

Σιδηροδρομική Γραμμή Μύλων Ναυπλίου – Καλαμών: Εξέταση των Κτηριακών Κατασκευών ενός Υπεραστικού Σιδηροδρομικού Δικτύου

Απόλλων Χ. Κύρκος

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην ανακοίνωση παρουσιάζονται μερικά από τα αποτελέσματα διπλωματικής εργασίας Μ. .Σ. που αφορούσε την καταγραφή και ανάλυση των σημαντικότερων τεχνικών έργων και κτηρίων της Σιδηροδρομικής Γραμμής Μύλων Ναυπλίου - Καλαμάτας. Δίνονται συνοπτικά τα πορίσματα της αναλυτικής καταγραφής των κτηρίων του δικτύου, η ταξινόμησή τους με βάση τη μορφή, τη χρήση και τη διασπορά τους στο χώρο, η εξέλιξη των κτηριακών μορφών κατά το διάστημα της λειτουργίας του δικτύου. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στα δομικά υλικά των κτηρίων, την προέλευση και την χρήση τους. Τέλος, εξετάζεται και το σημαντικότερο ζήτημα της προέλευσης των κατασκευαστικών σχεδίων των κτηρίων. Η ιστορική τεκμηρίωση των κατασκευών της Γραμμής, από το 1884 που σχεδιάστηκε έως και το 2011 που διεκόπη η λειτουργία της, στηρίχθηκε σε δεδομένα που προέκυψαν από τεχνικά και νομικά έντυπα της εποχής αλλά και μαρτυρίες του τύπου. Η μορφολογική και κατασκευαστική τεκμηρίωση και ανάλυση των κτηρίων βασίστηκε στο σχεδιαστικό αρχείο του ΟΣΕ Τριπόλεως και σε εκτενές φωτογραφικό υλικό που καλύπτει το διάστημα 1898 - 2012. Η παρουσίαση των πορισμάτων γίνεται με χάρτες καταγραφής χρήσεων αλλά και υποστηρικτικό υλικό από φωτογραφίες και καρτέλες ομαδοποίησης και τυπολογίας. ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: σιδηροδρομικό δίκτυο, τυπολογίες κτιρίων, αρχιτεκτονικά σχέδια.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τον Δεκέμβριο του 2011 και στα πλαίσια του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Προστασία Μνημείων» του Ε.Μ.Π., παρουσιάστηκε η Διπλωματική Εργασία με τίτλο «Σιδηροδρομική Γραμμή Μύλων Ναυπλίου – Καλαμών: Τεκμηρίωση Υφιστάμενης Κατάστασης και Πρόταση Διαχείρισης και Ανάδειξης», με επιβλέποντες την Κοσμήτορα της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Καθηγήτρια Ελένη Μαΐστρου και τον Επίκουρο Καθηγητή και νυν πρόεδρο της Ελληνικής Επιτροπής του TICCIH Νίκο Μπελαβίλα. Συνετέλεσαν πολλοί λόγοι στην επιλογή του θέματος, βασικότερος όμως ήταν πως ήδη από την αναζήτηση που είχε προηγηθεί στο Εθνικό Αρχείο Διδακτορικών Διατριβών και στην βιβλιογραφία είχε διαπιστωθεί πως υπήρχε ερευνητικό έλλειμμα σε θέματα σχετικά με την μελέτη και την τεκμηρίωση της ιστορίας και των μορφών των σιδηροδρομικών κατασκευών στην Ελλάδα. Έτσι, εξειδικεύοντας στην περίπτωση αυτής της γραμμής ως ενός case study, τέθηκε εξ αρχής ως βασικός στόχος η διεξοδική καταγραφή των τεχνικών κατασκευών (κτίρια, γέφυρες, τούνελ κ.α.) που δημιουργήθηκαν για αυτή τη γραμμή, και η τεκμηρίωση των μορφών, της δομής, της χρήσης και της παθολογίας τους. Έτσι, ανάμεσα στα άλλα συμπεράσματα και κατευθύνσεις της εργασίας, ένα σημαντικό τμήμα που έμεινε ως παρακαταθήκη, αφορά μία ενότητα 120 κτιρίων τα οποία από κάθε άποψη αποτελούν ένα αρχιτεκτονικό σύνολο, πολύ σαφές, ιδιαίτερο μα και συνάμα πολύ χαρακτηριστικό για την σιδηροδρομική -και κατ' επέκταση Δημόσια- αρχιτεκτονική στην Ελλάδα, κατά τον 19ο και το πρώτο μισό του 20ου αιώνα, όπως θα καταδειχθεί και στην συνέχεια.

2. ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΚΑΙ Η ΓΡΑΜΜΗ ΜΥΛΩΝ - ΚΑΛΑΜΩΝ

Η Γραμμή της οποίας τα κτίρια θα εξετάσουμε εδώ, έχει ολικό μήκος 186 χιλιόμετρα αποτελώντας το νοτιοανατολικό τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Ξεκινά από τον παραθαλάσσιο οικισμό των Μύλων Αργολίδας, διασχίζει την ορεινή Αρκαδία μέσω Τριπόλεως και Μεγαλοπόλεως και τερματίζει στο λιμάνι της Καλαμάτας, όπως φαίνεται και στην εικόνα (1).

Η κατασκευή της μελετήθηκε το 1884 από τον Abel Gotteland, Αρχιμηχανικό της Γαλλικής Αποστολής Μηχανικών που έφερε στην Ελλάδα ο Τρικούπης, την περίοδο που ο πρώτος βρίσκονταν στην Πελοπόννησο για την μελέτη του νέου εθνικού οδικού δικτύου της (Υπουργείον Εσωτερικών, 1888 : 19). Η μελέτη κατασκευής ψηφίσθηκε από την Ελληνική Βουλή με τον Ν. ΑΦΠΕ'/14.12.1887 και το 1888 το Ελληνικό Κράτος συνήψε σύμβαση κατασκευής με την βελγική κατασκευαστική εταιρεία "Societe Anonyme Internationale de Construction et d' Enterprise des Travaux Publics, Braine-le-Comte" με Γενικό Διευθυντή της, τον Ερνέστο Ρολέν (Ernest Rolin) (Ανδρουλιδάκης, 2004:135).



Εικ. 1: Η Σιδηροδρομική Γραμμή Μύλων Ναυπλίου – Καλαμών: Σταθμοί και Στάσεις

Η κατασκευή ξεκίνησε το ίδιο έτος από τα δύο παραθαλάσσια άκρα της γραμμής (ο.π. : 136). Οι εργασίες γίνονται με την μέθοδο της ανάθεσης τμημάτων της κατασκευής σε Εργολάβους που δρουν υπό την επίβλεψη των Βέλγων Μηχανικών και την εποπτεία αυτών του Κράτους. (Α. .Ε.Ο.Ε. .Ε./Γ.Σ., 1890.

