

**ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ  
ΑΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ**

**ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ  
ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ  
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ  
ΠΑΤΡΩΝ  
ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΡΤΙΝΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ**

**ΠΑΤΡΑ 2013**



<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b>	<b>ΣΕΛΙΔΑ</b>
<b>I. Εισαγωγή &amp; γενικά στοιχεία της εργασίας</b>	
Θέση	6-9
Εισαγωγή-Σκοπός της Πτυχιακής Εργασίας	10-11
Ιστορικά Στοιχεία	12-39
<b>II. Ανάλυση</b>	
Τοπογραφικό Υφιστάμενης κατάστασης οικοπέδου	51
Θέση του σταθμού Αγ. Διονυσίου ΟΣΕ – Πατρών	34-39
Κτιριολογικά	44
Μορφολογικά	45
Κατασκευαστικά – κατάσταση Διατήρησης	45-50
Θεμέλια	45
Τοιχοποιία	45-46
Δάπεδα – Πατώματα – Ταβάνια	46-47
Κλίμακα	47
Επιχρίσματα	48
Τόξα	48
Κουφώματα – Ανοίγματα	48-49

Στέγη	49
Διακοσμητικά στοιχεία – Χρωματισμοί	50
Χαρακτηρισμός Κτιρίου	40-43

### **III. Σχέδια Αποτύπωσης του Σταθμού**

Κάτοψη Ισογείου	52
Κάτοψη ορόφου	53
Κάτοψη Στέγης	54
Τομή Α' - Α'	55
Τομή Β' - Β'	56
Τομή Α'-Α' & Β'-Β'	57
Ανατολική Όψη	58
Δυτική Όψη	59
Βόρεια – Νότια Όψη	60
Επισήμανση Φωτογραφιών στις Κατόψεις	61-63

### **IV. Πρόταση**

Κείμενο Γενικής Πρότασης	64
Κείμενο Προτάσεις Αποκατάστασης – Επανάχρησης (Σταθμού ΟΣΕ)	64
Στόχοι και σκοπιμότητες της προτάσεις αποκατάστασης	64

Βασικές αρχές Βενετίας	64
Κτιριολογικά	65
Μορφολογικά	65
Προετοιμασία εργοταξίου	65-66
Τοιχοποιία	66-67
Δάπεδα – Πατώματα – Ταβάνια	67
Κλίμακα	68
Ανσασέρ	68
Επιχρίσματα	69
Τόξα	69
Κουφώματα – Ανοίγματα	70
Στέγη	70
Μεταλλικά Στοιχεία	72
Χρωματισμοί	71-72
Εγκαταστάσεις δικτύων	73

## **V. Σχέδια Πρότασης Αποκατάστασης – Επανάχρησης Σταθμού ΟΣΕ**

Κάτοψη Ισογείου	74
Κάτοψη Ορόφου	75



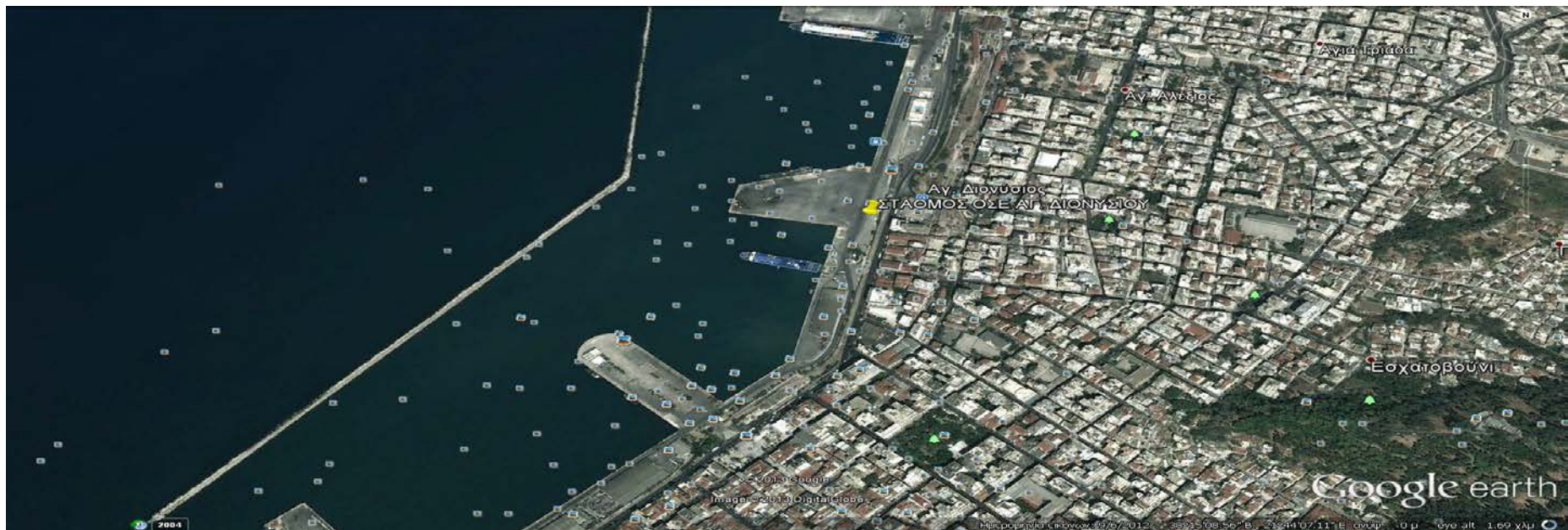
Κάτοψη Στέγης	76
Τομή Α'-Α' & Β'-Β'	77
Βόρεια - Νότια Όψη	80
Ανατολική Όψη	78
Δυτική Όψη	79
Λεπτομέρειες	81-87

## **VI. Φωτογραφίες**

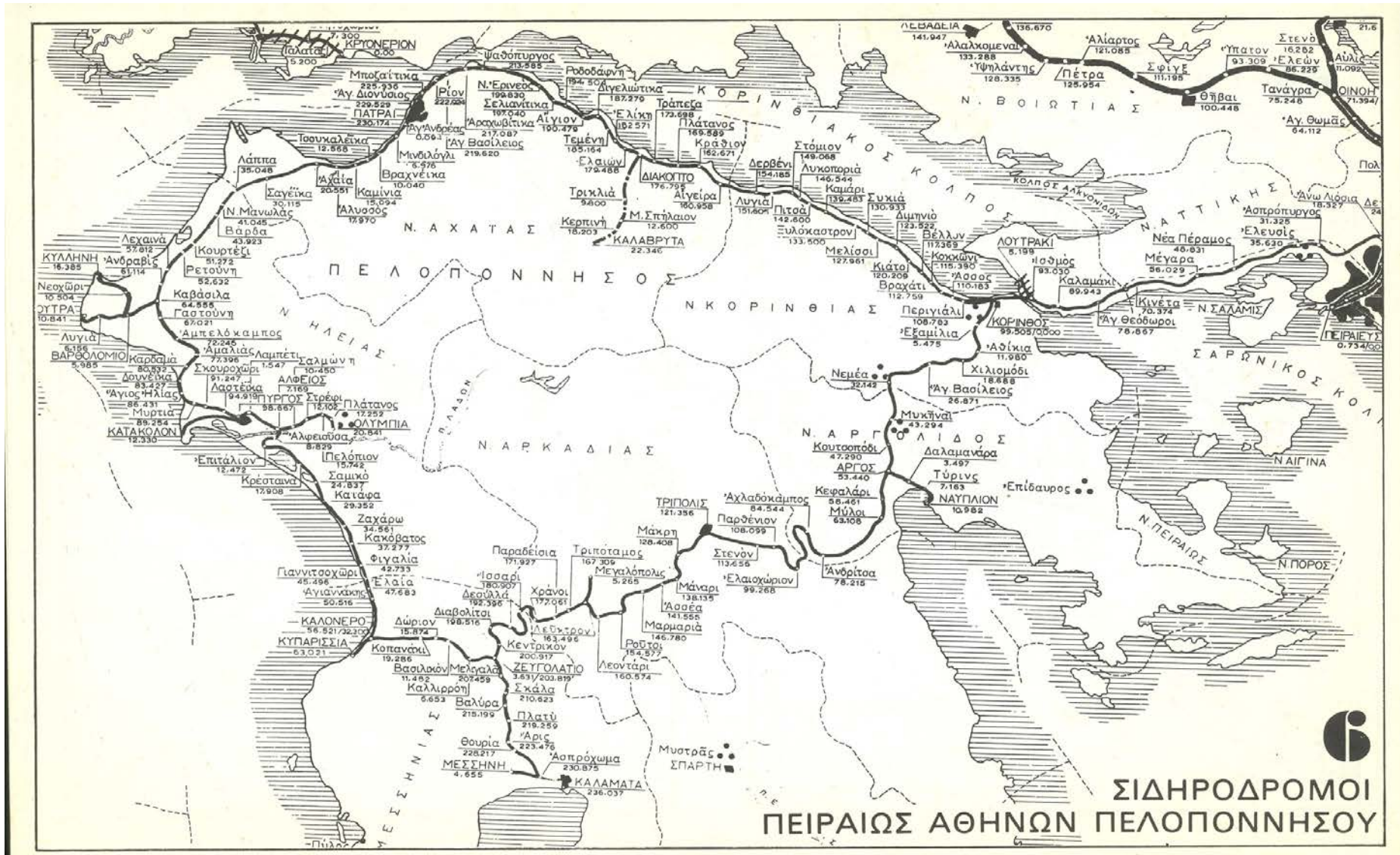
Φωτογραφική Αποτύπωση	88-93
Φωτογραφίες Εσωτερικών Χώρων & Λεπτομερειών	94-99
Φωτογραφίες Αντικειμένων Μουσείου (έκθεση)	100-104
Παραρτήματα	105-108
Βιβλιογραφία – πηγές	109
Και άλλα	



Αεροφωτογραφίες:  
Θέση του Οικοπεδου από  
Αποψη της Πόλης  
(πηγή  
[www.googleearth.com](http://www.googleearth.com))

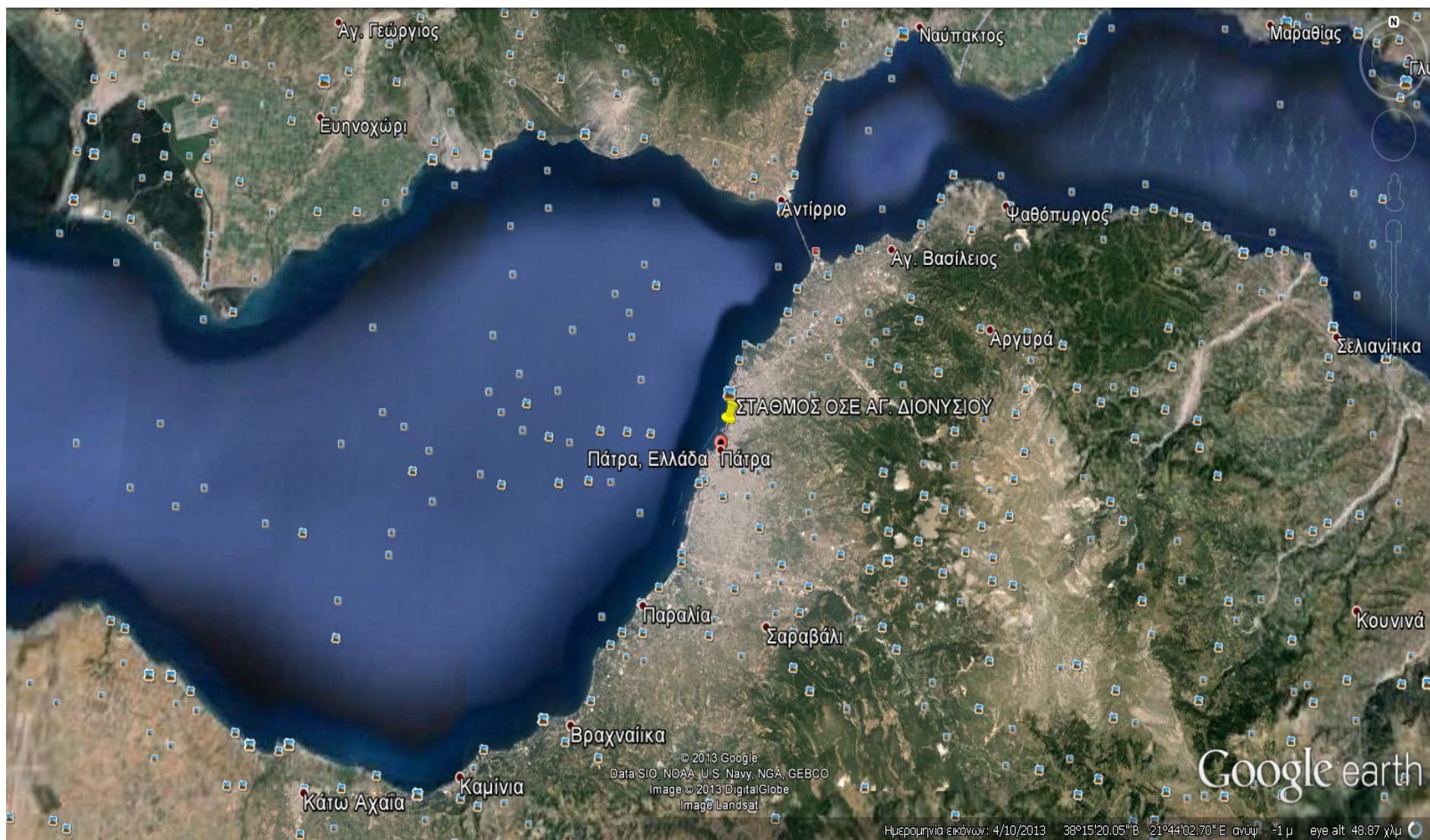




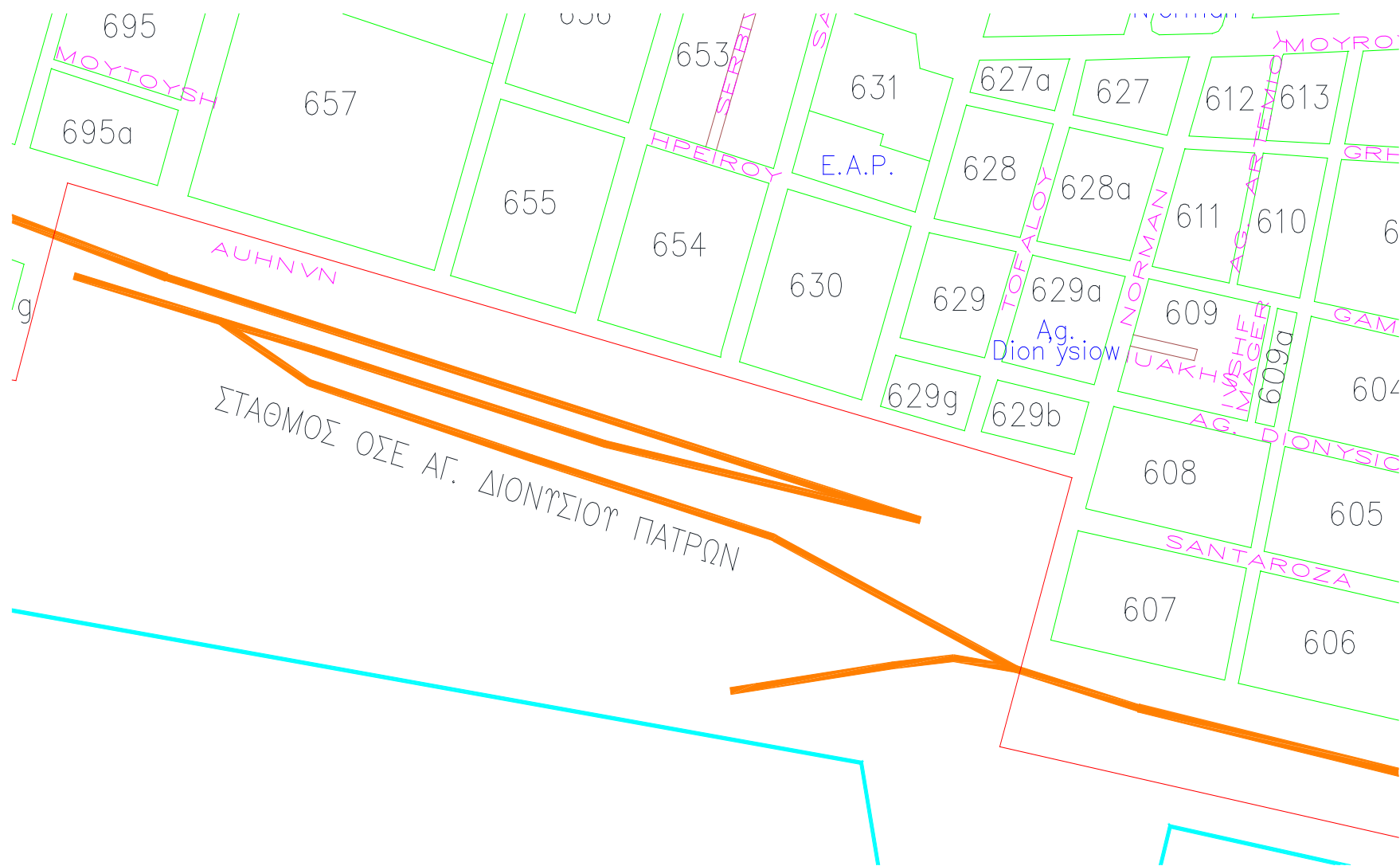


Χάρτης με Σιδηροδρομικούς Σταθμούς





Αεροφωτογραφία (πηγή [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com))



Σχέδιο Πόλης Πατρών

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η μελέτη αυτή αφορά στην αποκατάσταση και επανάχρηση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού του Αγ. Διονυσίου Ο.Σ.Ε. Πατρών.

Το οικόπεδο βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του ιστορικού κέντρου της Πάτρας. Καταλαμβάνει ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο και πλαισιώνεται από τις οδούς Αθηνών, Νόρμαν, Θεσσαλονίκης και την λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου.

Βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση λόγω του ότι είναι κοντά στο κέντρο της πόλης αλλά και αρκετά μακριά από την κίνηση (κυκλοφοριακή), φασαρία που προκαλείται από αυτό.

Επίσης έχει πλεονεκτική θέση και από πλευράς τουρισμού επειδή βρίσκεται απέναντι από το παλαιό λιμάνι από το οποίο περνάνε χιλιάδες ταξιδιώτες, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Γενικότερα θα μπορούσαμε να πούμε πως αποτελεί ένα ενδιάμεσο στάδιο μεταξύ του υγρού και του στερεού, ένα πέρασμα από την θάλασσα προς την πόλη.

Τέλος ειδικά μετά την μετατροπή της παραλιακής οδού σε ταχείας κυκλοφορίας θα μπορούσαμε να πούμε πως πλέον αποτελεί την είσοδο στην πόλη.

Με βάση τα παραπάνω θελήσαμε να δημιουργήσουμε ένα σημείο αναφοράς, χαλάρωσης αλλά και πολιτιστικών δραστηριοτήτων για την καλύτερη αξιοποίηση του οικοπέδου.

Ατμομηχανή



Βαγόني Εμπορευμάτων



## **ΣΥΝΔΕΣΗ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ ΜΕ ΤΑ ΓΥΡΩ ΟΙΚΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ**

Βασική σκέψη κατά την διάρκεια της μελέτης αυτής ήταν η προσπάθεια σύνδεσης του χώρου με τα γύρω οικόπεδα, ή ενοποίηση του οικοπέδου αλλά και η δημιουργία διαδρόμων οι οποίοι θα ενώσουν όχι μόνο το οικόπεδο με τα γύρω οικοδομικά τετράγωνα αλλά αυτά μεταξύ τους.

## **ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ & ΠΑΡΚΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Αρχική σκέψη ήταν η μετατροπή του παραμελημένου (εγκαταλελειμμένου) οικοπέδου σε ένα πάρκο το οποίο περικλείει διάφορες δραστηριότητες όπως π.χ. υπαίθριο Χώρο εκδηλώσεων, παιδικές χαρές, αλλά και την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

## **ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΟΥΣΕΙΟΥ Ο.Σ.Ε.**

Ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός εφόσον είναι εκτός λειτουργίας και αποτελεί ένα παραδοσιακό κτίριο από αρχιτεκτονικής πλευράς θα μπορούσε να μετατραπεί σε μουσείο σιδηρόδρομων με αποτέλεσμα την ένταξη του στον σχεδιασμό της πόλης για την ανάδειξη των ιστορικών κτιρίων και τη διατήρηση της θύμησης της χρήσης του οικοπέδου και μετά την ανάπτυξη του.

Ένα ακόμη στοιχείο ήταν το πέρασμα της διαδρομής του τρένου διαμέσω του οικοπέδου.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 01 ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ

Η κατάσταση στην Ελλάδα την περίοδο αμέσως μετά τη σύσταση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους δεν ήταν καθόλου καλή. Καταστροφή και ερήμωση παντού. Η γη ήταν άγονη γιατί επί σειρά ετών παρέμενε ακαλλιέργητη.

Η αγροτική παραγωγή πρωτοεμφανίζεται μετά την οριστική διανομή της εθνικής γης το 1871. Παράλληλα η ζήτηση αγροτικών προϊόντων από το εξωτερικό συντελεί στην ανάπτυξη της ελληνικής γεωργικής παραγωγής.

Στη δεκαετία 1855-1865 με την ευνοϊκή εξωτερική συγκυρία του Κριμαϊκού πολέμου και του Αμερικανικού εμφυλίου πολέμου αρχίζουν να σχηματίζονται οι πρώτοι μικροί βιομηχανικοί πυρήνες.

Έτσι σιγά σιγά δημιουργείται για το ελληνικό κράτος η ανάγκη της οργάνωσης των μεταφορών.

Η κατάσταση της χερσαίας συγκοινωνίας είναι πολύ κακή σε αντίθεση με τη θάλασσα που καλύπτει τις ανάγκες της χώρας με κυριώτερα λιμάνια την Ερμούπολη, τον Πειραιά, την Πάτρα, το Ναύπλιο, την Καλαμάτα και την Ύδρα. Οι μεταφορές στους λίγους αμαξιτούς δρόμους γίνονται με ίππους και ημίονους. Μέχρι το 1872 έχουν κατασκευασθεί μόλις 312 μίλια αμαξιτοί δρόμοι.

«Ίπποι και ημίονοι μεταφέρουν τους επιβάτες από τόπον εις τόπον, από επαρχία εις επαρχίαν. Αμαξιτοί οδοί ολίγιστοι υπάρχουν. Και αυτάί μόνον εις τα πέριξ της πρωτευούσης και των μεγαλυτέρων πόλεων. Μυριάδες λίτρων εξαίρετου οίνου απόλλυνται ή φθείρονται κατ' έτος, ένεκα της ελλείψεως, εύκολου μεταφοράς. Η μεταφορά σάκκων αλεύρων από Λειβαδείας εις Πειραιά απαιτεί πολύ περισσότερον δαπάνης της μεταφοράς αυτών από Οδησσού εις Αθήνας...».

(Από Αθηναϊκή εφημερίδα του 1869)

Δυνατότητα να προγραμματίσει η Ελλάδα νέους τρόπους μεταφορών δεν υπάρχει γιατί οι θυσίες απ' τον αγώνα της ανεξαρτησίας της ήσαν πολλές και μεγάλες. Πολλά ήσαν και τα εξωτερικά δάνεια που έκαμε το έθνος με αποτέλεσμα η οικονομία της χώρας να είναι κλονισμένη. Αλλά και για τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες, το ορεινό του εδάφους και ο αραιός πληθυσμός ήσαν στοιχεία αποθαρρυντικά.

Έτσι δικαιολογείται η καθυστέρηση της χρησιμοποίησης σιδηροδρόμων στην Ελλάδα συγκριτικά με τις άλλες χώρες στην Ευρώπη.

Η πρώτη πρόταση για κατασκευή σιδηροδρόμων στην Ελλάδα υποβάλλεται από το Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη το 1835 χωρίς κανένα αποτέλεσμα.

Στη συνέχεια υποβάλλεται το σχέδιο του Αλ. Ραγκαβή το 1843, και πάλι χωρίς αποτέλεσμα.

Το κράτος άρχισε να ασχολείται με τη σιδηροδρομική πολιτική το 1855 με την κατάθεση από την Κυβέρνηση Μαυροκορδάτου του πρώτου νομοσχεδίου για την κατασκευή σιδηροδρόμων από την Αθήνα στον Πειραιά.

Το 1859 η αγγλική εταιρεία Λήδερς προτείνει την κατασκευή της γραμμής Πειραιά - Αθήνας - Συνόρων που θα πέραγε από την Τουρκία και θα κατέληγε στη Σόφια.

Μεγάλη πρωτοβουλία και δραστηριότητα για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα ανέπτυξαν και οι ομογενείς του εξωτερικού. Ανάμεσα σ' αυτούς πρωτοπόρος υπήρξε ο ελληνογάλλος διπλωμάτης Φωκίων Ρώκ, που με επιμονή προτείνει τόσο στις ελληνικές Κυβερνήσεις όσο και στην Εθνική Τράπεζα την έναρξη σιδηροδρομικών έργων.

Το 1868 ο βαρώνος Louis de Normand προτείνει, ως εκπρόσωπος ομίλου κεφαλαιούχων, την κατασκευή τριών γραμμών; (α) Σούνιο - Αθήνα - Βόρεια Σύνορα (β) Λακωνικός κόλπος - Τρίπολη - Κόρινθος - ένωση με πρώτη γραμμή (γ) Αμβρακικός κόλπος - ένωση με πρώτη γραμμή κοντά στη Λαμία.

Η πρόταση αυτή δεν έγινε αποδεκτή γιατί τα ανταλλάγματα που ζητούσε ο όμιλος ήσαν υπερβολικά.



Ο Γερμανός Ηαηη πρόξενος της Αυστρίας στη Σύρο στο βιβλίο του «περί της ευρωπαϊκής σημασίας του συστήματος των ουγγροαυστριακών σιδηροδρόμων» (έκδοση 1868) τονίζει τη μεγάλη σημασία της σύνδεσης της γραμμής Βιέννης -Κων/λης με τη Θεσ/νίκη.

Αλλά τις πιο δελεαστικές και αλλόκοτες προτάσεις περιέχει το σχέδιο του μηχανικού Βιτάλη που υποβάλλεται στην Ελληνική Κυβέρνηση στις 13 Αυγούστου του 1869 (Preliminaires d'un projet de chemin de fer d'Athenes a Adriatique. Mamoire par M. Vitali. Paris le 13 Aout 1986).

Ο Βιτάλης είναι ένας διαπρεπής μηχανικός της εποχής πασίγνωστος για τα σχέδια του των σιδηροδρόμων Καλαβρίας - Σικελίας. Το σχέδιο Βιτάλη πρόβλεπε σιδηροδρομική γραμμή μήκους 305 χλμ. που θα ακολουθούσε την εξής πορεία: Αθήνα - Θήβα - Λίμνη Κωπαΐδας Παρνασσός (τον οποίο θα περνούσε με υπόγεια σήραγγα) - Λίμνη Αγρινίου - Βόνιτσα - Καρπενήσι - Κάμπος Σπερχειού - Παγασητικός κόλπος. Για τη γραμμή αυτή, σύμφωνα με τους υπολογισμούς του ίδιου του Βιτάλη θα χρειαζόταν το μισό εκατομμύριο, για την εποχή εκείνη ποσό των 67.000.000 δρχ. Το σχέδιο Βιτάλη εκτός από την Κυβέρνηση Ζαΐμη και τους ειδικούς απασχόλησε ολόκληρη την κοινή γνώμη. Αλλά όπως ήταν επόμενο απορρίφθηκε ως ανεφάρμοστο.

Ακολουθεί η πρόταση του Γάλλου μηχανικού Ε. Πιάτ, το 1870 και η υπογραφή σχετικής σύμβασης για την κατασκευή της Γραμμής Πειραιά - Συνόρων.

Το 1873 ιδρύεται η Εταιρεία του «Λαμιακού Σιδηροδρόμου» (βλ. σελ.93).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει τέλος και η πρόταση του κόμητα ντε Μουτρεσύ, που υποβάλλεται την 27 Ιουλίου 1879 στο Υπουργείο Εσωτερικών, για την κατασκευή τεσσάρων μεγάλων σιδηροδρομικών γραμμών: α) Πειραιάς - Αθήνα - Θήβα - Λαμία -Λάρισα - Θεσ/νίκη, με τρεις διακλαδώσεις από Θήβα στη Χαλκίδα, από Λειβαδιά στα Άσπρα σπίτια και από Λαμία στη Στυλίδα. β) Πόρτο Ράφτη - Κόρινθος - Πάτρα

- Μεσολόγγι - Κραβασαράς - Ιωάννινα με διακλαδώσεις για Βόνιτσα και Πρέβεζα γ) Ιωάννινα - Μέτσοβο - Τρίκαλα - Λάρισα - Θεσ/νίκη - Σκόπια. Και δ) Κόρινθος -Τρίπολη - Καλαμάτα με διακλαδώσεις από Κουτσοπόδι στο Ναύπλιο και από Μεγαλόπολη στη Σπάρτη.

Και το σχέδιο αυτό απορρίφθηκε.

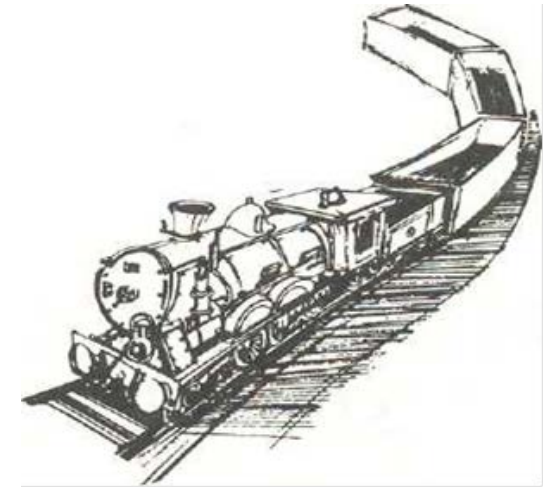
Όμως, η σιδηροδρομική πολιτική δεν είχε μόνο ένθερμους θιασώτες, μέσα κι έξω από την Ελλάδα, είχε και τους αντιπάλους της. Ήσαν οι αντνεωτεριστές που εναντιώνοντο σε κάθε προσπάθεια εισαγωγής από τη Δύση νέων μεθόδων. Επίσης, ήταν ο αμαθής λαός που δεν μπορούσε να αντιληφθεί τη χρησιμότητα του σιδηροδρόμου, και οι δεισιδαίμονες, που θεωρούσαν το σιδηρόδρομο διαβολικό μηχανήμα. Τέλος, η αντίδραση προς το σιδηρόδρομο προερχόταν και από καθαρή κομματική αντιζηλία.

— «Ποία είναι η διαφορά υμών και της Κυβερνήσεως; ηρωτήσαμεν ποτέ ένα των βουλευτών της αντιπολιτεύσεως.

— Η διαφορά είναι, μας απάντησεν, ότι αν ο κ. Τρικούπης προτείνη να επιβληθή φόρος εις τους βόας, ημείς λέγομεν όχι πρέπει να επιβληθή εις τους ίππους. Αν η Κυβέρνηση γνωμοδοτή να κατασκευασθή σιδηρόδρομος με πλατείας ράβδους ημείς λέγομεν όχι, να γίνη με στενάς...».

(Από το Βιβλίο της Αγνής Σμίθ «Βλέμματα επί του ελληνικού βίου και της ελληνικής τοπογραφίας»)

Ωστόσο ο ελληνικός λαός στη μεγάλη του πλειοψηφία κατανοούσε τη χρησιμότητα του νέου συγκοινωνιακού μέσου και πρόθυμα ενίσχυσε κάθε προσπάθεια για την εφαρμογή του στην Ελλάδα.





**ΗΣΑΠ**

**ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΣΠΑΠ**

**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ**

**ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**

**1882 Απρίλιος 19**

Υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Υπουργού Εσωτερικών Χσρ. Τρικούπη, που εκπροσωπεί το ελληνικό κράτος και του Ι. Δούμα, Διευθυντή και εκπροσώπου της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας και της από αυτή αντιπροσωπευόμενης ομάδας Τραπεζών, για την κατασκευή και εκμετάλλευση σιδηροδρομικής γραμμής:

- α. Πειραιά - Ελευσίνας - Μεγάρων - Καλαμακίου - Ν. Κορίνθου - Κιάτου - Ξυλοκάστρου - Αιγίου - Πατρών.
- β. Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου, γ. Άργους - Μύλων.

