμό της Καλαμάτας και της Τρίπολης) ή σε αέτωμα. Η όλη αρχιτεκτονική γραμμή πλησιάζει τον νεοκλασικισμό, προσαρμοσμένο, όμως, στο χώρο και τις λειτουργικές ανάγκες. Τα κύρια δομικά υλικά που εμφανίζονται είναι η λαξευτή πολυγωνική πέτρα, το ξύλο, το κεραμίδι και το τούβλο. Τα χρώματα που εμφανίζονται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς κυμαίνονται ανάμεσα στο γκρίζο ή φαιό της πέτρας, την ώχρα των επιχρισμάτων και το κεραμίδι της σκεπής ή του τούβλου. Ως επαναλαμβανόμενα στοιχεία μπορούμε να χαρακτηρίσουμε τα μπουνιάτα, τα τοξωτά ανώφλια, τις ξύλινες κεραμοσκεπές, τα προεξέχοντα γείσα, τα μεταλλικά ή ξύλινα στέγαστρα με τα κεραμίδια, τα εναλλασσόμενα ασπροκόκκινα πλακάκια Άργους στην αποβάθρα και τις λαμπαδωτές πόρτες.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι ορισμένοι σταθμοί αποκλίνουν στη σημερινή τους μορφή, από την αρχική κατασκευή. Ενδεικτικός είναι ο σταθμός της Καλαμάτας, με προσθήκες που έχουν αλλάξει σημαντικά την αρχική κατασκευή, σχέδιο της οποίας παραθέτουμε στις επόμενες σελίδες. Το σχέδιο αυτό είναι της κατασκευάστριας Γαλλικής εταιρίας Chemins De Fer.

Τα κτίρια των σταθμών Καλαμάτας, Τρίπολης, Άργους, Ναυπλίου (παλιός σταθμός) ανήκουν στην Α΄ τάξη με κατοικία του σταθμάρχη στον όροφο. Οι δευτερεύοντες σταθμοί (Β΄ τάξεως) στεγάζονται συνήθως σε διώροφα κτίρια χωρίς ισόγειες προεξέχουσες πτέρυγες, αλλά ακολουθούν πάντα το αρχιτεκτονικό ύφος των πρωτευόντων. Τέτοιοι σταθμοί είναι της Μεγαλόπολης, του Λεονταρίου, της Μεσσήνης κ.α. Οι σταθμοί μικρότερης τάξης και οι απλές στάσεις στεγάζονται σε πέτρινα ισόγεια κτίρια με κεραμοσκεπές. Συνήθως διαθέτουν μόνο γραφείο κινήσεως, εκδοτήρια εισιτηρίων, και αίθουσα αναμονής.

Σε ειδική κατηγορία ανήκουν οι σταθμοί Ολυμπίας και Μυκηνών, που με το απέριτο ύφος τους εντάσσονται αρμονικά στους αρχαιολογικούς χώρους που



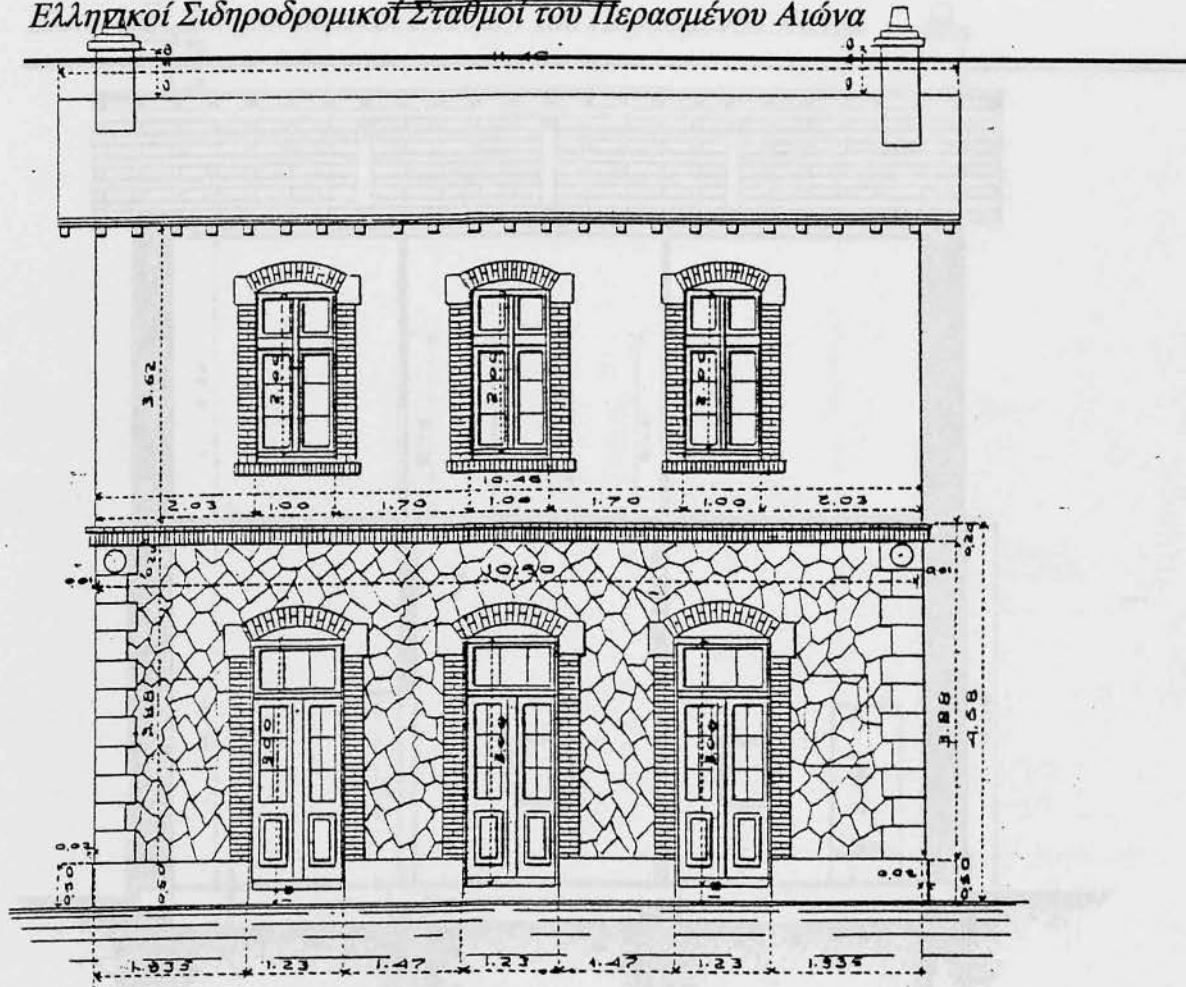
ΦΩΤΟ 1 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



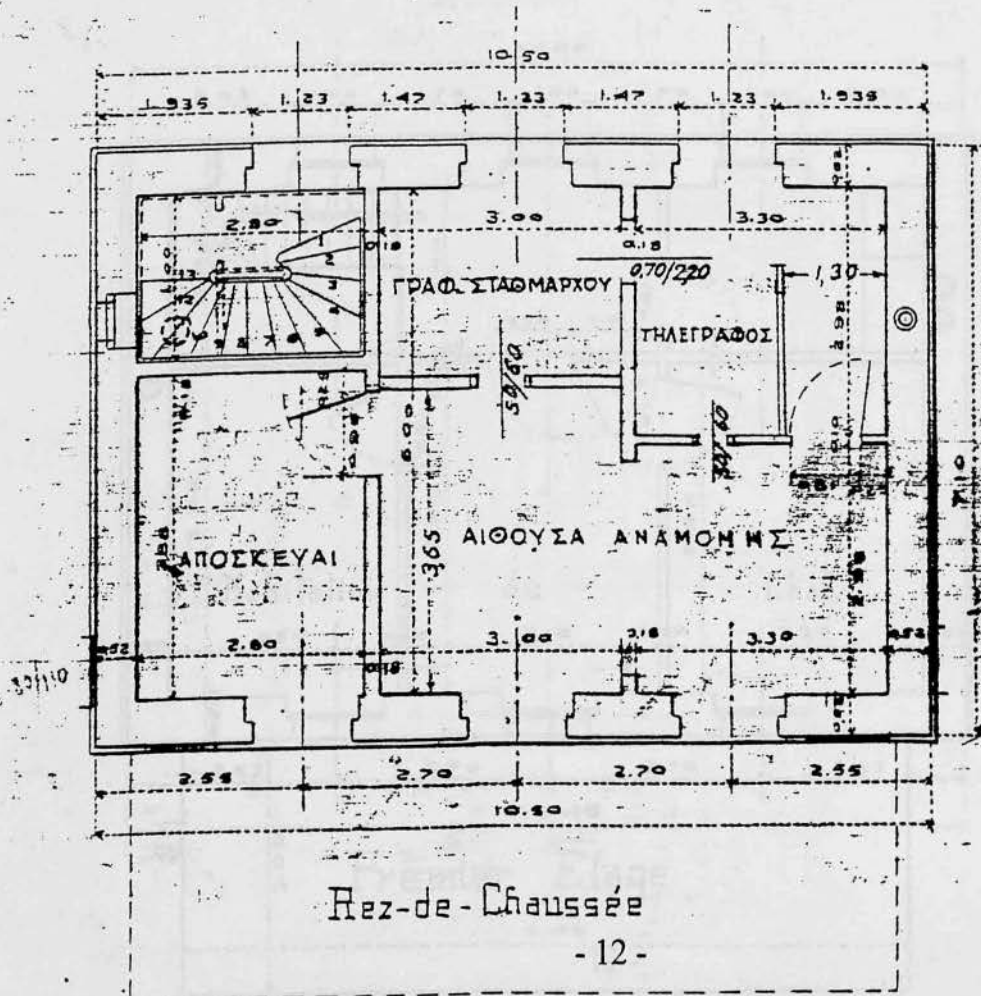
ΦΩΤΟ 2 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

FACADE COTE DE LA COUR

Ελληνικοί Σιδηδρομικοί Σταθμοί του Πέρασμένου Αιώνα



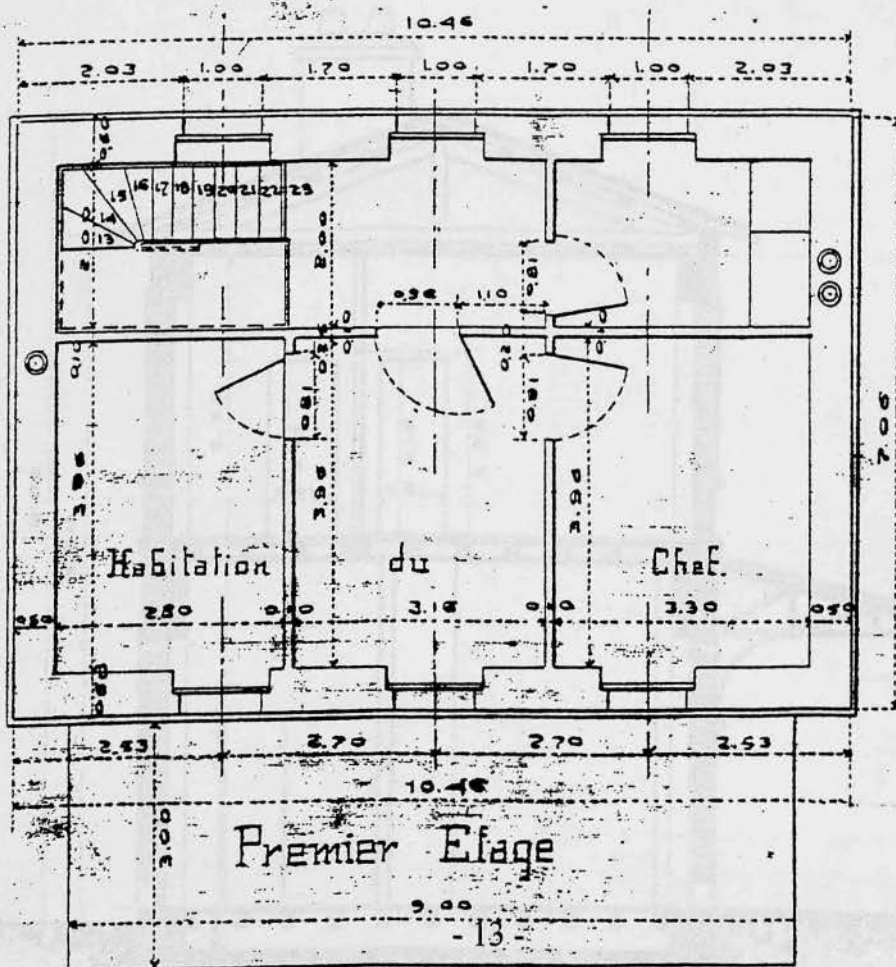
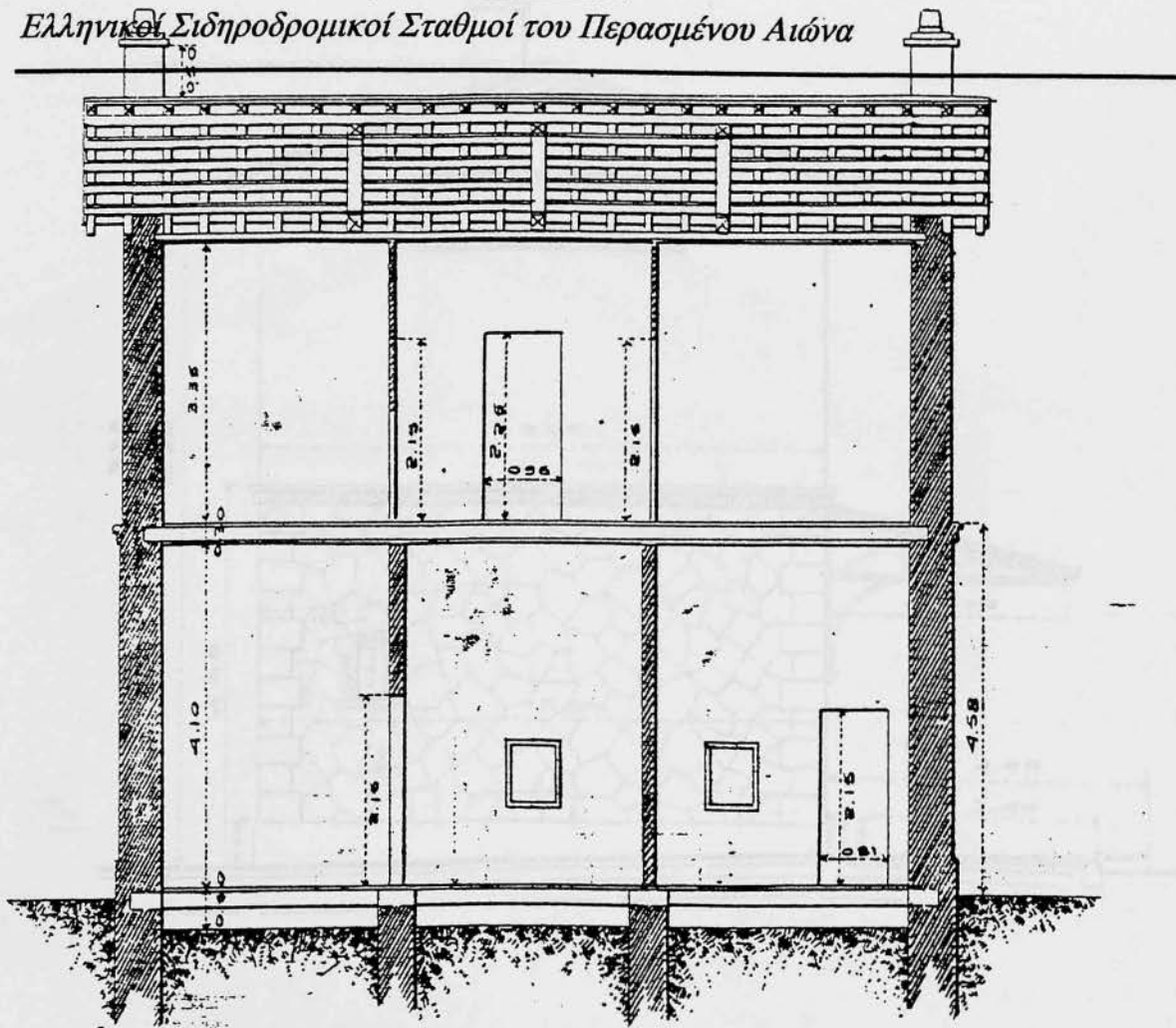
ECHELLE [



Rez-de-Chaussée

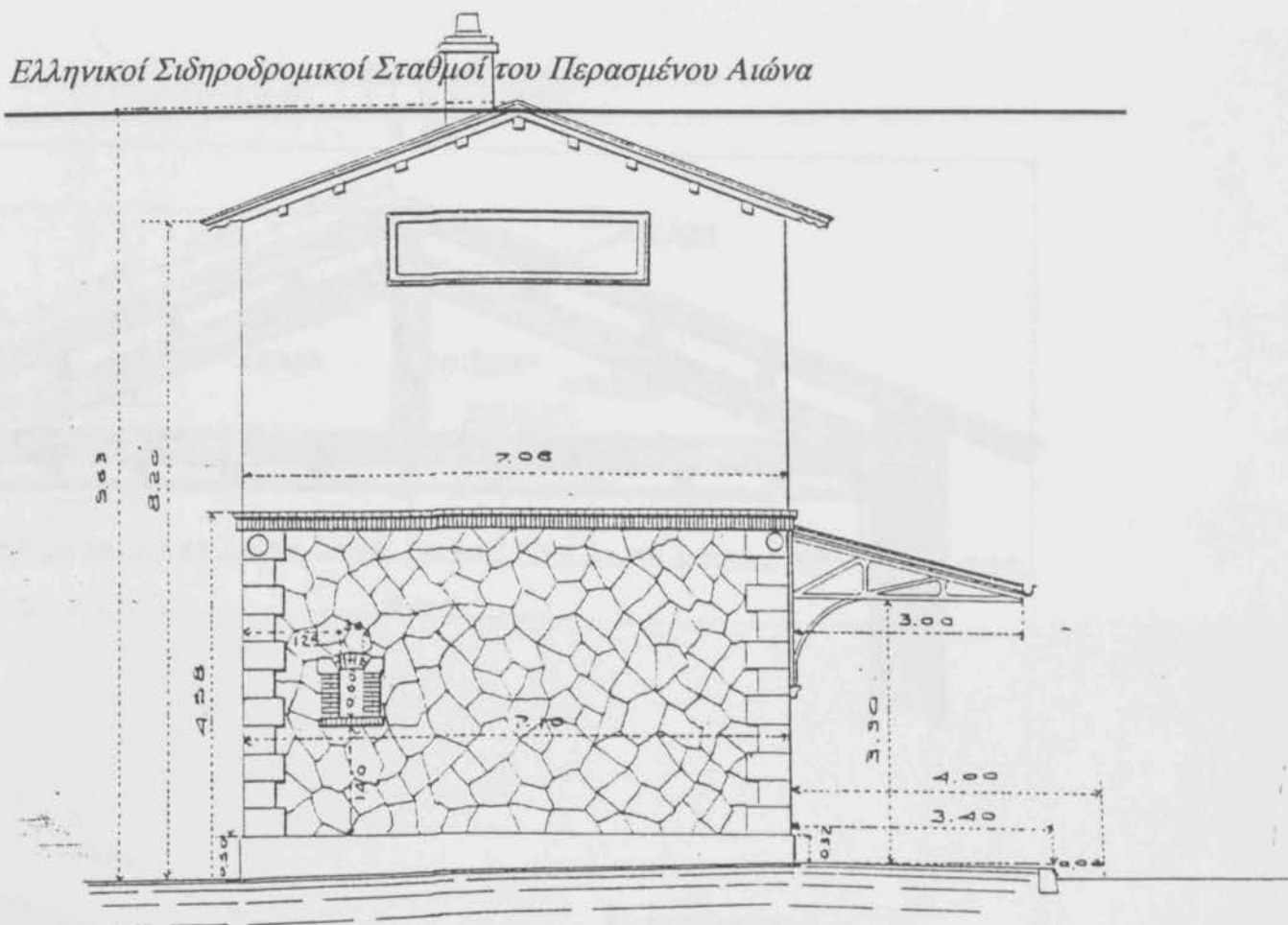
COUPE LONGITUDINALE

Ελληνικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί του Πέρασμένου Αιώνα

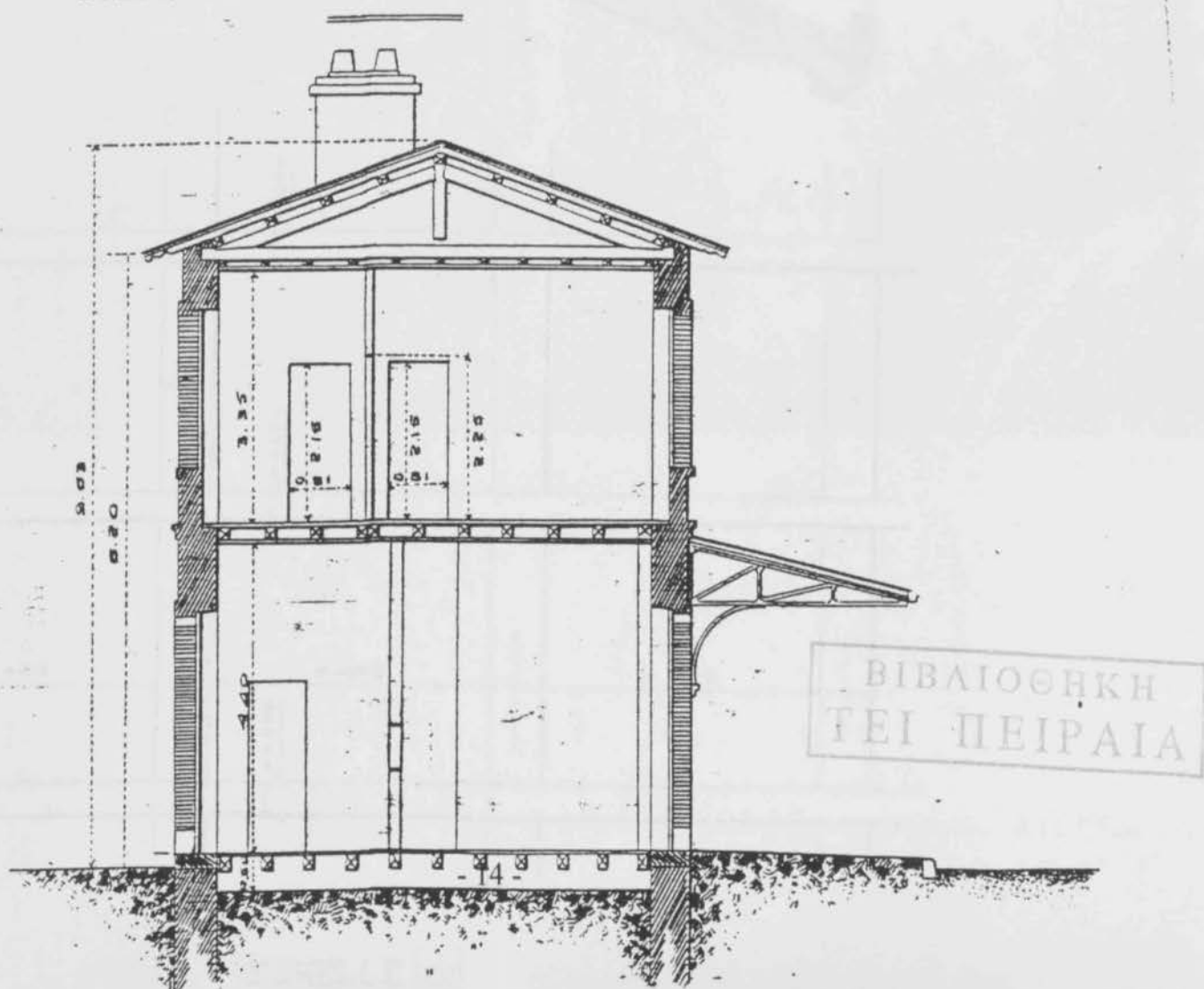


ECHÉL

Ελληνικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί του Πρασμένου Αιώνα



