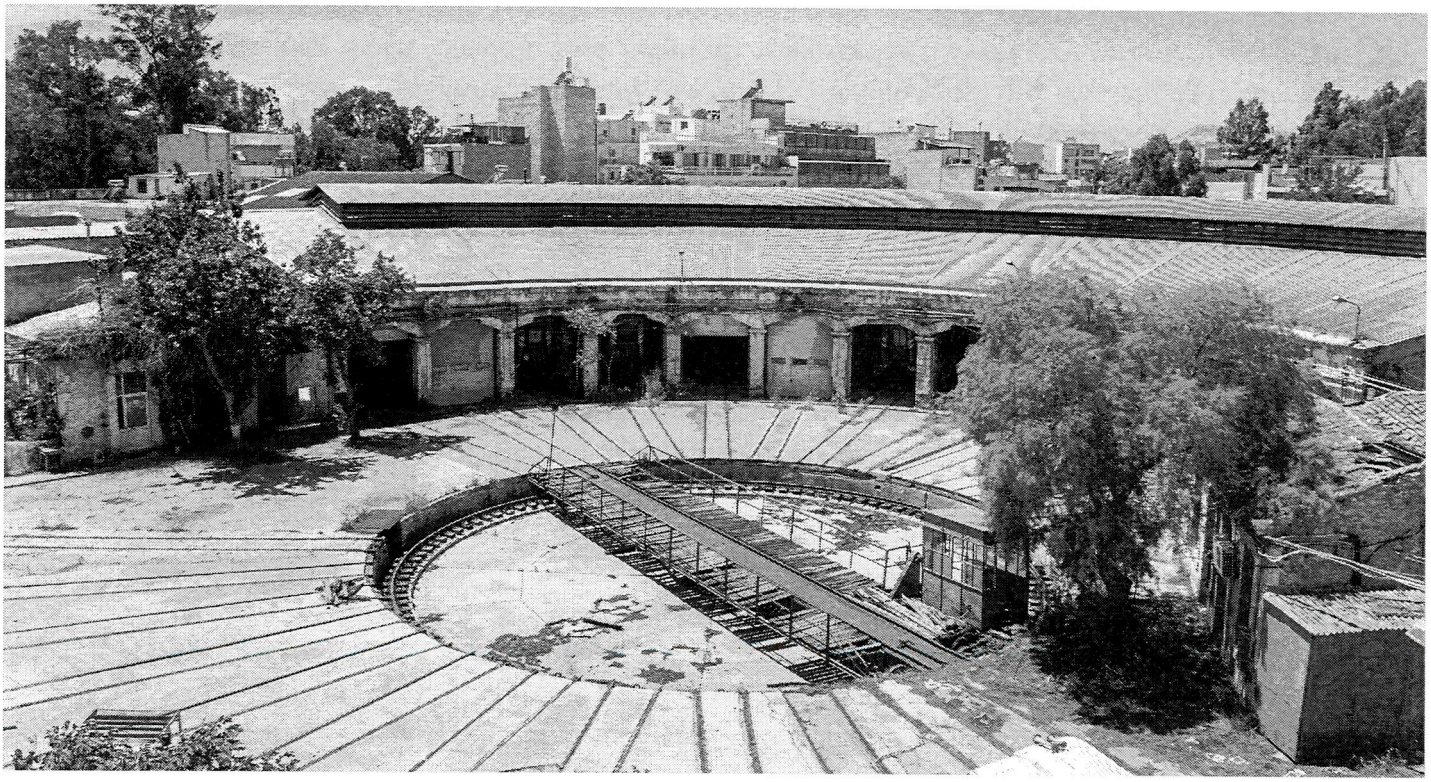
ΝΕΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ

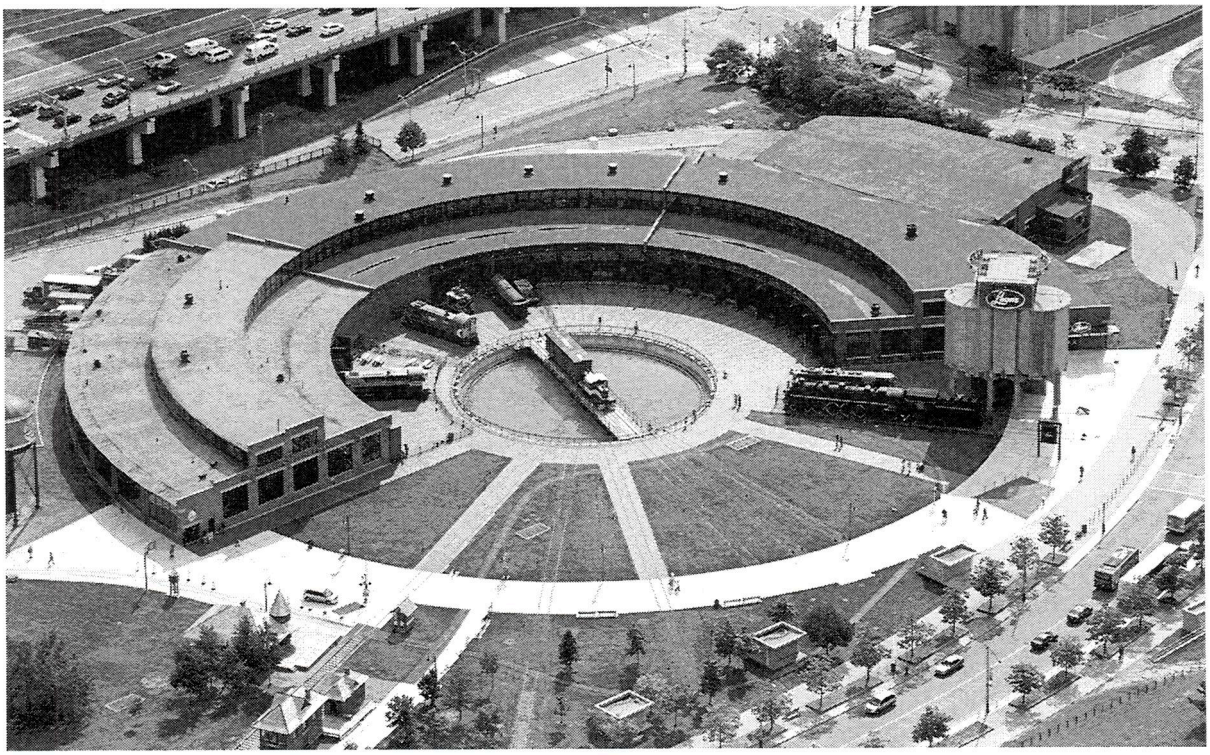


ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

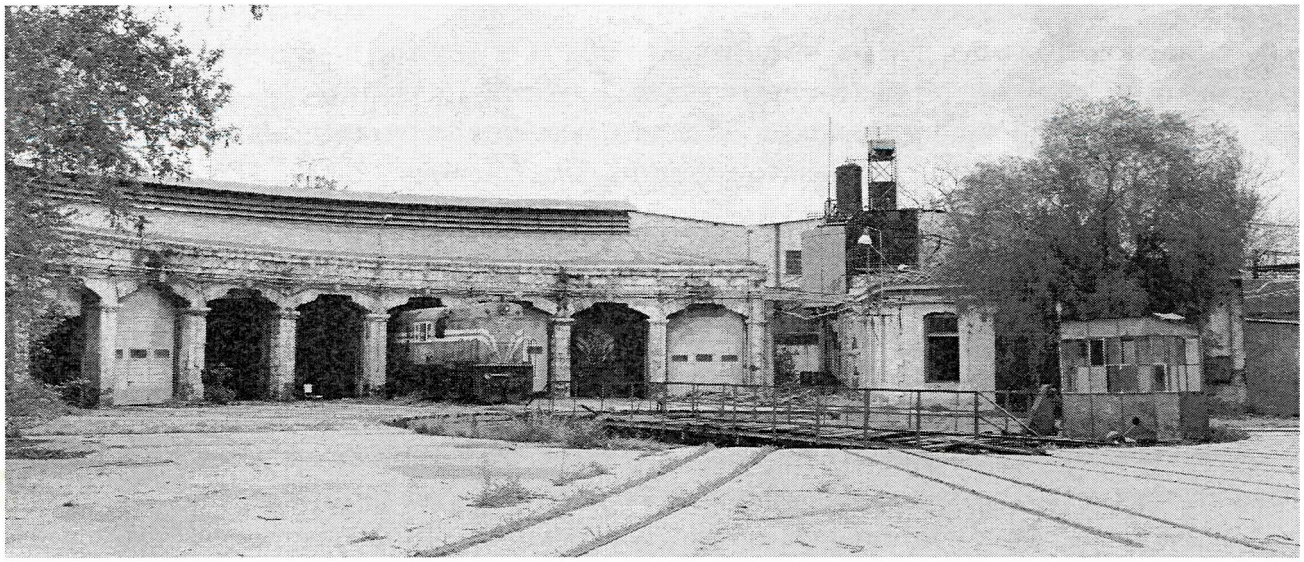
ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