Η διάρκεια της εκμετάλλευσης από την Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία, που υποχρεούται να συστήσει ο ανάδοχος, καθορίζεται σε 99 χρόνια. Το κράτος επιβαρύνεται με 20.000 δρχ./χλμ. ενώ ο ανάδοχος υποχρεούται να καταβάλει εγγύηση στην Εθνική Τράπεζα 1 εκατ. δρχ. Το κράτος έχει το δικαίωμα να εξαγοράσει το σιδηρόδρομο μετά την πρώτη δεκαπενταετία. Στον ανάδοχο παραχωρείται δωρεάν όλη η αναγκαία γη για την εγκατάσταση του σιδηρόδρομου καθώς επίσης και ατέλεια των εισαγομένων υλικών.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 2 της Σύμβασης, ο σιδηροδρομικός σταθμός στον Πειραιά θα κατασκευασθεί στο λιμάνι Ζέας, στο Αίγιο στο ανατολικό άκρο του λιμανιού και στην Πάτρα στο επιθαλάσσιο αρκτικό άκρο της πόλης. Αντίθετα τα εργοστάσια και οι αποθήκες θα κτισθούν έξω από το σχέδιο των πόλεων.



Το άρθρο 13 της Σύμβασης παραχωρεί στον Υπουργό Εσωτερικών τη δικαιοδοσία να προσδιορίσει, σε συνεργασία με την εταιρεία των σιδηροδρόμων, τη θέση, όπου θα τοποθετηθεί, από την Εταιρεία Τομής του Ισθμού Κορίνθου, η γέφυρα του Ισθμού.

Ο ανάδοχος έχει το δικαίωμα να δηλώσει μέσα σε 45 ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης, αν δέχεται να αναλάβει, με τους ίδιους όρους και την κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών από την Πάτρα στον Πύργο και Κατάκωλο, από το Μεσολόγγι στο Αργίριο και από το Μεσολόγγι στην Άρτα με διακλάδωση που θα καταλήγει στο Αργίριο.

### **1882 Απρίλιος 19**

Υπογράφεται από τον Υπουργό Εσωτερικών Χαρ. Τρικούπη και το Διευθυντή της ΓΠΤ, Ιωάννη Δούμα η Συγγραφή της εργολαβίας για την κατασκευή σιδηροδρόμου από τον Πειραιά στην Πάτρα και το Ναύπλιο. Σύμφωνα με τη Συγγραφή αυτή:

- τα έργα θα τελειώσουν μέσα σε 4 χρόνια,
- η γραμμή θα είναι απλή και πλάτος 1 μέτρου.
- Οι ακτίνες των καμπύλων δε θα είναι μικρότερες των 110 μέτρων, μεταξύ δε των δύο αντιθέτων καμπύλων θα παρεμβάλεται ευθεία μήκους 60 μ.
- Η μεγαλύτερη κλίση θα είναι 25 χιλιοστά/μέτρο.
- Τα επιβατικά οχήματα θα στηρίζονται σε ελατήρια, θα είναι εστεγασμένα και θα είναι τριών τάξεων.
- Η Διοίκηση θα έχει το δικαίωμα να ζητήσει την τοποθέτηση χωρίσματος σε κάθε βαγόνι για τις γυναίκες που θα ταξιδεύουν μόνες τους.
- Τις ημέρες των εορτών και των πανηγύρεων θα ισχύουν φθηνότερες τιμές.

### **1882 Ιούνιος 22**

Με το νόμο ΑΜΣΤ' (Γεώργιος Α' - Χαρ. Τρικούπης) επικυρώνεται η σύμβαση της 19.4.1882.

## Ιούλιος 7

Η ΓΠΤ δηλώνει ότι δε δέχεται να αναλάβει την κατασκευή των γραμμών Πατρών - Πύργου και Μεσολογγίου Αγρινίου - Άρτας

Στη ζωνή και ευρύτετη συζήτηση της Βουλής από 20 έως 25 Μαΐου 1882 για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα συγκρούονται δύο σφαιρικές και ευδιάκριτες απόψεις: η μία με κύριους εκφραστές τον Χ. Τρικούπη και τον Π. Καλλιγά και η άλλη με τους Α. Κουμουνδούρο, Λ. Δεληγιώργη, Γ. Ζηνόπουλο, Α. Πετιμεζά και Χ. Καραπάνο.

Ο Χαρ. Τρικούπης υποστηρίζει δύο νέες θέσεις: α. Το πλάτος των γραμμών εκτός της γραμμής Αθηνών Λάρισας, πρέπει να είναι 1 μ. αντί 1,44 μ. (διεθνώς χρησιμοποιούμενο πλάτος) των συμβάσεων του Κουμουνδούρου, β, Η επιβάρυνση του Κράτους να ορίζεται σε επιχορήγηση του κατασκευαστή ανά χλμ. και όχι σε εγγύηση ελάχιστου κέρδους.

Η στρατηγική αυτή του Τρικούπη στηρίζεται στις εξής βασικές υποθέσεις και αρχές:

- Η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα δεν είναι εξασφαλισμένη αλλά ούτε πιθανή για το άμεσο μέλλον.

- Τα εσωτερικά δεδομένα της χώρας — ορεινή, αραιοκατοικημένη, και με μικρή γεωργική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη -δεν αφήνουν ελπίδες κέρδους στην εκμετάλλευση

του σιδηρόδρομου, για τα πρώτα χρόνια τουλάχιστον.

- Επιδιώκοντας το μικρότερο δυνατό συνολικό κόστος το κράτος θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τη βελτίωση της εσωτερικής πίστης και να προωθήσει, όσο γίνεται ταχύτερα, την

κατασκευή ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου, προσελκύοντας ελληνικά και διεθνή κεφάλαια.

Οι κύριες θέσεις της αντιπολίτευσης είναι:

- α. Η ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα μπορεί και πρέπει να είναι ο πρωταρχικός στόχος της κρατικής πολιτικής.

- β. Μόνο ο πλατύς σιδηρόδρομος, ανταγωνιστικός ιδίως του πλοίου, μπορεί να συμβάλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

γ. Έτσι λοιπόν και η γραμμή Αθηνών - Πατρών πρέπει να είναι ευρεία γιατί η φυσική συνέχεια της η γραμμή Μεσολογγίου - Αργινίου - Άρτας θα επεκταθεί ως την Αυλώνα και τα Ιωάννινα, για να ενωθεί ατμοπλοϊκώς με το Μπρίντζι και με τη σχεδιαζόμενη δαλματική γραμμή.

δ. Το κράτος πρέπει με την εγγύηση ελάχιστου κέρδους 5% να προστατεύσει και να ενθαρύνει τους μικρούς και μεγάλους κεφαλαιούχους που θα συμμετάσχουν στην πραγματοποίηση του έργου. Θα υπάρξει κέρδος από την αρχή της σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης οπότε το κράτος θα επιβαρυνθεί ελάχιστα ή καθόλου.

ε. Αν προδικάζεται η μη αποδοτικότητα των γραμμών τότε ούτε αναγκαίοι είναι ούτε ωφέλιμοι κι αν γίνουν τότε «θα δυστυχήσωσι εκείνοι, εκείνοι θα εμπιστευθώσι τα κεφάλαια των».

«Εντός 4 έως 5 το πολύ ετών ου μόνον ο απ' Αθηνών έως Πατρών και έως Ναυπλίου σιδηρόδρομος αλλά ολόκληρον το σύμπλεγμα των εσωτερικών ημών σιδηροδρόμων πρέπει να είναι κατασκευασμένον. Δεν είναι επιτετραμένον εις την Ελλάδα να περιμένη πλειότερον. Περιέμεινε μέχρι τινός, διότι τα μέσα αυτής δεν της επέτρεπαν να πράξη εξ ιδίων, η δε πίστις της δεν της επέτρεπε να χρησιμοποίηση προς κατασκευήν σιδηροδρόμων ξένα κεφάλαια. Ήδη όμως τη επιτρέπει τοιαύτη ενέργειαν η πίστις αυτής και τα μέσα αυτής της επιτρέπουσι να ανταποκριθῆ εις τας υποχρεώσεις, τας οποίας δια της πίστεως θέλει αναλάβει. Ενώ, Κύριοι, ὄν ἐρχομαι να υποστηρίξω ενώπιον της Βουλῆς ουδέν σύστημα, δεν είμαι ούτε υπέρ της συγκεντρώσεως, ούτε υπέρ της αποκεντρώσεως, ούτε υπέρ των στενών σιδηροδρόμων, ούτε υπέρ των ευρέων... πάντα ταύτα εξετάζω σχετικώς. Επομένως, παρακαλώ την Βουλήν εις τα ζητήματα περί των σιδηροδρόμων να μη αναχωρεί από αρχών γενικών, διότι τα ζητήματα αυτά δεν είναι ζητήματα θεωρίας, είναι ζητήματα πρακτικά, ζητήματα συμφέροντος- πρέπει να εξετάζωνται κατά τας παρουσιαζόμενας περιστάσεις...».

(Από την ομιλία του Πρωθυπ. Χαρ. Τρικούπη στη Βουλή την 20/5/1882)

## **Δεκέμβριος 1**

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης της 19/4/1882 συνιστάται η Ανώνυμη

Μετοχική Εταιρεία με την επωνυμία «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ» στην οποία περιέρχεται το προνόμιο κατασκευής και εκμετάλλευσης των

σιδηροδρόμων της σύμβασης της 19/4/1882. Ενώπιον του συμβολαιογράφου Γεράσιμου Αφέντη συντάσσεται το καταστατικό 28.936 της Εταιρείας και υπογράφεται από τους Ιωαν. Δούμα Δ/ντή της ΓΠΤ και Κωνσταντ. Παπαγεωργόπουλο ελεγκτή της ίδιας Τράπεζας ως εκπροσώπων της ΓΠΤ και των απ' αυτήν αντιπροσωπευόμενων Τραπεζών Βιομηχανικής Πίστεως της Ελλάδος, Anglo – Foreign Banking Company Limited στο Λονδίνο Societe Genearale de l'Empire Ottoman και από το Μάρκο Ρενιέρη Διοικητή της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος. Το καταστατικό περιλαμβάνει 60 άρθρα σε 6 Κεφάλαια. Τα βασικότερα απ' όσα καθορίζονται σ' αυτό είναι:

- Έδρα της Εταιρείας η Αθήνα. Σκοπός της Εταιρείας είναι η άσκηση και η απόλαυση όλων των σιδηρ. γραμμών. Με ΒΔ της 31/1/1892 προστίθεται στους σκοπούς της Εταιρείας και η ανάληψη έργων προς χρησιμοποίηση ιαματικών υδάτων πλησίον των γραμμών και η χρήση τους.
- Η Εταιρεία υποχρεούται να πληρώσει στην ΓΠΤ 95.000 δρχ. για κάθε χλμ. γραμμής που θα κατασκευάζεται.
- Η Εταιρεία θα υφίσταται για 99 έτη από της 24.7.1882.
- Το κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται σε 25.300.000 δρχ. και διαιρείται σε 92.000 μετοχές των 275 δρχ.
- Η Εταιρεία διοικείται από 9μελές Συμβούλιο που εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων για θητεία 6 ετών με ανανέωση ανά διετία.
- Το ΔΣ εκλέγει Διευθυντή που προΐσταται της Υπηρεσίας των σιδηροδρόμων.
- Η Γενική Συνέλευση έχει απαρτία με την παρουσία

τουλάχιστον των 2/5 του συνόλου των Μετόχων και συγκαλείται μια φορά το χρόνο.

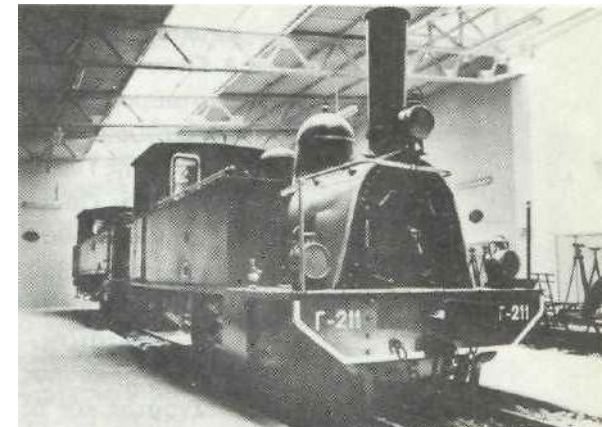
Για κάθε 30 μετοχές ο μέτοχος έχει δικαίωμα μιας ψήφου.

- Συντάσσεται 6/μηνιαίος ισολογισμός που δημοσιεύεται σε τρεις εφημερίδες της Αθήνας.
- Από τα καθαρά κέρδη αφαιρούνται: 3% για σχηματισμό

αποθεματικού κεφαλαίου ίσου προς το 1/5 του Εταιρικού Κεφαλαίου, 3% για απόσβεση Μετοχών, 1,5% για αμοιβή των Συμβούλων, 1,5% για έκτακτη αντιμισθία του προσωπικού, 1% για σχηματισμό ταμείου Επιβοήθειας των υπαλλήλων της Εταιρείας. Το κέρδος που απομένει (90% μοιράζεται στους μετόχους σαν ετήσιο μέρισμα.



Χαρ. Τρικούπης  
Πρωθυπουργός το 1882, που  
υποστηρίζει , Τη  
χρησιμοποίηση μετρικής  
γραμμής για τους ΣΠΑΠ.



Ατμάμαξα Γ – 211 ΣΠΑΠ,  
κατασκευής 886



**Νοέμβριος 8** Γίνονται τα εγκαίνια της κατασκευής του σιδηροδρομικού σταθμού στον Πειραιά, στη θέση του σημερινού σταθμού. Παρευρίσκονται οι βασιλείς Γεώργιος Α και

Όλγα, ο πρόεδρος της Πιστωτικής Τράπεζας Κων. Βούρος, ο Μητροπολίτης Αθηνών

Προκόπιος και πλήθος κόσμου.

Δεκέμβριος 16 Στην αίθουσα του ΔΣ της Εθνικής Τράπεζας συνέρχεται το πρώτο

συμβούλιο των ΣΠΑΠ που το αποτελούν οι: Μ. Ρενιέρης (Διοικητής ΕΤΕ) Πρόεδρος. Ε.

Βαλτατζής, Κ. Βούρος, Κ. Καραπάνος, Μ. Μελάς, Α. Μουτσόπουλος, Γ. Ψύχας, Μ.

Νεγρεπόντης, Α. Παπάωφ, Δ. Σγούτας και Δ. Σιμόπουλος (Μέλη).

Πρώτοι μέτοχοι είναι: η Γενική Πιστωτική Τράπεζα, η Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστωσης, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Anglo – Foreign Banking Company Ltd, Societe Cenerale de l'Empire Ottoman και 48 ιδιώτες.

«Τω εννάτω και δεκάτω έτει της Γεωργίου Α' Βασιλείας, από δε Χριστού γεννήσεως δύο και ογδοηκοστῶ και οχτακοσιοστῶ και χιλιοστῶ, μηνός Νοεμβρίου ογδῶ, ο θεμέλιος ὄδε ετέθη λίθος εν τη αφετηρία της εκ Πειραιῶς εις Κόρινθον τούτο μεν εις Πάτρας τε και Πύργον, τούτο δε εις Ἄργον τε και Ναύπλιον, σιδηροστρώτου οδοῦ, ως την απεργασίαν επί τη δι ετών ενός δεόντων εκατοῦ, καρπῶσει η Γενική Πιστωτική Τράπεζα της Ελλάδος, ανεδέξατο, έθηκεν δε το θεμέλιον λίθον ο Βασιλεύς Γεώργιος σύν Ὁλγα τη Βασιλίσση και τοις εν τοις εγκαινίοις παραγενομένοις ω δε τοίνην αισίως τε και καλῶς τω έργω αρχομένω ὁμοιον μεν και τέλος εκ Θεοῦ γένοιτο τύχη δ' αγαθή επίσποιτο...».

(Επιγραφή στο θεμέλιο λίθο του σιδηροδρ. Σταθμού Πελοπον. στον Πειραιά)

Αρχίζει η κατασκευή της γραμμής αλλά η εταιρεία πολύ γρήγορα αντιμετωπίζει δυσκολίες. Οι μέτοχοι καθυστερούν την καταβολή του κεφαλαίου που τους αναλογεί. Οι σταφιδοπαραγωγοί αντιστέκονται στην κατάληψη της αναγκαίας για τη γραμμή γης.

**1883 Απρίλιος 12** Κυρώνεται ο νόμος ΑΡΚΒ' περί αδικημάτων κατά της ασφαλείας των

σιδηροδρόμων, που συμπληρώνεται ένα χρόνο μετά με το νόμο ΑΡΟΒ' της 5/4/1884.



Σιδηροδρομικοί Σταθμοί & τρένα

**1884 Μάιος 21** Εγκαινιάζεται με επισημότητα στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά Κορίνθου. Μετά την τελετή οι βασιλείς και οι επίσημοι με το τορπιλλοβόλο «Ψαρά» έρχονται στο Καλαμάκι και επιβιβάζονται σε αμαξοστοιχία, που τους φέρνει στην Κόρινθο.

«Διατρέξαντες την τρίωρον απ' Αθηνών εις Κόρινθον οδόν εν τη αμαξοστοιχία τη μεταφερούση τους εις τα εγκαίνια προσκεκλημένους, κατελήφθημεν υπό αφότου συγκινήσεως και υπό αισθήματος χαράς και εθνικής υπερηφάνειας, αναμνησκόμενοι, πόσον τελή ήσαν προ ολίγων έτι ετών τα μέσα της συγκοινωνίας εν τη ημετέρα πατρίδι.

Τοιαύται σκέψεις, διεσταυρούντο εν τω νω ημερών ότε διετρέχομεν την νέα σιδηράν οδόν, Τοιαύταις, βεβαίως σκέψεις εποίουν και οι χίλοι περίπου συνοδοιπόροι ημών κατά την πανηγυρικήν εκείνην ημέραν».

(Από ελληνική εφημερίδα του εξωτερικού, του Ιουνίου 1885)

Μέχρι την 1<sup>η</sup>Μέχρι την Πρώτη Γενική Συνέλευση της Εταιρείας εγκαινιάζονται κατά σειρά τα εξής τμήματα της γραμμής:

**Ιούνιος 30** Πειραιάς - Ελευσίνα μέτρα 35.630.

**Ιούλιος 12** Καλαμάκι - Κόρινθος μέτρα 9.591.

**Σεπτέμβριος 16** Ελευσίνα - Μέγαρα μέτρα 20.400.

**1885 Απρίλιος 11** Μέγαρα - Καλαμάκι μέτρα 33.885.

**Αύγουστος 13** Στο μεταξύ οι πόροι της εταιρείας εξαντλούνται.

Έτσι η πρώτη Γενική Συνέλευση της Εταιρείας παίρνει ριζοσπαστικές αποφάσεις για να αποφύγει την πτώχευση της:

- Οι εργολάβοι κατασκευής υποχρεούνται αντί για μετρητά να πάρουν 1 2.500 από τις 27.000 μετοχές που έχει η εταιρεία στα χέρια της από αναγκαστική εκποίηση.
- Σε συμφωνία με το κράτος, η κατασκευή της γραμμής Πατρών - Πύργου αναβάλλεται και η προθεσμία παράδοσης της παρατείνεται για δυο χρόνια (31.12.1888).
- Οι εργολάβοι κατασκευής υποχρεούνται
- Για την αποπεράτωση της γραμμής ως την Πάτρα εκδίδεται

ενυπόθηκο, ομολογιακό δάνειο ονομαστικού κεφαλαίου 286.000 £ από τον αγγλικό τραπεζικό οίκο «R. Rapbael et Sons» με ονομαστικό τόκο 6% και απόσβεση σε 66 εξαμηνιαίες δόσεις των 10.010 £.

Οι αποφάσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης σύμβασης με το κράτος (23.10.1885 Κυβέρνηση θ. Δεληγιάννη) που επικυρώνεται με το νόμο ΑΣΟΒ' της 5/11/1885. Η εταιρεία ΣΠΑΠ παρά την Κυβερνητική συμπαραστάση και το εξωτερικό δάνειο αδυνατεί να παραδώσει ένα τμήμα της γραμμής 90 χλμ. και αναγκάζεται να ζητήσει επείγον δάνειο 1.800.000 δρχ. που δέχεται να παραχωρήσει η Εθνική Τράπεζα Ελλάδος με τόκο 7% και με πρόσθετη εγγύηση από το κράτος. Η σχετική σύμβαση εγκρίνεται με το νόμο ΑΥΙΒ' /31.3.1887.

Έτσι και μ' ένα χρόνο καθυστέρηση, το Δεκέμβριο του 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά - Πατρών. Στο μεταξύ έχουν δοθεί στην κυκλοφορία κατά χρονολογική σειρά τα παρακάτω τμήματα γραμμής:

**Σεπτέμβριος 19** Κόρινθος - Κιάτο μέτρα 20.704.

1886 Απρίλιος 15 Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο μέτρα 64.422.

**1889 Φεβρουάριος 2** Με το νόμο ΑΧΒΔ' κυρώνεται σύμβαση με μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ερνέστου Ρολλέν για την κατασκευή και εκμετάλλευση της παραπάνω γραμμής.

Μάρτιος 10 Με σύμβαση που υπογράφεται από τους Χαρ. Τρικούπη πρόεδρο

Υπουργικού Συμβουλίου, Σ. Δραγούμη Υπουργό Εσωτερικών και Α.Ν. Σιμόπουλο,

Πρόεδρο του ΔΣ της Εταιρείας ΣΠΑΠ, παραχωρείται στους ΣΠΑΠ η κατασκευή και η εκμετάλλευση για 92 χρόνια της γραμμής από Καλάβρυτα στο Διακοφτό, πλάτους 0,75 μ.

Η σύμβαση που κυρώνεται με το νόμο ΑΨΝΓ' της 7/4/1889, προβλέπει τα εξής:

- Απαλλαγή φορολογίας.
- Κατασκευή σταθμού στα Καλάβρυτα, στάσης στη Ζαχλορού μικρού εργοστασίου επισκευών και αποθήκης στο Διακοφτό και τηλεγραφικής και τηλεφωνικής γραμμής.
- Προμήθεια 3 ατμαμαξών, 4 αμαξών, 6 αμαξών μικτών Α' και Β' θέσης και 10 φορτηγών βαγονιών.
- Η εταιρεία θα παίρνει ετήσια αποζημίωση 2.500δρχ./χιλ. κι απ' τα υπόλοιπα ακαθάριστα έσοδα το 50% ενώ το άλλο 50% θα το εισπράττει το κράτος.
- Πραγματοποίηση καθημερινά τουλάχιστον δυο-δρομολογίων προς κάθε κατεύθυνση.

Τη γραμμή αναλαμβάνει να κατασκευάσει σε 10 μήνες ο Γάλλος εργολάβος Ατών. Αλλά σύντομα θα τον διαδεχθούν άλλοι και θα χρειασθεί να περάσουν πέντε χρόνια για να ολοκληρωθεί το έργο που το συνολικό κόστος του πλησίασε τα 3,5 εκατ. δρχ.

**Μάιος 28** Αχαΐα - Μανωλάς μέτρα 23.372.

Ιούνιος Ιδρύεται η «Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος». Το πρώτο της Διοικ. Συμβούλιο το αποτελούν οι: Α. Συγγρός (Πρόεδρος), Σ. Στρέϊτ, Ι. Βαλαωρίτης, Χρ. Αποστολίδης, Σ. Δειμέζης και Ε. Ρολλέν. Στην Εταιρεία αυτή παραχωρεί-ται από τον Ε. Ρολλέν το δικαίωμα για την εκμετάλλευση της γραμμής Μύλων - Καλαμών και το δικαίωμα για την κατα-σκευή και εκμετάλλευση νέων γραμμών 220 χλμ. Η Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος από τα τέλη του 1890 αντιμετωπίζει δυσκολίες στην ολοκλήρωση

της γραμμής Μύλων - Καλαμών. Το Φεβρουάριο του 1 891 το έλλειμμα της υπολογίζεται σε 1.200.000 δρχ. Παρά τις προσπάθειες της νέας Κυβέρνησης του Θ. Δηλιγιάννη να διευκολύνει τον ανάδοχο, στις 17.12.1891 ο Ε. Ρολλέν κηρύσσεται έκπτωτος.

**Αύγουστος 20** Μανωλάς - Λεχαινά μέτρα 13.889.

**Δεκέμβριος 28** Λεχαινά - Αμαλίας μέτρα 19.583.

**1890 Μάρτιος 29** Αμαλίας - Πύργος μέτρα 21.272.

**Μάιος 30** Με το νόμο ΑΩΜΓ' κυρώνεται η σύμβαση της 25/4/1890 για την κατασκευή και εκμετάλλευση σιδηροδρομικής γραμμής από Ολυμπία στην Καρύταινα (50 χλμ.). Το κράτος αναλαμβάνει την κατασκευή της εξαιρετικά δύσκολης υποδομής ενώ η εταιρεία συμμετέχει με τεχνικούς και 6.000 δρχ./χλμ. Η κατασκευή της γραμμής όμως καθυστερεί και μετά από την πτώχευση του 1893 αναβάλλεται οριστικά.

**1891 Αύγουστος 29**

Παραδίδεται στην κυκλοφορία η γραμμή Καβάσιλων Κυλλήνης μέτρα 16.385 και Πύργου - Ολυμπίας μέτρα 20.842. (Σύμβαση της 24/3/1890 που κυρώνεται με το νόμο ΑΩΜΘ' της 30/5/1890).

**Δεκέμβριος 17** Στις διαπραγματεύσεις για την κατασκευή της γραμμής Τρίπολης

Διαβολίτσι, υποβάλλουν προτάσεις ο Αντ. Βλαστός, ο Γάλλος Ρυαθ3 και οι Εταιρείες ΣΠΑΠ

και Μεσηβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Η ΕΜΣΕ πιστεύοντας ότι θα προκριθεί μια που οι προτάσεις της μαζί με εκείνες των ΣΠΑΠ είναι οι συμφερότερες, έχει ήδη συνάψει δάνειο 3.679.000 δρχ. από τις Τράπεζες Ηπειρο Θεσσαλίας, Εθνική και Βιομηχανικής Πίστωσης. Η Κυβέρνηση όμως του θ. Δεληγιάννη αναθέτει το έργο στους ΣΠΑΠ με σύμβαση της 17.12.1891 που υπογράφει από πλευράς ΣΠΑΠ ο αντιπρόεδρος του ΔΣ της Α. Παπούδωφ. Η σύμβαση, που προβλέπει την κατασκευή του έργου μέσα σ' ένα χρόνο, κυρώνεται με το νόμο Α^ΠΖ' της 15.1.1892.

**1892 Φεβρουάριος 1**

Στο μεταξύ παραδίδονται στην κυκλοφορία τα τμήματα Μύλοι - Τρίπολη και Καλαμάτα - Διαβολίτσι, 101.648 μ. που εκμεταλλεύεται η ΕΜΣΕ. Γραμμή μήκους 4.655 μ. ενώνει το Ασπρόχωμα με τη Μεσσήνη.

## Ιούνιος 1

Αρχίζει η λειτουργία της γραμμής Βαρθολομιού – Λουτρών μήκους 10.847 μ. με παράλληλη εκμετάλλευση για 50 χρόνια των Λουτρών Κυλλήνης (Σύμβαση της 10/5/1890 που κυρώνεται με το νόμο ΑΩΜΒ'30/5/1890).

**1893** Με την πτώχευση της ΓΠΤ οι ΣΠΑΠ χάνουν το μεγαλύτερο μέρος των καταθέσεων τους. Τη διοίκηση της Εταιρείας αναλαμβάνει ο όμιλος Σκουζέ.

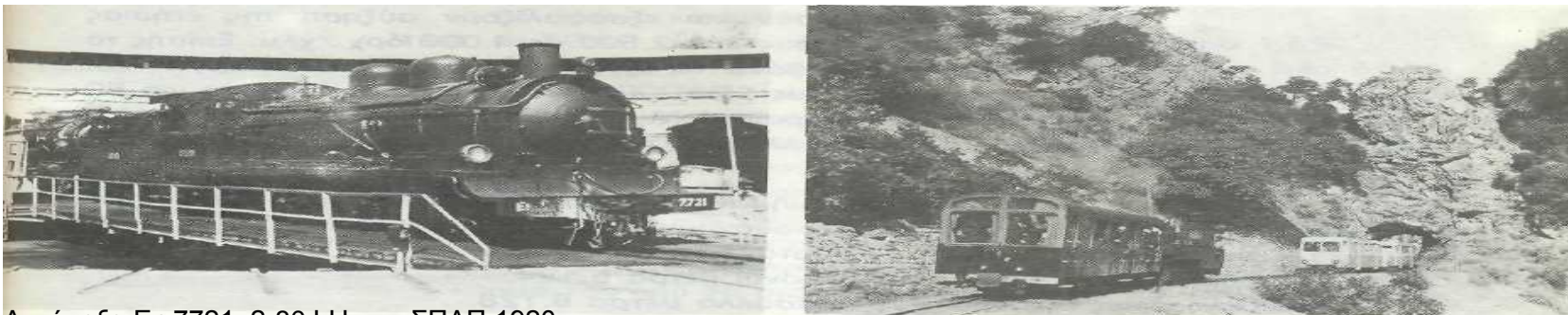
Την εποχή αυτή τρία δυσμενή γεγονότα οδηγούν την Εταιρεία σε κατάσταση πτώχευσης:

α. Η σταφιδική κρίση που μειώνει σε μεγάλο βαθμό τα έσοδα της εταιρείας από εμπορεύματα.



Ατμάμαξα Z 751 2 των ΣΠΑΠ, 2-6-ΟΤ στο σταθμό των Πατρών 1930

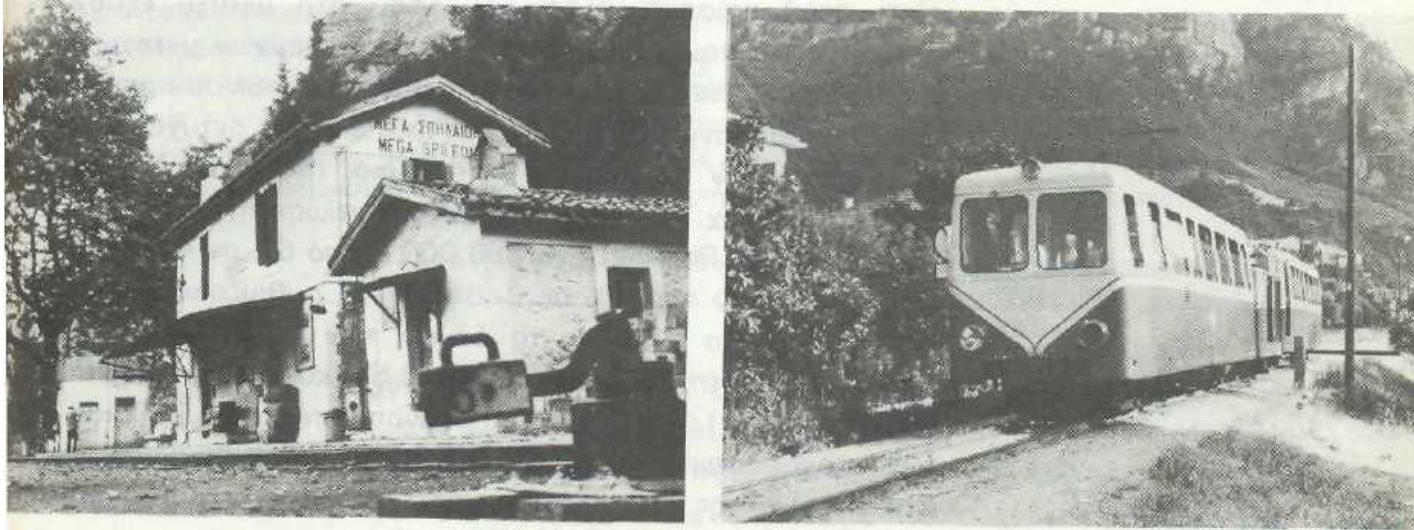
Σταθμός Κιάτου - 1930



Ατμάμαξα Ες 7721, 2-80 LH των ΣΠΑΠ 1920

Το τελευταίο ατμοκίνητο & δηζελοκίνητο δρομολόγιο στη γραμμή Διακοπτού-Καλαβρύτων





Αυτοκινητάμαξα οδοντωτού  
σιδηροδρόμου  
Διακοφτού– Καλαβρύτων – 1966.

Σταθμός Μεγάλου Σπηλαίου - 1965.

β. Ο ανταγωνισμός με την ατμοπλοϊκή συγκοινωνία στη διαδρομή Πειραιά - Πάτρας, μετά τη λειτουργία του ισθμού της Κορίνθου (1892-1893) που οδήγησε επίσης στη μείωση των εσόδων της εταιρείας από εμπορεύματα, γ. Η υποτίμηση της δραχμής (Αγγλ. λίρα: 1 821 25 δρχ. 1 892 36,83 δρχ. 1893 39,92 δρχ. 1894 45,33 δρχ.). Τα μέτρα της νέας διοίκησης των ΣΠΑΠ για την αντιμετώπιση της ζοφερής κατάστασης είναι τολμηρά: Μείωση του προσωπικού, μείωση των αποδοχών του προσωπικού, μείωση των εμπορευματικών και επιβατικών τιμολογίων στις διαδρομές που υπάρχει θαλάσσια ανταγωνιστική επικοινωνία, σύναψη προσωρινών δανείων.

