



ΠΡΟΣ:

ΥΠΠΟΑ

Υπόψη Υπουργού κας Λίνας Μενδώνη

e-mail: minoff@culture.gr

ΥΠΠΟΑ

Γραφείο Γενικού Γραμματέα Σύγχρονου Πολιτισμού

Υπόψη Υφυπουργού Πολιτισμού & Αθλητισμού, αρμόδιου για θέματα Σύγχρονου Πολιτισμού κο Νίκο Γιατρομανωλάκη

e-mail: secgenmodern@culture.gr

ΥΠΠΟΑ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΣΤΗΛΩΣΗΣ, ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ.

Υπόψη Προϊσταμένης κας Αμαλίας Ανδρουλιδάκη

e-mail: aandroulidaki@culture.gr

ΥΠΠΟΑ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΣΤΗΛΩΣΗΣ, ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ.

Διεύθυνση Προστασίας και Αναστήλωσης Νεωτέρων και Σύγχρονων Μνημείων

Υπόψη Προϊσταμένης κας Καράνη Ιωάννα

e-mail: ikarani@culture.gr

ΥΠΠΟΑ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΣΤΗΛΩΣΗΣ, ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ & ΝΟΤΙΟΥ ΙΟΝΙΟΥ

Τμήμα Μελετών και Έργων Αναστήλωσης Μνημείων, Μουσείων και Πολιτιστικών Κτηρίων

Υπόψη Προϊσταμένου κ. Γεώργιου Παπανδρέου

e-mail: ymtedepni@culture.gr

Ιερά Μητρόπολη Ναυπάκτου και Αγίου Βλασίου

Υπόψη Μητροπολίτου Ναυπάκτου και Αγίου Βλασίου Ιεροθέου

e-mail: imnab@otenet.gr , imnav@otenet.gr , info@parembasis.gr

Διεθνή Επιτροπή για την Διατήρηση της βιομηχανικής Κληρονομιάς, TICCIH Ελληνικό Τμήμα

Υπόψη Προέδρου κας Μαρίας Μαυροειδή

e-mail: ticcih@gmail.com

Ελληνικό Τμήμα ICOMOS

Υπόψη Προέδρου κ. Νακάση Αθανάσιου

e-mail: icomoshellenic@gmail.com

Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού

e-mail: elet@ellinikietairia.gr

Εμποροβιομηχανικός Σύλλογος Ι. Π. Μεσολογγίου

e-mail: info@esmes.gr

Συντονιστική Επιτροπή Αγώνα για την Γέφυρα Ευήνου

Υπόψη κ. Κώστα Σακαρέλου

e-mail: ksakmail@gmail.com

Όμιλος Φίλων Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδας, «Χαρίλαος Τρικούπης»

Υπόψη Προέδρου κ. Βαγγέλη Πυρπύλη

e-mail: ofstrikoupis@gmail.com

Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμων

e-mail: sfsofathens@gmail.com

ΟΣΕ Δ/ση Συντήρησης Γραμμής

e-mail: disyg@osenet.gr

ΟΣΕ Δ/ση Συντήρησης Γραμμής / Υπηρεσία Συντήρησης Γραμμής Κεντρικής & Νοτίου Ελλάδος

e-mail: disyg.ygkne@osenet.gr

Αθήνα, Σάββατο 25 Ιουνίου, 2022

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΕΥΗΝΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ

Με την παρούσα επιστολή σας απευθύνω έκκληση για την δραστηριοποίησή σας με στόχο την σωτηρία της μεγάλης μεταλλικής σιδηροδρομικής γέφυρας του Ευήνου ποταμού στην Αιτωλοακαρνανία η οποία με βάση τα δημοσιεύματα και τις ανακοινώσεις αρμοδίων κρατικών αξιωματούχων πρόκειται να κατεδαφισθεί.