Αλέξανδρος Σικαλιας - Ιάσονας Ζώρζος - Νικόλαος Πολυζώης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Ο Σιδηρόδρομος, όπως είναι παγκοσμίως γνωστό, αποτέλεσε το μέσο που οδήγησε στην ραγδαία ανάπτυξη της Δύσης, επέφερε τεράστια οφέλη στην οικονομία και κατέστη κοινωνικό αγαθό που συνδέθηκε, όσο κανένα άλλο χερσαίο μέσο, με τον άνθρωπο. Η ιστορία του αποτελεί μέρος της νεότερης πορείας όλων των κρατών και την βιομηχανική τους κληρονομιά. Σε πολλές χώρες ανά τον κόσμο, αυτή η ιστορία διατηρείται κι αναδεικνύεται είτε μέσω τουριστικών γραμμών είτε, κυρίως, μέσω Μουσείων και χώρων έκθεσης των σιδηροδρομικών κειμηλίων που αποτελούν τον κυριότερο τρόπο «ανάδειξης» της βιομηχανικής κληρονομιάς. Κάποια από αυτά, είναι γνωστά σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως το Μουσείο Σιδηροδρόμων της Υόρκης στο Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο αποτελεί0 ίσως την «καρδιά» της ιστορίας του σιδηροδρόμου. Οι χώροι αυτοί, στεγάζονται συνήθως σε κτίρια σιδηροδρομικά, τα οποία έχουν πάψει πλέον να χρησιμοποιούνται, ή σε παλιά εργοστάσια/μηχανουργεία, αναβαθμίζοντας παράλληλα όχι μόνο την περιοχή γύρω από αυτά αλλά αναδεικνύοντας και τον χώρο όπου στεγάζονται. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως τα μουσεία αυτά, λόγω και του θέματός τους, διαφέρουν σε πολλές περιπτώσεις από το ύφος ενός αρχαιολογικού μουσείου ή μουσείου τέχνης κλπ. Διαμορφώνονται δε, έτσι ώστε να αποτελούν μια αναπαράσταση, σε πολλές περιπτώσεις, του χώρου όπου στεγάζονται, δίνοντας έτσι την ευκαιρία στον επισκέπτη να ζήσει την εμπειρία ενός «ζωντανού» μουσείου. Αυτό φυσικά γίνεται με έναν «αφαιρετικό» τρόπο κι όχι τόσο με την κυριολεκτική έννοια. Θα αναφερθούμε ωστόσο αναλυτικότερα στο τι εννοούμε «ζωντανό μουσείο» παρακάτω. Επιπλέον, τα μουσεία αυτά πέραν του ότι αποτελούν σημεία αναφοράς για την πόλη όπου βρίσκονται, δίνουν την δυνατότητα στέγασης πολλών εκδηλώσεων - πάντα με σεβασμό στο χώρο - παρουσιάσεων, εκθέσεων και φυσικά θεατρικών και κινηματογραφικών έργων με θέμα που συνδυάζεται με το χώρο.



Toronto Roundhouse Museum, photo: toronto.ca



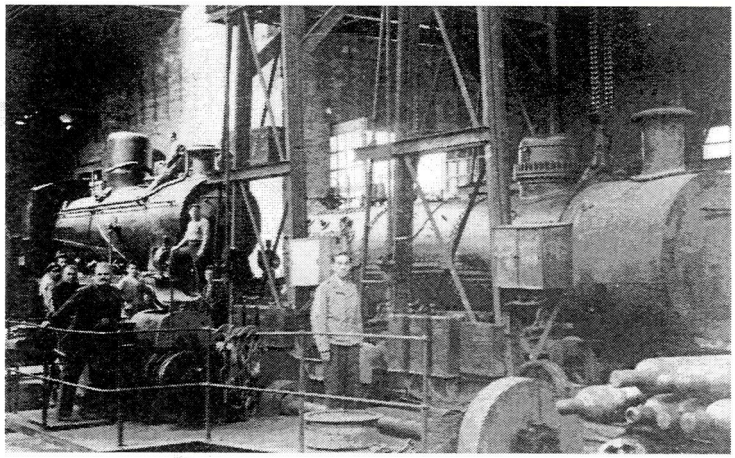
ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ"

Στην παρούσα έκθεση θα παρουσιάσουμε τον χώρο του Μηχανοστασίου Πειραιώς (εφεξής ΜΠΡ) των τέως Σιδηροδρόμων Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου (εφεξής ΣΠΑΠ), τις ανάγκες του χώρου σε επισκευές και άλλες εργασίες και τελικώς θα παρουσιάσουμε ένα σχέδιο ανά-δειξής του στον χώρο του Νέου Μουσείου Σιδηροδρόμων.

ΘΕΣΗ: Το ΜΠΡ βρίσκεται επί της γραμμής των τέως Σ.Π.Α.Π. (σήμερα επί του νέου διαδρόμου Πειραιώς-Αθηνών) στη χιλιομετρική θέση 1+000, στην περιοχή της Λεύκας, στην καρδιά της πάλαι ποτέ βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά. Πλαισιώνεται από πολλά ιστορικά εργοστάσια, ανάμεσά τους το Πανευρωπαϊκής φήμης κλωστοϋφαντουργείο Ρετσίνα, το πλινθοκεραμοποιείο Διλαβέρη, το εργοστάσιο Αλεπουδέλη κ.α. Απέχει από το λιμάνι του Πειραιά (ακτή Καλλιμασιώτη, Στ. Η.Σ.Α.Π. και Στ. Προαστιακού «ΠΕΙΡΑΙΑΣ») 1200 μέτρα. Επιπλέον το ΜΠΡ βρίσκεται μεταξύ δύο μεγάλων οδικών αξόνων του Πειραιά, της Οδού Θηβών και της Οδού Πειραιώς, απέχοντας 240 μέτρα και 750 μέτρα αντίστοιχα. Πλέον, μετά την ολοκλήρωση του νέου διαδρόμου Πειραιώς-Αθηνών, υπάρχει η στάση "ΛΕΥΚΑ", με συχνά δρομολόγια από τον Πειραιά (Γρ. 1 και μελλοντικά 3 του μετρό) και την Αθήνα (Γρ. 2 του μετρό). Επιπλέον, η πρόσβαση μπορεί να γίνει μέσω λεωφορειακών γραμμών που διασχίζουν τις οδούς Θηβών και Πειραιώς.

ΙΣΤΟΡΙΑ: Το 1880 με την εκκίνηση των έργων της γραμμής των ΣΠΑΠ από τον Πειραιά προς την Κόρινθο και την Πάτρα, έρχεται στο προσκήνιο η ανάγκη για την κατασκευή του μηχανοστασίου και του μηχανεργοστασίου των σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με βασιλικό διάταγμα που θεσπίστηκε την δεκαετία του 1860, τα εργοστάσια και τα μηχανουργεία του Πειραιά οριοθετούνται σε οικόπεδα που βρίσκονται στο βόρειο τμήμα του Λιμανιού, από την ακτή Κονδύλη και τον Αγ. Διονύσιο μέχρι τη Λεύκα, την οδό Παλαμηδίου και τις γραμμές των Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς (Σ.Α.Π. μετέπειτα Ε.Η.Σ., Η.Σ.Α.Π και σήμερα Γραμμή 1 της ΣΤΑ.ΣΥ.). Για τον λόγο αυτό το μηχανοστάσιο και κυρίως το μηχανουργείο των ΣΠΑΠ θα έπρεπε να κατασκευαστεί εντός αυτών των ορίων. Η καταλληλότερη θέση, με αρκετό χώρο για την ανέγερση των εγκαταστάσεων ήταν λίγο δίπλα από το μεγάλο σε έκταση εργοστάσιο του Ρετσίνα, μεταξύ των οδών Υμηττού, Βασιλικών, Φαλήρου και της - σημερινής - οδού Ελλήνων Προσκόπων. Το Μηχανοστάσιο Πειραιώς ξεκίνησε να κατασκευάζεται μαζί με τη γραμμή στις αρχές της δεκαετίας του 1880 και ολοκληρώθηκε στην αρχική του μορφή το 1882 μαζί με το πρώτο

τμήμα της γραμμής μέχρι Ελευσίνα. Έκτοτε, το ΜΠΡ έχει περάσει πολλές αλλαγές. Σημαντικότερη είναι αυτή που έδωσε σε μεγάλο βαθμό στο χώρο τη σημερινή του μορφή. Το 1911 καλείται ο γνωστός αρχιτέκτονας Ερνέστος Τσίλλερ να σχεδιάσει μια σειρά από έργα αναβάθμισης κτιριακών εγκαταστάσεων στο δίκτυο της Πελοποννήσου. Εδώ αξίζει να σημειωθεί πως η σημερινή μορφή του Στ. Πελοποννήσου της Αθήνας οφείλεται στον Ερνέστο Τσίλλερ, που λανθασμένα θεωρείται ως ο αρχικός σχεδιαστής του σταθμού, ο οποίος ήταν ο Γάλλος μηχανικός Άλφρεντ Ρόντελ. Ανάμεσα σε αυτά τα έργα αναβάθμισης, βρισκόταν και η κατασκευή του νέου - για την εποχή - μηχανοστασίου του Πειραιά. Το έργο συμπεριλάμβανε την κατασκευή μιας ροτόντας, ενός ημικυκλικού υποστέγου, δηλαδή, 12 γραμμών και μιας περιστροφικής πλάκας, διαμέτρου 13,60 μέτρων. Παράλληλα, σχεδιάζονται πολλά βοηθητικά κτίρια τα οποία θα στέγαζαν γραφεία και αποθήκες εκατέρωθεν της ροτόντας. Τέλος, σχεδιάστηκαν οικήματα για τους εργοδηγούς και του μηχανικούς (δηλαδή τα ανώτερα στελέχη του μηχανουργείου) και πολλά μικρά έργα όπως υδατόπυργοι, κρουνοί υδρεύσεως κ.α. Τα έργα ολοκληρώθηκαν μέχρι το 1914. Έκτοτε, ακο-λούθησαν πόλεμοι, καταστροφές και πολλές εξελίξεις - στον σιδηρόδρομο αλλά και γενικά. Το εργοστάσιο των ΣΠΑΠ ενώθηκε με αυτό των ΣΕΚ που κατασκευάστηκε στις αρχές του 20ου αιώνα, οι εγκαταστάσεις του μηχανουργείου επεκτάθηκαν και αναβαθμίστηκαν. Μεταπολεμικά, έγιναν πολλές αλλαγές λόγω των μεγάλων βομβαρδισμών - κυρίως αυτού της 11ης Ιανουαρίου 1944 όπου πολλά κτίρια καταστράφηκαν - αλλά και λόγω του νέου τροχαίου υλικού. Ανάμεσα σε αυτές ήταν και η αναβάθμιση της περιστροφικής πλάκας από τα 13,60 στα 20 μέτρα διάμετρο, στην έκταση, δηλαδή, που έχει σήμερα.



