# Οι Χαλύβδινες Γέφυρες στον Κάτω Αξιό και τα Κτήρια Συνοδείας τους. Μια Πρόταση Προστασίας, Ανάδειξης, Επανάχρησης.

**Νικόλαος Κ. Χατζητρύφων**
**Δήμητρα Καλλιγά**

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Καταγράφονται τα ιστορικά ακίνητα αντικείμενα στον Κάτω Αξιό· αυτά καταμερίζονται σε δύο κατηγορίες - σε εν δυνάμει μνημεία και λοιπά ιστορικά κτήρια -, διότι φέρουν αξίες - σημαντικότητες τεχνολογικές, αισθητικές και ιστορικές, και εντάσσονται αρμονικά σε ένα εξαίρετου κάλους φυσικό περιβάλλον. Πρόκειται για τέσσερις σιδηροδρομικές χαλύβδινες γέφυρες και δύο οδικές, τον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό, ένα τριώροφο πολυβολείο, έναν υδατόπυργο, τρία επιπλέον κτήρια, καθώς και τον περιβάλλοντα χώρο τους. Προτείνεται η δημιουργία «Πολύ-πολιτισμικού Χώρου» με χρήσεις που θα συνάδουν με το μνημειακό χαρακτήρα ορισμένων δομικών κατασκευών, ενώ άλλες κατασκευές προτείνεται να παραχωρηθούν για χρήση σε ιδιώτες. Τέλος, προτείνονται διοικητικές δομές για την αρμονική διαχείριση της περιοχής.

ΛΕΞΕΙΣ–ΚΛΕΙΔΙΑ: χαλύβδινες ιστορικές γέφυρες, επανάχρηση, διοίκηση χρήσης μνημείων.

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μελέτη προστασίας και ανάδειξης μνημείου ή ιστορικής δομικής κατασκευής αφορά στις ίδιες τις κατασκευές και τον περιβάλλοντα χώρο τους (με όσες επιπλέον κατασκευές αυτός περιλαμβάνει). Στην προκείμενη περίπτωση πρόκειται για τέσσερεις σιδηροδρομικές και δύο οδικές χαλύβδινες γέφυρες, οι οποίες βρίσκονται μεταξύ των χωριών Ανατολικό (πρώην Βαλμάδα) και Πρόχωμα, καθώς και για εννέα κτίσματα συνοδείας τους: Σιδηροδρομικός σταθμός Αξιού (αρχικό κτήριο με προσθήκη οικοδομικής φάσης και δύο νεότερα κτήρια), υδατόπυργος εξυπηρέτησης ατμομηχανών, πηγάδι, τρία πολυβολεία (ένα τριώροφο - το «Γερμανικό Πολυβολείο» - και δύο ημιυπόγεια), και τρία κτήρια εξυπηρέτησης, στρατιωτικής χρήσης. Η περιοχή που περιέχει αυτές τις κατασκευές ορίζεται από χωμάτινη οδό κατά μήκους του Αξιού ποταμού, ανατολικά και δυτικά του, από τη νοτιότερη χαλύβδινη σιδηροδρομική γέφυρα έως τη χαλύβδινη οδική γέφυρα του Προχώματος. Η περιοχή αυτή, η οποία στη συνέχεια αναφέρεται ως «Πολυ-πολιτισμικός Χώρος (Τεχνολογίας–Φυσιολατρίας–Ιστορίας)», έχει εμβαδόν 13.000.000 $μ^2$ και η χωμάτινη οδός έχει μήκος 27.000 μ.

Με ενέργειες της Υπηρεσίας Τεχνικών Έργων Κεντρικής Μακεδονίας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΤΕΚΜ), οι χαλύβδινες σιδηροδρομικές γέφυρες και η γέφυρα του Προχώματος μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο τους, καθώς και ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός, ο υδατόπυργος και το τριώροφο πολυβολείο («Γερμανικό Πολυβολείο») με τον περιβάλλοντα χώρο τους, βρίσκονται σε διαδικασία χαρακτηρισμού τους ως μνημείων.

Η ΥΤΕΚΜ πρότεινε την αξιοποίηση της εν λόγω περιοχής και προετοιμάζει την τεχνική ωριμότητα του έργου. Η προστασία και ανάδειξη των προαναφερόμενων αντικείμενων προϋποθέτει νέα, ρεαλιστική χρήση, η οποία αφενός θα αφορά καθαυτά στα ακίνητα και στο περιβάλλον τους και αφετέρου θα είναι ενδιαφέρουσα και υλοποιήσιμη από διάφορους φορείς, όπως είναι το Υπ.Πο.Α. (για την επανάχρηση του σιδηροδρομικού σταθμού και του Γερμανικού Πολυβολείου), ο «Φορέας Διαχείρισης του Δέλτα των ποταμών Αξιού, Αλιάκμονα, Λουδία» (για την επανάχρηση ορισμένων κτηρίων και του περιβάλλοντος χώρου) και τουριστικών εταιρειών (λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, ξενώνων, κλπ).

Λόγω του μεγέθους του αντικείμενου και του προβλεπόμενου προϋπολογισμού, ως προς την αποκατάσταση επιλέγεται διαβάθμιση των επεμβάσεων σε τρία στάδια: α) Άρση βλαβών που είναι δυνατόν να προκαλέσουν πρόσθετες αστοχίες. Παράλληλα δημιουργία πυρήνων έλξης τουριστών, β) Αποκατάσταση βλαβών που εμποδίζουν τη χωρικά αδιάκοπτη επισκεψιμότητα του «Πολύ-πολιτισμικού Χώρου», γ) Ολοκληρωμένη αποκατάσταση ακίνητων αντικείμενων - απόδοση ορισμένων στην αρχική τους χρήση. Πρόκειται για διαδικασία βελτιστοποίησης των επιλογών επέμβασης με μεταβλητές τη διαχείρηση των οικονομικών πόρων και τη χρηστικότητα.

Από την άλλη πλευρά, δεδομένου ότι πρόκειται για αντικείμενα με κοινωνικό-πολιτικό-τεχνολογικό-ιστορικό χαρακτήρα, επιλέγεται ως κύριος στόχος της μελέτης η ανάσυρση στη μνήμη της αίσθησης της εποχής από τις αρχές έως και μετά το μέσο του 20ού αι. Ένας θεμελιώδης συνοδεύων στόχος είναι η επίτευξη βιώσιμης νέας χρήσης. Ο φορέας διαχείρισης πρέπει να συμπεριλαμβάνει τους εμπλεκόμενους παράγοντες, να έχει ευέλικτη δομή και λειτουργία, ώστε να εγγυάται την υπηρέτηση των στόχων.

Το θεωρητικό υπόβαθρο για τη διαχείριση των πολλών παραμέτρων που καθορίζουν το αποτέλεσμα της επέμβασης, δίδεται από τους αλγορίθμους βελτιστοποίησης των πολυπαραμετικών επιλογών επέμβασης σε μνημεία για τη διατύπωση οιωνί ποσοτικών συναρτήσεων των επιλογών επέμβασης (Τάσιος, 2004. Τάσιος, 2006). Επίσης, έχουν καταγραφεί και αναλυθεί οι παράγοντες της σημαντικότητας των προς αποκατάσταση και ανάδειξη ιστορικών αντικειμένων (Χατζητρύφων, 2007).