Σύντομη παρουσίαση της Γραμμής Κρουονέρι-Αγρίνιο και της Γέφυρας:

Η Σιδηροδρομική γέφυρα του Ευήνου ποταμού κατασκευάστηκε το 1890-91 στα πλαίσια της στρώσης της Σιδηροδρομικής Γραμμής μετρικού εύρους Κρουονέρι-Αγρίνιο και βρίσκεται στη χιλιομετρική θέση 5+950 στα ανατολικά του Ευηνοχωρίου. Το πρώτο τμήμα της γραμμής αυτής μήκους 44 χιλιομέτρων ένωσε το Αγρίνιο με την Ιερά Πόλη του Μεσολογγίου και κατασκευάστηκε το διάστημα 1888-1890 από Βελγική Εταιρεία η οποία είχε συμβληθεί για αυτό τον σκοπό με το Ελληνικό Δημόσιο. Καθώς το τμήμα αυτό περιόριζε την γραμμή στα στενά γεωγραφικά πλαίσια του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, λήφθηκε άμεσα από την Ελληνική Κυβέρνηση, η απόφαση να επεκτείνει τη γραμμή προς τον Λιμένα Κρουονερίου προκειμένου, με σιδηροδρομικό πορθμείο, να την συνδέει με την Πάτρα και με το δίκτυο των Σιδηροδρόμων Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.). Λόγω διαφωνιών με τον Βελγικό Οίκο κατασκευής η επέκταση υλοποιήθηκε τελικά το διάστημα 1890-1891, από Έλληνες κεφαλαιούχους οι οποίοι το 1890 ίδρυσαν και την εταιρεία εκμετάλλευσης με το όνομα Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος (Σ.ΒΔ.Ε.)

Η Γραμμή αυτή αποτελούσε σιδηροδρομική κληρονομιά του Χαριλάου Τρικούπη στην ιδιαίτερη πατρίδα του. Στην ολότητά της είχε μήκος 62 χιλιομέτρων και τρεις τροφοδοτικούς κλάδους που την ένωσαν με το Αιτωλικό, το κέντρο της πόλεως του Μεσολογγίου και τον Αχελώο. Αν και ποτέ δεν κατάφερε να σπάσει τα στενά όρια της γεωγραφικής της απομόνωσης και η λειτουργία της αντιμετώπιζε πάντα ζητήματα οικονομικής βιωσιμότητας, το έργο που προσέφερε στον τόπο ήταν μεγάλο διότι απετέλεσε το πρώτο (και για δεκαετίες το μοναδικό) αξιόπιστο μέσο μεταφοράς, το οποίο διοχέτευε την αγροτική παραγωγή της περιοχής έξω από τα όρια αυτής.

Η σιδηροδρομική γραμμή στην πλειονότητά της δεν παρουσιάζει σημαντικά τεχνικά έργα με την εξαίρεση δύο γεφυρών που διασχίζουν τους ποταμούς Αχελώο και Ευήνο καθώς και τα κτίρια των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων στο Κρουονέρι, το Μεσολόγγι και το Αγρίνιο. Ειδικά η γέφυρα στον Ευήνο είναι το σημαντικότερο έργο μηχανικού της γραμμής και μία από τις μεγαλύτερες μεταλλικές γέφυρες στον Ελλαδικό Χώρο. Έχει μήκος 240 μέτρα και αποτελείται από 12 μεταλλικά ζευκτά μορφής αμφιέριστης, κύριας, μεταλλικής και δικτυωτής δοκού κάτω διάβασης. Η έδραση των ζευγμάτων επί των βάθρων τους γίνεται με κυλινδρικά εφέδρανα στροφής ενώ τα ακρόβαθρα και τα μεσόβαθρα που φέρουν τα μεταλλικά ζευκτά είναι κτισμένα από ισόδομη λιθοδομή με λίθινες ταινίες στις άνω και κάτω απολήξεις και πέδιλα από σκυρόδεμα. Ειδικά η κατασκευή των ακροβάθρων ανυψώνεται στις πλάγιες τους όψεις ως και το ύψος των μεταλλικών ζευκτών διαμορφώνοντας λιθόκτιστα πλευρικά στηθαία.