Συλλογή Απόστολου Κουρμπέλη

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: Ο χώρος του Μηχανεργοστασίου των τέως ΣΠΑΠ εκτείνεται για σχεδόν 800 μέτρα από την νότια άκρη του συμπλέγματος, στην οδό Υμηττού, ως την βόρεια, στην οδό Φαλήρου. Οι γραμμές, ουσιαστικά, χωρίζουν το χώρου του μηχανοστασίου από αυτόν του αμαξοστασίου (χώρος στέγασης αυτοκινηταμαξών) και του εργοστασίου. Στο χώρο του Μηχανοστασίου, με το οποίο και πρόκειται να ασχοληθούμε, βρίσκονται τα εξής κτίρια/ υποδομές:

1. Ροτόντα μηχανοστασίου: Το κυρίως κτίριο του συμπλέγματος είναι αυτό της ροτόντας. Η ροτόντα είναι το ημικυκλικό υπόστεγο στο οποίο στεγάζονταν οι κινητήριες μονάδες των τ. ΣΠΑΠ/ΣΕΚ – ΔΠΠ. Το κτίριο έχει πλάτος 26,9 μέτρα ενώ το συνολικό εμβαδό του κτιρίου είναι περίπου 1,550 τ.μ.. Διαθέτει 12 εισόδους/γραμμές οι οποίες εκτείνονται κατά μέσο όρο στα 20 μέτρα εντός του κτιρίου (θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στο μήκος της κάθε γραμμής παρακάτω). Από τις 12 γραμμές, οι 4 διαθέτουν καθ' όλο το μήκος του λάκκο επιθεώρησης. Ο λίθινος τοίχος του κτιρίου έχει πάχος 60 εκατοστά.
Οι θύρες εισόδου έχουν πλάτος 3,35 μέτρα - μεταξύ των κάθετων κιόνων - ενώ το συνολικό ύψος φτάνει τα 4,57 μέτρα. Η πρόσοψη του κτιρίου φέρει γείσο στο οποίο διακρίνονται μαρμάρινες λεπτομέρειες.
Εντός του κτιρίου η σκεπή αποτελείται από ξύλινες σανίδες, ενώ ξύλινες δοκοί στηρίζουν την μεταλλική οροφή και αποτελούν και τις βάσεις του φωτισμού.
Το κτίριο πλαισιώνεται από βοηθητικά οικήματα καθώς επίσης διαθέτει έξοδο προς αίθριο που βρίσκεται στην νοτιοδυτική πλευρά.

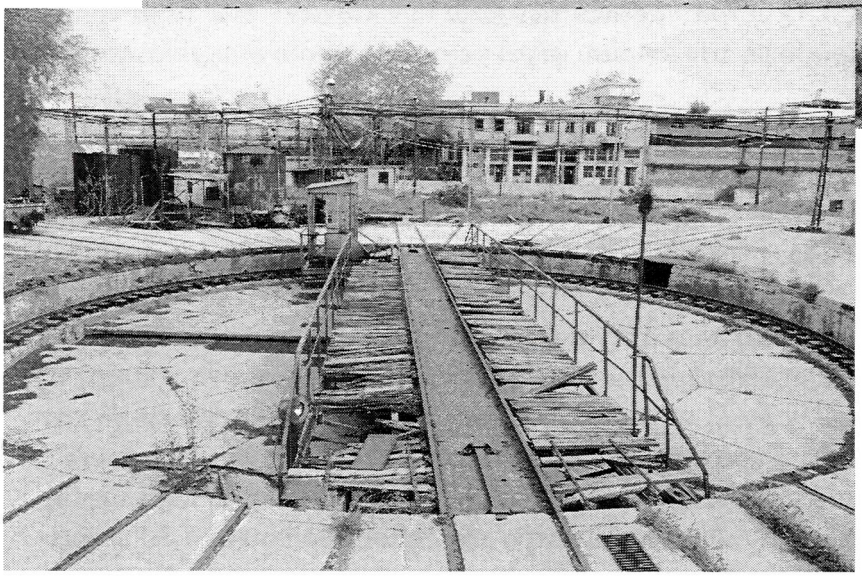
2.Περιστροφική πλάκα: Η περιστροφική πλάκα είναι η επίπεδη πλατφόρμα η οποία χρησιμοποιείται για να περιστρέφονται οι κινητήριες μονάδες και να διανέμονται στη γραμμή της ροτόντας όπου πρόκειται να εισέλθουν. Η σημερινή της μορφή αποτελεί μεταπολεμική κατασκευή καθώς η αρχική ήταν σαφώς μικρότερη σε διάμετρο, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ανταπεξέλθει στις ανάγκες του μεγαλύτερου σε μήκος τροχαίου υλικού που παρελήφθη από τους τ. ΣΠΑΠ. Ο λάκκος της έχει διάμετρο 20 μέτρα και βάθος περίπου σε 1,50 μέτρο. Η πλάκα είναι ηλεκτροκίνητη, διαθέτει δε και μηχανισμό χειροκίνητης περιστροφής, ενώ διαθέτει με-ταλλικό στέγαστρο για τον χειριστή της. Το δάπεδό της καλύπτεται από ξύλινες σανίδες.

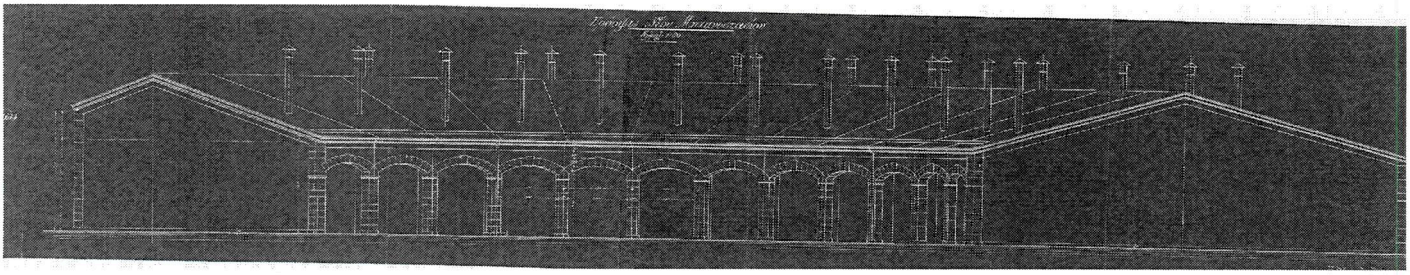
3.Γραφείο Μηχανοστασιάρχη: Σύμφωνα με την πρόσοψη της ροτόντας, κοιτάζοντας δεξιά, αντικρίζουμε ένα ισόγειο οίκημα. Το κτίριο αυτό σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε μαζί με το κτίριο της ροτόντας το 1911-1914 και στέγασε μέχρι και το 2005 τα γραφεία του Μηχανοστασιάρχη, των εργοδηγών κ.α. δευτερεύοντα γραφεία γραμματείας κλπ. Αποτελείται από τρία δωμάτια και έχει συνολικό εμβαδό 80 τμ. Έχει δε ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία ενώ αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του μηχανοστασίου για πάνω από έναν αιώνα.

4.Γραφείο Ηλεκτρολόγων: Ανατολικά και δίπλα ακριβώς στο κτίριο 3 βρίσκεται το γραφείο των ηλεκτρολόγων. Η κατασκευή αυτή δεν έχει κάποια ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία κι αποτελεί πολύ νεότερη προσθήκη.

5.Γραφείο: Το κτίριο αυτό βρίσκεται στην βόρεια πλευρά του κτιρίου 3 και στέγασε το γραφείο κίνησης του μηχανοστασίου. Η κατασκευή του είναι από ελαφρύ υλικό και δεν έχει καμία αρχιτεκτονική αξία καθώς αποτελεί πολύ νεότερη προσθήκη.







Η Ροτόντα, η περιστροφική πλάκα και το κτίριο του μηχανοστασιάρχη.



