

Από τα Σεπόλια μεταφέρθηκε στον Πειραιά το Σιδηροδρομικό Μουσείο. Προσεχώς τα εγκαίνια

2019/05/08 10:50 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Από τα Σεπόλια στον Πειραιά, και συγκεκριμένα στο ιστορικό μηχανοστάσιο του Πειραιά, μεταφέρθηκε το Σιδηροδρομικό Μουσείο του ΟΣΕ, του οποίου τα εγκαίνια θα πραγματοποιηθούν το προσεχές διάστημα.

Σημειώνεται ότι, το υφιστάμενο μουσείο βρισκόταν στα Σεπόλια, στο οποίο ξεκίνησαν οι εργασίες υπογειοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής.

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο θα φιλοξενηθεί στον χώρο ενός διατηρητέου και ιστορικού κτιρίου, γνωστού ως «Ροτόντα» στον Πειραιά, κατασκευασμένο το 1905.

Rotonda Panorama2
Image not found. Download

Ιστορική Ανασκόπηση

Η ιστορία του Μηχανοστασίου Πειραιά (Μ.ΠΡ.) ξεκινάει το 1886, λίγα μόλις χρόνια μετά την εκκίνηση των έργων της πρώτης εθνικής γραμμής των Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών- Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ).

Στο σημείο όπου οι δύο γραμμές των Συνόρων και της Πελοποννήσου διαχωρίζονται, κατασκευάστηκε ένα από τα μεγαλύτερα συμπλέγματα υποστήριξης του δικτύου, σε μία έκταση 106 στρεμμάτων.

Το σύμπλεγμα χωρίζονταν σε δύο ανεξάρτητα συγκροτήματα, τα οποία ανήκαν στις δύο διαφορετικές εταιρείες σιδηροδρόμων, ΣΠΑΠ και ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους).

Η πρώτη φάση της κατασκευής του συμπλέγματος χρονολογείται από το 1886 έως το 1912. Περιλάμβανε το μηχανοστάσιο ημικυκλικής κάτοψης -γνωστό και ως Ροτόντα- με την περιστροφική πλάκα, το κύριο συγκρότημα επισκευών, το καμινευτήριο, το χυτήριο, το σύμπλεγμα των κτιρίων που στέγαζε εργασίες επισκευής οχημάτων, το λεβητοποιείο και την κατοικία του επιστάτη.

Μεταπολεμικά συντελέστηκαν πολλές αλλαγές λόγω των μεγάλων βομβαρδισμών του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αλλά και τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού. Σταδιακά, οι εγκαταστάσεις επεκτάθηκαν και αναβαθμίστηκαν. Όλες οι φάσεις

κατασκευής, από το 1886 έως τις τελευταίες της δεκαετίας του 1960, παραμένουν διακριτές.

Το 1971 με τη δημιουργία του ΟΣΕ και τη συγχώνευση των δύο εταιρειών, το σύμπλεγμα χωρίστηκε διοικητικά σε δύο τμήματα:

- το Μηχανοστάσιο, το οποίο περιλαμβάνει τους χώρους συντήρησης και συγκρότησης συρμών των πρώην ΣΠΑΠ και
- το Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιά, που περιλαμβάνει τους χώρους επισκευών των πρώην ΣΕΚ και ΣΠΑΠ

Μετά από 120 χρόνια λειτουργίας, το συγκρότημα των κτιρίων που εξυπηρετούσε της ανάγκες των τ. ΣΠΑΠ με την πολυπληθή εργατική δύναμη, έκλεισε το καλοκαίρι του 2005.

Rotonta1

Image not found or type unknown

Οι άνθρωποι

Στην περίοδο ακμής του το συγκρότημα απασχολούσε πάνω από 350 ανθρώπους, δυναμικό που κάλυπτε όλες τις δραστηριότητες της σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης: κυκλοφορία, συντήρηση και διοικητική υποστήριξη.

Μηχανοδηγοί, θερμαστές, λεβητοποιοί, τεχνίτες, εφαρμοστές, ηλεκτρολόγοι, μηχανικοί, λαδάδες, χυτευτές, συνέθεταν μία καλοκουρδισμένη μηχανή που δούλευε αφανώς για την ασφαλή και αξιόπιστη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών.