Α. .Ε.Ο.Ε.ΔΕ./Ε.Σ., 1890). Στις εργασίες κατασκευής απασχολούνται Έλληνες, Ιταλοί, Αρμένιοι και Μαυροβούνιοι εργάτες (Αντωνιάδης, 1994 : 45) ενώ μας σώζονται και τα ονόματα τριών Μηχανικών: των P. Lereche, Leclercq, και Καλύβα Διονύσιου (Ανδρουλιδάκης, 2004 : 136-137)¹. Καθώς το έργο προχωρά αργά και η βελγική εταιρεία αδυνατεί να ανταπεξέλθει στα έξοδα κηρύσσεται έκπτωτη το 1891, έχοντας προλάβει να ολοκληρώσει τα δύο ακραία τμήματα Καλαμάτας – Μεσσήνης / Διαβολισίου και Μύλων –Τριπόλεως (ΕΜΣΕ, 1891:3). Την συνέχιση της κατασκευής και την μελλοντική εκμετάλλευση αναλαμβάνει η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου που ήδη από το 1884 εκμεταλλευόταν άλλες γραμμές του δικτύου. Οι Σ.Π.Α.Π. συνεχίζουν την λειτουργία των ήδη έτοιμων τμημάτων, άλλα λόγω της πτώχευσης του 1893 και συνεπακόλουθων οικονομικών προβλημάτων καταφέρνουν να επανεκκινήσουν το έργο το 1895.

Οι Σ.Π.Α.Π, για να ανταπεξέλθουν στην πολυπλοκότητα και τις τεχνικές απαιτήσεις των εργασιών (βλ. εικόνα (2))προσλαμβάνουν πολυεθνικής σύστασης επιστημονικό προσωπικό εξειδικευμένο σε συγκεκριμένους τομείς του έργου: μας σώζονται τα ονόματα των πολιτικών μηχανικών Casimir Mattea (γεφυροποιός λίθινων κατασκευών), L. Blanchon, Εμμανουήλ Αντωνιάδη (γεφυροποιός μεταλλικών κατασκευών), L. Schneider, Cl. Bernardaggi, Καλυβά Διονύσιου, Καρπούζογλου Δημήτριου, Κωστόπουλου Αλεξάνδρου, του Αρχιτέκτονα, Ι. Ζυρίχα και οκτώ εργοδηγών. Επικεφαλής του έργου τίθεται ο Μηχανικός Γεώργιος Δούμας και Γενικός Τεχνικός Σύμβουλος ορίζεται ο Μηχανικός Weber. Για την κατασκευή οι Σ.Π.Α.Π. διατηρούν την τακτική της ανάθεσης σε διακριτές εργολαβίες, ενώ τα έργα συνεχίζουν παράλληλα και από τα δύο άκρα (Ανδρουλιδάκης, 2004:152). Τα συνεργεία συναντώνται τελικά το 1898 στο δυσκολότερο τμήμα της γραμμής, το φαράγγι του Ίσσαρη. Τον επόμενο χρόνο η γραμμή αποδίδεται στην κυκλοφορία (ΣΠΑΠ, 1900 : 4).



Εικ. 2: Η Σιδηροδρομική Στάση και η γέφυρα στο Μάναρη Αρκαδίας

¹ Το όνομα του P. Lereche εντοπίζεται μόνο στα σχέδια

Τα είκοσι πρώτα χρόνια, οι προσδοκίες για μεγάλη εμπορευματική κίνηση διαψεύδονται ενώ αντίθετα η επιβατική κίνηση είναι αυξημένη. Έτσι κτίζονται, πολλά νέα κτίσματα η τροποποιούνται παλαιά ώστε να ικανοποιήσουν αυτές τις συνθήκες λειτουργίας. Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο και τον εμφύλιο που ακολούθησε κτίσματα και κοιλαδογέφυρες καίγονται και ανατινάσσονται. Η ένδεια της Εταιρείας και του Κράτους συντελεί ώστε μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις να κατασκευαστούν τελείως νέα κτίρια ή γεφύρια στην θέση των παλαιών. Αντιθέτως, τα παλαιά επισκευάζονται ή και ανακατασκευάζονται με την ίδια μορφή. Οι πρώτες επεμβάσεις που αλλοίωσαν περιορισμένα την μορφή του δικτύου ξεκίνησαν από την δεκαετία του 1980 και εντάθηκαν με την ανακαίνιση της υποδομής της γραμμής, την αντικατάσταση των γεφυριδίων της και την περιορισμένης έκτασης επισκευή ελάχιστων βασικών λειτουργικών κτιρίων, το διάστημα 2004 – 2011.

Παρά την ανακαίνιση και την αγορά νέων συρμών, παρά το γεγονός πως η γραμμή στην διαδρομή της περνά από υπέροχα φυσικά τοπία που εναλλάσσονται με πολύ μεγάλη συχνότητα, συναντά παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία, Ζώνες NATURA και καταφύγια άγριας ζωής, παρά τέλος το γεγονός πως διατηρεί ακόμα και σήμερα την αυθεντική μορφή της του 19^{ου} αιώνα σε συντριπτικό ποσοστό, και διασώζει βαγόνια και εξοπλισμό της εποχής, ακολούθησε την μοίρα του υπόλοιπου δικτύου το 2011 και η λειτουργία της ανεστάλη ενώ τα έργα αναβάθμισης συνεχίζονταν ακόμα. Σήμερα δεν υφίσταται κανένα σχέδιο ή πρόθεση επαναλειτουργίας σε τακτική ή τουριστική βάση.

3.ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ: ΜΟΡΦΕΣ, ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ

Από την εργασία καταγραφής των κτιρίων της γραμμής διαπιστώθηκε πως όλα τα κτίρια που ανεγείρονται κατά την πρώτη περίοδο κατασκευής και λειτουργίας της γραμμής ακολούθησαν συγκεκριμένα αρχιτεκτονικά σχέδια που τα κατέτασσαν σε κτίσματα διαφορετικής τάξης και προέβλεπαν διαφορετικές όψεις, διαστάσεις, κλιμάκωση των όγκων και χρήσεις ανάλογα με τον φόρτο εργασίας ή/και το μέγεθος του οικισμού που θα εξυπηρετούσαν. Αναλυτικότερα βρέθηκαν οι εξής κατηγορίες:

