



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.

ΠΤΥΧΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ
ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ-ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ
ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
«ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ» ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ**

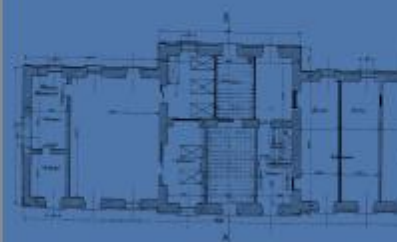


ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ:

**ΠΑΓΩΝΗ ΗΛΙΑΝΑ
ΑΝΔΡΙΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ**

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΑΤΡΑ, 2018



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Φτάνοντας στο τέλος της φοίτησης μας στην σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών Τ.Ε. που ανήκει στο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Δυτικής Ελλάδας, μας ανατέθηκε ένα θέμα μελέτης και διεκπεραίωσης της πτυχιακής εργασίας. Τα ζητήματα τα οποία ένας Πολιτικός Μηχανικός καλείται να αντιμετωπίσει και να δώσει λύσεις έχουν ευρύ φάσμα. Οι σπουδαστές μέσα από την έρευνα και την υλοποίηση της πτυχιακής αποκτούν εξειδικευμένες γνώσεις σχετικές του αντικειμένου τους. Το θέμα που αναπτύσσουμε στην δική μας μελέτη είναι η αποτύπωση και η αποκατάσταση-επανάχρηση σιδηροδρομικού σταθμού. Ένα μέρος πληροφοριών μας παραχωρήθηκε από τμήμα του Υπουργείου Πολιτισμού που ασχολείται με κτήρια αρχαιολογικής σημασίας ενώ αρχεία και σχέδια του σταθμού και του οικοπέδου που το πλαισιώνει μας στάλθηκαν από τα κεντρικά γραφεία της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.(Εταιρία Εκμετάλλευσης Ακινήτων Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος) στην Αθήνα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με σκοπό την αποκατάσταση και ανάδειξη του πρώτου κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Πάτρας, συντάξαμε την πτυχιακή εργασία με τίτλο “ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ-ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ «ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ»”. Έπειτα από αυτοψία στο χώρο και αποτύπωσή του, συμπεράναμε ότι το εμβαδόν του Νεοκλασικού, το οποίο βρίσκεται στην ιδιοκτησία της ΓΑΙΑΟΣΕ, αντιστοιχεί σε 954,58 m². Βάση των στοιχείων που έχουμε η πρόταση μας για εκθεσιακό χώρο, βιβλιοθήκη και καφετέρια θα καλύψει ένα μέρος των αναγκών της πόλης. Το περιεχόμενο της εργασίας αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Κατά τη ανάπτυξη, παρουσιάζονται ιστορικά τεκμηριωμένες πληροφορίες για το διατηρητέο καθώς και τον περιβάλλοντα χώρο καταλήγοντας στην πρόταση επανάχρησης του κτηρίου. Πιο συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται ιστορική αναδρομή στο Σιδηροδρομικό δίκτυο Ελλάδας, στην διέλευση του σιδηρόδρομου στην Πάτρα και στην κατασκευή του πρώτου σταθμού της έως την τρέχουσα κατάσταση. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η θέση του κτηρίου στην πόλη και η ευρύτερη περιοχή, συμπεριλαμβανομένων και κτηρίων ορόσημα της. Στο τρίτο κεφάλαιο επισημαίνεται η αρχιτεκτονική ανάλυση όπου περιέχονται η τυπολογία και η μορφολογία του κτηρίου καθώς και η κατασκευαστική δομή. Στο τέταρτο κεφάλαιο, αναλύονται οι αρχές αποκατάστασης του παρόντος σταθμού. Ολοκληρώνουμε την εργασία με το πέμπτο κεφάλαιο προτείνοντας την νέα χρήση του σταθμού ως εκθεσιακό χώρο, παραθέτοντας τα νέα σχέδια.

Λέξεις κλειδιά: σιδηροδρομικός σταθμός, Άγιος Διονύσιος, σιδηρόδρομος Πάτρας, νεοκλασικό, διατηρητέο, αποτύπωση χώρου, πρόταση αποκατάστασης, επανάχρηση κτηρίου, υλικά αναστήλωσης,

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	σελ.2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	σελ.3
ΛΕΞΕΙΣ- ΚΛΕΙΔΙΑ	σελ.3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	σελ.4-5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
Αντικείμενο Μελέτης.....	σελ.6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ-ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗ ΠΑΤΡΑ –ΣΤΑΘΜΟ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	
<u>1.1 Από τους Σ.Π.Α.Π στους Σ.Ε.Κ έως και τον Ο.Σ.Ε</u>	
Οι πρώτες ράγες στο ελληνικό κράτος	σελ.7
Η πρώτη νύξη για σιδηρόδρομο	σελ.8
Το όραμα του Τρικούπη	σελ.9-10
Η ίδρυση των Σ.Π.Α.Π	σελ.11-12
Από τους Σ.Ε.Κ στον Ο.Σ.Ε	σελ.13-14
Η βιομηχανική αρχιτεκτονική αξία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου	σελ.15
<u>1.2 Ένταξη του σιδηρόδρομου στην Πάτρα του 19^{ου} αιώνα</u>	σελ.16
<u>1.3 Σιδηροδρομικός σταθμός Αγίου Διονυσίου</u>	σελ.17
Τρέχουσα κατάσταση.....	σελ.18
Επίσκεψη στον σταθμό	σελ.19-20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	
<u>2.1 Θέση Κτηρίου</u>	
Στην πόλη	σελ.21
Στην περιοχή	σελ.22
Στο οικόπεδο.....	σελ.23-24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	
<u>3.1 Αρχιτεκτονική Αποτύπωση</u>	σελ.25
Φωτογραφική Αποτύπωση	σελ.25-28
Σχεδιαστική Απεικόνιση	σελ.29

Τεχνική Περιγραφή	σελ.29-30
Τυπολογική – Μορφολογική Ανάλυση	σελ.30-31
<u>3.2 Ανάλυση Κατασκευαστικής Δομής</u>	σελ.31
Φέρων Οργανισμός	σελ.31
Θεμέλια	σελ. 31
Τοιχοποιία	σελ.31-32
Μεσοπατώματα	σελ.32
Δάπεδα	σελ.32
Οροφή	σελ.34
Ταβάνι	σελ.34
Επιχρίσματα	σελ.34
Τόξα	σελ. 34
Κουφώματα – Ανοίγματα	σελ.34-35
Στέγη	σελ.35
Μεταλλικά Στοιχεία	σελ.36
Διακοσμητικά Στοιχεία	σελ.36
Σχέδια Αποτύπωσης.....	σελ.37-42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ-ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

<u>4.1 Αρχές και Φιλοσοφία των επεμβάσεων</u>	σελ.43
<u>4.2 Μελέτη Νέας Χρήσης</u>	σελ.43
<u>4.3 Εργασίες αποκατάστασης</u>	σελ.44
<u>4.4 Αρχιτεκτονικές επεμβάσεις</u>	σελ.44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο :ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ-ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

<u>5.1 Εκθεσιακός Χώρος</u>	σελ. 45
<u>5.2 Κτηριολογική Ανάλυση</u>	σελ.46
<u>5.3 Μορφολογική Ανάλυση</u>	σελ.46
<u>Σχέδια Προτάσεων</u>	σελ.47-53

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Θέλοντας να αξιοποιήσουμε ένα κτήριο του οποίου η λειτουργία συνέβαλλε στην ανάπτυξη της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής της, προβήκαμε στην σύνταξη μιας πτυχιακής εργασίας στην οποία παρουσιάζεται η αποτύπωση και η αποκατάσταση-επανάχρηση του παλαιού κεντρικού Σιδηροδρομικού σταθμού Αγίου Διονυσίου. Αρχικά αφού επισκεφτήκαμε τον χώρο και κάναμε αποτύπωση του κτηρίου περιμετρικά, αποταθήκαμε στα κεντρικά γραφεία της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε στην Αθήνα προκειμένου να μας χορηγήσουν τις απαραίτητες πληροφορίες και σχέδια σχετικά με τον εσωτερικό χώρο. Λόγω της εγκατάλειψής του και της χρήσης του από προβατικές ομάδες το κτήριο θεωρούνταν αρνητικά προσβάσιμος σε εμάς. Η γεωγραφική θέση, η αρχιτεκτονική αλλά και η ιστορία ήταν ο καταλυτικός λόγος που μας ώθησε να ασχοληθούμε με την ανάδειξη και την επανένταξη του κτηρίου στον λειτουργικό ιστό της πόλης. Άλλωστε έχει ιδιαίτερη σημασία να μην χάνονται με το πέρασμα των χρόνων, χώροι οι οποίοι είχαν καθοριστικό ρόλο για την εξέλιξη της κοινωνίας μας.

Αντικείμενο μελέτης

Με γνώμονα την αξιοποίηση ενός σπουδαίου κτηρίου της πόλης κάναμε μια έρευνα και με την υλοποίηση της πτυχιακή εργασία που ακολουθεί προτείνουμε μια νέα χρήση του χώρου. Εξωτερικά αλλά και εσωτερικά το κτίσμα έχει υποστεί μεγάλες φθορές με το πέρασμα των χρόνων και η αμέλεια για συντήρησή του δεν το καθιστούν προσβάσιμο στο κοινό. Το νεοκλασικού ρυθμού κτίσμα αναγνωρίζεται ως διατηρητέο όπως και άλλα κτήρια στο μετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου που κατασκευάστηκαν εκείνη την εποχή δηλαδή στα τέλη 19^{ου} αιώνα. Χαρακτηριστικά είναι τα υλικά που έχουν χρησιμοποιηθεί για την οικοδόμησή του, όπως το ξύλο και η πέτρα, τα οποία προδίδουν την περίοδο ανέγερσής του. Το κεντρικό μέρος αποτελείται από ένα διώροφο κτήριο που επικοινωνεί με εσωτερική σκάλα και παραπλεύρως του βρίσκονται δύο χώροι συμπληρωματικοί του βασικού. Οι κύριες εισοδοί καταλήγουν από την μια πλευρά στο μέρος αποβίβασης των επιβατών και από την άλλη στην οδό Αθηνών, πολυσύχναστος δρόμος της περιοχής Αγίου Διονυσίου.

ΚΑΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Από τους ΣΠΑΠ στην ΣΕΚ έως και τον ΟΣΕ

Οι πρώτες ράγες στο Ελληνικό κράτος^[1]

Σε μια χρονική περίοδο που στην χώρα υπήρχε μια γενική αναταραχή σε πολιτικοοικονομικό επίπεδο εντός της δεκαετία του 1850, έγινε η πρώτη τοποθέτηση σιδηροδρομικών ραγών στην Ελλάδα. Τα οδικά μέσα μεταφοράς δεν ήταν ακόμα διαθέσιμα στους πολίτες κάνοντας έτσι την παρουσία του σιδηροδρομικού δικτύου απαραίτητη τόσο για την ασφαλή μετακίνηση τους όσο και για την μεταφορά προϊόντων μεταξύ περιοχών. Γνωρίζουμε ότι ο Χαρίλαος Τρικούπης είχε ως όραμα την ένωση του Ελληνικού κράτους βάση του σιδηρόδρομου όμως η διέλευση των τρένων κατά τόπους, γινόταν πριν την εποχή δράσης του. Σε εποχή πολεμικών εντάσεων ως πρωθυπουργός της χώρας έκκρινε απαραίτητη την ύπαρξη γραμμών, ώστε στράτευμα και εφόδια να μεταφέρονται γρήγορα χωρίς να υπάρχει κίνδυνος διακοπής τους, όπως έπρατταν στον χώρο των λιμανιών οι Μεγάλες Δυνάμεις σε περιπτώσεις αντιρρήσεων.



^[2] Εικόνα αμαξοστοιχίας,

Από το blog Σιδηροδρομικά Νέα

^[1] http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html Το blog του Προσωπικού Κίνησης Αμαξοστοιχιών

^[2] http://sidirodromikanea.blogspot.com/2018/11/blog-post_11.html Σιδηροδρομικά Νέα

Η πρώτη νύξη για σιδηρόδρομο^[3]

Έχοντας ως απώτερο στόχο την ένωση της Αθήνας με το λιμάνι του Πειραιά το 1835, έγινε η πρώτη αναφορά στην κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στην μεταξύ τους απόσταση. Τι και αν επί της κυβέρνησης του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου 1855, είχε επισημανθεί η αναγκαιότητα της σιδηροδρομικής σύνδεσης των δύο περιοχών, οι εργασίες δεν ξεκίνησαν άμεσα. Χρειάστηκαν αρκετά χρόνια για την υλοποίηση του έργου, φτάνοντας στο 1869 για να παραδοθούν τα 8,5 πρώτα χιλιόμετρα με σημείο αναφοράς το Θησείο. Η πρόθεση της λειτουργίας του δικτύου ήταν η Ελλάδα να επεκταθεί στο εμπόριο και όχι μόνο, ερχόμενη σε επαφή με την Ευρώπη, την Ασία και την Ινδία. Ένας μεγάλος αριθμός συμβάσεων θα συνταχθεί και θα υπογραφεί, καμία εργασία όμως δεν θα εξελιχθεί μέχρι το 1883 όπου ο δήμος Λετρίνων θα προβεί στην σύνδεση της γραμμής Πύργου-Κατάκολου, απόσταση 12,5 χιλιομέτρων.



^[4]Ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής που υλοποιήθηκαν κατά τον 19^ο αιώνα ήταν και η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς Αθηνών. Φωτογραφία του 1890 όπου παρουσιάζονται τα έργα αυτά στην περιοχή του Θησείου. Αρχείο ΕΗΣ-ΗΣΑΠ. Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομου, Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: Η Διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα, Εκδόσεις Μίλητος σ.22. © Αρχείο ΕΗΣ-ΗΣΑΠ.

^[3] http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html Το blog του Προσωπικού Κίνησης Αμαξοστοιχιών

^[4] <http://www.ime.gr/chronos/12/gr/general/gallery/176.html> Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους 1821-1897

Το όραμα του Τρικούπη^[5]

Ο «πατέρας του Ελληνικού σιδηρόδρομου» όπως έχει ανακηρυχθεί ο Χαρίλαος Τρικούπης, έχοντας ενστερνιστεί τον τρόπο με τον οποίο η Ελλάδα θα γινόταν ανεξάρτητη εφάρμοσε το σχέδιο για κατασκευή δικτύου σε ολόκληρη την χώρα ενώνοντάς το με τα ήδη υπάρχοντα σιδηροδρομικά χιλιόμετρα. Βασικός λόγος χρήσης του δικτύου ήταν η μετακίνηση των στρατευμάτων πριν αλλά και μετά την απελευθέρωση. Σε βάθος χρόνου βέβαια χρησιμοποιήθηκε για μεταφορά προϊόντων αντικαθιστώντας την δουλειά των πλοίων και του σχεδόν ανύπαρκτου οδικού δικτύου όπως και ως μέσο μεταφοράς πολιτών.