Επομένως, το περιεχόμενο προσέγγισης του θέματος είναι σύνθετο: τεχνολογικό, ιδεολογικό και οικονομικό.

## 2. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΝ ΚΑΙ ΑΡΧΩΝ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ

Για πρώτη φορά με το Ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς» αναφέρονται ρητώς οι αξίες-σημαντικότητες των ακίνητων αγαθών, οι οποίες τους δίνουν τη δυνατότητα να χαρακτηριστούν ως μνημεία. Αυτές οι αξίες περιλαμβάνουν την κοινωνική και ιστορική μνήμη, καθώς και την τεχνολογία, πέραν της μορφολογικής- αισθητικής σημαντικότητας.

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, καθώς και τα υπουργεία Μακεδονίας και Θράκης, και Αιγαίου κατατάσσουν σε κατηγορίες σπουδαιότητας τα παραδοσιακά κτήρια και γενικότερα τα στοιχεία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Το Υπ.Πο.Α. δεν προβλέπει όμοια διαβάθμιση, αν και στην πράξη προβαίνει σε διαβάθμιση.

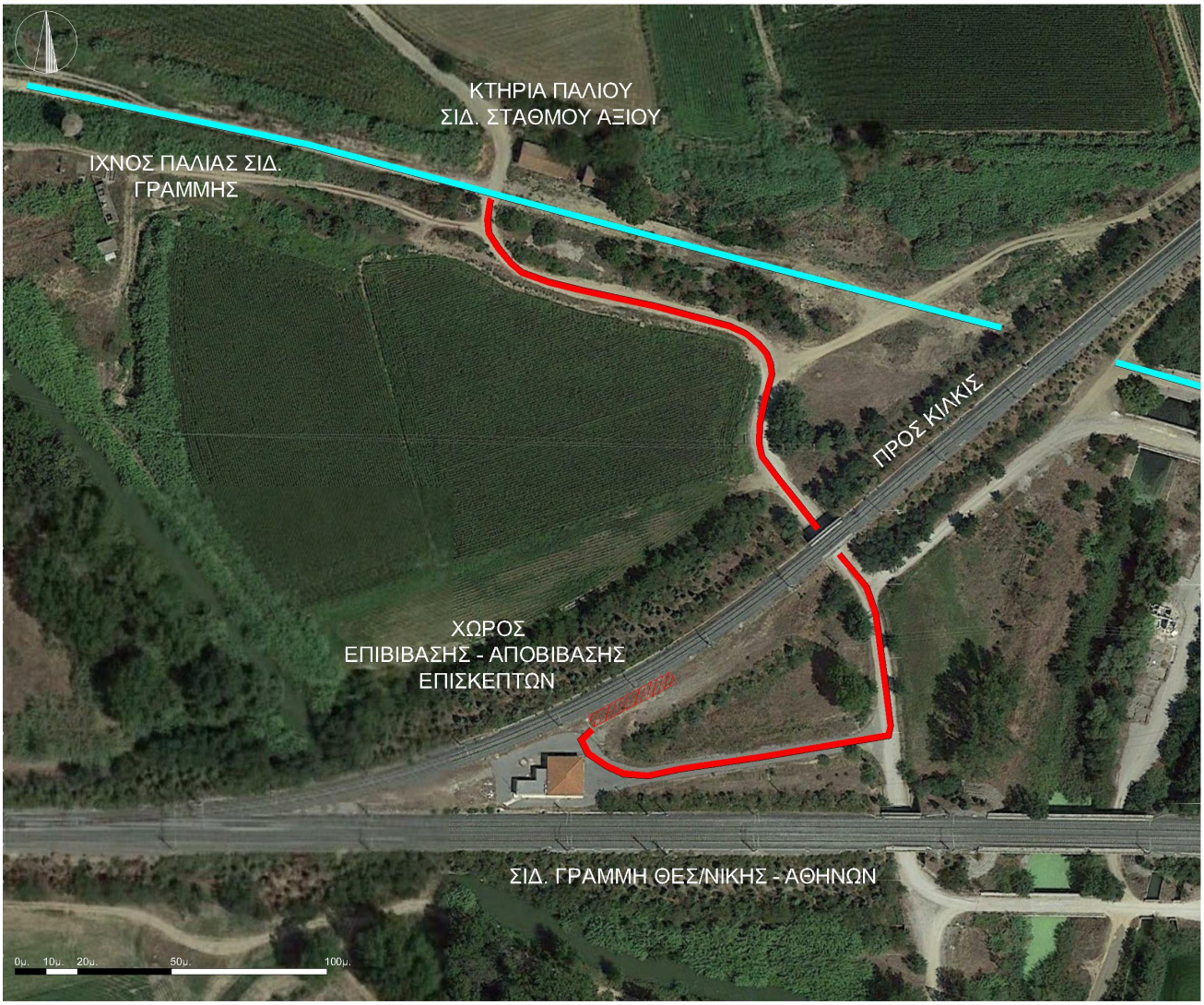
Διατυπώνεται η άποψη, ότι κριτήριο της όποιας διαβάθμισης μνημείων, διατηρητέων κτηρίων ή ιστορικών κατασκευών αποτελεί η μη ρητή απόφαση-στόχος: Μπορεί και πρέπει το ιστορικό αντικείμενο να ανασύρει στη μνήμη το μέγιστο δυνατό ποσοστό από το σύνολο της ιστορίας του ίδιου και της εποχής του (ως ο ένας πόλος επιλογής) ή θα αποτελέσει απλώς αντικείμενο αισθητικής απόλαυσης (ως ο άλλος πόλος επιλογής);

Για να εξασφαλιστεί η απόφαση-στόχος, πρέπει να εξασφαλιστεί, ότι ο φορέας ή το πρόσωπο που θα υλοποιεί τη (νέα) χρήση πρέπει να παρέχει σχετικά εχέγγυα· διότι είναι δυνατόν, η αποκατάσταση και συντήρηση ακίνητου αντικείμενου να είναι άψογη, ενώ ο φορέας διαχείρισης του οποιουδήποτε μνημείου, μέσω της επανάχρησης, να μη συμβάλλει στην (ή να αποτρέπει από την) ανάσυρση της μνήμης και να μην εξασφαλίζει σεβασμό της ιστορίας του και ενδεχομένως της ιερότητάς του.