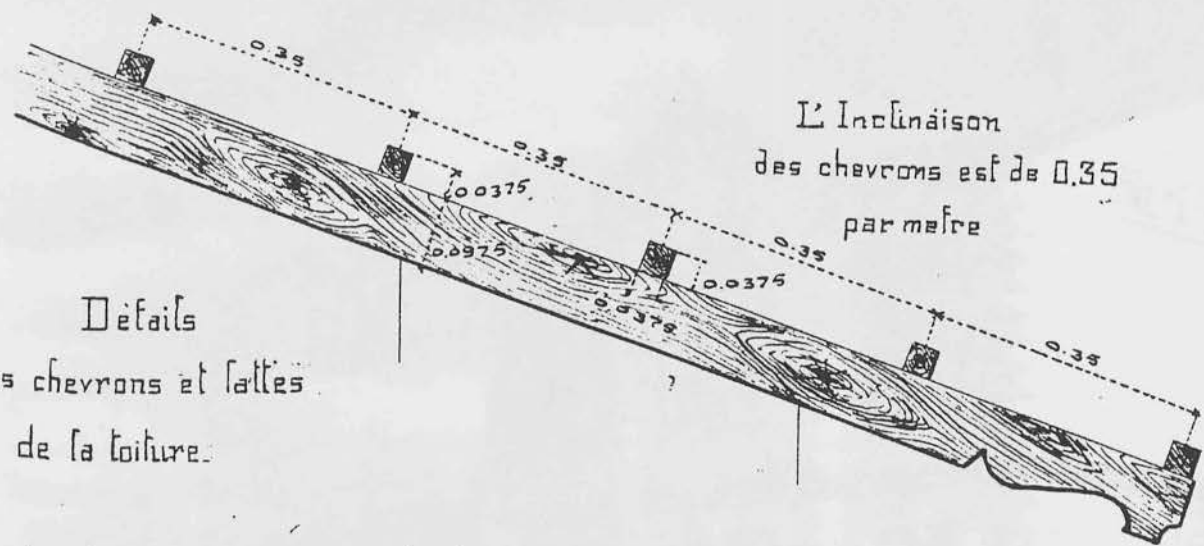
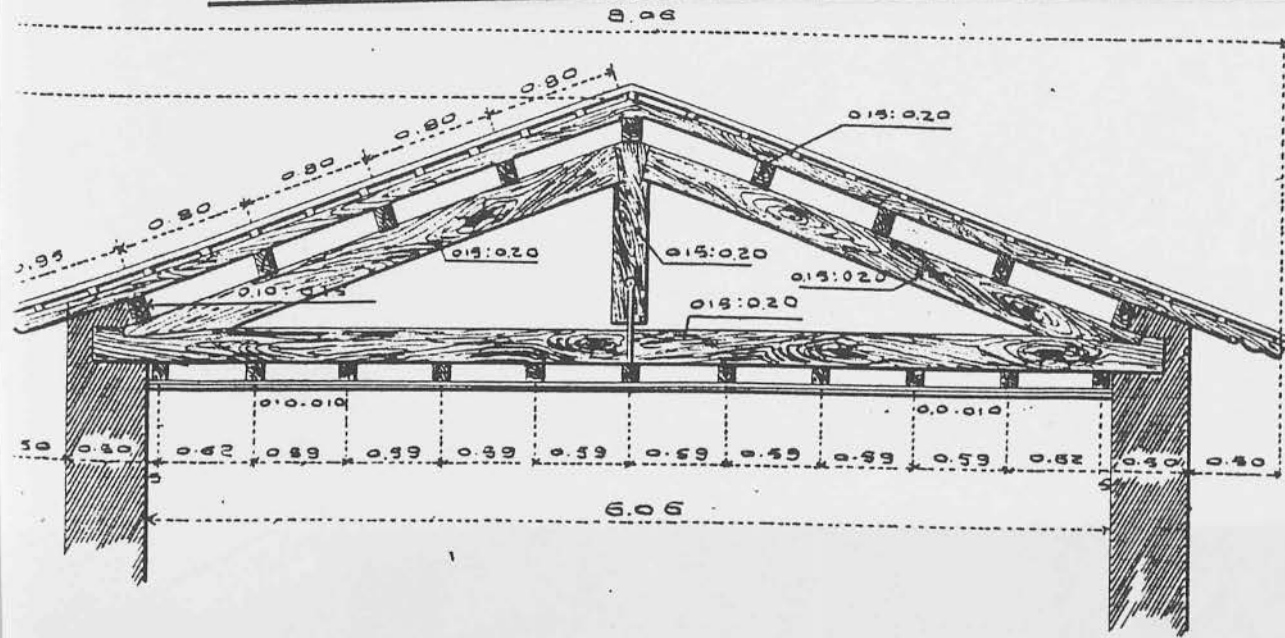
COUPE TRANSVERSALE



COUPE TRANSVERSALE

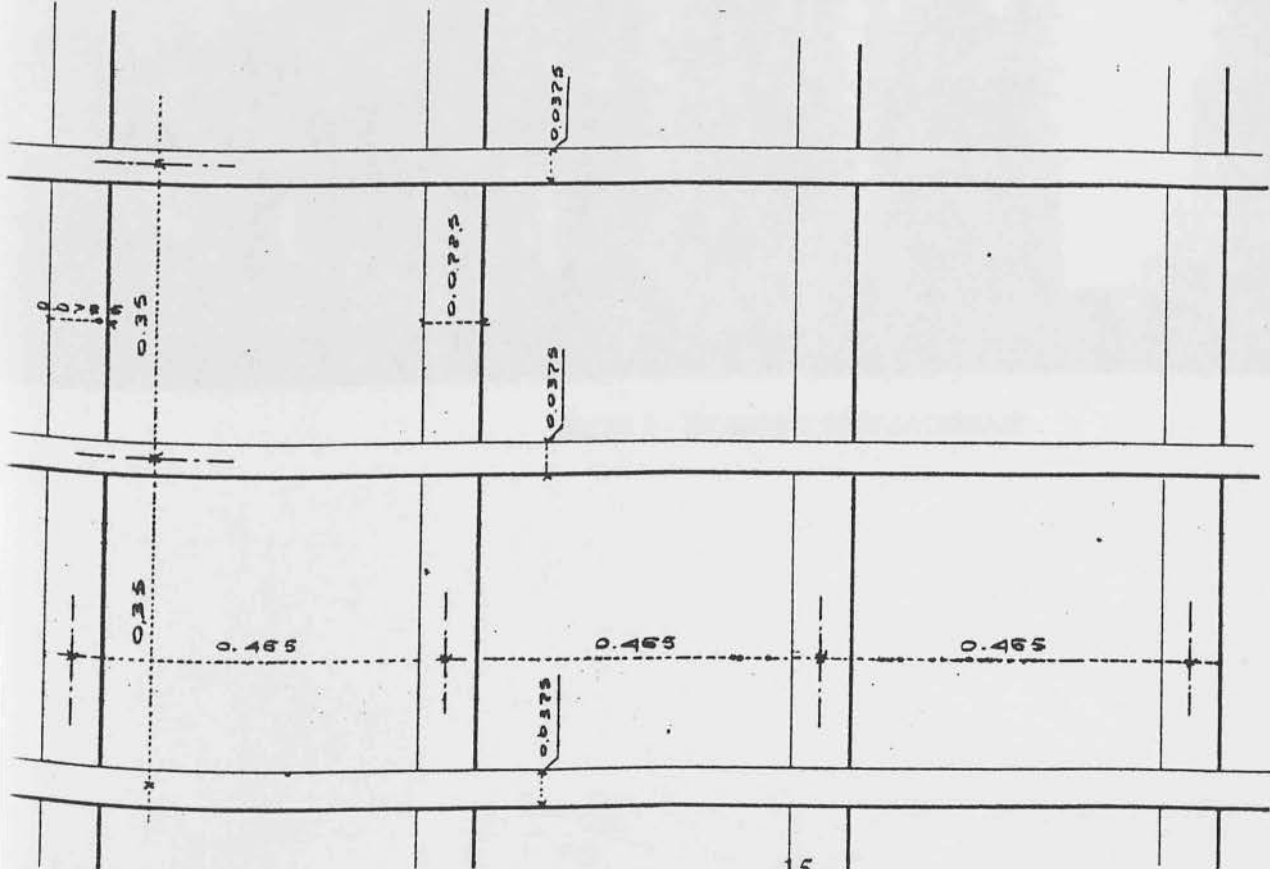
Ελληνικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί του Ηρασμένου Αιώνα

DE LA TOITURE



L'Inclinaison des chevrons est de 0.35 par mètre

Détails des chevrons et lattes de la toiture.



200



ΦΩΤΟ 3 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ



ΦΩΤΟ 4 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΥΚΙΝΩΝ



ΦΩΤΟ 5 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΥΚΗΝΩΝ



ΦΩΤΟ 6 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ



ΦΩΤΟ 7 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ



ΦΩΤΟ 8 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ

εξυπηρετούν. Ειδικότερα ο σταθμός της Ολυμπίας μπορεί να χαρακτηριστεί δείγμα καθαρού νεοκλασικισμού.

Τέλος, τα μηχανοστάσια τα οποία το δίκτυο της Πελοποννήσου διαθέτει συνολικά έντεκα ακολουθούν γενικά το αρχιτεκτονικό ύφος των σταθμών. Υπακούουν, όμως, περισσότερο στις λειτουργικές ανάγκες. Πρόκειται για ογκώδης λίθινες κατασκευές, χτισμένες συνήθως περιφερειακά γύρω από την περιστροφική πλάκα που διευκολύνει την είσοδο - έξοδο του τροχαίου υλικού. Τα κτίρια των μηχανοστασίων διακρίνονται για τις μεγάλες μετωπικές τοξωτές θύρες και τα επίσης μεγάλα πλευρικά παράθυρα που παρέχουν άπλετο φωτισμό.

Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριότερων σταθμών του δικτύου

Οι διώροφοι σταθμοί της Πελοποννήσου επιβάλλονται όχι μόνο εξαιτίας του ύψους τους αλλά και της αρχιτεκτονικής τους. Πιο απλός από όλους αυτός του Μελιγαλά, με δίριχτη στέγη και τοξωτά συμμετρικά τοποθετημένα ανοίγματα στις μακριές πλευρές. Πλατυμέτωπο κτίριο και αυτό παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις κορνίζες των ανοιγμάτων των όψεων.

Στον ευρύτερο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού Μελιγαλά, εκτός από το κεντρικό κτίριο του σταθμού (είσοδος - έκδοση εισιτηρίων - γραφείο) υπάρχουν και η αποθήκη - απλό ισόγειο κτίσμα, και το κτίριο που προφανώς είχε χρήση «καφενείου». Αξιοπρόσεκτο κτίσμα ιδιαίτερης μορφολογικής αξίας είναι ένα υπερυψωμένο ισόγειο με επιμηκυσμένα ανοίγματα, με τοξωτά υπέρθυρα.

Ο σταθμός της Μεγαλόπολης - διώροφο κτίσμα- χαρακτηρίζεται κυρίως από της εξοχή στο μέσο της μεγάλης πλευράς, τονίζοντας έτσι την είσοδο του σταθμού και διασπώντας την μονοτονία του διώροφου όγκου του. Ανεπίχριστη λαξευτή λιθοδομή διακρίνεται στο ισόγειο, ενώ ο όροφος είναι επιχρισμένος, εκτός των γωνιακών λίθων. Η δίριχτη στέγη του σταθμού, ακολουθώντας την μορφή της κάτοψης, δημιουργεί δύο επιπλέον αετώματα κατά μήκος του κορφιά στις προσόψεις του κτιρίου.

Ασύγκριτος μνημειώδης σταθμός αυτός του Πύργου - Κατακόλου ξεφεύγει από την κλίμακα των σταθμών της Πελοποννήσου που περιγράψαμε ως τώρα. Οκτώ



ΦΩΤΟ 9 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΛΙΓΑΛΑ



ΦΩΤΟ 10 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΛΙΓΑΛΑ



ΦΩΤΟ 11 - ΚΑΦΕΝΕΙΟ ΜΕΛΙΓΑΛΑ



ΦΩΤΟ 12 - ΚΑΦΕΝΕΙΟ ΜΕΛΙΓΑΛΑ

τοξωτά ανοίγματα στο ισόγειο και άλλα οκτώ ορθογώνια στον όροφο εμφανίζονται συμμετρικά στην κεντρική όψη του σταθμού, διατηρώντας έναν κάναβο, εναλλάσσοντας κενό (κούφωμα) με πλήρες (τοιχος).

Σε όλους τους σταθμούς της Πελοποννήσου, ασχέτως ιδιαίτερων μορφολογικών στοιχείων, παρατηρείται ένας κάναβος στις κατόψεις και όψεις που προφανώς εξυπηρετεί και κατασκευαστικές ανάγκες. Τα ανοίγματα έχουν πλάτος 1,23 (θυρία) και η απόσταση μεταξύ των αξόνων συμμετρίας των ανοιγμάτων επαναλαμβάνεται αμετάβλητη (συνήθως 2,50 – 2,70).

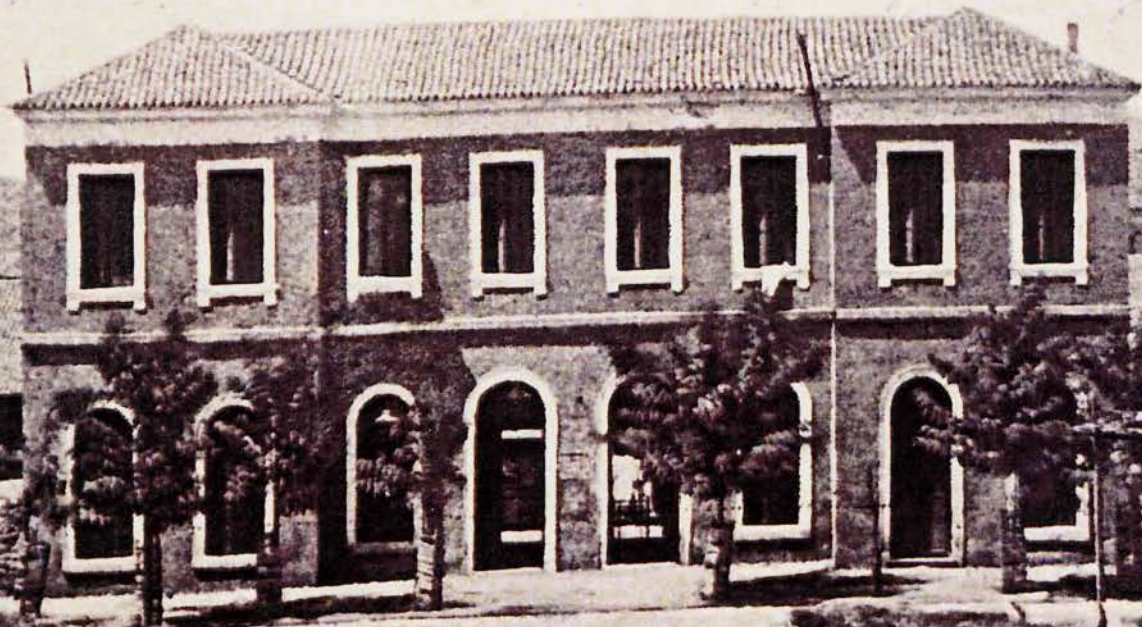
Ο ισόγειος σταθμός της Θουρίας στο δίκτυο της Πελοποννήσου είναι λιθόκτιστος με λαξευτή λιθοδομή, πολυγωνική ανώμαλου τύπου. Απλό κτίριο, πλατυμέτωπο, (9,00X7,20) σε διαστάσεις το κύριο κτίριο, με τρία ανοίγματα στη μεγάλη πλευρά (δύο πόρτες και ένα παράθυρο). Έχει δίριχτη στέγη με απλό γείσο. Οι δύο πόρτες εξυπηρετούν διαφορετικούς χώρους, όπως το γραφείο έκδοσης εισιτηρίων και την αίθουσα αναμονής επιβατών.

Ο σταθμός έχει μεταλλικό στέγαστρο κατά μήκος της μεγάλης πλευράς. Τα ανοίγματα είναι τοξωτά (βλ. σχέδιο όψης) και για κορνίζα έχουν πλινθοδομή. Η αποθήκη του σταθμού ξεχωρίζει στον όγκο του κτιρίου, με μια μικρή οπισθοχώρηση και από τις δύο πλευρές όπως φαίνεται στο σχέδιο.

Ο σταθμός της Θουρίας επαναλαμβάνεται και στο Πλατύ. Η τέλεια ομοιότητα που παρατηρείται στις διαστάσεις (9,00X7,20) της κάτοψης, εμφανίζεται και στις όψεις. Επίσης, λιθόκτιστοι ισόγειοι σταθμοί είναι αυτοί της Κρέσταινας στην περιοχή Πύργου και ο σταθμός στο Λεύκτρον.

Ο σταθμός του Καλού Νερού, ισόγειος και αυτός, μικρός σε μέγεθος, λιθόκτιστος επίσης, έχει ενσωματωμένη αποθήκη στο κεντρικό κτίριο του σταθμού (12,70X8,50) (βλ. κάτοψη). Παρουσιάζει την εξής ιδιαιτερότητα: Η είσοδος του σταθμού που οδηγεί στο γραφείο του σταθμάρχη, κατευθύνει, μέσω μίας εσοχής ημιυπαίθριου χώρου, το κοινό στο χώρο που πρέπει, μια και τα άλλα δύο ανοίγματα της πρόσοψης του κτιρίου, είναι πόρτες που οδηγούν σε δευτερεύουσας χρήσης χώρους.