α) Σιδηροδρομικοί Σταθμοί και Στάσεις. Στα μεγάλα αστικά κέντρα που διασχίζει η γραμμή έχουν κατασκευαστεί σταθμοί Α΄ Τάξης. Πρόκειται για κτίρια που αποτελούνται από κεντρικό διώροφο πυρήνα και δύο πλάγιες ισόγειες πτέρυγες σε εσοχή. Στον όροφο βρίσκεται η κατοικία του Σταθμάρχη και της οικογενείας του, ενώ στο ισόγειο βρίσκονται το Σταθμαρχείο, τα γραφεία των εργαζομένων, εκδοτήρια εισιτηρίων, αίθουσες αναμονής και αποσκευών, τηλεγραφείο κλπ. Σε μικρότερα αστικά κέντρα ή κόμβους της έχουν κατασκευαστεί σταθμοί Β΄ Τάξης που αποτελούνται μόνο από έναν κεντρικό διώροφο πυρήνα. Και σε αυτή την περίπτωση ο Σταθμάρχης με την οικογένειά του ζουν στον όροφο και στο ισόγειο βρίσκεται το Σταθμαρχείο, αίθουσα αναμονής και γραφεία λοιπών υπαλλήλων. Οι σταθμοί Γ΄ Τάξης είναι απλά ισόγεια κτίσματα που φιλοξενούν την κατοικία του σταθμάρχη, το σταθμαρχείο και αίθουσα αναμονής. Υπάρχουν όμως και στάσεις Β΄ και Γ΄ Τάξης. Πρόκειται για απλά ισόγεια κτίσματα που διαφέρουν μεταξύ τους μόνο στην διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων όπου συνωστίζονται η οικία και το γραφείο του Στασιάρχη, αίθουσα αναμονής άλλα και μικρή αποθήκη. Σε αυτές προστίθενται αργότερα και οι στάσεις ΄ Τάξης, μη επανδρωμένα μονόχωρα κτίσματα, απλής κατασκευής. Σε όλες τις περιπτώσεις τα κτίρια σταθμών και στάσεων διατάσσονται παράλληλα προς τις γραμμές. Κατασκευάζονται από λιθοδομή η οποία είναι επιχρισμένη στους ορόφους και εμφανής στα ισόγεια και δομημένη κατά το πολυγωνικό ή σπανιότερα ένα αμελές ψευδοϊσόδομο σύστημα, με ογκώδεις rustic γωνιόλιθους (bugnato). Τα ανοίγματα είναι τοξωτά, συμμετρικά διατεταγμένα στις όψεις, και περιβάλλονται από οπτοπλίνθινα πλαίσια με κόκκινο επιχρωματισμό. Οι στέγες είναι κατά κανόνα ξύλινες, δίρριχτες και κεραμοσκεπείς. Πάντα υπάρχει ένα μεταλλικό στέγαστρο που αντιστηρίζεται στην όψη προς τις γραμμές ενώ στις πλάγιες όψεις μία εντοιχισμένη πινακίδα φέρει το όνομα του σταθμού ή της στάσης. Εσωτερικά, οι μεσοτοιχίες είναι άλλοτε ξύλινες και άλλοτε λιθόκτιστες ενώ οι ψευδοροφές είναι από οροφοπήχεις με σοβά και τρίχα αιγός. Τα κουφώματα είναι πάντα ξύλινα, κυρίως ταμπλαδωτά και σπανιότερα καρφωτά. Γενικά η μορφή είναι πολύ λιτή, και δωρική, ώστε να ταιριάζει στην τραχιά και ορεινή πελοποννησιακή ενδοχώρα, ενώ στις σπάνιες περιπτώσεις των κτισμάτων με όροφο διαφαίνεται μία διάθεση διακόσμησης

η οποία εξαντλείται σε διακοσμητικές ταινίες - γείσα από οπτόπλινθους, την λάξευση της κορνίζας της στέγης, ξύλινα καφασωτά ή ένα μεγάλο ρολόι σε σοφίτα.

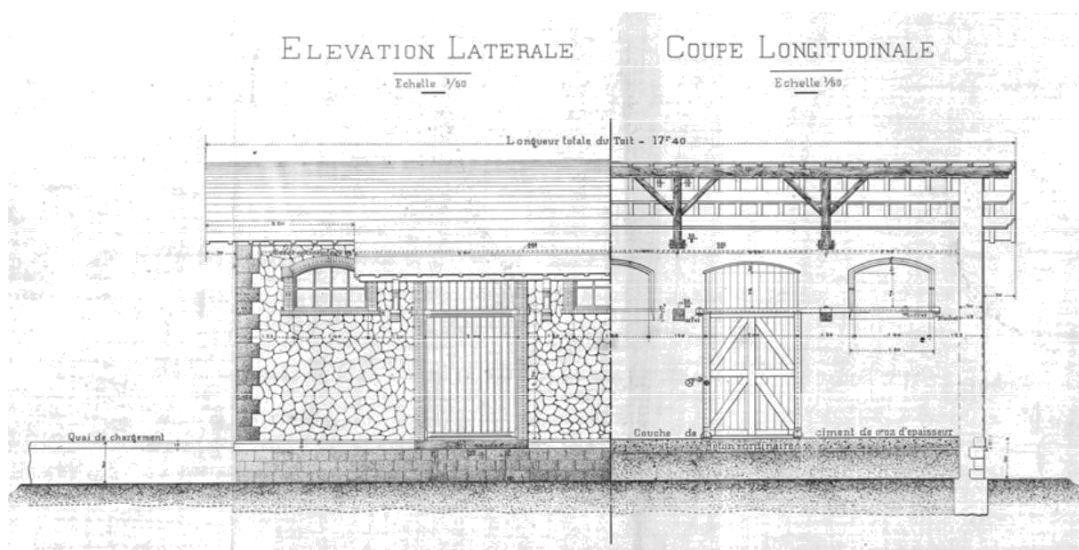


Εικ. 3: Σιδηροδρομικός Σταθμός Β΄ Τάξης στο Λεοντάρι Αρκαδίας

β)Καφεστιάτορια: Είναι κτίσματα που διευκολύνουν την μακρά αναμονής του επιβάτη στον σταθμό άλλα και τους κάθε λογής εργαζόμενους εκεί. Λειτουργούσαν ανέκαθεν από ιδιώτη που προέκυπτε από πλειοδοτικό διαγωνισμό. Είναι ισόγεια, με δύο χώρους στο εσωτερικό, από έναν για το προσωπικό και τους πελάτες. Εδώ οι μορφές δεν είναι σαφώς καθορισμένες με βάση κάποια τυπολογία. Γενικά είναι λιθόκτιστα κτίρια με δόρυχη, ξύλινη και κεραμοσκεπή στέγη και συμμετρικά διατεταγμένα ανοίγματα. Τα σύγχρονα της κατασκευής της γραμμής ακολουθούν μορφολογικά τις επιλογές που παρατηρούνται στα κτίσματα των σταθμών ή και στα αντίστοιχα κτίσματα του υπόλοιπου δικτύου της Πελοποννήσου.

