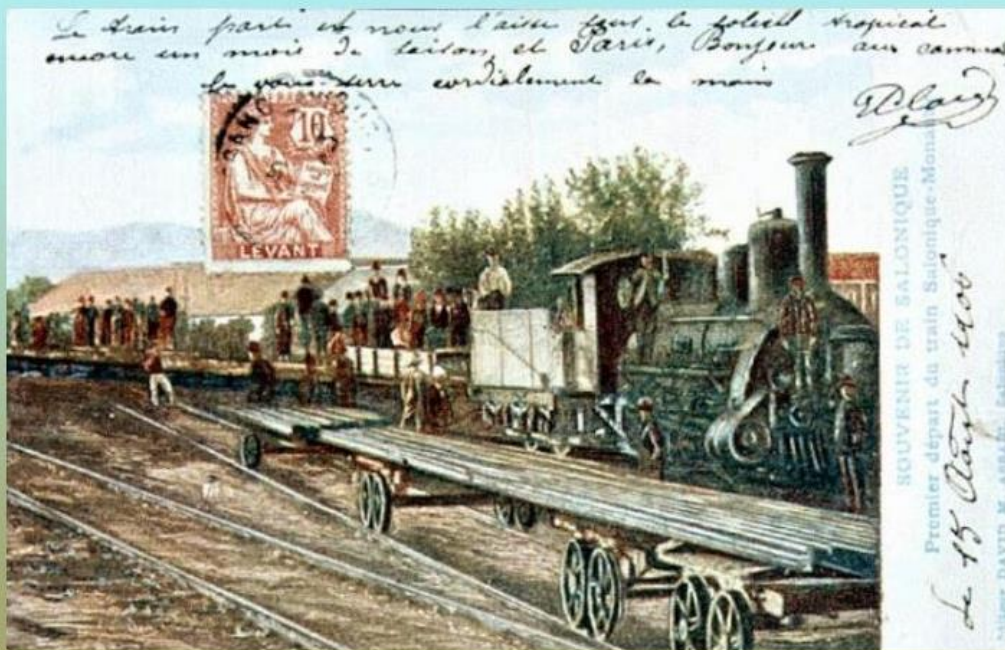


ΝΗΣΙΑΕΣ



Καρτ-ποστάλ με την πρώτη εκκίνηση της ατμάμαξας στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου, 1894, Θεσσαλονίκη, αρχείο Γ. Μέγα
<http://paliesfotografiesveroiias.blogspot.com>

ΕΝΤΥΠΗ ΕΚΔΟΣΗ 26.06.2021, 06:00



219 χιλιόμετρα αφήγησης

A- A+

Παναγιώτα Ανδριανοπούλου, Ηρακλής Φασουράκης

Το 2021 έχει οριστεί ως «Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμου» και μέσα από δράσεις αναδεικνύεται και στη χώρα μας η ιστορικότητα της σιδηροδρομικής γραμμής και η ανάγκη προστασίας τους ως ιστορικών μνημείων.

Ακολουθήστε μας
στο Google news



Ενα βιβλίο με τον τίτλο «Σιδηρόδρομος σφουρίζων εις την πεδιάδα», το οποίο πρόκειται να κυκλοφορήσει σε λίγες μέρες από τις εκδόσεις Θίνες, αποτέλεσε την αφορμή για τον συγγραφέα του, Γιώργο Λιόλιο, να εμπνευστεί μία σειρά πολιτιστικών δράσεων, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν σήμερα (26/6), την ίδια ώρα, σε εννέα σιδηροδρομικούς σταθμούς της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου.

Ο λόγος είναι η συμπλήρωση, τον Ιούνιο του 2021, 130 χρόνων από την έναρξη των εργασιών κατασκευής της γραμμής αλλά και η ανακήρυξη του φετινού έτους από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως «Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμου».