Δεν ήταν δε λίγες οι φορές, που οι περιορισμένοι πόροι και η τεχνολογική υστέρηση σε σχέση με τη σιδηροδρομική Εσπερία, οδήγησαν τους ανθρώπους του Μ.ΠΡ. σε ευρεσιτεχνίες που ακόμα και σήμερα παρουσιάζουν ιδιαίτερο τεχνικό ενδιαφέρον.

Η Ροτόντα και η περιστροφική πλάκα

Το κτίριο της Ροτόντας σχεδιάστηκε τον Ιανουάριο του 1912 για τη στέγαση των κινητήριων μονάδων των τ. ΣΠΑΠ/ΣΕΚ. Αποτελεί μια σπάνια για τα ελληνικά δεδομένα, νεοκλασική κατασκευή ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού κάλλους και διαθέτει 12 εισόδους/τροχιές, γνωστές ως μπούκες, οι οποίες εκτείνονται εντός του. Κατά τη

λειτουργία της, η Ροτόντα χρησιμοποιούνταν για την εναπόθεση, επιθεώρηση και προετοιμασία των κινητηρίων μονάδων καθώς και για τον υποδαπέδιο έλεγχο εξαρτημάτων πλαισίου και φορείων, μέσω των λάκκων επιθεώρησης.

Η αρχική μηχανοκίνητη περιστροφική πλάκα, διαμέτρου 13,60 μέτρων κατασκευάστηκε μαζί με τη Ροτόντα. Στα τέλη της δεκαετίας του 30, με την παραλαβή μεγαλύτερων ατμαμαξών, διευρύνθηκε στα 20 μέτρα παίρνοντας τη μορφή στην οποία διατηρείται σήμερα.

Rotonta3

Image not found or type unknown

Τα πρώτα σωστικά έργα

Μετά το κλείσιμο του Μηχανοστασίου Πειραιά το 2005, οι εγκαταστάσεις του παραδόθηκαν στη λήθη για πάνω από μια δεκαετία. Οι ήχοι των μηχανών

σταμάτησαν, οι φωνές των εργατών σιώπησαν και το συγκρότημα βουβό αφέθηκε στη φθορά του χρόνου.

Το 2018, με αφορμή την ανάγκη μεταστέγασης του υπάρχοντος σιδηροδρομικού μουσείου Αθηνών, η αποκατάσταση και επανάχρηση του Μ.ΠΡ. ήρθε στο προσκήνιο. Το Φθινόπωρο της ίδιας χρονιάς το κτίριο της Ροτόντας επιλέχθηκε για την στέγαση του σιδηροδρομικού μουσείου. Η ιστορική και αρχιτεκτονική του αξία, τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, το μέγεθος αλλά και η συνάφεια της ιστορικής του χρήσης με το αντικείμενο του μουσείου, καθιστούν το κτίριο ως την ιδανικότερη επιλογή για τη συγκεκριμένη μουσειακή χρήση.

Με την αρωγή επιστημονικής ομάδας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου, καταρτίστηκε πλάνο ανάσχεσης της φθοράς του συγκροτήματος από τον ΟΣΕ και προωθήθηκαν τα πρώτα σωστικά έργα. Αυτά περιλάμβαναν κυρίως μη επεμβατικές εργασίες, επισκευές, καθαρισμούς, την ενίσχυση της ασφάλειας του συγκροτήματος και την αποκατάσταση του προαυλίου χώρου. Την ολοκλήρωση των έργων, διαδέχθηκε η ασφαλής μεταφορά και τοποθέτηση του μουσειακού υλικού του υφιστάμενου Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών στις εγκαταστάσεις του Μ.ΠΡ.

Μέσα σε λίγους μήνες, το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας καρποφόρησε. Το Μ.ΠΡ. διατηρώντας το σύνολο της υλικής και άυλης ιστορικής, αρχιτεκτονικής και τεχνολογικής του κληρονομιάς, υποδέχθηκε την πλούσια συλλογή του Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών. Το πρώτο βήμα για την υλοποίηση του Εθνικού Σιδηροδρομικού Μουσείου έχει ήδη συντελεστεί.

Τεκμηρίωση και διάσωση των αρχαικών τεκμηρίων του Μ.ΠΡ.