## 3. ΟΙ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΤΗΡΙΑ ΣΥΝΟΔΕΙΑΣ ΤΟΥΣ

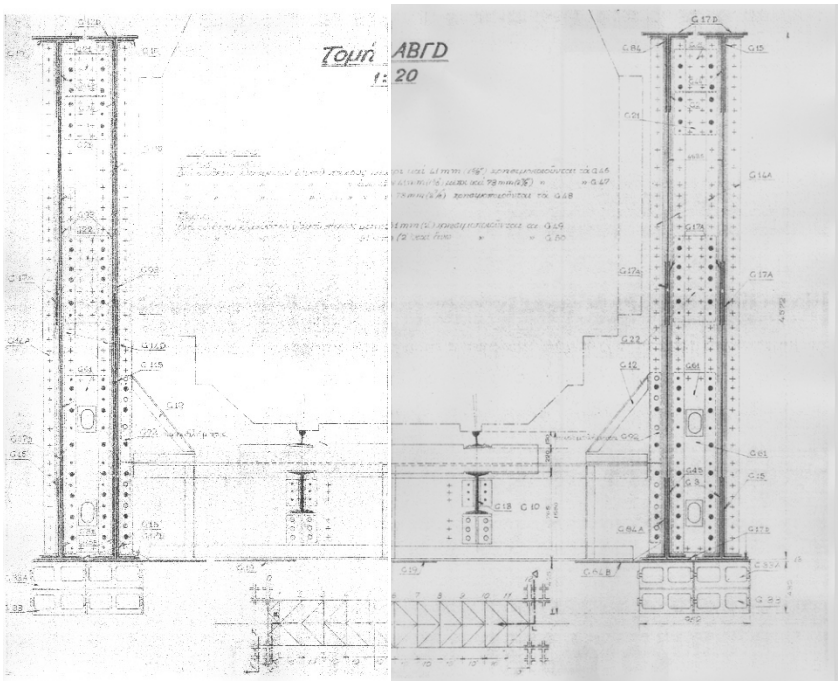
Η αξία-σημαντικότητα των ακινήτων του θέματος συνίσταται στην τεχνολογία των γεφυρών και των πυλώνων τους, την αισθητική τοπίου, την οποία οι γέφυρες δημιουργούν, καθώς και τα ιστορικά πολιτικά και στρατιωτικά γεγονότα, που ανακαλούνται στη μνήμη. Τα δύο κτήρια συνοδείας και το Υδραγωγείο, τα οποία προτείνονται να χαρακτηριστούν ως μνημεία, πέραν της μαρτυρίας τους για την ιστορική δόμηση, εμπεριέχουν στοιχεία δομικής και αισθητικής ιδιαιτερότητας. Τέλος, η περιοχή όπου βρίσκονται οι προαναφερόμενες δομικές κατασκευές, είναι ιδιαίτερου φυσικού κάλους, προστατευόμενη από διεθνείς συνθήκες, αξιοποιούμενη για φυσιολατρικούς σκοπούς (ποδηλασία, πεζοπορεία, πικ-νικ κ.ά.) (1,2).

Εικ. 1. Χάρτης περιοχής Κάτω Αξιού (από Πρόχωμα έως Ανατολικό) με σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος.

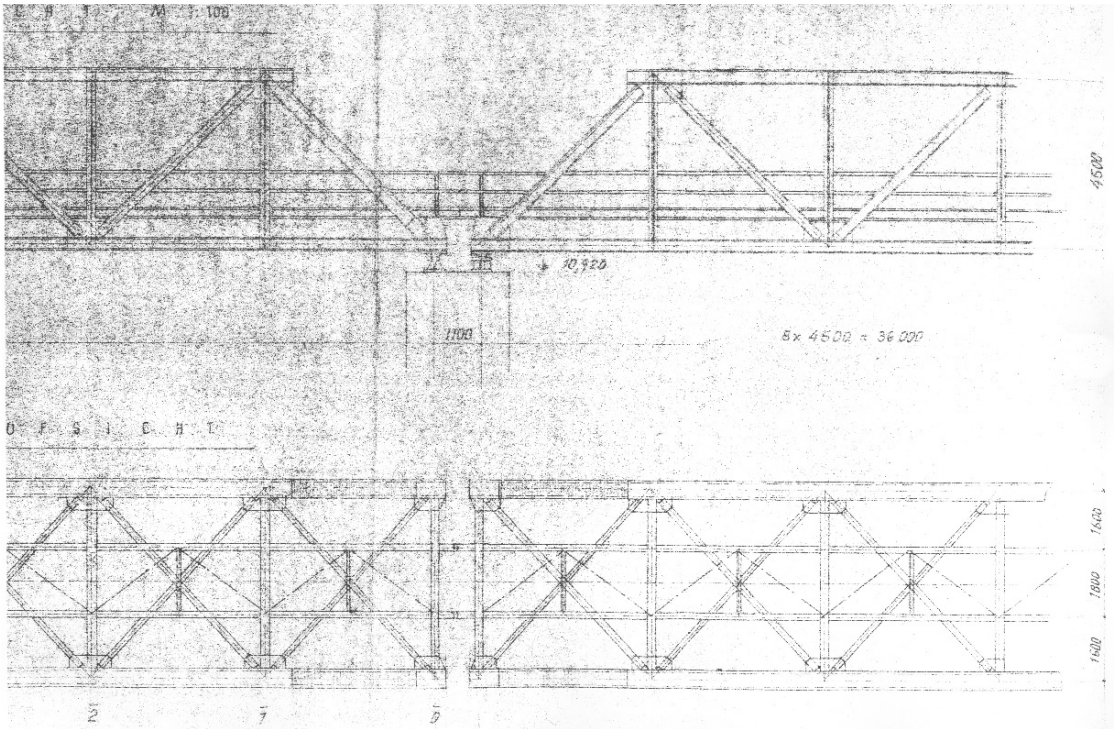



Εικ. 2. Θέση σιδηροδρομικής διασταύρωσης. Πρόταση δημιουργίας σιδηροδρομικής στάσης.

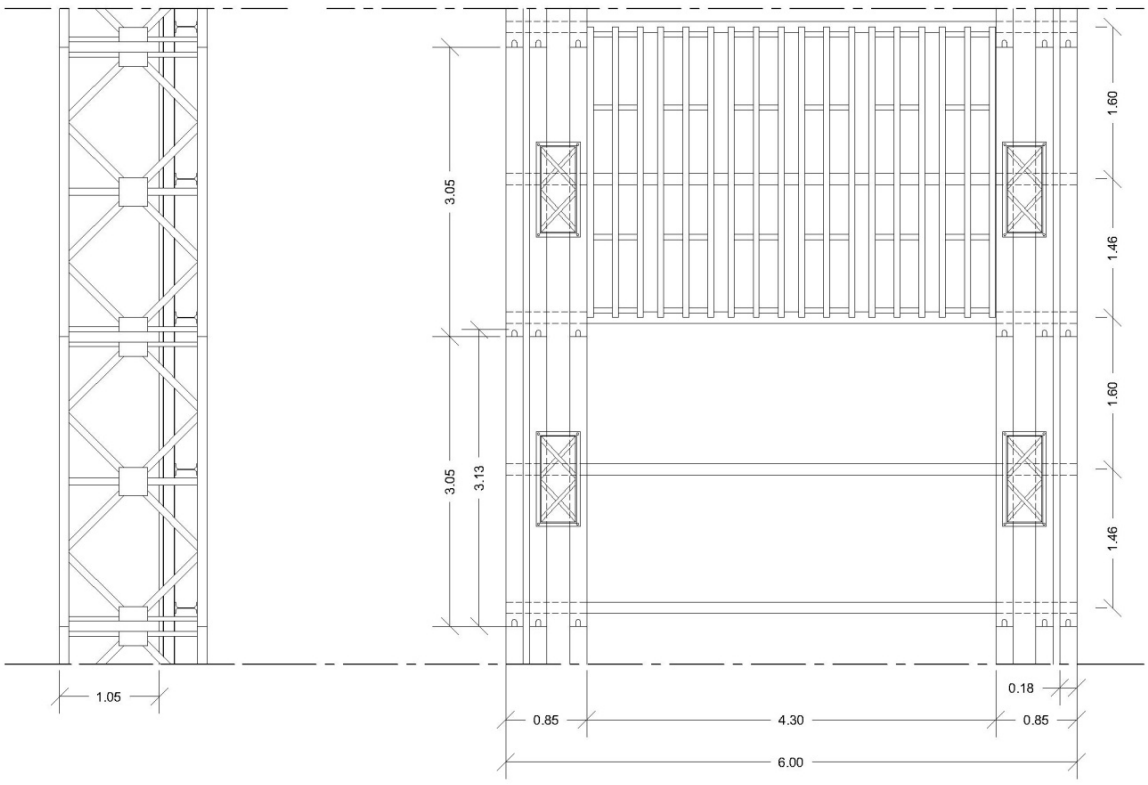
## 3.1 ΟΙ ΧΑΛΥΒΔΙΝΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ




Εικ. 3. Σιδηροδρομική γέφυρα Αξιού, Κάθοδος (προς Θεσσαλονίκη), EVERALL (αρχεία ΥΤΕΚΜ και ΟΣΕ).