γ)Κτήρια αποχωρητηρίων: Έχουν μία πολύ ιδιαίτερη μορφή ενός έντονα αποικιοκρατικού χαρακτήρα. Είναι ξυλόπηκτες κατασκευές, με τοιχοποιίες που φέρουν γέμισμα από οπτόπλινθους και δόρυχη κεραμοσκεπή ξύλινη στέγη. Και εδώ, ανάλογα με τους σταθμούς έχουμε αποχωρητήρια Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξης για την εξυπηρέτηση δέκα, επτά και πέντε ατόμων αντίστοιχα, ενώ άμεσα τα πρώτα χρόνια μετά την κατασκευή της γραμμής, δημιουργήθηκε για τις στάσεις και τύπος Δ΄ Τάξης (δύο ατόμων).

δ)Αποθήκες Εμπορευμάτων: Και οι αποθήκες εμπορευμάτων ακολουθούν μία καθορισμένη τυπολογία σύμφωνα με την οποία διακρίνονται σε Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξης. Πρόκειται για ογκώδη ισόγεια κτίσματα που εσωτερικά έχουν έναν μεγάλο, ενιαίο αποθηκευτικό χώρο ο οποίος διασπάται μόνο από το γραφείο του αποθηκάρου, ενώ διαθέτουν και μικρό υπόγειο καμαροσκεπή χώρο στο ένα άκρο. Μορφολογικά παρατηρούμε τις ίδιες επιλογές με τις προηγούμενες κατηγορίες. Χαρακτηριστικές είναι οι μεγάλες, συρόμενες θύρες φορτώσεως που είναι ξύλινες καρφωτές. Τις σκιάζουν ξύλινα στέγαστρα που αντιστηρίζονται στην τοιχοποιία. Τα ανοίγματα γενικά, διατάσσονται συμμετρικά στις επιμήκεις κύριες όψεις οι οποίες διαρθρώνονται από την ρυθμική εναλλαγή ζευγών θύρας φόρτωσης και φωταγωγού. Ανάλογα με τον αριθμό εμφάνισης αυτού του ζεύγους αυξάνεται και η τάξη της αποθήκης. (εικόνα (4))



ΕΙΚ. 4: Γαλλικό σχέδιο τυπολογίας Αποθήκης Εμπορευμάτων Β΄ και Γ΄ Τάξης (μεικτό)

ε)Μηχανοστάσια: Για την φύλαξη και την επιδιόρθωση του τροχαίου υλικού (ελκτικού και ελκόμενου) κατασκευάζονται Μηχανοστάσια. Είναι επιμήκη κτήρια με μικρά προσκτίσματα και εντοπίζονται σε σταθμούς Α΄ και Β΄ τάξης, ανάλογα με την τάξη του σταθμού που εξυπηρετούν. Στις μορφολογικές επιλογές ακολουθούνται και εδώ όσα είδαμε στις προηγούμενες κατηγορίες. Κατά τα λοιπά στα μηχανοστάσια Α΄ τάξης, (τα διπλά δίδυμα μηχανοστάσια), αποτελούνται από δύο επιμήκη ορθογώνια και παραλληλόγραμμα κτίσματα που εφάπτονται. Στην πίσω στενή και στην μία μακριά πλευρά ανοίγονται φωταγωγοί όμοιοι με αυτούς που εντοπίζονται στις αποθήκες εμπορευμάτων. Η δεύτερη μακριά πλευρά είναι ανοιχτή σε τοξοστοιχία, ενώ στην δεύτερη στενή ανοίγονται από δύο τοξωτές θύρες, με ξύλινα καρφωτά θυρόφυλλα. Στο κέντρο του αετωματικού τυμπάνου κάθε στενής όψης υπάρχει στρογγυλός φεγγίτης, ενώ κατά μήκος της στέγης του ενός κτίσματος που λειτουργούσε ως ατμομηχανοστάσιο, εντοπίζεται ανυψωμένος φωταγωγός ο οποίος χρησίμευε στον καλύτερο εξαερισμό και φωτισμό του χώρου. Αντιθέτως το γειτονικό κτίσμα προοριζόταν για την φύλαξη επιβατικών βαγονιών. Τα μηχανοστάσια Β΄ τάξης (μονά δίδυμα μηχανοστάσια) αποτελούνται από ένα κτίσμα, όπου διανυκτερεύουν ταυτοχρόνως και επιβατάμαξες και ατμάμαξες. Ομοιάζουν προς όλα με αυτά της Α΄ τάξης μόνο που έχουν πιο συνεπτυγμένες διαστάσεις.

στ)Γαιανθρακαποθήκες: Είναι ουσιαστικά κτιστοί περίβολοι, αναφέρονται όμως εδώ διότι συνδέονται άμεσα με τα Μηχανοστάσια. Είναι επιμήκεις ορθογώνιοι παραλληλόγραμμοι χώροι με αξονικά τοποθετημένες εισόδους, όπου φυλάσσονταν το κάρβουνο των ατμομηχανών. Οι τοίχοι κατασκευάζονται από αργολιθοδομή και οι θύρες είναι ξύλινες. Οι είσοδοι τονίζονται από τους λαμπάδες: δύο ισόδομα κατασκευασμένους τετράγωνους πεσσούς, με πυραμιδοειδή άνω απόληξη. ζ)Υπόγειες δεξαμενές με υδατόπυργους: Οι υδατόπυργοι αποτελούνται από λιθόκτιστη βάση κυκλικής ή σπανιότερα ελλειπτικής κάτοψης που έφερε μεταλλική δεξαμενή. Στην δεξαμενή αυτή ήταν εγκατεστημένος ειδικός μηχανισμός άντλησης υδάτων από υπόγειες δεξαμενές όπου συγκεντρώνονταν κατ' αρχάς τα ύδατα. Το νερό αυτό χρησιμοποιούνταν για την ύδρευση των ατμομηχανών. Για τον έλεγχο του μηχανισμού άντλησης ανοίγεται στην βάση του τοξωτή θύρα με λίθινο ή οπτοπλίνθινο πλαίσιο. Η τοιχοποιία είναι συχνά πολυγωνική και σπανιότερα ψευδοισόδομη, ενώ η θύρα είναι πάντα ξύλινη και καρφωτή.

η) Βοηθητικά κτίσματα διαμονής προσωπικού: Τυποποιημένα λιθόκτιστα κτήρια που λαμβάνουν διαφορετικές χρήσεις ανάλογα με το σημείο της γραμμής που εντοπίζονται: Χρησιμοποιούν συννηθέστερα ως κατοικίες του Κλειδούχου, (κλειδουχείο), ως κατοικίες φύλακα και ελεγκτή της γραμμής και των τεχνικών έργων (φυλάκιο) και ως κατοικίες φύλακα ισόπεδης διάβασης (πασαγιοφυλάκιο). Συναντώνται σε τρεις παραλλαγές για τρία διαφορετικά τμήματα της γραμμής α) Μύλων-Τριπόλεως, Καλαμάτας-Διαβολισίου και Ασπροχώματος-Μεσσήνης, β) Τρίπολης-Παραδεισίων και γ) Παραδεισίων-Διαβολισίου και Λεύκτρου-Μεγαλόπολης), χωρίς να υπάρχει όμως κάποιος προφανής λόγος για αυτή την διαφοροποίηση. Ο δεύτερος και ο τρίτος τύπος ομοιάζουν κατασκευαστικά και μορφολογικά σε όλα με τους σταθμούς της γραμμής, ο πρώτος όμως διακρίνεται τόσο για τις μικρές του διαστάσεις όσο και για το πιο κομψό ύφος που του προσδίδουν οι παραστάδες από κόκκινα τούβλα στις ακμές των τοίχων. Τις μικρές διαστάσεις και την διάταξη των ανοιγμάτων αυτής της παραλλαγής προσλαμβάνει και μία τέταρτη παραλλαγή βοηθητικών κτισμάτων, η οποία όμως υλοποιείται με τα γενικά μορφολογικά χαρακτηριστικά των κατηγοριών β) και γ).

θ) Οικήματα ομάδων εργατών γραμμής: Πρόκειται για λιθόκτιστα ορθογώνια παραλληλόγραμμα κτήρια που απαντώνται σε διάφορα τμήματα του δικτύου (κυρίως αυτά που έχουν σημαντικά τεχνικά έργα ή βρίσκονται κοντά σε δύσκολο γεωγραφικό ανάγλυφο). Τοποθετούνται παράλληλα με τις γραμμές, και ανάλογα με το μέγεθος έχουν από δύο έως έξι δωμάτια που λειτουργούν ως κατοικία των Εργατών, του Αρχιεργάτη και του Φύλακα της Γραμμής. Συχνά, κάποιος από τους τρεις χώρους χρησιμεύει και ως αποθήκη. Η χρήση τους βασικά προορίζεται να είναι περιστασιακή καθώς εξυπηρετεί την διαμονή των συνεργείων όταν γίνονται τοπικές εργασίες συντήρησης ή επισκευής μίας βλάβης. Από την εξέτασή τους έχει προκύψει μία κατάταξη τους σε δίχωρα οικήματα, τρίχωρα οικήματα και οικήματα με περισσότερους των τεσσάρων χώρους. Και εδώ παρατηρούνται οι ίδιες μορφολογικές επιλογές με αυτές της προηγούμενης κατηγορίας.

ι) Λυόμενα μεταλλικά κτίρια πολλαπλών χρήσεων: Αποτελεί μία πολύ ιδιαίτερη περίπτωση. Έχει απλή τετράγωνη παραλληλόγραμμη κάτοψη και αποτελείται από μεταλλικό σκελετό με επένδυση μεταλλικών φύλλων τα οποία μπορεί να καλύπτουν πλήρως ή οπτόπλινθους ή ξύλο. Παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι μπορεί να λυθεί, να μετακινηθεί και να επαναχρησιμοποιηθεί σε διάφορα σημεία του δικτύου λαμβάνοντας διαφορετική χρήση. Απαντάται τρεις φορές στο τμήμα Τρίπολη – Μελιγαλά, με χρήση σταθμού, αποθήκης εμπορευμάτων και καφεστιατορίου. (εικόνα (5))



Εικ. 5: Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Β΄ Τάξης στη Μεγαλόπολη Αρκαδίας, κατασκευής Σ.Π.Α.Π. το 1898. Εκατέρωθεν του σταθμού, δύο βελγικά, λυόμενα, μεταλλικά κτίρια: αριστερά αποθήκη και δεξιά κατοικία.

4. ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΟΡΦΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΕΩΝ

Από την κατασκευή της γραμμής και μέχρι και την δεκαετία του 1920, οι ανάγκες που δημιουργεί η επέκταση και η λειτουργία του δικτύου της Πελοποννήσου, έχουν ως αποτέλεσμα επεμβάσεις μετατροπών σε ένα πλήθος κτισμάτων καθώς και ανέγερση νέων. Όλες οι επεμβάσεις ή νέες κατασκευές ακολουθούν σε συντριπτικό βαθμό τις γενικές μορφολογικές επιλογές που έχουν τεθεί από κατασκευής και κάνουν χρήση των ίδιων υλικών και τρόπων δομής. Το αποτέλεσμα είναι να μην διαταράσσεται η μορφολογική ενότητα του συνόλου.

Αναφορικά με τις προσθήκες αξίζει εδώ να αναφερθεί μόνο πως η μόνη διάκρισή τους από τα αρχικά κτίσματα γίνεται τόσο από την αναφορά τους στα σχεδιαστικά αρχεία του ΟΣΕ ή την κάπως αμελέστερη τεχνικά εκτέλεσή της κατασκευής.

Εστιάζοντας στις μετατροπές παρατηρούνται σχεδόν όλες οι δυνατές περιπτώσεις: επεκτάσεις σε μήκος, ανέγερση προσκτισμάτων, μεταβολή της εσωτερικής διαρρύθμισής με μετακίνηση/ κατασκευή /καταστροφή μεσοτοιχιών, φραγή ή διάνοιξη ή μετατροπή ανοιγμάτων από θύρες σε παράθυρα και τούμπαλιν άλλα ποτέ ανέγερση η κατεδάφιση ορόφου. Παντού οι μετατροπές γίνονται για δύο λόγους: για να χωρέσουν εκεί και άλλες ειδικότητες εργαζομένων πλην των καθιερωμένων και για να γίνει η διαβίωσή τους πιο άνετη. Έτσι, ή συχνότερη προσθήκη σε όλα τα κτίσματα αφορά την κατασκευή μαγειρείου, ενώ κατά περίπτωση, στους σταθμούς μπορεί να αφορά την δημιουργία επιπλέον χώρου διαμονής για φύλακα γραμμής ή κλειδούχο, στις αποθήκες για αποθηκάριο, κλειδούχο ή φύλακα, στα μηχανοστάσια την δημιουργία χώρων γραφείων ή αποθήκευσης ανταλλακτικών, στα βοηθητικά κτίσματα διαμονής προσωπικού την διαμονή εργατών και στα οικήματα ομάδων εργατών γραμμής την διαμονή φυλάκων ή την κατασκευή χώρων αποθήκευσης εργαλείων.

Οι πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις στις οποίες αξίζει να σταθούμε είναι τα κτίρια των αποθηκών και τα βοηθητικά κτίσματα διαμονής προσωπικού. Τα κτίρια των αποθηκών εξ αρχής δεν συμβάδιζαν με την τάξη του σταθμού τον οποίο εξυπηρετούσαν. Φαίνεται πως οικοδομήθηκαν βασιζόμενα σε μία πρόβλεψη για τον φόρτο εργασίας που επρόκειτο να έχουν, γεγονός που ως εκ τούτου είχε ως αποτέλεσμα μεταγενέστερα, τις μαζικές μετατροπές τους οι οποίες μπορούσαν να είναι τόσο ακραίες όσο η περίπτωση της αποθήκης στην Καλαμάτα η οποία υπερδιπλασιάστηκε σε μήκος έως και το 1930, ή αυτή των αποθηκών της Θουρίας και του Άρεως Μεσσηνίας οι οποίες μετατράπηκαν σχεδόν εξ' ολοκλήρου σε χώρους κατοικίας βοηθητικού προσωπικού. Από τα δε βοηθητικά κτίσματα διαμονής προσωπικού αρκετά από όσα ήταν φυλάκια, με την σε μήκος επέκτασή τους για την εγκατάσταση εργατών μετατράπηκαν τόσο ώστε να ομοιάζουν πλέον με οικήματα ομάδων εργατών γραμμής. Η δεκαετία του 1930 σημαίνει την απαρχή μία τάσης για δημιουργία νέων κτισμάτων τα οποία θα καλύπτουν λειτουργικές ανάγκες πληρέστερα από όσο θα ήταν δυνατόν με την μετατροπή παλαιότερων κτιρίων. Αυτό συμβαίνει μάλλον για τρεις λόγους: α) γιατί τα υλικά δομής πλέον είναι διαφορετικά και πιο εύχρηστα (εκτεταμένη χρήση τσιμεντοκονιών και οπτόπλινθων αντί για πολυγωνικές λαξευτές τοιχοποιίες), β) γιατί έχουν γενικευτεί νέες πρακτικές κατασκευής (χρήση οπλισμένου σκυροδέματος, σενάζ κλπ) και γ) γιατί τα αρχικά κτίρια σε αρκετές περιπτώσεις πλησιάζουν τον μισό αιώνα ζωής και θεωρούνται ήδη προβληματικά και πεπαλαιωμένα. Χαρακτηριστικότερες περιπτώσεις είναι αυτές των καφεστιάτοριων και των κατοικιών εργαζομένων που κατασκευάζονται σε αρκετούς σταθμούς: κτίσματα απλής, τετράγωνης, παραλληλόγραμμης κάτοψης, με τοιχοποιίες από εμφανή οπτοπλινθοδομή ή δόριχτες, ξύλινες, κεραμοσκεπείς στέγες ή δόριχτες στέγες από τσιμέντο που πατά πάνω σε απλές μεταλλικές δοκούς. Βέβαια τα παραπάνω δεν σημαίνουν πως σταματούν οι μετατροπές στα υφιστάμενα κτίσματα, απλά μειώνονται.

Ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος και ο Εμφύλιος επιφέρουν μία τομή. Η ένδεια της εταιρείας και του Κράτους, σε συνάρτηση με την εθνική αναγκαιότητα άμεσης λειτουργίας του δικτύου εκφράζονται με ένα κύμα επισκευών κτισμάτων που συχνά είχαν καεί ή ανατιναχθεί σε εκτεταμένο βαθμό (εικόνα (6)). Μόνο την δεκαετία του 1950 εμφανίζεται μία τελείως νέα μορφή κτιρίου, το οποίο κατασκευάζεται σε βάση από εμφανή λιθοδομή, έχει επιχρισμένους τοίχους από αργολιθοδομή, με σενάζ στο ύψος των πρεκιών των

πάντα ορθογώνιων ανοιγμάτων και στην έδραση της στέγης η οποία είναι δίρριχτη, από τσιμέντο που πατά πάνω σε απλές μεταλλικές δοκούς. Τα κουφώματα είναι παντού ξύλινα εκτός από τις αποθήκες εμπορευμάτων όπου κατασκευάζονται μεταλλικά. Στην όψη των κτιρίων συχνά διαμορφώνεται ημιυπαίθριος χώρος. Η μορφή αυτή, που έχει ανάλογά της σε όλα τα Ελληνικά σιδηροδρομικά δίκτυα, εντοπίζεται στη Γραμμή Μύλων–Καλαμών σε λίγες περιπτώσεις: σε κτίρια σταθμών (ένας Β΄ και ένας Γ΄ τάξης) ή στάσεων (μία Γ΄ Τάξης – εικόνα (7)) αποθηκών (δύο περιπτώσεις) και βοηθητικών κτισμάτων (τρεις περιπτώσεις).



Εικ. 6: Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Γ΄ Τύπου στο Πλατύ Μεσσηνίας. Καταστράφηκε κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και ανακατασκευάστηκε το 1950 με χρήση του ίδιου οικοδομικού υλικού.

Έκτοτε, οι κατασκευές γίνονται όλο και ευτελέστερες, αντανakλώντας την ολοένα και μεγαλύτερη υποβάθμιση της σημασίας της γραμμής εξαιτίας της ανάπτυξης των αυτοκινητοδρόμων και της κυριαρχίας του αυτοκινήτου. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 όλες οι νέες κατασκευές σε όλο πλέον το δίκτυο, έχουν την μορφή του μεταλλικού στεγάστρου με φύλλα ελλενίτ ή πλαστικού.

Οι χρήσεις των κτισμάτων φυσικά δεν μένουν σταθερές στο πέρασμα του χρόνου όπως φάνηκε ήδη από την αναφορά στις μετασκευές τους. Οι λειτουργικές ανάγκες μεταβάλλονται και το ίδιο η χρήση του μέσου άλλα και οι προσδοκίες των επιβατών.



Εικ. 7: Η Σιδηροδρομική Στάση Γ΄ Τύπου στη Σκάλα Μεσσηνίας

5.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

Προκειμένου το κράτος να δαλεάσει τα ξένα κεφάλαια να επενδύσουν στην κατασκευή και διαχείριση της γραμμής, παρείχε στην εταιρεία που θα κατασκεύαζε το έργο, δασμολογικές ατέλειες στην εισαγωγή από το εξωτερικό πρώτων υλών και δομικού και σιδηροδρομικού υλικού (Υπουργείον Εσωτερικών, 1888 : 45 - 46). Εξετάζοντας κανείς τις πηγές και τα ίδια τα υλικά διαπιστώνει πως αυτό πράγματι συνέβη σε κάποια έκταση: Ενδεικτικά, βλέπουμε πως από την Γαλλία εισήχθησαν τα κεραμίδια (Κεραμοποιεία «Arnaud Etienne» Μασσαλία, 1889), άσβεστος του Teil (Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων, 1890: 8 - 9) για τα κάθε λογής κονιάματα, («Lafarge», Mont Saint-Victor στην Ardeche) (<http://en.wikipedia.org/wiki/Lafarge>) καθώς και κάποιοι μηχανισμοί των υδατόπυργων («Epurateurs et Filtres H. Desrumaux», Παρίσι). Από το Βέλγιο έγινε η εισαγωγή των σιδηροτροχιών και των μεταλλικών δοκών διατομής διπλού ταυ που χρησιμοποιήθηκαν για τις γέφυρες (Μεταλλουργία «Angleur» Λιέγη) και του λυόμενου οικοδομήματος («Societe Anonyme des Forges d' Aiseau», Aiseau – Presles). Επεκτείνοντας αυτή την λογική, και άλλα υλικά θα εισάγονται από την Braine-le-Comte έδρα της ομώνυμης Βελγικής Κατασκευαστικής Εταιρείας, όπου την εποχή αυτή αναπτύσσεται η μεταλλουργεία. Τα υλικά αυτά άλλα και τα ίδια τα βαγόνια έφταναν δια θαλάσσης στα δύο παραθαλάσσια άκρα της γραμμής και προωθούνταν από εκεί στα εργοτάξια μέσω της ήδη κατασκευασμένης γραμμής.

Βέβαια η πέτρα, το βασικότερο οικοδομικό υλικό, δεν εισήχθη. Πρόκειται για υλικό που αφθονεί στην ορεινή Αρκαδία (εικόνα (2) και ακόμα και σήμερα διασώζονται περιοχές λατόμησης δίπλα στις γραμμές (π.χ. Λατομείο Καλογερίκου Αρκαδίας). Εδώ πρέπει να υπομνησθεί πως το έργο κατασκευάστηκε τμηματικά και πως το κεντρικό τμήμα του είναι δημιούργημα των ΣΠΑΠ, εταιρείας ελληνικής, η οποία δεν απολάμβανε την ίδια δασμολογική ατέλεια με την βελγική. Δεν είναι λοιπόν περίεργο που σε αυτό το τμήμα γενικεύεται η

χρήση της πέτρας σε όλες τις κατασκευές, ειδικά στα έργα γεφυροποιίας.

Εκτός από την περίπτωση των πρώτων υλών και των υλικών δομής προκύπτει ως βέβαιο συμπέρασμα πως και τα αρχιτεκτονικά σχέδια της πλειονότητας των κτιρίων έχουν εισαχθεί από το εξωτερικό. Είναι γεγονός πως την δεκαετία που ξεκινά η κατασκευή της γραμμής εμφανίζονται στην ελληνική επαρχία για πρώτη φορά οι τύποι των κτισμάτων που εξυπηρετούν τον σιδηρόδρομο, ένα δημόσιο μέσο μεταφοράς που δεν προϋπήρχε. Όπως το μέσο εισήχθη (τεχνογνωσία, κατασκευή, λειτουργία) έτσι είναι το μόνο φυσικό να έχουν εισαχθεί και τα κτίσματα. Μια τέτοια άποψη διασφαλίζεται τόσο από τις πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές όσο και από τα ίδια τα κτίρια.

Ανατρέχοντας στις πηγές συμπεραίνουμε πως οι μηχανικοί της Γαλλικής Αποστολής Μηχανικών είχαν συντάξει σχέδια για την κατασκευή της γραμμής (Υπουργείον Εσωτερικών, 1888 : 3), από τα οποία η ανάδοχος Βελγική Εταιρεία όφειλε να τηρήσει με ακρίβεια τα σχέδια που είχαν γίνει για τα ακραία τμήματα Μύλοι–Τρίπολη και Καλαμάτα–Μελιγαλάς (Υπουργείον Εσωτερικών, 1888 : 42). Για το ενδιάμεσο τμήμα Τρίπολη–Μελιγαλάς και όπου αλλού ήταν αναγκαίο, οι μηχανικοί της Βελγικής Εταιρείας θα συνέτασσαν λεπτομερέστατα σχέδια τα οποία θα εγκρίνονταν από τους μηχανικούς του Κράτους (Υπουργείον Εσωτερικών, 1888 : 59 - 63). Και για τα σχέδια αυτά, τα σχέδια των Γάλλων θα αποτελούσαν τα πρότυπα. Φυσικά αφού η Γαλλική Αποστολή έχει καταρτίσει και την ακριβή χάραξη της γραμμής, τα σχέδια της κατασκευαστικής εταιρείας θα σχετίζονταν κυρίως με τα τεχνικά έργα του κεντρικού τμήματος Τρίπολη – Μελιγαλάς. Μετά την πτώχευση της Βελγικής Εταιρείας και την αντικατάστασή τους από τους Σ.Π.Α.Π το 1891 και οι τελευταίοι ανέλαβαν τις ίδιες υποχρεώσεις κατασκευής (Ανδρουλιδάκης, 2004 : 144). Αν θεωρήσουμε πως ανάμεσα στα σχέδια των τμημάτων Μύλοι – Τρίπολη και Καλαμάτα - Μελιγαλάς όπου οι Βέλγοι οφείλουν να εκτελούν με πιστότητα τα γαλλικά πρότυπα σχέδια, συμπεριλαμβάνονται και τα σχέδια των κάθε λογής κτιρίων, τότε αυτά τα κτίρια θα πρέπει να έχουν μεγάλη ομοιογένεια μεταξύ τους και να ακολουθούν με συνέπεια κάποια κοινή μορφολογική και κατασκευαστική λογική.



Πίν. 1: Σταθμοί από τα Δίκτυα του Λαρισαϊκού (α), της Γραμμής Μύλων –Καλαμών (β)& του Οδοντωτού (γ) που σχεδιάσαν οι Μηχανικοί της Γαλλικής Αποστολής.

Πράγματι, κρίνοντας από τα ίδια τα κτίσματα που μέχρι και σήμερα συναντούμε στην γραμμή, βλέπουμε πως σε αυτά τα δύο τμήματα όλα τα κτίρια ανταποκρίνονται με ακρίβεια στα σχέδια τυπολογιών σταθμών, αποχωρητηρίων, αποθηκών εμπορευμάτων, υδατόπυργων και βοηθητικών κτισμάτων διαμονής προσωπικού ά τύπου. Τα σχέδια αυτά είναι στα Γαλλικά, και δεν φέρουν στοιχεία που να τα συνδέουν με μηχανικό και εταιρεία. Επιπλέον τα ίδια μορφολογικά, κατασκευαστικά, και δομικά χαρακτηριστικά έχουν και όλα τα αρχικά σιδηροδρομικά κτίρια που κατασκευάστηκαν στις άλλες δύο γραμμές που μελετήθηκαν από τους

Μηχανικούς της Γαλλικής Αποστολής: την τοπική Γραμμή Διακοπτό – Καλάβρυτα και το διεθνές δίκτυο Πειραιάς - Αθήνα – Λάρισα – Σύνορα με τις διακλαδώσεις προς Χαλκίδα, Λαμία και Στυλίδα, πράγμα που ενδεικτικά φαίνεται στον πίνακα (1). (Παπαγιαννάκης, 1990 : 109, 127, Στην δεύτερη περίπτωση μάλιστα σώζεται και με την υπογραφή του Abel Gotteland του 18912. Κάθε πως τα σχέδια είναι σχέδια Γαλλικά και συνηγορεί τροποποιήσεις από την Γαλλία.

Τι γίνεται όμως με τα κτίσματα που συναντώνται στο μεσαίο τμήμα Τρίπολη – Μελιγαλάς; Οι ΣΠΑΠ που συνεχίζουν το έργο κατήρτισαν νέα σχέδια στα οποία πλην ελαχίστων εξαιρέσεων διατήρησαν την ογκοπλασία και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των γαλλικών σχεδίων, όπως όριζε η Σύμβαση του Κράτους με τους Βέλγους. Αναφερόμαστε σε σχέδια σταθμών, στάσεων, οικημάτων ομάδων εργατών γραμμής, και βοηθητικών κτίσματος διαμονής προσωπικού του β' και γ' τύπου. Τα σχέδια αυτά είναι γραμμένα στα Ελληνικά και ομοιάζουν με αυτά που κατασκευάζονται και τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της γραμμής.

Στην βελγική κατασκευαστική εταιρεία φαίνεται πως δεν πιστώνονται πολλά σχέδια κτιρίων. Τα σχέδια της είναι λίγα, και αφορούν μόνο έργα γεφυροποιίας και διευθέτησης υδάτων για όλη την γραμμή. Είναι σε Γαλλική γλώσσα και διακρίνονται από τις πινακίδες τους με το λογότυπο της εταιρείας. Το μόνο σχέδιο που μπορεί να αποδοθεί με σχετική βεβαιότητα στην εταιρεία αυτή, είναι το σχέδιο του λυόμενου μεταλλικού κτιρίου (προορίζονταν αποκλειστικά για σταθμούς), το οποίο εξάλλου απαντάται μόνο στο τμήμα Τρίπολη – Μελιγαλάς το τμήμα που η εταιρεία ξεκίνησε άλλα δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει, πλην ενός μόνο σταθμού. Είναι ο σταθμός Λεονταρίου Αρκαδίας ως απεικονίζεται στην εικόνα (3) Αυτός, θα αποτελούσε τον κόμβο με μία δεύτερη γραμμή που είχε αναλάβει να κατασκευάσει η ίδια εταιρεία άλλα ποτέ δεν κατασκευάστηκε: της γραμμής Ολυμπία – Καρύταινα – Μεγαλόπολη – Λεοντάρι – Σπάρτη – Γύθειο (Παπαγιαννάκης, 1990 : 104). Αξίζει να αναφερθεί πως είναι και ο μόνος σταθμός του τμήματος αυτού που ακολουθούνται επακριβώς τα σχέδια των μηχανικών της Γαλλικής Αποστολής, ως όφειλε να κάνει η βελγική εταιρεία, καθώς για αυτό το τμήμα, είναι ο μόνος που αναφέρεται στην σύμβαση κατασκευής της γραμμής (Υπουργείον Εσωτερικών, 1888 : 59).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδρουλιδάκης, Κ. (2004). *Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου, 1882-1962*. Θεσσαλονίκη: Μουσείο Φωτογραφίας Δήμου Καλαμαριάς "Χρήστος Καλεμκερής".

Αντωνιάδης, Μ. (1994), *Ο Σιδηρόδρομος στην Αργολίδα, 1882 – 1900*, Απόπειρα Λόγου και Τέχνης, τ.10, 34 – 48. Ανώνυμος Διεθνής Εταιρία Οικοδομών & Εργολαβιών Δημοσίων Έργων εν Brain le Compte (1890).

Επιστασία των Πελοποννησιακών Σιδηροδρόμων: Σιδηρόδρομος από Μύλων εις Καλάμων. Γενική Συγγραφή των Υποχρεώσεων Αφορώσα Εργολαβίας και Προμηθείας Διαφόρων.

Αθήναι Ανώνυμος Διεθνής Εταιρία Οικοδομών & Εργολαβιών Δημοσίων Έργων εν Brain le Compte. (1890).

Επιστασία Πελοποννησιακών Σιδηροδρόμων. Σιδηρόδρομος Μύλων - Καλαμών: Ειδική συγγραφή των Υποχρεώσεων Αφορώσα εις την διά Μειοδοτικών Δημοπρασιών Κατασκευήν των Έργων. (Τμήμα περιλαμβανόμενον μεταξύ των χλμ 69,700 και 74,000-της χιλιόμετρησης).

Αθήναι Εταιρία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος, (1891). Απάντησις της Εταιρίας των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος εις το Περι Εκπτώσεως Αυτής Έγγραφον του Υπουργείου των Εσωτερικών.

Αθήναι: Τύποις Αλεξάνδρου Παπαγεωργίου Εταιρία των Σιδηροδρόμων Πειραιώς – Αθηνών - Πελοποννήσου, (1900). Εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και της Εξελεγκτικής Επιτροπής προς την Γενικήν Συνέλευσιν των Μετόχων της 30 Μαρτίου 1900. Αθήνα: Τυπογραφείο Σ.Κ.Βλαστού.

² Πρόκειται για το σχέδιο Σ. Σταθμών Α Τάξης που εφαρμόστηκε στον Πειραιά, την Χαλκίδα, την Λαμία και την Λάρισα.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Απόλλων Κύρκος γεννήθηκε το 1983 στην Αθήνα. Μεγάλωσε στο Κουκάκι και σήμερα διαμένει στη Νέα Σμύρνη. Σπούδασε Αρχαιολογία και Ιστορία της Τέχνης στο Ε.Κ.Π.Α, ενώ το 2011 έλαβε το Διατμηματικό Μ.Σ. «Προστασία Μνημείων» του Ε.Μ.Π. Το ενδιαφέρον του στρέφεται γύρω από την Βιομηχανική Αρχαιολογία και την αξιοποίηση και ανάδειξη της βιομηχανικής κληρονομιάς. Έχει συμμετάσχει στις ομάδες εργασίας των Εργαστηρίων Βιομηχανικής Κληρονομιάς που συνδιοργάνωσαν το Π.Ι.Ο.Π. και το Τ.Ι.Σ.Σ.Ι.Η. το διάστημα 2012 - 2013 αλλά και στο συνέδριο που διοργάνωσε το Ελληνικό Παράρτημα του Τ.Ι.Σ.Σ.Ι.Η. τον Ιούνιο του 2013. Είναι μέλος του Δ.Σ. του Ελληνικού Παραρτήματος του Τ.Ι.Σ.Σ.Ι.Η.. Τα τελευταία τρία έτη εργάζεται ως έκτακτος Αρχαιολόγος στη Διεύθυνση Εθνικού Αρχείου Μνημείων του ΥΠ.ΠΟ.Α. για την υλοποίηση του έργου ΕΣΠΑ «Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο». Μπορεί να μιλά και να γράφει στα Αγγλικά με ευχέρεια, ενώ κατανοεί και τα Ιταλικά. Στοιχεία επικοινωνίας: α) Ταχ. Διεύθυνση: Θυατείρων 9 Ν. Σμύρνη, 17121, Αθήνα, β) e-mail: aplkyrk@gmail.com