Η πρωτότυπη αυτή δράση, η οποία είναι παραγωγή της εταιρείας πολιτισμού «Δρεζίνα», δεν έχει μόνον εορταστικό χαρακτήρα, αλλά επιχειρεί, μέσα από μια σειρά παράλληλων δράσεων, όπως είναι η ημερίδα που θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία με την Εφορεία Αρχαιοτήτων Ημαθίας αύριο Κυριακή (27/6) στο Νέο Μουσείο των Αιγών, να αναδείξει την ιστορικότητα της σιδηροδρομικής γραμμής και των κτιριακών εγκαταστάσεων των σταθμών, της ανάγκης προστασίας τους ως ιστορικών μνημείων, τη δυνατότητα βιώσιμης αξιοποίησής τους με την επανάχρηση-επανεξέλιξή τους στις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές λειτουργίες των πόλεων, καθώς και των δυνατοτήτων αειφόρου και βιώσιμης κινητικότητας της σιδηροδρομικής γραμμής.

«Τι έγινε 'κείνο το τρένο που έβλεπε τα άλλα τρένα να περνούν»;

Δεδομένα και ζητούμενα στην προστασία της σιδηροδρομικής πολιτιστικής κληρονομιάς στην Ελλάδα

Της Παναγιώτας Ανδριανοπούλου*

Από τις αναπτυξιακές σιδηροδρομικές αρτηρίες του Χαρίλαου Τρικούπη μέχρι το έπος της αντιστασιακής ανατίναξης της γέφυρας του Γοργοπόταμου, από τα τρένα, τους σταθμούς, τους μηχανοδηγούς του Μάνου Χατζιδάκι, του Ακη Πάνου, του Θανάση Παπακωνσταντίνου, του Γιώργου Μιχαήλ και τόσων άλλων στιχουργών και τραγουδοποιών, ο σιδηρόδρομος ήταν πάντα κάτι πολύ περισσότερο από ένα μεταφορικό μέσο. Σύμβολο τεχνολογικής, οικονομικής και εμπορικής ανάπτυξης το 19ο αι., μαζικής μετακίνησης ανθρώπων, αγαθών και ιδεών, ο σιδηρόδρομος δεν χαράκωσε βιαίως τόπους. Ειδικές τεχνικές γνώσεις που απαιτούσαν έργα, όπως η διάνοιξη σηράγγων, συνομίλησαν με παραδοσιακές τεχνογνωσίες γεφυροποιίας, αξιοποίησαν ντόπια υλικά και σμίλεψαν νέα τοπία, κατά κύριο λόγο πολιτισμικά, και συμπεριφορές ανταλλαγής και όσμωσης.

Αν το «Τρένο» του Γιάννη Αγγελάκα με σταθμάρχη τις «Τρύπες» το 1993 μπήκε αισιόδοξα ξανά στις ράγες, δεν συμβαίνει το ίδιο με το τρένο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων. Οι αφύλακτες διαβάσεις της διοικητικής κακοδαιμονίας, οι ατελέσφοροι μνημονιακοί σχεδιασμοί, οι συχνά αντιφατικές μεταξύ τους πολιτικές για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος και του πολιτισμού διαμορφώνουν ένα τοπίο αποσπασματικότητας: με το αρ. 9 του ν. 3891/2010 (Α' 188/4.11.2010) οι συνολικού μήκους 2.812,5 χλμ. σιδηροτροχιές χωρίζονται σε Ενεργό Δίκτυο, Δίκτυο υπό Κατασκευή, Ενεργό δίκτυο σε προσωρινή (έως ενός έτους) αναστολή και Κατηρημένο Δίκτυο, με αυτό το τελευταίο να εγκιβωτίζει μερικές από τις συγκλονιστικότερες διαδρομές στον ελλαδικό χώρο, με χαρακτηριστική περίπτωση αυτή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κορίνθου-Μύλων-Τρίπολης-Καλαμάτας, που κακοφόρμισε τόσο ώστε μετ' επαίνων να εγκαταλειφθεί χάριν του ασφαλούς πλην πανάκριβου αυτοκινητόδρομου.