Η^[6] περίοδος κατά την οποία άρχισε να σχεδιάζεται το έργο ακολουθώντας την νόμιμη δίοδο ήταν επί κυβερνήσεως του Αλέξανδρου Κουμουνδούρου το 1870. Όντας διάδοχός του στην πρωθυπουργία ο Τρικούπης, προχώρησε στην σύνταξη νέων συμβάσεων απορρίπτοντας τις προϋπάρχουσες. Έτσι μέχρι το 1900 είχαν κατασκευαστεί τα πρώτα 1000 χιλιόμετρα του δικτύου, με την ολοκλήρωση του έργου να γίνεται στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

Είχαν και οι δύο ως στόχο την δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου στην χώρα ακολουθώντας όμως διαφορετικό πλάνο στην πολιτικής τους θητεία. Ο Κουμουνδούρος είχε ως πεποίθηση ότι η Ελλάδα προεκτείνοντας τον σιδηρόδρομο εκτός των συνόρων της, θα ωφελούνταν γεωπολιτικά και οικονομικά καθώς θα άλλαζε τα μέχρι τότε δεδομένα της εμπορικής σύνδεσης της Ευρώπης με την Αίγυπτο. Για αυτό τον λόγο το έργο ακολουθούσε τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές με πλάτος γραμμής ενάμιση μέτρο. Από την άλλη πλευρά ο Τρικούπης, πιστεύοντας ότι η χώρα χρίζει ανάγκης εσωτερικής ανάπτυξης και έπειτα εξωτερικής, επικεντρώθηκε στην κατασκευή του έργου με βασική τροποποίηση του πλάτους της γραμμής σε ένα μέτρο αντί ενάμιση, προκειμένου να μειωθεί το κόστος. Το δημόσιο ταμείο χρηματοδότησε κατά ένα μέρος το έργο προϋποθέτοντας το δικαίωμα εξαγοράς του έπειτα από δεκαπέντε χρόνια.



^[7] Πρωθυπουργός Ελλάδας το 1882,

Χαρίλαος Τρικούπης

^[5] http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html Το blog του Προσωπικού Κίνησης Αμαξοστοιχιών

^[6] http://www.ime.gr/chronos/12/gr/1833_1897/economy/choros/05.html Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους 1821-1897

^[7] <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A7%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82%CE%A4%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CF%80%CE%B7%CF%82>



[8] Χάρτης Μετρικού Σιδηροδρομικού Δικτύου Πελοποννήσου

[8] http://ticcih.gr/wp-content/uploads/2014/06/TICCIH_Psifisma_Sidirodromoi_Peloponissou_18_6_2014.pdf
ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ (ΤΙCCIH),
Γραμματεία Ελληνικού Τμήματος

Η ίδρυση των Σ.Π.Α.Π^[9]

Η ιστορική εταιρεία των Σ.Π.Α.Π (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου)εκτελώντας το πρώτο της δρομολόγιο το Σάββατο της 30^{ης} Ιουνίου του 1884, από Πειραιά προς Ελευσίνα, σηματοδοτεί την έναρξη του μεγαλύτερου μετρικού δικτύου συνδέοντας την Αθήνα με ένα μέρος της Πελοποννήσου. Μέσω της λειτουργίας της συγκεκριμένης γραμμής άνθισε η εθνική οικονομία και η ανάπτυξη, του τότε ακόμα μικρού σε έκταση Ελληνικού κράτους.

Στο χώρο της Πελοποννήσου, η Καλαμάτα και η Πάτρα, είναι οι δύο πόλεις που εξαιτίας των λιμανιών τους εξελίχθηκαν ραγδαία σε βιομηχανικές περιοχές. Με κυρίαρχο παραγωγικό προϊόν την σταφίδα, η Πελοπόννησος είχε ανάγκη ένα μεταφορικό

οδικό δίκτυο που θα μετέφερε το εμπόρευμα στο λιμάνι για την εξαγωγή του. Η Πάτρα, όντας εκείνη την εποχή δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της Ελλάδας, λόγω της κατάλληλης γεωγραφικής της θέσης αλλά και των προδιαγραφών του λιμανιού της καθίσταται η πύλη από και προς την Ευρώπη. Οι λιμενικές υποδομές ήταν ικανές να καλύψουν τις συναλλαγές με το εξωτερικό όπως και τις εμπορικές διασυνδέσεις εταιριών της πόλης. Η δυσκολία όμως μεταφοράς καθώς και το μεγάλο κόστος καθιστούν αναγκαίο τον σιδηρόδρομο. Το σιτάρι, απαραίτητο διατροφικό προϊόν του ελληνικό λαό, καλλιεργείται σε περιοχές της Πελοποννήσου, η μεταφορά του όμως όπως και το κόστος, εξακολουθούν να είναι ζητήματα που επηρεάζουν αρνητικά. Η λύση στην τότε υπάρχουσα κατάσταση δεν ήταν η κατασκευή μιας απλής γραμμής αλλά ενός δικτύου που θα φέρεται περιμετρικά της Πελοποννήσου και θα την τέμνει κιόλας. Αυτό λοιπόν και έγινε καθιστώντας την, έως και σήμερα την μοναδική εντός συνόρων περιοχή με «πλέγμα» σιδηροδρομικών γραμμών.

Αντιλαμβανόμενος ο Τρικούπης την κομβική θέση της Πελοποννήσου στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας, υπογράφει την πρώτη σύμβαση για κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου, συνδέοντας τον Πειραιά και την Αθήνα με βασικές πόλεις της. Το 1882, ιδρύεται η εταιρία Σ.Π.Α.Π Α.Ε και εντός του ίδιου έτους ξεκινάει η κατασκευή του προαναφερόμενου δικτύου. Το έργο περατώνεται μετά από πέντε χρόνια στην Πάτρα, συμπεριλαμβανομένων και κάποιων καθυστερήσεων. Ένας από του λόγους καθυστέρησης ήταν η μη έγκυρη καταβολή των εισφορών από τους μετόχους, την περίοδο που τα κεφάλαια της εταιρίας είχαν εξαντληθεί. Έτσι ο Τρικούπης αντιστρέφει τα έως τώρα δεδομένα. Αναλαμβάνει το κράτος πια, την συνέχιση του έργου την οποία αναθέτει σε ιδιώτη κατασκευαστή όπου θα πρέπει ο ίδιος να δανειστεί τα κεφάλαια και αφού τελειώσει το έργο να διατεθεί πάλι που συνήθως τον ίδιο τον κατασκευαστή του.

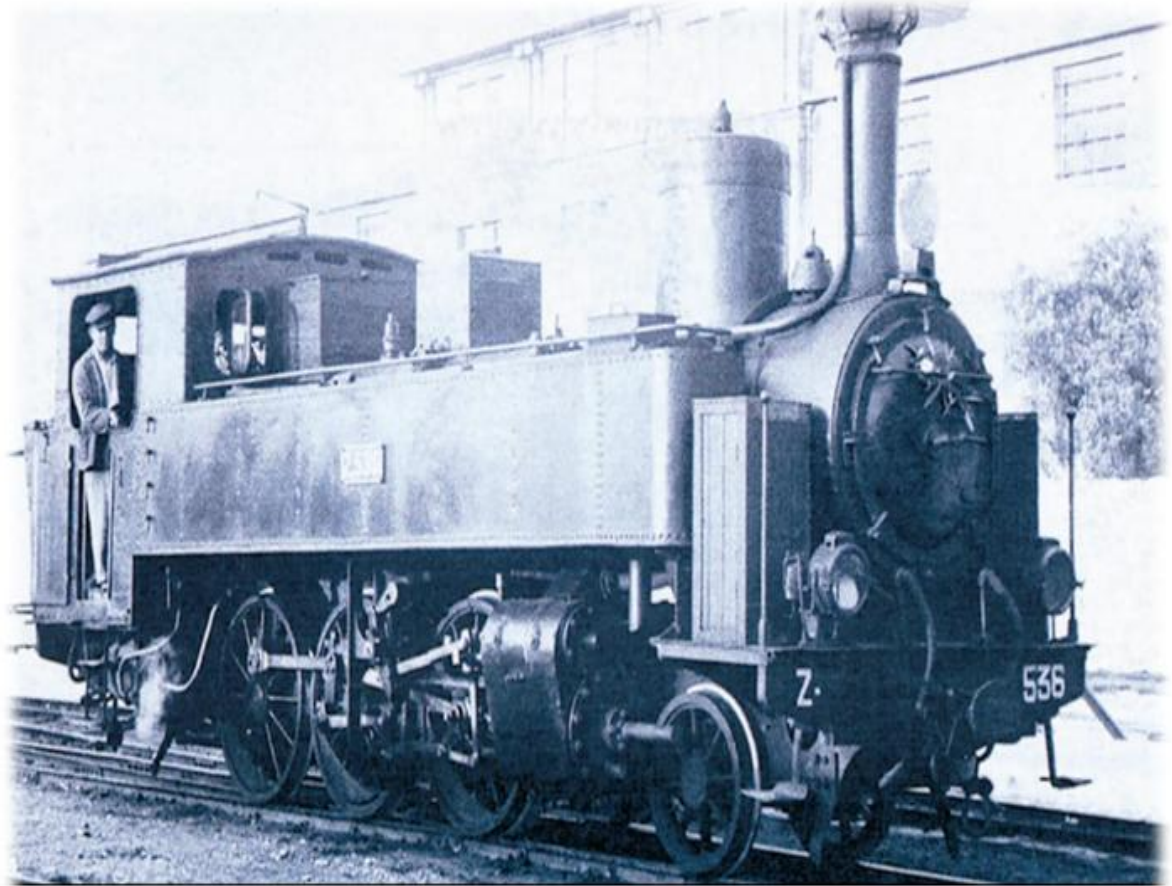
Έπειτα από διακυμάνσεις της ελληνικής οικονομίας και μη βρίσκοντας κεφάλαια από το εξωτερικό αλλά και από το εσωτερικό της χώρας, ο Τρικούπης αποφασίζει να γίνει μετρικό όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας , εκτός αυτού των συνόρων αποσκοπώντας στην μείωση εξόδων κόστους κατασκευής. Ενώ το σχέδιο του δικαιώθηκε, η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με τη διέλευση των ατμόπλοιων, η κατασκευή πλέον του οδικού δικτύου αλλά και οι ανεπαρκείς και φτωχές παροχές του σιδηροδρομικού δικτύου προς τους επιβάτες οδηγεί τους Σ.Π.Α.Π στα πρόθυρα πτώχευσης.



[10] Ατμάμαξα κατά την κατασκευή της γραμμής Μύλων-Καλαμάτα
Αρχείο Π. Αγατζά Σύλλογος Φίλων Σιδηρόδρομού, Οι Ελληνική Σιδηρόδρομοι: Η Διαδρομή του από τα 1869 έως σήμερα, Εκδόσεις Μίλητος, σ.178 © Π. Αγατζάς.

Το 1887, ολοκληρώνεται η γραμμή έως την Πάτρα και ενώ οι Σ.Π.Α.Π αρνούνται να την συνέχισαν προς Πύργο, εν τέλει το αναλαμβάνουν για λογαριασμό του ελληνικού δημόσιου. Στις αρχές του 1892, παραδίδονται από την ίδια εταιρία οι διακλαδώσεις προς Κυλλήνη και Ολυμπία και έπειτα από τέσσερα χρόνια ο οδοντωτός Διακοπτού-Καλαβρύτων. Αναλαμβάνοντας να φέρουν εις πέρας και το υπόλοιπο δίκτυο της Πελοποννήσου, φτάνοντας στο 1902 οι Σ.Π.Α.Π έχουν κατά μέσο όρο το χρόνο 700.000 επιβάτες, 100.000 τόνους εμπορευμάτων αλλά και 1960 εργαζόμενους το 1915.

Το δίκτυο της Πελοποννήσου τίθεται υπό κρατική εκμετάλλευση στα κυβερνώντα χρόνια του Ελευθέριου Βενιζέλου το 1920 και το εντάσσει στους Σ.Ε.Κ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) όπου ενάμιση χρόνο αργότερα αποσπάται, ερχόμενο ξανά σε ιδιωτική εκμετάλλευση. Κατά την αποχώρηση της γραμμής Αθηνών-Λαυρίου από τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας το 1929, οι Σ.Π.Α.Π επωμίζονται και αυτήν την εκμετάλλευση μέχρι που το 1939 επί κυβερνήσεως Μεταξά τίθενται και πάλι υπό κρατική διαχείριση όμως ως αυτονομημένο δίκτυο πλέον. Μετά την κρατικοποίηση τους το 1954, το 1962 απορροφώνται από τους Σ.Ε.Κ



^[11] Η ατμάμαξα Z 536, μία από τις πολλές των ΣΠΑΠ που επί δεκαετίες έσυραν υπομονετικά τα βαγόνια στο μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου (Αρχείο ΟΣΕ)

^[9] <http://sfs.gr/2018/02/16/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CF%80%CE%B1%CF%80/Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομου>

^[10] <http://www.ime.gr/chronos/12/gr/general/gallery/205.html> Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους 1821-1897

^[11] Η παρούσα εικόνα είναι από το ένθετο «Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ» της εφημερίδα «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ», Σάββατο 3 Ιουλίου 1999

Από τους Σ.Ε.Κ στο Ο.Σ.Ε^[12]

Έπειτα από το τέλος της γερμανικής κατοχής το Ελληνικό κράτος μετράει τις πληγές του τόσο στο δίκτυο των Σ.Ε.Κ όσο και στο δίκτυο των Σ.Π.Α.Π καθώς αρκετές γέφυρες από τις οποίες περνούσαν οι συρμοί έχουν καταστραφεί ολοκληρωτικά. Από το στόχο δεν ξέφυγαν επιβατάμαξες και φορτάμαξες μετρώντας μεγάλες απώλειες. Το δίκτυο της Πελοποννήσου παρά τις σοβαρές φθορές αποκαθίσταται άμεσα μετά και το τέλος του Εμφυλίου.

Με τα χρόνια νέες εθνικές οδοί δίνονται σε κυκλοφορία και το Κ.Τ.Ε.Λ έως τα τέλη του 1950, εξυπηρετεί όλο και περισσότερο κόσμο. Το σιδηροδρομικό δίκτυο λόγω περιορισμένης ταχύτητας και προσφέροντας ανέσεις περασμένων δεκαετιών, χάνει επιβατικό κοινό. Οι Σ.Π.Α.Π ως κίνηση επιβίωσης, ναυλώνουν λεωφορεία προς Πάτρα, Ναύπλιο και Λουτράκι. Φτάνοντας στην νεώτερη ιστορία και στις αρχές της δεκαετίας του 1970, βρίσκουμε τον νεοϊδρυθέντα Ο.Σ.Ε (Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος) με μειωμένα δρομολόγια αφού η τότε κυβέρνηση καταργεί ένα μέρος τους. Περνώντας στο 1990, αφαιρείται στον Ο.Σ.Ε κάθε δικαίωμα χρήση λεωφορείων για την εξυπηρέτηση πολιτών κυρίως στις γραμμές Πελοποννήσου, δεχόμενος μεγάλο οικονομικό πλήγμα.

Μετά από την σταδιακή υποβάθμιση και απαξίωση των γραμμών, μπαίνοντας στο 2000, με οικονομική ενίσχυση από την Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκινά η αποσπασματική αναστήλωση του σιδηροδρομικού δικτύου. Στις μέρες μας οι γραμμές που εκτελούνται δρομολόγια στην Πελοπόννησο είναι του προαστιακού της Πάτρας, το δρομολόγιο Κατάκολο-Πύργος-Ολυμπίας στην Ηλεία και ο οδοντωτός Καλαβρύτων-Διακοπτού.