Ασπασία μου ελπίω να σου γράψω
Γουαϊντφελντ; Δες γυμνάσιον
Βουρσά
Ζεν



ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ

ΦΩΤΟ 13 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ

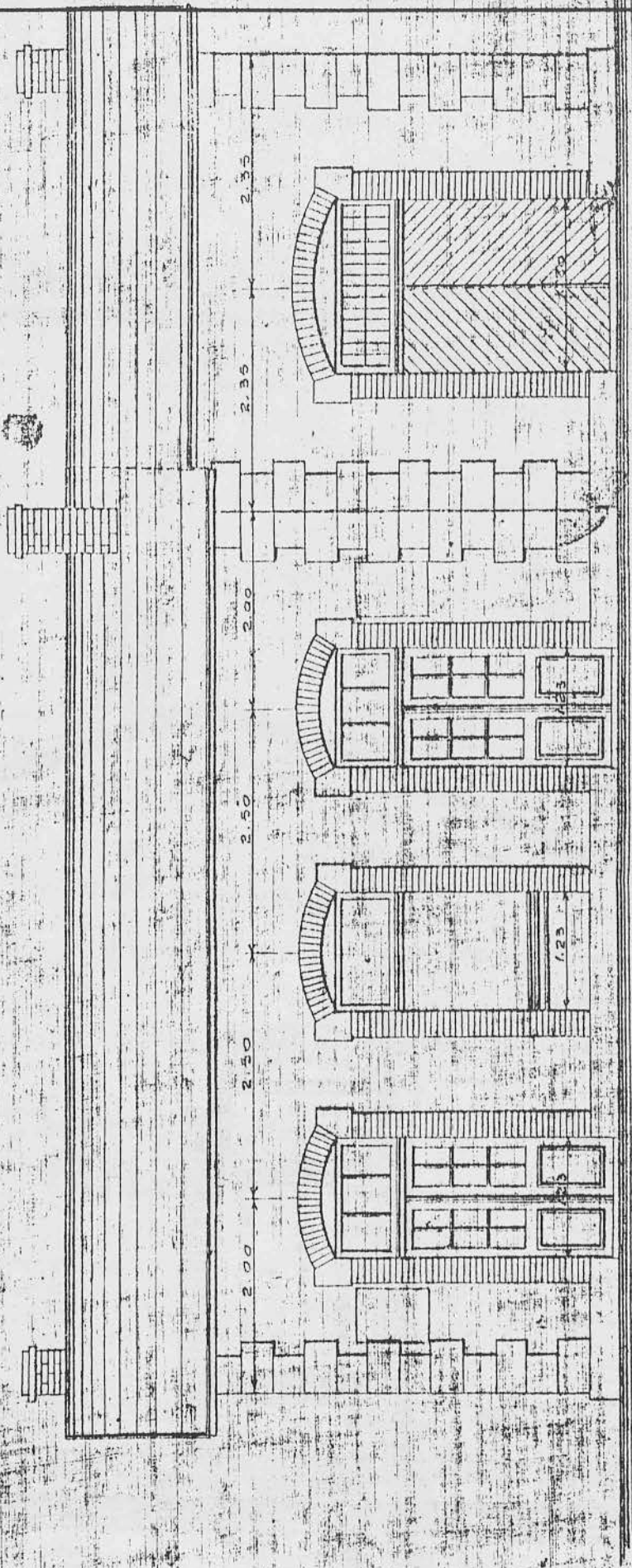


ΦΩΤΟ 14 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΟΥΡΙΑΣ

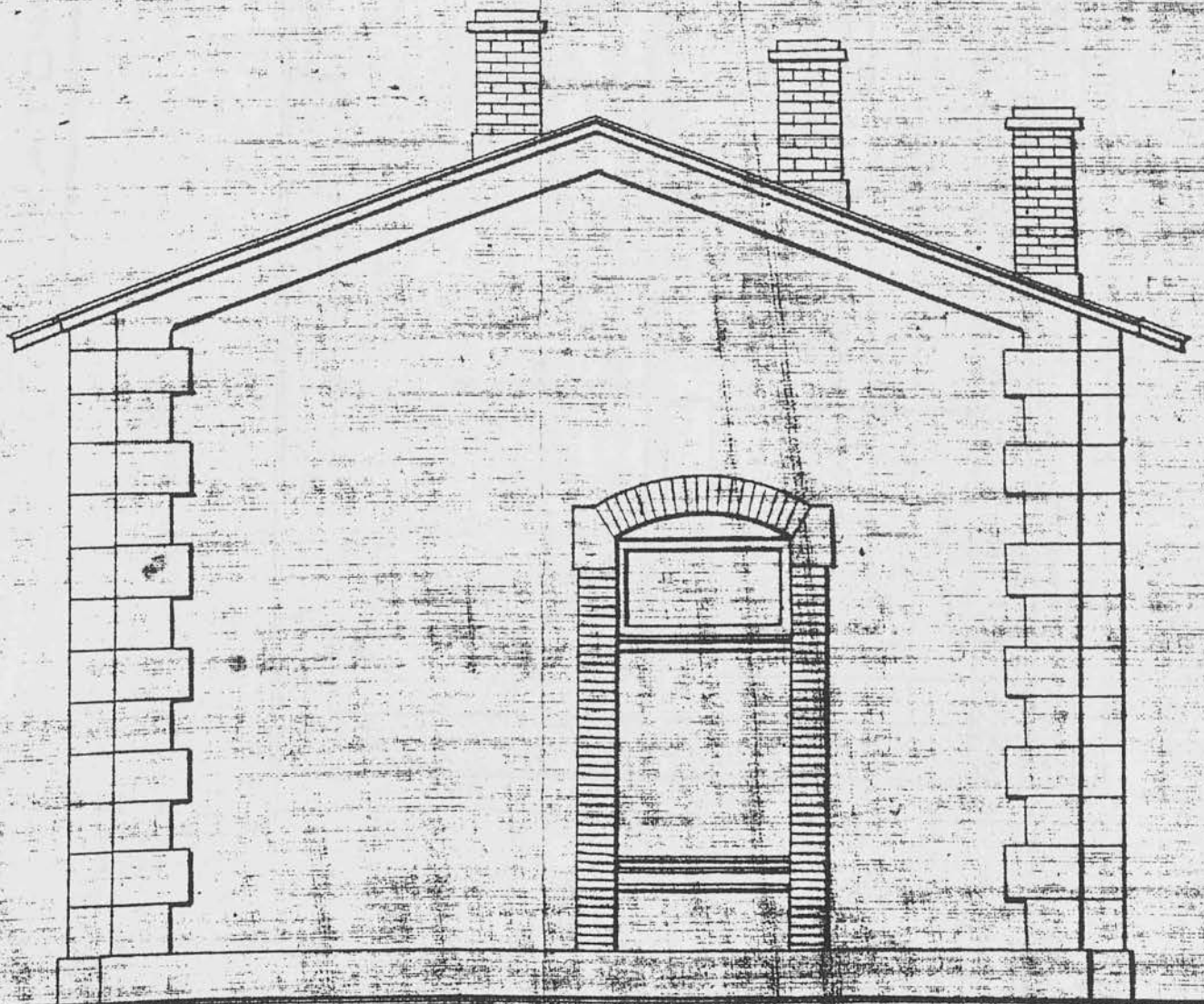


ΦΩΤΟ 15 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΟΥΡΙΑΣ

ΠΡΟΨΗΨ



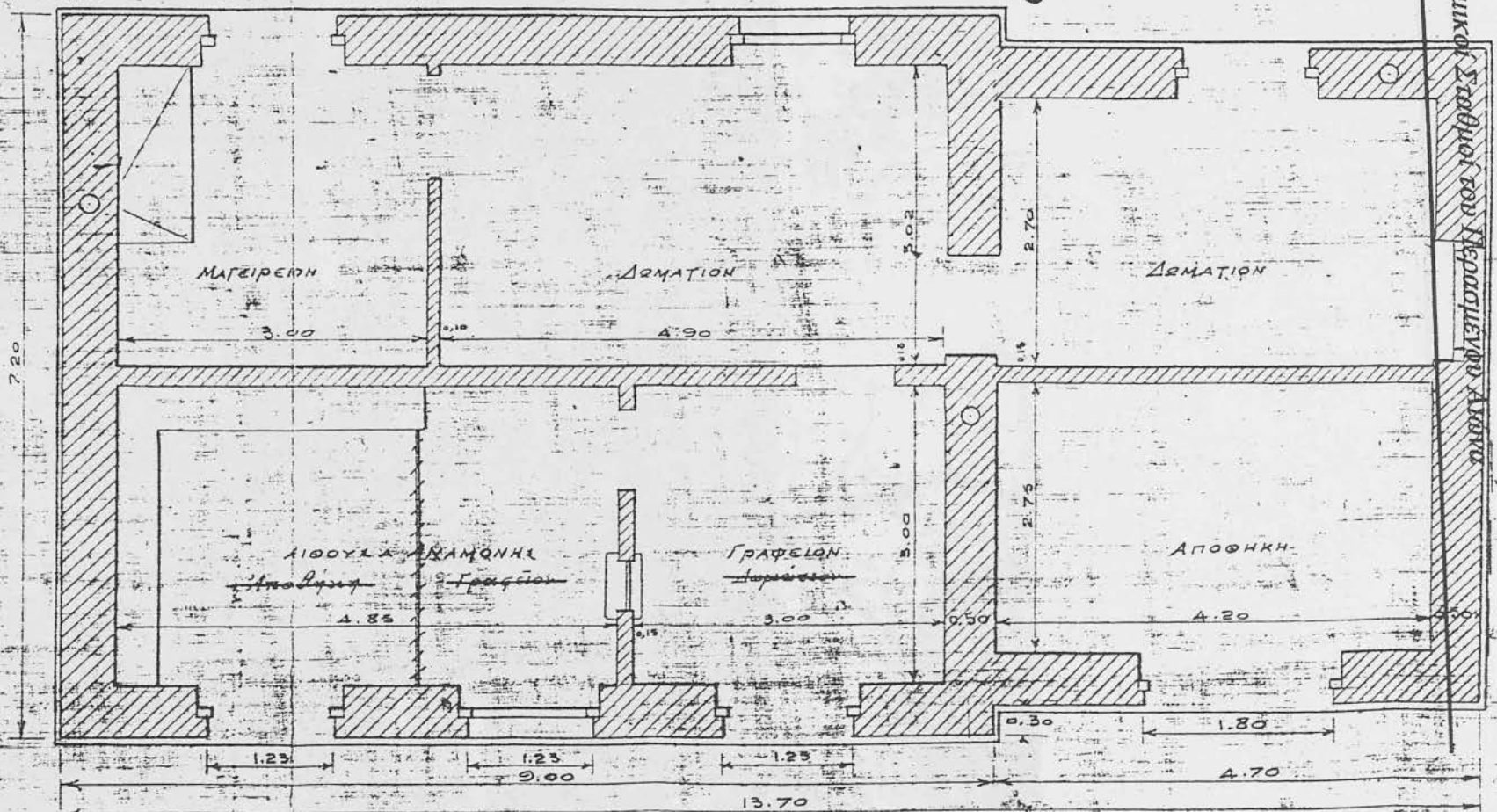
ΟΨΙΣ ΠΛΑΓΙΑ



Αθήναι τῆ 8 Φεβρ

ΚΑΤΟΨΗ

Ελληνικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί του Κερρασιεύου Λυκίου

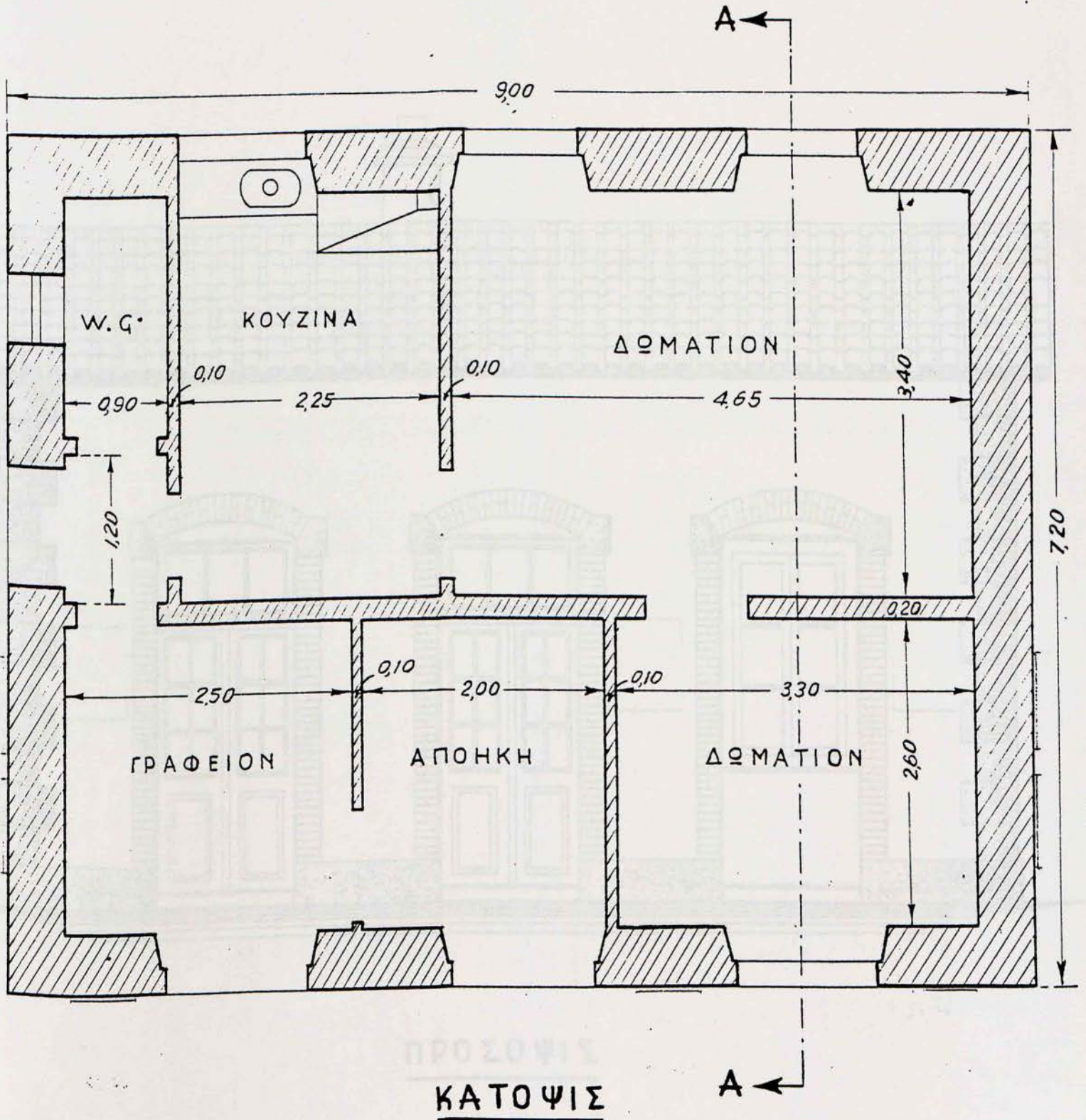


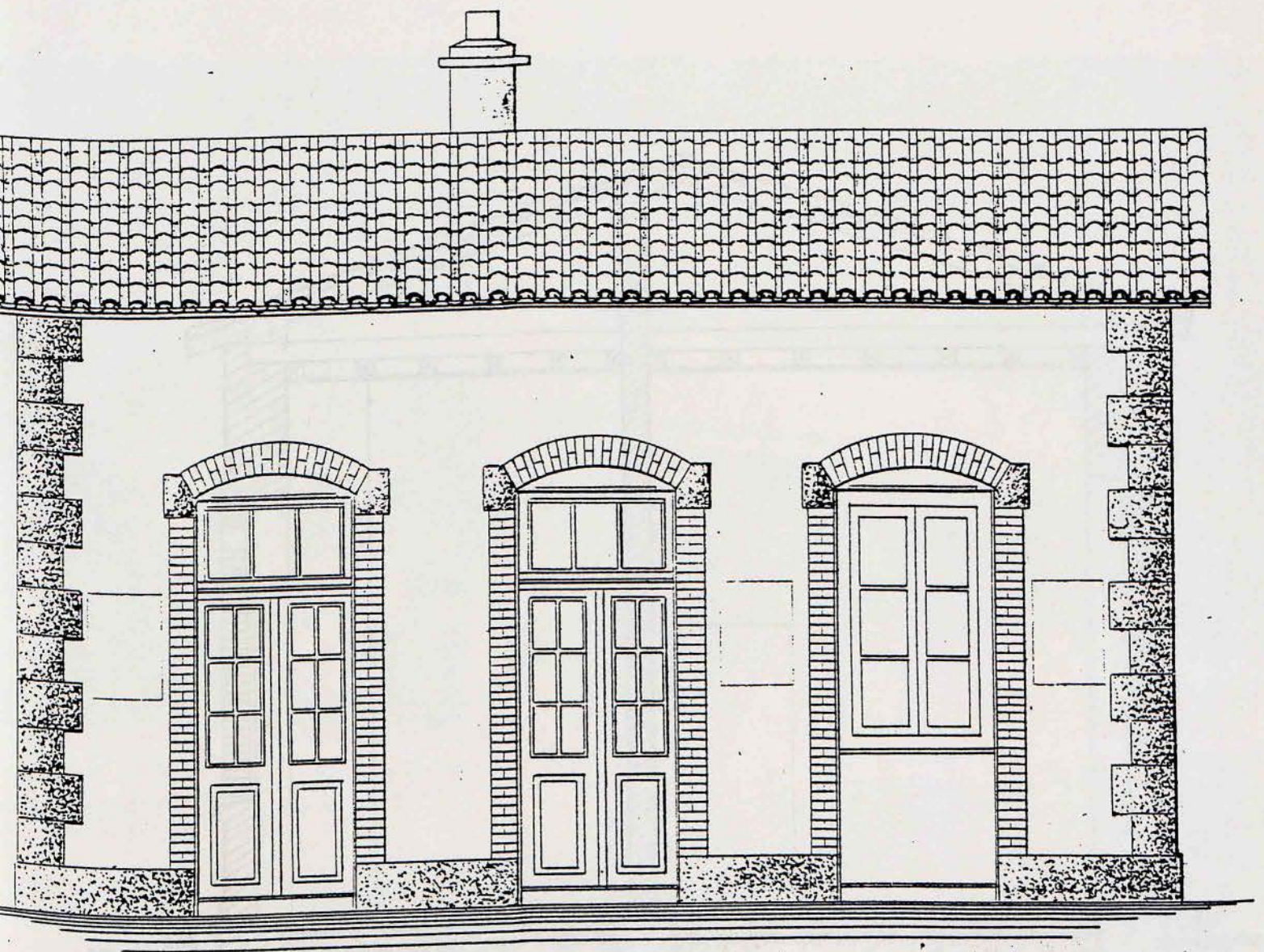


ΦΩΤΟ 16 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΛΑΤΥ

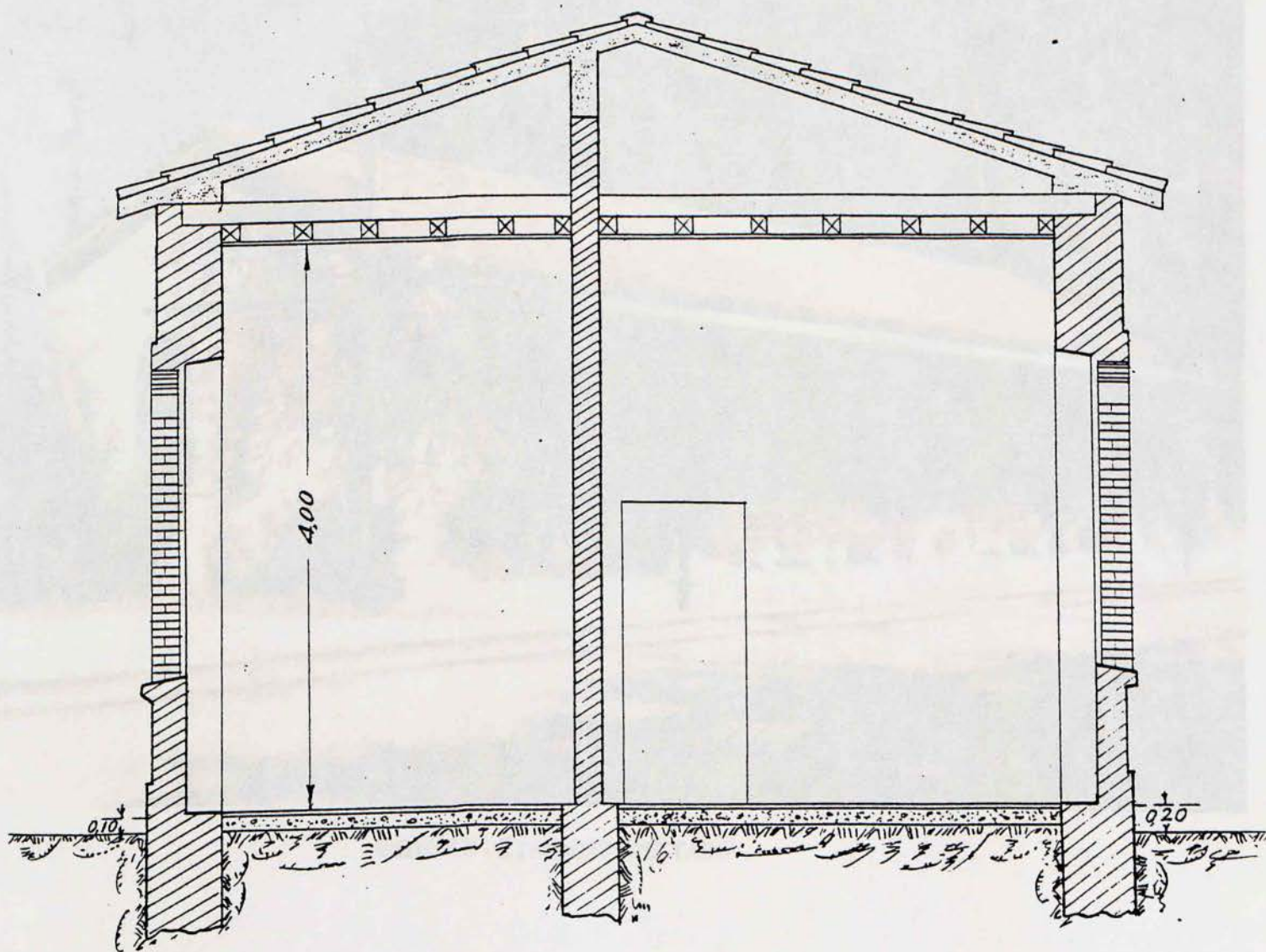


ΦΩΤΟ 17 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΛΑΤΥ





ΠΡΟΣΟΨΙΣ



ΤΟΜΗ Α-Α



ΦΩΤΟ 18 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΕΣΤΑΙΝΑ



ΦΩΤΟ 19 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟΝ



ΦΩΤΟ 20 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟΝ



ΦΩΤΟ 21 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΟΝΕΡΟΥ



ΦΩΤΟ 22 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΟΝΕΡΟΥ

1.0.79

Εκδόσεις Στοιχειώδη Σταθμοί του Πρασμένου Αιώνα

ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΓΡΑΜΜΗ

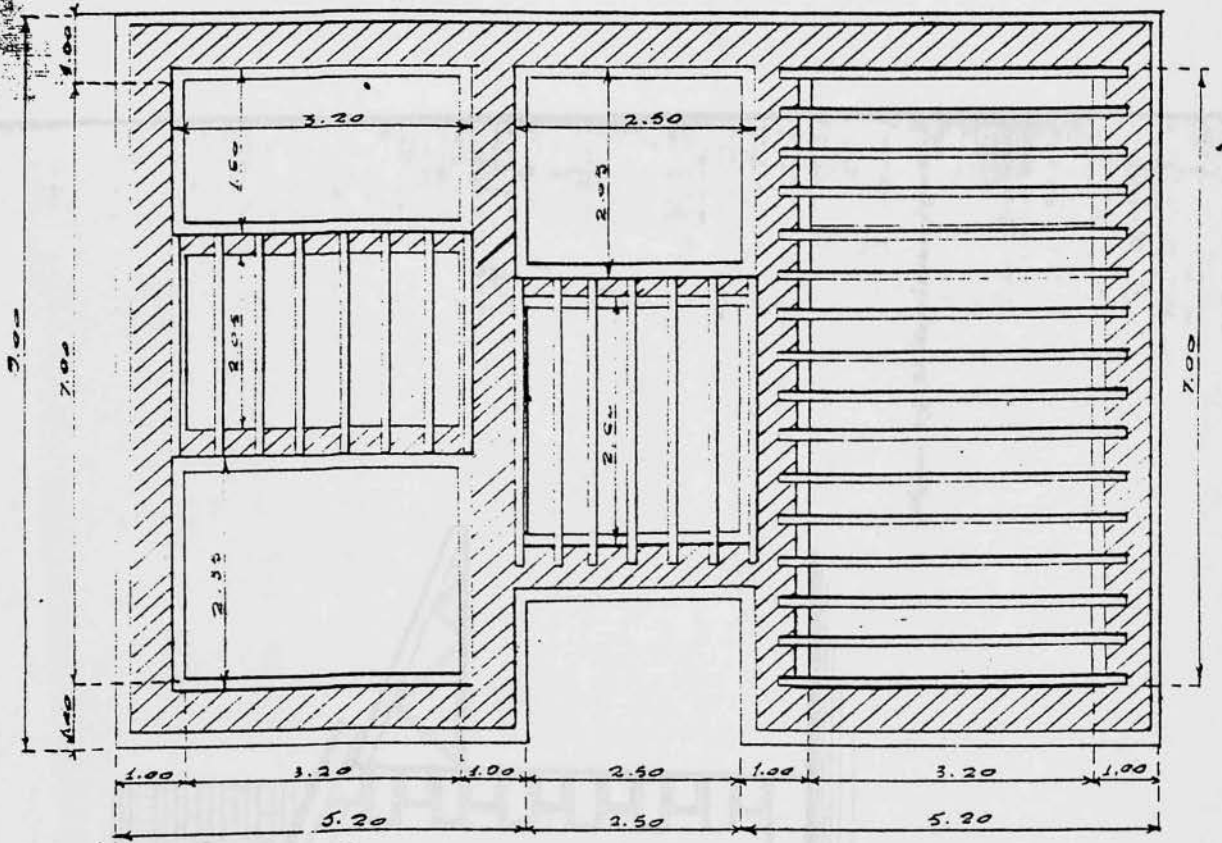
ΠΥΡΓΟΥ - ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ

Π-14
11

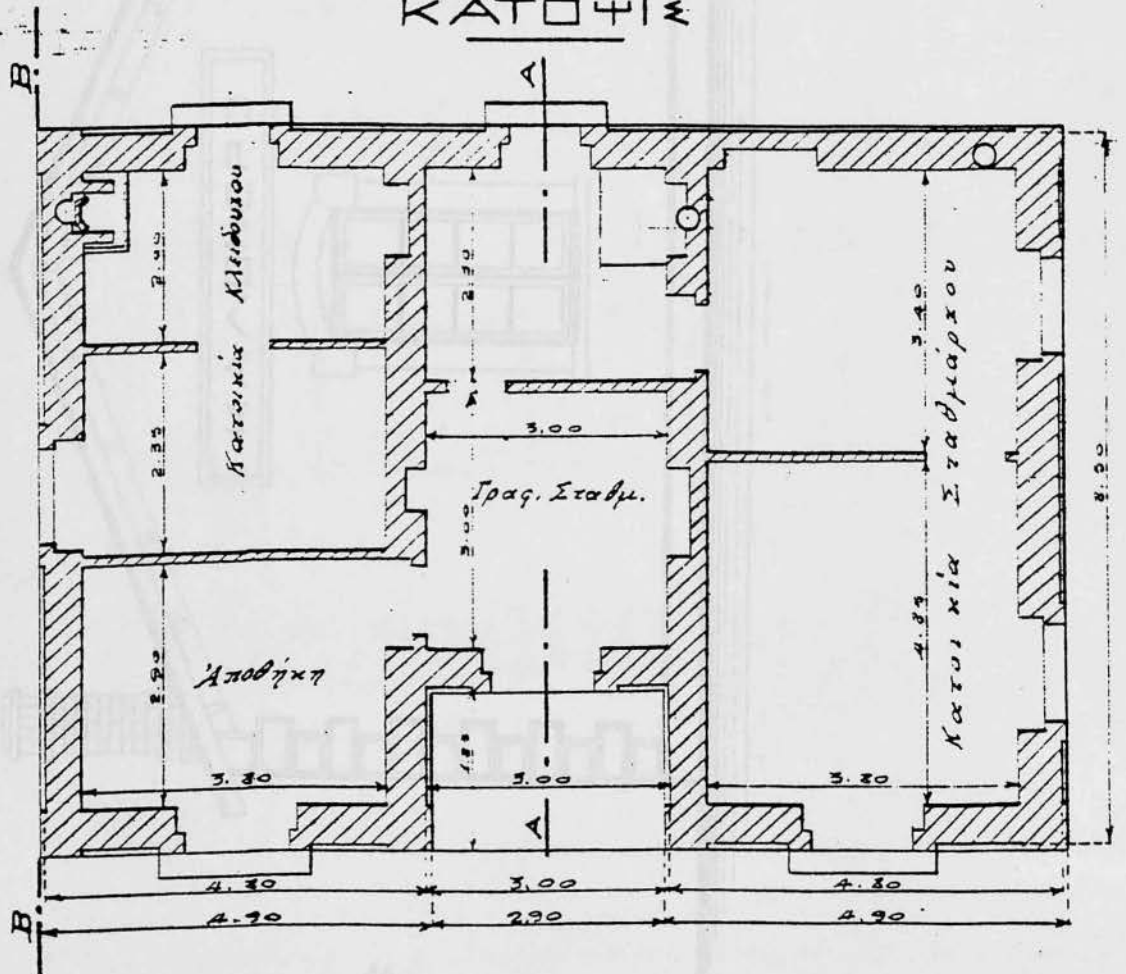
ΚΑΛΟΝΕΡΟΣ

ΟΙΚΟΔΟΜΗ

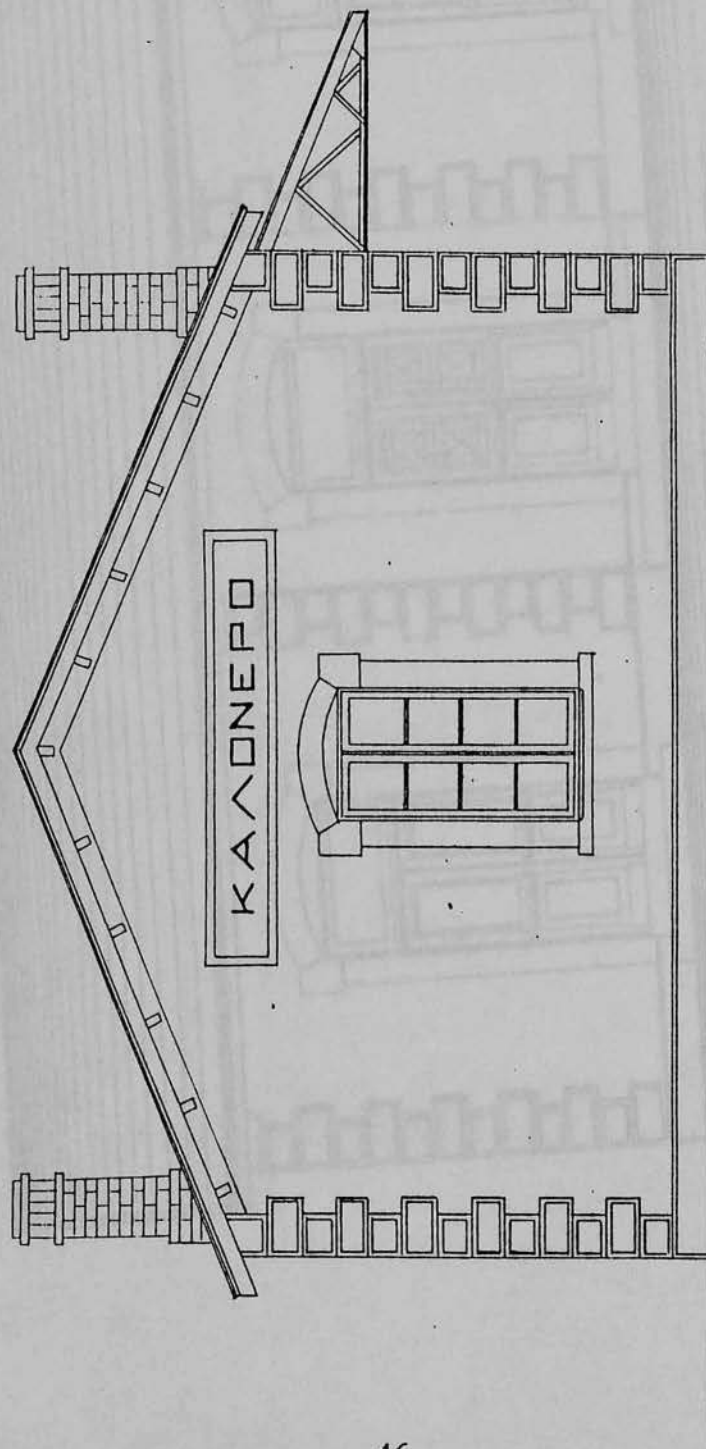
ΘΕΜΕΛΙΑ



ΚΑΤΟΨΙΣ

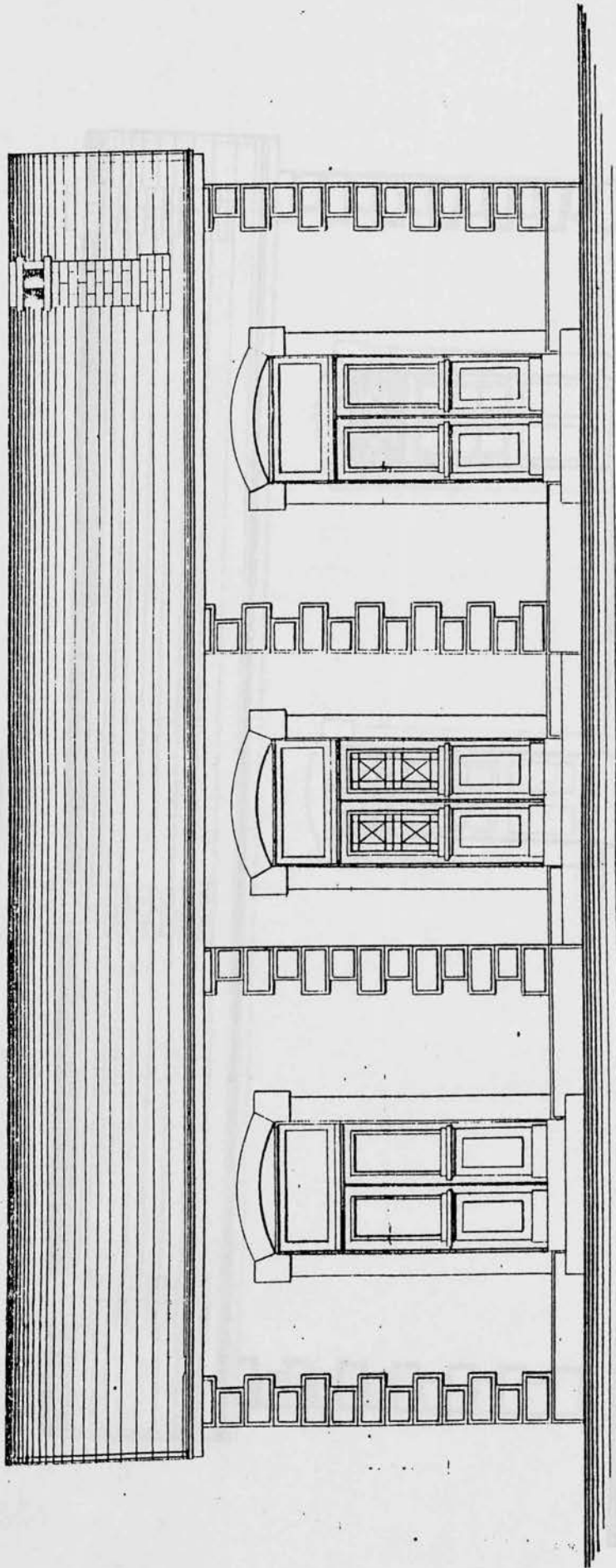


ΟΤΙΩ Β-Β

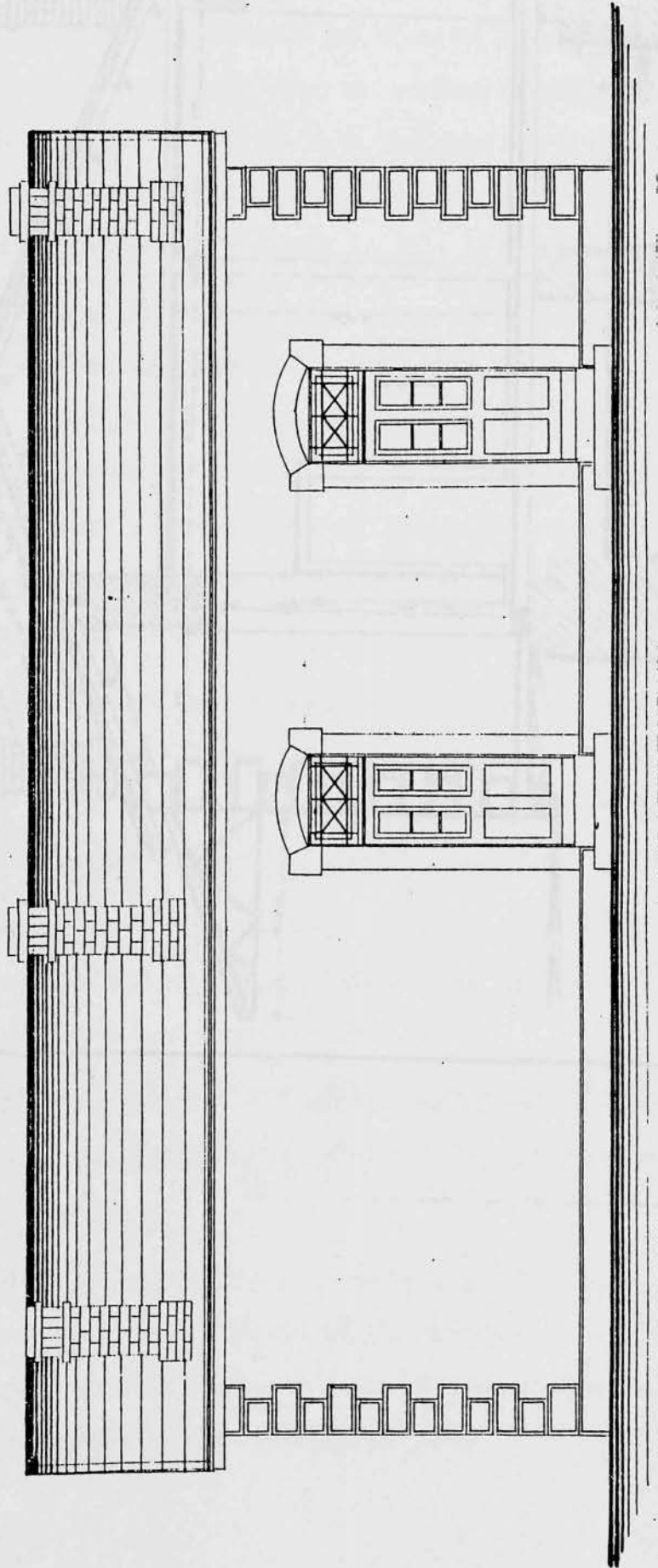


Μέγας τῆ 31 Αυγούστου 1905

ΖΙΝΣΣΑΡΛ
W O R L D
W I T H
O

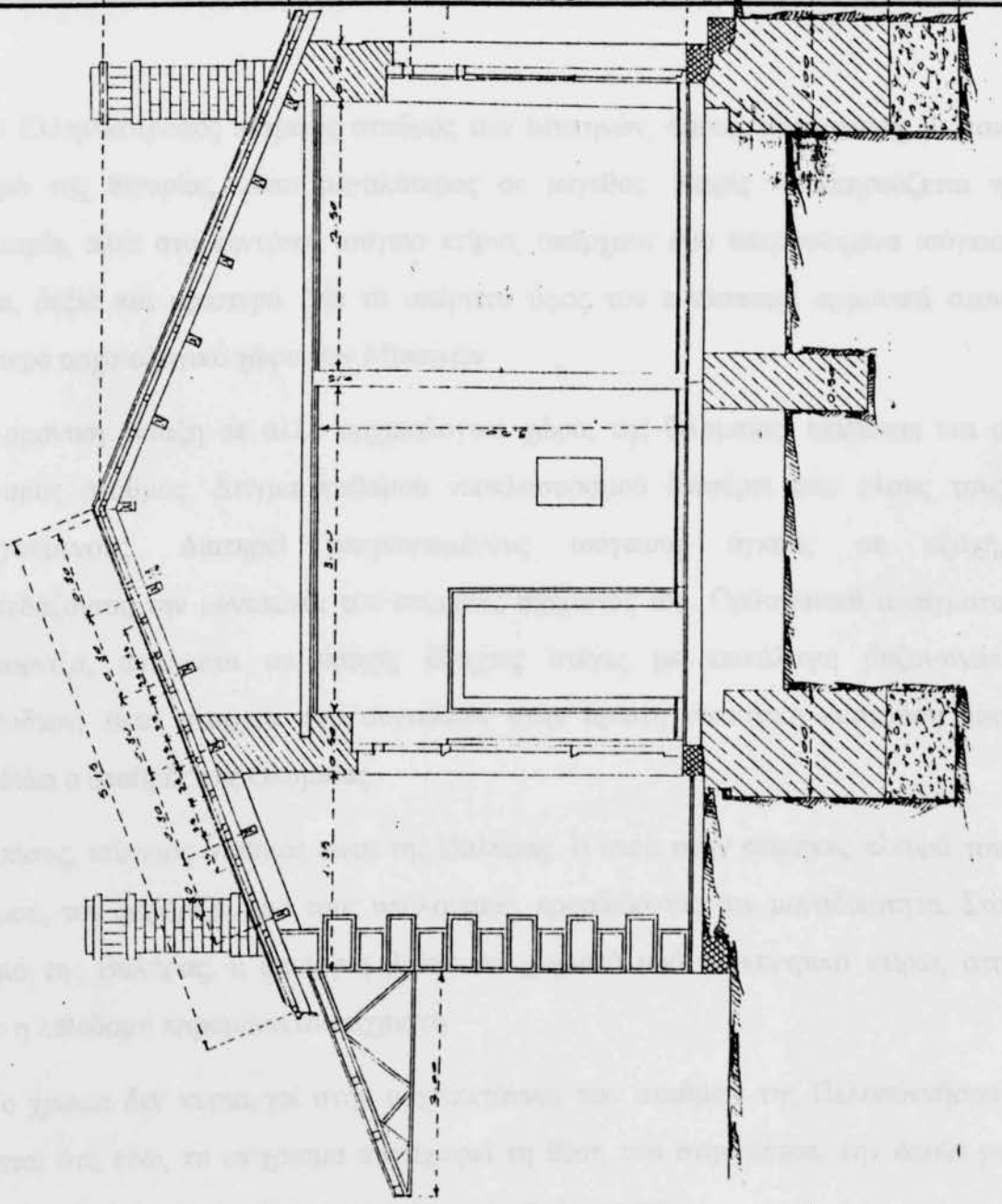


ΟΡΙΚΘΙΑ ΟΥΠΙΣ



Ελληνικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί του Πέρασμένου Αιώνα

ΤΟΜΗ Α-Α



1:100

Ο Ελληνικότροπος πέτρινος σταθμός των Μυκηνών, όμοιας κατασκευής με τον σταθμό της Θουρίας, είναι μεγαλύτερος σε μέγεθος. Χωρίς να επηρεάζεται η συμμετρία, πλάι στο κεντρικό ισόγειο κτίριο, υπάρχουν δύο υπερυψωμένα ισόγεια κτίρια, δεξιά και αριστερά. Με το απέριττο ύφος του εντάσσεται αρμονικά στον ευρύτερο αρχαιολογικό χώρο των Μυκηνών.

Αρμονική ένταξη σε άλλο αρχαιολογικό χώρο, της Ολυμπίας, επιδιώκει και ο ομώνυμος σταθμός. Δείγμα καθαρού νεοκλασικισμού διαφέρει από όλους τους προηγούμενους. Διατηρεί υπερυψωμένους ισόγειους όγκους σε εξοχή, διασκεδάζοντας την μονοτονία του επίμηκες σχήματός του. Ορθογωνικά ανοίγματα με κορνίζα, αετώματα σε εσοχή, δίριχτες στέγες με επικάλυψη βυζαντινών κεραμιδιών, είναι στοιχεία που συντελούν στην άριστη εικαστική εντύπωση που προσδίδει ο σταθμός της Ολυμπίας.

Επίσης, ισόγειος σταθμός είναι της Βαλύρας. Η στοά στην επίμηκες πλευρά του σταθμού, τον ξεχωρίζει από τους υπόλοιπους, προσδίδοντάς του μοναδικότητα. Στο σταθμό της Βαλύρας, η αποθήκη βρίσκεται χωριστά από το κεντρικό κτίριο, στο οποίο η λιθοδομή παραμένει ανεπίχριστη.

Το χρώμα δεν κυριαρχεί στην αρχιτεκτονική των σταθμών της Πελοποννήσου. Φαίνεται ότι, εδώ, το επίχρισμα παραχωρεί τη θέση του στην πέτρα, την οποία με άριστη τεχνική έχουν προβλέψει να χτίσουν ικανοί χτίστες.

Η πινακίδα με την ονομασία του σταθμού, έχει την ίδια τύχη και στην περιοχή της Πελοποννήσου. Δεν έχει προβλεφτεί ιδιαίτερη θέση για την ανάρτησή της, όπως συμβαίνει σε άλλα δίκτυα.

Το ρολόι, χαρακτηριστικό δείγμα των σταθμών άλλων ευρωπαϊκών πόλεων, δεν έτυχε ιδιαίτερης προβολής στους σταθμούς της Πελοποννήσου, όπως άλλωστε και σε αυτούς της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδος. Περίοπτη κατασκευή για την τοποθέτηση ρολογιού, έχει προβλεφθεί μόνο στο σταθμό της Καλαμάτας.



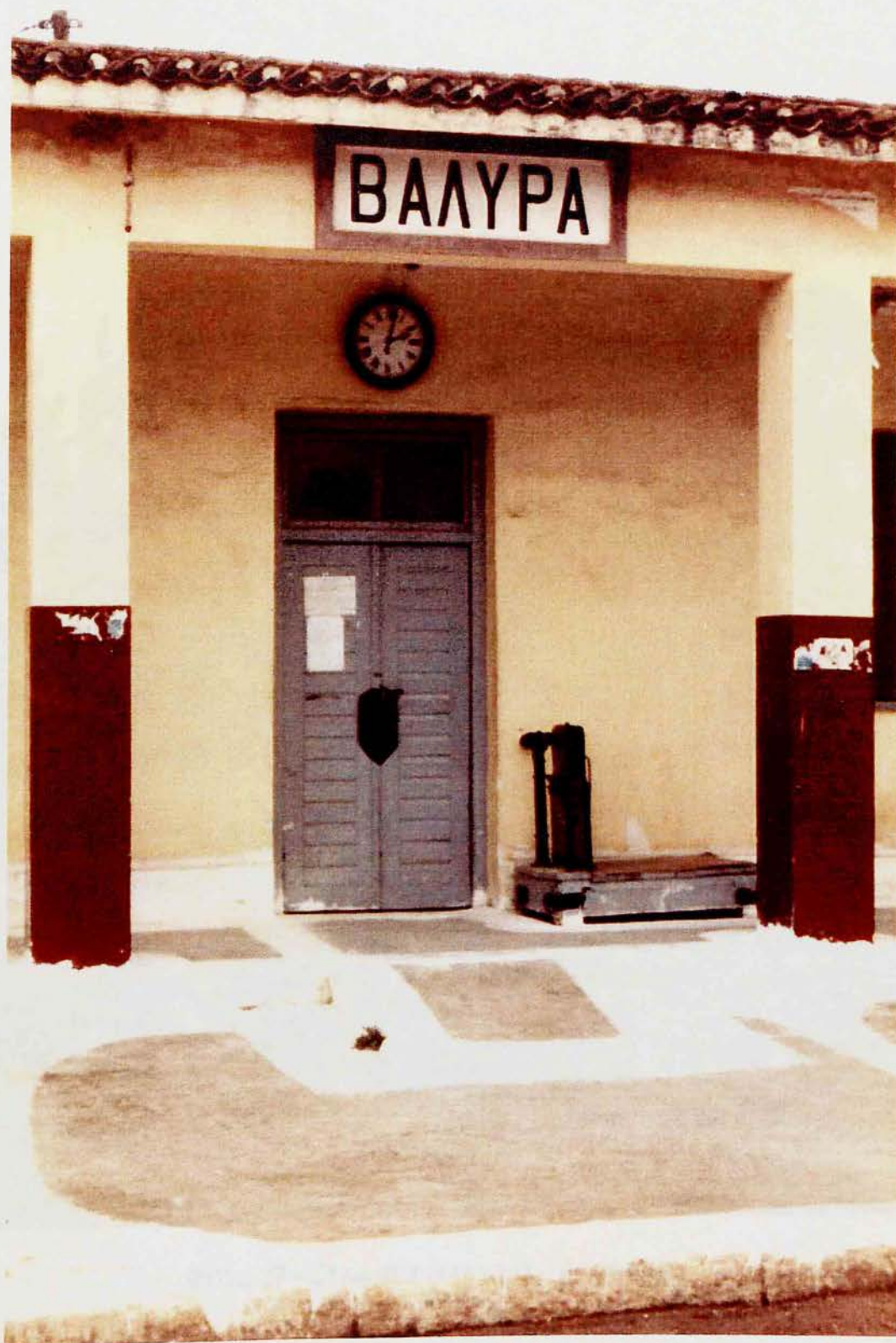
ΦΩΤΟ 23 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΑΛΥΡΑΣ



ΦΩΤΟ 24 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΑΛΥΡΑΣ



ΦΩΤΟ 25 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΑΛΥΡΑΣ



ΦΩΤΟ 26 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΑΛΥΡΑΣ



ΦΩΤΟ 27 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΑΛΥΡΑΣ - ΑΠΟΘΗΚΗ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΟΣ-ΑΘ-ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΓΡΑΜΜΗ ΜΥΛΟΝ-ΚΑΛΑΜΟΝ