Η κατασκευή της γέφυρας αποδίδεται στον Γερμανό Μηχανικό L. Schneider ο οποίος σύμφωνα με την βιβλιογραφία κατά τα πρώτα χρόνια εργασίας του στην Ελλάδα ήταν Αρχιμηχανικός γεφυροποιίας και μεταλλικών κατασκευών των Σ.Π.Α.Π.: το διάστημα 1882 – 1887 απασχολήθηκε στην κατασκευή των Γραμμών Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα και Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο/Μύλοι Αργολίδας, και στην συνέχεια λόγω της ειδικεύσεώς του προσελήφθη ως γεφυροποιός από το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημοσίων Έργων, με ειδικότητα στις μεταλλικές γέφυρες (σε αυτόν αποδίδεται και η πρώτη, μεταλλική γέφυρα του Αχλαδοκάμπου που ανατινάχθηκε από τους υποχωρούντες Ναζί το 1944). Επιστρέφοντας στην ιστορία της γέφυρας, είναι άξιο μνείας πως η γέφυρα μέχρι και το 1967, ελλείψει οδικής γέφυρας, λειτουργούσε με την προσθήκη ξύλινου καταστρώματος ως μεικτή οδική και σιδηροδρομική ενώ παράλληλα, μέχρι και το 2021 χρησιμοποιήθηκε για να φέρει και αγωγούς και καλωδιώσεις δικτύων κοινής ωφελείας.

Η σημερινή κατάσταση:

Το Δίκτυο των Σ.ΒΔ.Ε. λόγω των συνεχών οικονομικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε πτώχευσε το 1952 και υπήχθη διαδοχικά στους Σ.Π.Α.Π. (1952-1961) και στους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.) – (1961-1970). Οι τελευταίοι, έκλεισαν το δίκτυο το 1970 διατηρώντας τις εγκαταστάσεις του μέχρι και την δεκαετία του 1980 που γκρεμίστηκαν αρκετά από τα σιδηροδρομικά κτίσματα στο Αγρίνιο και όλο το τροχαίο υλικό αποσύρθηκε από

την γραμμή. Την δεκαετία του 2000 η γραμμή ανακαινίσθηκε ολικά, έγιναν αποκαταστάσεις κτιρίων, προμήθεια προαστιακών συρμών τύπου railbus (Stadler) για την προαστιακή επαναλειτουργία της, μερική εγκατάσταση

αυτομάτων μηχανισμών ελέγχου ισόπεδων διαβάσεων (ΑΣΙΔ) και εγκαίνια παρά το γεγονός πως δεν είχε χωροθετηθεί ακόμη ο νέος σταθμός του Αγρινίου. Παρά ταύτα, μετά την κυβερνητική αλλαγή του 2004 ο σιδηρόδρομος δεν επαναλειτούργησε, το τροχαίο υλικό μεταφέρθηκε στο μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου, τα ΑΣΙΔ ξηλώθηκαν και όλη η γραμμή αφέθηκε στο έλεος των καταπατήσεων, των αυθαίρετων επεμβάσεων και των στοιχείων της φύσης. Ενδεικτικά, το 2021 κήκε μερικώς ο Σταθμός του Κρυονερίου και φέτος, το 2022 κατεδαφίσθηκε αυθαίρετα το σταθμαρχείο στην προβλήτα του Κρυονερίου.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο η γέφυρα του Ευήνου δεν θα μπορούσε να μην λαβωθεί. Αρχικά από τις παράνομες αμμοληψίες και την εκβάθυνση της κοίτης του Ευήνου κατά τα έργα της κατασκευής της Ιόνιας Οδού, παρουσιάστηκαν οι πρώτες υποσκαφές των πεδίων θεμελίωσης κατά το 2015. Εν συνεχεία, από την επέλαση του Ιανού το 2019 όταν και ένα από τα μεσόβαθρα απώλεσε την ευστάθειά του και παρουσίασε ισχυρή κλίση. Παρά το γεγονός πως το βάθρο δεν επιτελούσε πλέον την στατική λειτουργία του και παρά τις οχλήσεις ντόπιων κατοίκων και σχετικών φορέων προς τις αρμόδιες για την συντήρησή της γέφυρας υπηρεσίες, δεν υλοποιήθηκε καμία άμεση σωστική παρέμβαση με αποτέλεσμα τον Δεκέμβριο του 2021, κατόπιν ισχυρής κακοκαιρίας, δύο από τα δώδεκα μεταλλικά ζευκτά να παρασυρθούν από τον Εύηνο συνεπεία της μετακίνησης τριών από τα λίθινα μεσόβαθρα (ένα εκ των οποίων καταστράφηκε ολοσχερώς) και άλλα δύο ζευκτά να ακουμπούν απλά πάνω σε ένα εκ των τριών βλαμμένων μεσοβάθρων που προαναφέρθηκαν, χωρίς όμως καμία ουσιαστική υποστήριξη. Στην ίδια κακοκαιρία εκτεταμένες βλάβες υπέστη και η παρακείμενη οδική γέφυρα που είχε κατασκευαστεί το διάστημα 1965-1967, με αποτέλεσμα να καταστεί ακατάλληλη προς χρήση.

Παρά το γεγονός πως υπήρχαν φήμες από τον Φλεβάρη του 2022 για ολική κατεδάφιση της σιδηροδρομικής γέφυρας υπό το πρόσχημα των βλαβών που υπέστη (κάτι που στην πραγματικότητα επιθυμεί η κατασκευαστική εταιρεία που ανέλαβε το έργο της (ανα)κατασκευής της παρακείμενης οδικής γέφυρας, προκειμένου να εργαστούν απρόσκοπτα τα συνεργεία της) η κυβέρνηση διαμέσου του κ. Χρήστου Τριαντόπουλου Γενικού Γραμματέα παρά τω Πρωθυπουργώ για θέματα κρατικής αρωγής και αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές, κατόπιν αντιδράσεων τοπικών φορέων, συλλόγων, και της τοπικής αυτοδιοίκησης αποφάσισε την αποκατάσταση και της σιδηροδρομικής γέφυρας προκειμένου μετά από κατάλληλες μετατροπές να ξαναγίνει μεικτή (οδική και σιδηροδρομική) και να εξυπηρετήσει προσωρινά τις οδικές μεταφορές στην περιοχή.

Σε συνέχεια των παραπάνω μάλιστα τον Απρίλη που πέρασε εγκρίθηκε και κονδύλιο από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος για την αποκατάσταση και την μετατροπή σε μεικτή της σιδηροδρομικής γέφυρας. Όμως προ λίγων ημερών με έκπληξη πληροφορηθήκαμε από τον ηλεκτρονικό τύπο πως στις 19 Μαΐου 2022 ο ΟΣΕ εισήγαγε στο Δ.Σ. του το θέμα έγκρισης της ολικής κατεδάφισης της γέφυρας ενώ σε σύσκεψη με τοπικούς φορείς ο Υφυπουργός Υποδομών Γ. Καραγιάννης υιοθετώντας πλήρως τις προφάσεις που προαναφέρθηκαν πιο πάνω βιάστηκε να παρουσιάσει ως προειλημμένη απόφαση την κατεδάφιση της σιδηροδρομικής γέφυρας Ευήνου.

Συμπέρασμα:

Η πλήρως ατεκμηρίωτη απόφαση κυβερνητικών φορέων για κατεδάφιση μίας κατασκευής που εμπίπτει στις διατάξεις της νομοθεσίας προστασίας των μνημείων και περιοχών προστασίας πολιτιστικού περιβάλλοντος και αυτό μάλιστα παρά τις παρεμβάσεις των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠΠΟΑ (Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Πελοποννήσου και Δυτικής Στερεάς Ελλάδος – Πάτρα) αλλά και της ίδιας της Υπουργού Πολιτισμού προ μηνών, πέραν αυτής καθαυτής της οριστικής απώλειας του αναφερόμενου βιομηχανικού μνημείου είναι άλλη μια πράξη που καταβυθίζει στην πλήρη ανυποληψία και υποβαθμίζει ουσιαστικά το Υπουργείο Πολιτισμού καθώς προκαταλαμβάνει (και συνάμα ποδηγετεί προς) μια αρνητική απόφασή του τελευταίου για την υπαγωγή του μνημείου σε καθεστώς προστασίας. Η λογική δε που αντανακλούν δηλώσεις του κου Καραγιάννη προ ημερών («Όποιος έχει να διαθέσει τα χρήματα να την φτιάξει») σύμφωνα με τις οποίες η Πολιτεία κάνει «διαλογή» της πολιτιστικής κληρονομιάς αυστηρά με κριτήρια οικονομίας (κριτήριο εύλογο αλλά σε καμία περίπτωση μοναδικό) είναι επικίνδυνη και οδηγεί σε ατραπούς πολύ επιζήμιες για το πολιτιστικό απόθεμα της χώρας.

Ως κατακλείδα αξίζει να αναφερθεί μια ακόμα παρατήρηση: τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια συνεχής και απρόσκοπτη καταστροφή σιδηροδρομικών μεταλλικών γεφυρών του προηγούμενου αιώνα: Τον Σεπτέμβριο του 2019 καταστράφηκε από τον Ιανό, λόγω ελλιπούς συντήρησης, η σιδηροδρομική γέφυρα του Ενιπέα μήκους 55μ στη Θεσσαλία. Ήταν κατασκευής 1883 από τον Evaristo de Chirico και λόγω βλαβών κατά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο είχε αποκατασταθεί μεταπολεμικά. Βρισκόταν σε τμήμα του Σιδηροδρομικού δικτύου που χαρακτηρίζεται από τη δήλωση

δικτύου του ΟΣΕ ως «Κατηρημένο». Προ ημερών (τέλη Μάη 2022) πάλι με προσηματικές δικαιολογίες κατεδαφίσθηκε με ενέργειες του Δήμου Ευρωστίνης η μεταλλική γέφυρα του Σύθα μήκους 96 μέτρων. Ομοίως, λόγω

βλαβών κατά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο είχε αποκατασταθεί μεταπολεμικά και βρισκόταν σε τμήμα του Σιδηροδρομικού δικτύου που χαρακτηρίζεται από τη δήλωση δικτύου του ΟΣΕ ως «Κατηρημένο».

Ενδεχόμενη κατεδάφιση της γέφυρας του Ευήνου θα αποτελεί την Τρίτη μεταλλική σιδηροδρομική γέφυρα που θα καταστρέφεται σε τρία έτη. Αυτή την φορά, όχι από αμέλεια αλλά σκοπίμως. Αυτή την φορά όχι σε κατηρημένο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά επιχειρησιακά χαρακτηρισμένο από τον ΟΣΕ ως «Ενεργό Δίκτυο σε Αναστολή Λειτουργίας», δηλαδή δίκτυο που οφείλει ο ΟΣΕ να διατηρεί σε σχετική κατάσταση ετοιμότητας ώστε σε περίπτωση που σιδηροδρομική εταιρεία ζητήσει να εκτελέσει δρομολόγια να δύναται να το προσφέρει σε κατάσταση λειτουργική. Επικίνδυνες εξελίξεις...

Επισυνάπτονται:

- A) Χάρτης Δικτύου του ΟΣΕ εμφάνιων και την Γραμμή Κρουονέρι-Αγρίνιο
- B) Έγγραφο με υπερσυνδέσμους σε ενδεικτικά δημοσιεύματα του ηλεκτρονικού τύπου
- Γ) Επίμετρο με φωτογραφίες των γεφυρών που αναφέρονται στο κείμενο
- Δ) Συναφές Έγγραφο της ΥΝΜΤΕ Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου

Με εκτίμηση,

Απόλλων Κύρκος Αρχαιολόγος – Ξεναγός
MSc Προστασία Μνημείων ΕΜΠ

Ο Πρόεδρος της ΒΙ.Δ.Α. ΑΜΚΕ
Ηρακλής Φασουράκης