Εικ. 4. Σιδηροδρομική γέφυρα Αξιού, Άνοδος (προς Αθήνα), δικτυωτή τραπεζοειδής (αρχεία ΥΤΕΚΜ και ΟΣΕ).




ΠΡΟΧΩΜΑ, ΓΕΦΥΡΑ ΤΥΠΟΥ BAILEY (ΑΡΧΕΙΟ ΥΤΕΚΜ)
ΔΟΚΟΙ IPE 240, ΔΟΚΙΔΕΣ IPE 120, 100 ΚΑΙ CHANNELS UNP 100

Εικ. 5. Οδική γέφυρα Αξιού, τύπου Bailey, στο Πρόχωμα Θεσσαλονίκης (αρχείο ΥΤΕΚΜ).

Η πρώτη σιδηροδρομική γέφυρα στον Αξιό κατασκευάστηκε το 1892. Επρόκειτο για χαλύβδινη δικτυωτή γέφυρα με ζευκτά τοξοειδούς μορφής· συνίστατο από 12 αμφιέρειστους φορείς, ενώ οι πυλώνες και τα ακρόβαθρα ήταν λιθόκτιστα. Στα μισά της δεκαετίας του ’20, άρχισαν τα αντιπλημμυρικά έργα στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης, στα οποία συμπεριλαμβανόταν η εκτροπή της κοίτης του Αξιού (10 χιλ. ΝΔ), προς αποφυγή πρόσχωσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Τα προαναφερόμενα έργα καθώς και την κατασκευή των γεφυρών ανέλαβε η εταιρεία FOUNDATION COMPANY OF NEW YORK. Η νέα γέφυρα (ΚΑΘΟΔΟΣ), η οποία εγκαινιάστηκε το 1933, συνίστατο από 17 αμφιέρειστους δικτυωτούς φορείς, τραπεζοειδούς μορφής, ανοίγματος 36 μ. ο καθένας· εδραζόταν σε 18 πυλώνες (16 μεσόβαθρα και 2 ακρόβαθρα) από οπλισμένο σκυρόδεμα, οι οποίοι με τη σειρά τους εδράζονταν σε πλέγμα ξύλινων πασσάλων μήκους 9.10 μ. Το 1946, μετά το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, άρχισαν εργασίες αποκατάστασης ζημιών, με ανακατασκευή και ενίσχυση των βάθρων, καθώς και αντικαταστάσεις των τραπεζοειδών μεταλλικών φορέων, με νέους ορθογώνιους, τύπου EVERALL (3).

Το 1964 κατασκευάστηκε διπλή σιδηροδρομική γέφυρα. Η προϋπάρχουσα, τύπου EVERALL (ορθογώνιο δικτύωμα), διατηρήθηκε, αποτελώντας την ΚΑΘΟΔΟ της γραμμής (προς Θεσσαλονίκη)· βορειότερα, κατασκευάζεται εκ θεμελίων η ΑΝΟΔΟΣ (προς Αθήνα), με ίδια ανοίγματα και αριθμό βάθρων και φορέων, αλλά με διαφορετική μορφή δικτυωμάτων (τραπεζοειδή) (4).

Η πρώτη γέφυρα στο Βαρδαρόβασση, εντασσόταν και αυτή στο σιδηροδρομικό δίκτυο «Θεσσαλονίκη – Μοναστήρι (1891–1894)». Το μόνο στοιχείο, σύμφωνα με τοπογραφικό διάγραμμα του 1930, είναι ότι είχε συνολικό μήκος 9.75 μ.

Το 1933 κατασκευάστηκε η νέα, ύστερα από διαπλάτυνση και εμβάθυνση της κοίτης του Βαρδαρόβαση. Αποτελείτο από πέντε αμφιέρειστους δικτυωτούς φορείς, τραπεζοειδούς μορφής και ανοίγματος, 31μ. ο καθένας· εδραζόταν σε έξ) πυλώνες (4 μεσόβαθρα και 2 ακρόβαθρα) από οπλισμένο σκυρόδεμα, οι οποίοι με τη σειρά τους εδράζονταν σε πλέγμα ξύλινων πασσάλων μήκους 9.10 μ.

Το 1946, μετά το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, πραγματοποιήθηκαν επεμβάσεις αποκατάστασης ζημιών, με ενίσχυση των βάθρων και αντικαταστάσεις τμημάτων.

Το 1964 κατασκευάστηκε και εδώ, όπως και στον Αξιό, διπλή σιδηροδρομική γέφυρα· η προϋπάρχουσα διατηρείται, σίγουρα με κάποιες ενισχύσεις κι αποτελεί την ΚΑΘΟΔΟ της γραμμής (προς Θεσσαλονίκη)· βορειότερα, κατασκευάζεται εκ θεμελίων η ΑΝΟΔΟΣ (προς Αθήνα), με ίδια ανοίγματα και αριθμό βάθρων και φορέων.

Βορείως των σιδηροδρομικών γεφυρών υπάρχουν δύο οδικές χαλύβδινες γέφυρες (εκτός χρήσης) εκατέρωθεν της νέας γεφύρας της παλιάς εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Αθήνων.

Η πρώτη, κοντά στο φράγμα της Έλλης, είναι χαλύβδινη δικτυωτή γέφυρα τύπου Bailey (5). Ο τρόπος διαμόρφωσης των κύριων δικτυωτών δοκών δίνει το όνομα στη γέφυρα και στη περίπτωσή μας η «μονή τριπλή» (ένα δικτύωμα καθ' ύψος, τρία κατά πλάτος). Εδράζεται σε 7 πυλώνες και 2 ακρόβαθρα (οπλισμένο σκυρόδεμα). Το συνολικό μήκος της είναι 201.30, το καθαρό πλάτος 4.30, ενώ το μικτό 6.00 μ.

Η γέφυρα κατασκευάστηκε το 1959 από τον ελληνικό στρατό και συνέδεε οδικά το Πρόχωμα με τα Κουφάλια, μέσω της υπάρχουσας κοινοτικής οδού μέχρι το 2000, χρόνο κατασκευής της σύγχρονης, νοτιότερα.