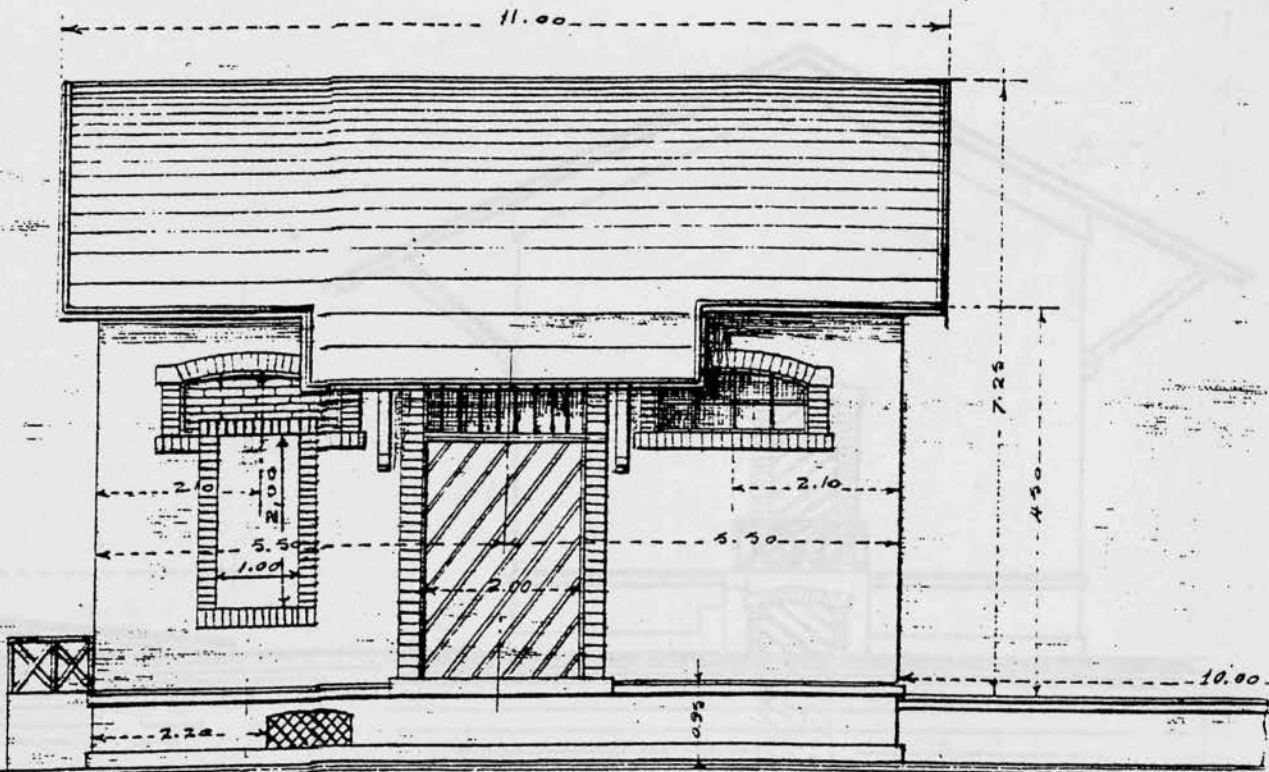
ΒΑΛΥΡΑ
ΤΖΕΦΕΡΕΜΙΝΗ

ΑΠΟΘΗΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

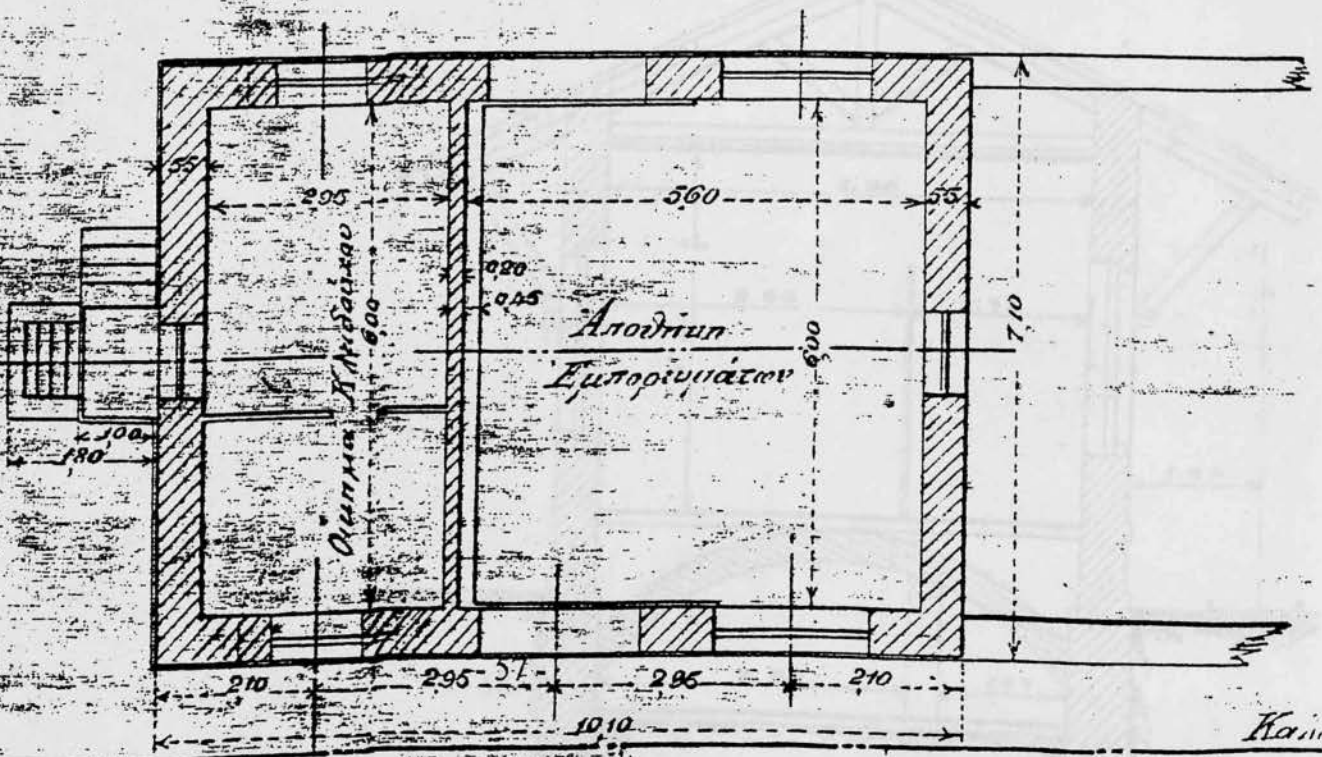
ΟΙΚΗΜΑ ΚΛΕΙΔΟΥΧΟΥ

21

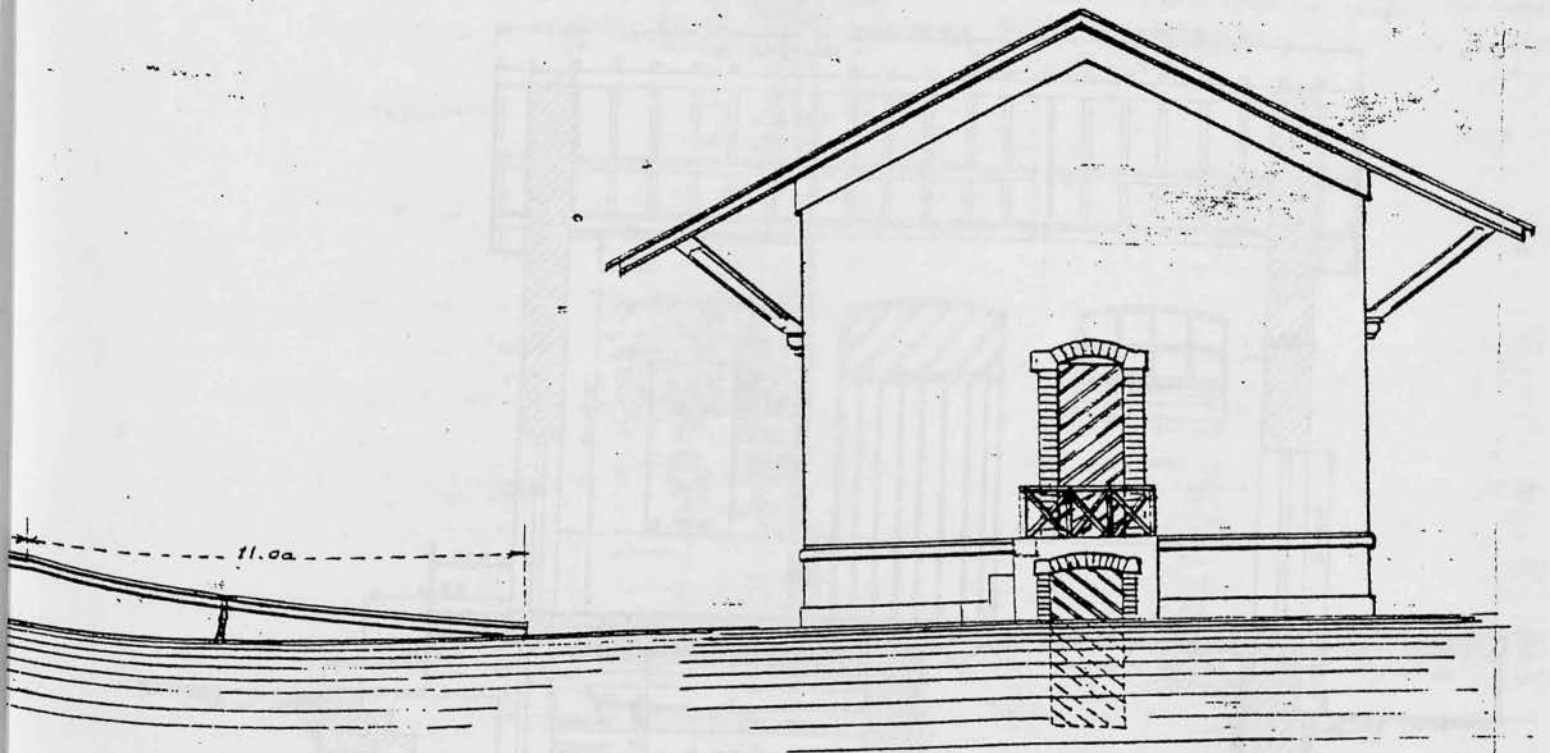
ΠΡΟΟΨΙΣ



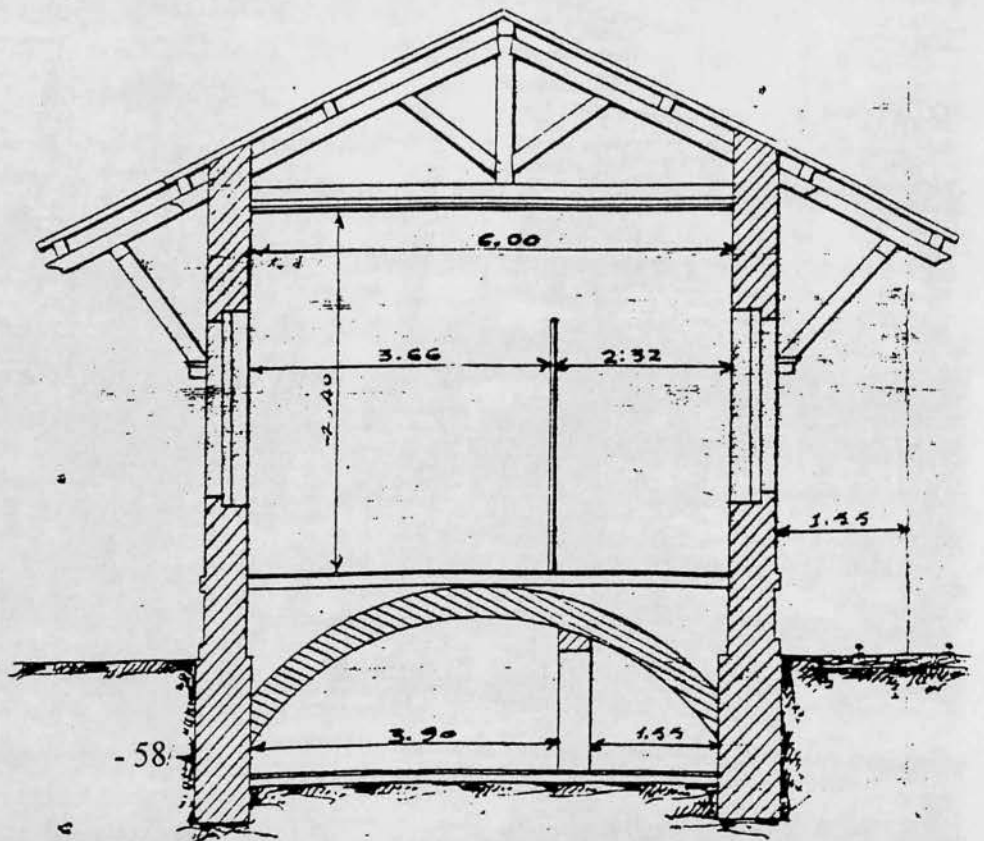
ΚΑΤΟΨΙΣ



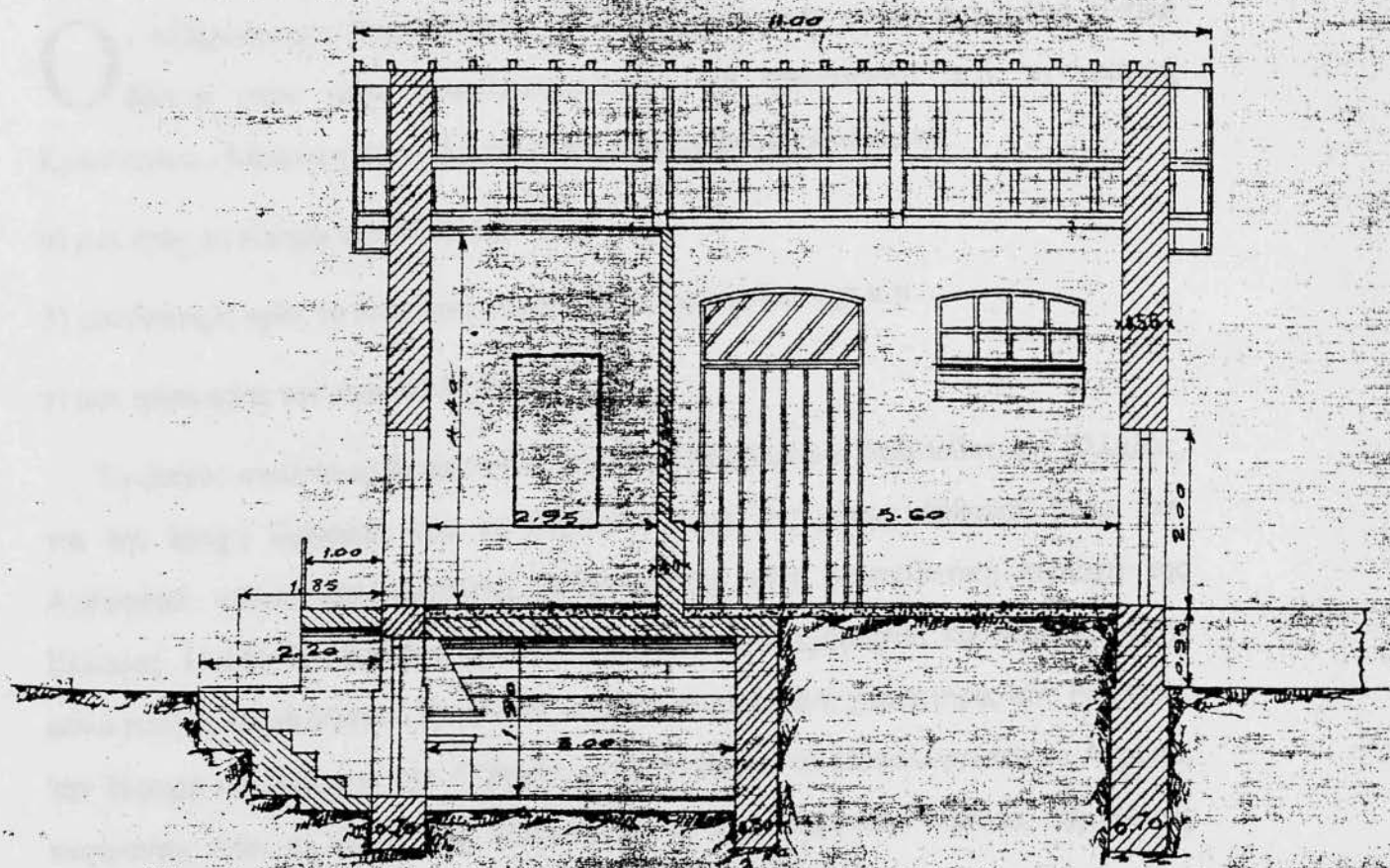
ΠΛΑΓΙΑ ΟΨΙΣ



ΤΟΜΗ ΓΔ



ΤΟΜΗ Α-Β



Αθήνα 26/10/1910

Δίκτυο Βορειοδυτικής Ελλάδος

Ιστορικά στοιχεία

Οι σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος είναι στην ουσία ένα μικρό τοπικό δίκτυο στον νομό Αιτωλοακαρνανίας και απαρτίζεται από τη γραμμή Κρυνερίου - Μεσολογγίου - Αγρινίου με τρεις μικρές διακλαδώσεις:

- α) μια προς το κέντρο του Μεσολογγίου,
- β) μια δεύτερη προς το Αιτωλικό, το Νεοχώρι και την Κατοχή και
- γ) μια τρίτη προς τον ποταμό Αχελώο.

Το δίκτυο αυτό ονομάστηκε έτσι, δηλαδή Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας, για την εποχή ιδρύσεως του τα βόρεια σύνορα της χώρας έφθαναν μέχρι τον Αμβρακικό κόλπο και, συνεπώς, κάλυπταν την τότε βορειοδυτική περιοχή της Ελλάδας. Η ιδέα του δικτύου αυτού βασίστηκε στην δημιουργία και θεμελίωση όχι μόνο ενός τοπικού δικτύου αλλά ενός ευρύτερου με διεθνή χαρακτήρα, που θα ένωνε την Ήπειρο και ίσως και την Αλβανία με το Αντίρριο, το Μεσολόγγι και το Αγρίνιο, ανοίγοντας έτσι το δρόμο για κάποιο από τα σημαντικότερα λιμάνια της Νότιας Αδριατικής.

Με τη σύμβαση που υπογράφηκε τον Οκτώβριο του 1877 προβλεπόταν η έναρξη κατασκευής της γραμμής Μεσολογγίου - Αιτωλικού - Αγρινίου. Στις 14 Δεκεμβρίου 1887 επικυρώνεται η σύμβαση και στις 13 Ιουνίου 1888 αρχίζουν οι εργασίες. Τον Οκτώβριο του 1890 αρχίζει η λειτουργία του τμήματος αυτού, ενώ τα επόμενα χρόνια κατασκευάζονται και οι προαναφερθείσες διακλαδώσεις.

Η αρχική φιλοδοξία για ευρύτερο δίκτυο στη πορεία εγκαταλείφθηκε, λόγω ασύμφορων οικονομικών μεγεθών, ενώ πολύ αργότερα μάλιστα, από το 1975 και μετά, το δίκτυο και οι εγκαταστάσεις του εγκαταλείπονται. Το 1996 ο ΟΣΕ αποφάσισε την επαναλειτουργία του δικτύου και τα σχετικά έργα έχουν ήδη ξεκινήσει.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι μεγαλύτεροι σταθμοί του δικτύου βρίσκονται στο Κρυονέρι, το Μεσολόγγι, το Αιτωλικό και το Αγρίνιο. Πλην εκείνου του Αιτωλικού, ο οποίος ήταν μικρός και μονώροφος, ήταν όλοι διώροφοι Α΄ ή Β΄ τάξεως. Τους σταθμούς αυτούς χαρακτηρίζει η απέριτη αρχιτεκτονική, όπως και όλων των συνομήλικων τους σταθμών του δικτύου Πελοποννήσου.

Μηχανοστάσια υπήρχαν στους σταθμούς του Κρυονερίου και του Μεσολογγίου, με στοιχεία ίδια του δικτύου της Πελοποννήσου.

Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριοτέρων σταθμών του δικτύου

Στον σταθμό Κρυονερίου, ο κεντρικός διώροφος του κτιρίου του (τρία ανοίγματα στο ισόγειο και α΄ όροφο) πλαισιώνεται από δύο ισόγειους όγκους – κτίρια, δεξιά και αριστερά του, προφανώς με αποθηκευτική χρήση. Τονίζεται, έτσι, το επίμηκες σχήμα του, πάντα σχετικά με τις σιδηροδρομικές γραμμές.

Όμοια διαρθρώνεται και ο σταθμός του Μεσολογγίου, με την διαφορά ότι οι μικρότεροι όγκοι που πλαισιώνουν την κεντρική κτιριακή μονάδα είναι διώροφοι αλλά ξεχωρίζουν επειδή βρίσκονται σε εσοχή και γιατί διατηρούνται σε χαμηλότερο ύψος. Οι εξωτερικοί τοίχοι των κτιρίων τους παραμένουν ανεπίχριστοι.



ΦΩΤΟ 28 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ



ΦΩΤΟ 29 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ

Δίκτυο Θεσσαλίας

Ιστορικά στοιχεία

Το Νοέμβριο του 1881, τότε που η διάσκεψη των ευρωπαϊκών χωρών επιδίκασε στην Ελλάδα τη Θεσσαλία, η οποία μέχρι τότε άνηκε στους Τούρκους, οι κάτοικοι της περιοχής ήταν αγρότες και κτηνοτρόφοι. Επίσης, παρατηρούνταν μια έστω και μικρή βιομηχανική δραστηριότητα. Με αυτά τα δεδομένα ήταν αδύνατο να συμπεριληφθεί η Θεσσαλία στα σχέδια των τότε κυβερνήσεων για τη δημιουργία ελληνικών σιδηροδρομικών δικτύων για πολλούς λόγους. Σημαντικότερος αυτών η ανάγκη της Θεσσαλίας για ένα γρήγορο και φθηνό μεταφορικό μέσο που θα μετέφερε την παραγωγή του εύφορου κάμπου της στις μακρινές αγορές, ανοίγοντας έτσι νέες προοπτικές στην οικονομία του τόπου.

Η πρώτη σχετική σύμβαση υπογράφεται στις 13 Σεπτεμβρίου 1881, από τον τότε πρωθυπουργό Αλέξανδρο Κουμουνδούρο. Την άνοιξη του 1882, όμως, που αναλαμβάνει την πρωθυπουργία ο Χαρίλαος Τρικούπης αμφισβητεί την ανωτέρα σύμβαση ως προς την δυνατότητα πραγματοποίησης της και έτσι στις 13 Μαΐου 1882 υπογράφει νέα σύμβαση, στην οποία περιλαμβάνεται η κατασκευή των γραμμών Βόλου - Βελεστίνου - Λάρισας και Βελεστίνου - Φαρσάλων - Καρδίτσας - Τρικάλων - Καλαμπάκας. Η σύμβαση επικυρώνεται στις 22 Ιουνίου 1882 και τα έργα ξεκινούν με γρήγορο ρυθμό, στον οποίο συμβάλει εξαιρετικά η ύπαρξη του λιμανιού του Βόλου.

Τον σχεδιασμό και την επίβλεψη του έργου είχε αναλάβει ένας εμπνευσμένος μηχανικός, ο ιταλός Ευαρίστο Ντε Κιρίκο, ο οποίος στη συνέχεια έπαιξε και σημαντικό ρόλο στη λειτουργία της γραμμής, αφού του ανατέθηκε και η γενική διεύθυνση της εταιρείας. Στις 22 Απριλίου 1884 πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο Βόλου - Λάρισας. Παράλληλα, τα έργα για τα υπόλοιπα τμήματα προχωρούν ραγδαία και στις 16 Ιουνίου 1886 παραδίδεται και το τελευταίο κομμάτι της γραμμής.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Τα κτίρια των σταθμών του Θεσσαλικού δικτύου διαφέρουν ως προς την αρχιτεκτονική, εφόσον ανήκουν σε διαφορετική κατασκευαστική τάξη. Ο Βόλος και η Λάρισα εξυπηρετούνται από όμοιους σταθμούς Α΄ τάξεως.

Μεσουρανεί αυτός του Βόλου, ο οποίος είναι έργο του μηχανικού Ευαρίστο Ντε Κιρίκο. Ένα μακρόστενο και συμμετρικό κτίριο με δώροφο το μεσαίο τμήμα, το οποίο απολήγει σε τριγωνική σοφίτα με ρολόι. Β΄ τάξεως ήταν οι σταθμοί των Τρικάλων και της Καρδίτσας, Γ΄ τάξεων του Βελεστίνου, των Φαρσάλων και της Καλαμπάκας και Δ΄ τάξεως του Φαναριού, του Δροσερού κ.α.

Πολλά από τα κτίρια αυτά δεν διατηρούν την αρχική τους μορφή λόγω των βομβαρδισμών του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όσο και του μεγάλου σεισμού του 1957. Η αρχική μορφή διατηρήθηκε μόνο στο Βόλο, το Φανούρι, το Δροσερό και τη Καλαμπάκα. Ειδικότερο τμήμα του Θεσσαλικού δικτύου αποτελεί το δίκτυο Βόλου-Μηλέων, το γνωστό και ως Πηλιορείτικο Τραϊνάκι.