Παρά τα τολμηρά μέτρα των ΣΠΑΠ η χρεωκοπία συνεχίζεται και τα έργα της γραμμής Τρίπολη - Διαβολίτσι καθυστερούν.

**1895** Οι ΣΠΑΠ ζητούν και εξασφαλίζουν αύξηση της ετήσιας αποζημίωσης τους από 2.500 σε 4.000 δρχ./χλμ. Επίσης το κράτος αναλαμβάνει τα έξοδα συμπληρωματικών έργων και παραχωρεί στους ΣΠΑΠ το δικαίωμα εκμετάλλευσης για 50 χρόνια του Βουραϊκού χειμάρρου για παραγωγή ηλεκτρισμού.

1896 Μάρτιος 10 Έναρξη εκμετάλλευσης της γραμμής Διακοφτού – Καλαβρύτων.

Τα διάφορα τμήματα της γραμμής Τρίπολης - Διαβολίτσι άρχισαν να λειτουργούν στις εξής χρονολογίες:

<b>1897 Σεπτέμβριος 10</b>	Τρίπολη - Κούρταγα μέτρα 50.571.
<b>1898 Οκτώβριος 5</b>	Κούρταγα - Χράνοι μέτρα 5.134.
<b>1899 Ιανουάριος 1</b>	Διαβολίτσι - Δεσύλλα μέτρα 6.126.
<b>Μάιος 25</b>	Μπιλάλι (Λεύκτρο)-Μεγαλούπολη μέτρα 5.265.
<b>Νοέμβριος 4</b>	Χρόνοι - Δεσύλλα μέτρα 15.338.

Η οικονομική κατάσταση των ΣΠΑΠ το 1899 εξακολουθεί να είναι πολύ κρίσιμη. Έτσι και αφού στο μεταξύ έχουν αντιμετωπίσει την εκρεμότητα των προνομιούχων μετοχών, μετατρέποντας τες σε ομολογίες μειωμένου επιτοκίου προχωρούν σε διαπραγματεύσεις με τους πιστωτές και πετυχαίνουν να περιορίσουν το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας σε 1 2.000.000 δρχ. Επίσης, εξασφαλίζουν μείωση του επιτοκίου του δανείου R. Raphael των 286.000 £ από 6% σε 4,5% και του χρεολυσίου από 1% σε 3/8%. Τέλος ρυθμίζουν με την Εθνική Τράπεζα Ελλάδος το δάνειο των 6.000.000 δρχ. μειώνοντας το επιτόκιο από 5% σε 3,5% και αυξάνοντας το χρεολύσιο από 1/4% σε 1/2%. Η ικανοποιητική αυτή ρύθμιση των υποχρεώσεων των ΣΠΑΠ δημιουργεί κάποια αισιοδοξία στα στελέχη της εταιρείας με αποτέλεσμα να αρχίσουν να διαπραγματεύονται την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής Πύργου - Κυπαρισσίας με διακλάδωση Καλόνερο -Μελιγαλά.

**1900 Μάρτιος 19** Υπογράφεται σύμβαση από τους Γ. Θεοτόκη (κράτος) Π. Σκουζέ (ΣΠΑΠ) και Σ. Στρέϊτ (ΕΤΕ) για την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής Πύργου - Κυπαρισσίας. Σύμφωνα με την σύμβαση, που κυρώνεται με το νόμο ΒψΞ της 8/4/1900:

- Η ετήσια αποζημίωση της εταιρείας θα κλιμακώνεται ανάλογα με τα έσοδα από 4.200 δρχ./χλμ. μέχρι 6.500 δρχ./χλμ.
- Η παράδοση της γραμμής θα γίνει σε δύο χρόνια.
- Το κόστος του έργου υπολογίζεται σε 10.575.000 δρχ. που θα καλυφθούν με έκδοση από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος δημόσιου ομολογιακού δανείου ληξιπρόθεσμου σε 65 χρόνια και με επιτόκιο 5%.

**1901** Οι ΣΠΑΠ για πρώτη φορά μοιράζουν μέρισμα 1,5%.

1902 Σεπτέμβριος Οι ΣΠΑΠ με τη συμπαράσταση του Κράτους

(νέο δάνειο 3.000.000 δρχ.) ολοκληρώνουν τη γραμμή Πύργου - Κυπαρισσίας - Μελιγαλά.

Τα γραφεία της Εταιρείας των ΣΠΑΠ βρίσκονται σε κτίριο στη γωνία Θεμιστοκλέους - Γαμβέτα.

**1902 Οκτώβριος 23** Κατά τη συζήτηση στη Βουλή της σύμβασης για την κατασκευή της γραμμής Πύργου - Κυπαρισσίας ο Βουλευτής Γεώργιος Μαυρομιχάλης διαμαρτύρεται προς την Κυβέρνηση Θεοτόκη για την εγκατάλειψη της Λακωνίας και τον αποκλεισμό της από το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου.

«Και κατ' εμέ κ. Βουλευταί καλώς πράξασα η Κυβέρνησις προέβει εις την σύναψιν της συμβάσεως περί κατασκευής σιδηροδρόμου - Πειραιώς - Δεμερλή... προχθές υποβάλουσα εις την Βουλήν τρεις σιδηροδρομικός συμβάσεις και μεταξύ τούτων είναι η περί κατασκευής της γραμμής Πύργου - Κυπαρισσίας, ίνα δηλαδή συγκοινωνήσουν τα παράλια προς άλλα. Ουδείς αρνείται ότι και τούτο είναι μία ανάγκη. Ημάς όμως τους Μεσογείους αφήνει εις την αρχέγωνον κατάστασιν της δι' ημιόνων συγκοινωνίας. Ημείς όμως οι κάτοικοι των δύο Νομών Λακωνίας και Λακεδαίμονος πού μένομεν, μη δεν είμεθα Έλληνες; μη δεν πληρώνουμε φόρους;... Αλλά διατί κ. Πρωθυπουργέ μέρος του δανείου τούτου δεν χρησιμοποιείται και διημάς, δια την κατασκευήν τουλάχιστον ενός μέρους της γραμμής Λεονταρίου - Γυθείου, το από Λεοντάριον μέχρι Σπάρτης....»

(Από την αγόρευση στη Βουλή, τον Οκτώβριο 1902, του Γ. Μαυρομιχάλη)

**1908** 6 Χρόνια μετά, κατά τη συνεδρίαση της Βουλής της 28/1 1/1908 οι βουλευτές Γ. Μαυρομιχάλης και Β ρ. Λεώπουλος υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους, επειδή το θέμα του σιδηροδρόμου της Λακωνίας δεν απασχολεί την Κυβέρνηση.

«Ο ΣΠΑΠ διοικηθείς επί τόσα έτη ως ανώνυμος Εταιρεία επαρουσίασεν κατάστασιν ήκιστα ομαλήν εν τη διοικήσει του. Εις την εταιρικήν ταύτην επιχείρησιν είχεν επέμβει η μικροπολιτική, εις χείρας δε ουσιαστικώς ανεύθυνων ομάδων, είχεν εξελιχθεί αύτη εις ορνανισμόν παρουσιάζοντα πολλάς τας ελλείψεις και ανωμαλίας...».

(Από την ομιλίαν του Προέδρου της Κυβέρνησης Ελ. Βενιζέλου κατά τον εγκαινιασμόν της Κυβερνητικής Υπηρεσίας ΣΠΑΠ την 8/9/1918)

**1918 Ιούνιος 27** Με το νόμο 1475/5.6.1918 (ΦΕΚ Α155/11/7/1 918) επιτάσσεται το Δίκτυο της Πελοποννήσου για διάστημα μέχρι 6 μήνες μετά τη λήξη του πολέμου.

Σεπτέμβριος 4 Δημοσιεύεται ο Οργανισμός της Διοίκησης και Διαχείρισης της Υπηρεσίας των ΣΠΑΠ (ΦΕΚ Α 192).

**1922** Οι ΣΠΑΠ αποσπώνται από τους σιδηροδρόμους του Κράτους και αποτελούν ιδιαίτερη Εταιρεία υπό ιδιωτική εκμετάλλευση. 1925 Μεταξύ των ετών 1925-1931 υποβάλλεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών μελέτη που προβλέπει τη σιδηροδρομική σύνδεση του Πύργου με τη Μεγαλόπολη, την Ασέα, τη Σπάρτη και το Ξυλόκαστρο.

**1928** Με το νόμο 3531/1928 κυρώνεται η μεταξύ του Δημοσίου και των ΣΠΑΠ σύμβαση παραχώρησης του αποκλειστικού προνομίου εκμετάλλευσης των οδικών αρτηριών παράλληλα προς τις σιδηρ. γραμμές.

Δυνατοί σεισμοί στο Νομό Κορινθίας καταστρέφουν πολλούς σιδηρ. σταθμούς των ΣΠΑΠ.

**1929** Οι ΣΠΑΠ αγοράζουν το σιδηρόδρομο Ηρακλείου - Λαυρίου.

**1936** Γίνεται προμήθεια 13 αυτοκινηταμαξών τύπου MAN.

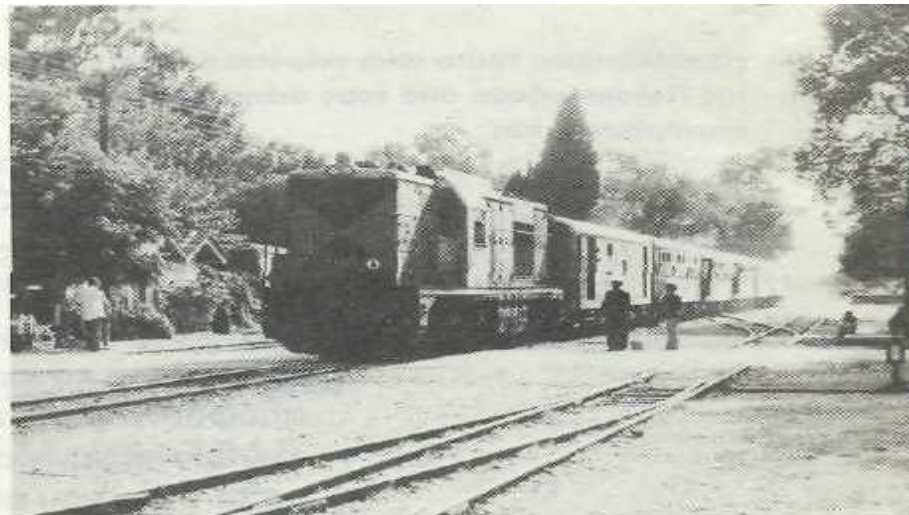
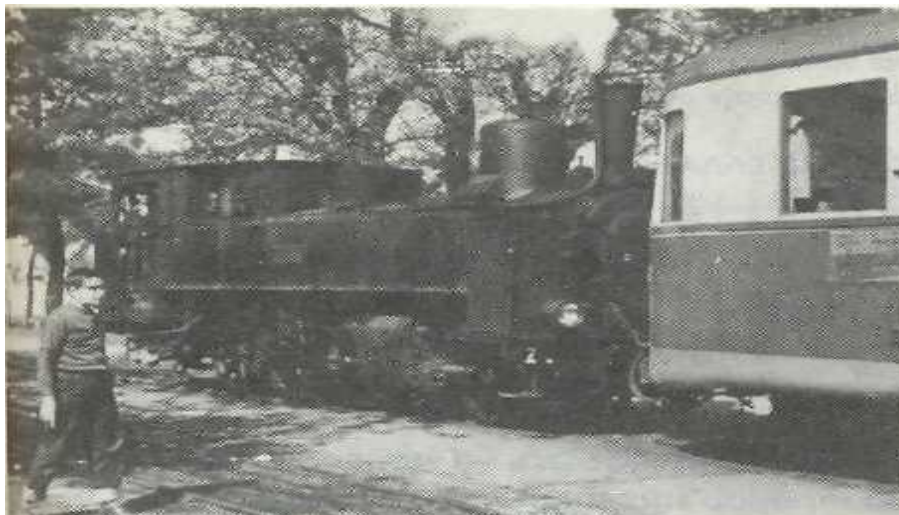
**1940 Ιούνιος 10** Δημοσιεύεται στο ΦΕΚ 174 ο νόμος της ανάληψης της εκμετάλλευσης των ΣΠΑΠ από το δημόσιο.

**1951** Υπάγεται στους ΣΠΑΠ ο σιδηρόδρομος Πύργου - Κατακόλου. 1952 Μάρτιος Γίνεται προμήθεια 13 αυτοκινηταμαξών τύπου ΩΕ ΟΙΕΤΒΙΟΗ 1480 θέσεων.

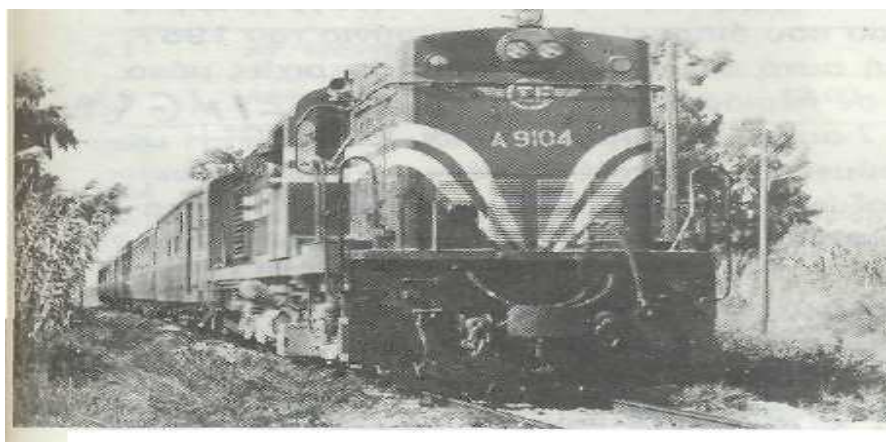
**Ιούλιος** Δρομολογείται για πρώτη φορά νυκτερινή αυτοκινητάμαξά μεταξύ Πειραιά - Πάτρας - Καλαμάτας και από το Δεκέμβριο του 1952 μεταξύ Πειραιά Τρίπολης - Καλαμάτας.

«Αν κατεδικάζετο η κρατική εκμετάλλευση ως τοιαύτη και συνεπεία τούτου απεφασίζετο να δοθεί το σύνολο των Σιδηροδρόμων του Κράτους τους εις ιδιωτικές εκμεταλλεύσεις, τοιαύτη απόφασις, έστω και αν ήτο κατά βάσιν εσφαλμένη, θα ήτο τουλάχιστον συνεπής προς εαυτήν. Το ότι όμως ζξ όλων των δικτύων, τα οποία έχουν αποτελέσει τους Σιδηροδρόμους του Κράτους απεσπάσθη εν μόνον και δη το





Ατμάμαξα Z5 7535 2-6-0T των ΣΠΑΠ στο σταθμό της Τρίπολης - 1967.  
Δηζελάμαξα 9201 Co

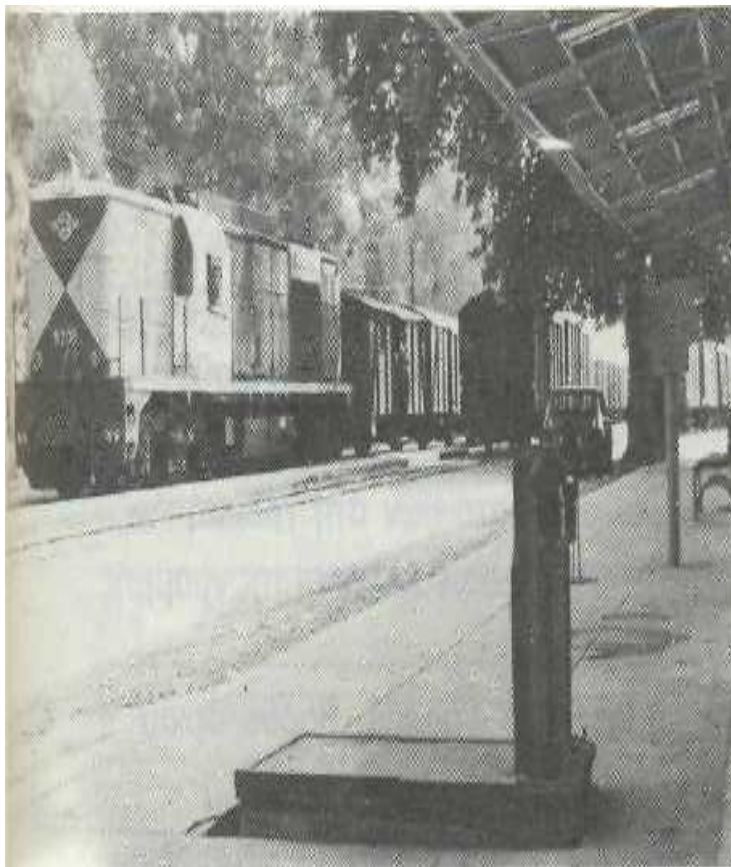


Δηζελάμαξα 9201 Co Co Alsthom πορεία προς Καβάσιλα 1978.

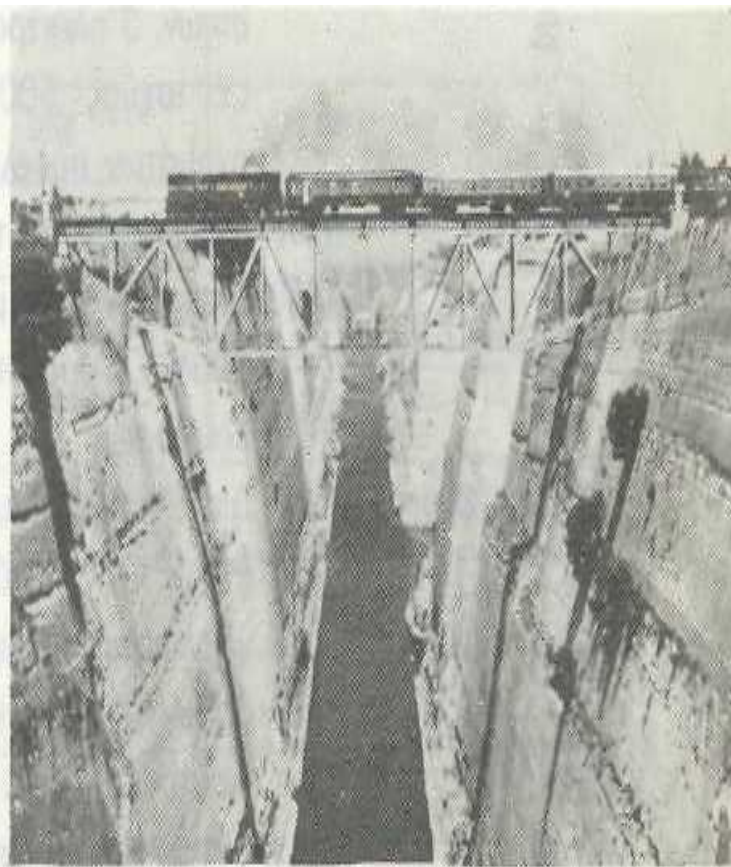
Δηζελάμαξα A 9104 Co Co Alco σε πορεία



Σταθμός Πελοποννήσου -1980.



Δηζελάμαξα 9208 Co Co Alsthom των ΣΠΑΠ  
στο σταθμό. Γαστούνης – 1979.



Σιδηροδρομική γέφυρα Ισθμού Κορίνθου 1978

## ΙΣΤΟΡΙΚΑ – ΘΕΣΗ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ

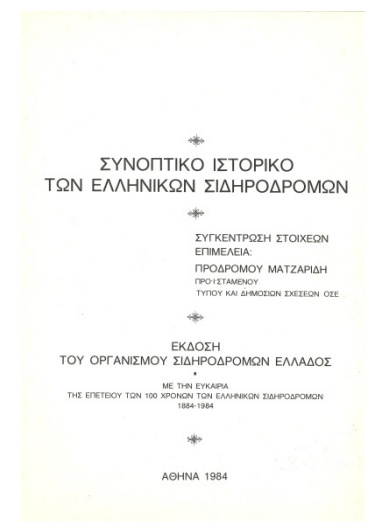
Το οικοπέδο καταλαμβάνει μία έκταση **34.400 μ2**. Εκτός από τα πρανή δεν παρουσιάζει μεγάλες υψομετρικές διαφορές και έτσι μπορεί να αξιοποιηθεί στο μεγαλύτερο του μέρος. Μεγάλο μέρος του καλύπτεται από παλαιά υλικά που έχουν αχρηστευθεί με το πέρασμα του χρόνου.

Το κτίριο του σταθμού πρώτο λειτούργησε στις 25-09-1887 και έχει έντονα χαρακτηριστικά από την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της περιοχής με νεοκλασικά στοιχεία. Λόγω της κακής κατάστασης στην οποία βρίσκεται δεν χρησιμοποιείται παρά μόνο μικρά τμήματα του, στο ισόγειο, σαν γραφεία του Ο.Σ.Ε. Εντός του οικοπέδου βρίσκονται επίσης σε λειτουργία κάποια κτίρια όπως το μηχανοστάσιο και το τμήμα τεχνικών έργων του Ο.Σ.Ε.



Εξώφυλλο Ιστορικό Ελληνικών

Σιδηροδρόμων





## ΙΣΤΟΡΙΚΑ – ΘΕΣΗ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το οικόπεδο καταλαμβάνει μία έκταση **34.400 μ2**. Εκτός από τα πρανή δεν παρουσιάζει μεγάλες υψομετρικές διαφορές και έτσι μπορεί να αξιοποιηθεί στο μεγαλύτερο του μέρος. Μεγάλο μέρος του καλύπτεται από παλαιά υλικά που έχουν αχρηστευθεί με το πέρασμα του χρόνου.

Το κτίριο του σταθμού πρώτο λειτούργησε στις **25-09-1887** και έχει έντονα χαρακτηριστικά από την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της περιοχής με νεοκλασικά στοιχεία. Λόγω της κακής κατάστασης στην οποία βρίσκεται δεν χρησιμοποιείται παρά μόνο μικρά τμήματα του, στο ισόγειο, σαν γραφεία του Ο.Σ.Ε.

Εντός του οικοπέδου βρίσκονται επίσης σε λειτουργία κάποια κτίρια όπως το μηχανοστάσιο και το τμήμα τεχνικών έργων του Ο.Σ.Ε.

Ο Άγιος Διονύσιος είναι συνοικία της Πάτρας.

Μέχρι το **1828** που απελευθερώθηκε οριστικά η πόλη από τους Τούρκους ήταν χωράφια, αμπέλια και ελαιώνες. Τα κτήματα ανήκαν στον πλούχοντα της περιοχής Ιωάννη Παπαδιαμαντόπουλο. Το **1829** κατέφτασαν στην Πάτρα πολλοί Ζακυνθιοί, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν σε αυτή την περιοχή. Την ίδια χρονιά κτίστηκε, ύστερα από δωρεά του Παπαδιαμαντόπουλου και η εκκλησία του Αγίου Διονυσίου, από την οποία και πήρε το όνομά της η συνοικία.

Το **1909** ο παλιός ναός κατεδαφίστηκε με αποτέλεσμα το δημοτικό συμβούλιο να αρχίσει τις έρευνες για νέο οικόπεδο. Η εταιρεία Τριάντη δώρισε οικόπεδο στην οδό Άστιγγος, όπου χτίστηκε ο νέος ναός (1928). Στο Διονύσιο Τόφαλο, δημοτικό σύμβουλο και αδερφό του Ολυμπιονίκη, οφείλεται ο νέος ναός Αγίου Διονυσίου. Στην ίδια περιοχή είχε αναπτυχθεί και η Ιταλική παροικία της πόλης, η οποία όμως διαλύθηκε το **1940**.

Πηγές

- Βιβλίο Πάτρα 1900 Αλέκου Μαρσαλή 1978 ISBN 960-14-0826-6
- Βιβλίο Ιστορία της πόλεως Πατρών Τόμος Α Στέφανου Θωμόπουλου Αχαϊκές Εκδόσεις 1998
- Εφημερίδα Η Ημέρα



Ανατολική Όψη (οδός Αθηνών)



Δυτική Όψη (γραμμές-βαγόνι εμπορικό)



Ο σταθμός Πειραιά του ΟΣΕ (γνωστότερα ως Σταθμός Πελοποννήσου) βρίσκεται επί της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά - Πάτρας, της οποίας αποτελούσε αφητηριακό σταθμό. Εγκαινιάστηκε από τους Σιδηροδρόμους Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου στις 30 Ιουνίου 1884 επί της τότε οδού Πλούτωνος - σημερινής ακτής Καλλιμασιώτη - και έκλεισε στις 7 Αυγούστου 2005, μαζί με το τμήμα Πειραιά - Αγίων Αναργύρων της γραμμής. Μετά από ανακατασκευή εγκαινιάστηκε εκ νέου ως τερματικός σταθμός της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά - Πλατέος στις 3 Ιουνίου 2007. Διαθέτει μία πλευρική αποβάθρα και δύο αποβάθρες μορφής νησίδας. Στην παλαιότερή του μορφή διέθετε και μηχανοστάσιο, το οποίο σώζεται μέχρι σήμερα.

Ο σταθμός Πειραιά, ήταν μεταξύ 1884 και 2005 γνωστός ως σταθμός Πελοποννήσου, ονομαζόμενος έτσι (ανεπίσημα) επειδή αυτός εξυπηρετούσε τη σιδηροδρομική συγκοινωνία μεταξύ Πειραιά και Πελοποννήσου. Κατ' αντιστοιχία με την περίπτωση των σιδηροδρομικών σταθμών της Αθήνας, ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Πειραιά Λιμένα των Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους έφερε την (ανεπίσημη) ονομασία «σταθμός Λαρίσης», αν και σε αντίθεση με την περίπτωση της Αθήνας, στον Πειραιά οι σταθμοί των δύο δικτύων δεν ήταν γειτονικοί. Ο σταθμός Πελοποννήσου Πειραιά αποτέλεσε μέρος του δικτύου των ΣΠΑΠ (Σιδηροδρόμων Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου) από την κατασκευή του μέχρι και την κρατικοποίηση των ΣΠΑΠ το 1954 και την "ενσωμάτωσή" τους στους ΣΕΚ (Σιδηροδρόμους Ελληνικού Κράτους) το 1962.

Το έδαφος "σηκώνεται" και γίνεται το κτίριο και στη συνέχεια ξαναγίνεται έδαφος, μην αφήνοντας κανένα κομμάτι του οικοπέδου που να μην είναι βατό. Δημιουργείται με αυτόν τον τρόπο ένα πάρκο, ένας μεγάλος περίπατος, για τους επισκέπτες του σταθμού και τους κατοίκους της περιοχής με πολυάριθμες διαδρομές που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν, είτε πρόκειται να ταξιδέψουν, είτε όχι.

Πριν από λίγα χρόνια ξεκίνησε και στην Ελλάδα, όπως είχε γίνει και στην υπόλοιπη Ευρώπη τα τελευταία 20 χρόνια, μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και αναβάθμισης των σταθμών της. Στόχος η κατασκευή διπλών γραμμών κανονικού εύρους, που θα καλύπτουν όλο σχεδόν το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Στα πλαίσια της γενικής αναβάθμισης εντάσσεται και το έργο της κατασκευής νέων σύγχρονων σιδηροδρομικών σταθμών αλλά και η συντήρηση και αποκατάσταση κάποιων παλιών σταθμών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Η Πάτρα πρόκειται να έχει ένα νέο σιδηροδρομικό σταθμό στην περιοχή Αγίου Διονυσίου και μια στάση στο νέο λιμάνι της πόλης στην ακτή Δυμαίων. Καθώς η Αθήνα συνδέεται με την Πελοπόννησο με μετρική γραμμή πλάτους 1,00 μ. και είναι αναγκαία για την αναβάθμιση του δικτύου η μετατροπή της σε κανονική, προκύπτει εντονότερα και η ανάγκη για την κατασκευή του νέου σταθμού.



Βορειανατολική Όψη (από ψηλά- γραμμές & βαγόνια-Λιμάνη)

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτέλεσε ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός Αγ. Διονυσίου Πατρών, που θα περιλαμβάνει εκτός του σταθμού και εμπορικές λειτουργίες, αίθουσες κινηματογράφου και συνεδρίων, καθώς και ο περιβάλλον χώρος αυτών.

Η περιοχή βρίσκεται στο όριο της πόλης με το λιμάνι και δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη εμπορικά ενώ το μεγαλύτερο μέρος του οικοπέδου έχει άμεση θέα προς τη θάλασσα. Ο κάνναβος της πόλης στην περιοχή είναι ορθοκανονικός, ενώ κυρίαρχοι είναι και οι άξονες της οδού ταχείας κυκλοφορίας Ηρώων Πολυτεχνείου και της γραμμής του τρένου.

Οι καινούριες γραμμές πρόκειται να είναι υπόγειες σε όλο το κέντρο της Πάτρας για να διευκολυνθεί η κυκλοφορία αλλά και για λόγους ασφαλείας, καθώς πλέον το τρένο θα μπορεί να αναπτύσσει μεγάλη ταχύτητα.

Η συνολική έκταση του οικοπέδου είναι σχεδόν 35.000 τ.μ. και έχει μήκος περίπου 500 μ. και πλάτος που ποικίλλει από 55 έως 90 μ. Παρουσιάζει επίσης υψομετρική διαφορά 4 μ. μεταξύ των οδών Αθηνών και Ηρώων Πολυτεχνείου. Στο οικόπεδο επίσης υπάρχει ένα διατηρητέο κτίσμα, το οποίο θα διατηρηθεί και θα μετατραπεί σε μουσείο σιδηροδρόμου, καθώς και κάποια παλιά βαγόνια που βρίσκονται τώρα στο οικόπεδο και θα αποτελέσουν μέρος υπαίθριας έκθεσης, ενώ οι υπάρχουσες αποθήκες δε θα διατηρηθούν.

Κατά το σχεδιασμό, βασικές αρχές της σύνθεσης αποτέλεσαν οι άξονες που προέκυψαν από την ίδια την περιοχή αλλά και από τη γραμμή του τρένου. Αναλυτικότερα, οι άξονες αυτοί είναι οι άξονες των μικρότερων δρόμων από τον κάνναβο της πόλης που καταλήγουν στο οικόπεδο, καθώς και η οδός Αγίας Σοφίας που καταλήγει στο οικόπεδο και θεωρήθηκε ότι έχει μεγαλύτερη βαρύτητα. Ιδιαίτερα βασικός άξονας επίσης για τη σύνθεση είναι αυτός που εκφράζει τη γραμμή του τρένου στην επιφάνεια της γης και διασχίζει σχεδόν κατά μήκος όλο το οικόπεδο. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης άλλοι τρεις άξονες που είναι οι άξονες πρόσβασης στο οικόπεδο από τα διαφορετικά σημεία της πόλης.

Με αυτόν τον τρόπο χωρίστηκε το οικόπεδο σε επιφάνειες, και στη συνέχεια διαχωρίστηκαν κάποιες από αυτές ώστε να τονιστεί ακόμα περισσότερο ο άξονας του τρένου που είναι και ο κεντρικότερος.

Οι επιφάνειες στη συνέχεια άρχισαν να "ξεκολλούν" από την επιφάνεια του οικοπέδου και να γίνονται τρισδιάστατες. Απέκτησαν κάποια κλίση και δημιουργήσαν ένα ανάγλυφο, το οποίο μετασχηματίστηκε σε όγκους με βατά - κεκλιμένα και επίπεδα - δώματα. Έτσι το έδαφος "σηκώνεται" και γίνεται το κτίριο και στη συνέχεια ξαναγίνεται έδαφος, μην αφήνοντας κανένα κομμάτι του οικοπέδου που να μην είναι βατό.



Νοτιοανατολική Όψη (οδός Αθηνών)



Υπάλληλος των πρώτων σιδηροδρομικών μας δικτύων, στις αρχές του αιώνα

Δημιουργήθηκε με αυτόν τον τρόπο ένα πάρκο, ένας μεγάλος περίπατος, για τους επισκέπτες του σταθμού και τους κατοίκους της περιοχής με πολυάριθμες διαδρομές που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν, είτε πρόκειται να ταξιδέψουν, είτε όχι.