^[12] <http://sfs.gr/2018/02/16/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CF%80%CE%B1%CF%80/Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομο>



[13] Προαστιακός Πάτρας,

Η παρούσα εικόνα είναι από την ηλεκτρονική διεύθυνση:
http://www.trainose.gr/wp-content/uploads/2014/03/P1050407_1-610x350.jpg



[14] Οδοντωτός Καλαβρύτων-Διακοπτού

Η παρούσα εικόνα είναι από την ηλεκτρονική διεύθυνση:
[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%B4%CE%BF%CE%BD%CF%84%CF%89%CF%84%CF%8C%CF%82_%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%80%CF%84%CE%BF%CF%8D_-_%CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%B2%CF%81%CF%8D%CF%84%CF%89%CE%BD#/media/File:Diakofto_Kalavrita_railway_\(17\).jpg](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%B4%CE%BF%CE%BD%CF%84%CF%89%CF%84%CF%8C%CF%82_%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%80%CF%84%CE%BF%CF%8D_-_%CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%B2%CF%81%CF%8D%CF%84%CF%89%CE%BD#/media/File:Diakofto_Kalavrita_railway_(17).jpg)



[15] Προαστιακός Ηλείας,

Η παρούσα εικόνα είναι από την ηλεκτρονική διεύθυνση:
<http://www.trainose.gr/wp-content/uploads/2014/03/olympiatrain-95x65.jpg>

Η βιομηχανική αρχιτεκτονική αξία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου

Παρόλη την φθορά των δεκαετιών μπορεί κανείς να διακρίνει την αρχιτεκτονική αξία των δημόσιων κατασκευών από τις οποίες αποτελείται το μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου. Από την πρώτη κιάλας οπτική επαφή γίνεται αντιληπτή η καλαισθησία που επικρατούσε τον 19^ο αιώνα καθώς και το ρεύμα επιρροής των κτηρίων. Οι μηχανικοί ερχόμενοι από το εξωτερικό από την μια πλευρά εφάρμοζαν κατασκευαστικά πρότυπα που επικρατούσαν εκτός των συνόρων της Ελλάδας, προσαρμόζοντας τα στα ελληνικά δεδομένα, ενίοτε ακολουθούσαν και το νεοκλασικό ρεύμα.^[16] Τα υλικά τα οποία χαρακτηρίζουν την εποχή είναι για τα κτήρια η πέτρα και το ξύλο, ενώ τα σύνθετα τεχνικά έργα του δικτύου όπως τούνελ και κοιλαδογέφυρες έχουν κατασκευαστεί είτε λίθινα είτε μεταλλικά. Αποτελούμενο από 153 σταθμούς και στάσεις και

17 συγκροτήματα μηχανοστασίων, όλο το μετρικό δίκτυο διαθέτει σημαντικά δείγματα εξοπλισμού κατά μήκος του (π.χ. για την κατασκευή γραμμής) και τροχαίο υλικό (π.χ. ατμάμαξες, επιβατικά και φορτηγά βαγόνια) που διασώζονται μέχρι σήμερα.

Ήδη από το 1985, 79 σιδηροδρομικοί σταθμοί και στάσεις του εν λόγω δικτύου έχουν χαρακτηριστεί σπουδαία έργα τέχνης της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της Ελλάδας [ΦΕΚ 391/Β/25-6-1985: «Χαρακτηρισμός ως έργων τέχνης κτηριακών εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιώς-Πελοποννήσου»]. Το 2006 κηρύχτηκε η γέφυρα του Μάναρη στην Αρκαδία και ο σταθμός παραπλεύρως της. [ΦΕΚ 1353/Β/14-9-2006: «Χαρακτηρισμός ως μνημείων (α) του κτιρίου του σιδηροδρομικού σταθμού στο Μάναρη Αρκαδίας και (β) της τρενογέφυρας του ΟΣΕ επί της Γραμμής Τριπόλεως –Καλαμάτας, φερόμενης ιδιοκτησίας Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)»]. Το Ελληνικό Τμήμα της Διεθνούς

Επιτροπής για την Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) επισημαίνοντας την αξία του μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου επιστὰ την προσοχή σε

όλους τους αρμόδιους φορείς στέλνοντας επιστολή προς αυτούς. Η αλόγιστη καταστροφή των κτηρίων, οι λεηλασίες στον τεχνικό και υλικό εξοπλισμό, η αδιαφορία για την συντήρηση τους αλλά και οι φωτιές στην Πελοπόννησο το 2007, τα καθιστούν ευάλωτα και προσβάσιμα σε παραβατικές και άλλες ομάδες.



^[17] Μάκρη, Αρκαδία. Η παρούσα εικόνα είναι από την ηλεκτρονική διεύθυνση: https://www.lifo.gr/articles/greece_articles/160583



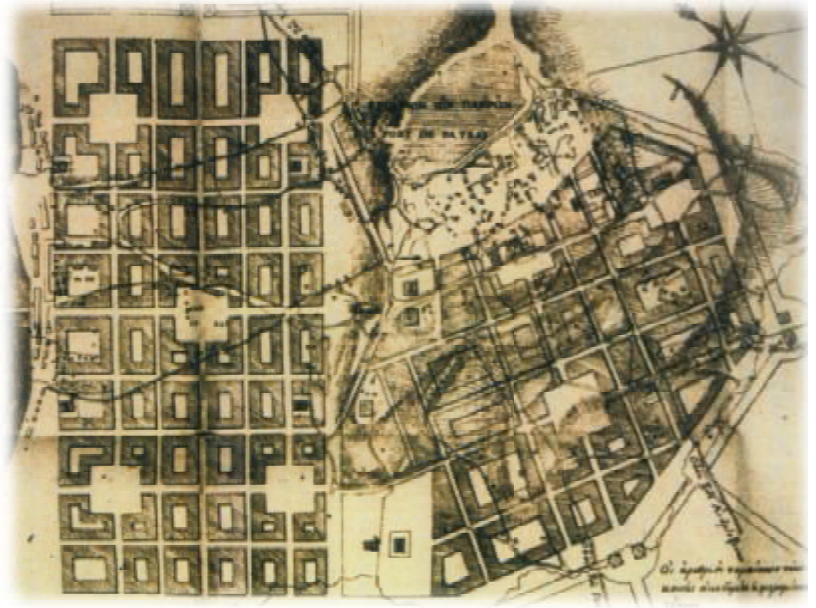
Ιεταξύ Κυπαρισσίας και Καλαμάτα. Η εικόνα από την ηλεκτρονική διεύθυνση: https://www.lifo.gr/articles/greece_articles/160583

^[16] http://ticcih.gr/wp-content/uploads/2014/06/TICCIH_Psifisma_Sidirodromoi_Peloponissou_18_6_2014.pdf

1.2 Ένταξη του σιδηροδρομου στην Πάτρα του 19^{ου} αιώνα^[19]

Η Πάτρα μετά την απελευθέρωση της από τους Τούρκους το 1828, φαντάζει ως μια πόλη καμένη και γεμάτη ερείπια. Ο Ιωάννης Καποδίστριας σαν πρώτος κυβερνήτης της Ελλάδας αναθέτει στο Σταμάτη Βούλγαρη την εκπόνηση του νέου πολεοδομικού σχεδίου. Μελετώντας την γεωγραφική θέση της πόλης και αναγνωρίζοντας τη σημασία του λιμανιού καταλήγει να δημιουργήσει ένα τμήμα της δίπλα σε αυτό και ένα δεύτερο τμήμα στα ίχνη της ήδη υπάρχουσας κοντά στο κάστρο. Με την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού ξεκινώντας το 1879 και πολύ αργότερα της σκάλας της Αγίου Νικολάου το 1930, γίνεται η πολεοδομική ένωση της πόλης προς ικανοποίηση των κατοίκων, αρχικός στόχος του Βούλγαρη.

Στα σχέδια του πολεοδόμου Βούλγαρη η παραλιακή ζώνη είναι χώρος πρασίνου και περιπάτου, ο οποίος όμως αποκόπηκε από την υπόλοιπη πόλη με την δημιουργία και την διέλευση του σιδηρόδρομου επί Τρικούπη. Έτσι με την κατασκευή της γραμμής το 1888 γίνεται η ένωση του κεντρικού για την εποχή σταθμού Αγίου Διονυσίου με τον σταθμό Πύργου(σημερινός σταθμός Αγίου Ανδρέα) που έως τότε δεν υπήρχε και επομένως κάθε σταθμός εξυπηρετούσε αντίθετες διαδρομές. Παρότι ήταν αναγκαία η ύπαρξη του, λειτούργησε και αρνητικά εξαιτίας της εσφαλμένης χωροθετικά κατασκευής δημιουργώντας διαμάχες. Ένα λάθος που ακολουθεί και προβληματίζει την πόλη έως και σήμερα, καθιστώντας αναγκαία την υπογειοποίηση της γραμμής.



^[20] Το πολεοδομικό σχέδιο του Σταμάτη Βούλγαρη για την πόλη της Πάτρας το 1829.

^[19] Πηγή έμπνευσης το βιβλίο: «ΠΑΤΡΑ, Από την αρχαιότητα έως Σήμερα» Κεφάλαιο Η΄: Πολεοδομία-Υποδομή της πόλης-

Αρχιτεκτονική-Μνημεία (19ος -20ος αιώνας) Σελ. 291-298. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΟΤΙΝΟΣ Α.Ε. ΑΘΗΝΑ 2005 και η ηλεκτρονική διεύθυνση:

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%91%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%AD%CE%B1

^[20] Η εικόνα είναι από την ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://www.archaiologia.gr/blog/2016/02/01/%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CE%AC%CF%84/>

1.3 Σιδηροδρομικός σταθμός Αγίου Διονυσίου

Φτάνοντας στην Πάτρα του 2018 και περιφερόμενοι στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου διακρίνεται στην διασταύρωση των οδών Αθηνών και Ναυμαχίας Έλλης, ένα πέτρινο παραμελημένο κτίριο που η όψη του θυμίζει κάτι από παλιό αρχοντικό.

Είναι ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης ο οποίος πήρε την ονομασία του από την περιοχή και η κατασκευή του προσδιορίζεται εντός της δεκαετίας του 1880. Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου θεωρούνταν κομβικό σημείο για την Πάτρα αφού εκτός από την σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης με την υπόλοιπη Ελλάδα, γίνονταν και οι εμπορικές διασυνδέσεις της με την Ευρώπη μέσω του τότε λιμανιού της εκεί. Παρά την αδιαμφισβήτητη συμβολή του σταθμού στην ανάπτυξη και την ιστορία της Πάτρας είναι περιορισμένος ο αριθμός πληροφοριών που διασώζονται για αυτόν. Όντας για πολλά χρόνια μηχανοστάσιο του ΟΣΕ, είναι πλέον εγκαταλειμμένος.



[20] Πρόσοψη Σταθμού Αγίου Διονυσίου, 1909.

Αρχείο ΓΑΙΑΟΣΕ.



[21] Πρόσοψη Σταθμού Αγίου Διονυσίου, 1909 . Αρχείο ΓΑΙΑΟΣΕ.

Η κατάσταση του κτηρίου σήμερα

Τον 19^ο αιώνα, εποχή επηρεασμένη από τον κλασικισμό, εφαρμόζεται μια πιο σύγχρονη εκδοχή του, ο Νεοκλασικισμός. Παρατηρώντας το κτήριο περιμετρικά είναι ευδιάκριτο το ρεύμα επιρροής των τεχνητών για την διαμόρφωση του, παρόλο που ο χρόνος έχει αφήσει σημάδια σε κάθε σημείο του και η αλλοίωση είναι ολοφάνερη.

Πρόκειται για λιθόκτιστο που σε αρκετές μεριές του είναι ορατός επιμελημένος σοβάς. Πίσω από την βλάστηση που πλέον κυριαρχεί σε κάθε τμήμα εξωτερικά του ισογείου, διακρίνονται μαρμάρινα σκαλοπάτια στις πόρτες, ενώ τα διακοσμητικά πλαίσια στα μεγάλα ύψους ανοίγματα έχουν σχεδόν

εξαφανιστεί. Το κεντρικό διώροφο κτίσμα προδίδει την ύπαρξη μαρμάρινης ταινίας στην μέση του και κάποια

κομμάτια γείσου κοσμούν ακόμα το τελείωμα του. Φτάνοντας στην κορυφή βλέπουμε την ύπαρξη τετράριχτης κεραμοσκεπής η οποία πλασιώνεται ανά διαστήματα από αλλοιωμένα ακροκέραμα. Υπάρχει απόλυτη συμμετρία στα κτήρια εκατέρωθεν του κεντρικού και απλή λειτουργική διαρρύθμιση στο εσωτερικό εξυπηρετώντας έτσι την αρχική χρήση του. Οι προσθήκες χώρων νεότερης χρονολογικά κατασκευής στις πλευρικές επεκτάσεις, εκτός ότι αλλοιώνουν την αρχική του εμφάνιση του σταθμού, προδίδουν πως οι μετέπειτα λειτουργικές ανάγκες του σταθμού δεν εξυπηρετούνταν. Πιθανός λόγος κατάργησή του.

Συμπεριλαμβανόμενος στο μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου, ο σταθμός Αγίου Διονυσίου είναι ένας από τους 79 που η Διεθνής Επιτροπή για την Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) έχει ανακηρύξει διατηρητέο.



[22] Σταθμός Αγίου Διονυσίου. Φωτογραφικό αρχείο, 2018 :

Πανώνη Ηλιάνα. Ανδοιοπούλου Χριστίνα

ΔΙΑΡΚΗΣ ΚΑΤΑΘΕΤΟΣ ΤΩΝ ΚΗΡΥΓΜΕΝΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΜΝΗΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	
Νέα Αναζήτηση Συμβολική Αναζήτηση Πληροφορίες www.culture.gr	
Επίσημη Διοικητική Χώρου και Μνημείου Επιστροφή	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΝΗΜΕΙΟΥ	
Όνομασία Μνημείου	Σιδηροδρομικός Σταθμός ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ
Περι. Ενότητα / Δήμος / Δημο. Ενότητα / Κοινότητα / Οικισμός	ΑΧΑΪΑΣ / ΠΑΤΡΕΩΝ / ΠΑΤΡΕΩΝ / Ελικίστρας / Ελικίστρας
Θέση	Οδός Αθηνών 5 και Ναυραγίου Έλλάς
Γάμος Κήρυξης	νεώτερο μνημείο
Είδος Μνημείου	Βοηθητικοί Χώροι, Σιδηροδρομικοί Σταθμοί
Χρονική Περίοδος	Νεοελληνική
Αρχαία/Ιστορική Ονομασία	
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	
Φορέας Προστασίας	Εβραϊκή Φορέα Προστασίας
ΜΤΕ Διπλής Ελλάδας	Γύρα
Καθεστώς Ιδιοκτησίας	ΝΠΙΔ
Σημειώσεις σχετικά με την Προστασία	
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	
Παρατηρήσεις	
Γελευταία Ενημέρωση	17-06-2005
ΚΗΡΥΞΕΙΣ	
Αριθμός Υπουργικής Απόφασης, Αριθμός ΦΕΚ	ΥΑ ΥΠΠΕ/ΔΙΑ/ΑΠ/7/10.10-1099/28918/13-5-1995 ΦΕΚ 301/Ε/25-5-1995

[23] TICCIH, Από την ηλεκτρονική διεύθυνση :

<http://listedmonuments.culture.gr/monument.php?code=26>

Επίσκεψη στον εγκαταλειμμένο σταθμό

Κατά την επίσκεψη μας στον χώρο έγιναν φωτογραφικές λήψεις μόνο εξωτερικά του κτηρίου, όντας μη προσβάσιμο στο κοινό.

