



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

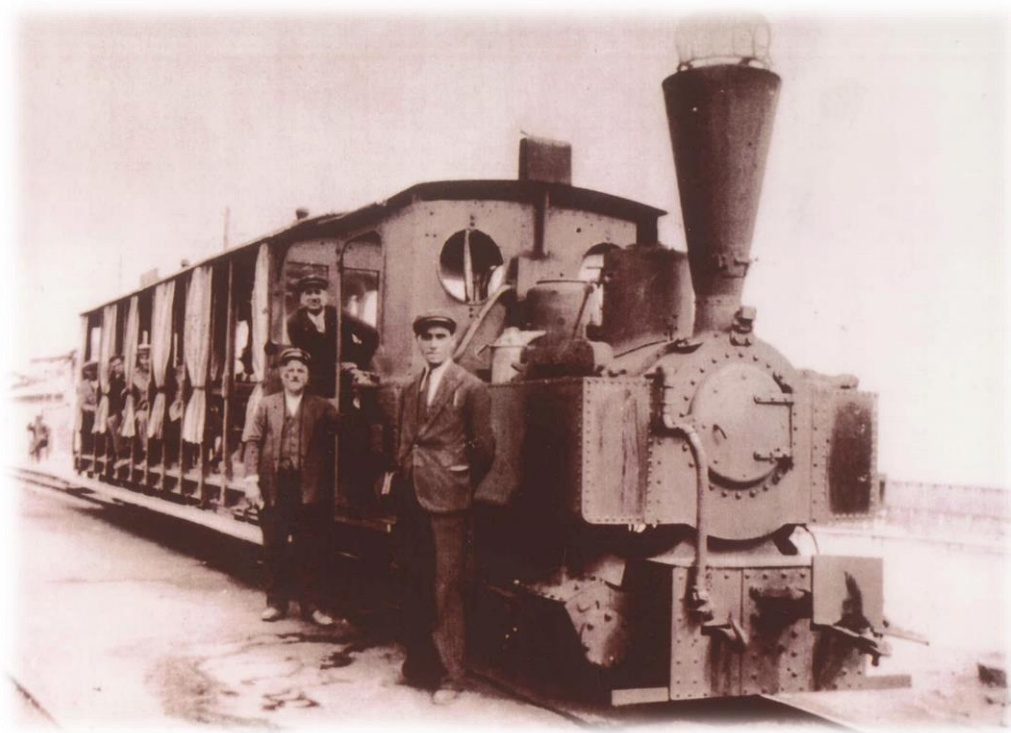
www.sfs.gr

Email: sfsfathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ 15/3/2021

**ΑΥΘΑΙΡΕΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ
ΤΡΑΙΝΟΥ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ**



ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου εκφράζει την μεγάλη του ανησυχία για την επιχειρούμενη κάλυψη των γραμμών του ιστορικού τρένου του Πηλίου στην περιοχή Αναύρου του Βόλου, που γίνεται αυτές τις ημέρες με πρωτοβουλία του Δημάρχου Βόλου, χωρίς καμία άδεια από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΟΣΕ και την 5η Εφορία Αρχαιοτήτων Μαγνησίας που ήδη εξέφρασε την αποδοκιμασία της για την εν λόγω ενέργεια.

Υπενθυμίζουμε ότι η εν λόγω γραμμή, με το σύνολο των εγκαταστάσεων (σταθμοί, τεχνικά έργα, διάδρομος διέλευσης και σιδηροτροχιές της γραμμής, φυλάκια κλπ.) και του τροχαίου υλικού της, έχει κηρυχθεί με απόφαση της αιμνήστου Υπουργού Πολιτισμού Μελίνας Μερκούρη ως ιστορικό διατηρητέο νεότερο μνημείο της χώρας, για τους λόγους που αναφέρονται στην εν λόγω απόφαση (ΦΕΚ322/β/24-5-1985).



Εκφράζουμε την έντονη ανησυχία και αντίθεσή μας για την εν λόγω ενέργεια, η οποία έγινε κατά παράβαση όχι μόνο της εν λόγω εν ισχύι Υπουργικής Απόφασης (που παραθέτουμε εν συνεχεία, ως συνημμένο παράρτημα της διαμαρτυρίας μας, αλλά και του Νόμου 3891/2010 που σαφώς ορίζει ότι επί της ιδιοκτησίας του ΟΣΕ και της δουλείας της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, όπως προσδιορίζεται στην Δήλωση Δικτύου που συντάσσει κατ' έτος ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, αποκλειστικός διαχειριστής είναι ο ΟΣΕ και η ΓΑΙΑ-ΟΣΕ και καμμιά παρέμβαση ή αλλοίωση της χρήσης των εν λόγω ακινήτων και δουλειών δεν επιτρέπεται χωρίς την σύμφωνη γνώμη των δύο ανωτέρω Οργανισμών.