Οι κυρίαρχες χρήσεις που προτείνω να τοποθετηθούν στην προβλήτα είναι τρεις: ιστιοπλοϊκός όμιλος, τεχνητό πάρκο και πισίνα αναψυχής. Η επιλογή των συγκεκριμένων χρήσεων προέκυψε ύστερα από μία διεξοδική ανάλυση της Πάτρας και των αναγκών της. Σε αρχικό στάδιο, προσπαθώντας να διαχειριστώ συνολικά το ανεκμετάλλευτο παράκτιο μέτωπο που προέκυψε από την πρόσφατη μεταφορά του λιμανιού σε νότιο σημείο της πόλης, διαπίστωσα μία αφθονία ελεύθερου χώρου, καθώς η έκταση των 3.5 χιλιομέτρων του παλιού λιμένα περιλαμβάνει όχι μόνο μία γραμμική παράκτια ζώνη α

Σε κάθε μία από αυτές, θα μπορούσε να προσδοθεί διαφορετική κεντρική χρήση, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του σημείου που βρίσκεται και της σχέσης της με την πόλη. Όσον αφορά τη βόρεια προβλήτα, χαρακτηριστικό της γνώρισμα είναι ότι η μία από τις δύο γειτνιάζουσες λιμενολεκάνες της περιλαμβάνει την μαρίνα της γλυφάδας-τη μοναδική μαρίνα της Πάτρας. Για το λόγο αυτό, η σχέση της με το νερό και με το στοιχείο των караβιών είναι ενδυναμωμένη συγκριτικά με τις υπόλοιπες προβλήτες. Οι χρήσεις που ανέφερα ότι τοποθετώ έχουν προφανή συσχετισμό με το νερό, το οποίο και προσπάθησα να αναδείξω σε αυτές και με αυτές. Στόχος είναι να ενδυναμώσω το χαρακτήρα του ναυαθλητισμού που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη περιοχή η οποία έχει δυνατότητα να πλά και τέσσερεις προβλήτες.

Ο ΟΣΕ αξιοποιεί την ακίνητη περιουσία του

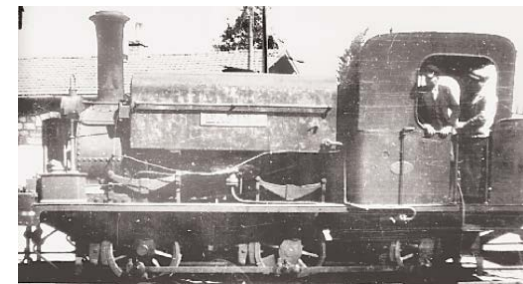
\* Με τη συμμετοχή ιδιωτών, θεσμικών επενδυτών και σημαντικών φορέων της εγχώριας και της διεθνούς αγοράς

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟ ΒΗΜΑ - Οικονομία

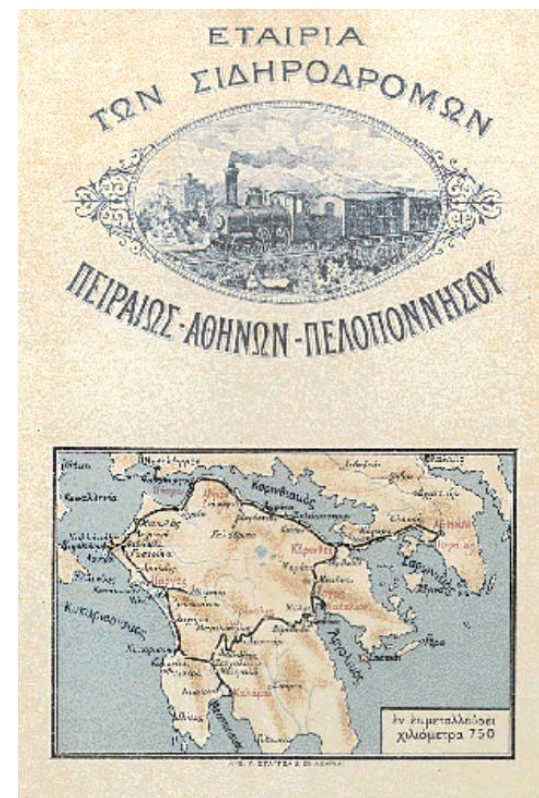
ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ: 19/10/2003 00:00

Το πρώην αμαξοστάσιο ΟΣΕ στον Αγ. Διονύσιο Πατρών

Η ΓΑΙΑΟΣΕ ύστερα από σχετική μελέτη αξιοποίησης βρίσκεται στη φάση διαπραγματεύσεων με τον Δήμο Πατρών για την ένταξη στο σχέδιο πόλεως της εκτάσεως ιδιοκτησίας ΟΣΕ στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου Πατρών μέσω της διαδικασίας τοπικού ρυμοτομικού. Εκτιμάται ότι με την ολοκλήρωση των απαραίτητων ενεργειών θα δοθεί η δυνατότητα στον ΟΣΕ της αξιοποίησης 15.000 τ.μ. Η κεντρική θέση



Ατμομηχανή



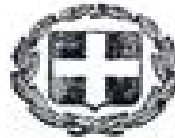
Χάρτης με σταθμούς Ο.Σ.Ε.



του οικοπέδου αναμένεται να προσελκύσει επενδυτικό ενδιαφέρον για την αξιοποίηση του ακινήτου σε συνεργασία με εταιρείες του ιδιωτικού τομέα.



Πανοραμική Φωτογραφία σταθμού Ο.Σ.Ε. Αγ. Διονυσίου με Λιμάνι (από ψηλά)



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Α Α Α Α  
29 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ 4748/88  
391

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

**ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΥΚΛΙΩΣ**

- Κατανομή των έργων νέων κτιρίων προτεραιότητας των ΟΣΕ στα πληθυσμιακά κέντρα Παράνοια-Παλατινάδα. . . . . 1
- Έγκριση μεταβίβασης δικαιωμάτων μεταβιβασιμότητας κατά νόμο 1975 της απόφ. 3 και 5 της αρ. 21/88 του Ν. Καβέζ (α. Πάσης) της της εταιρείας «Μονοκλιμακί-Παροχολογί Θέρμη Ε.Π.Ε». . . . . 2
- Ανακοίνωση της αρ. 3 της απόφ. 4 της υπηρεσίας κτηνιάτρων της Εθνικής Διευρήσεως Πρωτότυπων Πατημάτων του ΥΠΕΧΩΔΕ. . . . . 3
- Κατανομή συνόλων των άδων διαφόρων αρχών διαπραγματευτικών συνόλων διαπραγματευτικών συνόλων ΕΠΙΧΕΙΡΣ Α.Ε. . . . . 4
- Απόφαση άδων λειτουργίας Εταιρείας Ραδιοεθνικών Καναλ Α-1 της Θράκης ΕΠΙΧΕΙΡΣΕΩΣ Π. Πρωτοκλιμακί Κιτίου, της Νισύ Αττικής. . . . . 5
- Απόφαση άδων λειτουργίας της Μουσής Χαρτογραφική Εταιρεία της ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ ΒΙΒΕ, της Νισύ Αττικής. . . . . 6
- Απόφαση άδων λειτουργίας Εταιρείας Ραδιοεθνικών Καναλ Α-1 της Ο.Σ. ΚΩΜΗ ΝΙΣΥΑΣΣΑ της Ήρας, της Ν. Αττικής. . . . . 7
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Γεωργίας Κιτίου της Α. της Νισύ Αττικής, της Αττικής. . . . . 8
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Ηρακλής Γεωργίας, της Ν. Αττικής & Αττικής. . . . . 9
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Ακαδημίας Βιολογίας της Αττικής, της Νισύ Αττικής της Δ.α. Αττικής. . . . . 10

- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Βασιλικής Κιτίου της Ελληνικής, της Νισύ Αττικής, της Αττικής. . . . . 11
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Ελληνικής Πρωτοκλιμακί της Βασιλικής, της Νισύ Αττικής, της Αττικής. . . . . 12
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Ελληνικής Κιτίου. . . . . 13
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Αττικής Γεωργίας. . . . . 14
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Αττικής Κιτίου της Ελληνικής της Γεωργίας Ακαδημίας της Αττικής, της Δ.α. της Αττικής. . . . . 15
- Χρήματα άδων ανέμων λειτουργίας κτηνιάτρων της Αττικής Κιτίου της Ελληνικής της Γεωργίας Ακαδημίας της Αττικής, της Δ.α. της Αττικής. . . . . 16
- Πρόταση άδων κτηνιάτρων της αρ. 10 της αρ. 10/88 ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΡΟΠΤΑΣΙΑΣ ΠΑΙΔΟΚΛΙΜΑΚΙΩΝ της Δ.α. της Αττικής. . . . . 17
- Πρόταση άδων κτηνιάτρων της αρ. 10 της αρ. 10/88 ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΡΟΠΤΑΣΙΑΣ ΠΑΙΔΟΚΛΙΜΑΚΙΩΝ της Δ.α. της Αττικής. . . . . 18

**ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΣ**

- Απόφαση έκδοσης της απόφ. ΕΔΕ/54/88/4.4.2.1/19/1988 της ΥΠΕΧΩ. . . . . 19
- Απόφαση απόφασης της ΕΠ/171/1988 της αρ. 10 της Ε.Δ. Πάσης της Αττικής. . . . . 20
- Απόφαση απόφασης της ΕΠ/171/1988 της αρ. 10 της ΥΠΕΧΩ. . . . . 21
- Απόφαση απόφασης της ΕΠ/171/1988 της αρ. 10 της ΥΠΕΧΩ. . . . . 22



ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αρ.Α. ΔΙΑΠ/Τ/1010-1088/28818 (1)

Χαρακτηρισμός ως έργων τέχνης κτισμάτων εγκαταστάσεων του ΟΣΣ επί αθηναϊκού ήλιου Παλαιού-Πόλεως-νέου.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

Έχοντας υπόψη:

- Τη διαταγή: α) Του Ν. 400/76 περί Υπουργικού Συμβουλίου και Υπουργίων, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα, β) του άρθρου 32 του Ν. 5351/32 περί Αρχοντοσύνης, γ) του Ν. 1469/50 περί προστασίας οθωμάν κατασκευών ενοικιασίων και έργων τέχνης παλαιωμένων στο 1830, δ) του Π.Δ. 941/77 περί Οργανισμού του ΥΠ.Π.Θ., ε) την ΥΑ ΟΕ/26390/30.5.83 (ΦΕΚ 306/Τ/1.6.1983) περί μετατόπισης της έδρας της υπηρεσίας «Μετατόπιση Υπουργίου στην Γενική Γραμματεία, Δ/νση, Τελεμαχίδης του ΥΠ.Π.Θ.
- Την αίτηση γνωμοδότησης του Κοινοβίου Συμβουλίου Νομικών 13/18.10.84, αναφορικά: Χαρακτηρισμός ως έργων τέχνης των κτισμάτων ενοικιασίων κτισμάτων, κτισμάτων με την διαταγή του Ν. 1469/1950, τα κτίρια διατηρητέα ΟΣΣ που ανήκουν στο κατώτερο ενοίκιο και που βρίσκονται στην αθηναϊκού ήλιου Παλαιού-Αδρού-Πόλεως-νέου, ιδίως κτισμάτων με ενοίκια άλλων Βαλκανικών Αρχοντοσύνης στο Ελληνικό γύρι και κτισμάτων με λειτουργική λειτουργία με ενοικιαστές αθηναϊκού ήλιου και από ενοικιαστές αθηναϊκού ήλιου.

Τα τεχνικά αρχιτεκτονικά και αρχαιολογικά χαρακτηριστικά των κτιρίων, που διακρίνονται κυρίως για τη λειτουργία τους είναι: Τα κτισμένα στις πόλεις Αθήνας, τα κτίρια θύλων και παραθύρων (κτίρια ενοικιασίων ενοικίων), οι φουδραριστές από αμοιβάτες και από μαρμαρινιές, τα μεγάλα ζωνιά, τα ενοικιασμένα κτίρια, οι μεγάλες ζώνες παρακλιμακωτής πόλης (4 κατηγορίες κτίρια που χρησιμοποιούνται και ως αποθήκες) οι δημοκρατικές κτίρια κτισμάτων που κτίστηκαν από Αθηναίους. Τα ενοικιασμένα κτίρια στην Αθήνα έχουν αρχιτεκτονικά στοιχεία και τύπων αθηναϊκού, Μαρμά σίτες από τα κτίρια είναι διάφορα και στο μεγαλύτερο βαθμό οικολογικά ή μη οικολογικά στοιχεία.

Η αίτηση αυτή να θερμοκρασία στην Εργασία της Κοινοβίου.

Αθήνα, 13 Μαΐου 1985  
 Με εντολή Υπουργού  
 Ο Διευθυντής  
 ΓΕΩΡΓ. ΝΙΝΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΛΛΟΓΩΓΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
 ΤΜΗΜΑ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΚΝΗΣΕΩΝ

Π Ι Ν Α Κ Α Σ

Κτίρια διατηρητέα ΟΣΣ επί αθηναϊκού ήλιου Παλαιού-Αδρού-Πόλεως-νέου που χαρακτηρίζονται ως έργα τέχνης

ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΩΝ-ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ-ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
 Οικιστικά κτίρια και αγροτικά γύρια κτίρια:

- ΑΘΗΝΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται με το ενοίκιο και τα δευτερεύοντα ενοίκια
- ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ  
 Τα κτίρια της πόλης του τόπου Β και γ και ε και ζ.
- ΒΑΛΕΤΣΙΝΑ

- Τα κτίρια που διακρίνονται με το ενοίκιο και τα δευτερεύοντα ενοίκια
- ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται με την πόλη του και η συνολική
- ΜΥΚΗΝΑΙ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και ο περιβάλλον χώρος.
- ΑΡΓΟΣ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, W.C. και ο περιβάλλον ανά γύρω
- ΜΥΣΣΗΝΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, W.C. και ο περιβάλλον ανά γύρω
- ΝΑΥΠΑΛΟ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, η κτισμένη Νικολοπότης γκαλερί, με W.C. και ο περιβάλλον ανά γύρω
- ΑΝΔΡΙΤΣΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β και ο περιβάλλον ανά γύρω
- ΑΧΑΛΑΡΟΚΑΜΠΟΣ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και με W.C.
- ΒΑΛΑΧΟΡΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β με τον περιβάλλον χώρο και το κτίριο της πόλης
- ΠΑΡΩΝΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και με W.C. και ο περιβάλλον χώρο
- ΤΡΙΠΟΛΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα αγροτικά κτίρια, τα κτίρια της πόλης και ο περιβάλλον χώρο
- ΜΑΚΡΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β και ο περιβάλλον χώρο
- ΜΑΝΑΡΗ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο
- ΑΝΕΜΟΜΟΙΤΡΗ  
 Τα κτίρια και η πόλη του
- ΑΣΣΙΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, ο αθηναϊκού ήλιου και ο περιβάλλον χώρο
- ΡΟΙΤΣΗ  
 Τα κτίρια της πόλης στο Β και η πόλη του
- ΑΔΟΝΤΑΡΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια του αγροτικού, τα κτίρια της πόλης και ο περιβάλλον χώρο
- ΔΕΛΤΑΙΩΝ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, W.C., τα κτίρια, η κτισμένη και ο περιβάλλον χώρο
- ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται με την πόλη και η συνολική
- ΤΡΙΠΟΤΑΜΟΣ  
 Τα κτίρια κτίρια στο Β και ο περιβάλλον χώρο
- ΠΑΡΑΔΕΣΙΑ  
 Τα κτίρια κτίρια στο Β με την πόλη
- ΔΕΣΣΥΡΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και ο περιβάλλον χώρο η πόλη
- ΔΙΑΒΟΛΙΤΣΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και η πόλη
- ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β με την πόλη του
- ΖΕΥΓΟΛΑΤΕΙΟ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται με την πόλη η συνολική η αγροτική
- ΜΕΛΑΓΑΛΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και ο περιβάλλον χώρο

- 29. ΒΑΛΑΤΡΑ  
 Τα κτίρια της πόλης στο Β
  - 30. ΠΛΑΤΥ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και ο περιβάλλον χώρο
  - 31. ΑΡΙΣΙ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και με W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 32. ΘΟΥΡΙΑ  
 Τα κτίρια της πόλης στο Β, τα κτίρια της πόλης και με W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 33. ΑΣΠΡΟΚΩΜΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, με W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 34. ΜΕΣΣΗΝΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και με W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 35. ΚΑΛΑΜΑΤΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται στο Β, τα κτίρια της πόλης και με W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 36. ΠΑΡΑΛ. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
 Τα κτίρια κτίρια στο Β με την πόλη του
- ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΩΝ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΠΑΤΡΑΣ-ΙΠΠΟΥ-ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
 Οικιστικά κτίρια και αγροτικά γύρια κτίρια:
- 37. ΣΥΚΙΑ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο
  - 38. ΠΕΤΣΑ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο
  - 39. ΔΕΡΒΕΝΗ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο
  - 40. ΑΙΓΕΙΡΑ  
 Ο Στόχος και ο περιβάλλον χώρος
  - 41. ΔΙΑΚΟΦΤΟ  
 Τα κτίρια αγροτικού, W.C. και ο περιβάλλον χώρο η πόλη
  - 42. ΜΕΤΑ ΣΠΗΛΑΙΟ  
 Τα κτίρια κτίρια και αποθήκες
  - 43. ΚΑΛΑΜΠΡΥΤΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και ο περιβάλλον χώρο
  - 44. ΑΙΤΩΝ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 45. Ν. ΕΥΡΩΠΕΟΣ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, αποθήκη, W.C. και ο περιβάλλον χώρο και γκαλέρας W.C. (ως ανεργικός)
  - 46. ΠΡΟ  
 Στόχος, W.C. και ο περιβάλλον χώρο
  - 47. ΜΠΟΖΑΥΤΣΙΑ  
 Κτίρια και περιβάλλον χώρο
  - 48. ΑΓ. ΔΟΝΟΥΣΙΟΣ  
 Τα κτίρια
  - 49. ΜΥΣΑΙΟΓΕΙΑ  
 Ο Στόχος με την πόλη
  - 50. ΒΡΑΧΝΗΣΙΑ  
 Τα κτίρια και ο περιβάλλον χώρο
  - 51. ΚΑΜΙΝΙΑ  
 Ο Στόχος και ο περιβάλλον χώρο
  - 52. ΑΧΑΡΑ  
 Τα κτίρια του κτίριου
  - 53. ΣΑΡΓΕΣΚΑ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο, κτίρια 2 κτίρια
  - 54. ΑΑΗΠΑ  
 Τα κτίρια με την πόλη και με W.C.
  - 55. Ν. ΜΑΝΓΛΙΑΔΑ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο
  - 56. ΛΕΧΑΙΝΑ  
 Τα κτίρια της κτισμένης
  - 57. ΒΑΓΝΩΛΑΙΩΣΙΟ  
 Τα κτίρια κτισμένα στο περσικό του ήλιου και η πόλη του κτίριου (ως αγροτικού)

- 58. ΚΑΡΑΑΜΑ  
 Τα κτίρια με την πόλη του
- 59. ΛΑΣΤΕΙΚΑ  
 Τα κτίρια με τον περιβάλλον χώρο
- 60. ΠΥΡΡΟΣ  
 Τα κτίρια κτίρια, μηχανοκίνητο, αποθήκη και ο περιβάλλον χώρο
- 61. ΑΛΦΕΙΟΣ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και ο περιβάλλον χώρο
- 62. ΣΑΛΜΟΝΗ  
 Στόχος και περιβάλλον χώρο
- 63. ΣΥΤΡΕΦΗ  
 Τα κτίρια με την πόλη
- 64. ΠΕΛΟΠΗ  
 Τα κτίρια με την πόλη του
- 65. ΠΑΑΤΑΝΟΣ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται
- 66. ΟΑΥΜΠΙΑ  
 Τα κτίρια κτίρια με τον περιβάλλον χώρο, μηχανοκίνητο. Τα κτίρια του ήλιου με τον περιβάλλον χώρο
- 67. ΣΙΠΙΤΑΛΩΝ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και η κτισμένη με την πόλη του
- 68. ΚΡΕΙΤΤΑΙΝΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται
- 69. ΣΑΜΙΚΟ  
 Τα κτίρια και ο περιβάλλον χώρο
- 70. ΚΑΡΦΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται
- 71. ΣΑΧΑΡΩ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται και η πόλη του
- 72. ΚΑΚΟΒΑΤΟΣ  
 Τα κτίρια κτίρια, κτισμένα με τον περιβάλλον χώρο
- 73. ΜΠΟΥΖΗ  
 Ο Στόχος με την πόλη
- 74. ΚΑΛΟΝΕΡΟ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται με την πόλη
- 75. ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται, αποθήκη, μηχανοκίνητο, με τον περιβάλλον χώρο
- 76. ΚΟΠΑΝΑΚΗ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται
- 77. ΔΕΡΡΟ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται
- 78. ΒΑΣΙΛΑΚΟ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται
- 79. ΚΑΛΑΙΠΠΟΣ  
 Τα κτίρια που διακρίνονται

Αρ.Α. ΔΙΜ/46/40/8-5/8081 (2)

Έχοντας μεταθέσει διαπιστωθεί μετελλογενή επί κτισμένων 100% επί αρ.α. 3 και 5 στην μετελλογενή Ν. Σάβως (α. Πολίτης) της του Έργου «Μεταλλογενή - Βιομηχανική Ζώνη Ε.Π.Ε.»

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΥΣΙΩΝ ΠΟΡΩΝ

Με τη ΔΙΜ/46.40/3-5/8081/7.6.85 εξέλασε τα Υπουργικά Έργου και Φωταίο Πλέμα, σχεδίασε η μεταβολή διαπιστωθεί μετελλογενή του Διευτηρίου Ιαγρίτς επί 3 και 5 παραγωγής Ν. Σάβως (α. Ν. Ραϊβός) της του κτισμένων «Μεταλλογενή - Βιομηχανική Ζώνη ΕΠΕ» από κτισμένων 100% όπως από κτισμένων Αδρόν Απριλίου Ν. Περίου.

Η αίτηση από υποβληθεί Κτίριο της V3ε/413/14305/8.9.83 (ΦΕΚ 540/τ. Β'/4.9.83) κτισμένων του Υπουργού Βιομηχανίας και Φωταίο Πλέμα, επί μεταθέσει

ΑΓΡΑΦΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΑΪΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ

Αθήνα 13 Μαΐου 1985  
Αριθμ. πρωτ.  
ΥΠΠΕ/ΔΙΑΔΠ/Γ/1010-1088/28818

Ταχ. Δ/ση : Ερμού 17  
Ταχ.Κώδικας: 101 86  
Πληροφορίες: Αλ. Θεοχαρόπουλος,  
Τηλέφωνο : 32 32 611

ΚΟΙΝ: Υπηρεσία Εθνικού Τυπογραφείου  
Τμήμα Δημοσιεύσεως Έγλης  
(με την παράκληση να δημοσιευ-  
θεί στην Εφημερίδα της Κυβερνή-  
σεως και να μας αποσταλεί το ΦΕΚ).

ΘΕΜΑ: Χαρακτηρισμός ως έργων τέχνης  
κτιριακών εγκαταστάσεων του ΟΣΕ  
στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιώς-  
Πελοποννήσου.

Α Π Ο Σ Α Σ Η

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις α) του Ν. 400/76 "Περὶ Υπουργικῶν Συμβουλῶν καὶ Υπουργείων" ὡς τροποποιήθηκε καὶ ἰσχύει σήμερα, β) τοῦ ἀρθροῦ 52 τοῦ Ν. 5351/32 "περὶ Ἀρχαιοτήτων" γ) τοῦ Ν. 1469/50 "περὶ προστασίας ἐιδικῆς κατηγορίας οἰκοδομημάτων καὶ ἔργων τέχνης μεταγενεστέρων τοῦ 1830", δ) τοῦ Π.Δ. 941/77 "περὶ Ὄργανισμὸς τοῦ ΥΠΠΕ", ε) τὴν ΥΑ ΟΕ /26390/20-5-83 (ΦΕΚ 306/Β/1-6-83) "περὶ μεταβιβάσεως τῆς ἐξουσίας ὑπογραφῆς "Με ἐντολῆ Υπουργοῦ" στο Γενικὸ Γραμματεῖα, Δ/ν τῆς Τμηματάρχης τοῦ ΥΠΠΕ".
2. Τὴν ομόφωνη γνώμοδότηση τοῦ Κεντρικοῦ Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων, με ἀριθμὸ 13/18-10-84.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΑΪΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ

ΑΡΧΕΙΟ  
14-6-86

Αθήνα 25 Νοεμβρίου 1985

Αριθμ. πρωτ.  
ΥΠΠΟ/ΔΙΑΔΠ/Γ/60045/3094

Ταχ. Δ/ση : Ερμού 17  
Ταχ.Κώδικας: 101 86  
Πληροφορίες: Θ. Τσεδλικού,  
Τηλέφωνο : 3232 611

ΤΑΧ. Δ/ΣΗ	ΕΡΜΟΥ 17
ΤΑΧ. ΚΩΔΙΚΑΣ	101 86
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	Θ. ΤΣΕΔΛΙΚΟΥ
ΤΗΛΕΦΩΝΟ	3232 611
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	18-12-85
ΑΡΧΕΙΟ	2-1-86
Φ12	δεξιά

Με ἀποδέκτη, τοῦ συνημμένου  
πλάνου ἀποδεικνύει  
συνημμένη Υπουργικὴ ἀπόφαση  
καὶ πλῆκας κτιρίων σε κἀθε  
ἀποδέκτη)

ΘΕΜΑ: Ἀνακοίνωση ἀπόφασης.

Σας ἀνακοινούμε ὅτι με τὴν συνημμένη Υπουργικὴ ἀπόφαση ΔΙΑΔΠ/Γ/1010-1088/28818/13-5-85 ποὺ δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 391/τ.Β/25-6-85 χαρακτηρίστηκαν ὡς ἔργα τέχνης τὰ κτίρια ἰδιοκτησίας τοῦ ΟΣΕ με τὰς περιβάλλοντα χῆρο τὰς ὅπως ἀναφέρονται στο συνημμένο πλῆκας κτιρίων καὶ ποὺ ἐπισημαίνονται στοὺς σιδηροδρομικοὺς σταθμοὺς τοῦ δικτύου Πειραιῶς-Ἀθηνῶν-Πελοποννήσου.

Ἐπομένως, σύμφωνα με τὴν ἰσχύουσα νομοθεσία ἀπαγορεύεται ὁποιοδήποτε ἐπίμβαση ἐπὶ τῶν κτιρίων αὐτῶν (ἐπισκευές, συντήρηση, προσθήκη κ.λ.π.) χωρὶς προηγουμένως ὁ ενδιαφερόμενος ἰδιοκτήτης νὰ ζητήσει τὴν ἐγκρίση τῆς ἀρμόδιας Υπηρεσίας τοῦ Υπουργείου μας ποὺ εἶναι ἡ Δ/ση Πολιτιστικῶν Κτιρίων καὶ Ἀναστήλωσε Νεωτέρων Μνημείων (Ἐρμού 17 - 101 86 στὴν Ἀθήνα) ἢ οἱ ἀρμόδιες Ἐφορές Νεωτέρων Μνημείων (1η Ἐφερέα Νεωτέρων Μνημείων, Ἀσίου καὶ Κλαυδίου 1 Ἀθήνα 105 56, 2η Ἐφερέα Νεωτέρων Μνημείων, Ρίγχα Θεσσαλονίκης 9 Πάτρα 262 25)

Ἐπιτελεθῆναι. Διευθυντῆ.

- 1) Δ.Π.Κ.Α.Ν.Μ. (με συνημμένο πλῆκας ἀποδεικνύει Υπουργικὴ ἀπόφαση κἀθε καὶ πλῆκας κτιρίων)
- 2) ΔΙΑΔΠ/Γ
- 3) Γραφεῖο Τύπου καὶ Δημοσίων Ἐχθῶν (με συνημμένο πλῆκας ἀποδεικνύει Υπουργικὴ ἀπόφαση κἀθε καὶ πλῆκας κτιρίων)
- 4) Θ. Τσεδλικού

Ε.Υ.  
Ἡ Προϊσταμένη τοῦ Τμήματος  
Κ.Α.Α.  
Δ. Ορφανουδάκης

Ἀκριβὲς ἀντίγραφο  
Ὁ Προϊστάμενος Γραμματείας





ΟΝΟΜΑΤΙΑ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΧΩΡΟΥ ΚΗΡΥΞΗΣ
ΘΟΥΡΙΑ	Το κτίριο της στάσεως τύπου Γ το κτίριο της αποθήκης τύπου 3, το W.C. και ο περιβάλλον χώρος.
ΑΛΙΠΕΚΚΩΜΑ	Το κτίριο του σταθμού τύπου 3, το W.C. και ο μεταξο τους ακάλυκτος χώρος
1 ΜΕΣΣΗΝΗ	Το κτίριο του σταθμού τύπου 2, το κτίριο της αποθήκης τύπου 2-3 το W.C. και ο περιβάλλον χώρος.
5 ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Τα κτίρια του σταθμού τύπου 1 το κτίριο της αποθήκης τύπου 1 το W.C. και ο περιβάλλον χώρος.
6 ΠΑΡΑΛ. ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Το κτίριο τύπου 2 με την αυλή του
<b>Γ Ρ Α Μ Μ Η ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΠΑΤΡΑΣ - ΠΥΡΓΟΥ - ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ</b>	
37 ΕΥΚΙΑ	Το κτίριο με τον περιβάλλοντα χώρο.
38 ΠΙΤΣΑ	Το κτίριο με τον περιβάλλοντα χώρο.
39 ΔΕΡΒΕΝΙ	Το κτίριο με τον περιβάλλοντα χώρο.
40 ΑΙΓΙΕΙΡΑ	Ο Σταθμός και ο περιβάλλον χώρος.
41 ΔΙΑΚΟΣΤΟ	Τα κτίρια μηχανοστασίου, W.C. και ο περιβάλλον χώρος, η αποθήκη.
42 ΜΕΓΑ ΣΠΗΛΑΙΟ	Τα κτίρια σταθμού και αποθήκης.
43 ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ	Το κτίριο του σταθμού και ο περιβάλλον χώρος.
44 ΑΙΓΙΟΝ	Τα κτίρια του σταθμού W.C. και ο περιβάλλον χώρος.
45 Ν. ΕΡΙΝΕΟΣ	Τα κτίρια του σταθμού, αποθήκης, W.C. και περιβάλλον χώρος από φρεσά έως W.C. (ως τοπογραφικό)
46 ΡΙΟ	Σταθμός, W.C. και ο περιβάλλον χώρος
47 ΜΠΟΖΑΙΤΙΚΑ	Κτίριο και περιβάλλον χώρος
48 ΔΙ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Το κτίριο.
49 ΜΙΝΔΙΑΟΓΑΙ	Ο Σταθμός με την αυλή
50 ΒΡΑΧΝΕΙΚΑ	Το κτίριο και ο περιβάλλον χώρος.
51 ΚΑΜΙΝΙΑ	Ο Σταθμός και ο περιβάλλον χώρος.
52 ΑΧΑΪΑ	Το κτίριο του σταθμού.
53 ΣΑΓΓΕΙΚΑ	Το κτίριο με τον αυλόδρομο, ακτίνα 5 μέτρα.
54 ΑΛΠΗΑ	Το κτίριο με την αυλή και το W.C.
55 Ν. ΜΑΝΓΛΑΛΑ	Το κτίριο με τον περιβάλλοντα χώρο.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

Χαρακτηρίζουμε ως έργα τέχνης που χρειάζονται ειδική κρατική προστασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/50, τα κτίρια ισοκτησίας ΟΣΕ που αναφέρονται στον συνημμένο πίνακα και που υφίστανται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς του δικτύου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου, διότι αποτελούν τα πρώτα δείγματα Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής στον Ελλαδικό χώρο και συνδιάζουν την λειτουργική λιτότητα με αξιόλογες αρχιτεκτονικές λύσεις και πολύ ενδιαφέροντα μορφολογικά στοιχεία.

Τα βασικά αρχιτεκτονικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά των κτιρίων που διακρίνονται κυρίως για τη λιτότητα τους είναι το μπουνιάτο στις τέσσερις πλευρές, τα πλασία θυρών και παραθύρων (συνήθως κόνκινα τούβλα), οι ψευδοροφές από οροφολήψεις και σοβά με τρέχα αιγός, τα μεγάλα ζευκτά, τα τοξωτά παράθυρα, οι μεγάλες εξόχλινες ταμπλαωτές πόρτες (ή κερκωτές κυρίως στα μηχανοστάσια και τις αποθήκες) οι διακοσμητικές ταινίες περιμετρικά των κτιρίων που είναι κτισμένα όλα από πέτρα και έχουν εξόχλινες οροφές και επικάλυψη από κεραμίδια. Σε πολλούς σταθμούς υπάρχουν ιδιόμορφες αρχιτεκτονικά τουαλέτες και κέτρινα υδραγωγεία. Μερικά επίσης από τα κτίρια είναι διδύρα και στο μεγαλύτερο βαθμό νεοκλασικά ή με νεοκλασικά στοιχεία.

Εσωτερική Διοίκηση

1. Τμήμα Νεωτέρων Μνημείων (10)
2. ΔΗΚΑΝΗ (2)
3. Αλ. Θεοχαρόπουλο
4. Φ. Τσεβλιού

Με εντολή Υπουργού  
Ο Διευθυντής  
Γεώργ. Νέσος



12/11/50

## ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ

Το κτίσμα έχει εξωτερικές διαστάσεις περίπου 47,50X9,60μ με ύψος περίπου 11μ. Αποτελείται από δύο ορόφους. Η είσοδος στο κτίριο γίνεται από όλες τις πλευρές του ενώ στον όροφο με εσωτερική κλίμακα (σκάλα).