Δεδομένης της αναγνωρισμένης αξίας των βιομηχανικών αρχαικών τεκμηρίων και της πληροφορίας που μπορούν να προσφέρουν, ιδιαίτερο βάρος δόθηκε στη διάσωση του αρχείου του που βρέθηκε διάσπαρτο στους χώρους του Μ.ΠΡ. Κατά το διάστημα Δεκέμβριος 2018 - Φεβρουάριος 2019 οργανώθηκε ο εντοπισμός, η συλλογή, η διάσωση και η ασφαλής φύλαξη των αρχαικών τεκμηρίων του Μ.ΠΡ. Το σύνθετο αυτό έργο οργανώθηκε και εκτελέστηκε από ομάδα του ΕΜΠ με τη βοήθεια των εργατών του ΟΣΕ και τη συμβολή του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμων.

Image not found or type unknown

Τα επόμενα βήματα

Η μετεγκατάσταση του Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών σε έναν χώρο συνυφασμένο με την ιστορία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, αποτελεί το πρώτο βήμα ενός μακρόπνοου σχεδιασμού ανάδειξης και εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού πλούτου της χώρας.

Αυτό το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την επανέκθεση της ιστορικής μουσειακής συλλογής του παλαιού Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών. Επιλεγμένο τροχαίο υλικό από διάφορα δίκτυα της χώρας, βιομηχανικός και τεχνικός εξοπλισμός καθώς και τμήματα του πλούσιου ιστορικού αρχείου των ελληνικών σιδηροδρόμων, καθίστανται εκ νέου επισκέψιμα στο Μηχανοστάσιο Πειραιά το οποίο ξυπνά έτσι από την πολυετή λήθη του για να στεγάσει ξανά μία σιδηροδρομική λειτουργία.

Η δημιουργία πλέον ενός «Εθνικού Μουσείου Σιδηροδρόμων» θέτει σε κίνηση όλες τις διεργασίες για την συνακόλουθη ανάδειξη μικρότερων ανάλογων χώρων στην υπόλοιπη Ελλάδα. Σιδηροδρομικά Μουσεία, Σιδηροδρομικά Πάρκα αλλά και ένα πλήθος μικρών εκθετηρίων που υπάρχουν ανά την χώρα σε ενεργούς ή μη σιδηροδρομικούς Σταθμούς του ΟΣΕ, θα διασυνδεθούν οργανικά με το νέο κεντρικό μουσείο.

Η διασύνδεση αυτή θα ολοκληρωθεί λαμβάνοντας και χωρικό χαρακτήρα μέσω της ανάδειξης ιστορικών σιδηροδρομικών διαδρομών ιδιαίτερου κάλλους: Στα στενά του Νέστου και στο ορεινό πέρασμα του Μπράλου, στο Τρένο του Πηλίου και στον

Οδοντωτό Σιδηρόδρομο, στην ορεινή Σιδηροδρομική Γραμμή της Πελοποννήσου, το αφήγημα των μουσειακών χώρων λαμβάνει πνοή και νόημα μέσα από το βίωμα διαδρομών που αποτελούν πλέον σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης.

2 meta

Image not found or type unknown

Το Μηχανοστάσιο Πειραιά σε τροχιά επανάχρησης

Παράλληλα με τις εργασίες μεταστέγασης του Μουσείου Σιδηροδρόμων, προωθήθηκε και η εκπόνηση προμελέτης για την επανάχρηση του συνόλου των εγκαταστάσεων του Μ.ΠΡ. Το προτεινόμενο πρόγραμμα επανάχρησης περιλαμβάνει μια ομάδα πολλαπλών και αλληλοσυμπληρωματικών χρήσεων, ακολουθώντας τα σύγχρονα μοντέλα επανάχρησης βιομηχανικών χώρων παγκοσμίως. Οι δυνατότητες του χώρου επιτρέπουν έναν συνδυασμό χρήσεων οι οποίες ικανοποιούν τόσο τις ανάγκες του ΟΣΕ για τη στέγαση του Εθνικού Μουσείου Σιδηροδρόμων, αρχειακών και διοικητικών χώρων όσο και το επιθυμητό άνοιγμα του συγκροτήματος προς την γειτονιά και την πόλη του Πειραιά.

Συγκεκριμένα, το προτεινόμενο πρόγραμμα περιλαμβάνει το Εθνικό Μουσείο Σιδηροδρόμων, το κέντρο αρχείων του ΟΣΕ, χώρους έρευνας, καινοτομίας και νεανικής επιχειρηματικότητας προς εκμετάλλευση, υπαίθριους χώρους ψυχαγωγίας/εστίασης, καθώς και χώρους εμπορίου και στάθμευσης.