Πέραν αυτών όμως που είναι η τυπική θεσμική πλευρά του θέματος, διαμαρτυρόμαστε έντονα για την εν λόγω πράξη που επί της ουσίας, απαξιώνει και καταστρέφει μια κηρυγμένη ως διατηρητέα, ιστορική και μνημειακή υποδομή, ενός μέσου μεταφοράς που απετέλεσε αναπόσπαστο στοιχείο της αστικής ανάπτυξης και της ιστορίας της πόλης του Βόλου και της περιοχής του Πηλίου και στοιχείο τεχνικής και πολιτιστικής πρωτοπορίας για την εποχή του.

Πιστεύουμε αντίθετα, ότι το συγκεκριμένο αστικό τμήμα της γραμμής που ξεκινάει από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Βόλου, διέρχεται από το Πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου και δια μέσω του Αναύρου οδεύει προς τα προάστια της Αγριάς και των Άνω Λεχωνίων, με πορεία δίπλα στη θάλασσα και ανάμεσα στα περιβόλια και τα παραδοσιακής αρχιτεκτονικής σπίτια των χωριών της περιοχής, θα πρέπει να εξευρεθεί τρόπος για να επαναλειτουργήσει και αυτό, όπως με τόση επιτυχία έχει γίνει για το ορεινό τμήμα της γραμμής από Άνω Λεχώνια προς Μηλιές, αφού και το

πρώτο αυτό τμήμα της διαδρομής, παρουσιάζει μια όμορφη ιδιαιτερότητα σε ότι αφορά την χάραξη και το τοπίο που διασχίζει, αναβιώνοντας τον ιστορικό ατμοκίνητο τροχιοδρόμο (τραμ) του Βόλου.

Ανάλογη προσπάθεια, είχε γίνει την 3ετία 2004-2006 στο τμήμα Άναυρος-Αγριά, αλλά δεν είχε συνοδευτεί με την κατάλληλη προβολή, παρά το γεγονός ότι πολλοί μαζικοί φορείς φίλων του σιδηροδρόμου και "Rail Tour Operators" του εξωτερικού, (συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μουσειακών και Τουριστικών Σιδηροδρόμων FEDECRAIL), είχαν επισημάνει τη σημασία της επαναλειτουργίας του συνόλου σχεδόν της ιστορικής αυτής γραμμής με αφετηρία την πόλη του Βόλου (έργο του Εβαρίστο Ντε Κίρικο, πατέρα του παγκοσμίου φήμης Ιταλού σουρεαλιστή ζωγράφου Τζόρτζιο Ντε Κίρικο, , και Αρχιμηχανικού των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας).

Ελπίζουμε ο ΟΣΕ, αλλά και ο δήμαρχος Βόλου, να αντιληφθούν έστω και τώρα την μεγάλη τουριστική και πολιτιστική σημασία που θα έχει για την πόλη του Βόλου μια προσπάθεια για μια τέτοια αξιοποίηση του εν λόγω πολιτιστικού πόρου για την περιοχή, που μπορεί κάλλιστα να αναδειχθεί σε μια μοναδική τουριστική ατραξιόν, επαναλειτουργώντας είτε σε συγκεκριμένες περιόδους αιχμής της τουριστικής και εκδρομικής κίνησης προς την περιοχή Βόλου και Πηλίου, είτε και κατά την διάρκεια πολιτιστικών εκδηλώσεων (πχ τοπικό καρναβάλι, όπου και παλαιότερα το τραινάκι συμμετείχε μασκαρεμένο σε "Τίγρη" ή σε "Δράκο" κοκ), αναβιώνοντας τις παραδόσεις και τη λαογραφία της περιοχής..

Ζητούμε λοιπόν την άμεση παρέμβασή σας για να διακοπεί η κάλυψη των γραμμών και να αποκαλυφθούν εκ νέου, ώστε να αποσοβηθεί η προσβολή της ιστορικής μνήμης της πόλης του Βόλου και του Πηλίου. Η ιστορία του τόπου, δεν διαγράφεται....

Με εκτίμηση

Ο Πρόεδρος



Π. Ράλλης

Ο Γ. Γραμματέας



Φ. Λυκομήτρος

ΥΑ ΥΠΠΕ/ΔΙΛΑΠ/Γ/20387/1282/6-5-1985 - ΦΕΚ
322/Β/24-5-1985

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Τίτλος ΦΕΚ• Κείμενο | <p>Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού και όλων των κτιριακών εγκαταστάσεων από το σταθμό του Βόλου μέχρι το σταθμό των Μηλεών-Πηλίου.</p> <p>"Χαρακτηρίζουμε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο που χρειάζεται ειδική κρατική προστασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν</p> |
|--|---|

1469/1950, το τρενάκι Βόλου - Μηλέων συμπεριλαμβανομένου και του τροχαίου υλικού και όλων των κτιριακών εγκαταστάσεων, από το σιδηροδρομικό σταθμό του Βόλου μέχρι και το σταθμό των Μηλέων, ως σύνολο (κτίρια, γέφυρες, τεχνικά έργα και γραμμές) γιατί οι εγκαταστάσεις του αποτελούν αντιπροσωπευτικά δείγματα αρχιτεκτονικής στο είδος τους, το τροχαίο υλικό είναι μοναδικό στην Ελλάδα και από τα ελάχιστα σωζόμενα στον κόσμο συνδεδεμένο με την πλούσια πολιτιστική παράδοση της περιοχής και χαρακτηριστικό γνώρισμα της φυσιογνωμίας του Βόλου.

Η κατασκευή του προγραμματίστηκε το 1881 και το πρώτο τμήμα από το Βόλο μέχρι τα Λεχώνια, παραδόθηκε το 1896, ενώ το καθαρά ορεινό τμήμα (Λεχώνια - Μηλιές) παραδόθηκε το 1903. Για την περάτωση αυτού του τμήματος χρειάστηκε να κατασκευαστούν μεγάλα για την εποχή τους έργα, όπως αναλήμματα, σήραγγες και γέφυρες που ξεπερνούν τις 10 σε αριθμό σε όλο το μήκος της γραμμής, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την πεντάτοξη γέφυρα στην Άνω Γατζέα.

Η αφετηρία του τρένου ήταν ο σιδηροδρομικός σταθμός του Βόλου, που αποτελεί ένα από τα αξιολογότερα δείγματα στο είδος του, με πλούσιο κεραμοπλαστικό διάκοσμο στις όψεις του. Στην πορεία του μέχρι το σταθμό των Μηλέων υπήρχαν άλλοι τρεις σταθμοί στην Αγριά, στα Άνω Λεχώνια και στα Κάτω Λεχώνια και οχτώ στάσεις με τους χαρακτηριστικούς ξύλινους οικίσκους. Το τροχαίο υλικό ήταν Βελγικής κατασκευής του 1903 και ανάλογα με την κλίμακα των γραμμών που είχαν άνοιγμα 0.60 εκ. ένα από τα μικρότερα στον κόσμο. Για το λόγο αυτό οι Βολιώτες το αποκαλούσαν τραινάκι ή θεριό.

Μελετητής και κατασκευαστής του ήταν ο Ιταλός μηχανικός Ε. Ντε Κίρικο.

Το τραινάκι στη μακρόχρονη ύπαρξή του εντάχθηκε αρμονικά στη ζωή των κατοίκων της περιοχής, και αυτό αποδεικνύεται από διάφορα περιστατικά, όπως τα πανηγύρια που γινόνταν στο σταθμό των Μηλέων με την άφιξη των ομογενών από την Αίγυπτο, το μασκάρεμά του τις μέρες του καρναβαλιού και η κατάληψή του από τους αντάρτες του 1944.

Όλα αυτά το έκαναν χαρακτηριστικό γνώρισμα της φυσιογνωμίας της πόλης του Βόλου και της περιοχής του Πηλίου και λειτουργικό κομμάτι της ζωής των κατοίκων, αφού στην 80χρονη πορεία του κράτησε ανοιχτή την επικοινωνία του Βόλου με τα χωριά του Πηλίου και ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες και του προσδίδουν το χαρακτήρα του ιστορικού διατηρητέου Μνημείου".

N 5351/1932

N 1469/1950