[24]



[25]



Εικόνες ^{[24],[25]} Από το φωτογραφικό αρχείο,2018 :

Παγώνη Ηλιάνα, Ανδριοπούλου Χριστίνα



[26]

Εικόνες [26],[27] Από το φωτογραφικό αρχείο,2018 :

Παγώνη Ηλιάνα, Ανδριοπούλου Χριστίνα



[27]



[28]

νες [28],[29] Από το φωτογραφικό αρχείο,2018 :

ώνη Ηλιάνα, Ανδριοπούλου Χριστίνα

[29]

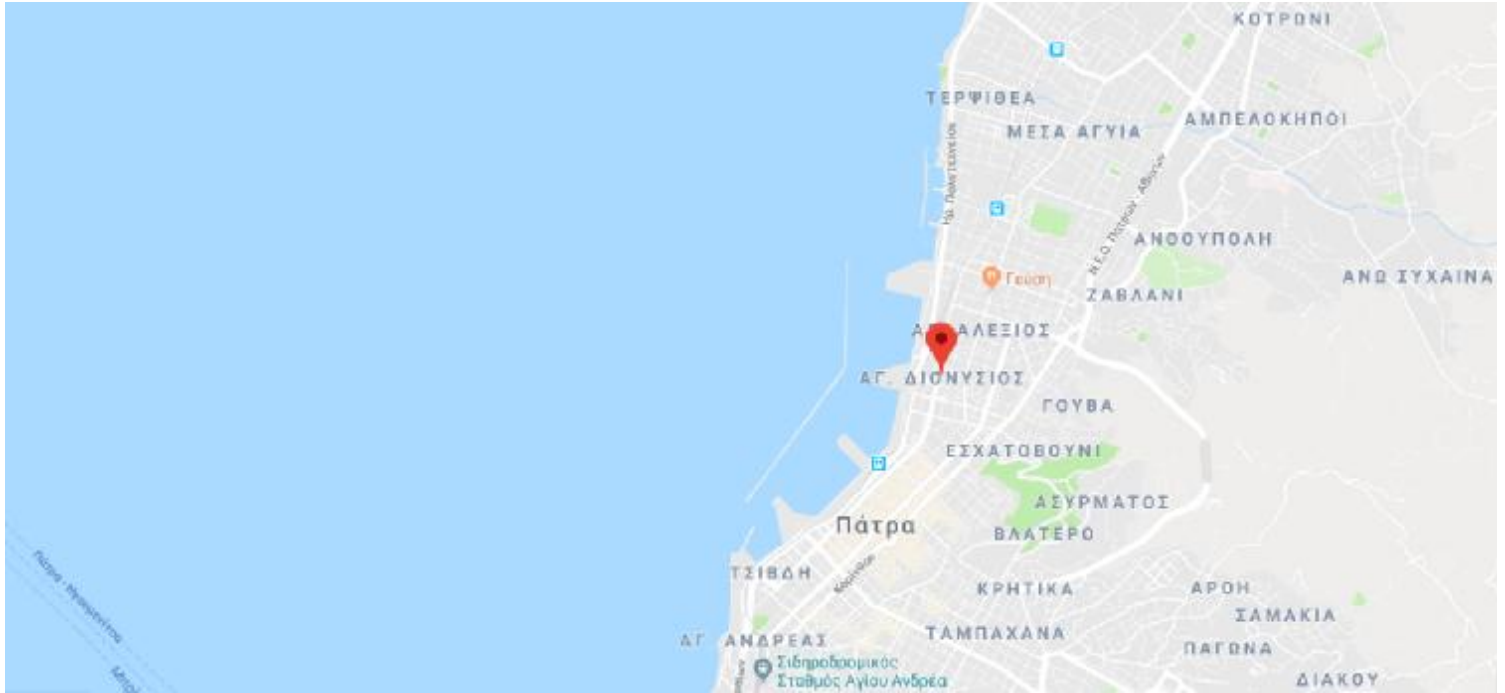


ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

2.1 Θέση κτηρίου

Στην πόλη

[30]



[30],[31] Εικόνες από την Google maps. Στην κόκκινη επισήμανση βρίσκεται ο σταθμός.

[31]



Στην περιοχή

[32]



[32] Εικόνα από την Google maps. Στην κόκκινη επισήμανση βρίσκεται ο σταθμός.

Κτήρια ορόσημα της περιοχής:

- Ο ιερός ναός Αγίου Διονυσίου χτισμένος από την εποχή δημιουργίας της συνοικίας, όπου η περιοχή και κατ' επέκταση ο σιδηροδρομικός σταθμός της πήραν την ονομασία τους.
- Το παλιό λιμάνι της πόλης που εντός του χώρου του βρίσκεται το κτήριο Παν. Κανελλόπουλος γνωστό ως Deck.
- Οι σταφιδαποθήκες Μπάρι που πλέον στεγάζεται το γραφείο και το θέατρο του Δημοτικού Περιφερειακού θεάτρου Πάτρας, ενώ γειτονικά του βρίσκονται οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου, εργοστάσιο σταθμός στην ιστορία της Πάτρας.
- Ο πολυχώρος Επίκεντρο που φιλοξενεί πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες.

Εντός οικοπέδου

[33]



[34]



[33], [34] Οι εικόνες από την Google maps. Στην κόκκινη επισήμανση βρίσκεται ο σταθμός.

Στον χώρο του οικοπέδου βρίσκεται σήμερα το κτήριο που στεγάζει τα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ Πάτρας, μετά από ανακατασκευή του. Ως χώρος παλιού αμαξοστασίου, «φιλοξενεί» τρένα περασμένων δεκαετιών που πλέον το χρώμα τους έχει καλυφθεί από την σκουριά. Επιπλέον, το μέρος χρησιμοποιείται για την συντήρηση τρένων νέας γενιάς του προαστιακού Πάτρας.

[35]



[37]



[36]



[38]



ικόνες [35], [36], [37], [38] είναι από την ηλεκτρονική
θυσση:

www.thebest.gr/news/index/viewStory/479606

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η Αρχιτεκτονική Ανάλυση του συγκεκριμένου Σιδηροδρομικού Σταθμού είναι εξαιρετικά σημαντική και αφορά κυρίως την ακριβή και λεπτομερή μελέτη του κτηρίου. Σε συνδυασμό πάντα παράλληλα με την ιστορική ανάλυση και την εξέλιξη της περιοχής, στηρίζεται στην έρευνα όλων των ιδιαίτερων μορφολογικών, τυπολογικών και κατασκευαστικών στοιχείων και την καταγραφή αυτών.

^[39] Η Αρχιτεκτονική Ανάλυση αποτελείται από πέντε στάδια:

- Αρχιτεκτονική Αποτύπωση
- Φωτογραφική Αποτύπωση
- Σχεδιαστική Απεικόνιση
- Τυπολογική – Μορφολογική Ανάλυση
- Ανάλυση κατασκευαστικής δομής

3.1 Αρχιτεκτονική Αποτύπωση

Η Αρχιτεκτονική σχεδιαστική αποτύπωση γίνεται είτε με ειδικά όργανα π.χ. θεοδόλιχο, με μετροταινία, με φωτογραμμετρική μέθοδο αλλά και με το συνδυασμό όλων των παραπάνω. Η οργάνωση της αποτύπωσης περιλαμβάνει την προετοιμασία των υποβάθρων αν υπάρχουν, το σχεδιασμό σκαριφημάτων με οργάνωση του συστήματος μετρήσεων και την ιεράρχηση των μετρήσεων με το διαχωρισμό τους σε γενικές και επιμέρους. Η αποτύπωση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο πλήρης και λεπτομερής. Απαραίτητη είναι η τελική επαλήθευση των σημείων εξωτερικά και εσωτερικά από εξαρτημένα σταθερά σημεία και με την μέτρηση των διαγωνίων.

Αναφορικά με την Αρχιτεκτονική Αποτύπωση του κτηρίου του σταθμού λάβαμε εξωτερικές μετρήσεις με την χρήση λέιζερ και μετροταινίας. Ωστόσο η εσωτερική αποτύπωση δεν ήταν εφικτή, εφόσον μας απαγορεύθηκε ρητά η είσοδος ή η πολύ κοντινή επαφή με το κτίσμα καθώς είναι ετοιμόρροπο, και χρίζει αναγκαίας επέμβασης.

Φωτογραφική Αποτύπωση

Η Φωτογραφική αποτύπωση συμπληρώνει την αρχιτεκτονική και απαιτεί άρτια γνώση των φωτογραφικών οργάνων. Στόχος της αποτελεί η αποτύπωση της τωρινής κατάστασης του κτηρίου καθώς και η μεταφορά περαιτέρω μετρήσεων και στοιχείων.

^[39] [Σημειώσεις Μαθήματος Αποκατάστασης Κτηρίων, ΤΕΙ Λάρισας](#)

[40]



Εικόνες [40],[41],[42],[43],[44],[45] Από το
φωτογραφικό αρχείο,2018 :

Παγώνη Ηλιάνα, Ανδριοπούλου Χριστίνα

[41]



[42]



[43]



[44]



[45]



Σχεδιαστική Απεικόνιση

Προτού ξεκινήσει ο μελετητής τη σχεδιαστική απεικόνιση της αποτύπωσης και της αρχιτεκτονικής ανάλυσης πρέπει να επιλέξει την κατάλληλη κλίμακα σχεδίασης. Εφόσον δεν κατέσται εφικτή η είσοδος μας στον Σταθμό, η αποτύπωση τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού του κτηρίου έγινε με βάση τα πρωτότυπα φωτοαντίγραφα που μας στάλθηκαν από την ΓΑΙΑΟΣΕ.

[46] Έτσι συμβατικά χρησιμοποιήσαμε την κλίμακα 1:50 για τα γενικά μας σχέδια (κατόψεις, όψεις, τομές). Η βασική μεθοδολογία που ακολουθείται περιλαμβάνει τη γεωμετρική αποτύπωση του κτηρίου χωρίς ενδείξεις των υλικών, με την συμπλήρωση των διαστάσεων και υψομέτρων, ανοιγμάτων και χρήσεων των χώρων και υλικά της κατασκευής. Η σχεδίασή τους έγινε με το πρόγραμμα Autocad και η τρισδιάστατη απεικόνιση του κτηρίου (όσον αφορά την πρόταση επανάχρησης) με την βοήθεια του sketch up και με το Photoshop.

Τεχνική Περιγραφή

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του Αγίου Διονυσίου βρίσκεται επί της Οδού Αθηνών 5 και Ναυμαχίας Έλλης, στην ομώνυμη περιοχή του Αγίου Διονυσίου στην έξω Αγυιά. Το παρόν οίκημα έχει εμβαδόν περίπου $954,58 \mu^2$, με εξωτερικές διαστάσεις σύμφωνα με τα φωτοαντίγραφα που μας δόθηκαν από την ΓΑΙΟΣΕ περίπου 38,00μ. x 9,60μ. και ύψος περίπου ίσο με 12,30μ.

Η είσοδος στο κτήριο γίνεται από όλες τις πλευρές του. Η πρόσβαση στο εσωτερικό του κτηρίου πραγματοποιείται από 12 εισόδους. Όσον αφορά την στάθμη του υπογείου από τα πρωτότυπα σχέδια των κατόψεων, η είσοδος μπορεί να υλοποιηθεί μόνο από το εσωτερικό του κτηρίου, δηλαδή από την στάθμη του ισόγειου. Για την στάθμη του ισόγειου υπάρχουν 3 εισοδοί από την Πλευρά της Οδού Αθηνών (Ανατολική Όψη) και 9 εισοδοί από την Πλευρά των Γραμμών (Δυτική Όψη). Για την στάθμη του Ορόφου η είσοδος μπορεί να επιτευχθεί με εσωτερική κλίμακα από την στάθμη του ισόγειου.

Μέχρι τα τελευταία χρόνια, πριν το κτήριο γίνει έρμαιο των βανδαλισμών και στέκι αλλοδαπών, στο ισόγειο κάποια τμήματα λειτουργούσαν σαν γραφεία του Ο.Σ.Ε., ενώ στις δύο μικρές πλευρές του υπάρχοντος κτηρίου φαίνεται να έχουν γίνει προσθήκες οι οποίες χρησιμοποιούνταν σαν αποθήκη και σαν γραφείο αντίστοιχα. Ο όροφος πιθανότατα να φιλοξενούσε γραφεία και αποτελείται από 6 δωμάτια.

Με βάση τα φωτοαντίγραφα των πρωτότυπων σχεδίων, στο ισόγειο υπήρχαν μία 1 κουζίνα, 2 WC, 10 δωμάτια τα οποία χρησιμοποιούνταν σαν κατοικία από τον εργοδηγό της γραμμής ή τον κλειδούχο, είτε σαν εργαστήριο, είτε σαν αποθήκη ή ακόμα και γραφεία, 2 αποθήκες Αμαξοστασίου, 1 κλιμακοστάσιο και 1 Υπνοτήριο για το προσωπικό. Στον χώρο του Ορόφου, στεγάζονταν 5 δωμάτια, 1 κουζίνα, 1 WC, και 1 κλιμακοστάσιο.

[46] Σημειώσεις Μαθήματος Αποκατάστασης Κτηρίων, ΤΕΙ Λάρισας

Το συγκεκριμένο οικοδόμημα, παρουσιάζει εξαιρετικό αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, αφού αποτελεί παράδειγμα παραδοσιακής νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 391/Β/25-6-1985 έχει χαρακτηριστεί σαν νεώτερο μνημείο και έργο τέχνης. Τα βασικά αρχιτεκτονικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά των κτηρίων, που διακρίνονται κυρίως για την λιτότητα τους είναι: Το μπουνιάτο στις τέσσερις πλευρές, τα πλαίσια των παραθύρων (συνήθως κόκκινα τούβλα), οι ψευδοροφές από οροφοπήγεις και σοβά με τρίχα κατσίκας, τα μεγάλα ζευκτά, τα τοξωτά παράθυρα, οι μεγάλες ταμπλαδωτές πόρτες καρφωτές κυρίως στα μηχανοστάσια και στις αποθήκες, οι διακοσμητικές ταινίες περιμετρικά των κτηρίων που είναι κτισμένες από πέτρα και διαχωρίζουν συνήθως τον όροφο από το ισόγειο, και έχουν ξύλινες οροφές και επικάλυψη από κεραμίδια, κατά πλειονότητα βυζαντινά. Σε πολλούς σταθμούς υπάρχουν ιδιόμορφα αρχιτεκτονικά τουαλέτες και πέτρινα υδραγωγεία.

[47] Η ετυμολογία της λέξης μνημείο στην ελληνική γλώσσα αλλά και στη λατινική (momentum), προέρχεται από το ρήμα μνάομαι-μιμνήσκω (λατινικά : moneo, mone) που θυμάμαι κάτι, προειδοποιώ για κάτι αφήνω υποθήκες στους σύγχρονους και τους επόμενους. Τα μνημεία, δηλαδή, είναι μεταφορείς μηνυμάτων, ή πιο συγκεκριμένα, είναι πομποί του εχθές και του σήμερα, που εκπέμπουν σήματα και πληροφορίες για τους δέκτες του σήμερα και του αύριο. Εντέλει, ένα μνημείο είναι ένα μέσο για την μετάδοση της πληροφορίας μέσα στο χρόνο. Σύμφωνα με το Άρθρο 1 της 'Χάρτας της Βενετίας', ο ορισμός του αρχιτεκτονικού ιστορικού μνημείου είναι ο εξής: «Η έννοια ενός ιστορικού μνημείου δεν καλύπτει μόνο το μεμονωμένο αρχιτεκτονικό έργο, αλλά και την αστική ή την αγροτική τοποθεσία που μαρτυρεί έναν ιδιαίτερο πολιτισμό, μια ενδεικτική εξέλιξη ή ένα ιστορικό γεγονός. Αυτό ισχύει όχι μόνο για τις μεγάλες δημιουργίες, αλλά και για τα ταπεινά έργα που με τον καιρό απέκτησαν πολιτιστική κληρονομιά».

Τυπολογική και Μορφολογική Ανάλυση

[48] Όσον αφορά την μορφολογική ανάλυση γίνεται μελέτη των κοινών μορφολογικών χαρακτηριστικών ανά τύπο και εντοπισμός τους στο κτήριο. Επισημαίνονται οι παραλλαγές που εμφανίζονται στο υπό μελέτη κτήριο (διαφορές σε λεπτομέρειες, υλικά, χρώματα), ερευνούνται πληροφορίες για τις γενικές επιδράσεις στο κτήριο, τις επικρατούσες αρχιτεκτονικές μορφές της εποχής και της περιοχής, την κοινωνική θέση του ιδιοκτήτη, τις τεχνικές των μαστόρων της εποχής και της περιοχής, κ.ά. ενώ δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη λεπτομερή αποτύπωση των ιδιαίτερων μορφολογικών χαρακτηριστικών που συναντώνται μόνο στο συγκεκριμένο κτήριο.

