



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
(π. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ)
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

Θεσσαλονίκη, 08 - 08 - 2017

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

ΘΕΜΑ: «Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων δώδεκα (12) κτιρίων του σιδηροδρομικού σταθμού Πυθίου Έβρου που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τον οικισμό Πύθιο του Δήμου Διδυμοτείχου του Νομού Έβρου, στα σύνορα Ελλάδας - Τουρκίας».

Α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Ο σιδηροδρομικός σταθμός Πυθίου Έβρου, είναι ο μοναδικός συνοριακός σιδηροδρομικός σταθμός στα σύνορα της Ελλάδας με την Τουρκία, καθώς δεν υπάρχει άλλη σιδηροδρομική σύνδεση με τη γειτονική χώρα.
2. Αποτελεί μέρος του δικτύου του Σιδηρόδρομου της Ανατολής (Εταιρία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων που ιδρύθηκε από τον βαρόνο Maurice de Hirsh - *Chemins de fer orientaux* - συντ. CO), όταν ολόκληρη η Θράκη αποτελούσε μέρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.
3. Το 1871, με αφετηρία την Αδριανούπολη ξεκίνησαν οι εργασίες με κατεύθυνση την Φιλιππούπολη, την Κωνσταντινούπολη και τέλος την Αλεξανδρούπολη, που ολοκληρώθηκαν τον Ιούνιο του επόμενου έτους. Το τμήμα μεταξύ Πυθίου και Σβίλενγκραντ (Βουλγαρία) ήταν μέρος της κύριας σιδηροδρομικής σύνδεσης της Κωνσταντινούπολης με τη Δυτική Ευρώπη, που ολοκληρώθηκε το 1874. Η σύνδεση Σβίλενγκραντ με Αλεξανδρούπολη αποτέλεσε τη μοναδική διέξοδο της Ανατολικής Ρωμυλίας και Βουλγαρίας στο Αιγαίο. Ο ρόλος του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν ιδιαίτερα σημαντικός στην γεωπολιτική, οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της περιοχής.
4. Μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης το 1923, το σιδηροδρομικό δίκτυο της εταιρίας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων διαιρέθηκε σε τμήματα. Στο ελληνικό τμήμα με έδρα την Αλεξανδρούπολη και στο τουρκικό με έδρα την Κωνσταντινούπολη. Η σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Ορμενίου - συνόρων (Σβίλενγκραντ) εντάχθηκε στα ελληνικά εδάφη, εκτός από ένα τμήμα (από τη Νέα Βύσσα έως τα Μαράσια μέσω του Κάραγατς) το οποίο βρισκόταν εντός Τουρκίας. Το 1971 τέθηκε σε λειτουργία νέα γραμμή εξ' ολοκλήρου σε τουρκικό έδαφος που παρέκαμπτε τα ελληνικά τμήματα και στη συνέχεια και από τους ελληνικούς σιδηρόδρομους υλοποιήθηκαν τμήματα για τη δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής αποκλειστικά σε ελληνικό έδαφος, με σημαντικό έργο υποδομής τη γέφυρα επί του ποταμού Άρδα (1975).
5. Ο σιδηροδρομικός σταθμός Πυθίου, έκτοτε αποτελεί τη μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση με την Τουρκία. Από τον Ιούλιο του 2005, μέχρι τον Ιανουάριο του 2011 λειτούργησε το «Εξπρές Φιλίας» (*Dostluk Ekspresi*), μια διεθνής υπεραστική σιδηροδρομική γραμμή που συνέδεε την Κωνσταντινούπολη με την Θεσσαλονίκη που σήμερα έχει διακόψει τη λειτουργία της. Έχουν γίνει εργασίες αναβάθμισης της μεταφορικής ικανότητας και της ταχύτητας του δικτύου, το οποίο σήμερα παραμένει αναξιοποίητο. Το 2016 υπεγράφη διακρατική συμφωνία για την επανασύνδεση της Κωνσταντινούπολης με τη Θεσσαλονίκη, με προοπτική επέκτασης προς την Ηγουμενίτσα (Σιδηροδρομική Εγνατία), κάτι που θα επαναφέρει και τη λειτουργία του σιδηροδρομικού σταθμού στο Πύθιο.
6. Ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται στα όρια του οικισμού Πύθιο, με το βυζαντινό κάστρο του Πυθίου, που παρουσιάζει αξιόλογο αρχαιολογικό και ιστορικό ενδιαφέρον. (Το κάστρο αποτέλεσε οχυρωματικό προπύργιο του Ιωάννη Στ' Κατακουζηνού που διεκδικούσε τη θέση του αυτοκράτορα της βυζαντινής αυτοκρατορίας από το νόμιμο διάδοχο Ιωάννη Γ' Παλαιολόγο, στο πρώτο μισό του 14^{ου} αιώνα. Το σημείο αποτελούσε στρατηγική θέση για τον έλεγχο της κοιλάδας του Έβρου).
7. Το σύνολο των παλιών κτιρίων του σιδηροδρομικού σταθμού δημιουργεί ένα αξιόλογο αρχιτεκτονικό σύνολο, με χαρακτηριστικά που επαναλαμβάνονται σε άλλους σταθμούς της Θράκης και αποτελούν μαρτυρίες της ιστορικής και αρχιτεκτονικής εξέλιξης της περιοχής και της κατασκευής των σιδηροδρομικών σταθμών.