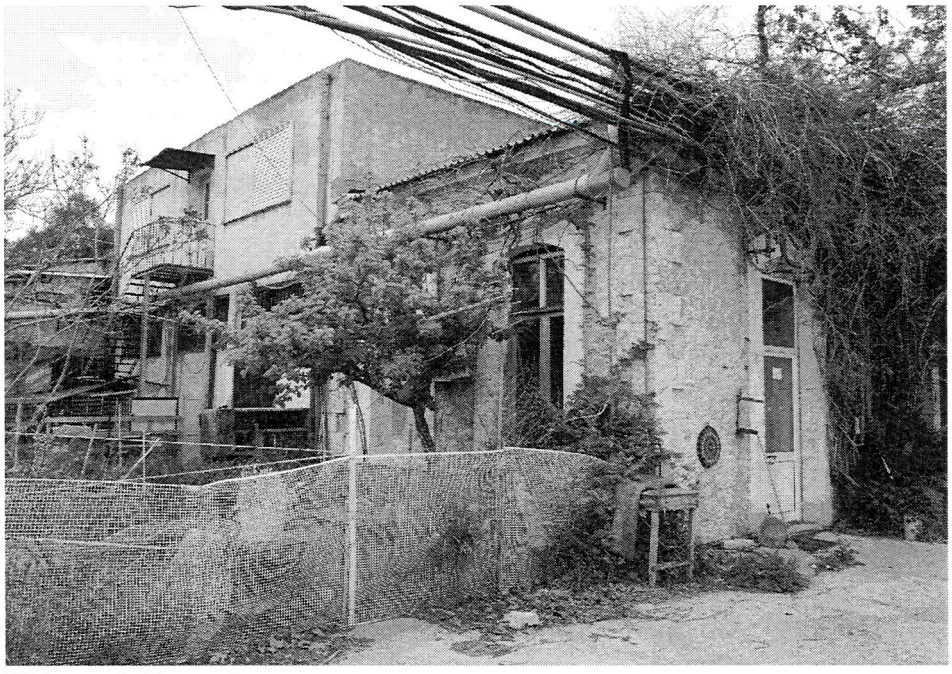
6.Κτίριο Αποθήκης Υλικού: Το κτίριο της αποθήκης υλικού του μηχανοστασίου αποτελεί νοητή συνέχεια της ροτόντας προς τα νοτιοανατολικά. Είναι ισόγειο κι αποτελείται (σύμφωνα με τα γνωστά στοιχεία) από ένα συνεχές δωμάτιο που χωρίζεται με τοίχο στα 2/3 του με συνολικό εμβαδό 65 τμ. Έχει δύο εξωτερικές θύρες (σύμφωνα με το σχέδιο, η μία ωστόσο πιθανόν να έχει καλυφθεί από λυόμενο κτίριο) και δύο εσωτερικές, μέσω των οποίων ενώνεται με τη ροτόντα και με το κτίριο 7. Σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε μαζί με τη ροτόντα και το κτίριο 3 και αποτελεί μέρος του μηχανοστασίου, ενώ διαθέτει καλαίσθητα αρχιτεκτονικά στοιχεία.

7.Γραφείο: Ουσιαστικά μέρος του κτιρίου 6 αποτελεί και το κτίριο 7 το οποίο στέγαζε γραφείο τεχνιτών έως και το κλείσιμο του ΜΠΡ το 2005. Ως μέρος του αρχικού σχεδίου έχει κι αυτό μεγάλη αρχιτεκτονική αξία κι αποτελεί μέρος των εγκαταστάσεων. Έχει εμβαδό 20 τμ, διαθέτει δύο εξωτερικές θύρες και μία εσωτερική που επικοινωνεί με το κτίριο 6.

8.Διώροφο βοηθητικό κτίριο: Το οίκημα αυτό βρίσκεται μεταξύ του κτιρίου 7 και του εργοστασίου με το οποίο γειτνιάζει το ΜΠΡ. Αποτελεί σαφώς νεώτερη κατασκευή. Είναι διώροφο, έχοντας στο ισόγειο (?) αποθηκευτικό χώρο και στον όροφο γραφεία. Συνολικά το εμβαδόν του είναι 92 τμ, 46 ο κάθε όροφος. Δεν έχει κάποια ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία.

Στην νότια πλευρά της ροτόντας υπάρχει αίθριο 50 τμ το οποίο περιβάλλεται από 3 κτίρια ενώ συνδέεται με τη ροτόντα μέσω πύλης πλάτους 1,75 μέτρων.

9.Ηλεκτρογεννήτριες: Το πρώτο κτίριο, το οποίο εξερχόμενος από τη ροτόντα αντικρίζεις στα αριστερά, είναι αυτό των ηλεκτρογεννητριών. Το κτίριο αυτό έχει συνολικό εμβαδό 50 τμ και ύψος 3 μέτρα. Η τοιχοποιία του είναι απλή, με πάχος 0,19 μέτρα. Διαθέτει μεγάλα παράθυρα, τα οποία καλύπτουν σχεδόν όλο την επιφάνεια των τοίχων της πρόσοψης. Διαθέτει μία είσοδο.



Κτίρια 6, 7 και 8.

10.Μηχανουργείο: Το κτίριο του μηχανουργείου είναι το μεγαλύτερο βοηθητικό κτίριο του αιθρίου και βρίσκεται κάθετα σε αυτό των ηλεκτρογεννητριών, ακριβώς έναντι της ενωτικής - με τη ροτόντα – θύρας. Καθώς αποτελούσε χώρο μεγάλων σε έκταση εργασιών, διαθέτει πολύ ελεύθερο χώρο. Η τοιχοποιία του είναι απλή, με πάχος τοίχου περί τα 0,20 μέτρα. Διαθέτει μία θύρα εισόδου και παράθυρα που καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της πρόσοψης. Το δωμάτιο χωρίζεται με προκάτ τοίχο δημιουργώντας ένα δεύτερο δωμάτιο εντός του. Το δωμάτιο αυτό διαθέτει εσωτερική θύρα πλάτους 0,88 μέτρων μέσω της οποίας συνδέεται με το συνεργείο των λεπτών οργάνων και των μηχανισμών (κτίριο 12).



11.Μαγειρείο: Το μαγειρείο χωροθετείται σε ένα μικρό τριγωνικό (περίπου) δωμάτιο μεταξύ του χώρου του μηχανουργείου, του συνεργείου λεπτών οργάνων και της ροτόντας. Ο χώρος δεν διαθέτει κάτι το αξιόλογο ενώ είναι μικρός – μόλις 10 τμ – και πιθανότατα αποτέλεσε δευτερεύουσα κατασκευή.

12.Συνεργείο λεπτών οργάνων / Μηχανισμών: Ο χώρος αυτός βρίσκεται πίσω από τη ροτό-ντα, στην θύρα 5 του υποστέγου. Έχει συνολικό εμβαδό περίπου 20 τμ ενώ επικοινωνεί με το χώρο 10 και τον χώρο 13 με δυο εσωτερικές θύρες. Στο συνεργείο αυτό λάμβαναν χώρα οι επισκευές και επιθεωρήσεις των ταχύμετρων, ταχογράφων και πολλών άλλων μετρητικών οργάνων (π.χ. πίεσης, αέρα κλπ). Ο χώρος αποτελεί μέρος της ροτόντας αλλά δεν είναι γνωστό αν αποτέλεσε μέρος της αρχικής κατασκευής.

13.Έλεγχος ταχυμέτρων: Ο χώρος αυτός αποτελεί ουσιαστικά συνέχεια του χώρου 12. Έχει συνολικό εμβαδό περίπου 15 τμ και επικοινωνεί μόνο εσωτερικά με το χώρο 12.

14.Άγνωστο: Αποθηκευτικός χώρος. Δεν έχει εξακριβωθεί η χρήση του.

15.Εξέδρα εργοδηγών: Η εξέδρα των εργοδηγών αποτελεί ουσιαστικά μια κατασκευή από ξύλινα κιβώτια τα οποία στέγασαν γραφεία, δημιουργώντας ισόγειο και έναν όροφο. Το ύψος του ορόφου είναι περίπου 2 μέτρα. Δεν έχει καμία αρχιτεκτονική ή ιστορική αξία καθώς αποτελεί πρόχειρη και μεταγενέστερη κατασκευή.



16.Ιατρείο: Ο χώρος του Ιατρείου βρίσκεται στο τέλος της θύρας 11, και είναι ουσιαστικά ένα μικρό σε επιφάνεια δωμάτιο όπου στεγάστηκε – κρίνοντας από τα σύμβολα στην είσοδο – το ιατρείο του μηχανοστασίου. Το δωμάτιο αυτό πιθανόν να αποτελεί μεταγενέστερη κατασκευή ωστόσο συνδέεται ομοιόμορφα με το χώρο της ροτόντας. Διαθέτει μία θύρα και ένα μικρό παράθυρο.

17.Αποδυτήρια: Τα αποδυτήρια βρίσκονται στην βόρεια άκρη της ροτόντας. Ο χώρος φαίνεται να χρησιμοποιείται ακόμη και διατηρείται σε σχετικά καλή κατάσταση. Δεν υπάρχουν περισσότερα στοιχεία. Αποτελεί, ωστόσο, μέρος της αρχικής κατασκευής μαζί με τη ροτόντα, έχοντας υποστεί, βέβαια, κάποιες αλλαγές μέσα στα χρόνια.

18.Υδατόπυργοι: Στο δεξί άκρο της ροτόντας – σύμφωνα με την πρόσοψή της – και μετά από στενό διάδρομο πλάτους 4 μέτρων, υπάρχουν 3 διαφορετικοί υδατόπυργοι. Ένας μεγάλος κυλινδρικός – πιθανόν μεταπολλεμικής κατασκευής – από σκυρόδεμα, ένας αγγλικού τύπου, σπάνιος για το ελληνικό δίκτυο, μεταλλικός με κυβοειδές σχήμα και ένας ακόμη κυλινδρικός επίσης μεταλλικός. Όλοι έχουν πάψει να χρησιμοποιούνται για αρκετές δεκαετίες, κάτι το οποίο έχει επιφέρει ζημιές, κυρίως, στις μεταλλικές επιφάνειες.

19.Βοηθητικά κτίρια: Άγνωστης χρήσης βοηθητικά κτίρια, πιθανόν χώροι αποθήκευσης εργαλείων κλπ χαμηλής έως μηδενικής αρχιτεκτονικής αξίας καθώς αποτελούν πρόχειρες κατασκευές.