Στο ισόγειο κάποια τμήματα λειτουργούν σαν γραφεία Ο.Σ.Ε. ενώ στις δύο μικρές πλευρές έχουν προστεθεί προσθήκες οι οποίες χρησιμοποιούνται σαν αποθήκη η μία ενώ σαν γραφείο η δεύτερη. Ο όροφος μάλλον στέγαζε γραφεία και αποτελείται από πέντε (5) δωμάτια.

Το κτίριο παρουσιάζει ιδιαίτερα αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον γιατί αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα παραδοσιακής αρχιτεκτονικής με νεοκλασικά μορφολογικά στοιχεία και είναι σημαντικό για την μελέτη της ιστορίας της αρχιτεκτονικής.

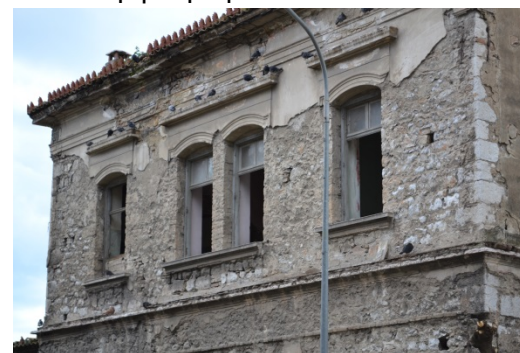
Το κτίριο μορφολογικά αποτελείται από τρία κτίρια ορθογωνικού σχήματος. Έχει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικά και διακοσμητικά χαρακτηριστικά σε όλες του τις όψεις. Η στέγαση του γίνεται με τρεις τετράριχτες ξύλινες στέγες οι οποίες είναι επικαλυμμένες με βυζαντινά κεραμίδια. Το έδαφος στο οποίο είναι κτισμένο δεν παρουσιάζει κλίσεις με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν υψομετρικές διαφορές μεταξύ των οριζόντων επιπέδων.

Σ όλες τις όψεις, εκτός των σημείων στα οποία παρατηρούνται προσθήκες, διαχωρίζεται οπτικά το ισόγειο από τον όροφο με μία ταινία η οποία διατρέχει το κτίριο περιμετρικά. Η ταινία αυτή είναι διαμορφωμένη από οπτόπλινθους. Στο κτίριο επικρατούν τα κενά από τα πλήρη. Επίσης πρέπει να σημειωθεί πως τα κουφώματα του ισόγειου βρίσκονται σε πλήρη αντιστοιχία με αυτά του ορόφου εκτός βέβαια αυτών που κατασκευάστηκαν μεταγενέστερα δηλαδή στις προσθήκες. Τα ανοίγματα του κτιρίου είναι πλαισιωμένα με λαμπάδες και πάνω από το πρέκι των θυρών στις μεγάλες όψεις βρίσκεται ημικυκλικό άνοιγμα ασφαλισμένο με περίτεχνο κιγκλίδωμα. Στις γωνίες του κτιρίου παρατηρούνται αγκωνάρια. Στην εσωτερική μεγάλη όψη, στον όροφο παρατηρείται και αξιώστης στον οποίο έχουν γίνει στατικές διορθώσεις ενώ έχει καταστραφεί το μεταλλικό κιγκλίδωμα που βρισκόταν σε αυτόν. Τέλος παρατηρούνται περίτεχνα αυθεντικά χειροποίητα ακροκέραμο με ιδιαίτερη καλλιτεχνική αξία τοποθετημένα ανά δεύτερο κεραμίδι.

Στις δυο στενές πλευρές του κτιρίου έχουν κατασκευαστεί μεταγενέστερα από ένα επιπλέον κτίριο ύψους 4μ. περίπου. Έχουν ορθογωνικού σχήματος κάτοψη, είναι κατασκευασμένο από



Νότια όψη Ορόφου



Ανατολική Όψη (πρόσοψη)



Δυτική-Νότια Όψη



οπτόπλινθους και είναι στεγασμένα με μονόριχτη και δίριχτη στέγη αντίστοιχα με επικάλυψη από βυζαντινά κεραμίδια.

### **3. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ – ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ**

#### **3.1 ΘΕΜΕΛΙΑ.**

Για τα θεμέλια του κτιρίου δεν υπάρχουν καταγεγραμμένα ή ορατά στοιχεία για την κατανόηση της λειτουργίας τους και τον τρόπο κατασκευής τους και έτσι δεν είναι δυνατή περαιτέρω αναφορά για αυτά. Κατά την διάρκεια της κατασκευής θα πραγματοποιηθούν δοκιμαστικές τομές για να εξακριβωθεί το βάθος αλλά και ο τρόπος κατασκευής των θεμελίων

#### **3.2 ΤΟΙΧΟΠΟΙΙΑ.**

Οι εξωτερικοί τοίχοι είναι κατασκευασμένοι από πέτρα και λάσπη. Το πάχος τους κυμαίνεται περί τα 60cm.

Η πέτρα που χρησιμοποιείται είναι ένα είδος σχιστόλιθου ιδιαίτερα διαδεδομένου στις κατασκευές εκείνης της περιόδου στην περιοχή. Σε κάποια σημεία παρατηρούνται μικροί πλίνθοι, κυρίως στις ταινίες που πλαισιώνουν το κτίριο στο ύψος του ορόφου και της στέγασης. Επίσης γίνεται και χρήση λαξευμένων γωνιόλιθων οι οποίοι έχουν μέσες διαστάσεις 41X21X19cm.

Οι εσωτερικοί τοίχοι του κτιρίου είναι κατασκευασμένοι από μπαγδατί, οπτόπλινθους αλλά και πέτρα επικαλυμμένοι από σοβά. Οι περισσότεροι δεν έχουν στατικό χαρακτήρα αλλά υπάρχουν και κάποιοι εγκάρσιοι οι οποίοι συμβάλουν στον εγκιβωτισμό και εν συνέχεια στην στήριξη του κτιρίου.

Οι οριζόντιοι φορείς του κτιρίου είναι ξύλινοι.

Η τοιχοποιία του κτιρίου σε πολλά σημεία λόγω της κακής συντήρησης και της καταπόνησης του από τους σεισμούς που έχουν πλήξει κατά καιρούς την περιοχή δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση.



Δυτική Όψη (τοιχοποιία)



Σινάζι στέψης (ορόφου)



Σε πολλά σημεία παρουσιάζονται ρωγμές μικρού, μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Κυρίως οι ρωγμές αυτές παρατηρούνται σε γωνίες των κουφωμάτων ή στα τελειώματα των τοίχων όμως πολλές φορές τους διατρέχουν καθ'ολο το μήκος τους. Σε πολλές περιπτώσεις βρίσκονται σε στοίχους οι οποίοι δεν έχουν στατικό χαρακτήρα με αποτέλεσμα να μην υπάρχει πρόβλημα στην στατικότητα του τοίχου στον οποίο βρίσκονται, αλλά κάποιες από αυτές υπάρχουν και σε τοίχους οι οποίοι ανήκουν στον φέρων οργανισμό του κτιρίου οπότε είναι πολύ σημαντικό να επιδιορθωθούν για να μπορεί να χαρακτηριστεί ασφαλές το κτίριο.

Οι τοιχοποιίες σε πολλά σημεία παρουσιάζουν και υγρασία. Όπως και οι ρωγμές έτσι και η υγρασία πρέπει να απομακρυνθεί και με κάποιον τρόπο να λυθεί το πρόβλημα που την δημιουργεί έτσι ώστε να αποφευχθούν τα προβλήματα που δημιουργεί και μετά την πραγματοποίηση της πρότασης.

Ένα άλλο πρόβλημα που παρατηρείται στο κτίριο είναι πώς έχει γίνει σε αρκετά σημεία αποκόλληση εγκάρσιων τοίχων και λόγω της σεισμικής καταπόνησης κάποιοι τοίχοι έχουν παρουσιάσει αποκλίσεις από την κατακόρυφο. Αυτό το πρόβλημα παρατηρείται κυρίως στην ανατολική και βόρεια όψη στις οποίες σε κάποια σημεία, ολόκληρα κομμάτια τοίχου έχουν μετακινηθεί κατά πολλά εκατοστά από την θέση τους με αποτέλεσμα να υπάρχει φόβος κατάρρευσης σε περίπτωση σεισμού.

Όλα αυτά τα προβλήματα έχουν σαν αποτέλεσμα να υπάρχει φόβος κατάρρευσης σε περίπτωση σεισμού.

### **3.3 ΔΑΠΕΔΑ – ΠΑΤΩΜΑΤΑ – ΤΑΒΑΝΙΑ.**

Σε κάποια σημεία το πάτωμα είναι επικαλυμμένο με μωσαϊκό. Το δάπεδο του υπόλοιπου ισογείου είναι επικαλυμμένο με μπετό. Το ταβάνι του ισογείου αποτελείται από σανίδες πλάτους 12cm οι οποίες είναι καρφωμένες στους στρωτήρες.

Το πάτωμα του ορόφου είναι σύνθετο και αποτελείται από τρία επίπεδα. Στο κάτω επίπεδο περνάνε κατά μήκος της στενής πλευράς της κάτω στρωτήρες. Από πάνω από αυτά υπάρχει άλλη μια σειρά ξύλων και τέλος στο ψηλότερο επίπεδο βρίσκεται το δάπεδο του ορόφου που αποτελείται από πηχάκια όπως ακριβώς και το ταβάνι του ισογείου. Μεταξύ του ταβανιού του ισογείου και του δαπέδου του ορόφου, στα κενά που δημιουργούνται ενδιάμεσα του πλέγματος του πατώματος είναι γεμισμένα με λεπτόκοκκη άμμο με αποτέλεσμα να



Ανατολική Όψη



Οροφή (Ταβάνι εσωτερικό Ισογείου)

υπάρχει ηχομόνωση και θερμομόνωση. Το συνολικό πάχος του πατώματος είναι περίπου 45cm.

Το ταβάνι του ορόφου αποτελείται από ξύλινα πηχάκια.

### Ταβάνι

Γενικά τα δάπεδα τα πατώματα και τα ταβάνια λόγω του υλικού κατασκευής τους, της έλλειψης συντήρησης τους καθώς και το πέρασμα του χρόνου από τον χρόνο κατασκευής τους δεν βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση.

Οι σανίδες στα πατώματα και τα ταβάνια έχουν σε πολλά σημεία αποκολληθεί ή σπάσει με αποτέλεσμα να υπάρχουν τρύπες καθ' όλο το μήκος τους.

Τα πατώματα του ορόφου βρίσκεται σε σχετικά καλύτερη κατάσταση εκτός από κάποια σημεία στα οποία τα ξύλα έχουν σαπίσει. Σίγουρα όμως σε περίπτωση αποκατάστασης του κτιρίου θα ήταν απαραίτητη η στήριξη του ή η καθαίρεση του και η αντικατάσταση του με νέο.

### 3.4 ΚΛΙΜΑΚΑ.

Η κλίμα του κτιρίου που οδηγεί στον όροφο είναι ξύλινη και αποτελείται από 30 πατήματα. Τα πρώτα 12 σκαλοπάτια φτάνουν μέχρι το πλατύσκαλο και τα υπόλοιπα 18 καταλήγουν στο επίπεδο του ορόφου. Έχει μέσο πάτημα 40cm. Το μέσο πλάτος της είναι 0,85m. Το πλατύσκαλο στηρίζεται από ένα σύστημα οριζόντων και κάθετων ξύλων. Τα σκαλοπάτια μέχρι το ύψος του πλατύσκαλου στηρίζονται αμφίπλευρα σε ξύλινη κατασκευή. Τα υπόλοιπα στηρίζονται σε διαγώνια μεταλλικά στοιχεία που ξεκινούν από το πλατύσκαλο και καταλήγουν στο ύψος του δαπέδου του ορόφου.

Η κλίμακα του κτιρίου δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση και αυτή λόγω της έλλειψης συντήρησης και του υλικού κατασκευής της. Πολλά κομμάτια της έχουν σπάσει ή σαπίσει ενώ η στήριξη της με τον τρόπο που είναι κατασκευασμένη δεν κρίνεται επαρκής.



Οροφή Ορόφου



Σκάλα εσωτερική

### 3.5 ΕΠΙΧΡΙΣΜΑΤΑ.

Οι τοιχοποιίες του κτιρίου εξωτερικά, είναι επιχρισμένες. Εσωτερικά στον όροφο οι τοιχοποιίες είναι επιχρισμένες με σοβά πάχους 2mm. Οι εσωτερικοί τοίχοι του ισογείου είναι και αυτοί επιχρισμένοι.

Τα επιχρίσματα στο κτίριο παρατηρούν σχεδόν σε όλα τα σημεία σοβαρά προβλήματα κυρίως γύρω από τα ανοίγματα και σε σημεία στα οποία παρατηρούνται έντονες ρωγμές. Στα σημεία εκείνα έχουν φύγει μεγάλα κομμάτια με αποτέλεσμα να διακρίνεται ο τρόπος κατασκευής του τοίχου.

### 3.6 ΤΟΞΑ.

Στα περισσότερα κουφώματα του κτιρίου υπάρχουν τόξα τα οποία στην αρχική τους κατάσταση δεν ήταν εμφανή, λόγω όμως της αποκόλλησης ή αποσάθρωσης του επιχρίσματος πάνω από τα ανοίγματα έχει γίνει δυνατή η παρατήρησή τους. Τα τόξα δεν έχουν διακοσμητικό χαρακτήρα αλλά λειτουργούν ανακουφιστικά, αυξάνοντας την φέρουσα ικανότητα της λιθοδομής και βοηθώντας στην ομαλή μεταβίβαση των φορτίων προς το έδαφος.

Τα τόξα δεν παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα στην κατάσταση διατήρησής τους.

### 3.7 ΚΟΥΦΩΜΑΤΑ – ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ.

Τα κουφώματα στο κτίριο, εκτός από κάποια τα οποία έχουν σφραγιστεί και κάποια άλλα τα οποία έχουν καταστραφεί, είναι τα αυθεντικά από την κατασκευή του κτιρίου.

Στον όροφο, τα παντζούρια είναι τετράφυλλα γαλλικού τύπου και τα παράθυρα είναι ξύλινα και τα παράθυρα είναι ξύλινα, ταμπλαδωτά, δίφυλλα και έχουν έξι (6) τζαμιλίκια. Οι μπαλκονόπορτες είναι παρόμοιας κατασκευής.



Τόξα Ορόφου Νότια Όψη



Πόρτα Εσωτερική



Όπως τα παράθυρα έτσι και οι πόρτες είναι οι αυθεντικές αλλά και αυτές δεν έχουν διατηρηθεί σε καλή κατάσταση. Οι περισσότερες είναι ταμπλαδωτές και είναι ιδιαίτερα διακοσμημένες με στοιχεία νεοκλασικού τύπου, τέλος σε κάποια από τα γραφεία που λειτουργούν έχουν τοποθετηθεί νέα κουφώματα.

Στα πατζούρια των ανοιγμάτων του ορόφου οι πιο πολλές από τις γρίλιες έχουν σπάσει ή αποκολληθεί. Επίσης πολλά τζαμιλίκια έχουν καταστραφεί.

### 3.8 ΣΤΕΓΗ.

Η στέγη του κεντρικού κτιρίου με τετράριχτη παραδοσιακή στέγη η οποία εκτιμούμε ότι είναι και η αρχική. Το ύψος της είναι περίπου 1,80μ. και οι διαστάσεις της ακολουθούν το περίγραμμα του κτιρίου προεξέχοντας 0.20μ από κάθε πλευρά.

Το τελείωμα στην όψη μεταξύ τοίχου (λιθοδομής) και κεραμιδιού γίνεται με γείσο διαμορφωμένο από οπτόπλινθους.

Η επικάλυψη του φορέα γίνεται από βυζαντινά κεραμίδια. Στις δύο προσόψεις υπάρχουν ανά δεύτερο κεραμίδι επικαθίμενα περίτεχνα χειροποίητα ακροκέραμα.

Η στέγη αυτή σαν κατασκευή ήταν ευρέως διαδεδομένη την εποχή εκείνη, καταφέρνανε με την ένωση των φορέων του κτιρίου μεταξύ τους να λειτουργεί το κτίριο σαν κιβώτιο, με την συνεργασία δηλαδή οριζόντων φορέων (στέγης, πατώματος, ξυλοδεσιών) και κατακόρυφων φορέων (τοίχων) το κτίριο αντιδρούσε σαν φορέας και γινόταν η απόσβεση των εφελκυστικών τάσεων που προέρχονται από έναν απρόσμενο σεισμό.

Ο φορέας της στέγης του κτιρίου αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα εγκατάλειψης και όπως είναι γνωστό η κακή κατάσταση διατήρησης της στέγης σε ένα κτίριο επιφέρει σοβαρότατες βλάβες στην κατασκευή.

Οι κύριες αιτίες της κατάστασης που βρίσκεται είναι η υγρασία ή έκθεση της στις καιρικές συνθήκες. Επίσης ένα ακόμα λόγος καταστροφής της στέγης, είναι η παρουσία σαρακιού.



Δυτική Όψη



Βορειοανατολική Όψη (στέγες από ψηλά)

### 3.9 ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Στο κτίριο παρατηρούνται αρκετά μεταλλικά στοιχεία. Τα περισσότερα παρατηρούνται στα κουφώματα και λειτουργούν σαν προστατευτικά.

Επίσης παρατηρείται μεταλλικά στοιχεία στο κτίριο παρουσιάζουν φθορές λόγω της ηλικίας τους και της υγρασίας.

### 3.10 ΔΙΑΚΟΣΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ.

Γενικά οι χρωματισμοί στο εσωτερικό του κτιρίου έχουν σημαντικά προβλήματα που δημιουργήθηκαν λόγω πολλών χρόνων υγρασίας, αποκόλλησης και αποσάθρωσης των επιχρισμάτων, ρωγμών και λόγω της παλαιότητας τους και από τις τελευταίες καταστροφές (πυρκαγιά από αλλοδαπούς) που είχαν κάνει κατάληψη του κτιρίου.

Τα περισσότερα ακροκέραμα της ανατολικής όψης (πρόσοψη) έχουν διατηρηθεί ενώ αντίθετα στην βόρεια όψη πολλά έχουν αποκολληθεί από την θέση τους.



Κάγκελο  
Ασφαλείας  
Παραθύρου

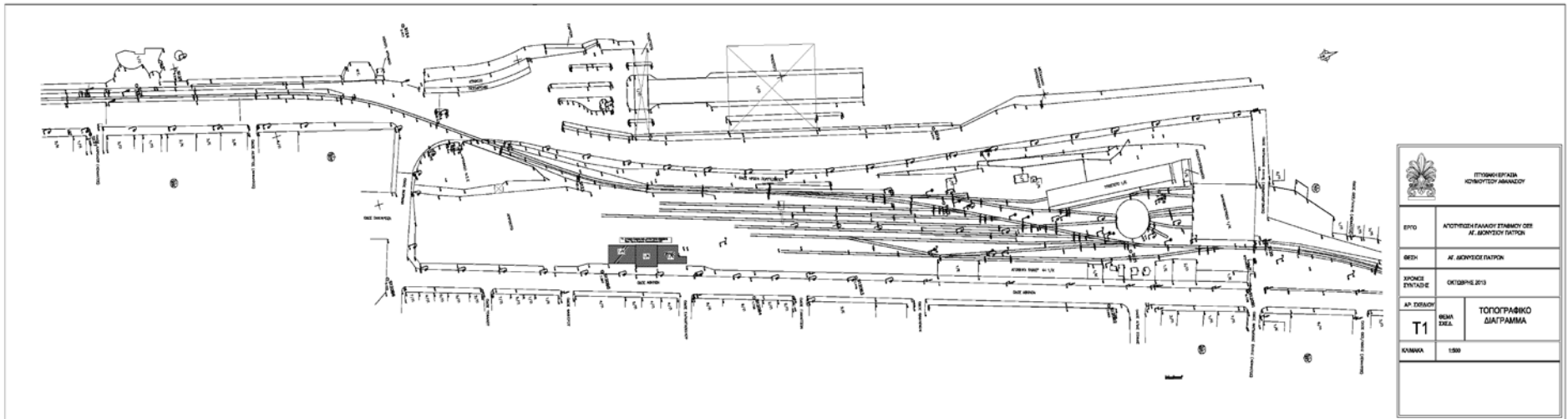


Πόρτα  
Εξωτερική  
Δυτικής  
Όψης  
Ισογείου

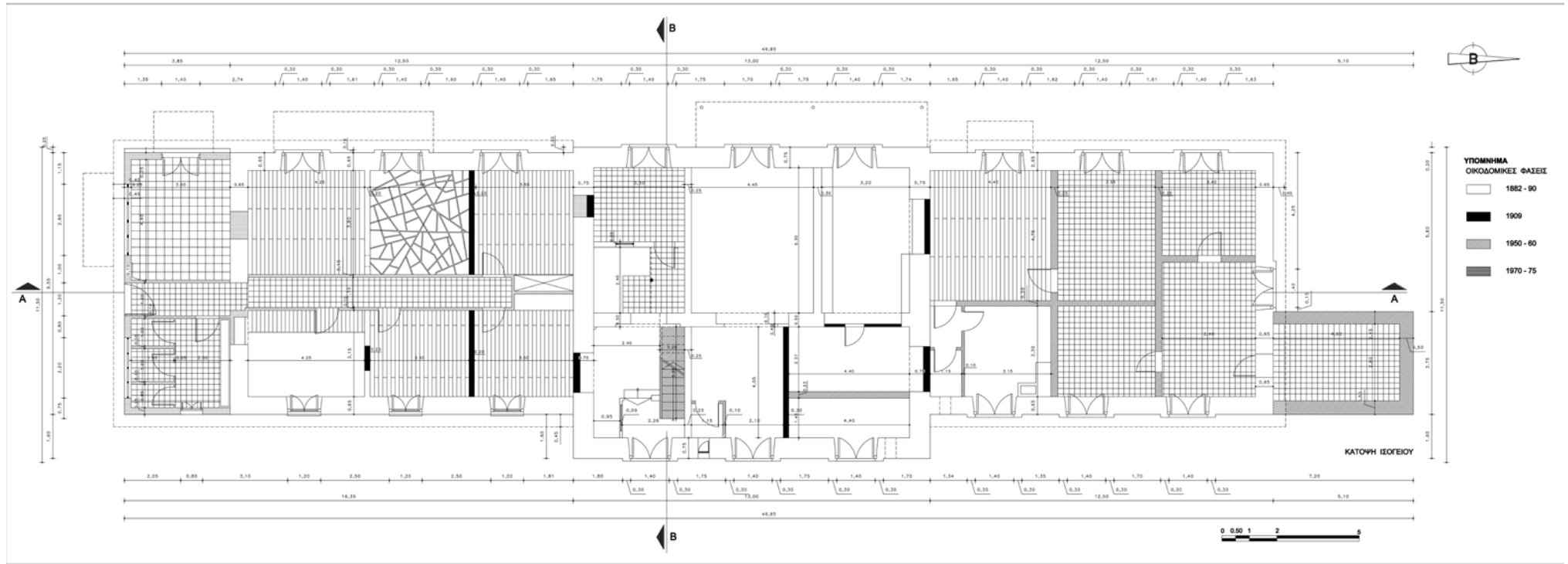


# ΣΧΕΔΙΑ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ

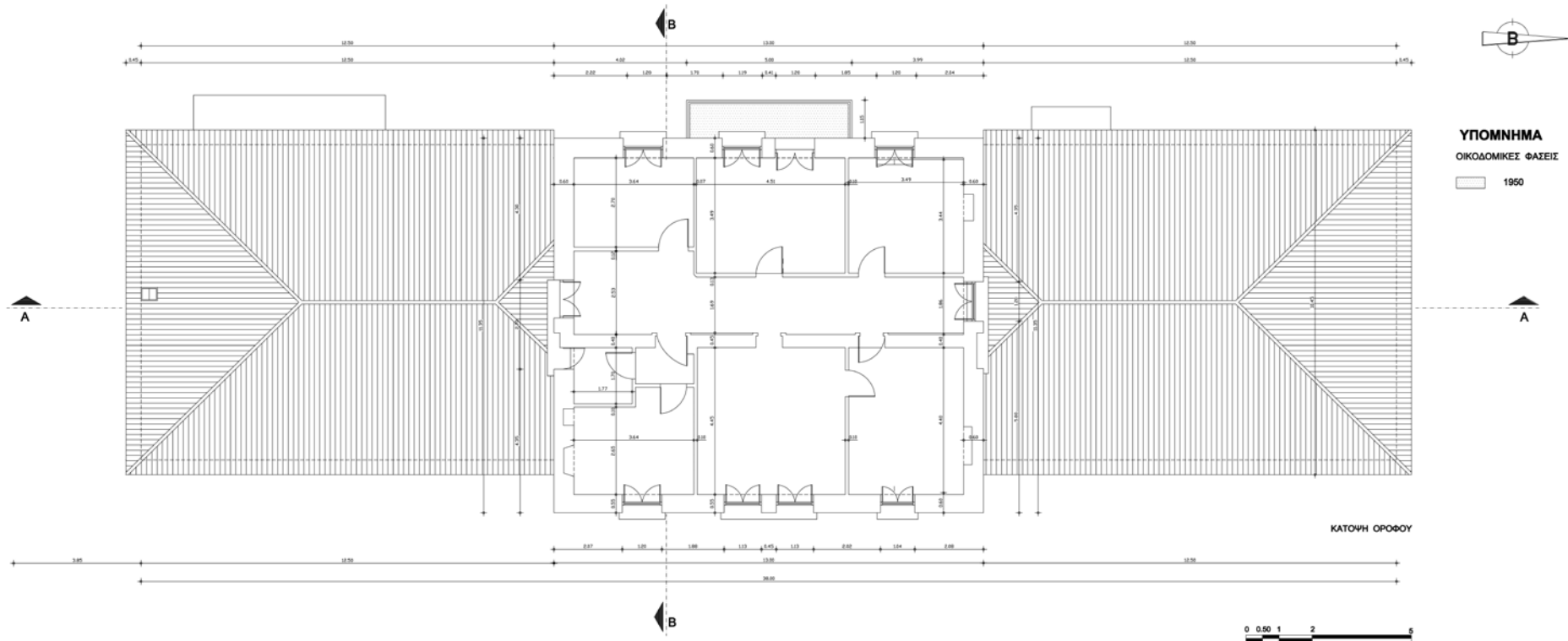
## ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ



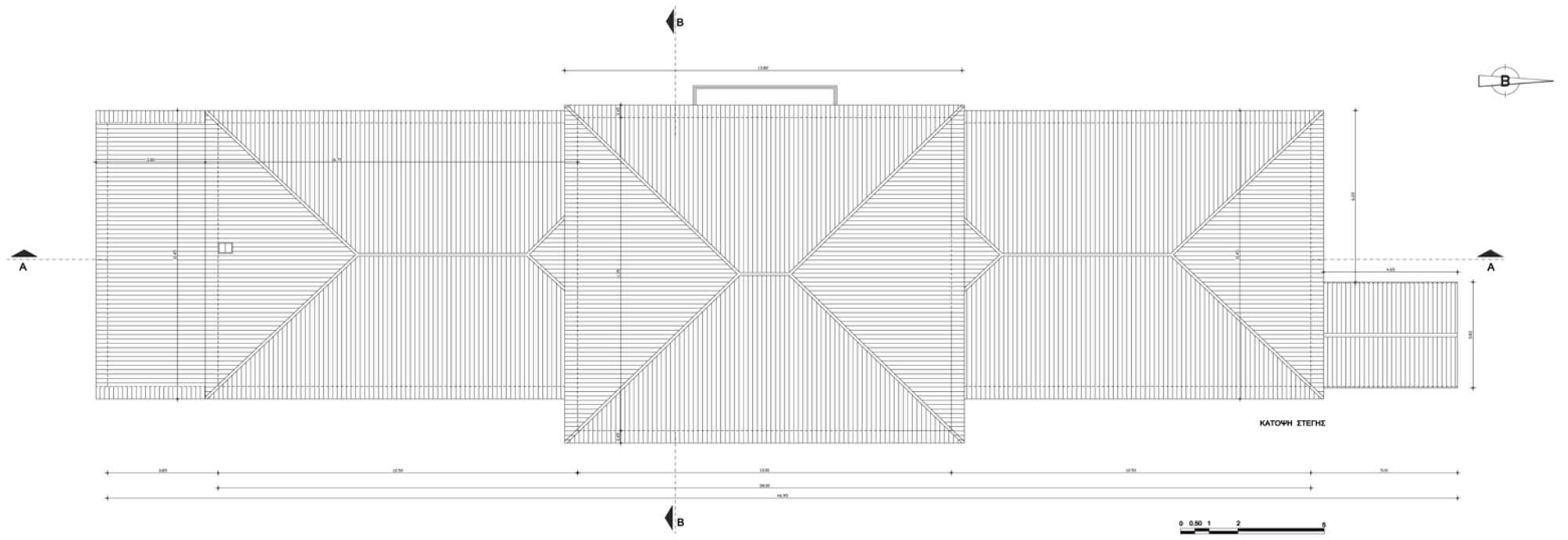
# ΚΑΤΩΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ



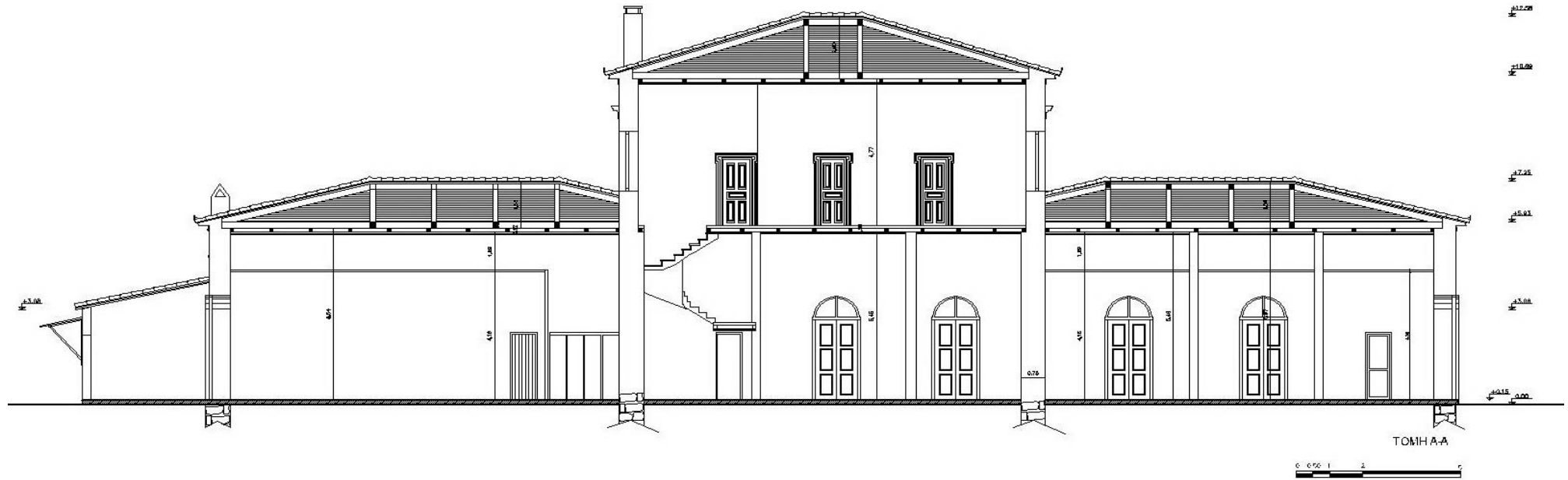
# ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ



# ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΕΓΗΣ

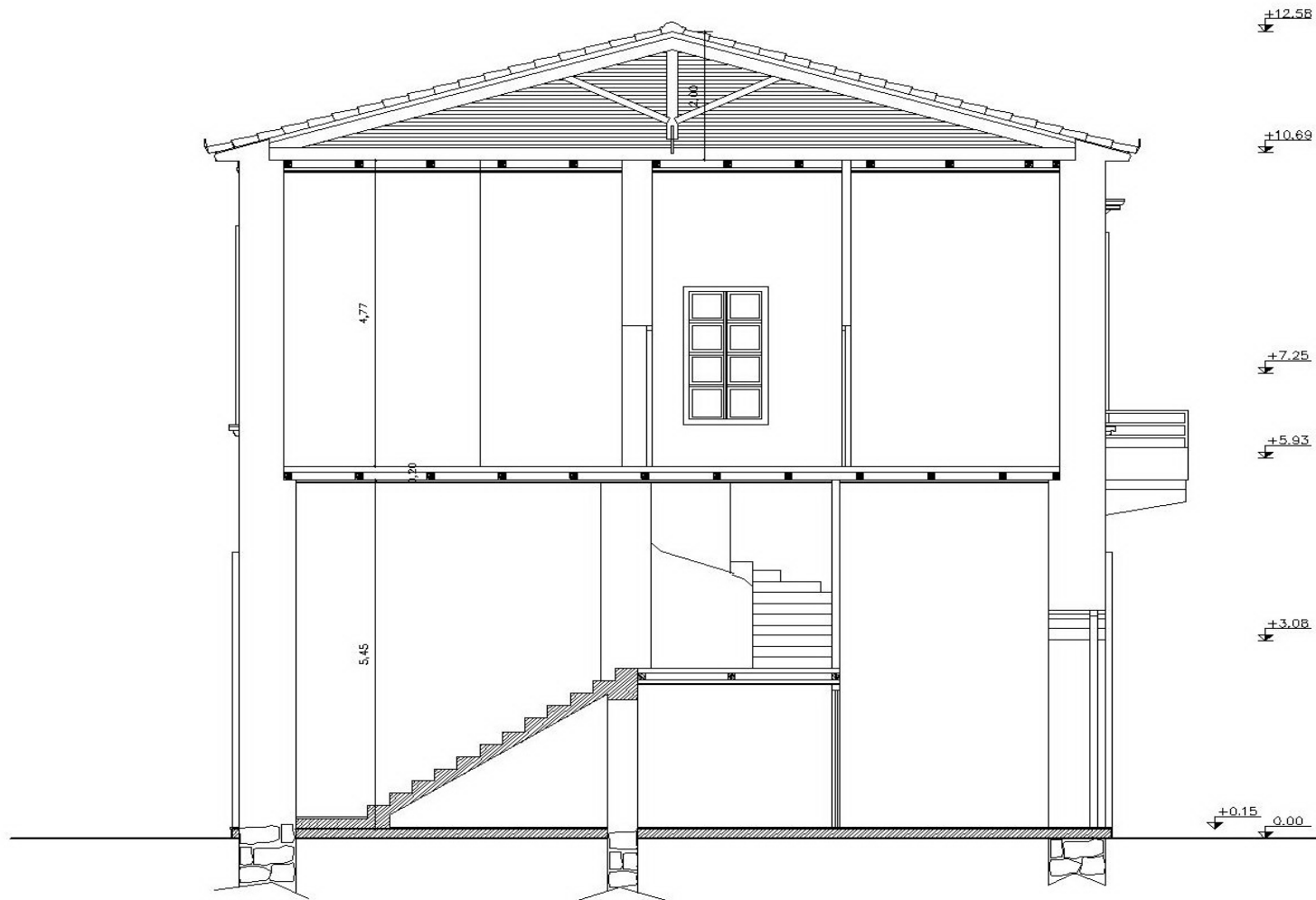


TOMH A' - A'





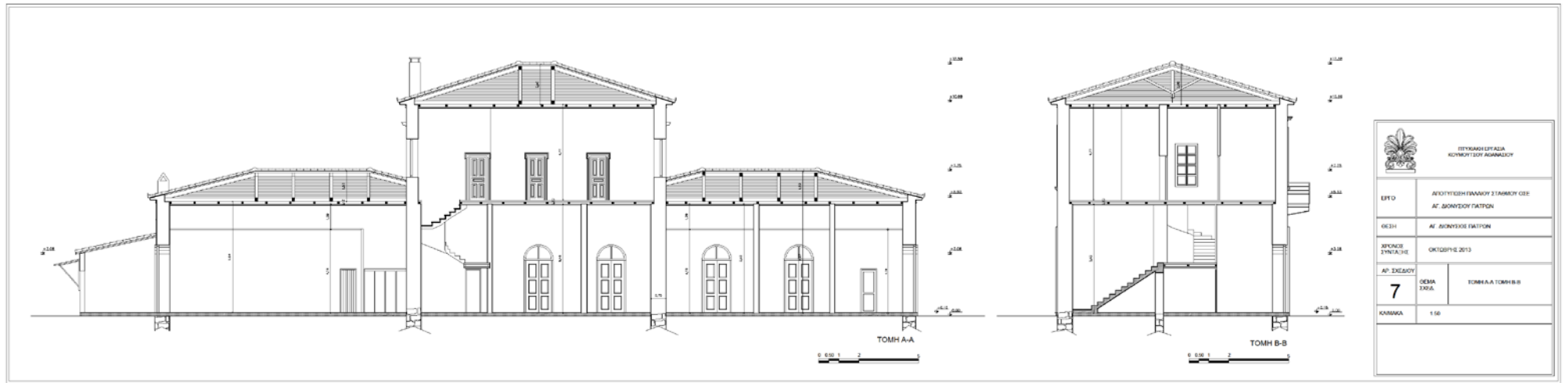
TOMH B' - B'




TOMH B-B



# TOMEΣ A'-A' B'-B'

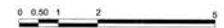


 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΚΟΜΙΤΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	
ΕΡΓΟ	ΑΕΙΟΤΥΠΗΘΗΡΑΝΑΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΕΣ Α.Σ. ΔΟΝΤΣΙΟΥ ΠΑΤΡΙΩΝ
ΚΕΣΗ	Α. ΣΟΝΤΕΚΟΣ ΠΑΤΡΙΩΝ
ΣΕΡΒΙΣ ΣΥΝΤΑΞΗ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΟΜΗ Α-Α ΤΟΜΗ Β-Β
<b>7</b>	ΣΕΜΑ ΕΡΧΑ.
ΚΑΥΜΑΚΑ	1/50

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ



ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ



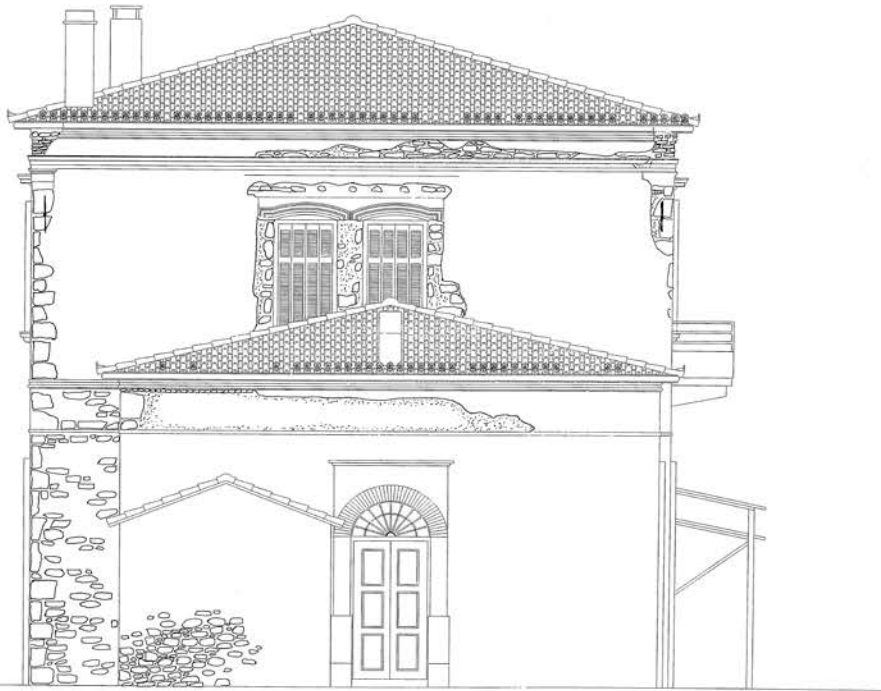
ΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ



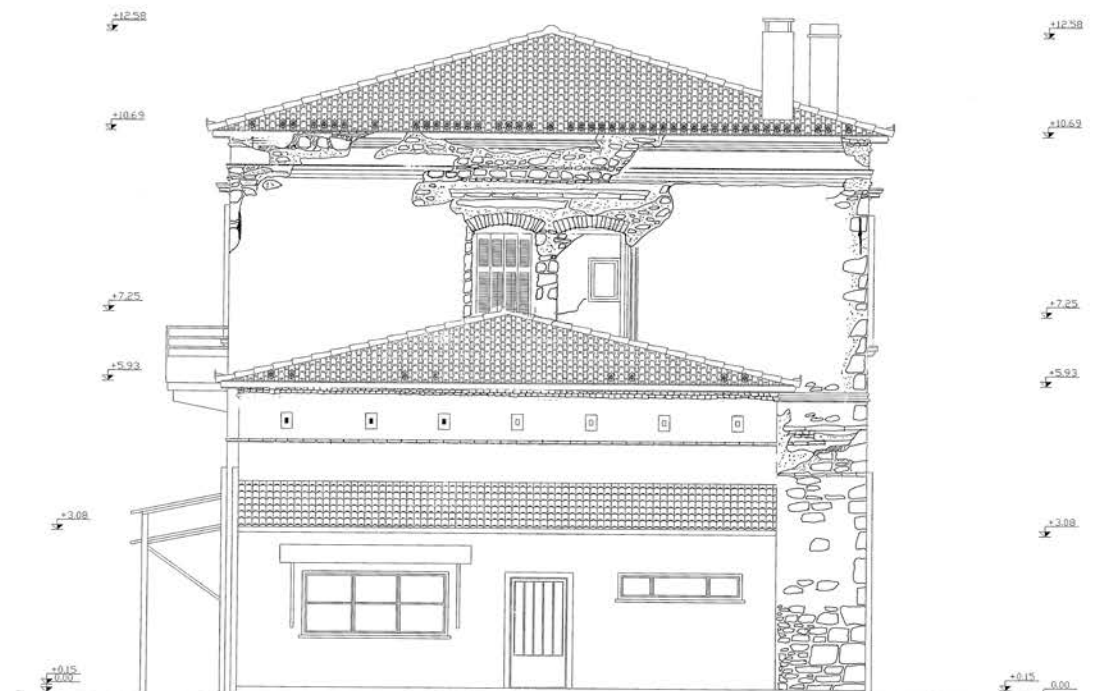
ΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ



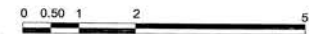
ΠΛΑΓΙΕΣ ΟΨΕΙΣ ΝΟΤΙΑ - ΒΟΡΕΙΑ



ΒΟΡΕΙΑ ΟΨΗ



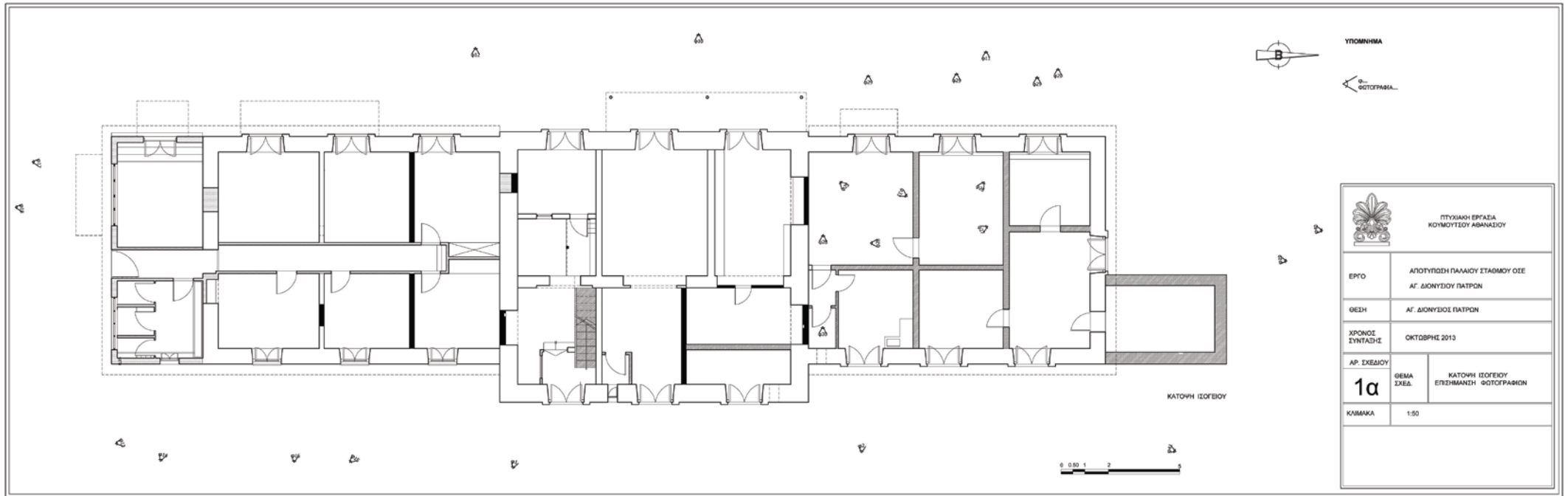
ΝΟΤΙΑ ΟΨΗ



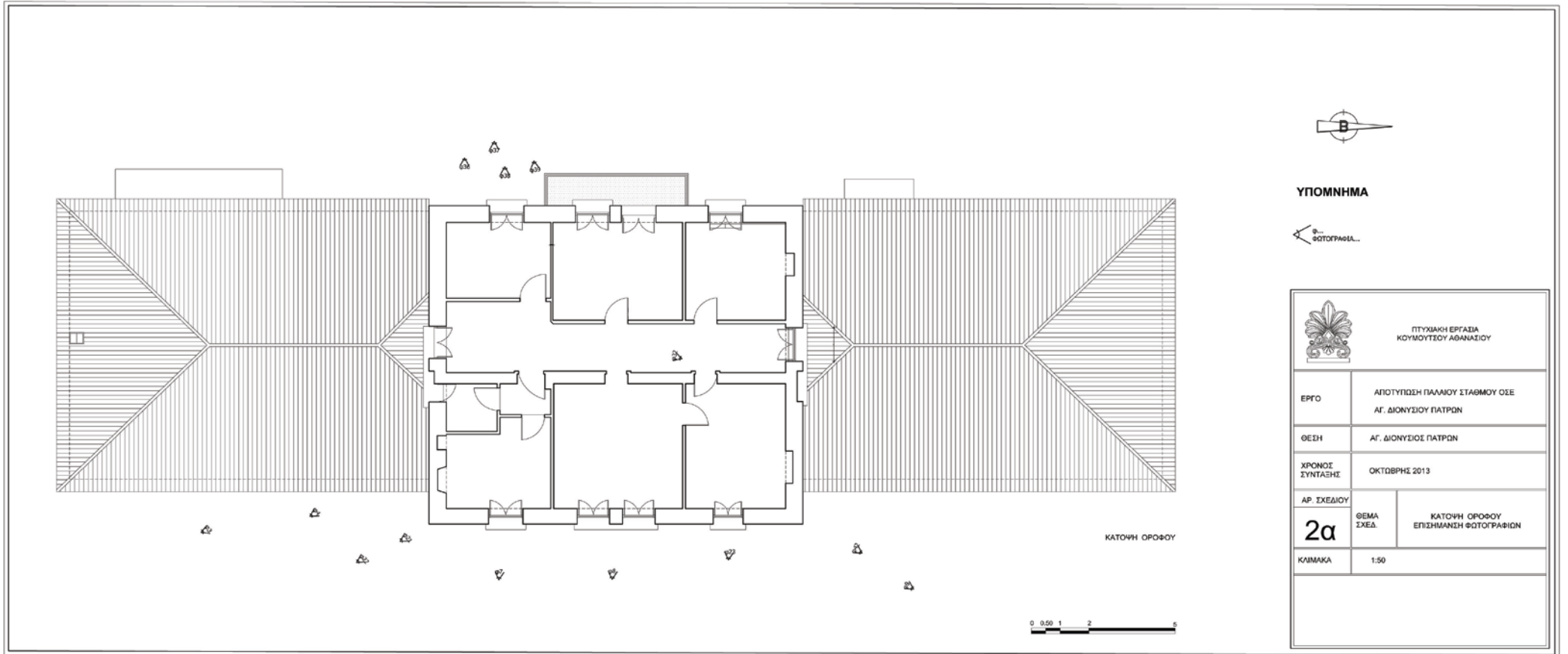


# ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

## ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ




# ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ



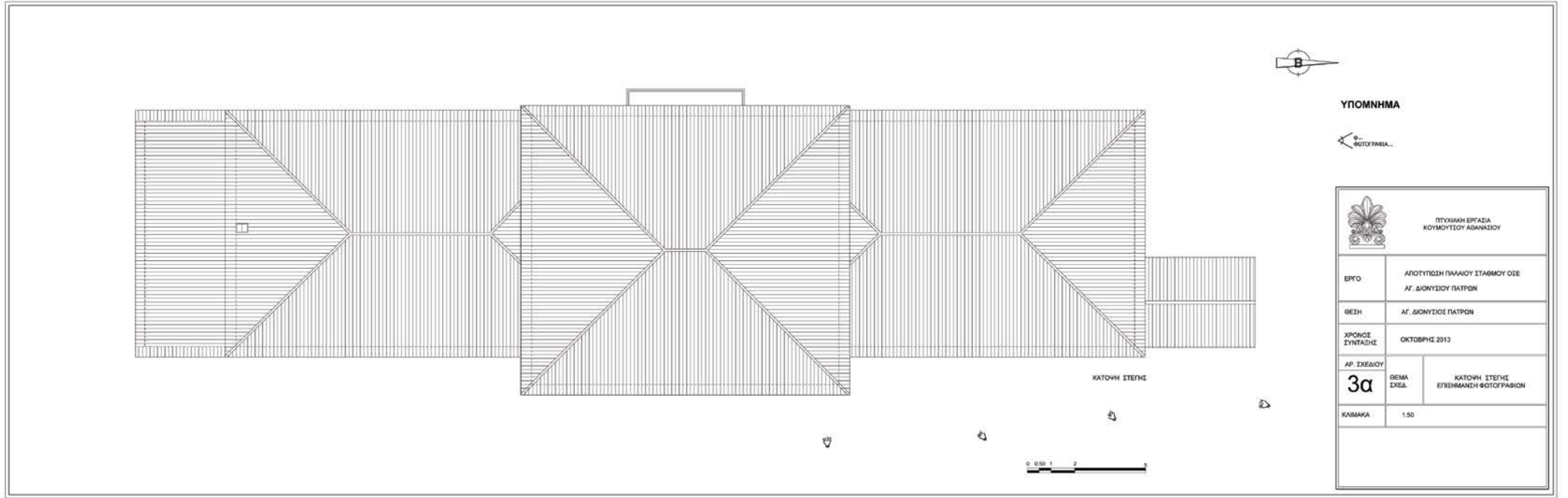
ΥΠΟΜΝΗΜΑ



 ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	
ΕΡΓΟ	ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ. ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ
ΚΑΙΜΑΚΑ	1:50


**2α**

# ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΕΓΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ...

 ΠΡΥΤΑΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	
ΕΡΓΟ	ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	3α
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.	ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΕΓΗΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ
ΚΑΜΑΚΑ	1:50

## **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Στόχοι και σκοπιμότητα της πρότασης αποκατάστασης

Η πρόταση βασίστηκε στους παράγοντες ιστορία, θέση στο οικοπέδο της μελέτης, μορφολογία και εσωτερική διάταξη του κτιρίου. Σκοπός είναι η διατήρηση του κελύφους και η επανάχρηση του σε πολιτιστικό – μουσείο Ο.Σ.Ε.

### **Βασικές Αρχές Χάρτη Βενετίας**

Πρωταρχική απαίτηση του σχεδίου αποκατάστασης που προτείνουμε είναι η συνεχής και μόνιμη φροντίδα για την διατήρηση του κτιρίου – μνημείου, όπως η απόφαση το έχει χαρακτηρίσει, αριθ. πρωτ: ΥΠΠΕ/Γ/1010-1088/288818, Αθήνα 13 Μαΐου 1985,

Χαρακτηρισμός ως έργων τέχνης κτιριακών εγκαταστάσεων του Ο.Σ.Ε. στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πειραιώς-Πελοποννήσου, του Υπ. Πολιτισμού Δ/ση Λαϊκού Πολιτισμού, Τμήμα Νεωτέρων Μνημείων.

Η συντήρηση εννοείται πάντα από την καταλληλότητα του να χρησιμοποιηθεί για κάποιο σκοπό ωφέλιμο στην κοινωνία και διατηρώντας το έμμεσο περιβάλλον στην κλίμακα του. Οι αλ Τα γλυπτικά, ζωγραφικά ή διακοσμητικά στοιχεία που είναι αναπόσπαστα δεμένα με το μνημείο δεν μπορούν να διαχωριστούν.

Τα γλυπτικά, ζωγραφικά ή διακοσμητικά στοιχεία που είναι αναπόσπαστα δεμένα με το μνημείο δεν μπορούν να διαχωριστούν.

Η αποκατάσταση έχει σαν στόχο να διατηρήσει και να αποκαλύψει τις αισθητικές και ιστορικές αξίες του μνημείου και βασίζεται στον σεβασμό προς την αρχική του υπόσταση και τα αυθεντικά του στοιχεία. Όλα όμως πρέπει να σταματάνε στο σημείο που αρχίζουν οι υποθέσεις.

Τα στοιχεία που προορίζονται να αντικαταστήσουν τμήματα του μνημείου που έχουν καταστραφεί, πρέπει να ενσωματώνονται αρμονικά αλλά και να διακρίνονται από τα αυθεντικά μέρη

Οι αξιολογες προσθήκες όλων των εποχών στην σημερινή υπόσταση πρέπει να γίνουν σεβαστές, γιατί σκοπός της αποκαταστάσεως του δεν είναι η ενότητα του αρχικού του ρυθμό.

Οι προσθήκες δεν μπορούν να γίνουν δεκτές εκτός και αν σέβονται όλα τα ενδιαφέροντα μέρη του κτιρίου, το παραδοσιακό του πλαίσιο, την ισορροπία της συνθέσεως του και τις σχέσεις του με τον περιβάλλοντα χώρο.

### **ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ**

Η είσοδος στο κτίριο γίνεται από την ανατολική όψη του κτιρίου. Μπαίνοντας βρισκόμαστε στο κεντρικό τμήμα του Μουσείου που είναι και το εκδοτήριο εισιτηρίου και πληροφοριακό υλικό για τα εκθέματα και την ιστορία των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, καθώς επίσης και διάφορα εκθέματα, στο αριστερό τμήμα του κτιρίου είναι η αίθουσα προβολών και συνεδριακός χώρος (εκδηλώσεων), επίσης τα w.c. και στο δεξιό μέρος υπάρχει ανασσέρ και σκάλα που οδηγεί στον όροφο όπου υπάρχουν οι χώροι της βιβλιοθήκης με όλη την ιστορία των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και έκθεση με μικρά αντικείμενα που χρησιμοποιούσαν στους σταθμούς των τρένων.

Στο δεξιό μέρος υπάρχουν οι χώροι όπως ήταν στην αρχική του λειτουργία του σταθμού και αποθήκη.

### **ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ**

Οι παρεμβάσεις που έγιναν εξωτερικά του κτιρίου, επηρέασαν ελάχιστα τη γενικότερη μορφολογία αυτού.

Έγινε προσπάθεια διατήρησης του κελύφους και της προβολής των στοιχείων εκείνων που τονίζουν την ταυτότητα του ως διατηρητέου. Επίσης έγινε προβολή του αρχικού κτίσματος με την ολική καθαίρεση των προσθηκών.

### **ΠΡΟΕΤΙΜΑΣΙΑ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟΥ**

Αρχικά θα τοποθετηθούν περιμετρικά του κτιρίου ικριώματα και λινάτσες για την προστασία των περαστικών από πιθανές πτώσεις υλικών κατά την διάρκεια των εργασιών, Η τοποθέτηση των ικριωμάτων θα γίνει κατάλληλα για την ασφάλεια του εργοταξίου και των εργαζομένων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας Π.Δ. 778/80 και Π.Δ. 4073/81 κ.λ.π. .



Θα υπάρξει πρόβλεψη και οργάνωση του χώρο αποθήκευσης των νέων υλικών που θα χρησιμοποιηθούν, όσο και των υλικών ή των αρχιτεκτονικών μελών που θα αποσυνδεθούν, αλλά θα κριθούν κατάλληλα για επανάχρηση μετά την επισκευή, συντήρηση και καθαρισμό τους.

Ο υπαίθριος χώρος του κτιρίου ενδείκνυται λόγω των διαστάσεων του για την αποθήκευση αυτή.

Προτείνονται πρόχειρές αντιστηρίξεις και υποστυλώσεις όσων κρίνονται επικίνδυνα για κατάρρευση, ώστε να υπάρξουν οι κατάλληλες συνθήκες ασφαλείας στο εργοτάξιο.

Με ιδιαίτερη επίσης προσοχή, θα γίνει η απομάκρυνση των χωμάτων και των άχρηστων υλικών καθαίρεσης. Όσα στοιχεία κριθεί απαραίτητο, θα καθαριστούν, θα συντηρηθούν και θα αποθηκευθούν στο χώρο που έχει προβλεφθεί. Κάποια από αυτά πρέπει να φυλαχτούν πριν τη συντήρησή τους σε διαφορετικό χώρο από τα νέα, γιατί υπάρχει κίνδυνος μετάδοσης της φθοράς (όπως παράδειγμα η προσβεβλημένη ξυλεία από μικροοργανισμούς).

## **ΤΟΙΧΟΠΟΙΙΑ**

Θα γίνει προσπάθεια επισκευής και ενίσχυσης της φέρουσας τοιχοποιίας του κτιρίου, λόγω της αμφίβολης στατικότητας που οφείλεται στην παλαιότητα του κτιρίου.

Επομένως μετά την αφαίρεση των επιχρισμάτων αλλά και των σαθρών υλικών μέσα από τις ρωγμές, θα γίνει βαθύ αρμολόγημα. Θα πρέπει όμως η αντοχή του νέου κονιάματος να μην είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή του παλαιού.

Η εργασία γίνεται τμηματικά από κάτω προς τα πάνω και με αργούς ρυθμούς. Γίνεται απόξεση των αρμών μεταξύ των λίθων σε βάθος έως και 2cm και πλύσιμο αυτών με νερό υπό πίεση και καθαρισμός με συρματόβουτσα. Για την αντιμετώπιση των ρωγμών, θα εφαρμοστούν κατάλληλης σύστασης υδραυλικά ενέματα.

Για τα τσιμεντένια πρέπει να χρησιμοποιείται αναμικτήρας με υψηλό στροβιλώδες, ώστε για την ίδια ρευστότητα να μειώνεται η ανάγκη για νερό. Αρχικά, αφού γίνει αφαίρεση των επιχρισμάτων και των σάπιων τμημάτων της ρωγμής, γίνεται πλύσιμο με πίεση.

Έπειτα ανοίγονται τρύπες με τρυπάνι μέσα στο επίπεδο της ρωγμής και σε αποστάσεις μικρότερες όσο στενότερη είναι η ρωγμή. Στις τρύπες αυτές τοποθετούνται σωληνάκια.

Διευρύνονται τα χείλη της ρωγμής και σφραγίζονται με τσιμεντοκονίαμα ώστε να μην μπορεί να φύγει από τις ρωγμές το τσιμεντένεμα. Στην συνέχεια, από το κατώτερο σωληνάκι εισάγεται τσιμεντένεμα με την μορφή τσιμεντοπολτού ή τσιμεντοκονιάματος με βελτιωτικά πρόσθετα, στην αρχή λεπτόρευστο με μικρή πίεση και στο τέλος παχύρευστο με μεγάλη πίεση. Μόλις το υλικό της τσιμεντέσης αρχίσει να βγαίνει από το πιο πάνω σωληνάκι, τότε συνεχίζουμε την ένεση από το σωληνάκι εκείνο, ενώ βουλώνουμε το πρώτο σωληνάκι. Έτσι συνεχίζεται η τσιμεντένεση από κάτω προς τα πάνω.

Επίσης θα κατασκευαστούν σενάζ περιμετρικά στην φέρουσα τοιχοποιία στο ύψος των περικιών και των ποδιών των παραθύρων.

### **ΔΑΠΕΔΑ – ΠΑΤΩΜΑΤΑ - ΤΑΒΑΝΙΑ**

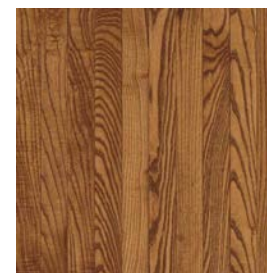
Προτείνεται η αντικατάσταση όλων των δαπέδων, πατωμάτων και ταβανιών λόγω της κακής κατάστασης διατήρησης και ακαταλληλότητας τους για την νέα χρήση του κτιρίου και ειδικότερα στο ισόγειο όπου υπάρχουν διαφορετικά υλικά δαπέδου.

Το δάπεδο του ισογείου θα αντικατασταθεί με μαρμάρινες πλάκες λόγω της αντοχής τους στον χρόνο και της εύκολης συντήρησής τους.

Το πάτωμα του ορόφου θα καθαιρεθεί τελείως και θα κατασκευαστεί καινούργιο από την αρχή. Το νέο πάτωμα θα γίνει με ξύλο και θα στηριχθεί με φωλιές στην τοιχοποιία όπου κριθεί απαραίτητα από την στατική μελέτη.

Το δάπεδο του ορόφου θα επικαλυφθεί με παρκέτο από ξύλινες σανίδες wedge το οποίο είναι υψηλής αντοχής.

Το ταβάνι του ορόφου θα απομακρυνθεί τελείως και δεν θα αντικατασταθεί αφήνοντας οπτικά εμφανές το σύστημα στέγης.



σανίδες wedge



Μάρμαρα Διονύσου

## ΚΛΙΜΑΚΑ.

Η κλίμακα θα καθαιρεθεί σε όλο το μήκος της και θα αντικατασταθεί με καινούργιο και θα τοποθετηθεί ανσανέρ με την πρόβλεψη για άτομα ΑΜΕΑ.

Στα τμήματα των τοίχων που θα επιχριστούν ξανά, προτείνεται η κατασκευή επιχρισμάτων βελτιωμένης σύνθεσης για μεγαλύτερη προστασία.

Αρχικά οι τοιχοποιίες θα καθαριστούν από τα ξένα σώματα και θα πλυθούν ώστε το κονίαμα να εφαρμόσει σε βρεγμένη επιφάνεια. Η εργασία θα γίνει σε τρεις (3) φάσεις. Με την πρώτη στρώση (πεταχτό) σκορπίζεται το κονίαμα στην επιφάνεια του τοίχου, δημιουργώντας έτσι ανωμαλίες για την καλύτερη εφαρμογή της δεύτερης στρώσης. Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν είναι ασβεστοκονίαμα σε αναλογία 1:2 και χονδρόκοκη άμμος και θα στρωθούν σε πάχος 6 mm.

Αφού ο τοίχος τραβήξει την πρώτη στρώση και καταβρεχθεί θα εφαρμοστεί η δεύτερη στρώση, δηλαδή το λάσπωμα ή αστάρωμα. Θα χρησιμοποιηθούν οδηγοί 15 mm, μεταξύ των οποίων μπει κονίαμα.

Με την βοήθεια ενός πήχη που θα κινείται πάνω στους οδηγούς προς όλες τις κατευθύνσεις, θα διαστρωθεί το κονίαμα, ώστε να σχηματισθεί με αυτούς ένα επίπεδο. Το ασβεστοκονίαμα θα είναι σε αναλογία 1-2, ενώ η άμμος θα είναι μετριόκοκη.

Έπειτα θα εφαρμοστεί η Τρίτη στρώση, το τριπτό, πάχους 5mm που θα περιέχει ασβεστοκονίαμα σε αναλογία 1:2 καθώς και ψιλή άμμο (μαρμαρόσκονη). Η τελευταία αυτή στρώση θα απλωθεί κυκλικά ενώ ταυτόχρονα θα διαβρέχεται.

Η διάστρωση κάθε στρώματος θα γίνει 3 ή 4 μέρες μετά το προηγούμενο, ώστε να εξασφαλιστεί η συρρίκνωση του πρώτου στρώματος πριν τη διάστρωση του επομένου.



Ανσασέρ

## ΚΑΤΩΚΑΣΙΑ ΜΑΡΜΑΡΟΥ

Όλα τα κατωκάσια, εκεί που υπάρχουν στις εξώστοιθρες του ισογείου και ορόφου, θα γίνουν εκ νέου από μάρμαρο Πεντέλης ολόσωμο λευκό επί σχεδίου με νεροχύτες και εξέχουσα πατούρα

## ΤΟΞΑ

Στα τόξα θα γίνουν παρεμβάσεις επιδιόρθωσης για να αντικατασταθούν οι πλίνθοι που λείπουν.

## ΕΠΙΧΡΙΣΜΑΤΑ ΚΟΡΝΙΖΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Η επίχριση ή ανακατασκευή των κορνιζών και κορωνίδων στην πρόσοψη θα γίνει εκ νέου, εφόσον θεωρηθούν οι υπάρχουσες ακατάλληλες για την διατήρησή τους στο χρόνο.

Όλες οι κορνίζες εν εξοχή θα ανακατασκευαστούν μετά εξέχοντος πυρήνα όπου απαιτείται κατά την δόμηση αυτών.

Η επίχριση των εξοχών των κορνιζών θα γίνει δια εργαλείου του οποίου το γεωμετρικό σχήμα θα έχει αποτυπωθεί από τα παλαιά κορνιζώματα (τραβιχτό). Οι γεωμετρικές επιφάνειες του ανάγλυφου των κορνιζών θα είναι τέλεια λείες.

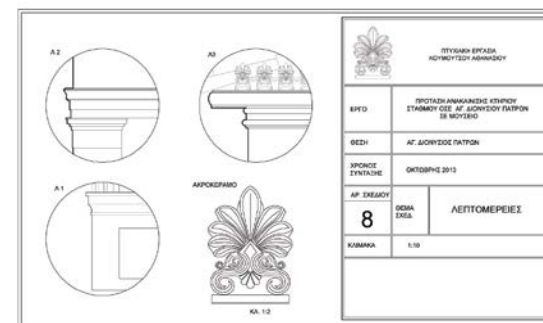
## ΧΩΡΟΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ (W.C.)

Οι διαχωριστικοί τοίχοι εσωτερικά στους βοηθητικούς χώρους θα γίνουν από οπτόπλινθους ορθοδομικοί αν είναι δυνατόν με διπλά σενάζ και επιχρίσματα κατάλληλα για την τοποθέτηση των πλακιδίων υγιεινής.

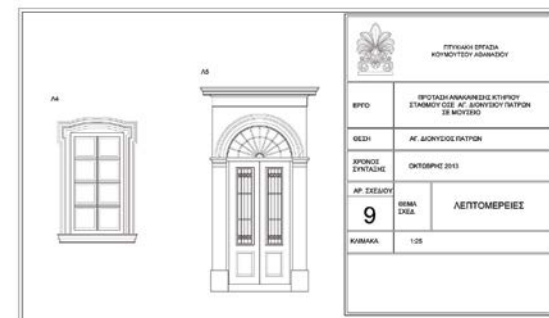
Τα δάπεδα των δυο βοηθητικών χώρων του ισογείου και του ορόφου, θα μελετηθούν και θα κατασκευαστούν καταλλήλως προδιαγραφών ώστε να εξασφαλίζουν την ποιότητα και την ευστάθεια του συνόλου.



Μάρμαρο Διονύσου (Μαρμαροποδιά)



Λεπτομέρειες (Λ1-Λ2-Λ3 & Ακροκέραμο)



Λεπτομέρειες Λ4 & Λ5

## ΚΟΥΦΩΜΑΤΑ ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ

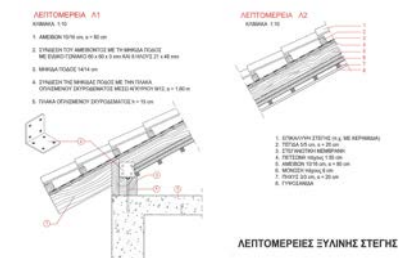
Όλα τα κουφώματα του κτιρίου θα αντικατασταθούν με καινούργια ίδιου τύπου. Επίσης θα ανοιχτούν τα σφραγισμένα ανοίγματα και θα τοποθετηθούν και σε αυτά κουφώματα ίδιου τύπου.

Στον όροφο θα αντικατασταθούν όλα τα κουφώματα με νέα όπως ακριβώς βρίσκονταν στην αρχική τους κατάσταση.

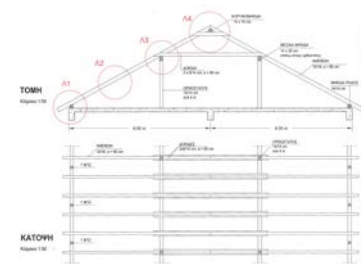
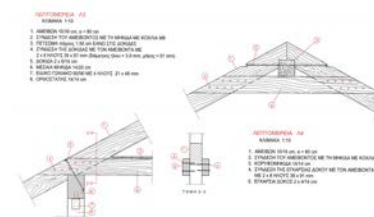
## ΣΤΕΓΗ

Οι στέγες του κτιρίου κρίνονται απαραίτητο να καθαρευθούν. Η αφαίρεση αυτή πρέπει να γίνει προσεκτικά και με αργούς ρυθμούς. Αφού βρεθούν στο έδαφος θα εξακριβωθεί αν κάποια από αυτά είναι δυνατόν να επαναχρησιμοποιηθούν και θα ακολουθήσει η επισκευή τους αλλά και η ενίσχυση τους.

Στην συνέχεια θα κατασκευαστούν νέες διαφραγματικές στέγες. Κατασκευαστικά έχουν ως εξής Πάνω από το σενάζ τοποθετείται ένα μεταλλικό "Γ" ανεστραμμένο στα 2/3 του πάχους του τοίχου, το οποίο πακτώνεται με βίδες. Σε αυτό θα ακουμπήσει ο ελκυστήρας κάθε ζευκτού. Δεξιά και αριστερά από αυτόν θα τοποθετηθεί από μία γωνία δημιουργώντας έτσι φωλιά για τον ελκυστήρα και από εκεί θα ξεκινούν μεταλλικές ράβδοι οι οποίες θα ενώνουν δύο ζευκτά χιαστί. Το ίδιο θα πραγματοποιηθεί και για τα υπόλοιπα, αλλά και για τα ημιζευκτά στις γωνίες. Τέλος θα τοποθετηθούν ελάσματα στα κρίσιμα σημεία των παλαιών αλλά και των νέων ζευκτών όπως εντορμιά (ένωση αμείβοντα και ελκυστήρα) ορθοστάτης (ένωση με διαγώνιες αντηρίδες και με αμείβοντες).



## Λεπτομέρειες Στέγης



Τομή-Κάτοψη



Ακροκέραμο



## ΥΔΡΟΡΡΟΕΣ

Οι ανοικτές υδρορροές (ντερέδες) οριζόντιας ή κεκλιμένες θα γίνουν από φύλλο ανοξειδωτής ή γαλβανισμένης συνεχόμενης λαμαρίνας.

Οι ημικυκλικές κρεμαστές υδρορροές Φ 120 θα κατασκευασθούν εκ νέου από φύλλο γαλβανισμένης λαμαρίνας βαρέως τύπου επί σχεδίου.

Οι κατακόρυφες υδρορροές κυκλικής διατομής Φ75 όπως και ορθογωνικής διατομής 40/80mm θα γίνουν από φύλλο γαλβανισμένης λαμαρίνας βαρέως τύπου καθ' όλο το ύψος του κτιρίου.

Όλες οι υδρορροές θα γίνουν στον τόρνο επί σχεδίου εντασσόμενες στην αρχιτεκτονική του κτιρίου, όπως προϋπήρχαν.

## ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

### ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΕΡΙ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ

Όλα τα χρώματα που θα χρησιμοποιηθούν όπως και τα υλικά επεξεργασίας της υπόβασης των επιφανειών τοίχου ή ξύλου θα είναι πρώτης ποιότητας τύπου Vertex ή BIBEXΡΩΜ ή άλλου ανεγνωρισμένου οίκου για τον έλεγχο των προδιαγραφών των υλικών προς χρήση που θα εφαρμοστούν.

Οι αποχρώσεις στις εξωτερικές επιφάνειες των τοίχων θα γίνουν και υπό την επίβλεψη της Β' Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων Πατρών του Υπουργείου Πολιτισμού.

Γενικά όλη η εργασία των χρωματισμών πρέπει να γίνει έντεχνα με μεγάλη προσοχή με άριστα υλικά και από πεπειραμένους τεχνίτες.

Οι επιφάνειες εφαρμογής των χρωμάτων πρέπει να είναι καθαρές, ξηρές, να υπάρχει ομοιομορφία, σταθερότητα χρώματος, επίτευξη της ακριβούς επιθυμητής απόχρωσης και θα αποδίδεται αρχικά με δείγματα.



Υδρορροές

## **ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΑΚΡΥΛΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΤΟΙΧΩΝ**

Οι επί τοίχου και ορόφων χρωματισμοί θα γίνουν σε απόλυτα λείες, καθαρές, στεγνές και σπατουλαρισμένες επιφάνειες με παρετίνη ακρυλική (σπατουρέλα Α.Α.).

Οι επιφάνειες αυτές αφού ασταρωθούν, θα χρωματισθούν δυο φορές με υλικό πλαστικού χρώματος για όλους τους εσωτερικούς χώρους και ακρυλικού πλαστικού για όλες τις εξωτερικές επιφάνειες.

## **ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑ ΤΟΥ ΛΟΥΣΤΡΟΥ**

Όλες οι επιφάνειες των εσωτερικών κουφωμάτων, υαλόθυρες, υαλοστάσια, πόρτες εσωτερικές θα καθαρισθούν στην απόχρωση του ξύλου και θα λουστραριστούν σε απόχρωση ημιγιαλιστερού χρώματος (σατινέ) καρυδί.

Εφαρμόζοντας και κάνοντας χρήση των προδιαγραφών της τέχνης και της επιστήμης σ' αυτό τον τομέα.

Στα προϋπάρχοντα κασώματα θα επεξεργασθούν κατάλληλα οι εμφανείς επιφάνειες τους για να χρωματισθούν κατάλληλα σε απομίμηση της αποχρώσεως καρυδί.

## **ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑ ΞΥΛΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ**

Τα δάπεδα των πατωμάτων αφού τελειοποιηθούν και γίνουν απόλυτα λείες επιφάνειες και καθαρές, κατόπιν τριψίματος ψιλοστοκαρίματος, τριψίματος, ασταρώματος κ.λ.π. θα περαστούν δυο φορές με βερνίκι άχρωμο που να μην χαράσσεται, σκληρό και ανθεκτικό στο Χρόνο.

## **ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Τα μεταλλικά στοιχεία θα υποστούν τις κατάλληλες διεργασίες για την απομάκρυνση της σκωρίας αλλά και για την σωστή συντήρησή τους. Όσα από αυτά κριθεί απαραίτητο, θα αντικατασταθούν με νέα ίδιου τύπου, στα ίδια σημεία που εμφανίζονται.

Επίσης στη βόρεια όψη θα τοποθετηθεί κιγκλίδωμα.

## **ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΚΤΥΩΝ**

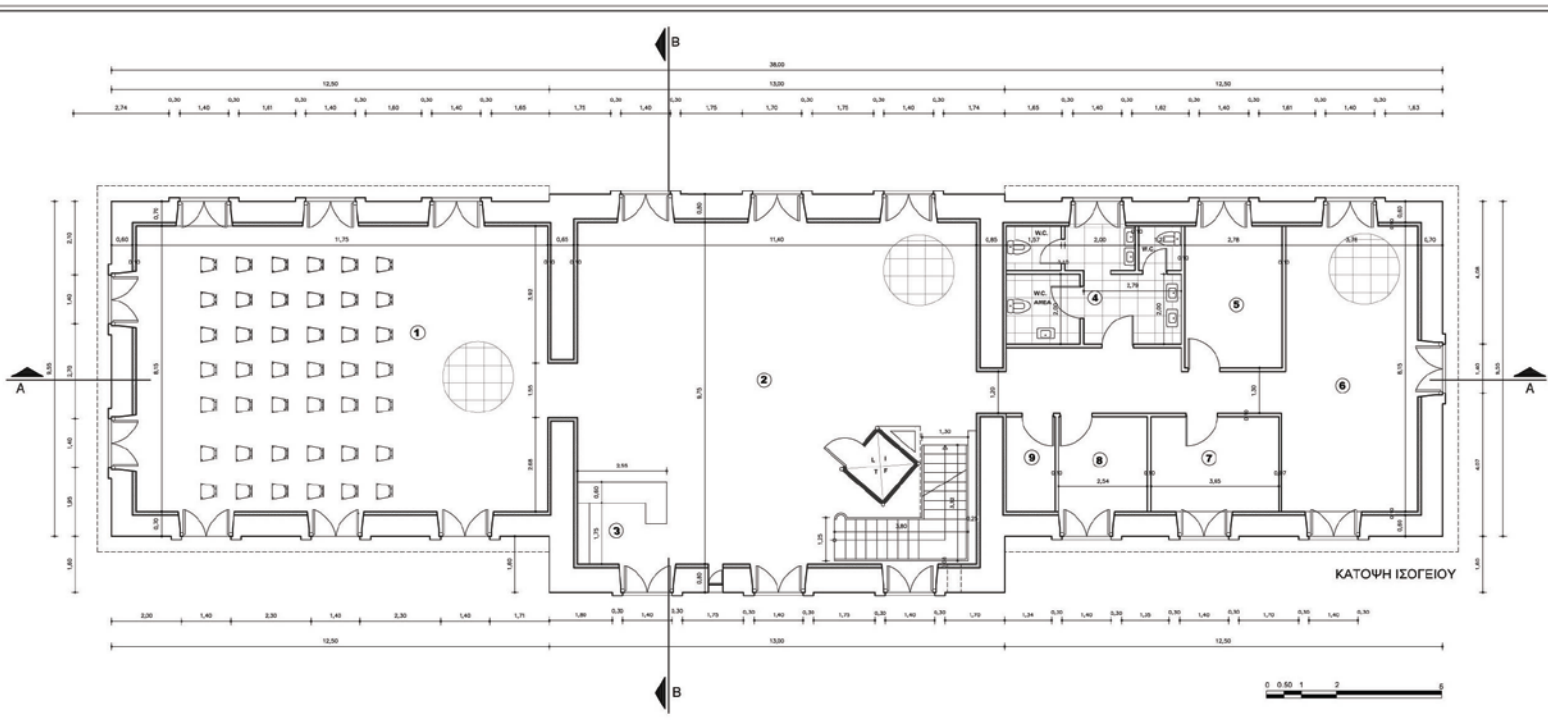
Θα ζητηθεί από την αρμόδια υπηρεσία η εκ νέου παροχή ηλεκτρισμού ρεύματος, η οποία θα είναι σύμφωνα με τις σημερινές προδιαγραφές (ηλεκτρική μελέτη).

Επιπροσθέτως, υφίσταται επίσης και παροχή νερού αλλά και αποχετευτικού συστήματος λόγω ανάγκης εξυπηρέτησης των λουτρών (w,c,) που θα προστεθούν στην συνέχεια, (υδραυλική μελέτη).

Αναγκαία είναι η εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων για την εξυπηρέτηση των νέων χρήσεων και αναγκών. Θα πραγματοποιηθεί μελέτη φωτισμού των όψεων του κτιρίου, ώστε να φωταγωγηθεί και να αναδειχθεί η λειτουργία του αλλά και η παρουσία του στο οικιστικό περιβάλλον

# ΣΧΕΔΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗΣ


## ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ



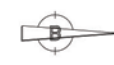
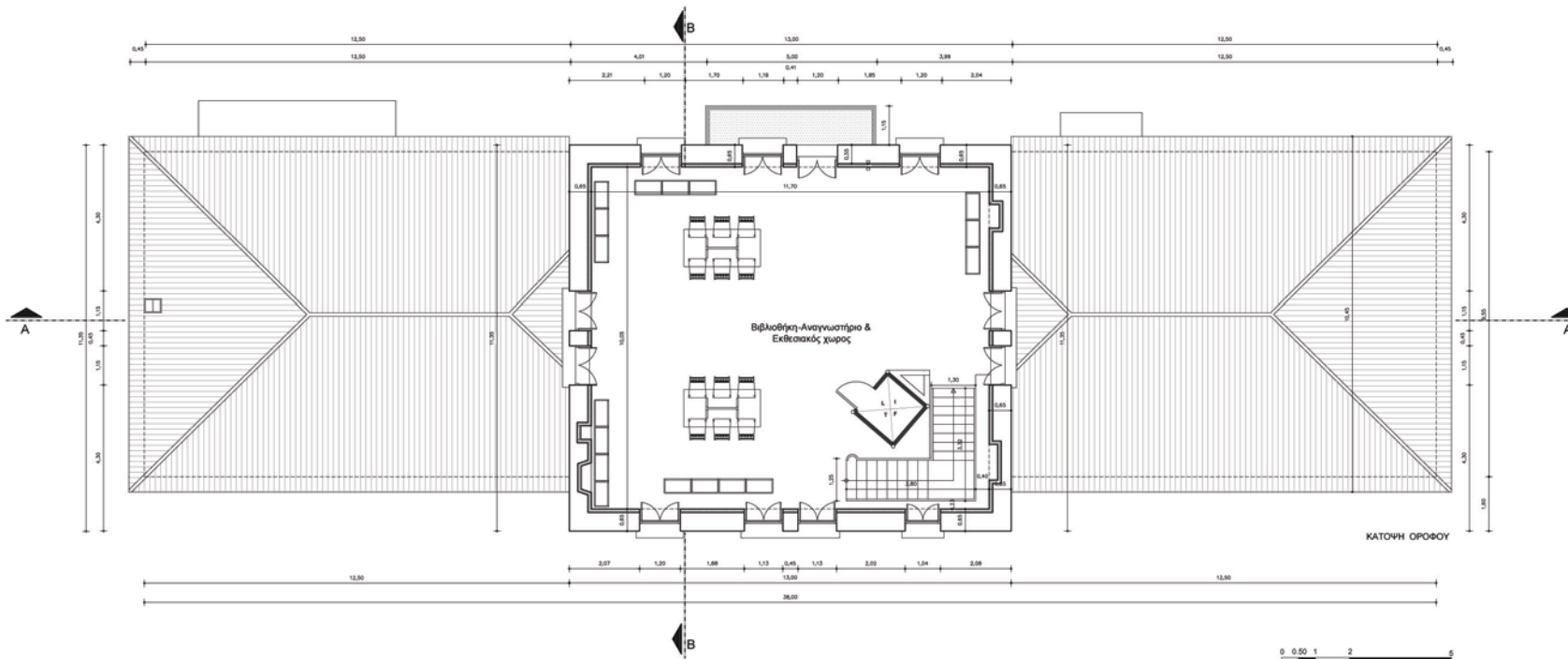
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**


- 1 Αίθουσα Πολυεδρικών Χρόνων
- 2 Εισόδος & Εκτεταμένη γωνία
- 3 Εξοχολογίο Κατασκευών
- 4 Γραφείο Συντονιστή Εκδηλώσεων
- 5 Μ.Κ.
- 6 Λογική Τραπεζία Βιβλίων
- 7 Υπερβολή Γραφείο Υπερβολής Γ.Α.Ε.
- 8 Υπερβολή
- 9 Λογική
- 10 Μουσείο Υπερβολής Αποσκευών

	ΥΛΙΚΑ	ΧΩΡΟΙ
ΔΑΠΝΙΑ		
ΤΕΛΕΣΗ ΕΣΘΙΑΣΙΑ	Μάρμαρο Δομολίτη 50x50 Καρυδιά Πλακάκι 15x15	1.2.2.4.4.7.6 4.9
ΣΟΒΑΤΕΣ	Μάρμαρο Δομολίτη	1.2.2.4.4.4.7.6.6
ΕΠΙΠΛΩΣΕΙΣ	Μάρμαρο Πλακάκι 10x10 Μάρμαρο Πλακάκι 15x15 μόλυβο από γυαροκόπτη	2.6 4.9 1.2.2.4.4.7.6.9
ΠΟΡΤΕΣ	ΕΠΙΠΛΩΣΕΙΣ ΕΚΤΕΛΕΣΙΜΟΝ ΕΚΤΕΛΕΣΙΜΟΝ	Τραπεζοπέδι
		1.2.2.4.4.7.6.9
ΟΡΥΣΕΙΣ	ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ	Πλακάκι επί τοίχου
	ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ	Αποχρωματισμένο χρώμα
	ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ	Επιχρωματισμένο χρώμα
		1.2.2.4.4.7.6.9
		1.2.2.4.4.7.6.9

 <p>ΠΥΛΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΜΜΟΥΤΕΥ ΔΙΑΒΑΣΤΩΝ</p>	
ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΗ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ. ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ
<b>1</b>	
ΚΑΙΜΑΚΑ	1:50

# ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ

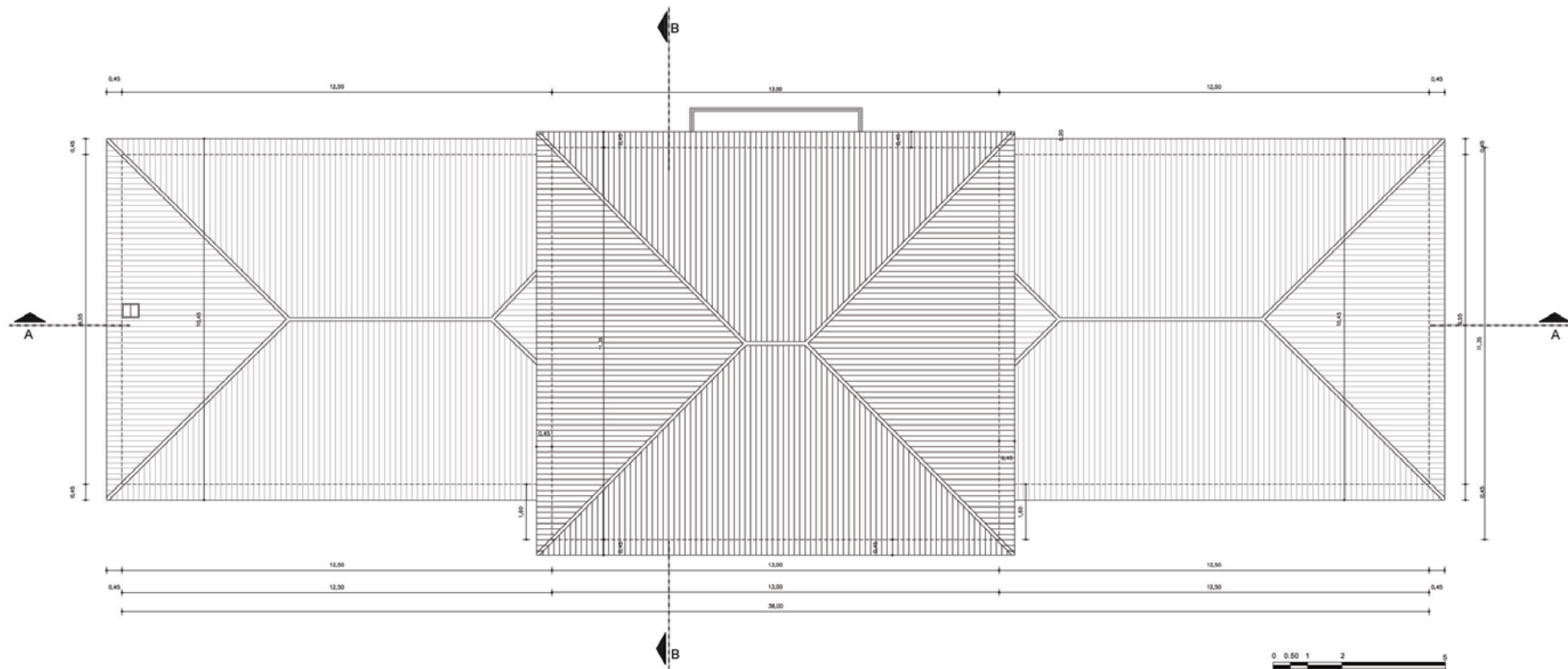



 ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	
ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ
<b>2</b>	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.
ΚΑΙΜΑΚΑ	1:50



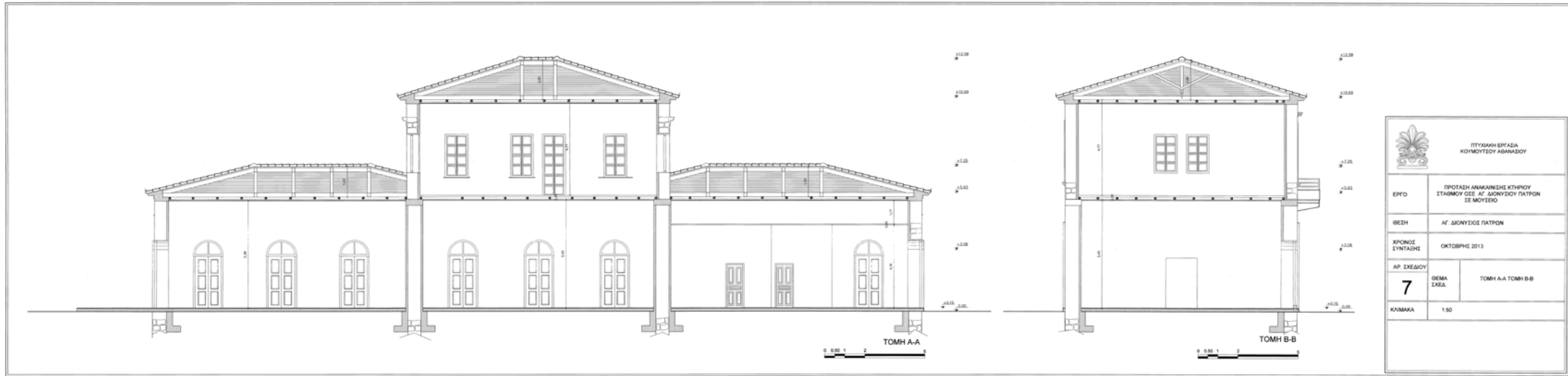


# ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΕΓΗΣ



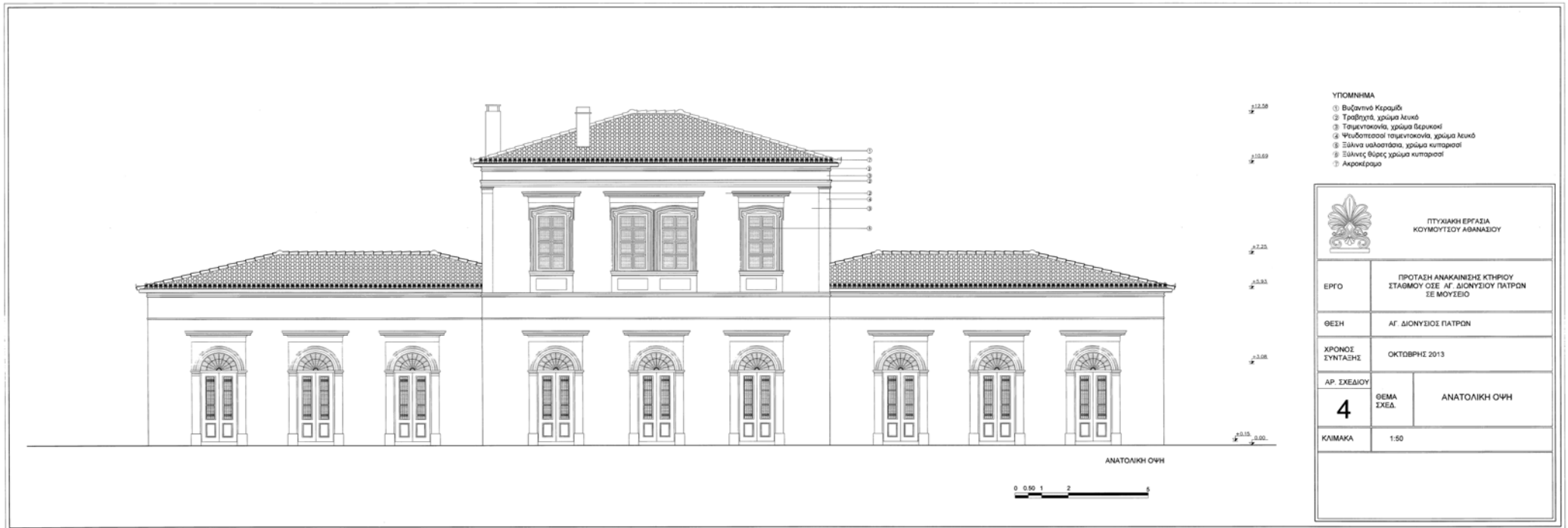
 <p>ΠΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ</p>	
ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΕΓΗΣ
<b>3</b>	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.
ΚΑΙΜΑΚΑ	1:50

# TOMEΣ A'-A' & B'-B'



 ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΛΛΗΜΕΤΕΩΣ ΑΘΗΝΑΣ	
ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΩΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΒΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	7
ΟΜΑΔΑ ΣΧΕΔ.	TOMH A-A-TOMH B-B
ΚΙΜΑΚΙΑ	1:50

# ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ



# ΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ

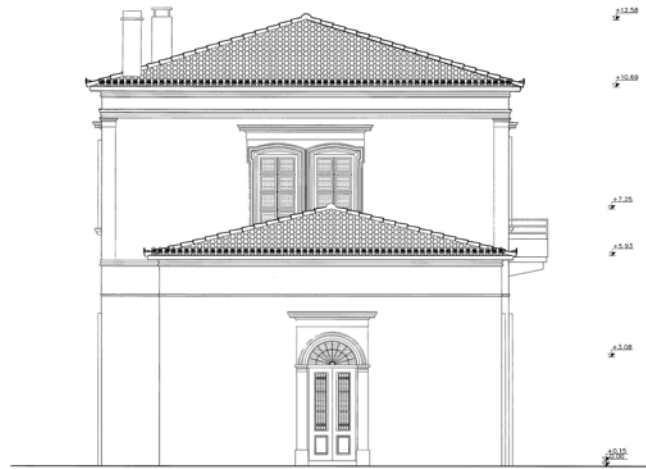


**ΥΠΟΜΗΜΑ**

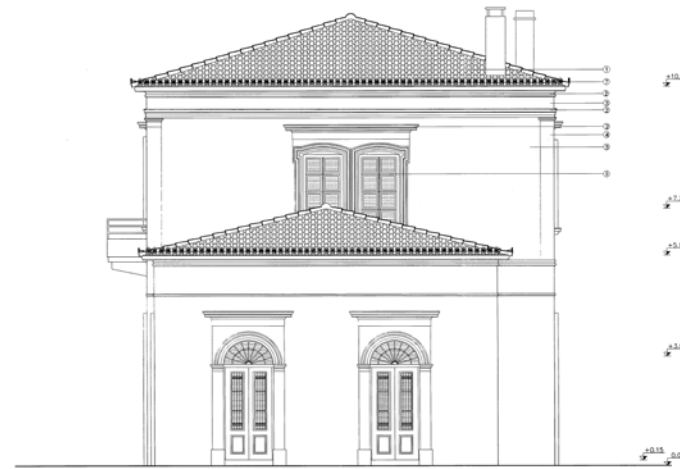
- 1 Βυζαντινό Κιραλίε
- 2 Τραβητά, χρώμα λευκό
- 3 Τσιμεντοκονία, χρώμα βερικοκό
- 4 Ψευδοτσιμέντο τσιμεντοκονία, χρώμα λευκό
- 5 Σιδερά υαλοστάσια, χρώμα κίτρινο
- 6 Σιδερές θύρες, χρώμα κίτρινο
- 7 Ακροκέραμο

 <p>ΠΥΛΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ</p>	
ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.
<b>6</b>	<b>ΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ</b>
ΚΛΙΜΑΚΑ	1:50

# ΟΨΕΙΣ ΝΟΤΙΑ – ΒΟΡΕΙΑ




ΒΟΡΕΙΑ ΟΨΗ



ΝΟΤΙΑ ΟΨΗ

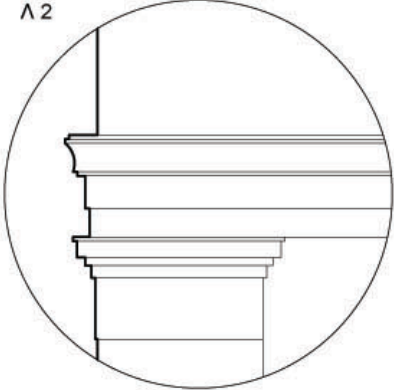
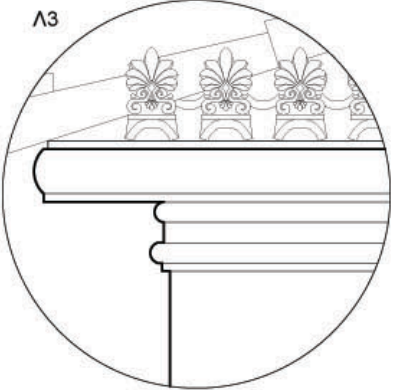

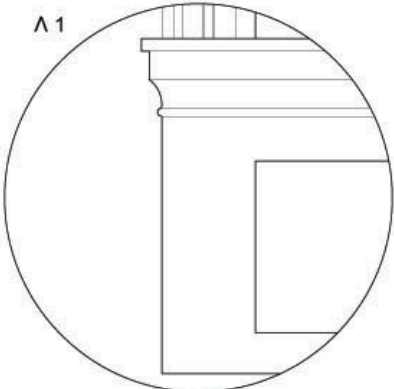

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ① Βυζαντινό Κεραμίδι
  - ② Τραβηγητό, χρώμα λευκό
  - ③ Τσιμεντοκονία, χρώμα βερνικωτό
  - ④ Ψευδοπεφάνι τσιμεντοκονία, χρώμα λευκό
  - ⑤ Σόλων υαλοπίσσα, χρώμα κίτταροσι
  - ⑥ Σόλωνες θύρες, χρώμα κίτταροσι
  - ⑦ Ακροκέραμο

 <p>ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΒΑΝΑΣΙΟΥ</p>	
ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΩΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΗΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ. ΟΨΕΙΣ ΒΟΡΕΙΑ - ΝΟΤΙΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1:50



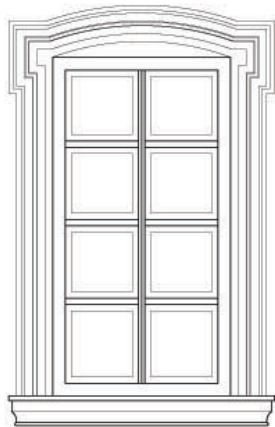
## ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ

### ΑΚΡΟΚΕΡΑΜΟ – Λ1 – Λ2 & Λ3

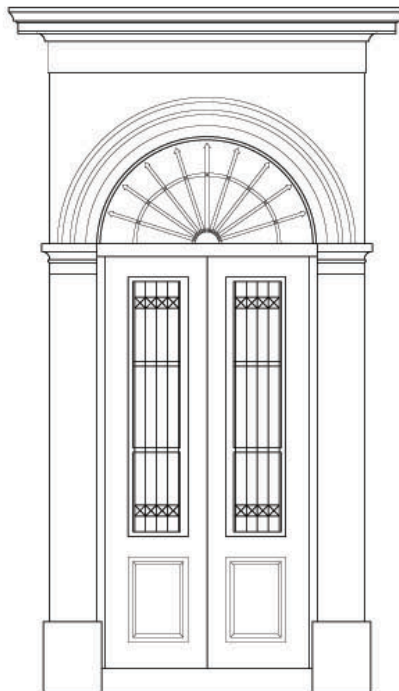
						ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	
		ΑΚΡΟΚΕΡΑΜΟ 		ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ		ΘΕΣΗ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ	
		ΚΛ. 1:2		ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013		ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 8	
				ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ		ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10	

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ Λ4 & Λ5

Λ4



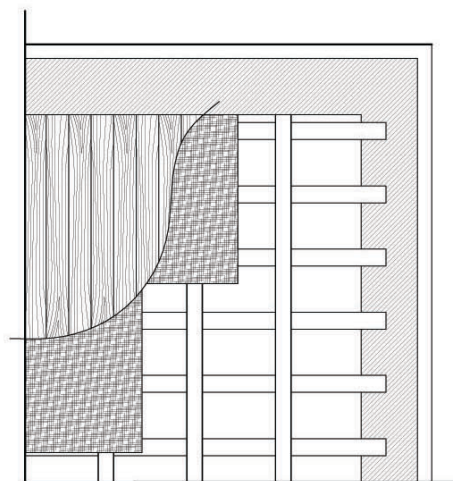
Λ5



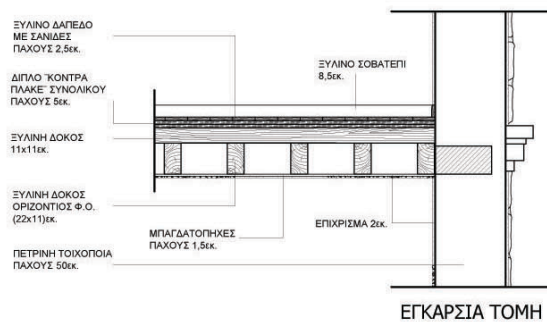
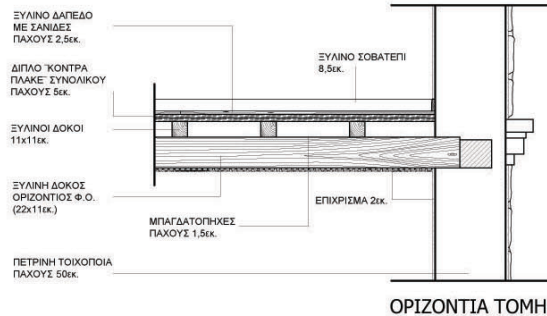
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ	
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ	
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.	ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ
9		
ΚΛΙΜΑΚΑ	1:25	

# ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΞΥΛΙΝΟ ΜΕΣΟΠΑΤΩΜΑ



ΚΑΤΟΨΗ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ	
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ	
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.	ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΞΥΛΙΝΟ ΜΕΣΟΠΑΤΩΜΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ	1:25	

# ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΞΥΛΙΝΗΣ ΣΤΕΓΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΚΟΥΜΟΥΤΣΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΕΡΓΟ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΣΕ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΟ	
ΘΕΣΗ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΤΡΩΝ	
ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2013	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΘΕΜΑ ΣΧΕΔ.	ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΤΕΓΗΣ
<b>11</b>		
ΚΛΙΜΑΚΑ	1:50	

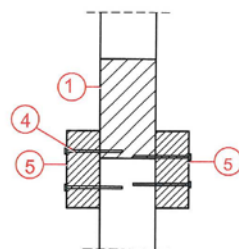
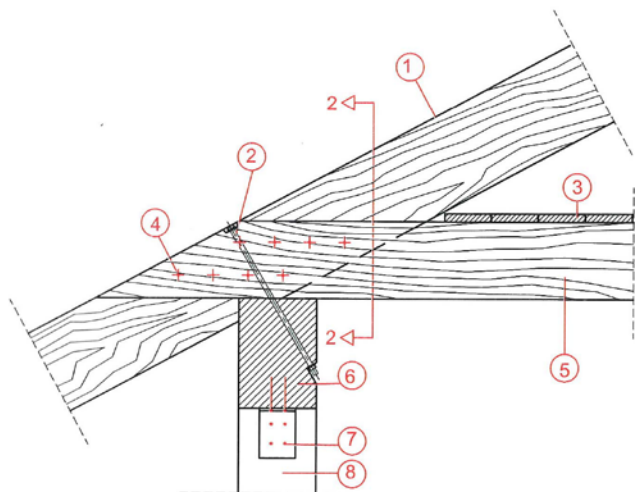
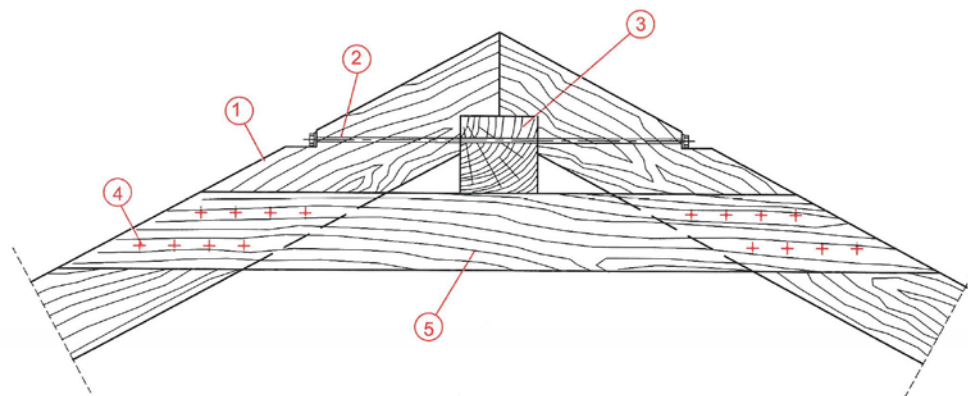
ΚΑΤΩΤΗ ΣΤΕΓΗΣ

## ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΞΥΛΙΝΗΣ ΣΤΕΓΗΣ Λ3 & Λ4

### ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ Λ3

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10

1. ΑΜΕΙΒΩΝ 10/16 cm,  $\alpha = 80$  cm
2. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΑΜΕΙΒΟΝΤΟΣ ΜΕ ΤΗ ΜΗΚΙΔΑ ΜΕ ΚΟΧΛΙΑ Μ8
3. ΠΕΤΣΩΜΑ πάχους 1.50 cm ΕΑΝΩ ΣΤΙΣ ΔΟΚΙΔΕΣ
4. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΔΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΑΜΕΙΒΟΝΤΑ ΜΕ 2 x 8 ΗΛΟΥΣ 39 x 91 mm (διάμετρος ήλου = 3.9 mm, μήκος = 91 mm)
5. ΔΟΚΙΔΑ 2 x 6/14 cm
6. ΜΕΣΑΙΑ ΜΗΚΙΔΑ 14/20 cm
7. ΕΙΔΙΚΟ ΓΩΝΙΑΚΟ 65/90 ΜΕ 4 ΗΛΟΥΣ 21 x 48 mm
8. ΟΡΘΟΣΤΑΤΗΣ 14/14 cm



ΤΟΜΗ 2-2

### ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ Λ4

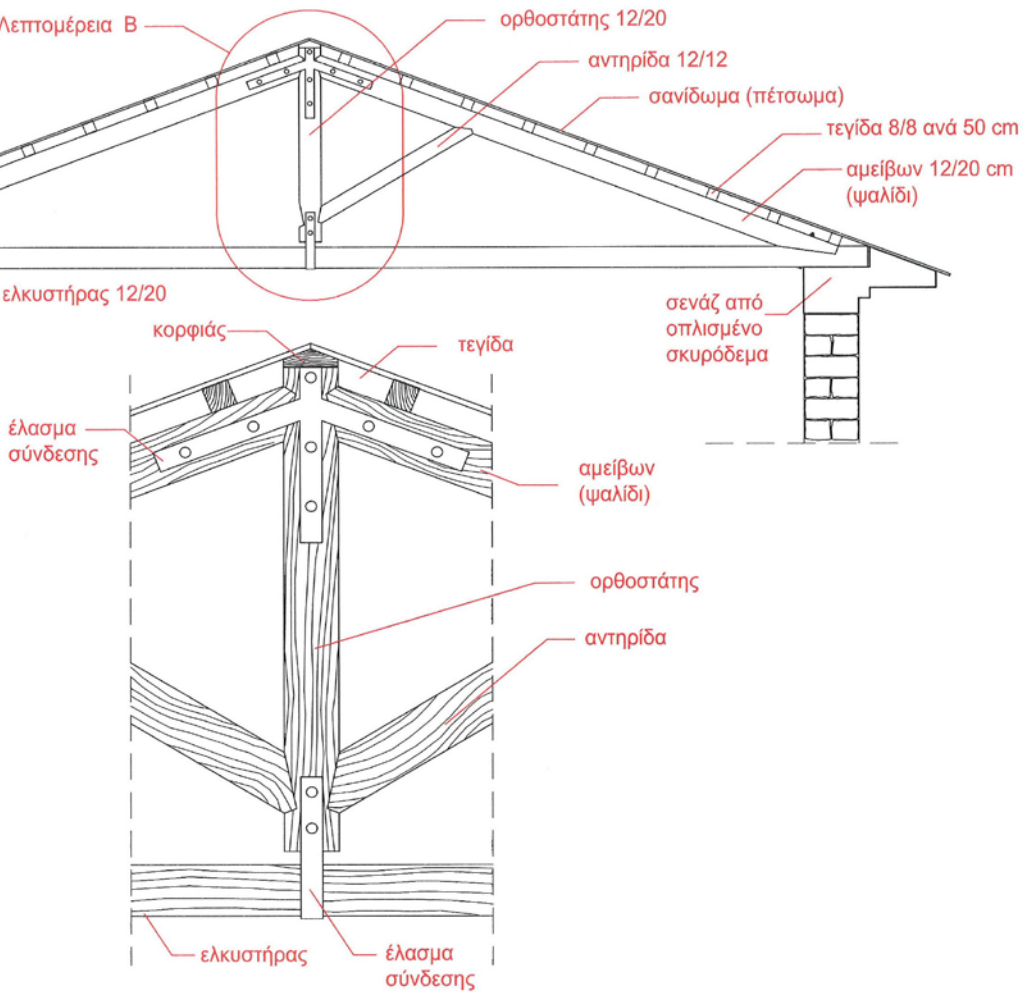
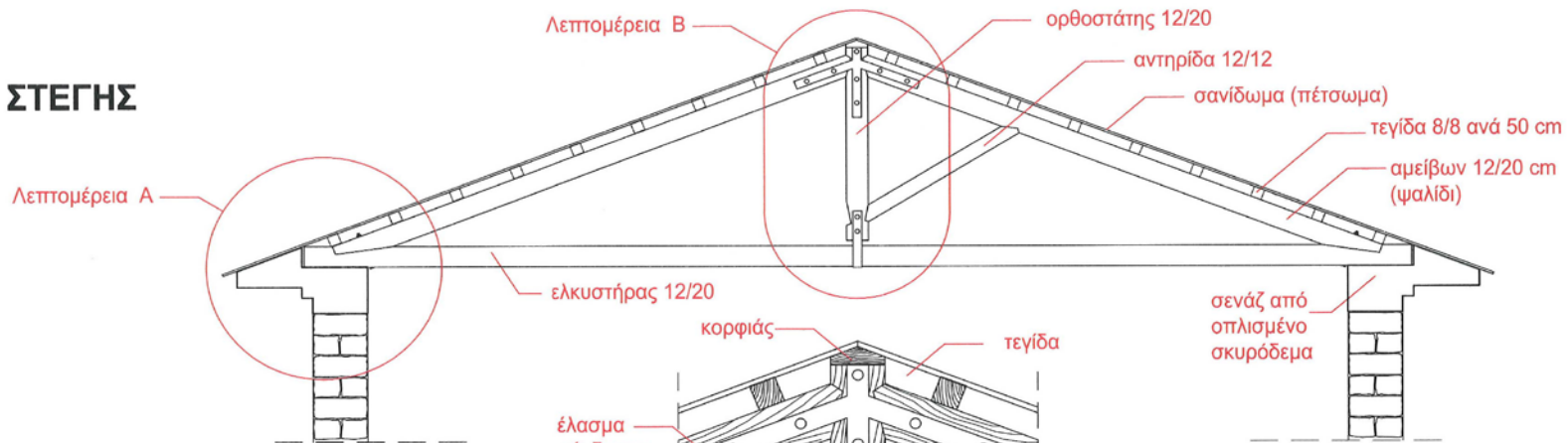
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10

1. ΑΜΕΙΒΩΝ 10/16 cm,  $\alpha = 80$  cm
2. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΑΜΕΙΒΟΝΤΟΣ ΜΕ ΤΗ ΜΗΚΙΔΑ ΜΕ ΚΟΧΛΙΑ Μ8
3. ΚΟΡΥΦΟΜΗΚΙΔΑ 14/14 cm
4. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΑΡΣΙΑΣ ΔΟΚΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΑΜΕΙΒΟΝΤΑ ΜΕ 2 x 8 ΗΛΟΥΣ 39 x 91 mm
5. ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΔΟΚΟΣ 2 x 4/14 cm

**ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΞΥΛΙΝΗΣ ΣΤΕΓΗΣ ΛΑ & ΛΒ - ΖΕΥΚΤΟ**

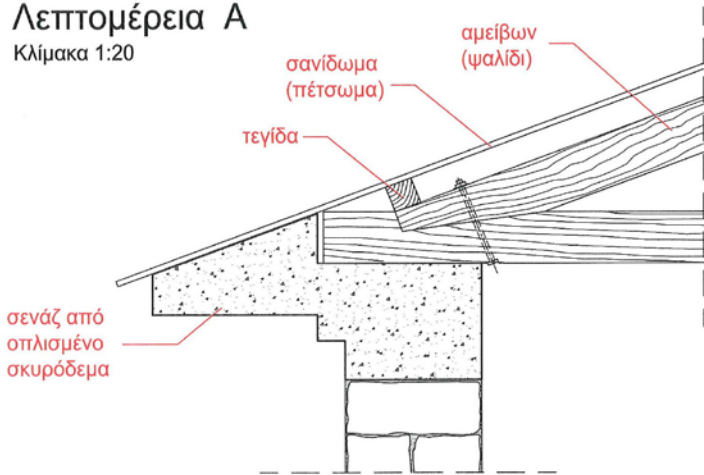
**ΖΕΥΚΤΟ ΣΤΕΓΗΣ**

ΟΨΗ  
Κλίμακα 1:50



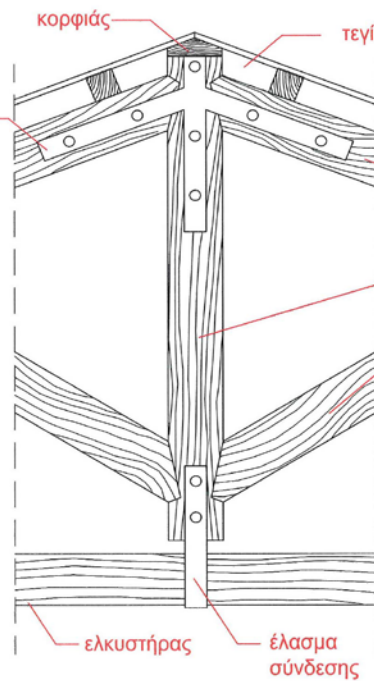
**Λεπτομέρεια Α**

Κλίμακα 1:20



**Λεπτομέρεια Β**

κλίμακα 1:20

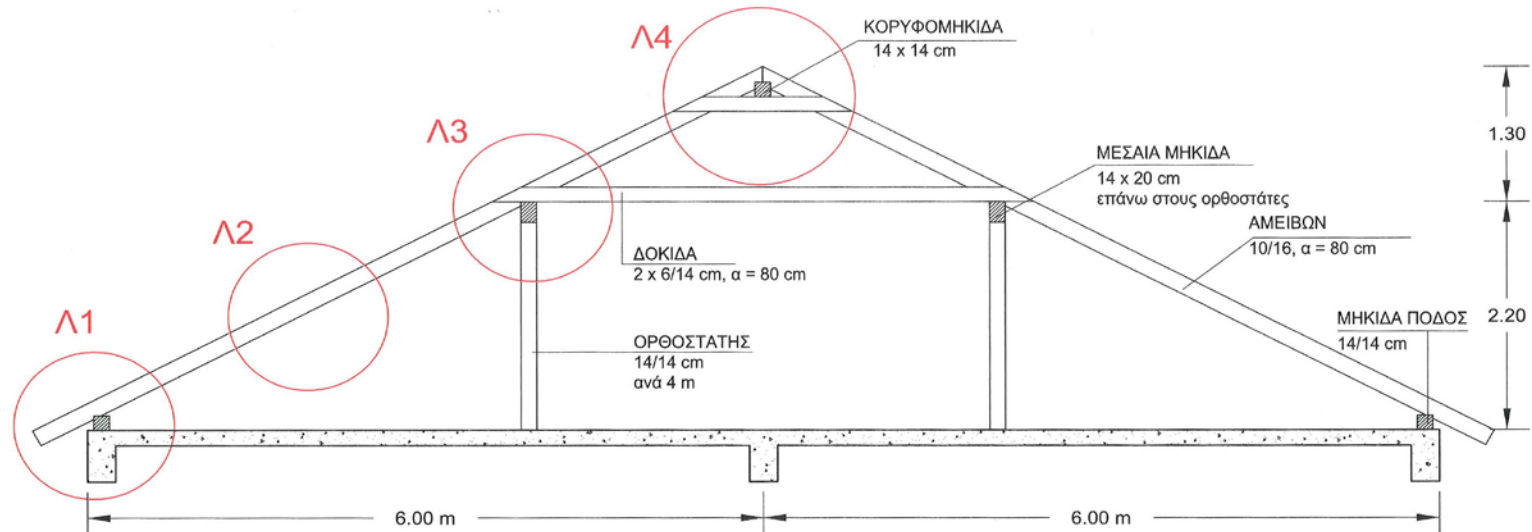




# ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΞΥΛΙΝΗΣ ΣΤΕΓΗΣ ΤΟΜΗ - ΚΑΤΟΨΗ

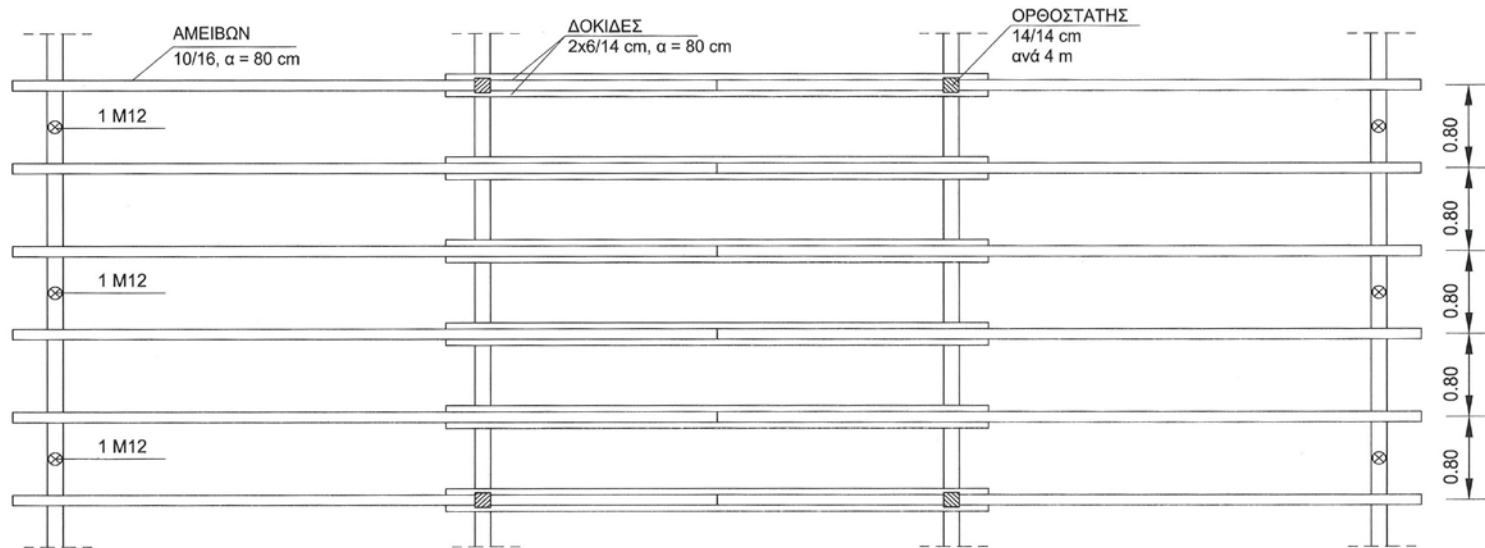
## ΤΟΜΗ

Κλίμακα 1:50



## ΚΑΤΟΨΗ

Κλίμακα 1:50



## ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ



1. Ανατολική Όψη (Κεντρικό Διώροφο Κτίριο)



2. Ανατολική Όψη (Ισόγειο Βόρειο τμήμα)



3. Νότια Όψη (Όροφος κεντρικού Διωρόφου Κτιρίου)



4. Νότια Όψη (Τόξα παραθύρων)





5. Βορειοανατολική Όψη (από ψηλά)



6. Κεντρικό Κτίριο (Διώροφο από ψηλά)



7. Ανατολική Όψη (παράθυρο όροφου)



8. Ανατολική (παράθυρα ορόφου)





**9. Ανατολική Όψη Ορόφου**



**10. Δυτική Όψη Κεντρικού Κτιρίου (Διώροφου)**



**11. Βορειοδυτική Όψη (Ισόγειο)**



**12. Νοτιοδυτική Όψη (Ισόγειο)**





13. Νοτιοανατολική Όψη



14. Νοτιοανατολική Όψη (Ισόγειο με προσθήκη)



15. Ανατολική Όψη (Πρόσοψη)



16. Ανατολική Όψη (Ισόγειο)





17. Νότια Όψη



18. Νότια Όψη



19. Βόρεια Όψη



20. Βορειοδυτική Όψη (Ισόγειο)





21. Βορειοανατολική Όψη (Λεπτομέρεια στέγης)



22. Σινάζι στέψης



23. Κορνίζα Ανοίγματος Παραθύρου Ορόφου



24. Βόρεια Όψη (από ψηλά)

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ & ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΩΝ**



**25. Εσωτερική – Ταβάνι**



**26. Εσωτερική Ισογείου**



**27. Εσωτερική (Βόρειο Τμήμα Ισογείου)**



**28. Εσωτερική Πόρτα Ισογείου**





29. Εξωτερικές Πόρτες (Δυτικής Όψης με κάγκελο)



30. Παράθυρο με Κάγκελο Ασφαλείας



31. Πόρτα Εσωτερική (με κορνίζα)



**32. Ταβάνι Ορόφου(Κεντρικού Κτιρίου Διωρόφου)**



**33. Οροφή (Ταβάνι Ισογείου)**





34. Άνοιγμα ορόφου (παράθυρο)



35. Ακροκέραμο (στέγης)



36. Αποτύπωση Ανατολική Όψη (μέτρηση)



37. Αποτύπωση (μέτρηση τόξου)



38. Μέτρηση ανοίγματος (παράθυρου)



39. Δυτική Όψη (μέτρηση υψομέτρου)





40. Βόρεια Όψη



41. Βορειοανατολική Όψη



42. Βόρεια Όψη Ορόφου



43. Ανοίγματα (Πόρτα-Παράθυρο ισογείου)

**ΦΩΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΜΟΥΣΕΙΟΥ (Έκθεση)**



**ΟΡΓΑΝΟ ΕΝΔΥΞΕΙΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΥΤΜΟΥ**



**ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΟΡΓΑΝΟ ΚΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣ**



**ΟΡΓΑΝΟ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΠΙΕΣΗΣ & ΚΡΟΥΝΟΣ  
ΑΤΜΟΥ**



**ΑΚΥΡΩΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ  
ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ**



**ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΣΦΡΑΓΙΣΕΩΣ**



**ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΑΡΧΟΥ  
ΓΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΤΡΕΝΟΥ**



**ΠΙΝΑΚΑΚΗ ΟΝΟΜΑΣΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ**



**ΟΡΓΑΝΟ ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΠΙΕΣΗΣ**





**ΣΥΣΚΕΥΗ ΠΕΔΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**



**ΧΕΙΡΟΦΡΕΝΟ ΑΜΑΞΩΣΤΟΙΧΙΑΣ**



**ΦΑΝΟΣ ΕΝΔΕΙΞΕΩΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ**



**ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΑΜΑΞΩΣΤΟΙΧΙΑΣ**



**ΤΥΠΟΣ-ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗΣ.**





**ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟ ΠΕΔΗΣ**



**ΑΝΥΨΩΤΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ  
(ΓΡΥΛΟΣ ΧΕΙΡΟΣ)**



**ΕΜΟΡΙΚΟ ΒΑΓΩΝΙ**



**ΟΡΓΑΝΟ ΠΕΔΗΣΗΣ**



**ΒΑΓΩΝΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΟΡΘΙΩΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ)**



**ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ DE DHTRIX**



**ΒΕΝΖΙΝΟΜΗΧΑΝΗ ALSTROM (Γαλλική κατασκευή)**



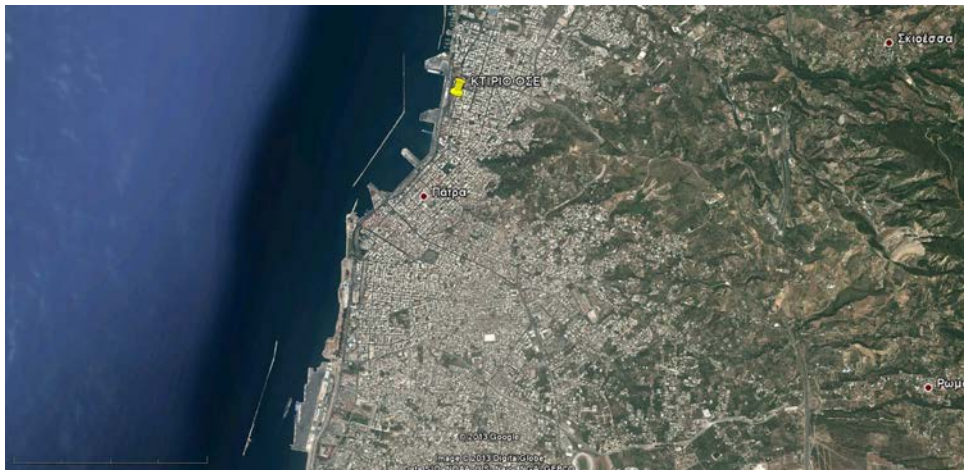
**ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ DE DHTRIX**



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ:**



**ΦΩΤΟ ΑΠΟ GOOGLE**







**ΟΔΟΝΤΟΤΟΣ ΔΙΑΚΟΠΤΟΥ-ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ**



**ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ**



**ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΕΚΕΛΙΑΣ**



**ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ-ΟΔΟΝΤΟΤΟΣ**



**ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ**





**ΤΡΑΙΝΟ-ΜΟΥΣΕΙΟ-ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗ**



**ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΒΑΓΟΝΙ**



**ΕΞΩΦΥΛΟ ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ**



Αριθμός Ζε 7535 2-6-0Τ των ΣΠΑΠ στο σταθμό της Τριπόλης - 1967. Δοξολάμια 9201 Co Co Alsthom των ΣΠΑΠ στο σταθμό του Ρίου - 1934.

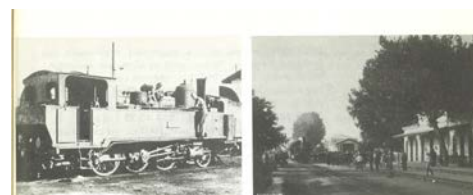


Δοξολάμια Α 9104 Co Co Alco σε πορεία προς Καβάλα - 1978. Σταθμός Πελοποννήσου - 1980.



Δοξολάμια 9208 Co Co Alsthom των ΣΠΑΠ στο σταθμό Γασταλής - 1979. Σιδηροδρομική γέφυρα Ισθμού Κορίνθου 1978.

**ΦΩΤΟ ΣΤΑΘΜΟΙ**



Τυλίμπερ Ζ 7512 των ΣΠΑΠ 2-6-0Τ στο σταθμό των Πατρών 1930. Σταθμός Κέλεου - 1930.

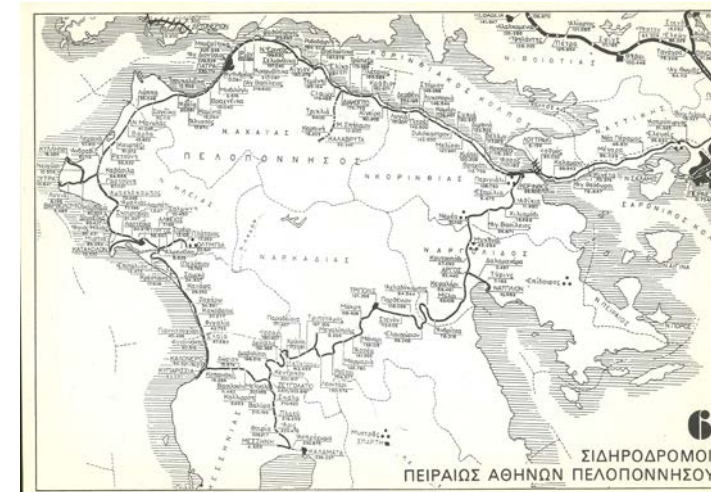


Αριθμός Ες 7721, 2-80 LH των ΣΠΑΠ - 1920. Τελευταίο σημαντικό και πρώτο δοξολάμιο Αρκαδικό στη γραμμή Δικαίου - Καλάβρυτων - 1958.



Σταθμός Μυθκού Σπηλαίου - 1965. Αυτοκινητότρενο αδαντικού σιδηροδρομίου Δικαίου - Καλάβρυτων - 1968.

**ΦΩΤΟ ΣΤΑΘΜΟΙ**



**ΧΑΡΤΗΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ**

✱  
ΣΥΝΟΠΤΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ  
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ



ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΩΝ  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:  
ΠΡΟΔΡΟΜΟΥ ΜΑΤΖΑΡΙΔΗ  
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ  
ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΟΣΕ



ΕΚΔΟΣΗ  
ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

•  
ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ  
ΤΗΣ ΕΠΕΤΕΙΟΥ ΤΩΝ 100 ΧΡΟΝΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ  
1884-1984



ΑΘΗΝΑ 1984



ΣΗΜΑ ΟΣΕ

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ**

1. Χ. Μπούρα Σημειώσεις του μαθήματος Αποκατάσταση των Μνημείων.
2. Ο Χάρτης της Βενετίας.
3. Γ. Μακρής , Φ. Γουλιέλμος, Δ. Μπίρης, Ε. Εφesiού, Κ. Μυλωνάς «Σημειώσεις για την συντήρηση και τις επισκευές παραδοσιακών κτιρίων»
4. Α. Μιλτιάδου – Fezans, Ε. Δεληνικόλα Συνοπτική παρουσίαση των τεχνικών και μεθόδων επέμβασης σε πάλαιο κτίριο από τοιχοποιία.
5. Neufert εκδ. Μ. Γκιούρδας
6. Γ. Φούντας, Επισκευές κτιρίων με βλάβες από σεισμό, εκδ. FOUNTAS.
7. Μ. Νομικός, Αποκατάσταση – Επανάχρηση Ιστορικών Κτιρίων & Συνόλων.
8. Τεχνικό Τμήμα Ο.Σ.Ε. Πατρών.
9. Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Νομού Αχαΐας, Παράρτημα 4ης Πανελλήνιας Έκθεσης Αρχιτεκτονικού Έργου.
10. Bernard Tschumi, Event Cities 2.
11. Μαίρη Αναστασία, Διπλωματική Εργασία: Αποκατάσταση & Ανάδειξη Μοναστηριακών συγκροτημάτων στην Νότια Πάρο – Εφαρμογή στην Μονή Παντοκράτορος.
12. Catheries Spellman, RE – Envisioning Landscape/Architecture, Catheries Spellman, εκδ. ACTAR.
13. Οικοδομική Σύθεση κτιρίων (Διατηρητέων – Παραδοσιακών – Λαϊκοτρόπων) 2003 Π. Μαντάς , εκδ. Τ.Ε.Ι. Πάτρας