Νοτίως της σύγχρονης οδικής γεφύρας της παλιάς εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Αθηνών, βρίσκεται η παλιά γέφυρα του δρόμου. Χαλύβδινη δικτυωτή γέφυρα, τραπεζοειδούς μορφής, όμοια με τις παλιές χαλύβδινες σιδηροδρομικές γέφυρες Αξιού και Βαρδαρόβασση (Άνοδοι), οι οποίες κατασκευάστηκαν στην ίδια περίοδο. Αποτελείται από 14 αμφιέρειστους φορείς με άνοιγμα 39,50 μ. Οι 13 πυλώνες, τα ακρόβαθρα καθώς και το οδόστρωμα είναι κατασκευασμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα. Το συνολικό μήκος της γέφυρας είναι 553 και το μικτό πλάτος 6.50 μ.

Η πρώτη μεταλλική γέφυρα, στην ίδια θέση, κατασκευάστηκε το 1932 (Foundation Company of New York) και η ιστορία των επεμβάσεων μέχρι τη δεκαετία του '60, είναι παρόμοια με αυτήν των σιδηροδρομικών γεφυρών. Λειτούργησε μέχρι το 1990, όταν δόθηκε σε κυκλοφορία η σύγχρονη από οπλισμένο σκυρόδεμα, βορειότερα.

Οι ράβδοι που αφαιρέθηκαν από τους χαλύβδινους φορείς των γεφυρών, πρέπει να επανατοποθετηθούν, ενώ η σύνδεσή τους με υφιστάμενα υπολείμματα μπορεί να πραγματοποιηθεί με αρμοκαλύπτρες. Η επανάκτηση των κατεστραμμένων πυλώνων προτείνεται να ακολουθήσει τη σύγχρονη τεχνολογία θεμελίωσης και δόμησης. Η αποκατάσταση της οδικής χαλύβδινης γέφυρας στην περιοχή του Γερμανικού Πολυβολείου, λόγω της σοβαρής βλάβης που υπέστη (ανατροπή πυλώνα και κατάπτωση εντός του ποταμού δύο φατνωμάτων), δεν αποτελεί αντικείμενο αποκατάστασης στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας.

Για τη γέφυρα του Προχώματος υπάρχει απόφαση αρμόδιου φορέα για την αποξήλωση και απομάκρυνσή της.

## 3.2. Ο ΑΡΧΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΞΙΟΥ, ΤΟ ΤΡΙΩΡΟΦΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΠΟΛΥΒΟΛΕΙΟ, Ο ΥΔΑΤΟΠΥΡΓΟΣ

-Κτήριο παλιού σιδηροδρομικού σταθμού Αξιού.

Κατασκευάστηκε στη δεκαετία ’30, ίσως μαζί με τις νέες, τότε, χαλύβδινες γέφυρες των ποταμών Αξιού και Βαρδαρόβαση (1933) (6). Η προσθήκη, στα δυτικά, σύμφωνα με τα οικοδομικά υλικά που χρησιμοποιήθηκαν, τοποθετείται στη δεκαετία του ’50· πρόκειται για ισόγεια δίχωρη κατασκευή, ορθογωνικής κάτοψης, διαστάσεων 9.00x5.07x4.60 μ., με ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη. Τα υλικά κατασκευής είναι λίθοι (λαξευμένοι στις όψεις), συμπαγείς οπτόπλινθοι και ξύλο· αργότερα, προστίθεται ένας ακόμη χώρος (4.25x5.07 μ.). Τα άλλα δύο κτήρια κατασκευάζονται στη δεκαετία του '70.

-Γερμανικό πολυβολείο

Οχυρωματικό έργο των Γερμανών κατά την περίοδο της Κατοχής, για τη φύλαξη της γεφύρας του ποταμού Αξιού, στην παλιά εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Αθηνών (7). Σύμφωνα με προφορικές μαρτυρίες, κατασκευάστηκε στο τέλος του 1941. Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το κτήριο πέρασε στον ελληνικό στρατό και είχε την ίδια χρήση κατά τη διάρκεια του εμφύλιου πολέμου. Πρόκειται για τριώροφο κτήριο, ορθογωνικής κάτοψης με υπόγειο, διαστάσεων 7.30x6.06x8.70 μ. (από τη στάθμη της παλιάς οδικής γεφύρας). Τα υλικά κατασκευής είναι: Οπλισμένο σκυρόδεμα, χάλυβας, πέτρα, συμπαγείς οπτόπλινθοι και ξύλο. Στον 3$^{ο}$ όροφο, στο κέντρο κάθε πλευράς, προεξοχές κατασκευασμένες από ξύλο και οπτοπλίνθους, επιβεβαιώνουν τον οχυρωματικό προορισμό του κτηρίου. Στο εσωτερικό χρησιμοποιήθηκε ξύλο τόσο στο φέροντα οργανισμό όσο και στα πατώματα, ενώ η στέγη (δώμα) κατασκευάστηκε από χαλύβδινες δοκούς και σκυρόδεμα. Η εσωτερική επικοινωνία πραγματοποιόταν με ξύλινες κλίμακες, οι οποίες δεν σώζονται, αλλά υπάρχουν τα ανοίγματα στα δάπεδα και τα ίχνη τους στους τοίχους. Οι διαστάσεις και η κλίση τους υποδηλώνουν, επίσης, το στρατιωτικό χαρακτήρα της κατασκευής.

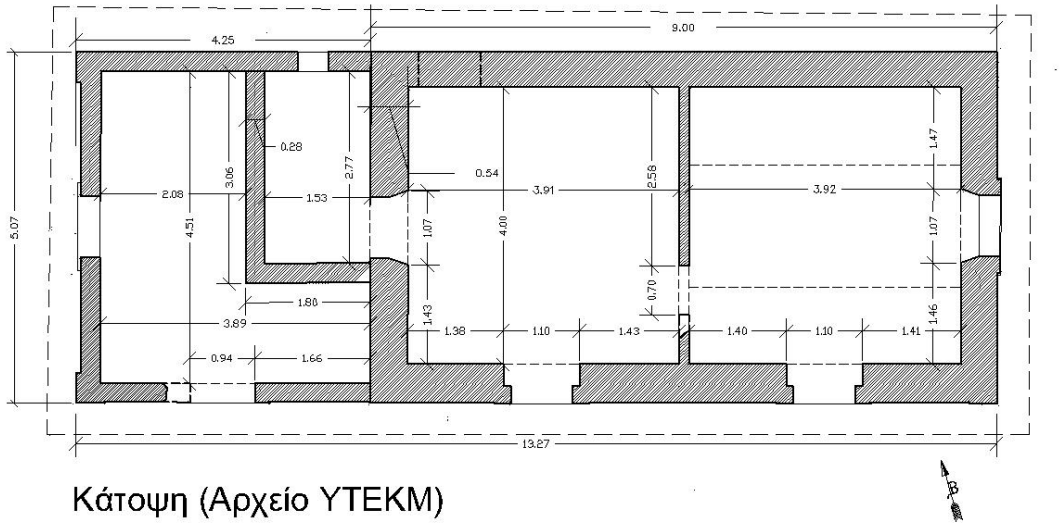
Για την αντισεισμική θωράκιση του τριώροφου Γερμανικού Πολυβολείου προτείνεται χρήση πασσάλων, περιμετρικώς της θεμελίωσής του, δυνάμενων να ταλαντώνονται στην κεφαλή τους οριζοντίως (ως ελάσματα), ώστε να λειτουργούν ως εδαφική σεισμική μόνωση (Παπαστυλιανού, 2010).