20.Κτίριο άμμου: Το κτίριο αυτό στέγαζε την άμμο η οποία χρησιμοποιούνταν για το σύστημα αντιολίσθισης των κινητηρίων μονάδων κι αυτοκινηταμαξών του δικτύου. Αποτελεί μία πολύ απλή κατασκευή, συνολικού εμβαδού 70 τμ περίπου και ύψος 4 μέτρων περίπου. Δεν έχει κάποια ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία καθώς αποτελεί μεταγενέστερη κατασκευή.

21.Μεταλλική γερανογέφυρα: Η κατασκευή αυτή βρίσκεται πάνω από τις γραμμές που προσεγγίζουν την ροτόντα. Πρόκειται για έναν μεταλλικό ιστό, βάση γερανογέφυρας, με μήκος 12 μέτρα, πλάτος 12 μέτρα και ύψος 10 μέτρα. Πρόκειται για το ψηλότερο σημείο του μηχανοστασίου. Η γερανογέφυρα που βρίσκεται στην κορυφή εξυπηρετούσε της ανυψώσεις και τοποθετήσεις μεγάλου όγκου αντικειμένων από/στο τροχαίο υλικό. Πιθανότερο η ανέγερσή της να έγινε μετά τη δεκαετία του '70.

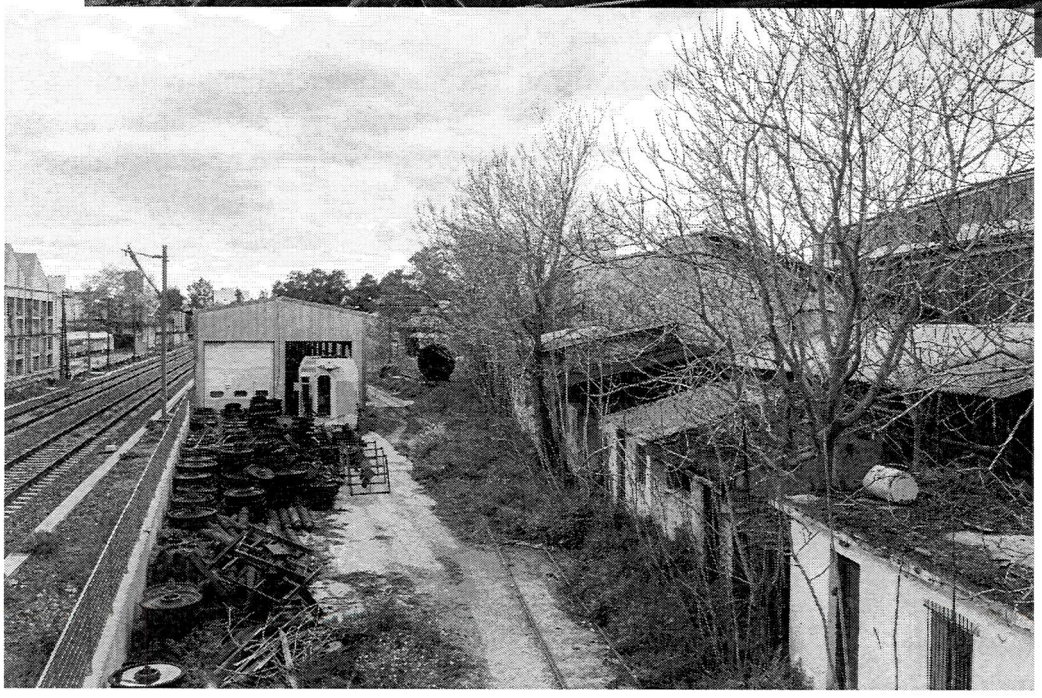
22.Καταφύγιο: Το αντιαεροπορικό καταφύγιο χωρητικότητας 5 ατόμων αποτελεί σημαντικό μέρος της ιστορίας των εγκαταστάσεων κατά τον Β' Π.Π.. Στο σύμπλεγμα, γενικά, υπήρχαν κι άλλα – και μάλιστα μεγαλύτερα – καταφύγια, τα οποία κατασκευάστηκαν για να προσφέρουν ασφάλεια στους τεχνίτες από τους εναέριους βομβαρδισμούς των Συμμάχων και των δυνάμεων του Άξονα.

23.Χώρος στάθμευσης: Στην νότια πλευρά του χώρου του ΜΠΡ βρίσκεται ένα ανοιχτός χώρος μεγάλης έκτασης ο οποίος χρησιμοποιούνταν ως χώρος στάθμευσης κυρίως κατά τα τελευταία χρόνια λειτουργίας, καθώς μέχρι και την δεκ. του '80 αποτελούσε τον χώρο απόθεσης των γαιανθράκων. Έχει σύνδεση με την οδό Υμηττού μέσω πύλης ανοίγματος 3,5 μέτρων.

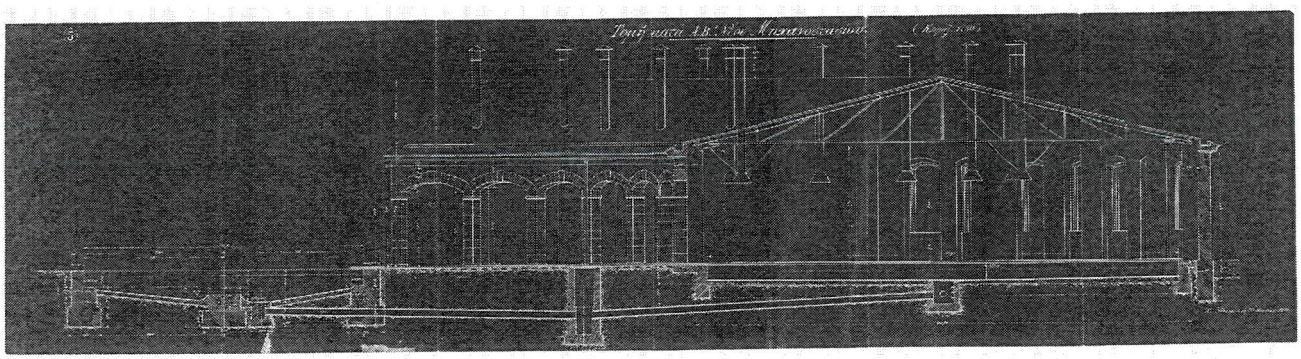


Ο χώρος του Μηχανοστασίου Πειραιώς φυσικά διαθέτει κι άλλες κτιριακές υποδομές, οι περισσότερες όμως είναι πρόχειρα παραπήγματα ή γραφεία εντός εμπορευματοκιβωτίων τα οποία τοποθετήθηκαν εκεί λίγα χρόνια πριν το κλείσιμο του, το 2005. Γενικά, συναντώνται διάφορα εγκαταλελειμμένα μεταλλικά αντικείμενα, μεταλλικές δεξαμενές, σωληνώσεις κι άλλο υλικό. Το υπόστεγο των αυτοκινηταμαξών μήκους 90 μέτρων και πλάτους 6 μέτρων αποτελεί το μόνο αδύναμο σημείο στην περίφραξη του χώρου. Επίσης, τα φυτά έχουν «κατακτήσει» τον χώρο του ΜΠΡ κρύβοντας πολλά από τα μέρη του μηχανοστασίου. Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, στο χώρο έχουν εναποτεθεί τρία (3) ιθυντήρια και ένα (1) Ο.Π.Ε. από A/A Stadler μετρικής γραμμής (4301/4501/4401 και το 4306) και το κινητήριο όχημα 6508 από A/A MAN4/IC, το οποίο φέρει σοβαρές ζημιές από σύγκρουση. Επιπλέον, στη ροτόντα και σε ένα ακόμη υπόστεγο λίγο βορειότερα βρίσκονται εναποτεθειμένες επτά (7) Δ/Η ALCO σειράς Α 9100 (Α 9102, Α 9104, Α 9106, Α 9107, Α 9109, Α 9111 και Α 9112). Τέλος, στο χώρο βρίσκεται και η μουσειακή ατμάμαξα Vulcan «Mc Arthur» ΔΑ 7.108.





Άποψη του εσωτερικού της Ροτόντας και η είσοδος του ΜΠΡ από την πλευρά του σταθμού "ΛΕΥΚΑ".