ΚΤΙΡΙΟ ΣΤΑΘΜΟΥ (ΚΤΙΡΙΟ Α)

8. Ιδιαίτερα αξιόλογα μορφολογικά χαρακτηριστικά παρουσιάζει το κεντρικό κτίριο (κτίριο Α) που αποτελεί τον επιβατικό σταθμό (έκδοση εισιτηρίων, αίθουσα αναμονής και άλλες βοηθητικές χρήσεις).

9. Πρόκειται για ένα κεντρικό διώροφο κτίσμα ορθογωνικής κάτοψης, στο οποίο ενσωματώνονται ισόγεια τμήματα στις μικρές πλευρές και στην πίσω πλευρά. Όλα τα τμήματα στεγάζονται με κεραμοσκεπές και είναι επενδεδυμένα με ξύλο.

10. Ο τρόπος κατασκευής είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικός. Το κτίριο είναι κτισμένο με οπτοπλινθοδομή και εξωτερικά είναι καλυμμένο με ξύλινη επένδυση (οριζόντιες σανίδες στο ισόγειο και κατακόρυφες στον όροφο). Οι κατακόρυφες σανίδες έχουν τριγωνικές απολήξεις στο κάτω μέρος τους που σχηματίζουν χαρακτηριστικό συνεχόμενο διακοσμητικό μοτίβο. Οι ακμές των κατακόρυφων σανίδων καλύπτονται με πηχάκια που δημιουργούν κατακόρυφη γράμμωση στις όψεις του ορόφου και προσδίδουν πλαστικότητα στο σύνολο. Το στοιχείο αυτό επαναλαμβάνεται και στα ισόγεια τμήματα του κτιρίου από το άνω μέρος των ανοιγμάτων μέχρι τη στέγη.

11. Ο τρόπος αυτός κατασκευής και επεξεργασίας των όψεων είναι χαρακτηριστικός για τα κτίρια της εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, και συναντάται επίσης στα κτίρια του σιδηροδρομικού σταθμού Διδυμοτείχου (που έχουν χαρακτηριστεί ως έργα τέχνης με την υπ' αριθ. ΔΙΛΑΠ/Γ/1921/30212 π.ε./11.06.1986 απόφαση ΥΠΠΟ/ ΦΕΚ 515/Β/18.07.1986) και Αλεξανδρούπολης (σήμερα σταθμός διαλογής). Διαφοροποιούνται από τα κτίρια που κατασκευάστηκαν από την εταιρεία του «Ενωτικού Σιδηροδρόμου» (J.S.C.) που είχε αναλάβει την κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη, τα οποία είναι πέτρινα με κεραμοσκεπή.

12. Τα εξωτερικά κουφώματα του κτιρίου (θύρες και παράθυρα), είναι ξύλινα με φαρδιά περιμετρικά πλαίσια σε μικρή προεξοχή. Τοποθετούνται σε επανάληψη με πλήρη αντιστοίχιση των ανοιγμάτων ισογείου και ορόφου. Στα παράθυρα και στις πόρτες υπάρχουν φεγγίτες

13. Τα παράθυρα του ισογείου έχουν μεγαλύτερο ύψος από του ορόφου (αναλογίες πλάτους:ύψους περίπου 1:2). Είναι διπλά ανοιγόμενα και χωρίζονται καθ' ύψος με καΐτια σε τρία ορθογώνια (σχεδόν τετράγωνα) τμήματα και τον φεγγίτη, ενώ στον όροφο σε δύο τμήματα και τον φεγγίτη. Τα ξύλινα πατζούρια είναι απλής μορφής με περσίδες και χωρίζονται σε τρία σχεδόν ίσα τμήματα στο ισόγειο (δείγματα στην πίσω πλευρά του κτιρίου) και σε δύο τμήματα με το μεγαλύτερο στο άνω μέρος, στον όροφο.

14. Οι εξώθυρες του ισογείου είναι ταμπλαδωτές με ορθογώνια πλαίσια και τους φεγγίτες να προεξέχουν στην εξωτερική πλευρά του κουφώματος. Στο άνω τμήμα τους έχουν τζαμιλίκια (4, με σχεδόν τετράγωνα αναλογίες), εκτός από την εξώθυρα στο ισόγειο τμήμα στο πίσω μέρος του κτιρίου που δεν έχει τζαμιλίκια.

15. Στο εσωτερικό διακρίνονται τα εσωτερικά ξύλινα κουφώματα (εσωτερικές θύρες) αντίστοιχης μορφής με φεγγίτες και ταμπλάδες. Η οροφή του ισογείου είναι επενδεδυμένη με ξύλο και φαίνεται να υπάρχει ξύλινο πάτωμα στον όροφο. Διακρίνονται ξύλινα υποστηλώματα που στηρίζουν δοκάρι στο κέντρο της αίθουσας αναμονής, με το κεντρικό να έχει περίτεχνη απόληξη στο άνω μέρος. Οι πάγκοι εξυπηρέτησης του κοινού είναι αντίστοιχης τεχνολογίας με ξύλινους ταμπλάδες και μικρά ξύλινα φουρούσια.

16. Η στέγη είναι ξύλινη, δίριχτη (τόσο στο διώροφο, όσο και στα ισόγεια τμήματα), με μεγάλη προεξοχή και με επιμελημένα εμφανή ξύλινα στηρίγματα της προεξοχής. Στη νότια και πίσω όψη, στη στάθμη του ορόφου, πάνω από τις ισόγειες επεκτάσεις του κτιρίου, διακρίνονται εξωτερικές καμινάδες.

17. Το κτίσμα σήμερα παρουσιάζει φθορές λόγω της παλαιότητας και της εγκατάλειψης.