Μέχρι σήμερα: προσπάθειες διαφύλαξης της σιδηροδρομικής πολιτιστικής κληρονομιάς

Ο σιδηρόδρομος, όντας ένα από τα μεταφορικά μέσα που εντάσσονται στον χώρο τόσο με τις σταθερές εγκαταστάσεις του όσο και με το δίκτυο διαδρομών του, αποτυπώνει κοινωνικούς μετασχηματισμούς και πολύπλοκες σχέσεις. Εδώ ακριβώς έγκειται η σημασιολόγησή του ως στοιχείο πολιτιστικής κληρονομιάς. Ήδη από το 1973 η Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH), σε στενή συνεργασία με την UNESCO και το ICOMOS (το γνωστό και θαρραλέο Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων) με δράσεις και παρεμβάσεις διευρύνει την πρόσληψη του υλικού πολιτισμού πέρα από τα μουσειακά όρια, περιλαμβάνοντας βιομηχανικές εγκαταστάσεις και συναφείς υποδομές. Ανάμεσά τους ξεχωριστή θέση κατέχουν τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τόσο ως τροχιαίο υλικό όσο και ως σταθμοί, γέφυρες, σήραγγες κ.λπ.

Η ελληνική νομοθεσία ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 συμπλέει με διεθνείς συμβάσεις και επιστημονικά τεκταινόμενα. Στο σχετικό ν. 3028/2002 (ΦΕΚ Α 153/28.6.2002) «Περί της προστασίας των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς» δεσμεύεται για την προστασία όχι μόνο των αρχαίων ή νεότερων οικιστικών καταλοίπων ή των εκφράσεων του ζωντανού λαϊκού πολιτισμού αλλά και προβιοχανικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων λόγω, μεταξύ άλλων «της κοινωνικής, τεχνικής, αρχιτεκτονικής, βιομηχανικής ή εν γένει ιστορικής τους αξίας» (αρ. 2δ, αρ. 6.1β,γ).

Σταθερές σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (οι σταθμοί-αρχιτεκτονικά κοσμήματα, τα γεφύρια, οι σήραγγες, τα εργαστήρια κατασκευής και συντήρησης) και κινητό τροχιαίο υλικό (βαγόνια, γερανοί, πλατφόρμες αναστροφής) μπορούν να χαρακτηριστούν νεότερα μνημεία και να υπαχθούν στο προβλεπόμενο καθεστώς προστασίας (αρ. 20.1,γ,δ,ε), με κύρια ευθύνη του ΟΣΕ και των τοπικών αρχών, που οφείλουν να μεριμνούν για την ακεραιότητα, τη συντήρηση και την ανάδειξή τους (αρ.26).



Ο μνημειώδης Σταθμός Πελοποννήσου στην Αθήνα, διάσπαρτα κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών σε όλη την Ελλάδα (κυρίως στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου, λ.χ. Παρθένι, Τρίπολη, Ασσέα, Μεγαλόπολη, Καλαμάτα, Ολυμπία, Διακοφτό, αλλά και Καλαμπάκας, Τρικάλων) έχουν χαρακτηριστεί νεότερα μνημεία από το υπουργείο Πολιτισμού.

Δυστυχώς δεν έχει ακολουθηθεί η ίδια τακτική στην Κεντρική και Δυτική Μακεδονία. Μόνον ο Θόδωρος Αγγελόπουλος «έδωσε και πήρε χνάρια» σε αξέχαστα μετέωρα πλάνα στους παγωμένους σταθμούς του Αμυνταίου, του Μεσσηνίου, της Φλώρινας...