-Ο Υδατόπυργος

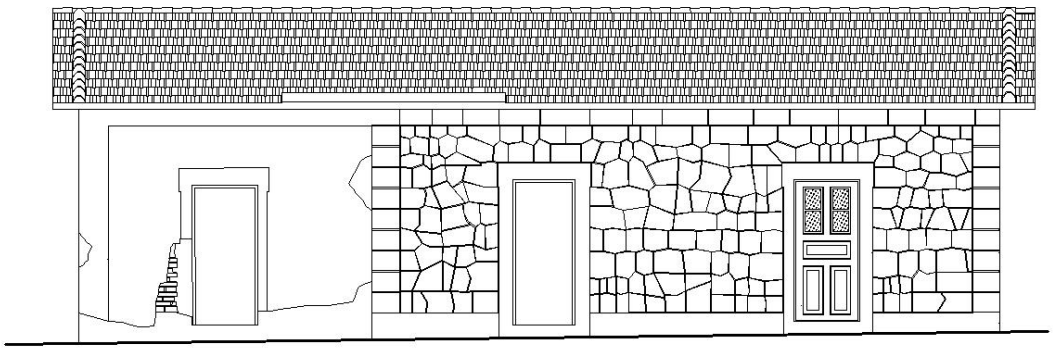
Πρόκειται για κατασκευή από οπλισμένο σκυρόδεμα, συνολικού ύψους 19.15 μ., με ακτίνα βάσης 2.86 μ. (8). Ο πυθμένας της κυλινδρικής δεξαμενής (ύψος 3.95, ακτίνα 3.26 μ.) βρίσκεται στα 15.20 μ. Κατασκευάστηκε στο σιδηροδρομικό σταθμό Αξιού για την τροφοδοσία των τρένων με νερό· λειτούργησε μέχρι τη δεκαετία του '70.

## 3.3. ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΚΤΗΡΙΑ ΣΥΝΟΔΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΓΓΥΣ ΧΩΡΟΥ

Τρία διώροφα κτήρια και ένα ημιυπόγειο πολυβολείο βρίσκονται στην ανατολική είσοδο της παλιάς σιδηροδρομικής γέφυρας (κάθοδος) Αξιού. Πρόκειται για στρατιωτικές εγκαταστάσεις, οι οποίες κατασκευάστηκαν στις δεκατίες '40 και '50 με σκοπό τη φύλαξη των γεφυρών.

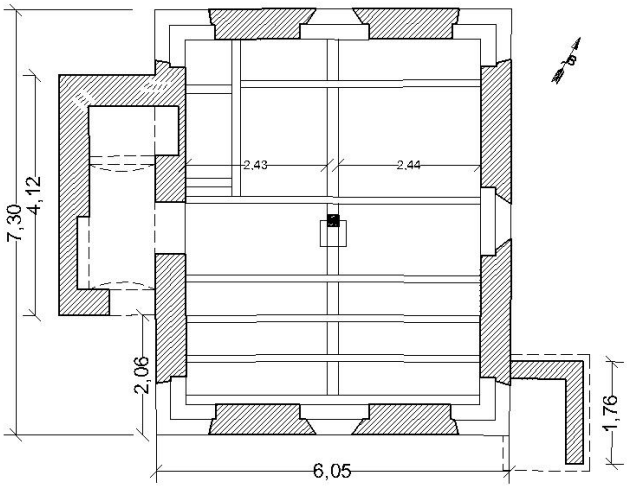



Κάτοψη (Αρχείο ΥΤΕΚΜ)

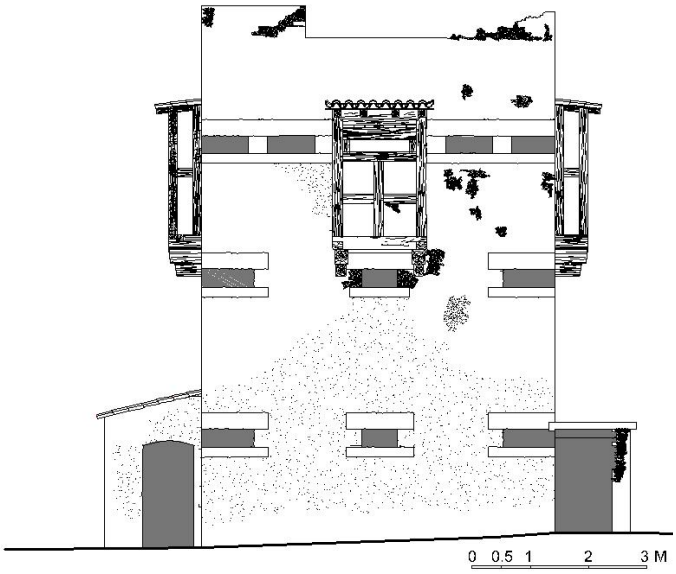



Νότια Όψη (Αρχείο ΥΤΕΚΜ)

Εικ.6. Παλιός σιδηροδρομικός σταθμός Αξιού (αρχείο ΥΤΕΚΜ).

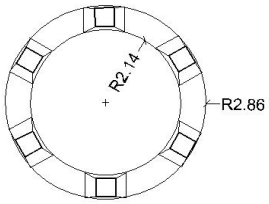



Κάτοψη ισογείου (Αρχείο ΥΤΕΚΜ)

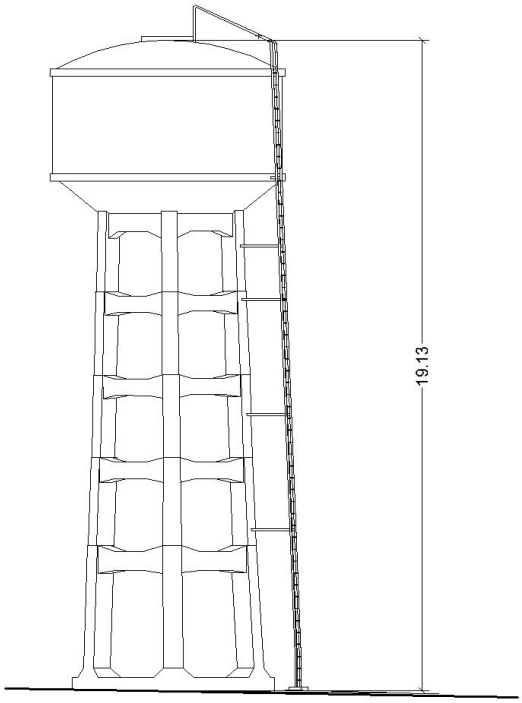



Νοτιοανατολική όψη (Αρχείο ΥΤΕΚΜ)

Εικ. 7. Γερμανικό πολυβολείο στη δυτική είσοδο της παλιάς οδικής γέφυρας Αξιού (αρχείο ΥΤΕΚΜ).




Κάτοψη, 1ο επίπεδο




Όψη

Εικ. 8. Υδατόπυργος παλιού σιδηροδρομικού σταθμού Αξιού (αρχείο ΥΤΕΚΜ).

## 4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΝΕΑ ΧΡΗΣΗ

Η νέα χρήση, προκειμένου να είναι υλοποιήσιμη και βιώσιμη, πρέπει να επιτρέπει τη σύγχρονη:

α) Απορρόφηση των όποιων κονδυλίων, που σταδιακά θα διατεθούν για στερέωση-αποκατάσταση και

β) Την άμεση χρήση του κάθε σταδίου επέμβασης.