18. Προτείνεται ο μη χαρακτηρισμός ως διατηρητέας της ισόγειας μικρών διαστάσεων προσθήκης (τουαλέτες) στο πίσω μέρος του ισόγειου τμήματος της βόρειας πλευράς του κτιρίου Α, που διαφοροποιείται ως προς τα υλικά και έχει οροφή με πλάκα από σκυρόδεμα.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΣΜΑΤΑ (ΚΤΙΡΙΑ Β1, Β2, Β3, Β4, Β5, Β6)

19. Δίπλα στο κεντρικό κτίριο του σταθμού, από την αριστερή (νότια) και δεξιά (βόρεια) πλευρά του, παράλληλα με τις γραμμές του τρένου, βρίσκονται ισόγεια βοηθητικά κτίσματα.

20. Το βοηθητικό ισόγειο κτίσμα (κτίριο Β1) που βρίσκεται αριστερά/νότια του κεντρικού κτιρίου του σταθμού, έχει επιμήκη ορθογωνική κάτοψη και αποτελεί απλή κατασκευή, με μορφολογικά χαρακτηριστικά που συναντώνται σε κτίσματα και άλλων σιδηροδρομικών σταθμών της βόρειας Ελλάδας.

21. Είναι χτισμένο με λιθοδομή, με ισόδομο σύστημα. Η στέγη είναι ξύλινη, δίριχτη, με μεγάλη προεξοχή και αναλογίες παρόμοιες με εκείνες του όμορου κεντρικού κτιρίου του σταθμού.

22. Χαρακτηριστικό μορφολογικό στοιχείο της όψης αποτελούν τα πλαίσια με οπτοπλινθούς σε προεξοχή γύρω από τα ανοίγματα της κύριας όψης (θύρες και παράθυρο). Τα πλαίσια ακολουθούν τα ανακουφιστικά τόξα στο άνω μέρος των ανοιγμάτων και σχηματίζουν διακοσμητικές προεξοχές (τύπου γωνιόλιθων) καθ' ύψος.

23. Το κεντρικό άνοιγμα (όπως φαίνεται από το πλαίσιο) ήταν φαρδύτερο αλλά σήμερα έχει κλείσει κατά ένα μέρος. Η επέμβαση αυτή αλλοιώνει την όψη και θα πρέπει να αποκατασταθεί. Επίσης θα πρέπει να προβλεφθεί άλλη θέση για τη μονάδα κλιματισμού που επίσης αλλοιώνει την όψη.

24. Η πίσω όψη του κτιρίου είναι πιο απλή, με μικρότερα ανοίγματα και ράμπα.

25. Δίπλα στο κτίσμα αυτό (κτίριο B1), βρίσκεται και το κτίριο που στεγάζει το αστυνομικό τμήμα, το οποίο αποτελεί νεότερη κατασκευή χωρίς ενδιαφέροντα μορφολογικά στοιχεία, και για αυτό το λόγο δεν προτείνεται ο χαρακτηρισμός του ως διατηρητέου.

26. Από την άλλη πλευρά (δεξιά/βόρεια) του κεντρικού κτιρίου του σταθμού (κτίριο A), βρίσκεται βοηθητικό ισόγειο κτίσμα (κτίριο B2) με αξιόλογα μορφολογικά αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά.

27. Πρόκειται για κτίριο ορθογωνικής κάτοψης, κτισμένο με λιθοδομή με τετράριχτη ξύλινη στέγη με γαλλικά κεραμίδια.

28. Περιμετρικά της στέγης, υπάρχει στέψη με οριζόντιες ταινίες. Η κάτω ταινία, διακρίνεται για την εναλλαγή διακοσμητικών ανάγλυφων στοιχείων (σταγόνες) με ευθεία τμήματα. Οι σταγόνες τοποθετούνται σε αντιστοιχία με τα ανοίγματα.

29. Η κύρια όψη του κτιρίου προς τις γραμμές του τρένου, διακρίνεται για τη συμμετρική οργάνωση των ανοιγμάτων και τα απλής μορφής διακοσμητικά πλαίσια γύρω από αυτά. Τα τρία κεντρικά ανοίγματα (παράθυρο – θύρα – παράθυρο) ομαδοποιούνται με ενιαία προεξοχή πάνω από τα πλαίσιά τους και τονίζουν τον άξονα συμμετρίας της όψης.

30. Τα παράθυρα είναι ξύλινα, διπλά ανοιγόμενα, με ενιαίο φεγγίτη και έχουν ξύλινα γαλλικά πατζούρια. Ενδιαφέροντα μορφολογικά χαρακτηριστικά έχει και η κεντρική θύρα, η οποία είναι διπλή ξύλινη, με ταμπλάδες στο κάτω μέρος και πυκνό πλέγμα με ξύλινα καΐτια στο άνω μέρος.

31. Στα άκρα του κτιρίου στην κύρια όψη (μόνο) υπάρχουν ψευδοπαραστάδες που προσδίδουν στο κτίριο πιο επίσημο χαρακτήρα.

32. Η πίσω όψη του κτιρίου έχει πιο απλά μορφολογικά χαρακτηριστικά, με ανοίγματα χωρίς πλαίσια αλλά μόνο με προεξέχον περβάζι στα παράθυρα. Η οργάνωση των ανοιγμάτων είναι και εδώ συμμετρική με κεντρικό άξονα συμμετρίας που τονίζεται με τρία μικρότερα σε μέγεθος παράθυρα.

33. Το κτίριο παρουσιάζει σημάδια φθοράς λόγω της παλαιότητας και της εγκατάλειψης και τμήμα της στέγης έχει καταρρεύσει.

34. Δίπλα στο κτίριο B2 υπάρχει ισόγειο κτίσμα με στέγη (έχει καλυφθεί με λαμαρίνα) και κατασκευή από λιθοδομή, το οποίο παρουσιάζει απλοποιημένα μορφολογικά χαρακτηριστικά και φαίνεται να αποτελεί συνέχεια του κτιρίου B2 (κτίριο B3) (λιθοδομή που συνεχίζεται στην ανατολική όψη). Προτείνεται ο χαρακτηρισμός του ως διατηρητέου ως κτιρίου συνοδείας (και προκειμένου να μην προκληθούν βλάβες στο όμορο κτίριο B2), με διατήρηση των ανοιγμάτων της κύριας όψης προς τις γραμμές του τρένου και αποκατάσταση της κεραμοσκεπής με υλικά παρόμοια του κτιρίου B2.

35. Το κτίριο του ταχυδρομείου (κτίριο B4) δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα αξιόλογα χαρακτηριστικά, αλλά αποτελεί βοηθητικό κτίσμα με αντίστοιχες των υπόλοιπων κτιρίων του σταθμού αναλογίες όγκου και ανοιγμάτων και αντίστοιχο τρόπο κατασκευής (λιθόκτιστο με δίριχτη ξύλινη στέγη). Προτείνεται ο χαρακτηρισμός του ως διατηρητέου ως κτιρίου συνοδείας, με δυνατότητα αναμόρφωσης των όψεων και προσθηκών κατ' επέκταση ή κατ' ύψος, σύμφωνα με τις διατάξεις του αρθ. 6 παρ.3γ του Ν.4067/2012. Δεν προτείνεται ο χαρακτηρισμός ως διατηρητέου του μικρού κτίσματος στο πίσω μέρος του κτιρίου B4, που εφάπτεται σε αυτό.

36. Βόρεια του κτιρίου του ταχυδρομείου (κτίριο B4) βρίσκεται βοηθητικό ισόγειο κτίσμα (κτίριο B5) με αξιόλογα, απλής μορφολογίας αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά.

37. Το κτίριο B5 είναι κτισμένο με οπτοπλινθοδομή, έχει απλή ορθογωνική κάτοψη και τετράριχτη ξύλινη στέγη με γαλλικά κεραμίδια και πολύ μικρή προεξοχή. Οι αναλογίες όγκου και ανοιγμάτων είναι αντίστοιχες των υπόλοιπων βοηθητικών κτιρίων που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

38. Η όψη προς τις γραμμές του τρένου διαμορφώνεται με τρεις μεγάλων διαστάσεων δίφυλλες ξύλινες ταμπλαδωτές θύρες. Από αυτές οι δύο έχουν στο πάνω μέρος τους φεγγίτες και στο κάτω μέρος τους ξύλινα γεωμετρικά πλαίσια. Η τρίτη θύρα δεν έχει φεγγίτες, αλλά έχει αντίστοιχα ξύλινα γεωμετρικά πλαίσια. Στις πλάγιες όψεις υπάρχει από ένα παράθυρο.

39. Στη νότια πλευρά δεν υπάρχουν πατζούρια και το ξύλινο κούφωμα χωρίζεται με καΐτια σε 6 τμήματα. Στη βόρεια πλευρά υπάρχουν ξύλινα γαλλικά πατζούρια. Στην πίσω όψη υπάρχουν μεγάλα παράθυρα (με αντίστοιχο πλάτος με αυτό των θυρών και σε αντίστοιχες θέσεις), που διαιρούνται σε τρεις στήλες με καΐτια. Περιμετρικά της στέγης υπάρχει μικρή απλής μορφής κτιστή προεξοχή.

40. Βόρεια του κτιρίου B5 βρίσκεται ισόγειο βοηθητικό κτίσμα (κτίριο B6), κατασκευασμένο από οπτοπλινθοδομή πάνω σε βάση από λιθοδομή, με σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και στεγασμένο με πλάκα από οπλισμένο σκυρόδεμα (πάνω από τη θύρα εισόδου υπάρχει επιγραφή «52 ΟΜΑΔΑ»).

41. Το κτίσμα, αν και μεταγενέστερης κατασκευής από τα βοηθητικά κτίρια που παρουσιάστηκαν παραπάνω (B1, B2, B3, B4, B5), παρουσιάζει ενδιαφέροντα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, ενδεικτικά του τρόπου κατασκευής και της χρήσης του.

42. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του κτιρίου αποτελούν τα μεγάλα πλάτους ανοίγματα παραθύρων, με ξύλινα κουφώματα που χωρίζονται με καΐτια και ξύλινα πατζούρια γαλλικού τύπου. Ειδικά στην νότια όψη, τα ανοίγματα είναι πολύ μεγάλα πλάτους, δυνατότητα που δίνεται λόγω της κατασκευής του κτιρίου από οπλισμένο σκυρόδεμα.

43. Στη βόρεια πλευρά, υπάρχει μόνο ένα μεγάλο άνοιγμα στο δυτικό άκρο και τα υπόλοιπα ανοίγματα είναι επαναλαμβανόμενοι φεγγίτες. Στην ανατολική όψη, προς την πλευρά των γραμμών του τρένου, υπάρχουν δύο ξύλινες θύρες με φεγγίτη στο πάνω μέρος που καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του ύψους του ανοίγματος και ξύλινα γεωμετρικά πλαίσια στο κάτω μέρος. Η πρόσβαση σε αυτές γίνεται με σκαλάκια χωρίς πλατύσκαλο.

44. Περιμετρικά του κτιρίου, υπάρχει μικρού πλάτους στέγαστρο από οπλισμένο σκυρόδεμα και μικρού ύψους στηθαίο της πλάκας οροφής.

ΚΤΙΡΙΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ

45. Το κτίριο του Τελωνείου, βρίσκεται στο νότιο άκρο των κτιριακών εγκαταστάσεων που βρίσκονται παράλληλα στις γραμμές του τρένου.

46. Πρόκειται για κτίριο διώροφο με αξιόλογα μορφολογικά χαρακτηριστικά, σύνθετης κάτοψης (βασικό ορθογώνιο με προεξοχή προς τη βόρεια πλευρά), κτισμένο με λιθοδομή (ισόγειο) και σπτοπλινθοδομή. Στο διώροφο κτίσμα εφάπτεται και ένα ισόγειο κτίσμα στη βόρεια πλευρά.

47. Οι όψεις του κτιρίου παρουσιάζουν χαρακτηριστικά της εκλεκτικιστικής αρχιτεκτονικής και είναι περιμετρικά διακοσμημένες με γεωμετρικές ανάγλυφες ταινίες που προσδίδουν πλαστικότητα στις όψεις.

48. Η κύρια όψη του κτιρίου (ανατολική - προς τις γραμμές του τρένου) διακρίνεται για τη συμμετρική οργάνωση των ανοιγμάτων. Ο άξονας συμμετρίας τονίζεται επίσης με την κεντρική τοποθέτηση του εξώστη στον όροφο.

49. Τα ανοίγματα του ορόφου βρίσκονται σε πλήρη αντιστοιχία με τα ανοίγματα του ισόγειου. Στον όροφο έχουν ορθογωνικό σχήμα, ενώ στο ισόγειο στο άνω μέρος τους διαμορφώνονται με ημικυκλικά τόξα.

50. Τα παράθυρα είναι ξύλινα, διπλά ανοιγόμενα με φεγγίτες και ξύλινα πατζούρια απλής μορφής με περσίδες (ακόμα και στους ημικυκλικούς φεγγίτες του ισόγειου). Στο ισόγειο, χωρίζονται καθ' ύψος με καΐτια σε τρία ορθογώνια (σχεδόν τετράγωνα) τμήματα και τον ημικυκλικό φεγγίτη. Οι φεγγίτες χωρίζονται σε δύο τμήματα, με το μεγαλύτερο στο κάτω μέρος.

51. Στον όροφο οι αναλογίες των παραθύρων είναι επιμήκεις, σχεδόν 1:2,5 (πλάτος : ύψος). Ομοίως και η θύρα του εξώστη έχει πολύ μεγάλο ύψος σε σχέση με το πλάτος και αντίστοιχα πατζούρια.

52. Οι διακοσμητικές ανάγλυφες ταινίες, ακολουθούν το περίγραμμα των ανοιγμάτων, δημιουργώντας αξιόλογο αισθητικό αποτέλεσμα. Στη δυτική όψη συνεχίζονται στο ισόγειο αλλά διακόπτονται στον όροφο στο τμήμα της προεξοχής (ίσως η προεξοχή να είναι μεταγενέστερη κατασκευή).

53. Αξιόλογο στοιχείο της όψης αποτελεί και ο εξώστης, ο οποίος τοποθετείται στο κέντρο τονίζοντας τον άξονα συμμετρίας. Είναι κατασκευασμένος από σκυρόδεμα, με μικρά κολωνάκια από σκυρόδεμα στα άκρα και γεωμετρικά σχέδια στα κιγκλιδώματα. Στο κάτω μέρος του, υπάρχουν από δύο φουρούσια σε κάθε πλευρά, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους, με απλή γεωμετρική μορφή.

54. Παράθυρα ισόγειου με ημικυκλικούς φεγγίτες στο άνω μέρος διακρίνονται και στις πλάγιες όψεις (βόρεια και ανατολική στην προεξοχή). Στις υπόλοιπες όψεις (νότια και δυτική) τα ανοίγματα είναι όλα ορθογωνικής μορφής.

55. Στη νότια όψη, διατηρείται η συμμετρική τοποθέτηση των ανοιγμάτων, ενώ στην δυτική όψη υπάρχει ποικιλία ανοιγμάτων διαφορετικού μεγέθους.

56. Λόγω της βλάστησης δεν ήταν δυνατή η προσέγγιση και επισκόπηση της βόρειας όψης και του ισόγειου κτίσματος που εφάπτεται σε αυτήν, το οποίο όμως αποτελεί λειτουργικό τμήμα του κτιρίου με αντίστοιχα μορφολογικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά (ανοίγματα με ημικυκλικούς φεγγίτες, αντίστοιχη κατασκευή στέγης κλπ) και για το λόγο αυτό προτείνεται ο χαρακτηρισμός του ως διατηρητέου ως αναπόσπαστο μέρος του συνόλου του κτιρίου του τελωνείου.

57. Η στέγη του κτιρίου είναι ξύλινη με περιμετρική προεξοχή και καλυμμένη με κυματοειδή φύλλα (τύπου «ελληνίτ»), τα οποία πρέπει να αντικατασταθούν με κεραμοσκεπή, παρόμοια των υπόλοιπων κτιρίων του σταθμού (γαλλικά ή ρωμαϊκά κεραμίδια).

58. Ο χώρος είναι περιφραγμένος με χαμηλό λιθόκτιστο μανδρότοιχο με μεταλλικό κιγκλιδώμα, στον οποίο υπάρχουν είσοδοι στη ανατολική και δυτική πλευρά.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΣΜΑΤΑ ΔΥΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ

59. Στη δυτική πλευρά του δρόμου που οδηγεί στον σιδηροδρομικό σταθμό Πυθίου, βρίσκονται βοηθητικά κτίσματα που παρουσιάζουν επίσης αξιόλογα μορφολογικά χαρακτηριστικά.

ΚΤΙΡΙΟ Γ1

60. Το κτίριο Γ1 έχει ορθογωνική κάτοψη και είναι διώροφο. Παρουσιάζει αξιόλογα μορφολογικά χαρακτηριστικά που συναντώνται σε κτίσματα και άλλων σιδηροδρομικών σταθμών της Βόρειας Ελλάδας.

61. Είναι κτισμένο με λιθοδομή και οπτοπλινθοδομή και σε αυτό εφάπτεται στο νοτιοανατολικό άκρο του, ισόγεια βοηθητική κατασκευή από οπτοπλινθοδομή με δώμα (πιθανόν προσβάσιμο από τη σκάλα ανόδου στο διώροφο κτίσμα).

62. Η στέγη είναι ξύλινη δίριχτη με γαλλικά κεραμίδια και μεγάλη προεξοχή. Στις μικρές πλευρές (ανατολική) το τρίγωνο της στέγης καλύπτεται με κατακόρυφες σανίδες με τριγωνικές απολήξεις στο κάτω μέρος τους, αντίστοιχες με εκείνες του κτιρίου Α (κεντρικό κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού) αλλά πιο απλοποιημένες. Οι ακμές τους καλύπτονται με πηχάκια και σχηματίζουν συνεχόμενο διακοσμητικό μοτίβο. Η στέγη παρουσιάζει εκτεταμένες φθορές.

63. Χαρακτηριστικό μορφολογικό στοιχείο των όψεων αποτελούν τα πλαίσια με οπτόπλινθους σε προεξοχή, γύρω από τα ανοίγματα του ισόγειου και του ορόφου, αντίστοιχα του κτιρίου Β1. Όπως στο κτίριο Β1, έτσι και στο κτίριο Γ1 τα πλαίσια ακολουθούν τα ανακουφιστικά τόξα στο άνω μέρος των ανοιγμάτων και σχηματίζουν διακοσμητικές προεξοχές (τύπου γωνιόλιθων) καθ' ύψος. Η εξωτερική τοιχοποιία είναι επιμελώς σοβατισμένη με διαγράμμιση που μιμείται ισόδομο σύστημα.

64. Στη νότια πλευρά, στον όροφο, σε συνέχεια της σκάλας ανόδου δημιουργείται ξύλινη κλειστή προεξοχή (τζαμωτό / κλειστό χαγιάτι), που παρουσιάζει ενδιαφέρον τόσο ως προς τα μορφολογικά του χαρακτηριστικά (ξύλινα κουφώματα, διαμόρφωση του κλειστού χώρου με κατακόρυφες σανίδες αντίστοιχες της στέγης κλπ), όσο και ως προς τη βιοκλιματική του λειτουργία.

65. Τα κουφώματα των παραθύρων και θυρών είναι ξύλινα, με φεγγίτες που ακολουθούν την τοξωτή μορφή του ανοίγματος. Οι θύρες κάτω από τους φεγγίτες είναι ταμπλαδωτές με απλά γεωμετρικά πλαίσια.

ΚΤΙΡΙΑ Γ2Α ΚΑΙ Γ2Β

66. Το κτίριο Γ2Α βρίσκεται δίπλα στο κτίριο Γ1, στη βόρεια πλευρά του. Αποτελεί όμοιο κτίσμα με το κτίριο Γ2Β, το οποίο βρίσκεται νοτιότερα (απέναντι σχεδόν από το αστυνομικό τμήμα).

67. Τα δύο αυτά κτίρια, όπως φαίνεται από τα υλικά κατασκευής και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των όψεων, είναι μεταγενέστερα των κτιρίων Α και Γ1. Αποτελούν αξιόλογα δείγματα των διαφορετικών κατασκευαστικών φάσεων εξέλιξης των κτιριακών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού σταθμού.

68. Πρόκειται για διώροφα κτίρια με επιμήκη ορθογωνική κάτοψη και με τρίριχη σύνθετη στέγη με μικρή προεξοχή. Τα επικλινή τμήματα της στέγης καλύπτονται με κυματοειδή φύλλα (τύπου «ελληνίτ»), τα οποία πρέπει να αντικατασταθούν με κεραμοσκεπή, παρόμοια των υπόλοιπων κτιρίων του σταθμού, με γαλλικά ή ρωμαϊκά κεραμίδια.

69. Η πρόσβαση στο εσωτερικό των κτιρίων, γίνεται από τη δυτική πλευρά, λόγω όμως της βλάστησης δεν ήταν δυνατή η φωτογραφική αποτύπωση και προσέγγιση της δυτικής όψης.

70. Στην ανατολική όψη, προς την πλευρά της οδού, τα ανοίγματα τοποθετούνται συμμετρικά. Στον όροφο, στον κεντρικό άξονα συμμετρίας βρίσκεται ο επιμήκης εξώστης, με δύο ανοίγματα θυρών. Κατά μήκος του εξώστη δημιουργείται μικρή εσοχή, που προσδίδει πλαστικότητα στην όψη. Τα ανοίγματα του ορόφου τοποθετούνται σε υποχώρηση σε σχέση με εκείνα του ισόγειου.

71. Τα παράθυρα είναι ξύλινα, διπλά ανοιγόμενα, χωρίς φεγγίτες, με αναλογίες πλάτους : ύψους περίπου 1:1,5. Τα πατζούρια είναι ξύλινα, γαλλικού τύπου. Αντίστοιχα και οι θύρες προς τους εξώστες έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά, με ξύλινους ανοιγόμενους υαλοπίνακες με φεγγίτη και ξύλινα πατζούρια γαλλικού τυπου.

72. Στις πλάγιες πλευρές δημιουργούνται στον όροφο και στο ισόγειο ημιυπαίθριοι χώροι, με εξώστη από οπλισμένο σκυρόδεμα

ΚΤΙΡΙΟ Γ3

73. Το κτίριο Γ3 είναι ισόγειο, με ορθογωνική κάτοψη και τετράριχη κεραμοσκεπή στέγη με γαλλικά κεραμίδια. Διαθέτει αξιόλογα μορφολογικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά που συναντώνται και σε άλλα κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών στη βόρεια Ελλάδα.

74. Είναι κτισμένο με λιθοδομή με επιμελημένη τοιχοποιία με γεωμετρικές χαράξεις στην αρμολόγηση και στοιχεία σκυροδέματος (σενάζ στο άνω μέρος των ανοιγμάτων και περιμετρικά της στέγης).

75. Τα παράθυρα της ανατολικής όψης είναι ξύλινα, διπλά ανοιγόμενα χωρίς φεγγίτες με σχεδόν τετράγωνες αναλογίες, φαρδιά καίτια και ξύλινα πατζούρια γαλλικού τύπου. Η θύρα είναι ξύλινη, ταμπλαδωτή με φεγγίτη με απλό γεωμετρικό κγκλιδωμα στο άνω μέρος και μικρό μεταλλικό στέγαστρο. Θα πρέπει να βρεθεί διαφορετική θέση για την τοποθέτηση του κλιματιστικού που να μην αλλοιώνει την όψη του κτιρίου.

76. Το σύνολο των δώδεκα (12) κτιρίων που παρουσιάστηκαν παραπάνω, διαθέτει αξιόλογα

αρχιτεκτονικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά, τα οποία μαρτυρούν διαφορετικές φάσεις της εξέλιξης των κτιριακών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού σταθμού Πυθίου. Ο χαρακτηρισμός τους ως διατηρητέων και η αποκατάστασή τους μπορεί να συμβάλει στην ανάδειξη της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής και ιστορικής τους αξίας ως ειδικών κτιρίων, αλλά και στην ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής, για την οποία ο σιδηροδρομικός σταθμός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ιστορικής, οικονομικής και κοινωνικής της εξέλιξης.

77. Η Υπηρεσία μας, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του αρθ. 6 παρ.6α του Ν. 4067/2012, προτείνει το χαρακτηρισμό ως διατηρητέων των κτιρίων του θέματος, γιατί αυτά αποτελούν ένα αρχιτεκτονικό σύνολο με αξιόλογα μορφολογικά χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών στην Βόρεια Ελλάδα.

78. Από το σύνολο των κτιρίων του σιδηροδρομικού σταθμού του Πυθίου, διακρίνονται ως πιο αξιόλογα τα κτίρια Α, Β1, Β2, Γ1 και το κτίριο του Τελωνείου, για τα οποία προτείνεται η απόλυτη προστασία τους.

79. Για τα βοηθητικά κτίρια Β5, Β6, Γ2Α, Γ2Β, Γ3, προτείνεται ο χαρακτηρισμός τους ως διατηρητέων ως προς το κέλυφος, με δυνατότητα εκτεταμένων εσωτερικών διαρρυθμίσεων, εφόσον δεν αλλοιώνονται τα στοιχεία που συνέτειναν στο χαρακτηρισμό τους ως διατηρητέων.

80. Για το κτίριο Β3 προτείνεται ο χαρακτηρισμός του ως κτιρίου συνοδείας, προκειμένου να μην προκληθούν βλάβες στο όμορο κτίριο Β2. Προτείνεται η διατήρηση των ανοιγμάτων της κύριας όψης προς τις γραμμές του τρένου και η αποκατάσταση της κεραμοσκεπής με υλικά παρόμοια του κτιρίου Β2.

81. Για το κτίριο Β4 προτείνεται ο χαρακτηρισμός του κτιρίου συνοδείας, με δυνατότητα αναμόρφωσης των όψεων και προσθηκών κατ' επέκταση ή καθ' ύψος, σύμφωνα με τις διατάξεις του αρθ. 6 παρ.3γ του Ν.4067/2012.

Β. ΠΡΟΤΑΣΗ

Υστερα από τα παραπάνω προτείνουμε την έκδοση απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6, παρ.3α του Ν.4067/2012 (ΦΕΚ 79/Α/09.04.2012) «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», στην οποία να προβλέπονται τα εξής:

1. Ο χαρακτηρισμός ως διατηρητέων δώδεκα (12) κτιρίων του σιδηροδρομικού σταθμού του Πυθίου, που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τον οικισμό Πύθιο του Δήμου Διδυμοτείχου του Νομού Έβρου, στα σύνορα Ελλάδας - Τουρκίας (η θέση των οποίων ενδεικτικά σημειώνεται στο επισυναπτόμενο διάγραμμα άνευ κλίμακας), για τους παρακάτω λόγους:

α) Το σύνολο των κτιρίων διαθέτει αξιόλογα μορφολογικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών της Βόρειας Ελλάδας, τα οποία μαρτυρούν διαφορετικές φάσεις της εξέλιξης των κτιριακών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού σταθμού Πυθίου.

β) Ο χαρακτηρισμός τους ως διατηρητέων και η αποκατάστασή τους μπορεί να συμβάλει στην ανάδειξη της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής και ιστορικής τους αξίας ως ειδικών κτιρίων και στην ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Θράκης. Επίσης θα συμβάλλει στην ανάδειξη της αισθητικής φυσιογνωμίας της ευρύτερης περιοχής για την οποία ο σιδηροδρομικός σταθμός αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ιστορικής, οικονομικής και κοινωνικής της εξέλιξης.

γ) Τα κτίρια Α, Β1, Β2, Γ1 και το κτίριο του Τελωνείου χαρακτηρίζονται ως διατηρητέα με απόλυτη προστασία, γιατί παρουσιάζουν ιδιαίτερα αξιόλογα αρχιτεκτονικά, τυπολογικά, κατασκευαστικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά. Διατηρούν τα αυθεντικά δομικά υλικά κατασκευής τους και παρουσιάζουν αξιόλογα χαρακτηριστικά σε ότι αφορά την ποιότητα του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, τη σύνθεση των όψεων με αρμονικές αναλογίες και την επιμέλεια της κατασκευής.

δ) Τα βοηθητικά κτίρια Β5, Β6, Γ2Α, Γ2Β, Γ3, χαρακτηρίζονται διατηρητέα ως προς το κέλυφος, με δυνατότητα εκτεταμένων εσωτερικών διαρρυθμίσεων εφόσον δεν αλλοιώνονται τα στοιχεία που συνέτειναν στο χαρακτηρισμό τους ως διατηρητέων, γιατί αποτελούν αξιόλογα κτίρια και αναδεικνύουν το σύνολο και την κλίμακα των όγκων των κτιρίων του σιδηροδρομικού σταθμού Πυθίου, μαρτυρώντας διαφορετικές φάσεις της εξέλιξης των κτιριακών εγκαταστάσεων του και της ιστορικής, κοινωνικής και οικονομικής εξέλιξης της περιοχής, από τα τέλη του 19^{ου} ως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα..

ε) Το κτίριο Β3 χαρακτηρίζεται ως κτίριο συνοδείας (γιατί φαίνεται να αποτελεί συνέχεια του κτιρίου Β2), γιατί διαθέτει απλοποιημένα μορφολογικά χαρακτηριστικά αντίστοιχα των υπόλοιπων κτιρίων και προκειμένου να μην προκληθούν βλάβες στο όμορο κτίριο Β2. Διατηρούνται τα ανοίγματα της ανατολικής του όψης προς τις γραμμές του τρένου και επιβάλλεται η αποκατάσταση της κεραμοσκεπής με υλικά παρόμοια του κτιρίου Β2.

στ) Το κτίριο Β4 χαρακτηρίζεται ως κτίριο συνοδείας, γιατί διαθέτει απλοποιημένα μορφολογικά χαρακτηριστικά αντίστοιχα των υπόλοιπων κτιρίων, με δυνατότητα αναμόρφωσης των όψεων και προσθηκών κατ' επέκταση ή καθ' ύψος, για την προστασία και ανάδειξη των διατηρητέων κτιρίων στο άμεσο περιβάλλον του, σύμφωνα με τις διατάξεις του αρθ. 6 παρ.3γ του Ν.4067/2012.

2. Στα χαρακτηριζόμενα ως διατηρητέα κτίρια απαγορεύεται κάθε αφαίρεση, αλλοίωση ή καταστροφή των επί μέρους αρχιτεκτονικών και διακοσμητικών στοιχείων τους.

3. Επιτρέπεται η επισκευή, ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και η στατική ενίσχυση των κτιρίων, καθώς και η αλλαγή της χρήσης τους, εφόσον δεν αλλοιώνεται ο γενικός αρχιτεκτονικός χαρακτήρας τους και οι αρχές της σύνθεσής τους.

4. Επιτρέπονται οι περιορισμένες εσωτερικές διαρρυθμίσεις των κτιρίων Α, Β1, Β2, Γ1 και Τελωνείου, σύμφωνα με την τυπολογία της αρχικής μορφής των κτιρίων, εφόσον δεν αλλοιώνεται ο γενικός αρχιτεκτονικός χαρακτήρας τους και οι αρχές της σύνθεσής τους.

5. Απαγορεύεται η τοποθέτηση φωτεινών ή μη επιγραφών και διαφημίσεων στη στέγη και στις όψεις των διατηρητέων κτιρίων, πλην των αναγκαίων, περιορισμένων διαστάσεων επιγραφών, που υποδηλώνουν τη χρήση τους.

6. Για οποιαδήποτε επέμβαση στο εσωτερικό και εξωτερικό των διατηρητέων κτιρίων, όπως και για την τοποθέτηση των αναγκαίων επιγραφών, απαιτείται ο έλεγχος της μελέτης από το αρμόδιο Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής και η έγκριση αυτών από τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (Τμήμα Παραδοσιακών Οικισμών και Διατηρητέων Κτιρίων) του Υπουργείου Εσωτερικών. Διευκρινίζεται ότι, με Απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών μπορεί να ορίζονται εργασίες ή επεμβάσεις για τις οποίες δεν απαιτείται έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Εσωτερικών.

Εσωτερική διανομή

1. Χρονολογικό αρχείο Τμ. Παρ. Οικ. & Διατ. Κτιρίων
2. Αρμόδια υπάλληλο

Η Πρ/νη Δ/σης
Περιβάλλοντος και Πολιτισμού

Νικολέτα Τσικώτη



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

EB

ΕΛΕΝΗ ΒΕΛΕΤΣΟΥ