Ο ΟΣΕ αντιλαμβάνεται στα τέλη της δεκαετίας του '70 τη σημασία της σιδηροδρομικής κληρονομιάς: συστήνει το, πρόσφατα αναβαθμισμένο, Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθήνας, και ακολουθούν αντίστοιχα σε Βόλο και Θεσσαλονίκη, καθώς και μουσειακά εκθετήρια και πάρκα. Τα δομικά διοικητικά προβλήματα της ΔΕΚΟ ΟΣΕ επιλύονται διά της κατατημένης ιδιωτικοποίησης, αφού συνήθως στην Ελλάδα αποκεφαλίζεται ο ασθενής που υποφέρει από ημικρανία. Το 2010, την κατ' αποκλειστικότητα διοίκηση, διαχείριση και εμπορική εκμετάλλευση της ακίνητης και κινητής περιουσίας του ΟΣΕ αναλαμβάνει η ΓΑΙΑΟΣΕ, ως ανώνυμη εταιρεία που λειτουργεί βάσει κανόνων που διέπουν τις επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3891/2010). Σε αυτό το πλαίσιο συντάσσεται μητρώο με το σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου και των συναφών υποδομών σε ολόκληρη τη χώρα με σκοπό μεταξύ άλλων αναπτυξιακών έργων και την ανάδειξη «μικρότερων σιδηροδρομικών σταθμών [...] που συμβάλλουν θετικά στις τοπικές οικονομίες και δημιουργούν προϋποθέσεις άμεσης και έμμεσης απασχόλησης».

Η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας μέχρι στιγμής ακολουθεί την ασφαλή, αν και πλέον όχι τόσο εμπνευσμένη, πεπατημένη της εκμίσθωσης για καταναλωτικές χρήσεις (καταστήματα εστίασης ή εμπορίου ή στην καλύτερη περίπτωση γενικόλογα τουριστικών ή αγροτουριστικών δράσεων) κυρίως λόγω «της κεντρικής θέσης των σιδηροδρομικών σταθμών στις περισσότερες πόλεις και χωριά».

Τον τελευταίο καιρό η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς επαναπροσδιορίζεται δυναμικά για τη διασφάλιση δραστηριοτήτων (και) με πολιτισμικό πρόσημο και όχι την κακώς νοούμενη στατική μουσειο[μουμιο]ποίηση. Μιλώντας για τον σιδηρόδρομο, η επανάχρηση ή εξακολούθηση της χρήσης δείχνει δημιουργικός μονόδρομος.

Η γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου μπορεί να αποτελέσει θαυμάσιο πιλοτικό παράδειγμα. Η εναρκτήρια σύμπτωσή της με την περίοδο των Οθωμανικών μεταρρυθμίσεων στο διαρκώς μεταβαλλόμενο βαλκανικό τοπίο εθνικών διεκδικήσεων του τέλους του 19ου αι., η γεωμορφολογική διάσχιση που ακολουθεί, η σύνδεσή της με την ιδιαίτερη πολυπολιτισμική δημογραφία συνηγορούν στην ανάδειξη της πολιτισμικής της σημασίας: πόλεις, κωμοπόλεις, οικισμοί, καλλιέργειες, οι άνθρωποι και οι ασχολίες, οι γλώσσες, οι θρησκείες, οι συνήθειές τους συνιστούν ένα απόλυτο ανθρωπογενές τοπίο και προσφέρουν το απόλυτο επιχειρήμα για να συνεχίσει τακτικά και φροντισμένα η λειτουργία της.

Το 2008 η UNESCO αξιολόγησε θετικά την πρόταση της Ελβετίας και εγγράφει στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς το πολιτιστικό τοπίο της σιδηροδρομικής γραμμής στις οροσειρές Albula και Bernina (<https://whc.unesco.org/fr/list/1276/>) για λόγους εξαιρετικής ιστορικής, τεχνολογικής και περιβαλλοντικής σημασίας. Κίνηση συμβολική μα την ίδια στιγμή χαρακτηριστική της έγνοιας για διαφύλαξη του πολιτισμού των τρένων. Σημειώνουμε εδώ ότι αντίστοιχη πρόταση για συνολικό χαρακτηρισμό ως ιστορικού τόπου της σιδηροδρομικής γραμμής της Πελοποννήσου δεν έχει βρει ακόμη εδώ και περισσότερα από πέντε χρόνια τον δρόμο προς την αξιολόγηση από το αρμόδιο Κεντρικό Συμβούλιο Νεότερων Μνημείων. Το στοιχείο παραμένει ανοιχτό για την περίπτωση των 219 χιλιομέτρων Θεσσαλονίκης-Μπίτολα/Μοναστηρίου!