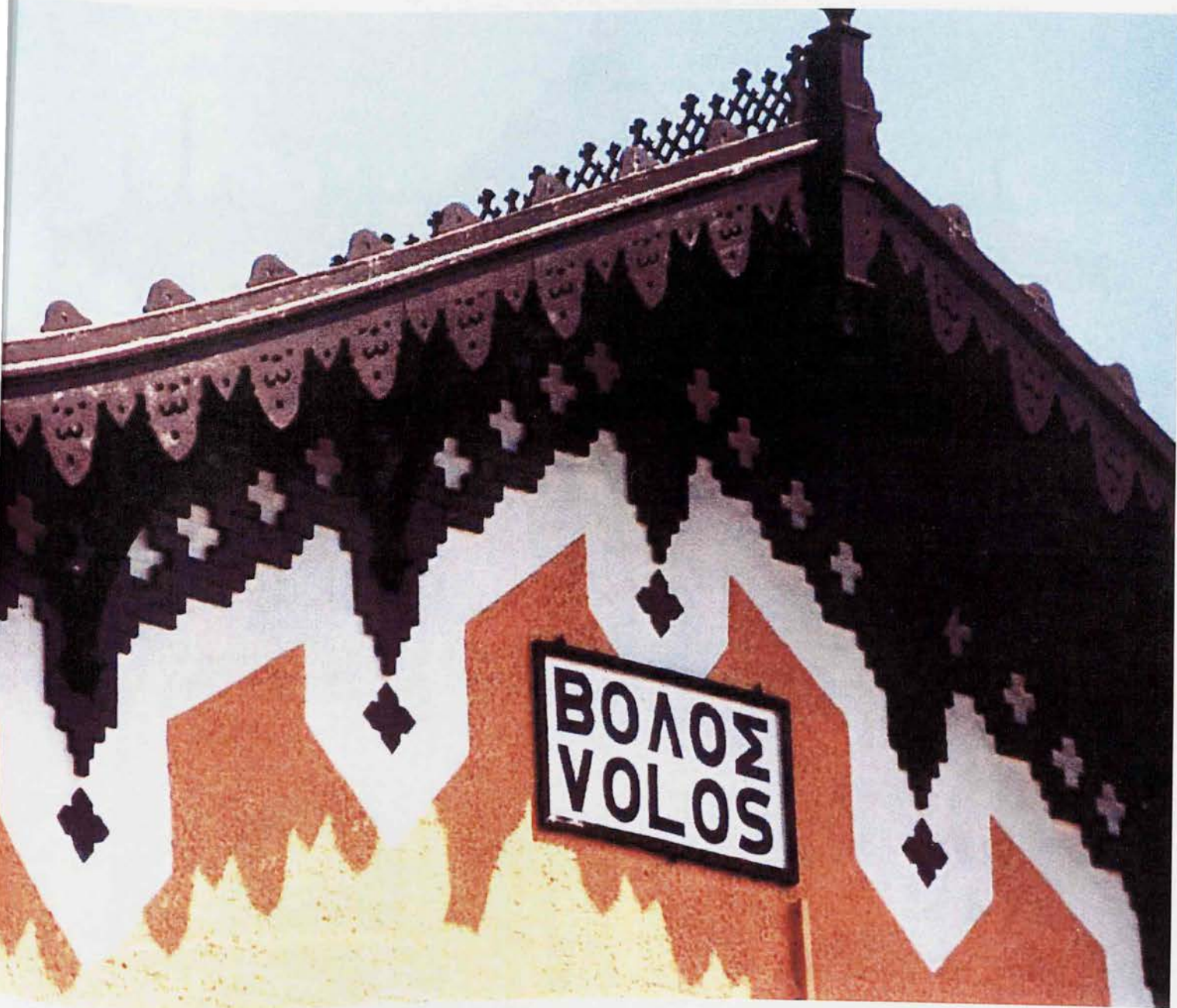
ΦΩΤΟ 30 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ



ΦΩΤΟ 31 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ



ΦΩΤΟ 32 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ



ΦΩΤΟ 33 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ



ΦΩΤΟ 34 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ

Δίκτυο Βόλου-Μηλέων

Ιστορικά στοιχεία

Οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας, σε μια προσπάθειά τους να αυξήσουν τα έσοδά τους, αποφάσισαν να κατασκευάσουν ένα μικρό δίκτυο από τον Βόλο έως τα Άνω Λεχώνια, το οποίο θα διέσχιζε την παραλιακή από την πλευρά του Παγασητικού κόλπου, ζώνη του Πηλίου.

Η σύμβαση για την κατασκευή του δικτύου υπογράφηκε στις 26 Μαΐου 1893. Οι εργασίες για την κατασκευή του έργου ξεκίνησαν στις 26 Μαΐου 1894, ενώ ένα χρόνο αργότερα έγιναν, στις 12 Οκτωβρίου 1895, τα εγκαίνια της γραμμής. Αν και αρχικά αυτή η νέα γραμμή έφερε κάποια έσοδα, στην πορεία απεδείχθη ζημιογόνος. Γι' αυτό η Εταιρεία Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, αποφάσισε την προέκταση της γραμμής έως τις Μηλιές Πηλίου με σύμβαση η οποία υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1900. Στις 2 Ιουλίου 1903 οι εργασίες ολοκληρώθηκαν και η γραμμή παραδόθηκε στην κυκλοφορία.

Το τραινάκι του Πηλίου αν και είχε σταματήσει, λειτουργεί και στις μέρες μας, αποτελώντας ξεχωριστό τμήμα των Σιδηροδρόμων Ελλάδος για την πανέμορφη διαδρομή του και τους υπέροχους σταθμούς του.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι σταθμοί, εκτός από του Βόλου, της Αγριάς και των Άνω Λεχωνίων είναι απλοί αλλά λειτουργικοί. Στην Αγριά και τα Άνω Λεχώνια τα κτίρια ήταν εντυπωσιακά για τα δεδομένα της εποχής και της περιοχής τους και ακόμη παραμένουν μοναδικό στοιχείο για τα Ελληνικά σιδηροδρομικά δεδομένα. Ήταν διάφορα με πλαϊνά υπόστεγα και πλούσια διακοσμητικά στοιχεία, καταστράφηκαν όμως, από τους σεισμούς για να ανακατασκευαστούν πρόσφατα, σύμφωνα με τα αρχικά σχέδια και την αρχική τους μορφή.

Το δίκτυο Βόλου-Μηλέων διαθέτει μηχανοστάσια στο Βόλο για την επισκευή και συντήρηση του τροχαίου υλικού, όπως και στην Αγριά και τις Μηλιές για τη διανυκτέρευση των μηχανών.

Gare de Lechonia



ΦΩΤΟ 35 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΧΩΝΙΩΝ - ΠΑΛΑΙΟ ΚΤΙΡΙΟ



ΦΩΤΟ 36 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΧΩΝΙΩΝ - ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ



ΦΩΤΟ 37 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΗΛΕΩΝ

Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριοτέρων σταθμών του δικτύου

Εστιάζοντας την προσοχή στον αριθμό και στον τρόπο τοποθέτησης των ανοιγμάτων, στις όψεις των σταθμών της Θεσσαλίας παρατηρούμε: α) δύο συμμετρικά τοποθετημένα ανοίγματα στο σταθμό των Άνω Λεχωνίων και των Μηλέων β) τρία επίσης συμμετρικά τοποθετημένα ανοίγματα στο σταθμό του Βόλου, αριθμό που έχουμε συνηθίσει και στα άλλα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ελλάδας και γ) πέντε ανοίγματα στους σταθμούς Λαμίας και Καλαμπάκας.

Πάντως, αντιπροσωπευτικοί σταθμοί του δικτύου της Θεσσαλίας, όπως αυτός των Άνω Λεχωνίων και του Βόλου, εντυπωσιάζουν με τα περίτεχνα διακοσμητικά στοιχεία και συγκεκριμένα το γείσο της στέγης και της οριζόντιες ταινίες που διαχωρίζουν το ισόγειο με τον α' όροφο. Στον σταθμό του Βόλου ξεχωρίζουν τα ημικυκλικά τοξωτά ανοίγματα του ισογείου.



ΦΩΤΟ 38 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΑΜΠΙΑΚΑΣ



ΦΩΤΟ 39 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΜΙΑΣ

Δίκτυο Μακεδονίας - Θράκης μέχρι το 1920

Η γοητεία των Βαλκανίων έγκειται κυρίως σε ένα παλλόμενο συνοθύλευμα ιδεών και ιδεολογιών ανθρώπων, συνόρων, ηθών, εθίμων και γλωσσών, φιλικών και εχθρικών λαών. Από όλα αυτά φυσικά δεν θα μπορούσε να απέχει το μακροβιότερο και αισθαντικότερο συγκοινωνιακό μέσο της εποχής μας, ο σιδηρόδρομος. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι μάρτυρες της ποικιλότητας του βαλκανικού χώρου, διότι στις περιοχές του δικτύου Μακεδονίας - Θράκης δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο να ξύσει κάποιος την πινακίδα κάποιου σταθμού με τα χοντρά μαύρα γράμματα και να βρει από κάτω δύο ή και τρεις αλλόγλωσσες ονομασίες που παραπέμπουν σε άλλες εποχές και άλλα σύνορα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο Βορείου Ελλάδος είναι απόγονος κάποιων παλαιότερων διαβαλκανικών δικτύων και παρακάτω θα δούμε, κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή, κάτω από ποιες συνθήκες δημιουργήθηκε η συγκεκριμένη διαμόρφωση του σιδηροδρόμου σήμερα.

Το έναυσμα για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου γενικότερα στα Βαλκάνια με εξαίρεση την Ελλάδα δεν προήλθε εκ των έσω. Απλώς, εξαιτίας οικονομικών πρωτοβουλιών Άγγλων και Γάλλων επιχειρηματιών, κατασκευάστηκαν την δεκαετία του 1860 κάποιες τοπικές σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρέτησης επιχειρηματικών συμφερόντων. Η ανάγκη σύνδεσης των Βαλκανίων με την Κεντρική Ευρώπη αλλά και του μεγάλου εμπορικού κέντρου, της Θεσσαλονίκης, με την Κεντρική Ευρώπη έφεραν ύστερα από αλληπάλληλους σχεδιασμούς και αλλαγές τη σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Κεντρική Ευρώπη.

Έτσι, μέσα σε 2 - 3 χρόνια, η Θεσσαλονίκη μπορούσε να επικοινωνήσει με τα αστικά κέντρα της Μακεδονίας και της Θράκης, καθώς και με την Κωνσταντινούπολη και την Κεντρική Ευρώπη.

Η σιδηροδρομική αυτή επικοινωνία συνέβαλε στην κατακόρυφη οικονομική και πολιτιστική άνοδο της, επιτρέποντας της να γίνει κέντρο πολιτικών διεργασιών. Σιγά - σιγά απέβαλε τον ανατολίτικο χαρακτήρα της και απέκτησε ευρωπαϊκό ύφος.

Όλες αυτές οι ζυμώσεις, δηλαδή η αύξηση του εμπορίου και η πολιτιστική άνοδος είχαν σαν αποτέλεσμα την σιδηροδρομική δικτύωση της Μακεδονίας και της Θράκης.

Το δίκτυο Μακεδονίας Θράκης θα χωριστεί σε επιμέρους δίκτυα, σύμφωνα με τον χρόνο κατασκευής, με την διαδρομή την οποία εξυπηρετούσαν αλλά και τις συνθήκες οι οποίες επέβαλαν την δημιουργία του κάθε δικτύου. Έτσι, μπορούμε να τους χωρίσουμε :

1. στον σιδηρόδρομο Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου,
2. στον σιδηρόδρομο Θεσσαλονίκης - Ειδομένης - Γευγελής,
3. στον σιδηρόδρομο Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης και
4. στον σιδηρόδρομο Έβρου (Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι)

1. Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου

Ιστορικά στοιχεία

Το δίκτυο Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου άρχισε να κατασκευάζεται το 1891 από την γαλλική τεχνική εταιρεία «Chemins de Fer de Salonique a Monastir». Τα εγκαίνια της γραμμής έγιναν το 1894. Η γραμμή διασχίζει τις πεδιάδες της Ημαθίας και της Πέλλας, διέρχεται από την Νέα Αλεξάνδρεια (Γιδάς), τη Βέροια, τη Νάουσα, τη Σκύδρα και καταλήγει στο σταθμό του Μοναστηρίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο σταθμός στο Πλατύ μεταξύ Θεσσαλονίκης και Βέροιας έμελλε να είναι το σημείο σύνδεσης που 1916 ένωσε τον Λαρισαϊκό σιδηρόδρομο με τα μακεδονικά δίκτυα.

Το πρώτο τμήμα της γραμμής από την Θεσσαλονίκη έως την Σκύδρα αποπερατώθηκε μεταξύ Ιουνίου του 1891 και Δεκεμβρίου του 1892. Σ' αυτό το διάστημα και ως το 1894 κατασκευάζονται οι σιδηροδρομικοί σταθμοί μεταξύ Θεσσαλονίκης και Μοναστηρίου.

Η Μακεδονία, βρισκόμενη ακόμη υπό τουρκική κατοχή, στις πινακίδες των σταθμών ανέγραφαν το τουρκικό όνομα των σταθμών με μεικτή γραφή, δηλαδή την αραβική και την αντίστοιχη γαλλική εκδοχή. Ο συσχετισμός ονομασιών των κυριότερων σταθμών ήταν: Θεσσαλονίκη (Salonique, Solum), Σίνδος (Tekeli), Βέροια (Karaferie), Νάουσα (Agoustos), Σκύδρα (Vertecop), Έδεσσα (Vodena), Αμύνταιο (Sorovic), Φλώρινα (Lerin), Μοναστηρίου (Monastir).

Το δίκτυο Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου δεν διέθετε δικό του σταθμό στη Θεσσαλονίκη αλλά χρησιμοποιούσε τον σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων Θεσσαλονίκης.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι πιο πολλοί σταθμοί, χαρακτηριστικά δείγματα κεντροευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής, ήταν διώροφοι, με δίριχτη στέγη μεγάλης σχετικά κλίσης. Στη μια άκρη της πλευράς που εκτεινόταν κατά μήκος των γραμμών βρισκόταν η αποθήκη, ενώ στην άλλη υπήρχε συνήθως χώρος για κήπο. Οι σταθμοί συνήθως δεν

είχαν δομημένη αποβάθρα, ούτε στέγαστρο για τους επιβάτες, απέπνεαν, όμως, οικειότητα και ήταν εναρμονισμένοι με τον περιβάλλοντα χώρο.

Ενδεικτικοί τέτοιοι σταθμοί είναι του Άδενδρου, της Αλεξάνδρειας, της Βέροιας, της Νάουσας, της Σκύδρας και του Μεσσηνίου. Όλοι, σχεδόν, είναι κατασκευασμένοι από λιθοδομή και αυτός της Σκύδρας καλύφθηκε με ξύλινη επένδυση. Έντεκα σταθμοί είναι διώροφοι και οι υπόλοιποι είναι ισόγειοι, ενώ ένας από αυτούς είναι Α΄ τάξης, δώδεκα ανήκουν στην Β΄ τάξη και τέσσερις στην Γ΄ τάξη.



ΦΩΤΟ 40 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ



ΦΩΤΟ 41 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΝΑΟΥΣΑΣ



ΦΩΤΟ 42 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΚΥΔΡΑΣ



ΦΩΤΟ 43 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΡΙΔΑΙΑΣ

2. Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Ειδομένης -Γευγελής (Ανατολικών Σιδηροδρόμων)

Ιστορικά στοιχεία

Ο σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Ειδομένης -Γευγελής ήταν έτοιμος το 1888 και συνέδεε την Θεσσαλονίκη με την λοιπή Ευρώπη, μέσω Νις και Βελιγραδίου. Έτσι δημιουργήθηκε η γραμμή με αφετηρία την Θεσσαλονίκη και κατεύθυνση το Βορρά, περνώντας από το Πολύκαστρο, την κοιλάδα του Αξιού και την περιοχή Παιονίας, φθάνοντας μετά από 78 χιλιόμετρα στο νυν μεθοριακό σταθμό της Ειδομένης (Σέχοβο). Το δίκτυο Θεσσαλονίκης - Ειδομένης είναι και η δεύτερη παλαιότερη γραμμή εντός των ελληνικών συνόρων.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί Θεσσαλονίκης και Ειδομένης εκφράζουν την τοπική αισθητική και τις κοινωνικές αντιλήψεις της εποχής τους. Ο σταθμός της Θεσσαλονίκης, ο οποίος κατεδαφίστηκε κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ήταν έργο του γνωστού αρχιτέκτονα Αριγκόνι και αποτελούσε χαρακτηριστικό δείγμα. Μπροστά του υπήρχε μεγάλος ελεύθερος χώρος. Από την πλευρά που βρίσκεται συνήθως η χτιστή αποβάθρα με τις κολώνες και το στέγαστρο, αυτός είχε σκιά δενδροστοιχίας. Διέθετε, επίσης, πλήρες συγκρότημα συντήρησης και επισκευών τροχαίου υλικού, με μηχανοστάσια, αμαξοστάσιο, εργοστάσιο επισκευής ατμαμαξών, λεβητοποιείο και ξυλουργείο.

Οι σταθμοί έως την Ειδομένη ήταν στο σύνολο τους έξι με σημαντικότερο αυτόν του Πολυκάστρου, από όπου αρχικά αναχωρούσε η Junction, στην οποία θα αναφερθούμε παρακάτω. Φθάνοντας στην Ειδομένη, υπήρχε ένας σταθμός όπου ο νεοκλασικός του σχεδιασμός απέπνεε ελληνοπρέπεια ως καλωσόρισμα των επιβατών που ταξίδευαν προς την χώρα μας. Το κτίριο αυτό καταστράφηκε κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και στην θέση του χτίστηκε νέο, με βάση την αρχιτεκτονική αντίληψη της εποχής.

... η οικοπέδο • κατασκευασμένο *Modelle Français*



ΦΩΤΟ 44 - ΠΑΛΑΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΦΩΤΟ 45 - ΠΑΛΑΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ

3. Ενωτικός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης

Ιστορικά στοιχεία

Το 1893, είκοσι σχεδόν χρόνια μετά την σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το Πύθιο και μέσω αυτού με την Κωνσταντινούπολη, άρχιζαν οι εργασίες για την κατασκευή της γραμμής που θα συνέδεε την Θεσσαλονίκη με τον Έβρο και κατ' επέκταση με την Κωνσταντινούπολη. Για το λόγο αυτό ιδρύθηκε εταιρεία με την επωνυμία Jonction (Salonique - Constantinple).

Έτσι, το 1896 η εταιρεία εγκαινίασε την νέα γραμμή, συνδέοντας έτσι την Θεσσαλονίκη με την Ανατολή, λίγα μόνο χρόνια μετά την σύνδεση της με τον Βορρά (Κεντρική Ευρώπη) και είκοσι δύο χρόνια πριν την σύνδεση της με την Αθήνα, μέσω της προέκτασης του λαρισαϊκού δικτύου.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

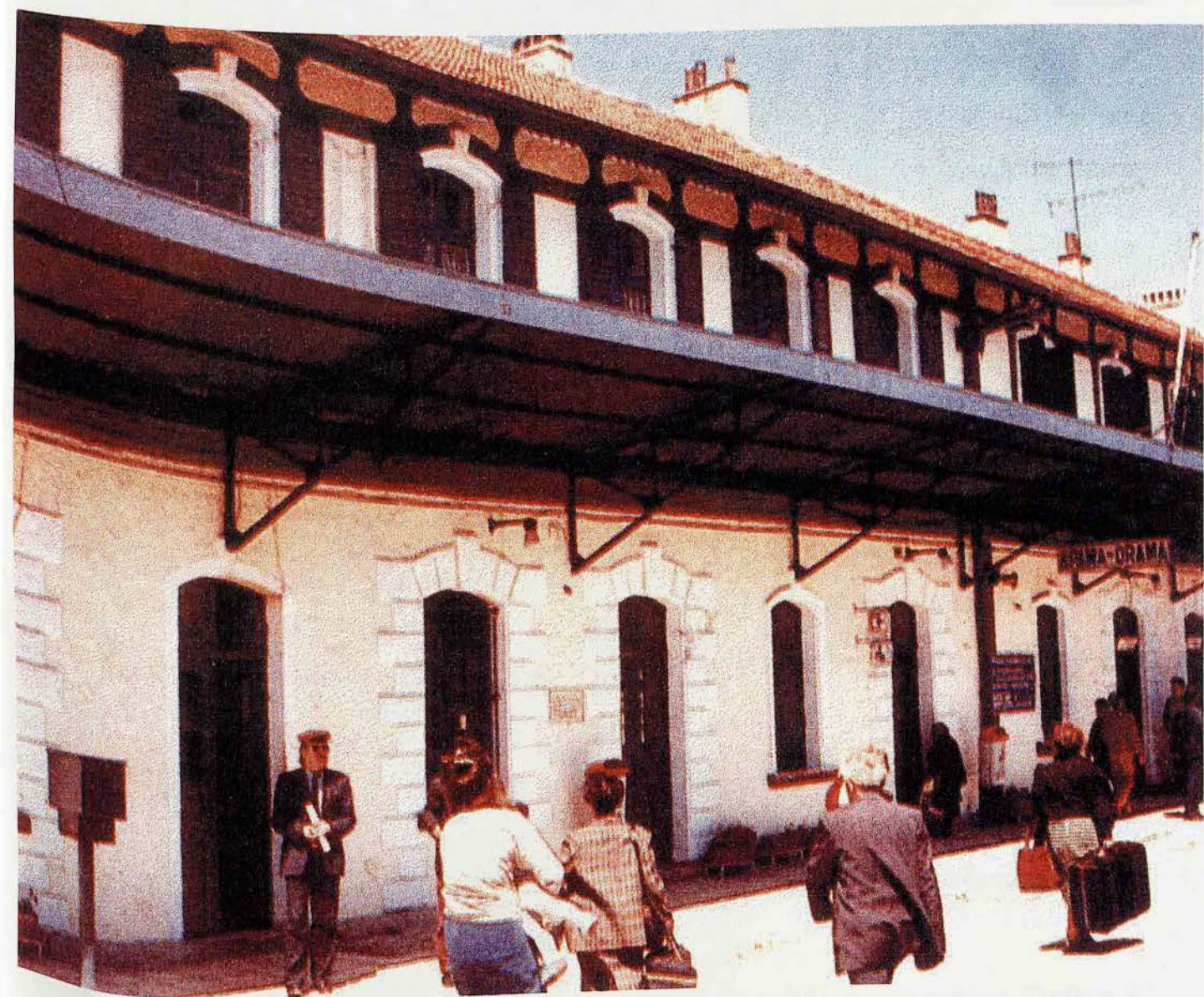
Ο κύριος σταθμός της Θεσσαλονίκης και οι εγκαταστάσεις επισκευής ατμαμαζών βρίσκονταν στη θέση του σημερινού μηχανοστασίου, ενώ ο σταθμός Θεσσαλονίκης - Πόλις (Salonique Ville) βρισκόταν απέναντι από τα σημερινά δικαστήρια, ένα από τα κτίσματα του οποίου σώζεται μέχρι σήμερα. Ένα άλλο κτίριο που διασώζεται μέχρι σήμερα είναι ο σταθμός της Αλεξανδρούπολης, που τώρα χρησιμοποιείται ως ΚΑΠΗ. Αργότερα κατασκευάστηκε ο νέος επιβατικός σταθμός Αλεξανδρούπολη - Λιμνή, λίγο πιο πάνω από τον εμπορευματικό σταθμό του λιμανιού.

Η γραμμή της Jonction ξεκινώντας από την Θεσσαλονίκη, ανηφόριζε προς το Κιλκίς και μετά την Καλύνδεια προσέγγιζε την λίμνη Δοϊράνη, εν συνεχεία στρεφόταν προς ανατολάς, όπου συναντούσε το σταθμό του Σιδηροκάστρου, για να καταλήξει στην Αλεξανδρούπολη, μέσω Σερρών, Δράμας, Ξάνθης και Κομοτηνής. Λέγεται ότι η γραμμή διαγράφει αυτήν την τεράστια καμπύλη για να βρίσκεται μακριά από το Αιγαίο και να μην την φθάνουν τα πυρά εχθρικών πολεμικών πλοίων.

Σήμερα σώζονται ακόμη όλες οι κτιριακές εγκαταστάσεις του παλιού σταθμού της Αγγίστας, που στεγάζονται σήμερα οι υπηρεσίες της κοινότητας. Ο νέος σταθμός της



ΦΩΤΟ 46 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ



ΦΩΤΟ 47 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ

ονομάστηκε Λευκοθέα, από το παρακείμενο χωριό. Γενικά στο δίκτυο JSC και ολόκληρης της Μακεδονίας - Θράκης κυριάρχησε ο κεντροευρωπαϊκός τύπος σταθμού που εισήγαγε ο αυστριακός αρχιτέκτονας Τζόζεφ Γουίλας.

Οι περισσότεροι σταθμοί λειτουργούν σήμερα σχεδόν στην αρχική τους μορφή. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τους σταθμούς της Δράμας, της Ξάνθης, των Σερρών και της Κομοτηνής. Στην αρχική χάραξη Πολυκάστρου - Καλύνδειας δεν υπήρχαν ενδιάμεσοι σταθμοί, ενώ στο τμήμα Καλοίνδειας - Φερρών υπήρχαν εικοσιτέσσερις σταθμοί, χωρίς να υπολογίσουμε τους ακραίους. Όταν, όμως, κατασκευάστηκε η ενωτική γραμμή Καλύνδειας - Θεσσαλονίκης, έχασε την σημασία του ο κλάδος Καλύνδειας - Πολυκάστρου και δημιουργήθηκαν τέσσερις νέοι σταθμοί: ο νέος της Junction στην Θεσσαλονίκη, η στρατιωτική στάση στο 3^ο χιλιόμετρο, ο γαλλικός και η Κραιστώνη (για την εξυπηρέτηση του Κιλκίς).

Επίσης, όταν κατασκευάστηκε η προέκταση Ποταμός - Αλεξανδρούπολη, που είχε σαν αποτέλεσμα την αχρήστευση του τμήματος Ποταμού - Φερρών, δημιουργήθηκαν οι νέοι σταθμοί στην Αλεξανδρούπολη: η στρατιωτική στάση Αλεξανδρούπολης και η Αλεξανδρούπολη - Πόλις.

Οι σταθμοί του δικτύου χωρίζονται σε Β' και Γ' τάξης και σε στάσεις. Σταθμοί Α' τάξης δεν υπήρξαν. Σταθμοί Β' τάξης είναι της Θεσσαλονίκης, των Σερρών, της Δράμας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης, ενώ Γ' τάξης είναι της Καλύνδειας, του Πολυκάστρου, της Δοϊράνης, του Σιδηροκάστρου και των Φερρών. Οι υπόλοιποι χαρακτηρίστηκαν απλές στάσεις, οι οποίες ήταν μικρά κομψά κτίρια, ο αρχιτεκτονικός ρυθμός των οποίων ήταν σύμμιγμα εκλεκτικιστικής και ανατολικής επιρροής.



ΦΩΤΟ 48 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΟΤΑΜΟΥ

4. Δίκτυο Έβρου των Ανατολικών σιδηροδρόμων

Ιστορικά στοιχεία

Η κύρια γραμμή του διαβαλκανικού από το Πύθιο στο Σβίλεγκραντ, αλλά και η Παραέβρια, όπως την έλεγαν, γραμμή Αλεξανδρούπολης - Πυθίου κατασκευάστηκαν το 1874 και τελούσαν υπό την εκμετάλλευση της εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Το καθεστώς αυτό άλλαξε όταν με την υπογραφή της συνθήκης της Λοζάννης το Θρακικό μέρος του δικτύου διαιρέθηκε σε δύο κλάδους, έναν τον τουρκικό που συνέδεε το Πύθιο με την Κωνσταντινούπολη και έναν τον ελληνικό, ανάμεσα στην Αλεξανδρούπολη, το Πύθιο και το Σβίλεγκραντ. Η ελληνική σιδηροδρομική γραμμή βρισκόταν από το 1930 και μετά έως το 1954 που περιήλθαν στους ΣΕΚ υπό εταιρικό καθεστώς, με το όνομα της ΓαλλοΕλληνικής Εταιρείας.

Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι σταθμοί του παραέβριου δικτύου της ΓαλλοΕλληνικής Εταιρείας ξεχωρίζουν για την ξύλινη κατασκευή τους και την ιδιόμορφη αισθητική με το γκρίζο χρώμα. Τέτοιοι σταθμοί είναι της Αλεξανδρούπολης, του Διδυμοτείχου και του Πυθίου. Ξύλινοι, όμως, ήταν και οι σταθμοί του Τυχερού, της Ορεστιάδας και, ίσως, της Ανδριανούπολης και του Σουφλίου.

Αυτός της Ορεστιάδας είναι μονώροφος, ενώ οι άλλοι είναι διώροφοι. Οι σταθμοί αυτοί είναι οι μοναδικοί ξύλινοι με όμορφη κατασκευή και θυμίζουν μια εποχή που έχει περάσει ανεπιστρεπτή. Τότε που το ξύλο χρησιμοποιούνταν σε ευρεία κλίμακα, πριν αντικατασταθεί από παράγωγα του ή άλλα συνθετικά. Δυστυχώς, όμως, αυτός του Διδυμοτείχου έχει εγκαταλειφθεί γιατί σάπισε από τα νερά του Εύρου που ξεχειλίζουν τον χειμώνα. Έχει κριθεί διατηρητέος και δεν έχει ακόμα ανακαινισθεί. Δίπλα του κτίστηκε ένα μοντέρνου στυλ κτίριο μικρότερο σε όγκο και οπωσδήποτε χωρίς ιδιαίτερο χαρακτήρα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο σταθμός Αλεξανδρούπολης - Διαλογής, που το εσωτερικό του θυμίζει την εποχή του ατμού. Διέθετε μηχανοστάσιο και εργοστάσιο για την συντήρηση και τις αναγκαίες επισκευές του τροχαίου υλικού. Εκεί



ΦΩΤΟ 49 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ - ΔΙΑΛΟΓΗΣ

πραγματοποιούνται και η διαλογή των βαγονιών, εξ' ου και το όνομα Διαλογή. Το κλειδουχείο, οι αποθήκες, το φυλάκιο και τα γραφεία των τεχνικών διατηρούνται και λειτουργούν σήμερα, όπως και τότε.

Μορφολογία και αρχιτεκτονική κυριοτέρων σταθμών του δικτύου

Ενας από τους χαρακτηριστικότερους σταθμούς του δικτύου Μακεδονίας-Θράκης, ο σταθμός της Σκύδρας, αναπτύσσεται σε διαφορετικούς όγκους, με βάση την κεντρική διώροφη κτιριακή μονάδα. Από τις δύο πλαϊνές πλευρές του, κατά μήκος των γραμμών, εκτείνονται ισόγεια κτίσματα, προφανώς με αποθηκευτική χρήση.

Η συμμετρία στις όψεις είναι εμφανής, τόσο στο σύνολο του κτιρίου, όσο και απομονώνοντας το διώροφο κτίσμα. Η δίριχτη στέγη του κεντρικού διώροφου κτιρίου συνδυάζεται με δύο τρίριχτες στέγες των ισογείων κτισμάτων. Στέγες, οι οποίες είναι απλής μορφής χωρίς ιδιαίτερη διαμόρφωση στο γείσο τους. Όμως, η συμμετρία εντοπίζεται ιδιαίτερα στον τρόπο τοποθέτησης των ανοιγμάτων: Τρία ορθογωνικά ανοίγματα σε κάθε όροφο(και σε κάθε πλευρά), το ένα κάτω από το άλλο, ιδίου μεγέθους και η πόρτα στη μέση, κάτω από το μεσαίο παράθυρο του ορόφου, έχει μεγαλύτερο φάρδος.

Η κεντρική είσοδος-πόρτα καθώς και οι δύο πόρτες των ισογείων κτισμάτων, διαφοροποιούνται από τα παράθυρα στη μορφή της κορνίζας. Μικρού πλάτους κορνίζα σε εξοχή έχουν τα παράθυρα, ενώ οι κορνίζες των θυρών διαμορφώνονται σε μεγαλύτερο φάρδος με την μορφή της τοιχοποιίας. Τα ισόγεια κτίσματα έχουν παράθυρα από τις πλαϊνές όψεις, δύο στον αριθμό.

Ο σταθμός της Αριδαίας, στο ίδιο δίκτυο, έχει σημαντικές ομοιότητες με αυτόν της Σκύδρας, ως προς την διαμόρφωση των κτιριακών όγκων. Στο σταθμό της Αριδαίας δεν κυριαρχεί κάναβος στις όψεις του, όπως και στις Σκύδρας, αλλά παρ' όλα αυτά έχει γίνει προσπάθεια να παρουσιαστούν συμμετρικά τοποθετημένα τα ανοίγματα. Η πρόσοψη τονίζεται μ' έναν εξώστη- μπαλκόνι στο μέσο άνοιγμα του ορόφου.



ΦΩΤΟ 50 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΚΥΔΡΑΣ



ΦΩΤΟ 51 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΚΥΔΡΑΣ



ΦΩΤΟ 52 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΚΥΔΡΑΣ



ΦΩΤΟ 53 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΡΙΔΑΙΑΣ



ΦΩΤΟ 54 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΡΙΔΑΙΑΣ



ΦΩΤΟ 55 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΡΙΔΑΙΑΣ



ΦΩΤΟ 56 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΡΙΔΑΙΑΣ

Όμοια κτιριακή διάρθρωση παρουσιάζει και ο σταθμός του Ποταμού, με ένα μόνο ισόγειο κτίσμα κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, πλάι στο διώροφο κτίριο. Στενόμακρο κτίριο και αυτό, που εκμεταλλεύεται τη στενή πλευρά, στην οποία δεν επικολλάται ισόγειο κτίσμα για την διάνοιξη περισσότερων ανοιγμάτων εκ των οποίων και μια πόρτα.

Τα κορνιζώματα των κουφωμάτων διαμορφώνονται ομοίως μ' αυτά του σταθμού της Σκύδρας, σε λευκό χρώμα. Επιπλέον, επιχειρείται ένας διαχωρισμός ισογείου-ορόφου στις όψεις με ομοιόμορφη άσπρη κορνίζα. Η στέγη του διώροφου κτιρίου είναι επίσης δίριχτη και έχει τον κορφιά παράλληλα στην μακριά πλευρά, στις σιδηροδρομικές γραμμές.

Επίσης, μακρόστενος διώροφος σταθμός είναι και του Φωτολίβου στο δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας. Τα τοξωτά ανοίγματα κυριαρχούν στις όψεις με τις περίτεχνα διαμορφωμένες κορνίζες της. Το στοιχείο που διαφοροποιεί το σταθμό του Φωτολίβου από αυτόν του Τοξοτού είναι το ενιαίο μεταλλικό στέγαστρο στην πρόσοψη του δεύτερου σταθμού. Χωρίς να επηρεάζει τη συμμετρία των όψεων, το στέγαστρο, συναντάται επίσης και στο σταθμό της Έδεσσας. Εδώ το στέγαστρο έχει πιο σταθερή μορφή, ίσως νεότερης κατασκευής, από σκυρόδεμα στηριζόμενο σε τέσσερις κυκλικές κολώνες. Η μορφή της κυκλικής κολώνας επαναλαμβάνεται στον όροφο, δημιουργώντας έναν ημιυπαίθριο στεγασμένο χώρο, μοναδικό ίσως.

Ο σταθμός του Στρυμόνα, αν και ξεφεύγει από την κλίμακα των σταθμών που έχουμε ήδη περιγράψει, μοιάζει απόλυτα με τον σταθμό των Τοξοτών, διαφέροντας μόνο στο μέγεθος. Μεγαλύτερος σε μήκος σταθμός, έχοντας πέντε συμμετρικά τοποθετημένα τοξωτά ανοίγματα στην πρόσοψή του, είναι πιο επιβλητικός συγκριτικά με τον προηγούμενο σταθμούς.

Ξεφεύγοντας από την κλίμακα των σταθμών που περιγράψαμε ως τώρα, στην Βόρεια Ελλάδα, ο σταθμός της Δράμας επιβάλλεται από το μέγεθός του και μόνο στο δίκτυο. Αν θεωρήσουμε τον σταθμό των Τοξοτών ως μια μονάδα κανάβου, στο σταθμό της Δράμας ο κανάβος επαναλαμβάνεται 4(τέσσερις) φορές κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών.



ΦΩΤΟ 57 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΩΤΟΛΙΒΟΣ



ΦΩΤΟ 58 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΔΕΣΣΑΣ



ΦΩΤΟ 59 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΡΥΜΩΝΑ



ΦΩΤΟ 60 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΡΥΜΩΝΑ - ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ



ΦΩΤΟ 61 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΞΙΟΤΩΝ

Το κίτρινο χρώμα της ώχρας επικρατεί σ' όλους τους παραπάνω σταθμούς και συνδυάζεται άψογα με το πράσινο κυπαρισσί των κουφωμάτων, το κεραμιδί της στέγης και το άσπρο των κορνιζών. Η επιλογή των χρωμάτων, κάθε άλλο παρά τυχαία είναι. Επιδιώκει τον πλήρη εναρμονισμό με τα χρώματα της Ελληνικής φύσης της Βόρειας Ελλάδος. Το κόκκινο-μπορντώ χρώμα που παρατηρείται είτε στα κουφώματα (σταθμός Αριδαίας), είτε ως ταινίες διακοσμητικές περιμετρικά των ανοιγμάτων (σταθμός Δράμας), προφανώς επιλέχθηκε ως χαρακτηριστικό του σιδηροδρομικού δικτύου μιας και τραίνα που επισκέπτονται τους σταθμούς αυτούς έχουν κόκκινο χρώμα.

Η πινακίδα με την ονομασία του κτιρίου τοποθετείται στη στενή πλευρά του κτιρίου, προφανώς για να διαβάζεται ευκρινώς από τους μηχανοδηγούς κατά την άφιξη των αμαξοστοιχιών στο σταθμό, ακριβώς κάτω από το τελείωμα της δίριχτης στέγης, συνήθως κάτω από ένα(σταθμός Στρυμόνα) ή δύο(σταθμός Δράμας) μικρά παράθυρα, όταν το διάροφο κτίριο έχει σοφίτα. Πάντα, όμως, πάνω από τα δύο συμμετρικά τοποθετημένα παράθυρα της στενής πλευράς.

Στην πρόσοψη των σταθμών, υπάρχουν πινακίδες αλλά όχι σε συγκεκριμένο σημείο, λόγω της διαφορετικότητας των όψεων ανά σταθμό. Άλλοτε έχουμε αναρτημένες πινακίδες από το μεταλλικό στέγαστρο(σταθμός Έδεσσας), άλλοτε είναι επικολλημένες στο στέγαστρο(σταθμός Στρυμόνα) και άλλοτε, όταν δεν υπάρχει στέγαστρο τοποθετείται κεντρικά στην όψη, στο ύψος του εσωτερικού πατώματος(σταθμός Φωτολίβος).



ΦΩΤΟ 62 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΡΜΕΝΙΟΥ

Σιδηρόδρομος Πειραιώς - Δεμερλί - Συνόρων (Λαρισαϊκός)

Ιστορικά στοιχεία

Υστερα από κάποιες πρώτες προσπάθειες του Χαρίλαου Τρικούπη το 1889 και το 1893 που απέβησαν άκαρπες, το 1902 ιδρύεται η Εταιρία Ελληνικών Σιδηροδρόμων και αρχίζουν τα έργα. Στις 8 Μαρτίου του 1904 παραδίδονται στην κυκλοφορία τα πρώτα 121 χιλιόμετρα. Η διαδρομή ήταν από την Αθήνα στην Χαλκίδα και κατέληγε στο Δεμερλί, η σημερινή ονομασία του οποίου είναι τα Παλαιοφάρσαλα.

Παρά την επίσημη ονομασία του δικτύου (Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων), η ίδια η εταιρεία αποκαλούσε το δίκτυο βάσει του προορισμού του «Σιδηρόδρομος Πειραιώς - Δεμερλί - Συνόρων», ο κόσμος, όμως, το αποκαλούσε και ως «Λαρισαϊκό».

Το 1909 η γραμμή φθάνει στο χωριό Παπαπούλι, στα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα, αλλά η ένωση με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο δεν θα επιτευχθεί παρά μόνο το 1916, μετά την απελευθέρωση της Μακεδονίας και θα ενεργοποιηθεί μόλις το 1918, στο τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται στις κωλυσιεργίες μέχρι το 1912 της Οθωμανικής Κυβέρνησης, η οποία δεν συνεργαζόταν με την Ελληνική για τον προσδιορισμό του σημείου σύνδεσης των δικτύων των δύο χωρών.

Κτιριακές εγκαταστάσεις- αρχιτεκτονική- μορφολογία

Ο κεντρικός σταθμός Λαρίσης στην Αθήνα ήταν μια μετριοπαθής, φτωχή θα λέγαμε, κατασκευή, φτιαγμένη για την περιορισμένη κίνηση του 1908. Οπωσδήποτε δεν ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις του κεντρικότερου σταθμού της χώρας, ούτε μπορούσε να παίξει ρόλο διεθνούς σταθμού ή της επίσημης εισόδου στην πρωτεύουσα. Οι όψεις του, τυπικές νεοκλασικές συνθέσεις με αετώματα, παραστάδες και οριζόντιες ταινίες με σκοτιές εκλεκτικιστική διάθεση χαρακτήριζε τα μεταλλικά στοιχεία του κτιρίου, δηλαδή στέγαστρα και φορούσια.

Τα μεγαλόπνοα σχέδια που εκπονούσε ανά δεκαετία η εκάστοτε κυβέρνηση για ένα σταθμό αντάξιο της πρωτεύουσας, στάθηκαν αυτά τα ίδια εμπόδιο στην οποιαδήποτε βελτίωση ή επέκταση, αφού κανένα δεν κατόρθωσε να φτάσει στο στάδιο της υλοποίησης. Το αποτέλεσμα είναι ο σταθμός Λαρίσης να δείχνει σήμερα κατώτερος και από επαρχιακό. Μικρές και μεγάλες επεμβάσεις που αποσκοπούσαν στην προσωρινή βελτίωση της λειτουργικότητας και της εμφάνισης του αλλοίωσαν το κτίριο με αποτέλεσμα να είναι αρχιτεκτονικά δυσδιάκριτο και κάπως απροσδιόριστο.

Η προγραμματιζόμενη, όμως, ενοποίηση των δύο βασικών σταθμών της Αθήνας (Πελοποννήσου και Λαρίσης), με μεταφορά των λειτουργιών του σταθμού Πελοποννήσου στο σταθμό Λαρίσης και ανέγερση νέου κτιριακού συγκροτήματος, αφήνει ελπίδες ότι η Αθήνα θα αποκτήσει επιτέλους σταθμό άξιο του ονόματος του, τουλάχιστον ως προς το μέγεθος και την ευχρηστία του.

Ο σταθμός Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά είναι Α΄ τάξης, χαρακτηριστικό δείγμα κομψής γαλλικής σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής των αρχών του αιώνα με το ρολόι στη σοφίτα. Ο σταθμός αυτός δεν στέκεται στο ύψος του τερματικού επιβατικού σταθμού του δικτύου, είναι όμως επαρκής για την σημερινή κίνηση. Η μορφολογία του παραπέμπει περισσότερο στην βιομηχανική αρχιτεκτονική με νεοκλασικά στοιχεία. Σε παρόμοια κτίρια στεγάζονται και σήμερα οι σταθμοί της Χαλκίδας και της Λαμίας, και, πριν κατεδαφισθεί, αυτός της Λάρισας.

Ο σταθμός Πειραιώς πρόκειται να μεταφερθεί στο χώρο του σημερινού Πειραιϊκού σταθμού Πελοποννήσου, όπου προβλέπεται να ανεγερθεί πολυώροφο, σύγχρονο κτίριο σιδηροδρομικού σταθμού αμφοτέρων των δικτύων, γραφείων και καταστημάτων.

Στον γαλλικής έμπνευσης ρυθμό όλων των κτιρίων διακρίνονται και ελληνικές επεμβάσεις που απέκλιναν από την παραδοσιακή αρχιτεκτονική: λιτό ύψος, άψογη λιθοδομή, τούβλινα περιθώρια και κεραμοσκεπές. Εξάιρεση αποτελεί ο σταθμός της Δεκέλειας με ισόγειο και έναν όροφο με δίριχτη στέγη, πιο κομψός και ανάλαφρος από τους άλλους, ιδιαίτερα προσεγμένος γιατί από αυτόν μετέβαινε στο Τατόι η τότε βασιλική οικογένεια.



ΦΩΤΟ 63 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Άλλοι σταθμοί που περιλαμβάνονται σε αυτό το δίκτυο είναι του Μενιδίου, των Κιούρκων, της Μαλακάσας (Σφενδάλης), του Σχηματαρίου, της Θήβας, του Ελευθεροχωρίου, του Λιανοκλαδιού, των Στιρφακών, της Καλλιπεύκης, των Ορφανών, του Πυργετού, της Λιβαδειάς, του Δαδιού (Αμφίκλειας), της Λάρισας, της Χαλκίδας, της Στυλίδας, του Δομοκού, της Κατερίνης και του Παπαπουλίου.

Το ευρύτερο εμπορευματικό συγκρότημα βρισκόταν στο σταθμό του Ρουφ. Σοβαρές, όμως, εμπορευματικές εγκαταστάσεις διέθεταν και οι σταθμοί Αθηνών, Λιβαδειάς, Λιανοκλαδιού, Λάρισας, Λαμίας, Χαλκίδας και Στυλίδας. Εξυπακούεται ότι οι βασικές εγκαταστάσεις, όπως αποθήκες, ζυγαριά, ράμπες κλπ, διέθεταν οι πιο πολλοί από τους σοβαρότερους σταθμούς.



ΦΩΤΟ 64 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΜΦΙΚΛΕΙΑΣ

Δίκτυο κανονικού εύρους μετά το 1920 (νέο δίκτυο)

Ιστορικά στοιχεία

Το 1920 η κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου συνέστησε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους», τους γνωστούς ΣΕΚ. Σ' αυτό υπήχθησαν

- α) το δίκτυο Πειραιώς- Δεμερλί- Συνόρων (ΠΔΣ), γνωστό ως Λαρισσαϊκό,
- β) Το Ελληνικό τμήμα της γραμμής Θεσσαλονίκης- Μοναστηρίου,
- γ) Το Ελληνικό επίσης τμήμα της γραμμής Ανατολικών Σιδηροδρόμων από Θεσσαλονίκη μέχρι Ειδομένη και
- δ) Όλο το δίκτυο του ενωτικού σιδηροδρόμου από Θεσσαλονίκη μέχρι Αλεξανδρούπολη.

Εύκολα λοιπόν, γίνεται αντιληπτό ότι οι ΣΕΚ και κατ' επέκταση ο ΟΣΕ είναι ένας πολυσυλλεκτικός φορέας που εκλήθη να συντονίσει και να ενώσει ετερόκλητα στοιχεία και κατασκευές διαφόρων σκοπιμοτήτων. Η σημερινή διάρθρωση του διεθνούς δικτύου της χώρας μας δεν είναι αποτέλεσμα συγκροτημένης μελέτης από ένα διαμορφωμένο κράτος αλλά συρραφή δικτύων άλλων χωρών, άλλων εθνοτήτων και άλλων γεωπολιτικών συνθηκών. Ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου, το δίκτυο προσαρμόστηκε στις ανάγκες και στις απαιτήσεις του κοινού.

Στην περίοδο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και στις αρχές του 1950 κατασκευάστηκε μια διακλάδωση από Αμύνταιο προς Πτολεμαίδα και Κοζάνη, η οποία και ήταν η σημαντικότερη επέκταση του δικτύου μετά το 1920. Το 1960 που βελτιώθηκαν οι κυκλοφοριακές συνθήκες Βόλου - Λάρισας (διαπλάτυνση) και μετά από μια διετία που οι ΣΕΚ απορρόφησαν τους υπό κρατική εκκαθάριση (ΣΠΑΠ), το σιδηροδρομικό δίκτυο ης χώρας ενοποιείται υπό την διοίκηση των ΣΕΚ.

Έτσι, το 1970 ιδρύεται ο διάδοχος των ΣΕΚ, ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ), που σήμερα πλέον έχει ωριμάσει και έχει αρχίσει να υλοποιεί

σημαντικά αναπτυξιακά σχέδια που θα καταστήσουν τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο εφάμιλλο των ανεπτυγμένων δικτύων της Ευρώπης.

Το δίκτυο ΣΕΚ (μετέπειτα ΟΣΕ) ουσιαστικών προϋπήρχε ως Λαρισαϊκός και ως εκ' τούτου διέθετε τα απαιτούμενα κτίρια και εγκαταστάσεις. Οι νέες κατασκευές δεν ήταν πολλές και αυτές οι οποίες έγιναν ήταν μετά από καταστροφές που υπέστησαν τα κτίρια λόγω πολέμων ή σεισμών. Το 1937 θεμελιώνεται και αρχίζει η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού της Θεσσαλονίκης, του πληρέστερου και μεγαλύτερου σιδηροδρομικού τερματικού σταθμού των Ελληνικών δικτύων.

Κτιριακές εγκαταστάσεις – αρχιτεκτονική - μορφολογία

Ο σταθμός της Θεσσαλονίκης είναι σοβαρός κόμβος σιδηροδρομικών και συγκοινωνιακών αξόνων της Ελλάδας και του εξωτερικού. Το κτίριο του μπορεί να χαρακτηριστεί μνημειώδες και ανήκει μορφολογικά στη σχολή του μοντέρνου κινήματος. Συνιστά αφετηρία του αστικού σχεδιασμού και της πολεοδομικής ανασυγκρότησης της δυτικής εισόδου της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός της Θεσσαλονίκης, σημαντικό έργο μοντέρνας αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα, είναι διάδοχος του μνημειακού εκλεκτικισμού της σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής των αρχών του αιώνα.

Το επίσημα εγκαίνια του έγιναν το 1962, αλλά το έργο ολοκληρώθηκε το 1967. Η λειτουργική του διαμόρφωση προσφέρει σωρεία εξυπηρετήσεων όπως: εστιατόριο, λουτρό, κουρείο, ταχυδρομείο, μηχανήματα αυτόματης συναλλαγής (ΑΤΜ) τραπεζών, χώρο φύλαξης αποσκευών, υπηρεσία αποστολής δεμάτων, οργανωμένο τέρμιναλ αστικών λεωφορείων και ταξί. Χαρακτηριστικός είναι ο μεγάλος διάδρομος που οδηγεί στις δύο αποβάθρες με κλιμακοστάσια και από τις δύο πλευρές του, έτσι ώστε από το επίπεδο του δρόμου και του σταθμού να φθάνει ο επιβάτης στο επίπεδο των γραμμών προσεγγίζοντας τα τραίνα χωρίς να καταφεύγει στην επικίνδυνη διάβαση των γραμμών.

Τέλος, τέσσερα επιμήκη τσιμεντένια στέγαστρα προστατεύουν τις οκτώ γραμμές επιβίβασης - αποβίβασης, ενώ πολύ κοντά βρίσκεται ο χώρος φόρτωσης ΙΧ αυτοκινήτων σε ειδικά οχήματα των επιβατικών συρμών.



ΦΩΤΟ 65 - ΝΕΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Άλλοι σιδηροδρομικοί σταθμοί που κατασκευάστηκαν μετά το 1950 είναι ο σταθμός της Λάρισας που εγκαινιάστηκε το 1962, ο σταθμός της Θήβας, αλλά και ο νέος σταθμός της Κοζάνης.

Ο σταθμός του Λιανοκλαδιού κατασκευάστηκε το 1950 σε αντικατάσταση του παλαιού, ο οποίος καταστράφηκε κατά τον τελευταίο πόλεμο. Είναι διάροφο επίμηκες, διαμπερές κτίριο με απλή ορθογώνια κάτοψη και εντάσσεται μορφολογικά στο όψιμο μοντέρνο κίνημα. Χαρακτηριστικό είναι το μεγάλο, καμπύλης διατομής στέγαστρο του, που δεν αποτελεί πρόσθετη κατασκευή αλλά βασικό στοιχείο του ενιαίου κελύφους του κτιρίου. Ο σταθμός του Λιανοκλαδιού μπορεί να μην εντυπωσιάζει τον βιαστικό ταξιδιώτη, τονίζει, όμως, τον κομβικό του ρόλο μέσα από τα εκφραστικά μέσα της αρχιτεκτονικής του 1950.

Με συγγενούς αρχιτεκτονικού ύφους κτίρια, δηλαδή όψιμο μοντέρνο κίνημα σε απλές μορφές αλλά μικρότερου μεγέθους αντικαταστάθηκαν οι σταθμοί Σίνδου, Αιγινίου και Πλαταμώνα. Στη γραμμή Φλώρινας (πρώην Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου) κατασκευάστηκε ο σταθμός Φλωρίνης και ανακατασκευάστηκαν με ανάλογα κτίρια οι σταθμοί Εδέσσης, Άγρας και Άρνισσας και στην γραμμή προς Ειδομένη ο σταθμός Πολυκάστρου.

Σε εφαρμογή του προγράμματος αναβάθμισης των σιδηροδρομικών σταθμών στα τέλη του 1996 εγκαινιάστηκε ο ακριτικός σταθμός της Νέας Ορεστιάδας, του οποίου το κτίριο είναι ορθογώνιο, επίμηκες, διαμπερές με το κεντρικό του τμήμα υψηλότερο, αναδεικνύοντας έτσι την κύρια είσοδο και τον χώρο αναμονής - προσέγγισης της γραμμής. Ο σχεδιασμός του κτιρίου μοιάζει, θα λέγαμε, με την νεοκλασική και εκλεκτικιστική διάλεκτο των παλαιών σταθμών, διατηρώντας, όμως, της σύγχρονη ταυτότητα του. Τέλος, νέο κτίριο ανεγείρεται και στον κομβικό σταθμό του Παλαιοφαρσάλου, δίπλα από το υφιστάμενο, βάσει συγχρόνου και πρωτοποριακού για τα σιδηροδρομικά δεδομένα αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Δεν θα μπορούσαμε εδώ να μην αναφέρουμε και το ωραιότατο αμαξοστάσιο ολοκληρωμένης υποστήριξης των InterCity που ανεγέρθηκε το 1993 στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη. Η μονάδα αυτή καλύπτει κατά σύγχρονο τρόπο τις τεχνικές λειτουργικές ανάγκες των InterCity, ενώ ο αρχιτεκτονικός ρυθμός της παραπέμπει



ΦΩΤΟ 66 - ΝΕΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ



ΦΩΤΟ 67 - ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ INTERCITY (PENTHI)

στην ιστορική τεχνοτροπία της σιδηροδρομικής αισθητικής. Αντίστοιχο αμαξοστάσιο κατασκευάζεται και στην Αλεξανδρούπολη.

Άλλοι σιδηροδρομικοί σταθμοί που κατασκευάστηκαν στην διάρκεια των δεκαετιών 50 και 60 και είναι σαφώς πιο μοντέρνοι είναι: ο σταθμός της Κορίνθου, του Κιάτου, του Ξυλόκαστρου, του Κραθίου, του Διακοφτού και της Πάτρας που ανήκουν στους νομούς Αχαΐας και Κορινθίας. Μερικοί, όπως της Κορίνθου και του Ξυλόκαστρου, αντικατέστησαν σταθμούς που καταστράφηκαν από σεισμούς το 1928. Άλλοι, όμως, όπως του Κραθίου και της Πάτρας αντικατέστησαν τους παλαιότερους, οι οποίοι δεν μπορούσαν πλέον να ικανοποιήσουν τις νέες ανάγκες.

Στην Αθήνα και στον σταθμό Λαρίσης, από το νεοκλασικό κτίριο της πρώτης δεκαετίας του αιώνα δεν απομένει παρά ο πρώτος όροφος που στην όψη επί της οδού διαθέτει ρολόι. Κατά τη διαδρομή συναντούμε έναν εξαιρετικό σταθμό στην Δεκέλεια (Τατόι). Είναι διώροφος και εξ' ολοκλήρου πέτρινος, οι μαντεμένιες κολώνες του στεγάστρου του καταλήγουν σε κιονόκρανα. Μάλλον ο λόγος της κατασκευής του μοναδικού στο είδους του και πολύ όμορφου σταθμού υπήρξε η γειτονία με τα βασιλικά ανάκτορα.

Ακολουθεί μια σειρά κτιρίων που δίνουν το στίγμα της κυριαρχούσας αισθητικής των σταθμών του άξονα: Άγιος Στέφανος, Αφίδναι (Κιούρκα), Αυλώνα, Οινόη. Είναι κατασκευασμένοι στις αρχές του εικοστού αιώνα, έχουν την χαρακτηριστική μορφή του βιομηχανικού κτιρίου, είναι διώροφοι με το κάτω όροφο επενδυμένο με πέτρα και τον επάνω σοβαντισμένο. Στην Οινόη προσέχουμε τον δυσανάλογα μεγάλο σε σχέση με το κτίριο στέγαστρο, που όμως είναι μεταγενέστερο. Στο προαύλιο υπάρχει αγαλματίδιο της αρχαίας ποιήτριας Κορίνας από την Τανάγρα.

Ακολουθούν μερικοί πολύ όμορφοι σταθμοί, στο στυλ πάντα της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής: της Αλιάρτου, της Λιβαδειάς, της Τυροθέας και του Μπράλου. Ελάχιστοι είναι οι μονώροφοι πέτρινοι σταθμοί σε αυτή τη γραμμή. Ανάμεσα τους ξεχωρίζουν αυτοί στο Ύπατο, στη Λιλαία και στο Γοργοπόταμο. Έτσι, με την αναβάθμιση του δικτύου, κατασκευάζοντας στις δεκαετίες 50 και 60 και στα τέλη του αιώνα που διανύουμε αρκετούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, εξαλείφονται πλέον από την ορατή πραγματικότητα τα εγκλήματα του πολέμου.



ΦΩΤΟ 68 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΙΝΟΗΣ



ΦΩΤΟ 69 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ



ΦΩΤΟ 70 - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Αναγκαιότητα συντήρησης και διατήρησης των Ελληνικών σιδηροδρομικών σταθμών.

Κάθε σταθμός έχει τη μοναδικότητά του, όχι μόνο για την λειτουργική και την ιστορική, κοινωνική και πολιτιστική ταυτότητά του αλλά και εξαιτίας της κτιριακής του δομής, και σαν μοναδικούς πρέπει να τους αντιμετωπίζουμε. Η σημασία τους στην αρχιτεκτονική και όχι μόνο παράδοση του τόπου μας είναι ουσιαστική.

Το σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε, όμως, είναι ο τρόπος διάσωσής τους. Παλιά, ερειπωμένα κτίσματα, σιδηροδρομικοί σταθμοί που έχουν παύσει να προσφέρουν για τη λειτουργία, για την οποία δημιουργήθηκαν, οφείλουμε να τα διατηρήσουμε, προσδίδοντάς τους οπωσδήποτε νέα χρήση, ανάλογα με τις κατά τόπους ανάγκες. Η κτιριακή τους δομή με στοιχεία όπως, φέρον οργανισμός από πέτρα, εσωτερικά χωρίσματα μη φέροντα, μεγάλα και πολλά ανοίγματα κ.α., τους προσδίδει ευελιξία και προσαρμοστικότητα σε αρκετές σύγχρονες χρήσεις.

Είναι γνωστό ότι η νέα χρήση αναζωογονεί το κτίριο, αποφεύγοντας έτσι αυθαίρετες επεμβάσεις, καταρρεύσεις, καταπατήσεις ή ολοκληρωτικές κατεδαφίσεις. Άλλωστε, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί βρίσκονται συνήθως σε περίοπτη θέση εντός της πόλης ή του χωριού στο οποίο ανήκουν και η διατήρησή τους θα αποτελέσει κόσμημα για την ευρύτερη περιοχή, ακόμη και στις περιπτώσεις που δεν δύναται να αποκτήσουν κάποια διαφορετική χρήση.

Τα τελευταία χρόνια, το Υπουργείο Πολιτισμού σε συνεργασία με τον ΟΣΕ ξεκίνησε μια προσπάθεια, αποτέλεσμα της οποίας ήταν να κηρυχθούν διατηρητέα όλα τα παλιά πέτρινα κτίρια της Πελοποννήσου και περίπου είκοσι ακόμα από το υπόλοιπο δίκτυο. Ότι έγινε στην Πελοπόννησο πρέπει να συνεχιστεί και να ολοκληρωθεί, αφού η μεγάλη πλειοψηφία των κτιρίων δικαιολογεί τον χαρακτηρισμό. Επίσης τα νέα κτίρια που προβλέπεται να κατασκευαστούν θα ήταν σωστό να σχεδιαστούν και κατασκευαστούν, με γνώμονα και το ήδη υπάρχον

αρχιτεκτονικό ύφος. Ένας συνδυασμός, δηλαδή, της σύγχρονης με την παλαιά αρχιτεκτονική των σταθμών και ανάλογα με τον τόπο κατασκευής τους. Είναι κάτι

που ταυτόχρονα με τις σύγχρονες λειτουργικές ανάγκες, θα προσέφερε και στην ήδη υπάρχουσα αρμονία στο ύφος και τον ρομαντισμό των σταθμών.

Κατάλογος, Φύλλον των Σιδηροδρομικών και Σιδηροδρομικών Σταθμών. Η Αθήνα, 1977

Κατάλογος, Αθήνα, Αρχαίο Ελληνικό Μουσείο, Βόλος, 1974

Κατάλογος, Αθήνα, Τμήμα Αρχαίο Ελληνικό Μουσείο, Βόλος, 1974

Κατάλογος, Αθήνα, Αρχαίο Ελληνικό Μουσείο, Βόλος, 1974

Κατάλογος, Αθήνα, Αρχαίο Ελληνικό Μουσείο, Βόλος, 1974

Βιβλιογραφία

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι - Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα*, Εκδόσεις Μίλητος, 1997

Μουζάκης Δημήτρης, *Ιστορία Ελληνικών Σιδηροδρόμων*, Εκδόσεις Μίλητος, 1994

Υπουργείο Πολιτισμού, Τμήμα Λαϊκού Πολιτισμού, Διεύθυνση Νεοτέρων Μνημείων, *Φωτογραφικό Υλικό και Αρχεία*.

Περιοδικό Τέσσερις Τροχοί, Φωτογραφικό Υλικό, τευχ. Μαρτίου 1992

Περιοδικό Επτά Ημέρες-Η Καθημερινή, *Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι*, 15 Οκτωβρίου 1995

Κατάλογος Φωτογραφιών

ΦΩΤΟ 1 - Σταθμός Καλαμάτας	(Υπουργείο Πολιτισμού)	10
ΦΩΤΟ 2 - Σταθμός Καλαμάτας	« «	11
ΦΩΤΟ 3 - Σταθμός Μεγαλόπολις	(Σ.Φ.Σ)	16
ΦΩΤΟ 4 - Σταθμός Μυκηθών		17
ΦΩΤΟ 5 - Σταθμός Μυκηθών	(Καθημερινή)	18
ΦΩΤΟ 6 - Σταθμός Ολυμπίας	« «	19
ΦΩΤΟ 7 - Σταθμός Ολυμπίας	(Σ.Φ.Σ)	20
ΦΩΤΟ 8 - Σταθμός Ολυμπίας		21
ΦΩΤΟ 9 - Σταθμός Μελιγαλά	(Υπουργείο Πολιτισμού)	23
ΦΩΤΟ 10 - Σταθμός Μελιγαλά	« «	24
ΦΩΤΟ 11 - Καφενείο Μελιγαλά	« «	25
ΦΩΤΟ 12 - Καφενείο Μελιγαλά	« «	26
ΦΩΤΟ 13 - Σταθμός Πύργου - Κατακόλου	(Σ.Φ.Σ)	26
ΦΩΤΟ 14 - Σταθμός Θουρίας	(Υπουργείο Πολιτισμού)	28
ΦΩΤΟ 15 - Σταθμός Θουρίας	« «	29
ΦΩΤΟ 16 - Σταθμός Πλατύ	« «	33
ΦΩΤΟ 17 - Σταθμός Πλατύ	« «	34
ΦΩΤΟ 18 - Σταθμός Κρέσταινας	(Σ.Φ.Σ)	39
ΦΩΤΟ 19 - Σταθμός Λεύκτρον	(Υπουργείο Πολιτισμού)	40
ΦΩΤΟ 20 - Σταθμός Λεύκτρον	« «	41
ΦΩΤΟ 21 - Σταθμός Καλόνερου	« «	42
ΦΩΤΟ 22 - Σταθμός Καλόνερου	« «	43
ΦΩΤΟ 23 - Σταθμός Βαλύρας	« «	51
ΦΩΤΟ 24 - Σταθμός Βαλύρας	« «	52
ΦΩΤΟ 25 - Σταθμός Βαλύρας	« «	53
ΦΩΤΟ 26 - Σταθμός Βαλύρας	« «	54
ΦΩΤΟ 27 - Σταθμός Βαλύρας - Αποθήκη	« «	55
ΦΩΤΟ 28 - Σταθμός Μεσολογγίου	(Σ.Φ.Σ)	62

ΦΩΤΟ 29 – Σταθμός Κρυονερίου	(Σ.Φ.Σ)	63
ΦΩΤΟ 30 – Σταθμός Βόλου	« «	66
ΦΩΤΟ 31 – Σταθμός Βόλου	« «	67
ΦΩΤΟ 32 – Σταθμός Βόλου	(Υπουργείο Πολιτισμού)	68
ΦΩΤΟ 33 – Σταθμός Βόλου	« «	69
ΦΩΤΟ 34 – Σταθμός Βόλου	« «	70
ΦΩΤΟ 35 – Σταθμός Λεχωνιών – Παλαιό κτίριο	(Σ.Φ.Σ)	72
ΦΩΤΟ 36 – Σταθμός Λεχωνιών – Νέο κτίριο	« «	73
ΦΩΤΟ 37 – Σταθμός Μηλέων	« «	74
ΦΩΤΟ 38 – Σταθμός Καλαμπάκας	« «	76
ΦΩΤΟ 39 – Σταθμός Λαμίας	« «	77
ΦΩΤΟ 40 – Σταθμός Μοναστηρίου	« «	82
ΦΩΤΟ 41 – Σταθμός Νάουσας	« «	83
ΦΩΤΟ 42 – Σταθμός Σκύδρας	(Υπουργείο Πολιτισμού)	84
ΦΩΤΟ 43 – Σταθμός Αριδαίας	« «	85
ΦΩΤΟ 44 – Παλαιός Σταθμός Θεσσαλονίκης	(Σ.Φ.Σ)	87
ΦΩΤΟ 45 – Σταθμός Ειδομένης	« «	88
ΦΩΤΟ 46 – Σταθμός Δράμας	« «	90
ΦΩΤΟ 47 – Σταθμός Δράμας	« «	91
ΦΩΤΟ 48 – Σταθμός Ποταμού	« «	93
ΦΩΤΟ 49 – Σταθμός Αλεξανδρούπολης – Διαλογής	« «	95
ΦΩΤΟ 50 – Σταθμός Σκύδρας	(Υπουργείο Πολιτισμού)	97
ΦΩΤΟ 51 – Σταθμός Σκύδρας	« «	98
ΦΩΤΟ 52 – Σταθμός Σκύδρας	« «	99
ΦΩΤΟ 53 – Σταθμός Αριδαίας	« «	100
ΦΩΤΟ 54 – Σταθμός Αριδαίας	« «	101
ΦΩΤΟ 55 – Σταθμός Αριδαίας	« «	102
ΦΩΤΟ 56 – Σταθμός Αριδαίας	« «	103
ΦΩΤΟ 57 – Σταθμός Φωτόλιβου	(Σ.Φ.Σ)	105
ΦΩΤΟ 58 – Σταθμός Έδεσσας	« «	106
ΦΩΤΟ 59 – Σταθμός Στρυμόνα	(Σ.Φ.Σ)	107

ΦΩΤΟ 60 – Σταθμός Στρυμόνα – Μηχανοστάσιο	« «	108
ΦΩΤΟ 61 – Σταθμός Τοξοτών	« «	109
ΦΩΤΟ 62 – Σταθμός Ορμενίου	« «	111
ΦΩΤΟ 63 – Σταθμός Πειραιώς		114
ΦΩΤΟ 64 – Σταθμός Αμφίκλειας	« «	116
ΦΩΤΟ 65 – Νέος Σταθμός Θεσσαλονίκης	« «	119
ΦΩΤΟ 66 – Νέος Σταθμός Ορεστιάδας	« «	121
ΦΩΤΟ 67 – Μηχανοστάσιο InterCity (Ρέντη)	« «	122
ΦΩΤΟ 68 – Σταθμός Οινόης		124
ΦΩΤΟ 69 – Σταθμός Αγίου Στεφάνου		125
ΦΩΤΟ 70 – Σταθμός Αγίου Στεφάνου		126

Κατάλογος Σχεδίων

Σταθμός Καλαμάτας-κάτοψη, πρόσοψη	12
Σταθμός Καλαμάτας-κάτοψη πρώτου ορόφου, τομή	13
Σταθμός Καλαμάτας-πλάγια όψη και τομή	14
Σταθμός Καλαμάτας-τομή ζευκτού, στέγης	15
Σταθμός Θουρίας-πρόσοψη	30
Σταθμός Θουρίας-πλάγια όψη	31
Σταθμός Θουρίας-κάτοψη	32
Σταθμός Πλατύ-κάτοψη	36
Σταθμός Πλατύ-πρόσοψη	37
Σταθμός Πλατύ-τομή	38
Σταθμός Καλό Νερό-αρχιτεκτονική κάτοψη και κάτοψη θεμελίων	45
Σταθμός Καλό Νερό-πλάγια όψη	46
Σταθμός Καλό Νερό-πρόσοψη	47
Σταθμός Καλό Νερό-πίσω όψη	48
Σταθμός Καλό Νερό-τομή	49
Σταθμός Βαλύρας-πρόσοψη, κάτοψη	57
Σταθμός Βαλύρας-πλάγια όψη, τομή	58
Σταθμός Βαλύρας-τομή	59

Όλα τα σχέδια που εμφανίζονται προέρχονται από το Υπουργείο Πολιτισμού