Το κτήριο μορφολογικά αποτελείται από τρία ορθογώνια σχήματα, εκ' των οποίων το δεύτερο αναπτύσσεται στον κατακόρυφο άξονα. Η στέγαση του γίνεται με τρεις τετράριχτες ξύλινες στέγες οι οποίες είναι επικαλυμμένες με βυζαντινά κεραμίδια. Το έδαφος είναι ομαλό και επίπεδο και δεν παρουσιάζει κλίση σε κανένα από τα επίπεδα του. Η Όψη προς τις γραμμές του (δυτική πλευρά) και η Όψη του προς την Οδό Αθηνών (ανατολική πλευρά) είναι συμμετρικές ως προς την κατακόρυφη διεύθυνση. Προαναφέρθηκε πιο πάνω πως ο συγκεκριμένος Σταθμός μπορεί να καταταγεί στην 2^η κατηγορία των επαρχιακών σταθμών.

[47],[48] Σημειώσεις Μαθήματος Αποκατάστασης Κτηρίων,ΤΕΙ Λάρισας

Σε όλες τις όψεις του υπάρχει μια διακοσμητική ταινία, η οποία διατρέχει κατά μήκος το κτήριο, και είναι χτισμένη από πέτρα(οπτόπλινθους) και διαχωρίζει τα δύο επίπεδα μεταξύ τους, το ισόγειο από τον όροφο. Τα παράθυρα βρίσκονται μεταξύ τους σε αντιστοιχία και συμμετρία, χαρακτηριστικό των νεοκλασικών οικοδομημάτων. Τα ανοίγματα είναι πλαισιωμένα με λαμπάδες, εξ' ου και η ονομασία τους ταμπλαδωτά , και στο πρέκι των παραθύρων υπάρχει ένα τοξωτό άνοιγμα, συνήθως από κοκκινότουβλα. Οι διακοσμητικές λιτές ανάγλυφες κορνίζες διακοσμούν περιμετρικά όλα τα κουφώματα. Στις πλευρές του κτηρίου παρατηρούνται τα μπουνιάτα, διακοσμητικές κολώνες. Εκατέρωθεν του κτηρίου έχουν γίνει προσθήκες άλλων δύο μικρών κτηρίων περίπου 4,00 μ. Επιπλέον στην Όψη του υπάρχει και ένας εξώστης ο οποίος προφύλασσε τους επιβάτες σε περίπτωση βροχής . Παρατηρούνται και καμινάδες, οπότε πιθανότατα να υπήρχε και τζάκι ή κάποια άλλη εστία, αλλά δεν μπορούμε να είμαστε σίγουροι εφόσον μας απαγορεύτηκε από τους αρμόδιους για θέμα ασφαλείας να μην μπούμε στο εσωτερικό του σταθμού. Τέλος, αξιοσημείωτη αναφορά γίνεται στα χειροποίητα αυθεντικά ακροκέραμα που στολίζουν περίτεχνα τα βυζαντινά κεραμίδια.

3.2 Ανάλυση Κατασκευαστικής Δομής

[49] Στόχος της ανάλυσης της κατασκευαστικής δομής είναι η κατανόηση των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών δόμησης του κτηρίου. Τα κύρια στοιχεία που αναλύονται είναι τα θεμέλια, οι τοιχοποιίες ως προς τα υλικά και τον τρόπο πλήρωσης τους, τα συνδετικά κονιάματα κ.ά., τα δάπεδα και τα πατώματα, η επιστέγαση του κτηρίου (στέγη, δώμα), τα κλιμακοστάσια, τα κουφώματα, τα επιχρίσματα κλπ. Τελικός σκοπός είναι ο εντοπισμός των στοιχείων για τη διάγνωση της παθολογίας του κτηρίου.

Εφόσον, δεν έχει καταστεί εφικτή η είσοδος μας στο εσωτερικό του κτηρίου, γίνονται εικασίες με βάση τις πληροφορίες εποχής για τον τρόπο κατασκευής και τα υλικά που χρησιμοποιούνταν.

Φέρων Οργανισμός

Ο φέρων οργανισμός αποτελείται περιμετρικά από πλινθοδομή πάχους 60 εκ. περίπου, σύμφωνα με τα πρωτότυπα σχέδια, ενώ εσωτερικά η τοιχοποιία αποτελείται από μεσαίες ακατέργαστες πέτρες και συμπαγή τούβλα πάχους περίπου 20 εκ. Τα διαχωριστικά πατώματα των ορόφων είναι ξυλοκατασκευή με επικάλυψη σοβά και μπετό, ενώ σε ορισμένα σημεία το δάπεδο είναι επικαλυμμένο με μωσαϊκό.

Θεμέλια

Δυστυχώς, όσον αφορά τα θεμέλια του κτηρίου δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία για την κατανόηση της λειτουργίας τους. Στηριζόμενοι στα αρχικά σχέδια πιθανότατα οι εξωτερικοί τοίχοι να λειτουργούσαν στατικά ως βασικά στηρίγματα του σταθμού, λόγω του πάχους τους, αφού αυτά είναι πολύ μεγαλύτερα από ότι οι εσωτερικοί.

[49] [Σημειώσεις Μαθήματος Αποκατάστασης Κτηρίων,ΤΕΙ Λάρισας](#)

Τοιχοποιία

Οι τοιχοποιίες στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι κατασκευασμένοι από πέτρα και λάσπη. Στις γωνίες και στα πλαίσια, οι πλίνθες είναι λαξευτές, επεξεργασμένες, ενώ υπάρχουν και ακατέργαστες μεσαίου κυρίως τύπου στους εσωτερικούς τοίχους. Η πέτρα είναι επικαλυμμένη από σοβά. Οι εσωτερικοί τοίχοι βοηθούν στον εγκιβωτισμό του κτηρίου αλλά δεν έχουν εξολοκλήρου στατικό χαρακτήρα.

Οι οριζόντιοι φορείς είναι ξύλινοι.

Λόγω της κακής συντήρησης, με την πάροδο του χρόνου, και την καταπόνηση από τους σεισμούς δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Σε αρκετά σημεία, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ρωγμές διαφόρων μεγεθών(μικρές, μεσαίες, μεγάλες), κυρίως στις γωνίες των κουφωμάτων ή στο τέλος του κάθε τοίχου. Συνήθως βρίσκονται σε τοίχους που δεν βλέπουν την στατικότητα του κτηρίου, ενώ άλλοτε βρίσκονται σε φέρων οργανισμό οπότε είναι σκόπιμο να ανακατασκευαστούν άμεσα, ώστε επανέλθει η ασφάλεια και η σταθερότητα του κτηρίου.

Η υγρασία λόγω τοποθεσίας του Σταθμού ή υπόγειων υδροφόρων οριζόντων ή κακής συντήρησης δικτύων ύδρευσης ή αποχέτευσης, σε πολλά σημεία έχει δημιουργήσει ρηγμάτωση και φούσκωμα στην τοιχοποιία, η οποία πρέπει να απομακρυνθεί και να επιλυθεί το ζήτημα αυτό.

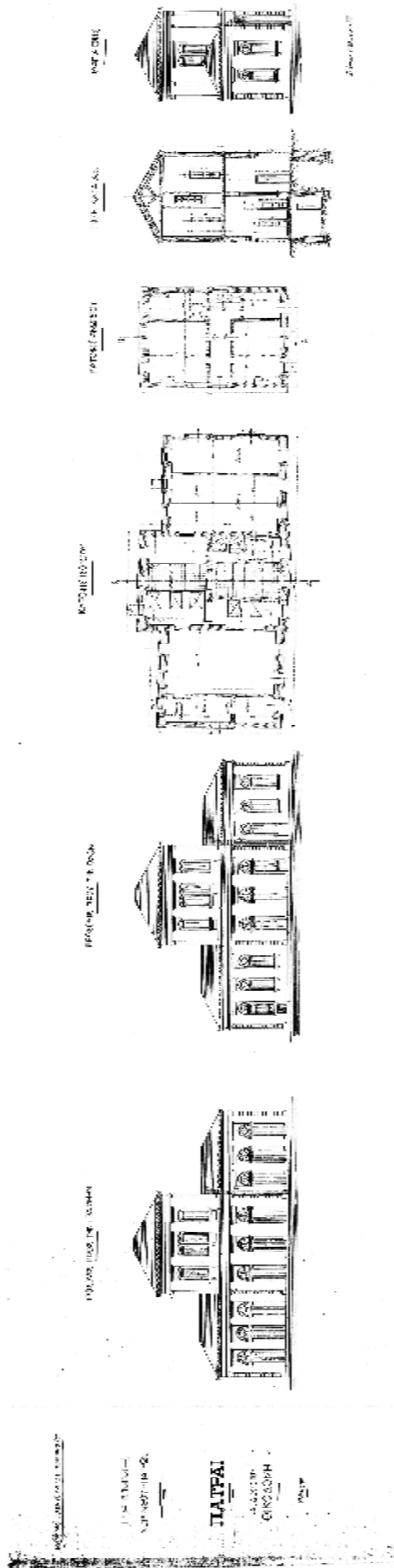
Σημαντική αιτία αποκόλλησης εγκάρσιων τοίχων τόσο στην Βόρεια όσο και στην Ανατολική Όψη, αποτελεί η σεισμική δραστηριότητα στην περιοχή, με αποτέλεσμα ολόκληρα κομμάτια τοίχου να έχουν μετακινηθεί από την κατακόρυφο κατά αρκετά εκατοστά. Ο φόβος της κατάρρευσης είναι πηγαίος, σε περίπτωση σεισμού.

Μεσοπατώματα

Σύμφωνα με τις πληροφορίες μας το μεσοπάτωμα είναι ξυλοκατασκευή επικαλυμμένη με μπετό.

Δάπεδα

Όσον αφορά τα δάπεδα, σύμφωνα με τα πρωτότυπα σχέδια σε ορισμένα σημεία είναι επικαλυμμένα από ξυλόστρωση, ενώ αλλού υπάρχει επένδυση από πλακάκι και σε ορισμένα σημεία και μωσαϊκό.



Εικόνα [50] Πρότυπα σχέδια, από την ΓΑΙΑΟΣΕ

Οροφές

Η οροφή του ισογείου σύμφωνα με πληροφορίες που υπάρχουν για την αρχική μορφή του κτηρίου, και σύμφωνα με τα σχέδια των τομών, πιστεύουμε πως ήταν από ξύλινες σανίδες, πηγάκια δηλαδή όπως και το ταβάνι του ορόφου. Μεταξύ των δύο αυτών κατασκευών τοποθετούνταν άμμος για την πλήρωση των κενών.

Το συνολικό πάχος του πατώματος υπολογίζεται γύρω στα 30-35 εκ.

Ταβάνι

Το ταβάνι όπως και τα πατώματα είναι ξύλινα με σανίδες, πηγάκια καρφωμένα σε οριζόντιους ξύλινους φορείς.

Κλιμακοστάσια

Όπως έχει αναφερθεί υπάρχει μια ξύλινη κλίμακα η οποία καταλήγει μέχρι το επίπεδο του ορόφου, και σύμφωνα με τα σχέδια αποτελείται από 30 σκαλοπάτια. Τα πρώτα 17 σκαλιά φτάνουν μέχρι το πλατύσκαλο, ενώ τα υπόλοιπα καταλήγουν στον όροφο. Εικάζεται εφόσον υπάρχει υπόγειο ότι η κεντρική και μοναδική σκάλα του κτηρίου καταλήγει σε αυτό με 14 πατήματα.

Επιχρίσματα

Οι τοιχοποιίες του κτηρίου εξωτερικά, είναι επικαλυμμένες με πέτρα, ενώ εσωτερικά το επίχρισμα που χρησιμοποιείται στους τοίχους τόσο του ισογείου όσο και του ορόφου, είναι ο σοβάς, πάχους 2 χιλ.

Τόξα

Τα τόξα γύρω από τα περισσότερα ανοίγματα, αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα αρχιτεκτονικής και μορφολογικής των νεοκλασικών διατηρητέων κτηρίων. Λειτουργούν με σκοπό στατικό και βοηθούν την λιθοδομή.

Δεν παρουσιάζουν σημαντικές αλλοιώσεις και φθορές, παρά την αποκόλληση και την αποσάθρωση που εμφανίζονται σε ορισμένα σημεία.

Κουφώματα – Ανοίγματα

Ορισμένα από τα ανοίγματα έχουν σφραγιστεί για να εμποδίσουν τυχόν βανδαλισμούς και είσοδο σε άτομα μη εξειδικευμένα με τον χώρο, ενώ κάποια άλλα έχουν καταστραφεί. Όσα έχουν διατηρηθεί είναι τα αυθεντικά από την κατασκευή του κτηρίου. Τόσο εσωτερικά, όσο και εξωτερικά, τα κουφώματα είναι ξύλινα, γαλλικού τύπου. Τα παντζούρια είναι τετράφυλλα

και ταμπλαδωτά. Τα παράθυρα είναι και αυτά ξύλινα, ταμπλαδωτά, δίφυλλα και έχουν 6 τζαμιλίκια.

Οι πόρτες είναι και αυτές οι αυθεντικές και πρωτότυπες από την κατασκευή του κτηρίου. Οι περισσότερες είναι δίφυλλες, ταμπλαδωτές, και ξύλινες, διακοσμημένες με ιδιαίτερα ανάγλυφα στοιχεία αρχιτεκτονικού, νεοκλασικού ενδιαφέροντος.

Σε πολλά πατζούρια των ανοιγμάτων οι γρίλιες έχουν αποκολληθεί και τα τζαμιλίκια έχουν καταστραφεί.



Εικόνα [51] Ανατολική Οψη

Από το φωτογραφικό αρχείο, 2018 : Παγώνη Ηλιάννα,
Ανδριοπούλου Χριστίνα

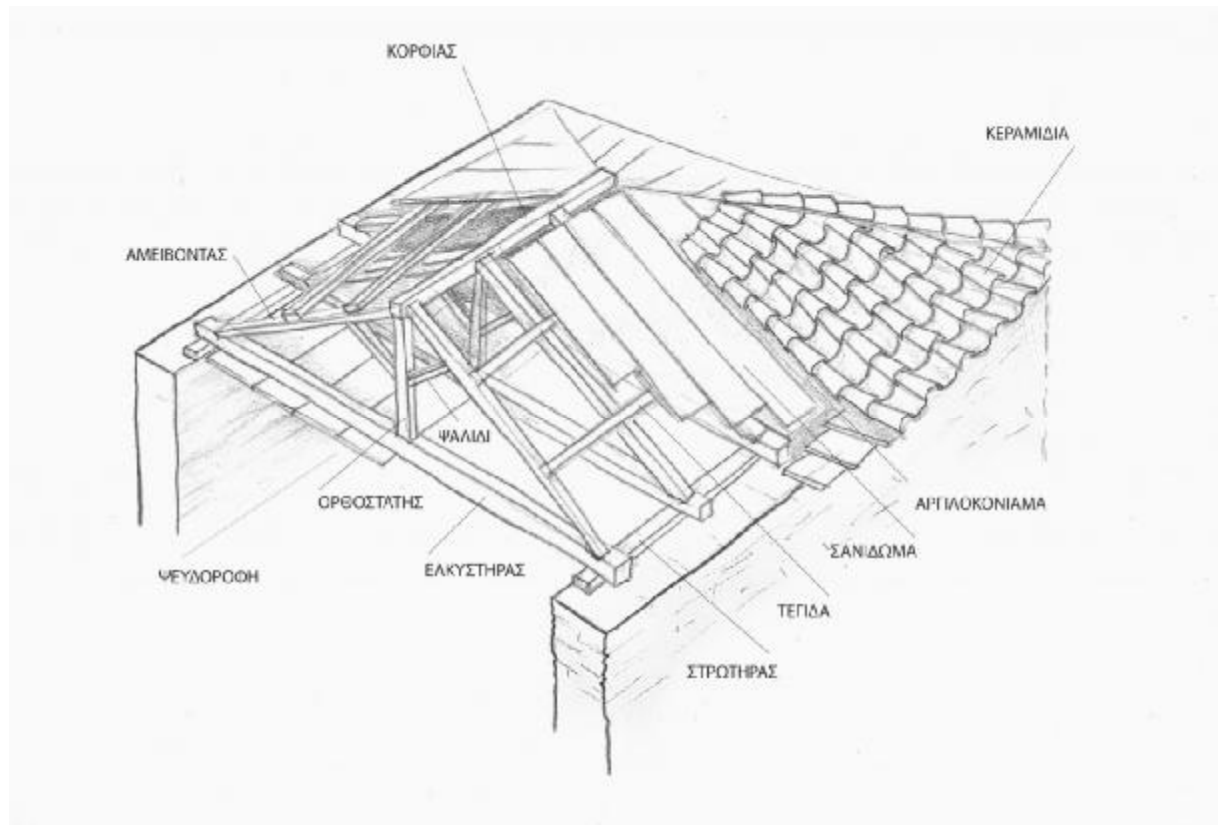
Στέγη

Το μεσαίο τμήμα του κεντρικού κτηρίου είναι επενδυμένο με ξύλινη, τετράριχτη παραδοσιακή στέγη με βυζαντινά κεραμίδια. Στα πλευρικά τμήματα του ισογείου, υπάρχουν εξίσου 2 τετράριχτες στέγες, ξύλινες στέγες με βυζαντινά κεραμίδια. Το ύψος της σύμφωνα με τα σχέδια και τις φωτογραφίες είναι περίπου 1,80 μ. και οι διαστάσεις τους ακολουθούν το περίγραμμα του κτηρίου προεξέχοντας 0,20μ. από κάθε πλευρά.