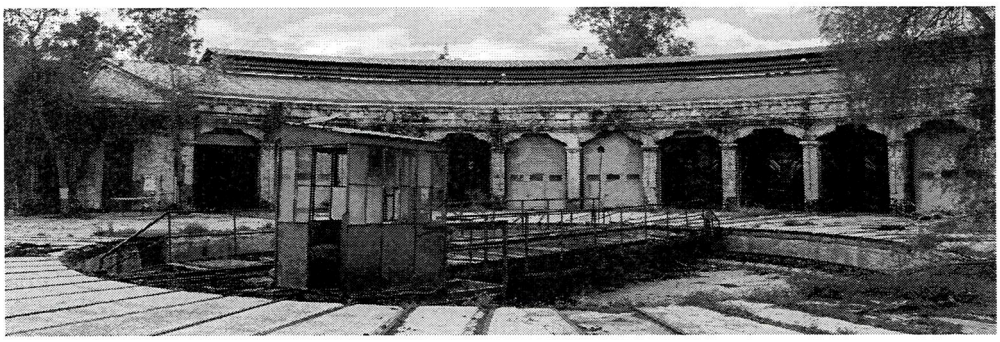


ΜΟΥΣΕΙΟ: Με τα έργα αναβάθμισης του διαδρόμου Αθηνών-Αγίων Αναργύρων το σημερινό μουσείο της οδού Σιώκου θα πρέπει να κατεδαφιστεί. Βρισκόμαστε, λοιπόν, μπροστά σε ένα κρίσιμο δίλημμα αναφορικά με το που θα στεγαστούν τα εκθέματα και το νέο μουσείο των σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με τα όσα αναλύσαμε παραπάνω, κρίνουμε ότι ο χώρος του Μηχανοστασίου Πειραιώς είναι ο πιο οικονομικός, ο πιο εύκολα προσβάσιμος, με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης/επέκτασης και σε συνδυασμό δε με την ιστορία και τον ρόλο που διαδραμάτισε στην πορεία των ελληνικών σιδηροδρόμων τον καθιστούν τον πλέον κατάλληλο για την μεταφορά του μουσείου. Επιπλέον, οι ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις και η καλή κατάσταση στην οποία βρίσκονται συμβάλουν στην αμεσότερη διεκπεραίωση των εργασιών μετεγκατάστασής του. Φυσικά, ο χώρος είναι αρκετά μεγάλος και "αχανής" - θα μπορούσαμε να πούμε σύμφωνα με τα δεδομένα του σημερινού μουσείου. Ωστόσο, το τροχαίο και



ΚΥΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΜΟΥΣΕΙΟΥ

1. Ροτόντα: Η Ροτόντα πρέπει να αποτελέσει, ουσιαστικά, τον «κορμό» του νέου μουσείου. Πέρα από την αρχιτεκτονική αξία της, η χωρητικότητα της είναι τέτοια που μπορεί όχι μόνο να στεγάσει τα υπάρχοντα εκθέματα, αλλά να προστεθούν και μερικά νέα. Επιπλέον, το γεγονός ότι είναι ευρύχωρη, δίνει την δυνατότητα παρουσίασης των εκθεμάτων πιο «διαδραστικά». Η ροτόντα, όπως προαναφέρθηκε, διαθέτει 12 γραμμές, συνολικού μήκους 276,34 μέτρων. Η κάθε γραμμή εισέρχεται μέσω μιας πύλης εντός του υποστέγου. Για τις ανάγκες του παρόντος υπομνήματος θα ακολουθήσουμε την αρίθμηση των πυλών, ξεκινώντας από τα αριστερά (σύμφωνα με την πρόσοψη) προς τα δεξιά.



ΓΡΑΜΜΗ 1
Μήκος γραμμής: 18,84μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Βιομηχανικές Α/Τ και Δ/Α: «ΒΑΡΒΑΡΑ», «ΜΑΙΡΗ», «ΤΣΑΓΚΛΗ» και «ΕΡΕΤΡΙΑ». Οι μονάδες θα έχουν στραμμένη την μετώπη προς την είσοδο ενώ θα φέρουν και τα βιομηχανικά βαγονέτα οι «ΜΑΙΡΗ» και «ΤΣΑΓΚΛΗ».

ΓΡΑΜΜΗ 2
Μήκος γραμμής: 22,55μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: ΔΚ 8.004 με την Ε/Α ΔΚ 111 τα οποία θα είναι τοποθετημένα πάνω σε επικλινή κατασκευή (επί γραμμής με οδόντωση), μήκους 17μ και τελικού ύψους 1μ. Η ατμάμαξα θα έχει την μετώπη προς το εσωτερικό της ροτόντας.

ΓΡΑΜΜΗ 3
Μήκος γραμμής: 23,45μ
Λάκκος: ΝΑΙ
Τροχαίο υλικό: Γβις 211 και Α/Τ «ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΝ» με απόσταση 4 μέτρα.

ΓΡΑΜΜΗ 4
Μήκος γραμμής: 23,38μ
Λάκκος: ΝΑΙ
Τροχαίο υλικό: Ζ 505 «ΕΡΥΜΑΝΘΟΣ» και Bs 7.151 με απόσταση σχεδόν 4 μέτρα.

ΓΡΑΜΜΗ 5
Μήκος γραμμής: 23,39μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Α/Τ «ΤΙΡΥΝΣ» με πρόταση για μελλοντική έκθεση επιβατάμαξας ίδιας εποχής.

ΓΡΑΜΜΗ 6
Μήκος γραμμής: 23,41μ
Λάκκος: ΝΑΙ
Τροχαίο υλικό: Πρόταση για μεταφορά Ες από τον Σ.Σ. Μύλων, για να αποτελέσει την μοναδική των δύο σειρών ως στατικό έκθεμα μαζί με φορτάμαξα σειράς Ζ11, την λεγόμενη «του Κολοκοτρώνη».

ΓΡΑΜΜΗ 7
Μήκος γραμμής: 23,46μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Α/Τ Vulcan "Mc Arthur" ΔΑ 7.108 θα αποτελεί έκθεμα αναπαράστασης καθημερινής συντήρησης εντός της ροτόντας με ανδρείκελα τα οποία θα έχουν στηθεί σαν να εκτελούν εργασίες επί της ατμαμάξης.

ΓΡΑΜΜΗ 8
Μήκος γραμμής: 23,98μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Δ/Α DBs 9.321 μαζί με κλειστή φορτάμαξα σειράς Ζ12.

ΓΡΑΜΜΗ 9
Μήκος γραμμής: 23,40μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Δ/Η ALCO σειράς Α.9100 η οποία από την δεξιά πλευρά, σύμφωνα με την μετώπη της, θα φέρει ράμπα στο ύψος της βαρδαμάνας ενώ οι θυρίδες του κινητήρα θα είναι ανοιχτές, προσφέροντας θέα προς αυτόν.

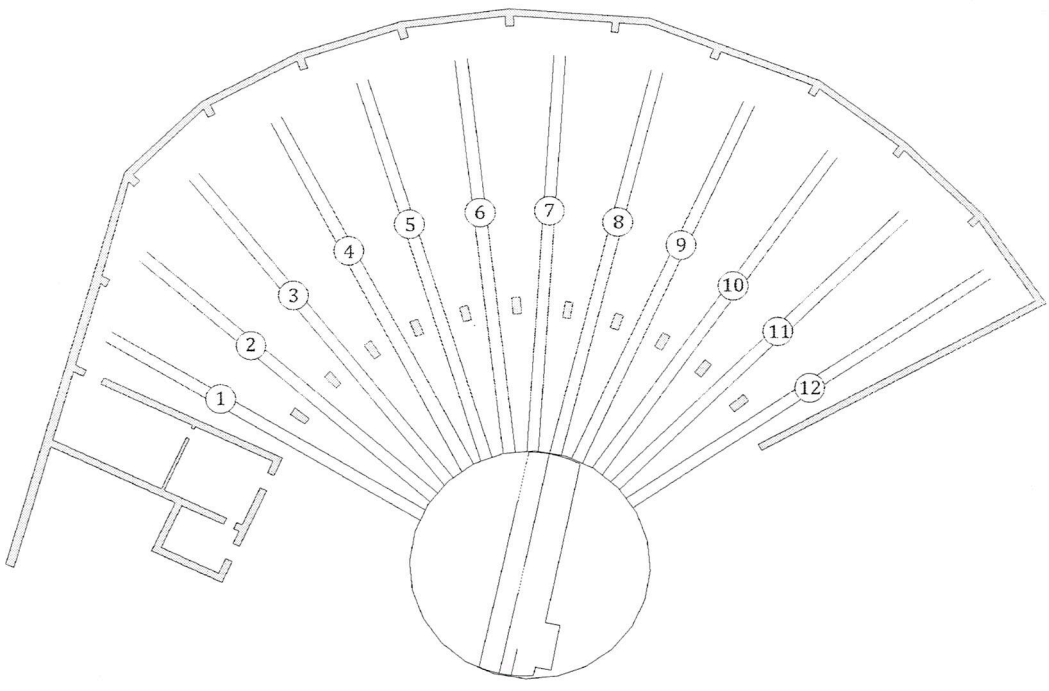
ΓΡΑΜΜΗ 10
Μήκος γραμμής: 23,40μ
Λάκκος: ΝΑΙ
Τροχαίο υλικό: Τροχιοδρομικό όχημα Περάματος Νο 76

ΓΡΑΜΜΗ 11
Μήκος γραμμής: 23,35μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Η/Α ΕΗΣ Νο 31 και Τροχιοδρομικό όχημα Παραλίας

ΓΡΑΜΜΗ 12
Μήκος γραμμής: 24,80μ
Λάκκος: ΟΧΙ
Τροχαίο υλικό: Εα 5.204, η οποία θα τοποθετηθεί σε σχάρα κανονικής γραμμής.

Οι μουσειακές δρεζίνες είναι 8 (οκτώ), 6 (έξι) χειροκίνητες και 2 (δύο) τρίτροχες. Τα οχήματα αυτά θα τοποθετηθούν μεταξύ των γραμμών προς την πίσω άκρη του κτιρίου της ροτόντας, όπου υπάρχει κενός χώρος 7,5 μέτρων. Τα υπόλοιπα κειμήλια μπορούν να τοποθετηθούν σε προθήκες μαζί με νέα εκθέματα – παρόμοιου τύπου και μεγέθους - κατά μήκος των τοίχων του κτιρίου, ενώ ιστορικές φωτογραφίες, σχέδια κι άλλο υλικό μπορεί να αναρτηθεί σε διάφορα σημεία της σάλας του μηχανοστασίου.

Το Βασιλικό Όχημα των Σ.Α.Π. θα στεγαστεί σε κτίριο πλησίον της Ροτόντας.