Οι δυνατότητες χρηματοδότησης, από το Υπ.Πο.Α., θα προέλθουν από τις Δημόσιες Επενδύσεις για λόγους άμεσης στερέωσης-διάσωσης μνημείου, καθώς και αποκατάστασης. Βεβαίως, υπάρχει ως πιθανότητα η δυνατότητα χρηματοδότησης από άλλη δημόσια πηγή, όπως το Υπουργείο Περιβάλλοντος-Τουρισμού ή από ιδιωτικά κονδύλια. Ωστόσο, η υλοποίηση αυτού του ενδεχόμενου θα αποτελέσει αρμοδιότητα της πολιτείας, αφού αρχίσει η διαδικασία αποδοχής αιτημάτων για χρηματοδότηση από το Σύμφωνο Εταιρικής Συνεργασίας 2014-2020.
Τα εν λόγω ακίνητα, καθώς και μεγάλο τμήμα του περιβάλλοντος χώρου τους, αποτελούν ιδιοκτησία του ΟΣΕ, με διαχειριστή τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

Ως στόχος της επέμβασης ορίζεται πολλαπλός, προκειμένου να αξιοποιηθούν όλες οι ενδεχόμενες δυνατότητες νέας χρήσης και η δημιουργία «Πολυ-πολιτισμικού Χώρου».

Επομένως, ο φορέας διαχείρισης ενός μνημείου πρέπει να φέρει τα εχέγγυα της υλοποίησης των βασικών αρχών προστασίας και ανάδειξης του μνημείου, χωρίς να απεμπολεί συνοδευτικές χρήσεις φυσιολατρίας και τουρισμού.
Για την προστασία και ανάδειξη των εν λόγω υπό κήρυξη χαλύβδινων γεφυρών προτείνεται διαχείριση από το ίδιο του Υπ.Πο.Α. για χρήση απλής θέασης και διέλευσης πεζών και ποδηλατών (σε μέλλοντα χρόνο και η διέλευση τουριστικών ιστορικών αμαξοστοιχιών, από τις σιδηροδρομικές γέφυρες), η σχετική με τις γέφυρες μουσειακή επανάχρηση του σιδηροδρομικού σταθμού και του Γερμανικού Πολυβολείου και η δυνατότητα ανάβασης στον Υδατόπυργο. Σε αντίθεση με την κρατική από το Υ.Πο.Α. (ή με συνεργασία) διαχείριση και χρήση, τα μη χαρακτηρισμένα ως μνημεία κτήρια εντός του περιβάλλοντος χώρου των μνημείων, προτείνεται να παραχωρηθούν για χρήση συνοδευτική προς το φυσιολατρικό τουρισμό (χρήση εστιατορίου–καφενείου–ξενοδοχείου και συναφή). Επίσης, οι οδοί θα αξιοποιηθούν για ποδηλασία και οδοιπορία και θα αναβαθμιστούν με εκατέρωθεν δενδροφυτεύσεις.

Η τοποθέτηση αποκατεστημένων παλιών βαγονιών στην περιοχή όδευσης των αρχικών σιδηροδρομικών γραμμών μπορεί να αυξήσει σημαντικά τους χώρους του νότιου Πολυ-πολιτισμικού Χώρου, ενώ η κατασκευή αποβάθρας στη διακλάδωση προς Κιλκίς της σύγχρονης σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας–Θεσσαλονίκης, θα καταστήσει δυνατή την επίσκεψη του Χώρου με τουριστικό τρένο.

Διαχείριση ακινήτων: Για την αρμονική σύνθεση των προαναφερόμενων λειτουργιών, προτείνεται η δημιουργία αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρίας μηδενικού κεφαλαίου με εταίρους τους εμπλεκόμενους φορείς: το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, το Φορέα Διαχείρισης του Δέλτα των ποταμών Αξιού–Λουδία–Αλιάκμονα, το Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλονίκης, το Δήμο Χαλκηδόνας, την Ένωση Τουριστικών Γραφείων Μακεδονίας Θράκης και το Σύνδεσμο Ξεναγών Θεσσαλονίκης.

Ωστόσο, πριν την υλοποίηση των προαναφερθέντων, πρέπει να λυθεί το πρόβλημα: Ποιο είναι το νομικό σχήμα, ώστε το Υπ.Πο.Α. να μπορέσει να αποδεχτεί τη συμβολική μίσθωση της περιοχής; Βέβαια, απαιτείται σχετική πολιτική απόφαση.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα στοιχεία και την ανάλυση που προηγήθηκε, προκύπτει ότι στην περιοχή του Κάτω Αξιού είναι δυνατή η δημιουργία «Πολυ-πολιτισμικού Χώρου» :

α) Τα ακίνητα στην περιοχή αυτή αποτελούν ένα ενιαίο νεότερο, των τελευταίων 100 ετών, σύνολο και φέρουν τεχνολογικές, αισθητικές και ιστορικές πολιτικο-στρατιωτικές αξίες–σημαντικότητες, οι οποίες οι οποίες είναι άξιες να τύχουν κρατική προστασία και ανάδειξή τους.

β) Η χρήση του Πολυ-πολιτισμικού Χώρου μπορεί να είναι μικτή με τη δημιουργία μουσείου απεικονίσεων, σχετικών με την τεχνολογία των χαλύβδινων γεφυρών, φυσιολατρικών περιπάτων και σημείων γνωριμίας της νεότερης ιστορίας της περιοχής.

γ) Τα αναγκαία κονδύλια θα επενδύονται σταδιακά, δημιουργώντας σταδιακές επαναχρήσεις της περιοχής, ώστε οι μεν επενδύσεις να έλκουν χρήσεις, ενώ οι χρήσεις να επιβεβαιώνουν το κοινωνικό ενδιαφέρον και να προτρέπουν για πρόσθετες χρήσεις.

δ) Οι γραφειοκρατικές καθυστερήσεις κήρυξης των ακινήτων αντικείμενων ως μνημείων, συμβάλλουν στη μη έναρξη του εγχειρήματος αξιοποίησης της περιοχής και στην αύξηση του κινδύνου γενικευμένης καταστροφής τους, ενώ εκτιμάται, ότι σχετική πολιτική απόφαση αξιοποίησης της περιοχής θα βοηθούσε σημαντικά.

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Οι αποτυπώσεις και οι φωτογραφίες προέρχονται από το αρχείο της ΥΤΕΚΜ/ΥΠΠΟΑ. Σχέδια μελέτης των σιδηροδρομικών γεφυρών προέρχονται από το αρχείο του ΟΣΕ. Τα τοπογραφικά διαγράμματα εκπονήθηκαν από τον τοπογράφο της ΥΤΕΚΜ, κ. Λάζαρο Αδαμούδη, ο οποίος χρησιμοποίησε δορυφορικές εικόνες της GOOGLE EARTH, καθώς και αρχεία της ΓΑΙΑΟΣΕ. Ευχαριστούμε όλους τους προαναφερόμενους.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:**

Παπαστυλανού Π. (2010). Διερεύνηση γεωτεχνικής σεισμικής μόνωσης κατασκευών σε πασσάλους με χρήση γεωαφρού EPS. Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πατρών. Πάτρα.