Μεταξύ στέγης και λιθοδομής, υπάρχει περίτεχνος διακοσμητικό γείσο.

Ανά δεύτερο κεραμίδι υπάρχουν διακοσμητικά χειροποίητα ακροκέραμα, χαρακτηριστικά εκείνης της εποχής.

Το εσωτερικό της στέγης αποτελείται από ξύλινους φορείς (δοκάρια, ορθοστάτες, αμείβοντες).



Εικόνα [52] Σκαρίφημα Στέγης, από <http://5a.arch.ntua.gr/project/14165/15078>

Μεταλλικά Στοιχεία

Υπάρχουν αρκετά μεταλλικά κιγκλιδώματα τα οποία προστέθηκαν αργότερα και λειτουργούσαν προστατευτικά. Παρουσιάζουν αρκετές φθορές λόγω υγρασίας και ηλικίας του κτηρίου.

Διακοσμητικά Στοιχεία

Γενικά οι χρωματισμοί του κτηρίου έχουν υποστεί σημαντικά προβλήματα λόγω πολλών χρόνων υγρασίας, αποκόλλησης και ρωγμών αλλά και από τις τελευταίες καταστροφές της πυρκαγιάς που είχε προκληθεί από αλλοδαπούς που είχαν κάνει κατάληψη στο κτήριο.

Τα περισσότερα ακροκέραμα έχουν μείνει σταθερά κυρίως στην Ανατολική Όψη, ενώ αντίθετα στην Βόρεια Όψη έχουν αποκολληθεί.

Εικόνα [54] Κάτοψη Ορόφου

The floor plan shows a rectangular building layout with several rooms, a central staircase, and a north-south orientation. Dimensions are provided along the top and bottom edges. Utility symbols for electrical and plumbing are distributed throughout the rooms.

ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΣΟΥ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΣΥΜΒΟΛΟΛΟΓΟΣ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΩΝ

ΔΙΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΣΥΜΒΟΛΟΛΟΓΟΣ

ΑΡΧΗΤΕΚΤΟΝΙΚΟ	ΥΠΟΜΕΤΡΟ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ
ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ	ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΧΡΗΜΑΤΑ

ΑΝΑΠΙΣΤΟΤΑΤΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΛΗΡΗΣ ΟΝΟΜΑ

Αντιπρόεδρος και Γενικός
Αντιπρόεδρος Εταιρείας, του Παιδικού
Σταθμού "ΑΙΟΛΟΣ ΑΙΟΛΙΟΥ"

Αδελφός και Υπολόγος, ΠΑΥΛΟΣ ΑΙΟΛΟΣ, ΑΙΟΛΟΣ, ΑΙΟΛΟΣ, ΑΙΟΛΟΣ, ΑΙΟΛΟΣ, ΑΙΟΛΟΣ

ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΣΟΥ

A-02

ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

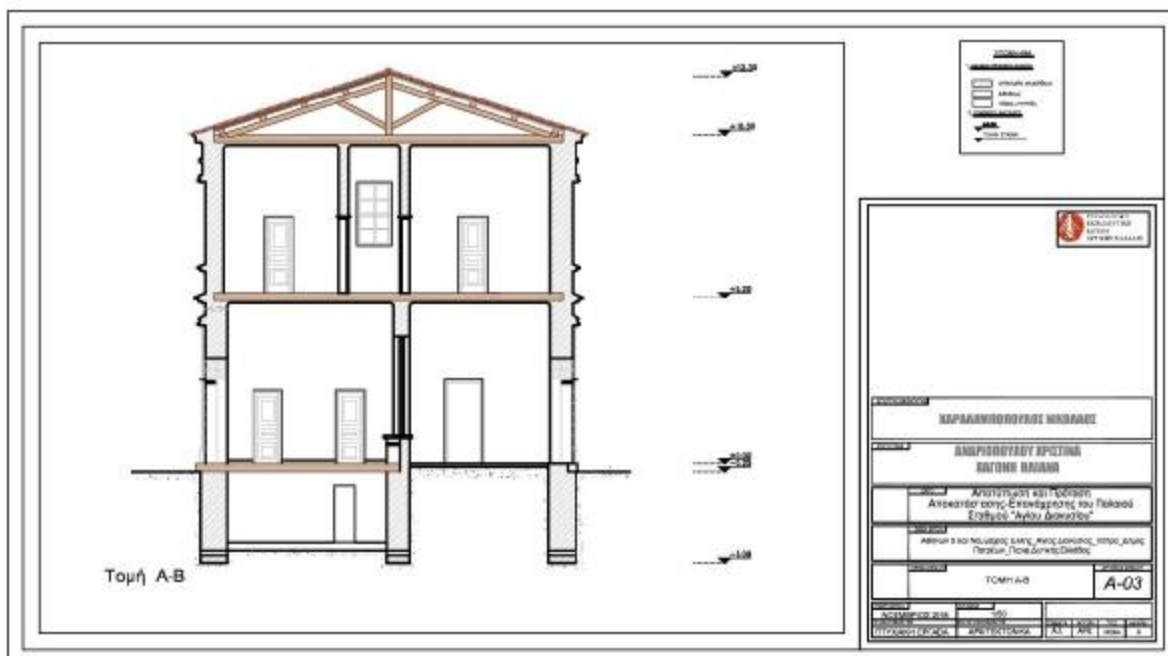
ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

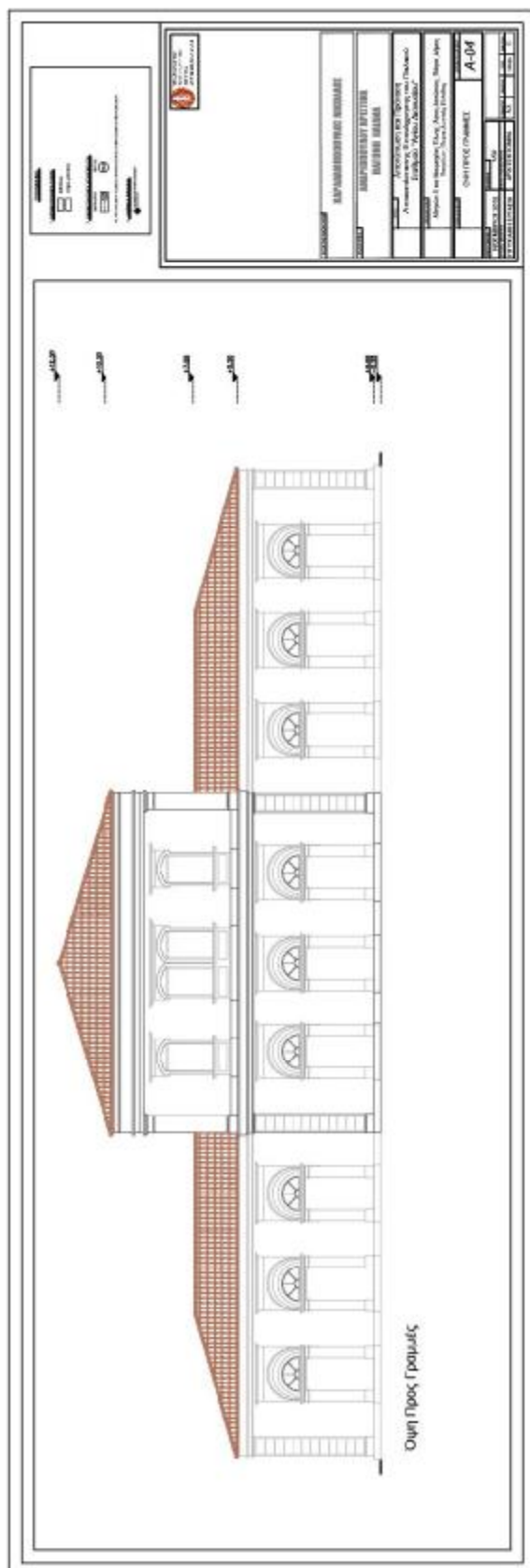
ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

ΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ

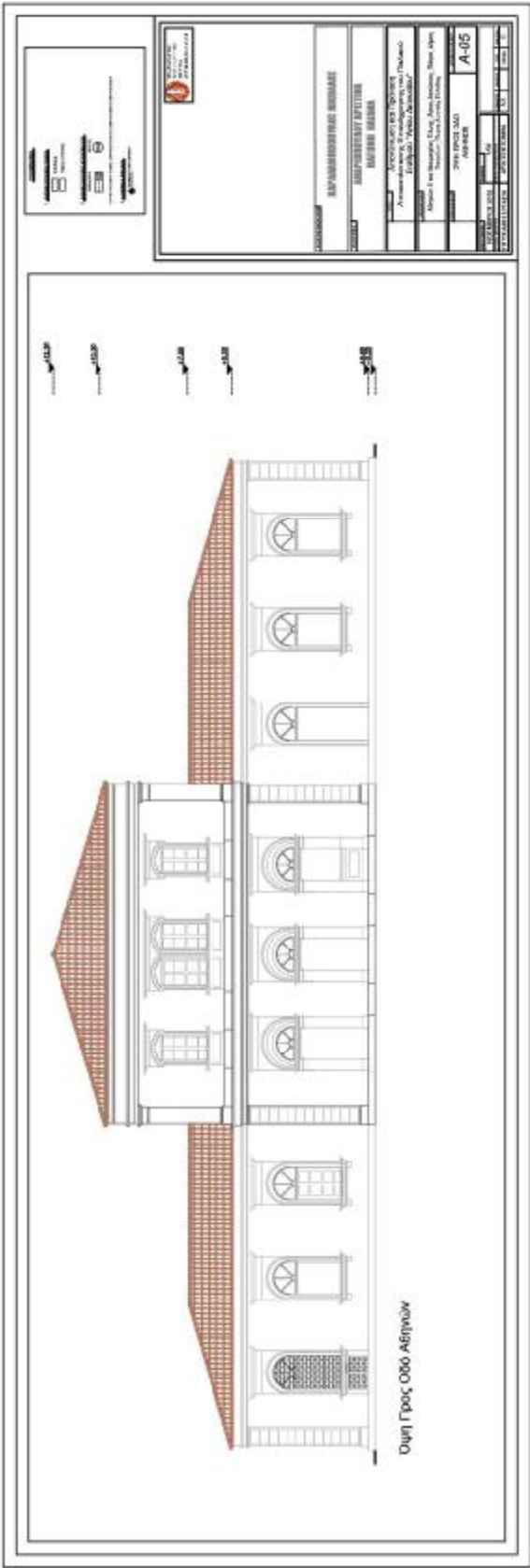
Εικόνα [55] Τομή Α-Β



Εικόνα [56] Δυτική Όψη (Προς Γραμμές)



Εικόνα [57] Ανατολική Όψη (Προς Οδό Αθηνών)



Εικόνα [58] Πλάγια Όψη



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΑΡΧΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ [59]

Με την ολοκλήρωση της σύνθεσης των αναλύσεων γίνεται μια σύμπτυξη όλων των συμπερασμάτων ώστε να καθοριστούν οι αρχές, οι άξονες και η δομή για τις επεμβάσεις αποκατάστασης ώστε να ακολουθήσει το στάδιο της πρότασης.

4.1 Αρχές και Φιλοσοφία των επεμβάσεων

Βασική αρχή της αποκατάστασης είναι η κάθε επέμβαση που θα πραγματοποιηθεί να αναδεικνύει τις αξίες του ιστορικού κτηρίου. Θα πρέπει η κάθε ενέργεια να σέβεται τα αρχιτεκτονικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά και να προσαρμόζεται στη στατική και δομική του οργάνωση.

Τα απαραίτητα συστατικά της φιλοσοφίας των επεμβάσεων για οποιαδήποτε πράξη αποκατάστασης ενός ιστορικού κτιρίου είναι η ανάδειξη της υφιστάμενης ιεράρχησης των χώρων και των σχέσεών τους, η όσο το δυνατό διατήρηση των αυθεντικών κατασκευών, υλικών, στοιχείων, κ.ά. καθώς αποτελούν ιστορικές μαρτυρίες και για την ευρύτερη περιοχή, η ανάδειξη των ιστορικών φάσεων του κτιρίου για την επισήμανση της ταυτότητάς του και όχι σε βάρος άλλων αξιών, η διακριτική τοποθέτηση των προσθηκών και των συμπληρώσεων και τέλος η προσοχή ώστε οι νέες επεμβάσεις να είναι διακεκριμένες, ανακλητές και να εκφράζουν την εποχή τους.

Με τον όρο 'αποκατάσταση' νοείται «η άμεση επέμβαση σε ένα μνημείο, ακόμα και η πιθανή τροποποίηση της μορφής του, που καθοδηγείται από έναν αυστηρό ιστορικό-κριτικό έλεγχο. Έχει ως στόχο να διατηρήσει και να αποκαλύψει τις αισθητικές αξίες του μνημείου και να βασίζεται στο σεβασμό της αρχικής του υπόστασης και των αυθεντικών του στοιχείων, διατηρώντας όλες τις αξιολογές ιστορικές του φάσεις. Κάθε επέμβαση δεν πρέπει να αποκλείει, αλλά αντίθετα θα πρέπει να διευκολύνει (αντιστρεψιμότητα), πιθανές μελλοντικές επεμβάσεις». Σύμφωνα με την *'Χάρτα της Βενετίας'*, κάθε επέμβαση σταματά στο σημείο που αρχίζουν να υπάρχουν υποθέσεις.

4.2 Μελέτη Νέας Χρήσης

Με τον όρο 'επανάχρηση' εννοούμε την αλλαγή χρήσης ενός ιστορικού κτηρίου ή επαναλειτουργίας της αρχικής του με στόχο την εξασφάλιση της διατήρησης του κτηρίου. Σκοπός της επανάχρησης είναι η σωστή εξυπηρέτηση των χρηστών και κυρίως σεβασμός στο ιστορικό κτήριο.