2. Περιστροφική πλάκα: Η πλάκα αφού επισκευαστεί, τοποθετηθεί νέο ξύλινο δάπεδο και ανακαινιστεί το στέγαστρο του χειριστή θα αποτελεί ένα κινούμενο έκθεμα. Θα μπορεί να λειτουργεί δηλαδή είτε για λόγους παρουσίασης του έργου είτε για εργασίες του μουσείου. Η περίμετρος του λάκκου της θα ασφαλιστεί με μεταλλικά κιγκλιδώματα τα οποία θα απέχουν μεταξύ τους 1,5 μ και θα ενώνονται με μεταλλική αλυσίδα, διατηρώντας την βιομηχανική ταυτότητα του χώρου.

3. Γραφείο Μηχανοστασιάρχη: Το κτίριο αυτό αφού αποκατασταθεί η ζημιά στην οροφή πάνω από το μεσαίο γραφείο και ανακαινιστεί για να λάβει ξανά την αρχική του μορφή (απομάκρυνση κλιματιστικών μονάδων, κ.α.) μπορεί να αποτελέσει το γραφείο της διοίκησης του μουσείου καθώς επίσης να στεγάσει το γραφείο τύπου και δημοσίων σχέσεων.

4. Κτίριο Αποθήκης Υλικού: Η αποθήκη θα μπορούσε να συνεχίζει να εκτελεί χρέη αποθηκευτικού χώρου, λόγω και της θέσης της. Οι δυνατότητες είναι οι εξής: α) να αποτελέσει χώρο φύλαξης του αρχείου του μουσείου και β) να αποτελεί αποθήκη διαφόρων υλικών του μουσείου (αναλώσιμα, υλικά αναψυκτηρίου κ.α.).

5. Γραφείο: Η θέση του χώρου αυτού, ακριβώς δίπλα στη ροτόντα και σε ανοιχτό σχετικά χώρο, θα το καθιστούσε κατάλληλο για να στεγάσει το καφέ-αναψυκτήριο του μουσείου. Ένα όμορφο και γραφικό χώρο, διακοσμημένο με στοιχεία του σιδηροδρόμου που θα μπορούσε να αποτελέσει σημείο ξεκούρασης κι αναψυχής σε συνδυασμό με μικρό κήπο που θα μπορούσε να αναπτυχθεί στο εξωτερικό του.

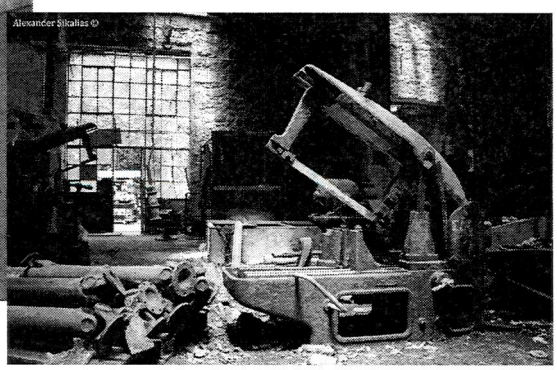
6. Διώροφο βοηθητικό κτίριο: Το οίκημα αυτό, παρόλο που είναι αρκετά νεώτερο από τα υπόλοιπα, θα μπορούσε να διατηρηθεί και να στεγάσει τα νέα γραφεία του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου. Με μια ανακαίνιση και εξωτερική περιποίηση για να συνάδει με το ύφος του χώρου, αποτελεί το ιδανικότερο κτίριο, έχοντας θέα προς τη γραμμή και το σύμπλεγμα του ΜΠΡ. Επιπλέον, στο ισόγειο διαθέτει χώρο 46τμ ο οποίος εφόσον ανακαινισθεί θα μπορούσε να αποτελέσει τον χώρο εκδηλώσεων του ΣΦΣ.



Στο αίθριο των 50 τμ πίσω από τη ροτόντα:

7. Ηλεκτρογεννήτριες: Το οίκημα αυτό χάρη και στα μεγάλα παράθυρα – τα οποία το γεμίζουν με φυσικό φως – θα μπορούσε να αποτελεί τον χώρο της φωτογραφικής έκθεσης του μουσείου. Το θέμα της έκθεσης θα μπορούσε να αλλάζει ανά διαστήματα, για να προσελκύει το ενδιαφέρον των επισκεπτών, καθώς επίσης και να φιλοξενήσει εξωτερικές εκθέσεις.



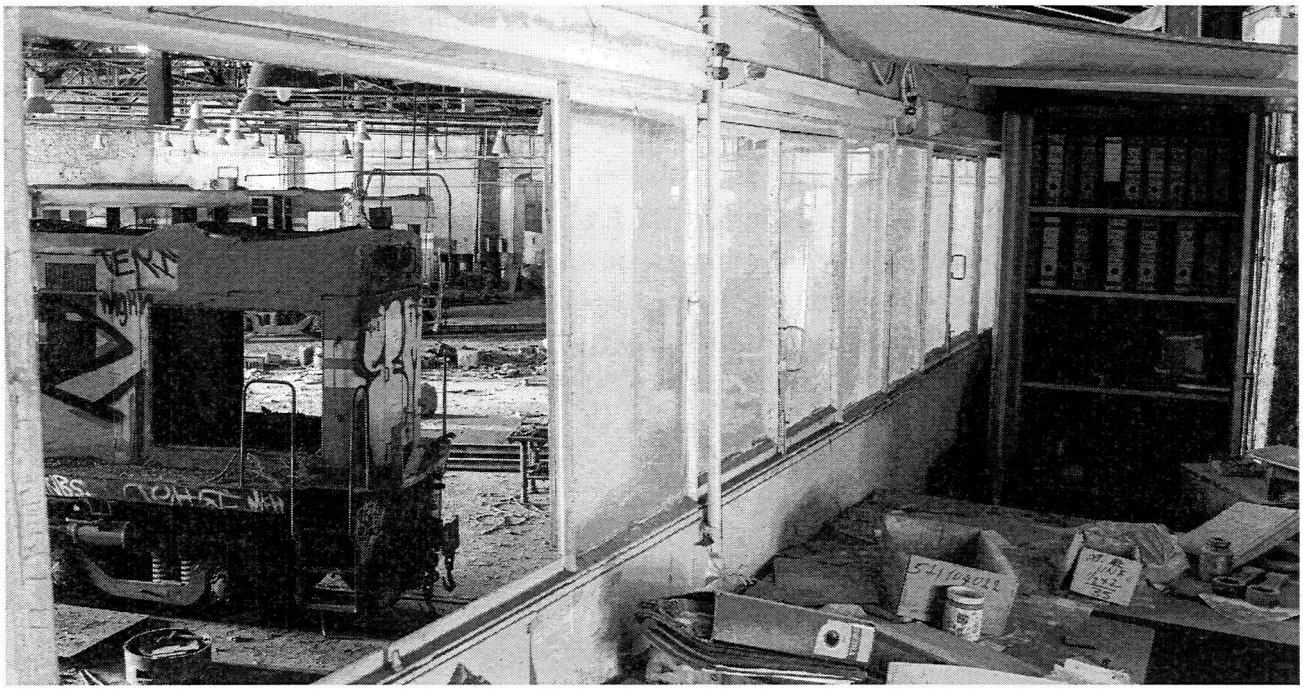


8. Μηχανουργείο: Το μηχανουργείο αποτελεί τον ιδανικότερο χώρο για την έκθεση μηχανημάτων από το μηχανουργείο των τ. ΣΠΑΠ. Στο εργοστάσιο υπάρχουν δεκάδες μηχανήματα, ακόμη και προπολεμικής κατασκευής, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται εδώ και δεκαετίες. Τα πιο αξιόλογα κι ιστορικά από αυτά μπορούν να μεταφερθούν στον χώρο αυτό ο οποίος έχει την δυνατότητα να «φιλοξενήσει» τέτοιου όγκου αντικείμενα (εμβαδόν: 60 τμ και ύψος 5 μ). Η έκθεση αυτή θα μπορούσε να συνοδεύεται από οπτικοακουστικό υλικό που θα προβάλλεται σε οθόνες κλπ.

9. Συνεργείο λεπτών οργάνων / Μηχανισμών: Ο χώρος αυτός θα μπορούσε να αποτελέσει χώρο έκθεσης μικρότερων αντικειμένων ή εγγράφων/αρχείων εντός προθηκών. Άλλη ιδέα θα ήταν να αποτελούσε τον χώρο όπου θα εκτίθονταν στολές τεχνιτών από το μηχανοστάσιο.

10. Έλεγχος ταχυμέτρων: Ο χώρος αυτός αποτελεί ουσιαστικά συνέχεια του χώρου 9 οπότε και θα μπορούσε να στεγάσει είτε α) μια έκθεση με το πώς γίνονταν οι εργασίες συντήρησης των λεπτών οργάνων και μηχανισμών είτε β) να αποτελέσει τον χώρο αποθήκευσης του αρχείου του μουσείου, αφού ασφαλιστεί με κιγκλιδώματα η θύρα και τα παράθυρα. Στην περίπτωση του α) θα μπορούσε να συνοδεύεται από οπτικοακουστικό υλικό που θα προβάλλεται σε οθόνες κλπ.