Ο διεθνικός χαρακτήρας της εν λόγω γραμμής, με τερματικό σταθμό την Μπίτολα της Βόρειας Μακεδονίας, προσφέρεται ως πεδίο σιδηροδρομικής διπλωματίας, με οικονομική πλαισίωση προτάσεων διακρατικού τουρισμού και εμπορικών συμφωνιών. Εναλλακτικές μορφές τουρισμού 365 ημερών, βιωσιμότητα της τοπικής οικονομίας μικρής κλίμακας, περιορισμός του οικολογικού αποτυπώματος των εγwisτικών μέσων μετακίνησης, μπορούν εδώ να αντιμετωπιστούν συνολικά, με συνεργασία τοπικών και κεντρικών φορέων από τον χώρο του πολιτισμού και της οικονομίας.

Οι συγκλονιστικοί, καίτοι υποφωτισμένοι και συχνά ερειπιώδεις, σιδηροδρομικοί σταθμοί της γραμμής επιβάλλεται στρατηγικά να λειτουργούν ως σταθμοί, προσκτώντας όμως και δεύτερες χρήσεις, ως πολιτιστικά κύτταρα ελεύθερης πρόσβασης για τους πολίτες. Χώροι περιοδικών εκθέσεων αλλά και μόνιμα εκθετήρια για την ιστορία της διαδρομής, συναυλιακά, αφηγηματικά και παραστασιακά γεγονότα, μπορούν να νοηματοδοτήσουν αυτούς τους «μεταβατικούς» χώρους σε κάτι ουσιαστικότερο από μια καφετερία, όπως όλες οι άλλες. Αλλωστε οι αποκατεστημένοι χώροι βιομηχανικής κληρονομιάς, όπου αποδόθηκαν αποκλειστικά για δεύτερη χρήση σταδιακά παρήκμασαν, ελλείψει σχεδιασμού και πόρων για τη βιωσιμότητά τους, όπως το ριζιμιό Κανναβουργείο της Εδεσσας, συντάσσοντας ένα μακρύ προσκλητήριο νεκρών πλέον κελύφων.

Φέτος η γραμμή Θεσσαλονίκη-Μπίτολα γίνεται 130 χρόνων, μια επέτειος λιγότερο λαμπερή από την εθνική διακοσαετηρίδα, αλλά που συμπίπτει με το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων. Αν κάθε επέτειος είναι μια υπέροχη ευκαιρία για αναστοχασμό μετά τα πυροτεχνήματα, ας γίνει αφορμή για μια ολιστική αντιμετώπιση των σιδηροδρόμων ως μέσου μεταφοράς αγαθών, ανθρώπων, ιδεών και πολιτισμού, μέσα από διεπιστημονικές και διατομεακές συνέργειες. Και ας αρχίσει από τα βόρεια, ανεβάζοντας ταχύτητα!

Το τρένο ενώνει σαν αρτηρία αίματος



Του Ηρακλή Φασουράκη*

Η σύλληψη της ιδέας έρχεται από τον Γιώργο Λιόλιο, ο οποίος μαζί με τη ομάδα του «Δρεζίνα», ξετυλίγουν την ίδια ώρα και μέρα, εικαστικά δρώμενα σε κάθε σταθμό της θρυλικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (Μπίτολα). Ενα «όχημα» 219 χιλιομέτρων θα συνδέσει μνήμες, ιστορίες, μαρτυρίες δυο λαών, όλα αυτά την ίδια ακριβώς στιγμή.

Διάβαζα το πρόγραμμα και στάθηκα στη φράση που προσδιορίζει ένα από τα πολλά ενδιαφέροντα εικαστικά που θα συμβούν σήμερα, 26 Ιούνη, «Τα τρένα να θυμάσαι» της κ. Διονυσοπούλου.