Τάσιος Θ.Π. (2004). Αξιολογικές επιλογές κατά τη δομητική αποκατάσταση μνημείων. Πρακτικά «Ήπιες επεμβάσεις για την προστασία των ιστορικών κατασκευών», 2ο εθν. συνέδριο, ΥΠΠΟ/ΕΝΜΚΜ & ΤΕΕ/ΤΚΜ, 14-16 Οκτωβρίου 2004, Θεσσαλονίκη, 1ος τ., 37-56.

Τάσιος Θ.Π. (2006). Αξιολογικά προβλήματα κατά τη δομητική αποκατάσταση των μνημείων. Εκδ. Λύχνος, Αθήνα.

Χατζητρύφων Ν.Κ. (2007). Η φύση των αξιών της υλοποιημένης τεχνολογίας στις δομικές κατασκευές του παρελθόντος. Στο: Πρακτικά 1ου Εθν. Συνεδρίου Ιστορία των Δομικών Κατασκευών, Ξάνθη, Δ.Π.Θ. / Τμ. Αρχιτεκτόνων – ΤΕΕ/Τμ. Θράκης – ΥΠ.ΠΟ./ΕΝΜ-ΚΜ (ψηφιακά πρακτικά).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΠΡΟ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΑΡΘΡΟΥ (Ιούλιος 2017):

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΥΠΠΟ ΓΙΑ ΜΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΓΕΦΥΡΩΝ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΥΝΟΔΕΙΑΣ ΤΟΥΣ:

ΑΔΑ: 6ΗΡΩ4653Π4-8ΛΕ, Ημερομηνία: 03/03/2017, ΑΠ.: ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΠΑΝΣΜ/ΤΠΔΝΣΜΤΠ/ 27540/2966/467/168. Ημερομηνία Έκδοσης 03/03/2017.

Θέμα: Μη χαρακτηρισμός ως μνημείων τεσσάρων σιδηροδρομικών και δύο οδικών χαλύβδινων γεφυρών, καθώς και κτισμάτων συνοδείας τους, τα οποία βρίσκονται στην κοιλάδα του Κάτω Αξιού μεταξύ της δημοτικής Κοινότητας Ανατολικού (πρώην Βαλμάδα) του Δήμου Δέλτα και της Δημοτικής Κοινότητας Προχώματος του Δήμου Χαλκηδόνας, Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, φερόμενης ιδιοκτησίας του ΟΣΕ – ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

«... Αποφασίζουμε: Δεν χαρακτηρίζουμε ως νεώτερα μνημεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 1γ του Ν. 3028/2002, τα σωζόμενα τμήματα των παρακάτω τεσσάρων σιδηροδρομικών και

των δύο οδικών χαλύβδινων γεφυρών, καθώς και των κτισμάτων συνοδείας τους, τα οποία βρίσκονται ... διότι δεν διαθέτουν ιδιαίτερα αξιόλογα χαρακτηριστικά από μορφολογική και αρχιτεκτονική άποψη, ώστε να πληρούν τις αυξημένες προϋποθέσεις της παρ. 1γ του άρθρου 6 του Ν. 3028/2002 για τον χαρακτηρισμό τους ως μνημείων νεωτέρων των 100 τελευταίων ετών από το ΥΠΠΟΑ: ...»

Σχόλιο για τον μη χαρακτηρισμό:
Στο άρθρο: Ν.Κ. Χατζητρύφων, Επιστημολογική και ιστοριογραφική προσέγγιση μνημείων. Η περίπτωση της χαλύβδινης σιδηροδρομικής γέφυρας στο Στρυμόνα. Μνημείο και Περιβάλλον, University Press, 2014, Θεσσαλονίκη, αναφέρεται για τη γέφυρα στον Στρυμόνα, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως νεότερο μνημείο (ΥΑ ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/82785/2344/6-10-2006, ΦΕΚ 68/ΑΑΠ/23-10-2006, Χαρακτηρισμός ως μνημείων της δικτυωτής μεταλλικής γέφυρας της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, στον ποταμό Στρυμόνα, στη θέση 91+802 (Δημοτικό Διαμέρισμα Βυρώνιας στο Δήμο Πετριτσίου στο Νομό Σερρών), φερόμενης ιδιοκτησίας Ο.Σ.Ε. Α.Ε.: "Χαρακτηρίζουμε ως μνημείο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 1β και 1γ του ν. 3028/2002. της δικτυωτή μεταλλική γέφυρα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, στον ποταμό Στρυμόνα, στη θέση 91+802 (Δημοτικό Διαμέρισμα Βυρώνιας στο Δήμο Πετριτσίου στο Νομό Σερρών), φερόμενης ιδιοκτησίας Ο.Σ.Ε. Α.Ε., διότι αποτελεί ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα τεχνική κατασκευή, ένα σύνθετο συγκοινωνιακό έργο που αποτελεί χρονολόγιο της εξέλιξης της τεχνικής και των επιστημών και ταυτόχρονα σημαντική ιστορική μαρτυρία για την περιοχή από τα τέλη του 19ου αιώνα έως τις μέρες μας, με τις ακόλουθες παρατηρήσεις: Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) να αναλάβει τη διαρκεί συντήρηση της - τοποθετηθεί ενημερωτική πινακίδα για το μνημείο σε συνεργασία με την αρμόδια Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων Κεντρικής Μακεδονίας (Ηροδότου 17, Τ.Κ. 540.09, Θεσσαλονίκη)."
Στο εν λόγω άρθρο αναφέρεται:: «... επιδιώκεται να αξιολογηθεί η συγκεκριμένη δομική κατασκευή όχι μόνον ως πολιτικο-στρατιωτικό μνημείο, αλλά και ως επιστημονικό-τεχνολογικό μνημείο. Η αξιολόγηση της γέφυρας στηρίζεται στις τεχνολογικές λύσεις που εφαρμόστηκαν και εκφράζουν προοδευτικότητα-νεωτερισμό, αλλά συγχρόνως παρέχουν μέχρι σήμερα γονιμότητα («ευρετική δύναμη», σύμφωνα με την ορολογία του Lakatos), λόγω της αρτιότητας και πολυπαραμετρικότητάς τους».... «Η αμέλεια της εκτίμησης της τεχνολογικής αξίας μιας γέφυρας είναι δυνατόν να οδηγήσει στην απαξίωση της ... Επομένως, οι «μορφολογικές» θεωρήσεις της πραγματικότητας –και οι αντίστοιχες «μορφολογικές» θεωρίες επέμβασης- αδυνατούν να αντιληφθούν πλήρως και να εκφράσουν την αλληλεπίδραση μεταξύ μορφής και υλικού-δομής, τεχνολογίας και τεχνικής. Επικεντρώνονται στην εκτίμηση της «επιδερμίδας» του δομικού έργου (η κατασκευή ως αποτέλεσμα θαύματος, μόνο με λειτουργία αισθητικής τέρψης).»

Συμπερασματικά, για τις χαλύβδινες γέφυρες στον Κάτω Αξιό μαζί με τα κτήρια συνοδείας τους, εκτιμάται, ότι διαθέτουν ιδιαίτερα αξιόλογα χαρακτηριστικά από πολιτικο-στρατιωτική και επιστημονικο-τεχνολογική άποψη, τα οποία είναι άξια κρατικής προστασίας.