

## **Μνημεία 5 κτίρια σιδηροδρομικών σταθμών στην Δράμα - Χαρακτηρίστηκαν από το Νεωτέρων Μνημείων**

[/ Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)

**Τα κτίρια «Δράμα», «Φωτολίβος», «Νικηφόρος», «Πλατανιά» και «Παρανέστι» είναι στενά συνδεδεμένα με την ιστορία της Βορείου Ελλάδος.**

Οι επιβατικοί σταθμοί σε πέντε σιδηροδρομικούς σταθμούς του νομού Δράμας, που αποτυπώνουν την εξέλιξη του σιδηρόδρομου στη Βόρεια Ελλάδα από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι σήμερα, χαρακτηρίστηκαν ομόφωνα μνημεία από το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων, κατά τη τελευταία του συνεδρίαση.

Πρόκειται για τα κτίρια υποδοχής επιβατών και συνοδευτικά αυτών κτίσματα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς «Δράμα», «Φωτολίβος», «Νικηφόρος», «Πλατανιά» και «Παρανέστι».

Όλοι οι σταθμοί παρουσιάζουν μορφολογική και τυπολογική ομοιομορφία με μικρές ιδιαιτερότητες, καθώς στηρίχτηκαν σε τυποποιημένα σχέδια κεντροευρωπαϊκών επιρροών, και δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο της προσπάθειας σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την Αλεξανδρούπολη.

Η σύνδεση Θεσσαλονίκης- Αλεξανδρούπολης έγινε στο πλαίσιο της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, που είχε ξεκινήσει με την κατασκευή το 1856 της σιδηροδρομικής γραμμής που ένωνε τη Σμύρνη με το Αϊδίνι, προκειμένου να γίνει γρηγορότερα η μεταφορά του στρατού από την Κωνσταντινούπολη προς τα δυτικά της αυτοκρατορίας, αλλά και να συνδεθούν οι πόλεις ανάμεσα στους δύο βασικούς λιμένες του βορείου Αιγαίου που είχαν εξελιχθεί σε οικονομικά κέντρα της περιοχής.

Το 1868 αποφασίστηκε η σύνδεση της Κωνσταντινούπολης με τη Βιέννη, ένα σχέδιο που έμεινε ανολοκλήρωτο - ωστόσο κατασκευάστηκαν 1.300 χιλιόμετρα της γραμμής.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός Δράμας, περιλαμβάνει τουλάχιστον 30 κτίσματα πολλών εποχών. Η αρχική φάση κατασκευής του ήταν το 1894, οπότε χτίστηκε ο επιβατικός σταθμός και το όμορο κτίριο γραφείων, όπως και το μηχανοστάσιο, ο υδατόπυργος, το οίκημα συντήρησης και η αποθήκη του μηχανοστασίου.

Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου κατασκευάστηκαν το αυτοκινηταμαξοστάσιο, το δραζηνιστήριο, το κτίριο γραφείων του μηχανοστασίου, το οίκημα του εργοδηγού, το υπνωτήριο του υπομηχανοστασίου, η στρατιωτική αποθήκη και η περιστρεφόμενη πλάκα.

Μετά το 1950 δημιουργήθηκαν νεώτερες προσθήκες (συνεργεία μηχανοστασίου, δύο σιταποθήκες και νέες αποθήκες καυσίμων).

Τα μέλη του ΚΣΝΜ γνωμοδότησαν ομόφωνα υπέρ του χαρακτηρισμού ως μνημείων, του κελύφους του επιβατικού σταθμού χωρίς τις νεώτερες προσθήκες του, της περιμετρικής τοιχοποιίας του μηχανοστασίου, του κελύφους του υδατόπυργου χωρίς τις μεταγενέστερες προσθήκες και του κελύφους της αποθήκης του μηχανοστασίου. Επίσης, χαρακτήρισαν ως μνημείο την περιστροφική πλάκα - μια υπαίθρια κατασκευή ανάμεσα στον επιβατικό σταθμό και το μηχανοστάσιο, που χρησιμοποιείται για την περιστροφή των μηχανών του τρένου.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι λίγοι σταθμοί διαθέτουν περιστροφική πλάκα - και στη συγκεκριμένη γραμμή, μόνο της Θεσσαλονίκης και της Δράμας. Στην Αλεξανδρούπολη υπήρχε αντίστοιχη πλάκα αλλά δεν έχει διατηρηθεί.

Στο σιδηροδρομικό σταθμό «Φωτολίβος», ενδιαφέρον παρουσιάζει ο διώροφος επιβατικός σταθμός, που χαρακτηρίστηκε μνημείο (ως προς το κέλυφος) μαζί με το ισόγειο κτίσμα που βρίσκεται στη δυτική του πλευρά, έργα και αυτά του 1894. Μεταγενέστερες κατασκευές είναι η οικία του αρχιεργάτη, η οικία του κλειδούχου, η αποθήκη, το οίκημα του φύλακα και το δραιζηνοστάσιο. Πολλές ομοιότητες έχει και ο επιβατικός σταθμός στη στάση «Νικηφόρος», το κέλυφος του οποίου χαρακτηρίστηκε μνημείο, μαζί με δύο βοηθητικά κτίσματα (πλυντήριο και χώροι υγιεινής), που παρουσιάζουν και αυτά μορφολογικό ενδιαφέρον.

Στο σταθμό «Πλατανιά», μνημεία χαρακτηρίστηκαν το κέλυφος του επιβατικού σταθμού και του ισογείου που βρίσκεται ακριβώς δίπλα. Εδώ η μορφολογία του σταθμού διαφοροποιείται ελαφρώς, με την ύπαρξη εξωτερικής σκάλας για την πρόσβαση στον επάνω όροφο.

Τέλος, στο σταθμό «Παρανέστι», σημαντικά για χαρακτηρισμό κρίθηκαν το κέλυφος του επιβατικού σταθμού, το μηχανοστάσιο, ο υδατόπυργος και το κέλυφος της κατοικίας εργοδηγού - όλα κτίσματα του τέλους του 19ου αιώνα.

Όπως υπογραμμίζεται στο σκεπτικό της πρότασης της Υπηρεσίας Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Ανατολικής Μακεδονίας- Θράκης, η γραμμή Θεσσαλονίκης- Αλεξανδρούπολης, παρ'όλο που είχε κυρίως στρατιωτικό χαρακτήρα, αναβάθμισε τη ζωή των κατοίκων, φέρνοντας εγγύτερα την Κωνσταντινούπολη και τη Θεσσαλονίκη στον ενδιάμεσο επαρχιακό χώρο.

**Πηγή:** [thrakitoday.com](http://thrakitoday.com)