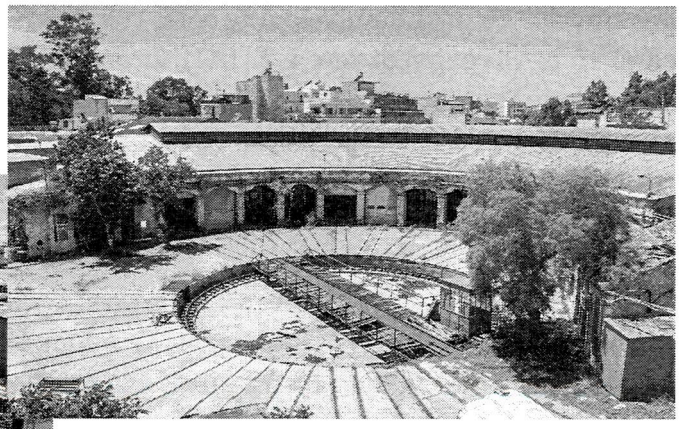
11. Εξέδρα εργοδηγών: Η εξέδρα των εργοδηγών με την σημερινή της μορφή θα απομακρυνθεί. Η θέα ωστόσο που προσφέρεται από το ύψος αυτό είναι αξιόλογη και σίγουρα πολύ απολαυστική. Οπότε θα μπορούσε στην ίδια θέση να κατασκευαστεί ένας μεταλλικός ή ξύλινος εξώστης από τον οποίοι οι επισκέπτες θα μπορούν να έχουν μια γενική άποψη της ροτόντας.

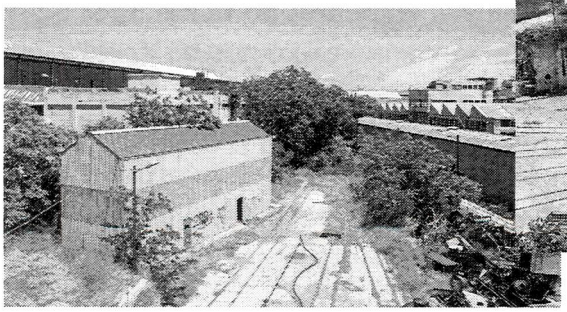


12. Ιατρείο: Ο χώρος του Ιατρείου αν και μικρός μπορεί να αποτελέσει χώρο έκθεσης εργαλείων συντήρησης των μηχανών – αφού δίπλα θα βρίσκεται η αναπαράσταση καθαρισμού ατμάμαξας με την Δ^{A} 7.108 – ενώ θα μπορούσαν να παρουσιάζονται και στολές τεχνιτών.

13. Κτίριο άμμου: Σε περίπτωση που παραμείνει το κτίριο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ίσως ως χώρος αποχωρητηρίου. Πρέπει να βρεθεί χώρος για WC καθώς τα παλιά ουρητήρια έχουν διαλυθεί ενώ βρίσκονται αρκετά μέτρα από το κυρίως μουσείο.

Άποψη από την γερανογέφυρα.



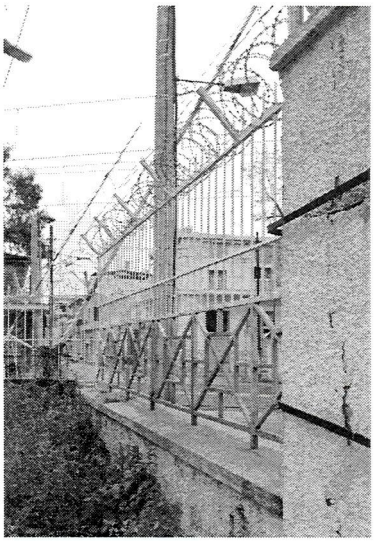


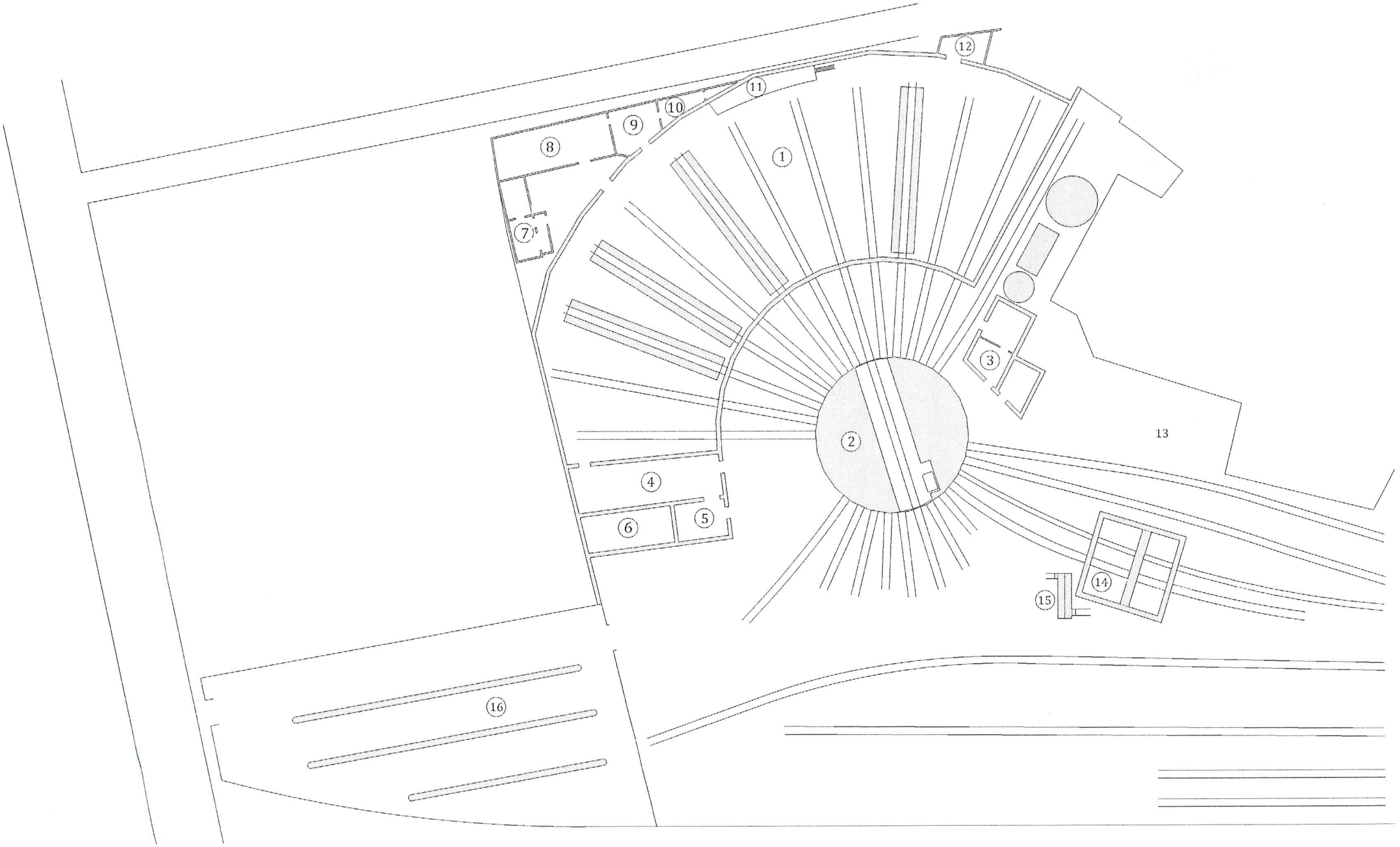
14. Μεταλλική γερανογέφυρα: Η κατασκευή αυτή για λόγους ασφαλείας δεν θα μπορεί να αποτελεί χώρο προσβάσιμο στο ευρύ κοινό. Αποτελεί, όμως, τον καταλληλότερο χώρο για την τοποθέτηση προβολέων φωτισμού του μηχανοστασίου και της ροτόντας, αναδεικνύοντας ταυτόχρονα και τα μεταλλικά στοιχεία της, παίζοντας όμορφα με τη σκιά και το μέταλλο. Παραδείγματα συναντάμε σε πολλά βιομηχανικά μουσεία, με γνωστότερο αυτό της Τεχνόπολης στο Γκάζι, με τον μεταλλικό ιστό του εργοστάσιου φωταερίου.

15. Καταφύγιο: Το αντιαεροπορικό καταφύγιο αν και φαίνεται δευτερεύουσας σημασίας, δεν παύει να είναι ένα σημαντικό κεφάλαιο στην ιστορία του μηχανοστασίου. Ο ρόλος που έπαιξε στον Β' Π.Π. δεν είναι κάτι που μπορεί να παραμεληθεί, πόσο μάλλον εφόσον αφορά ένα θέμα το οποίο παραμένει άγνωστο σε πολλούς ανθρώπους. Θα μπορούσε, λοιπόν, να αποτελεί επισκέψιμο χώρο έτσι ώστε ο θεατής να μπορεί να «νιώσει» την αγωνία των τεχνιτών κατά τη διάρκεια μιας αεροπορικής επιδρομής. Παράλληλα, ο χώρος θα διακοσμείται από φωτογραφίες και ίσως βίντεο από τους βομβαρδισμούς και τις καταστροφές που έγιναν κατά τον μεγάλο πόλεμο στον Πειραιά, θυμίζοντας και διδάσκοντας το μεγάλο πόνο και καταστροφή που προκαλεί ο πόλεμος.

16. Χώρος στάθμευσης: Στην νότια πλευρά του ΜΠΡ, ο χώρος που μένει άδειος, μπορεί να αποτελέσει ένα χώρο στάθμευσης για λεωφορεία, αυτοκίνητα αλλά και με την δυνατότητα εισόδου/εξόδου βαρέων οχημάτων που, πιθανόν, να χρειαστεί να φέρουν ή να πάρουν κάποιο έκθεμα. Επιπλέον, θα έχει σύνδεση με την οδό Υμηττού μέσω πύλης ανοίγματος 3,5 μέτρων. Η πύλη αυτή θα είναι η κεντρική πύλη του Μουσείου ενώ η δευτερεύουσα πύλη μπορεί να γίνει στην αποβάθρα προς Πειραιά του σταθμού «ΛΕΥΚΑ».






1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16