Σκέφτηκα πόσες φορές έχεις αποχαιρετήσει κοντινό σου άνθρωπο σε σταθμό καθώς το τρένο έφευγε. Και το θυμάσαι. Πόσες φορές είδες την αγαπημένη σου φιγούρα να μακραίνει καθώς το τρένο σε έπαιρνε μαζί. Και το θυμάσαι. Πόσες φορές δεν περιμένεις με λαχτάρα κάποιον δικό σου να έρθει και να τον υποδεχτείς στην αποβάθρα με ανοιχτή αγκαλιά. Και πάλι το θυμάσαι.

Κάθε πόλη που φιλοξένησε στον ιστό της έναν σιδηροδρομικό σταθμό έχει να σου διηγηθεί πολύ ενδιαφέρουσες, προσωπικές ή μη, ιστορίες. Πόσο μάλλον όταν αυτά τα τοπόσημα υπήρξαν χωνευτήρια πολιτισμών, τόποι γεωγραφικών και οικονομικών διεκδικήσεων. Πολλά έχουν να σου μαρτυρήσουν αυτοί οι σταθμοί που δημιουργήθηκαν και λειτούργησαν στη δίνη σημαντικών ιστορικών εξελίξεων. Οι πόλεμοι που άφησαν το ίχνος τους, πολλοί. Οι εραστές του κινηματογράφου το ένιωσαν αυτό και τους εξύμνησαν στα έργα τους.

Και εδώ έρχεται η ιδέα της «Δρεζίνας» να αναδείξει τη σημαντικότητα της σύνδεσης όλων αυτών που πραγματοποιεί το τρένο, αλλά και την εκκωφαντική σιωπή της απουσίας του. Γιατί το τρένο ενώνει σαν αρτηρία αίματος. Είναι ο μεταφορέας του οξυγόνου από το ένα σημείο του οργανισμού στο άλλο, κρατάει το «σώμα», τον τόπο, τους ανθρώπους ζωντανούς. Δημιουργεί όνειρα, ευκαιρίες, ανοίγει δρόμους, αναμιγνύει πολιτισμούς, αναπτύσσει οικονομίες και προάγει ιδέες. Και όταν λείπει, το σώμα βαραίνει και γερνά, οι τόποι τριγύρω παρακαμάζουν.

Στα τέσσερα χρόνια που ανιχνεύουμε και καταγράφουμε τη βιομηχανική μνήμη με τη ΒΙΔΑ (www.vidarchives.gr), αυτό που εισπράττουμε καθημερινά είναι η ανάγκη των ανθρώπων να ανακτήσουν ή να κρατήσουν ζωντανές αυτές τις νοητές γραμμές σύνδεσης με το παρελθόν τους, όπως ακριβώς επιδιώκει η «Δρεζίνα» με τις προτεινόμενες δράσεις της.

Η γνώση, η κατανόηση, η καταγραφή και η εξερεύνηση των λειτουργιών της ζωής του παρελθόντος, παρελθόν το οποίο είναι άρτια συνδεδεμένο με το παρόν που βιώνουμε, αμέσως δημιουργεί γερές ρίζες που σε κρατούν ζωντανό και δημιουργικό για να προσδιορίσεις και να χτίσεις νέες για τις επόμενες γενιές.

Ο Γιώργος Λιόλιος με την ομάδα του αυτό ακριβώς πετυχαίνουν. Με τις εκπληκτικές «δονήσεις» που θα δημιουργήσουν σε όλους τους σταθμούς της γραμμής, θα ξυπνήσουν μνήμες που κρύβονται στους τοίχους και στις στέγες των ξεχασμένων σταθμών, φανερώνοντας τις ρίζες που τους κρατούν ακόμα ζωντανούς. Ταυτόχρονα θα προβάλλουν τις αξίες της βιομηχανικής κληρονομιάς που σήμερα βρίσκεται σε κίνδυνο, φιλοδοξώντας στην ενεργοποίηση όλων μας, για τη διάσωση και την προστασία των βιομηχανικών μνημείων.

Η «Δρεζίνα» μάς καλεί σε μια γιορτή και μας μαρτυρά πως, μαζί με το τρένο, «τον άνθρωπο να θυμάσαι».

*Χημικός μηχανικός (ΑΠΘ) – Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής