



## “Σταθμοί” του Σιδηροδρόμου στην Ευρώπη: Αρχιτεκτονική (α)συμφωνία;

Αλαμανιώτη Πέτρα, Ζέκα Βασιλεία, Ντάλλη Χριστίνα - 27/01/2025

### Ερευνητική Εργασία

Φοιτητική ομάδα: Αλαμανιώτη Πέτρα, Ζέκα Βασιλεία, Ντάλλη Χριστίνα

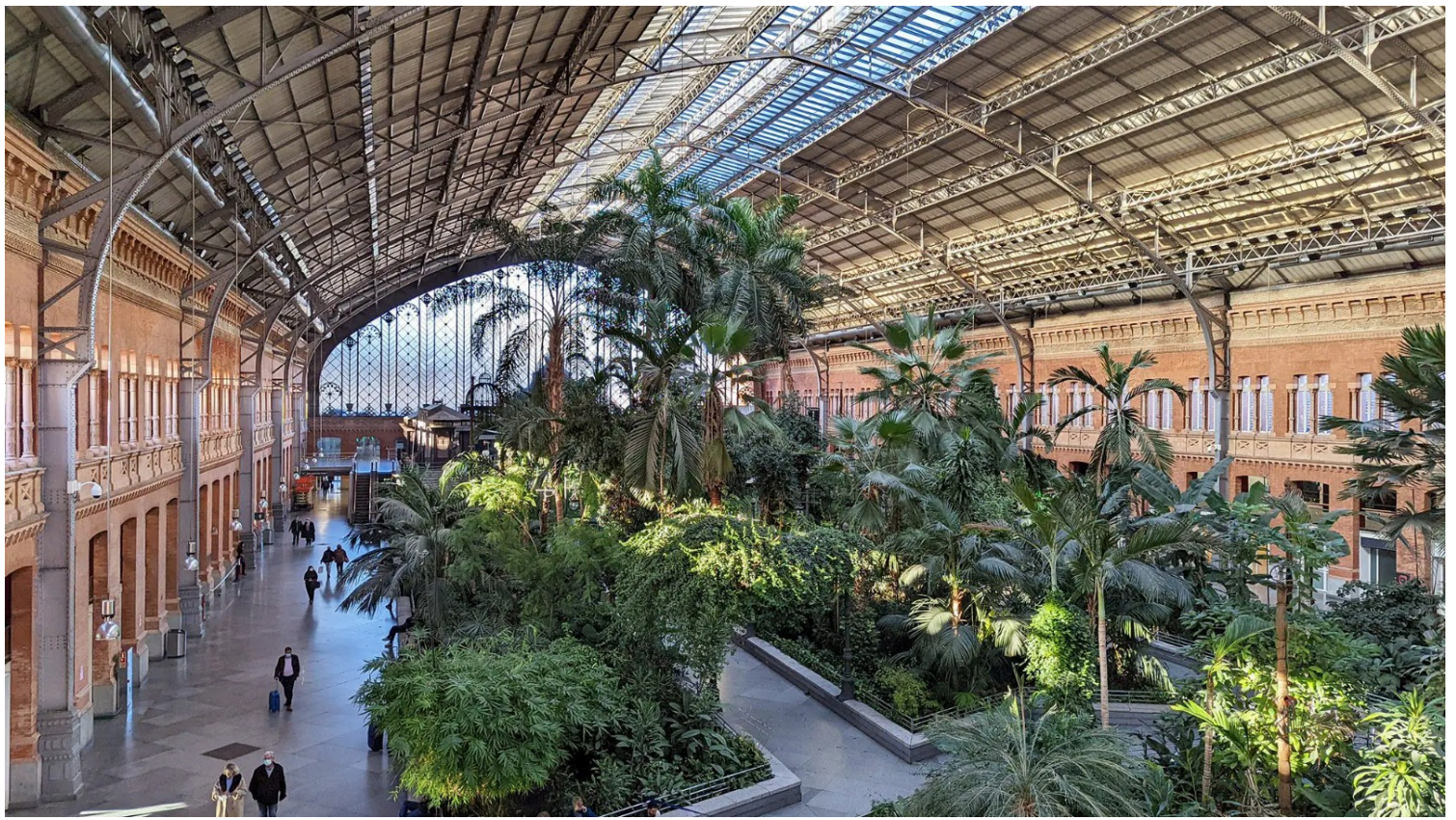
Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Αμερικάνου Ελένη

Πανεπιστήμιο: Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ημερομηνία παρουσίασης: 15-02-2024

Η παρούσα ερευνητική εργασία αφορά την αρχιτεκτονική των σιδηροδρομικών σταθμών από τις απαρχές του σιδηροδρόμου μέχρι σήμερα, στην Ελλάδα και την υπόλοιπη Ευρώπη. Εκτός από την αρχιτεκτονική κτιρίων σιδηροδρομικών σταθμών, αναλύεται ο ρόλος τους στον αστικό ιστό και η επιρροή που δέχεται η αρχιτεκτονική τους από τη γεωγραφική θέση και την κουλτούρα της κοινωνίας στην οποία βρίσκονται.

Η ιστορία τους ξεκινάει από τις μητροπόλεις της Ευρώπης, καθώς εκεί υπήρχαν και οι περισσότερες ανάγκες μεταφοράς. Βέβαια, σημαντικά ιστορικά γεγονότα, όπως η Βιομηχανική Επανάσταση, επαναπροσδιόρισαν τον ρόλο του σιδηροδρόμου και τα κτίρια των σταθμών του κάθε δικτύου. Αυτό αντικατοπτρίζεται τόσο σε τεχνολογικές καινοτομίες, όσο και σε νέες αρχιτεκτονικές μορφές (εικ.1).



1. Madrid Atocha Station, Κήπος στο εσωτερικό του σταθμού

Έντονη είναι η διαφορετική διαχείριση του σιδηροδρόμου, αλλά και των κτιριακών του εγκαταστάσεων, στην Ελλάδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης. Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εγκαινιάστηκε πολύ αργότερα, εξαιτίας πολιτικών και οικονομικών ιδιαιτεροτήτων. Λόγω αυτού, η αρχιτεκτονική των ελληνικών σταθμών δίνει έμφαση στη λειτουργικότητα, χωρίς ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά και διακοσμητικά στοιχεία (εικ.2). Αντίθετα, οι σταθμοί του εξωτερικού, και ιδιαίτερα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων, σχεδιάστηκαν με γνώμονα τον εντυπωσιασμό με πληθωρικούς συνήθως διακόσμους και υλικά (εικ. 3,4).





2. Σιδηροδρομικός σταθμός Μυκητών, Όψη σταθμού από την πλευρά των αποβαθρών





### 3. Amsterdam Centraal Station, Όψη του κτιρίου επιβατών από τον χώρο αποβαθρών



### 4. Stazione di Milano Centrale, Αίθουσα εισόδου εσωτερικά

Μάλιστα, οι τελευταίοι έχουν αποκτήσει διαφορετικό ρόλο με το πέρασμα του χρόνου. Οι εναλλασσόμενες κοινωνικές ανάγκες επιτάσσουν με τη σειρά τους αλλαγές στη ζωή της πόλης, κάτι που αντικατοπτρίζεται και στις νέες λειτουργίες που προστίθενται στα κτίρια των σταθμών. Σε πολλά από αυτά, εντοπίζεται στο ίδιο κτίριο και η στέγαση του μετρό (εικ.5,6). Έτσι, οι σταθμοί παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του αστικού ιστού της πόλης, όντας "ανοιχτοί" προς αυτή και έχοντας ζωτική σημασία για την καθημερινότητα και την εξέλιξή της. Όσον αφορά την τυπολογία των σταθμών, πρόκειται για μια υπερμεγέθη κτιριακή δομή που αποτελείται από το κτίριο επιβατών και τη μεγαστέγαση των αποβαθρών (εικ.7). Παράλληλα, μορφολογικά δε χαρακτηρίζονται από ένα συγκεκριμένο αρχιτεκτονικό στυλ, αλλά από ένα συνουθύλευμα πολλών διαφορετικών (εικ.8).







5. Antwerpen-Centraal Railway Station, Χώρος αποβαθρών



6. Zurich Central Station, Πέρασμα προς το υπόγειο τμήμα του μετρό





7. Amsterdam Centraal Station, Βορειοανατολική όψη του σταθμού



8. Madrid Atocha Station, Βορειοανατολική όψη του σταθμού



Οι σταθμοί στην Ελλάδα χωρίζονται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέγεθός τους και το πλήθος κόσμου που εξυπηρετούσαν και όχι βάσει της μορφολογίας τους ή της αρχιτεκτονικής που τους χαρακτήριζε, καθώς στερούνται ως επί το πλείστον κάποιου ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού χαρακτηριστικού (εικ.9). Επιπλέον, παρουσιάζουν πολλά κοινά μεταξύ τους όσον αφορά τη μορφή, αλλά και τον τρόπο κατασκευής τους. Αυτό συμβαίνει λόγω του γεγονότος ότι σχεδιάστηκαν με κύριο άξονα την απόλυτη λειτουργικότητα, χωρίς να υπάρχει ενδιαφέρον για κάποια καινοτομία, ακολουθώντας παλαιά αρχιτεκτονικά πρότυπα (εικ.11). Λόγω αυτού, στους ελάχιστους σταθμούς που έγινε εντατική μελέτη, εύκολα διακρίνουμε τη διαφορά, και τα λιγοστά τέτοια παραδείγματα θεωρούνται αξιόλογα στη χώρα μας (εικ.12).