Οι νέες χρήσεις που θα φιλοξενηθούν στο κτίριο θα πρέπει να μελετούνται ως προς τις λειτουργικές απαιτήσεις τους οι οποίες επιβάλλουν ειδικές προδιαγραφές και διατάξεις. Για αυτό πρέπει να γίνεται προσεκτική διερεύνηση για τη συμβατότητα της νέας χρήσης με το ιστορικό κτίριο. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στους σύγχρονους κτιριοδομικούς κανονισμούς, να προτιμάται η μέση λύση καθώς κύριος στόχος είναι η διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού κτιρίου.

[59]Σημειώσεις Μαθήματος Αποκατάστασης Κτηρίων,ΤΕΙ Λάρισας

4.3 Εργασίες αποκατάστασης

Πρόκειται για εργασίες αποκατάστασης, συντήρησης, ανάδειξης, προσαρμογής του κτιρίου στη νέα χρήση, κ.ά. Οι εργασίες αυτές ομαδοποιούνται σε δύο βασικές κατηγορίες:

A. Αποκατάσταση της στατικής επάρκειας του κτιρίου

Αφορά στην επαναφορά της αρχικής αντοχής του κτιρίου και στην ενίσχυσή του για την παραλαβή περισσότερων φορτίων. Η προσοχή δίνεται στην αποφυγή υπερενίσχυσης καθώς και της μη αλλοίωσης της αρχικής στατικής οργάνωσης.

Οι επεμβάσεις που γίνονται είναι συχνά μη αναστρέψιμες και χαρακτηρίζουν το κτίριο για μια ζωή. Για αυτό απαιτείται ιδιαίτερη μελέτη στη συμβατότητα των υλικών και στη σωστή διαστασιολόγηση των εμφανών στοιχείων. Στις περιπτώσεις όμως των ορατών λύσεων είναι προτιμότερο να εφαρμοσθούν ανακλητές επεμβάσεις.

B. Αποκατάσταση κατεστραμμένων, διαβρωμένων ή αλλοιωμένων στοιχείων

Για τα κατεστραμμένα αρχιτεκτονικά στοιχεία η προτιμότερη λύση είναι η ανακατασκευή τους αν γνωρίζουμε την ακριβή τους μορφή για την ανάδειξη της αισθητικής αξίας του κτιρίου. Οι ανακατασκευές πρέπει να γίνονται με παραδοσιακά υλικά τα οποία να είναι διακριτά με προσεκτική παρατήρηση αλλά συγχρόνως να μη διασπούν την εικόνα του συνόλου του κτιρίου. Τα διαβρωμένα ή αλλοιωμένα στοιχεία διατηρούνται όσο είναι δυνατόν, καθαρίζονται και συντηρούνται.

4.4 Αρχιτεκτονικές επεμβάσεις

Οι αρχιτεκτονικές επεμβάσεις σε ένα ιστορικό κτίριο περιλαμβάνουν την αναδιάταξη των χώρων, την προσθήκη νέων χρήσεων, τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, τη χρωματική οργάνωση του κτιρίου, κ.ά.

A. Αναδιάταξη των χώρων

Πραγματοποιείται για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του κτιριολογικού προγράμματος. Θα πρέπει να αποφεύγονται οι εκτενείς αναδιατάξεις καθώς υπάρχει πιθανότητα αλλοίωσης της τυπολογίας του κτιρίου. Τα νέα χωρίσματα των χώρων πρέπει να διακρίνονται με σαφήνεια και να διατηρούνται τα παλιά χωρίσματα όπου αυτά υπάρχουν.

B. Προσθήκες νέων χρήσεων

Οι προσθήκες είναι απαραίτητες όταν δεν επαρκεί το κτίριο για τη σωστή λειτουργία του. Οι προσθήκες δε θα πρέπει να διαταράσσουν την ογκοπλασία και τη γενική διάταξη του κτιρίου, να διακρίνονται από το παλιό κτίριο αλλά συγχρόνως να συνδυάζονται και να συνομιλούν μαζί του. Τα ενταγμένα τμήματα πρέπει να ακολουθούν την ιεράρχηση των σχέσεων και των χώρων ενώ ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στη γεωμετρία, τη μορφή και τα υλικά τους.

Γ. Εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων

Στις εγκαταστάσεις περιλαμβάνεται η ηλεκτροδότηση, η υδροδότηση, η αποχέτευση, η πυροπροστασία, ο κλιματισμός, κ.ά. Πριν την τοποθέτηση νέων πρέπει να πραγματοποιείται μελέτη και να γίνεται προσπάθεια διατήρησης του αυθεντικού συστήματος για τη ρύθμιση των εσωτερικών συνθηκών, το οποίο μόνο αν δεν μπορεί να εξυπηρετήσει πια το κτίριο θα πρέπει να αντικαθίσταται. Η επιλογή του είδους των εγκαταστάσεων καθώς και οι διαφορετικές λύσεις για το κάθε κτίριο θα πρέπει να ακολουθούν τη λογική των όσο το δυνατό ελάχιστων επεμβάσεων και της ένδειξης φιλοξενίας των εγκαταστάσεων στο κτίριο αφήνοντας εμφανείς τις οδεύσεις και τα σώματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο :ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ-ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Με το πέρασμα του χρόνου κρίνεται απαραίτητη η αποκατάσταση των φθορών και των αλλοιώσεων που έχει υποστεί, με σκοπό την επανάχρησή του. Αναγκαία προϋπόθεση για την επαναλειτουργία του Σταθμού του «Αγίου Διονυσίου» ως εκθεσιακός χώρος του Ο.Σ.Ε. και καφετέρια, αναγνωστήριο, είναι να πραγματοποιηθούν όλες οι αναγκαίες επεμβάσεις για να αναδειχτεί η αρχιτεκτονική ιδιομορφία του κτηρίου και να συμμετέχει στην πολεοδομική εξέλιξη της ομώνυμης περιοχής του Αγίου Διονυσίου. Οι εργασίες θα εκτελεστούν σύμφωνα με τις ενέργειες των διατηρητέων κτηρίων. Το περίγραμμα του κτηρίου θα παραμείνει αναλλοίωτο και οι επεμβάσεις που θα γίνουν θα αρκούνται στις άμεσες και αναγκαίες για την καλύτερη διαρρύθμιση του χώρου σε εκθεσιακό χώρο.

Στο εξωτερικό κέλυφος του κτηρίου θα πραγματοποιηθεί αντικατάσταση των φθαρμένων του στοιχείων. Ενώ στον εσωτερικό του χώρο θα γίνει αντικατάσταση των επιχρισμάτων και αποκατάσταση των ανοιγμάτων, τόσο στα παράθυρα όσο και στις πόρτες. Τα υλικά αποκατάστασης θα πρέπει να είναι ποιοτικά ώστε να προστατέψουν την ήδη υπάρχουσα κατασκευή και να αναδείξουν τα χαρακτηριστικά της με σκοπό να είναι το αποτέλεσμα φυσικό και αισθητικά όμορφο.

Εκθεσιακός Χώρος

Ως κτίρια που χρησιμοποιούνται από το κοινό ορίζονται τα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή δομικά έργα ή υπαίθριοι χώροι που περιορίζονται από δομικά στοιχεία και χρησιμοποιούνται από το κοινό για κοινωνικές, οικονομικές, εμπορικές, θρησκευτικές, επιστημονικές, εκπαιδευτικές, πολιτιστικές, ψυχαγωγικές ή αθλητικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, καθώς επίσης και για προσωρινή διαμονή και αναμονή συγκοινωνιακών μέσων.

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές για την εσωτερική Διαρρύθμιση του Εκθεσιακού Χώρου, οι κύριοι χώροι του είναι οι εξής:

- Υποδοχή – Διοίκηση
- Χώρος Βιβλιοθήκης – Αναγνωστήριο
- Χώρος Προβολών

Εντός του Εκθεσιακού Χώρου λειτουργούν, οι παρακάτω εγκαταστάσεις:

- Εκθεσιακός Χώρος
- Αίθουσα Προβολών
- Χώρος Υποδοχής
- Κατάστημα Souvenir

- Βιβλιοθήκη
- Αναγνωστήριο – Αίθουσα Υπολογιστών
- Καφετέρια – Αναψυκτήριο

Το κτήριο αποτελείται από δύο ορόφους, καθένας από τους οποίους καλύπτει μέρος των αναγκών του Εκθεσιακού Χώρου. Οι όροφοι επικοινωνούν μεταξύ τους με εσωτερική σκάλα στην θέση της αρχικής, καθώς και με ανελκυστήρα.

Κτηριολογική Ανάλυση

Ισόγειος Χώρος

Η κύρια είσοδος βρίσκεται στην Δυτική Όψη του κεντρικού τμήματος του κτηρίου όπου εκεί έχει γίνει πρόβλεψη να εγκατασταθεί Χώρος Υποδοχής, καθώς και από την Ανατολική Όψη του αντίστοιχα στο κεντρικό του τμήμα όπου εκεί θα υπάρχει Κατάστημα με Souvenir. Οι 2 αυτοί χώροι επικοινωνούν μεταξύ τους. Έπειτα προς τα αριστερά μας ακολουθεί ο εκθεσιακός χώρος και οι τουαλέτες με WC ανδρών και γυναικών καθώς και για Αμ.Ε.Α και προθάλαμος για ξεκούραση. Εάν ακολουθήσουμε την δεξιά διαδρομή υπάρχει εκθεσιακός χώρος και αίθουσα προβολών.

Στο τέλος, της διαδρομής και πριν την έξοδο τους οι επισκέπτες μπορούν να προμηθευτούν από το κατάστημα αναμνηστικών μινιατούρες και φωτογραφίες του Σταθμού.

Όροφος

Στον χώρο του ορόφου θα εγκατασταθεί Καφετέρια και κουζίνα, με τουαλέτες για Αμ.Ε.Α. καθώς και για το κοινό (WC ανδρών και γυναικών), Χώρος Βιβλιοθήκης, και Αναγνωστήριο με Χώρο Υπολογιστών. Η πρόσβαση στον όροφο θα γίνεται από την κεντρική σκάλα καθώς και από τον ανελκυστήρα.

Τα ανοίγματα όλου του κτηρίου καθώς και οι εσωτερικοί διάδρομοι είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι για τα Αμ.Ε.Α.

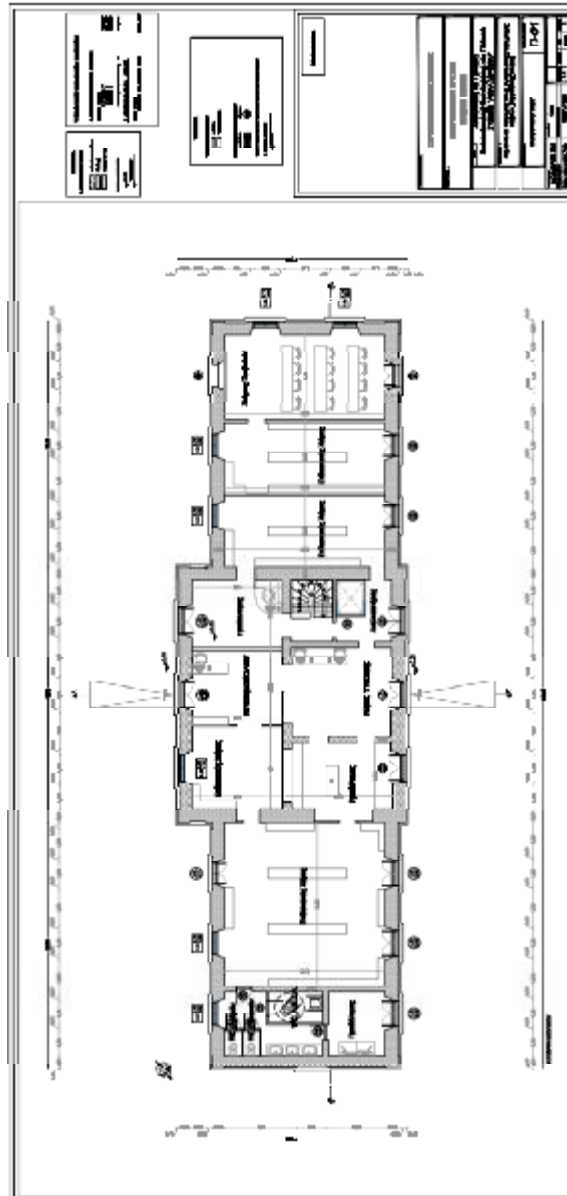
Μορφολογική Ανάλυση

Οι εξωτερικές επεμβάσεις του κτηρίου επηρέασαν ελάχιστα τα αρχικά μορφολογικά χαρακτηριστικά του κτηρίου.

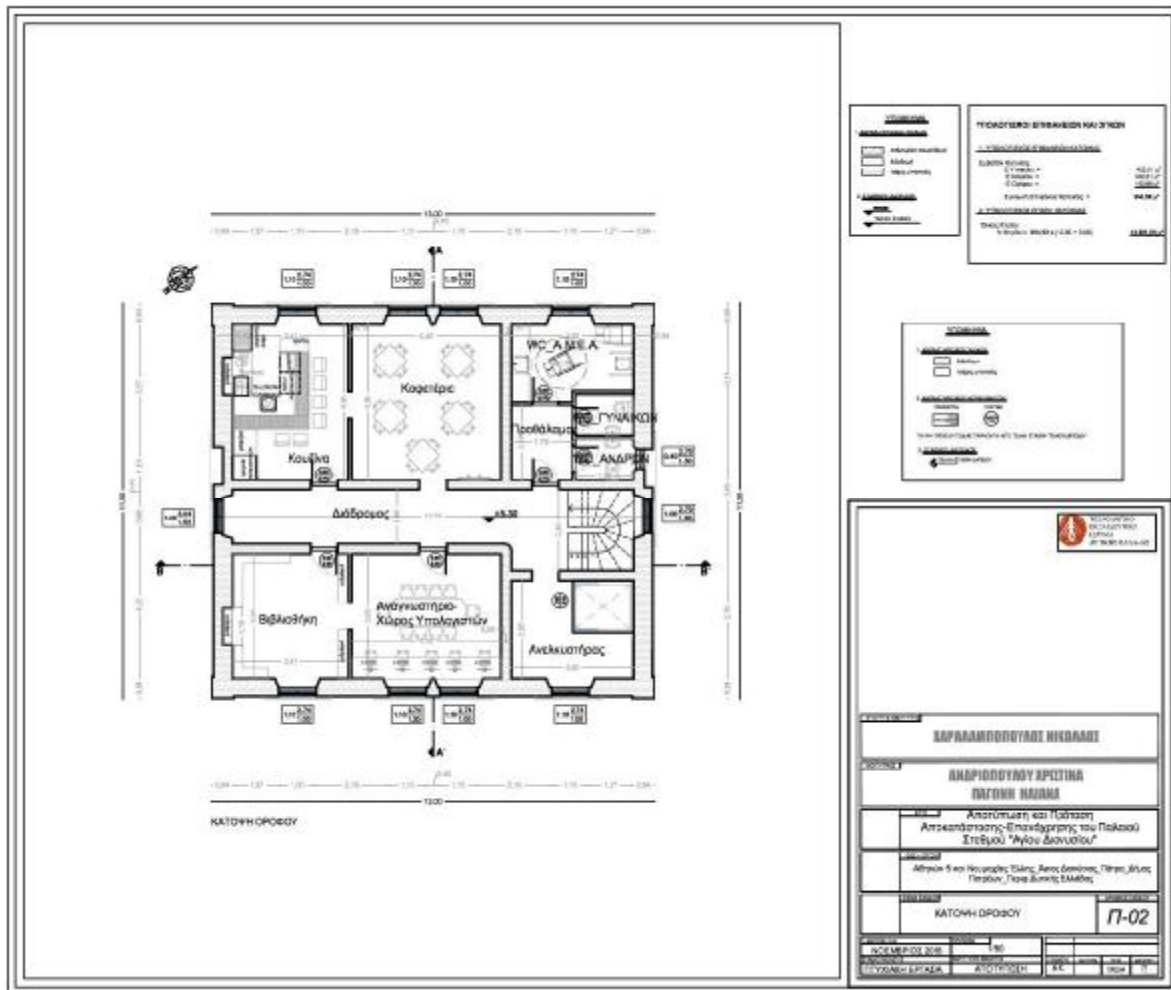
Η διατήρηση της ταυτότητας του διατηρητέου έμεινε ανέπαφη και το αρχικό περίγραμμα του κτηρίου παρέμεινε το ίδιο.

Σχέδια Προτάσεων

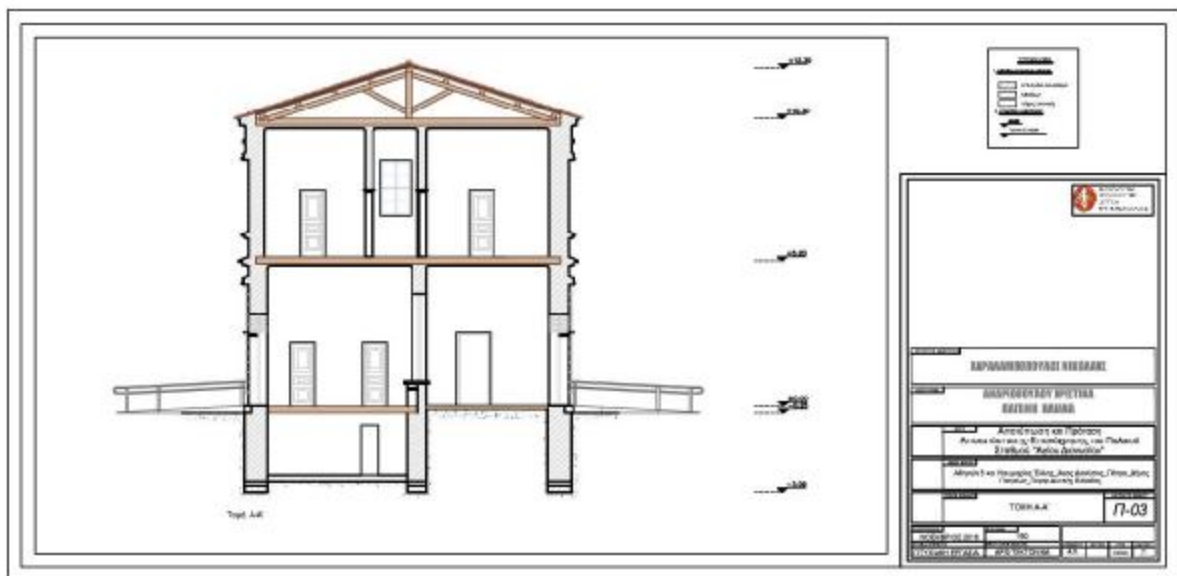
Εικόνα [60] Κάτοψη Ισογείου



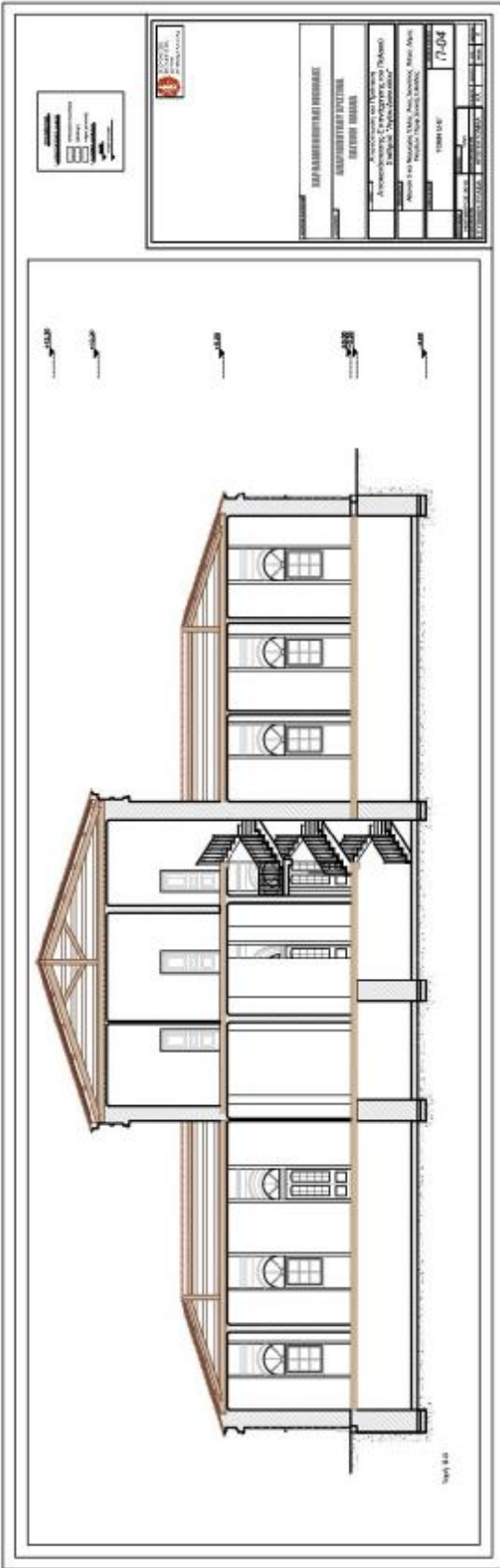
Εικόνα [61] Κάτοψη Ορόφου



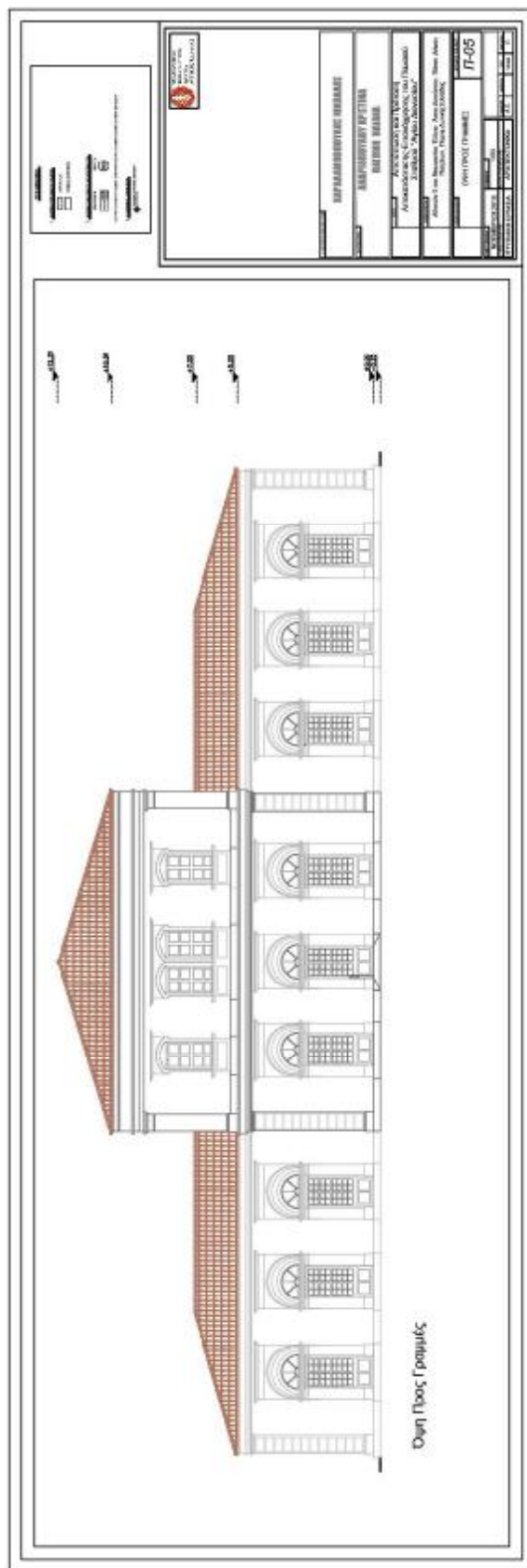
Εικόνα [62] Τομή Α – Α΄



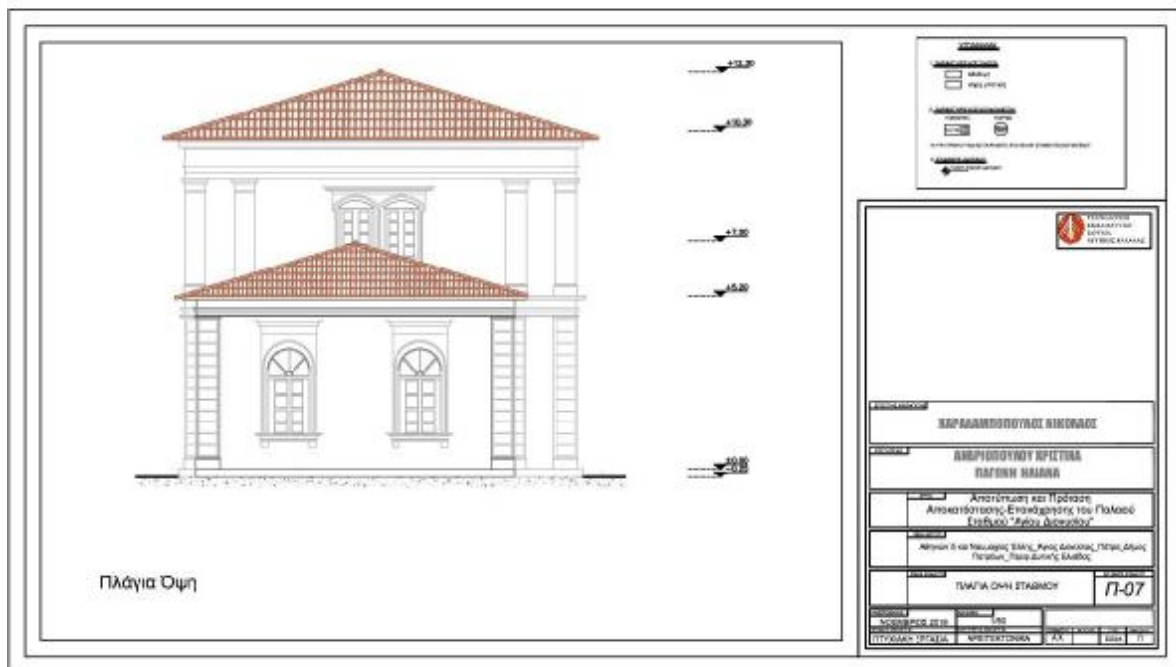
Εικόνα [63] Τομή Β- Β'



Εικόνα [64] Δυτική Όψη (Προς Γραμμές)



Εικόνα [66] Πλάγια Όψη



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Feilden, Bernard M., Conservation of historic buildings, third edition, Elsevier, Oxford, 2003
- Fountas, Προσεισμικές και μετασεισμικές επεμβάσεις σε κτίρια, Fountas, Αθήνα
- ΕΜΠ, Θέματα οικοδομικής, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999
- ΕΡΓΟΝ IV, Αποκατάσταση – Επανάχρηση μνημείων και ιστορικών κτιρίων στη Βόρεια Ελλάδα, επ. Νομικός Μιχαήλ, ΕΡΓΟΝ IV, Θεσσαλονίκη, 2001
- Ζαχαριάδης, Άγγελος Ι., Οικοδομική τεχνολογία, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2004
- Καραδέδος, Γεώργιος Π., Προστασία μνημείων και συνόλων – Ιστορία και εξέλιξη της προστασίας μνημείων και συνόλων, τεύχος 2, Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 1984
- Λάβας, Γεώργιος Π., Προστασία μνημείων και συνόλων – Βασικές έννοιες, ιδεολογία και μεθοδολογία, τεύχος 1, Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 1984
- Νομικός, Μιχαήλ Ε., Αποκατάσταση επανάχρηση ιστορικών κτιρίων και συνόλων (Μεθοδολογία – Εφαρμογές), Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 2004
- Ένθετο «Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ» της εφημερίδα «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ», Σάββατο 3 Ιουλίου 1999
- *«ΠΑΤΡΑ, Από την αρχαιότητα έως Σήμερα»* Κεφάλαιο Η΄: Πολεοδομία-Υποδομή της πόλης-Αρχιτεκτονική-Μνημεία (19ος -20ος αιώνας) Σελ. 291-298 (ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ «ΠΑΤΡΑ 2006» ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΟΤΙΝΟΣ Α.Ε. ΑΘΗΝΑ 2005)
- Η ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ, Εβδομάδα Γραμμάτων & Τεχνών της Πάτρας. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ, ΠΑΤΡΑ 1997

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

- http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html
- <http://neaprosvasinomothesia.blogspot.com/2010/05/7.html>
- <http://www.arcadiaportal.gr/news/i-makra-istoria-toy-sidirodromoy-stin-peloponniso-pics>
- <http://prosvasi.blogspot.com/>
- <http://ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=PQSAJpsKQx4%3D&tabid=380&language=el-GR>
- <http://www.pelop.gr/?page=article&DocID=342305>
- <http://5a.arch.ntua.gr/project/14165/15078>
- <https://e-class.teilar.gr/modules/document/file.php/AKT131/%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7%20%CE%99%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD%20%20%CE%91%27%20%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82.pdf>
- <http://ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=JkWbPVa5NOw%3D&tabid=380&language=el-GR>
- http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html Το blog του Προσωπικού Κίνησης Αμαξοστοιχιών
- http://sidirodromikanea.blogspot.com/2018/11/blog-post_11.html Σιδηροδρομικά Νέα
- http://ticcih.gr/wp-content/uploads/2014/06/TICCIH_Psifisma_Sidirodromoi_Peloponissou_18_6_2014.pdf, ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ (ΤΙCCIΗ), Γραμματεία Ελληνικού Τμήματος
- http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html Το blog του Προσωπικού Κίνησης Αμαξοστοιχιών
- http://www.ime.gr/chronos/12/gr/1833_1897/economy/choros/05.html Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους 1821-1897

- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A7%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82_%CE%A4%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CF%80%CE%B7%CF%82
- <http://www.ime.gr/chronos/12/gr/general/gallery/176.html> Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους 1821-1897
- http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html Το blog του Προσωπικού Κίνησης Αμαξοστοιχιών
- <http://sfs.gr/2018/02/16/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CF%80%CE%B1%CF%80/Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομου>
- <http://www.ime.gr/chronos/12/gr/general/gallery/205.html> Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους 1821-1897
- <http://sfs.gr/2018/02/16/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CF%80%CE%B1%CF%80/Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομο>
- http://www.trainose.gr/wp-content/uploads/2014/03/P1050407_1-610x350.jpg
- [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%B4%CE%BF%CE%BD%CF%84%CF%89%CF%84%CF%8C%CF%82_%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%80%CF%84%CE%BF%CF%8D_-_CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%B2%CF%81%CF%8D%CF%84%CF%89%CE%BD#/media/File:Diakofto_Kalavrita_railway_\(17\).jpg](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%B4%CE%BF%CE%BD%CF%84%CF%89%CF%84%CF%8C%CF%82_%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%80%CF%84%CE%BF%CF%8D_-_CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%B2%CF%81%CF%8D%CF%84%CF%89%CE%BD#/media/File:Diakofto_Kalavrita_railway_(17).jpg)
- <http://www.trainose.gr/wp-content/uploads/2014/03/olympiatrains-95x65.jpg>
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%91%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%AD%CE%B1
- <https://www.archaiologia.gr/blog/2016/02/01/%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CE%AC%CF%84/>
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%91%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%AD%CE%B1
- <http://listedmonuments.culture.gr/monument.php?code=2663>
- <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/479606>