9. Σταθμός Πελοποννήσου, Αθήνα, (πρώτης κατηγορίας) το έτος 1957





10. Νέος Σιδηροδρομικός σταθμός Θεσσαλονίκης (ΝΕΣΘ) (πρώτης κατηγορίας), Εσωτερική διαμόρφωση υπόγειου διαδρόμου που καταλήγει στις αποβάθρες του σταθμού





11. Σιδηροδρομικός σταθμός Κομοτηνής, Όψη από την πλευρά των αποβαθρών



12. Σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου

Ο σκοπός όλων των παραπάνω είναι η μελέτη και κατανόηση της αρχιτεκτονικής των κτιρίων των σιδηροδρομικών σταθμών σε σχέση με τη λειτουργία τους. Ταυτόχρονα, η σύγκριση των ελληνικών σιδηροδρομικών σταθμών με τους αντίστοιχους του εξωτερικού είναι αναπόφευκτη. Μέσα από αυτή τη



διαδικασία επιδιώκεται η εύρεση τρόπων με τους οποίους οι ελληνικές υποδομές τέτοιων βιομηχανικών κτιρίων θα μπορέσουν να λάβουν ενεργό ρόλο στον αστικό ιστό σήμερα. Βέβαια, αντιλαμβανόμαστε τη σημασία και την αξία της παραδοσιακής ελληνικής αρχιτεκτονικής που συναντάμε σε σιδηροδρομικούς σταθμούς της χώρας, κτίρια τα οποία με την κατάλληλη διαχείριση θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν αντίστοιχα του εξωτερικού, αναδεικνύοντας την αρχιτεκτονική κληρονομιά του τόπου.

Επομένως, έπειτα από τη διερεύνηση ερωτημάτων και τη συγκριτική αποτίμηση που περιλαμβάνει η έρευνα, μεταξύ άλλων συμπερασμάτων, πιστεύουμε ότι οι ελληνικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί θα μπορούσαν να αναβιώσουν στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα με τις κατάλληλες ενέργειες, χωρίς αυτό να σημαίνει πως θα πρέπει να ανταγωνιστούν τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Η δημιουργία ενός νέου τύπου σταθμού που να ανταποκρίνεται στα ελληνικά δεδομένα κρίνεται απαραίτητη, κάτι που αν συμβεί θα δώσει νέα πνοή στις αρχιτεκτονικές μορφές των αστικών ιστών των πόλεων στην Ελλάδα.

### **“Stations” of Railways: Architectural harmony (or not?)**

The present research work concerns the architecture of railway stations from the beginnings of the railway until today in Greece and the rest of Europe. In addition to the architecture of railway station buildings, their role in the urban area and the influence of their architecture on the geographical location and culture of the society in which they are located are analysed.

Their history begins in the metropolises of Europe, as there were most transport needs. Of course, important historical events, such as the Industrial Revolution, redefined the role of the railway and the station buildings of each network. This is reflected in both technological innovations and new architectural forms.

It is clear that the management of the railway and its buildings in Greece is different from that in the rest of Europe. The Greek railway network was inaugurated much later, due to political and economic peculiarities. Because of this, the architecture of the Greek stations emphasizes functionality, without particularly architectural and decorative elements. On the contrary, the stations abroad, especially in the European metropolises, were designed with a view to impressing , usually with exaggerated decorations and materials.

In fact, the latter have acquired a different role over time. Changing social needs in turn require changes in city life, which is also reflected in the new functions added to the station buildings. In many of them, the housing of the subway is located in the same building. Thus, the stations play an important role in shaping the urban fabric of the city, being 'open' to it and having vital importance for its daily life and development. Regarding the typology of the stations, it is an oversized building structure consisting of the passenger building and the mega-housing of the platforms. At the same time, morphologically they are not characterized by a specific architectural style, but by a mixture of many different ones.

The stations in Greece are divided into four basic categories according to their size and the number of people they served and not according to their morphology or the architecture that characterized them, as they are mostly devoid of any special architectural feature. In addition, they have much in common in terms of both form and method of manufacture. This is due to the fact that they have been designed with absolute functionality in mind, without any interest in innovation, following old architectural standards. For this reason, in the few stations that have been intensively designed, we can easily see the difference and the few such examples are considered to be significant in our country.

The purpose of all of the above is to study and understand the architecture of railway station buildings in relation to their function. At the same time, the comparison of Greek railway stations with those abroad is inevitable. Through this process it is sought to find ways in which the Greek infrastructure of such industrial buildings will be able to take an active role in the urban area today. Of course, we are aware of the importance and value of the traditional Greek architecture found in the country's railway stations, buildings which, with proper management, could compete with those abroad, highlighting the architectural heritage of the place.

Therefore, after examining the questions and the comparative evaluation included in the research, among other conclusions, we believe that Greek railway stations could be revived in the modern Greek reality with



the appropriate actions, without this meaning that they should compete with European standards. The creation of a new type of station corresponding to Greek reality is considered necessary, something that if it happens will give a new breath to the architectural forms of the urban areas of cities in Greece.