



Εισαγωγή

Η Ελλάδα είναι γνωστή παγκόσμια για την αρχαία κληρονομιά της. Όπου κι αν κοιτάξεις θα δεις τα λείψανα του πολιτισμού των προγόνων μας. Για την διατήρησή τους υπάρχουν οργανωμένες υπηρεσίες του κράτους που τα φροντίζουν. Όμως για την πραγματική προστασία έναντι των αρχαιοκαπήλων πρέπει και εμείς οι ίδιοι να έχουμε τα μάτια μας ανοικτά.

Πέρα όμως από την προγονική κληρονομιά υπάρχουν κι άλλα αντικείμενα που πρέπει να τα προσέξουμε και να μην αφήσουμε να καταστραφούν. Ευτυχώς το καλό ελληνικό κλίμα το ξηρό και άνυδρο τα έχει διατηρήσει σε μια κατάσταση επανορθώσιμη. Αναφέρομαι στα αντικείμενα της βιομηχανικής αρχαιολογίας, που μπορεί να μην τα βαραίνουν τα χιλιάδες χρόνια των αρχαίων ευρημάτων, είναι όμως σημαντικά μνημεία της ανθρώπινης διανοήσης και εφευρετικότητας. Εξάλλου αν κανείς σκεφτεί τη επίδραση είχαν αυτά τα αντικείμενα στην πρόοδο της ανθρωπότητας θα έπρεπε να τα τοποθετούμε σε μουσεία.

Οι παλιότεροι που θα διαβάσουν αυτό το σημείωμα θα θυμούνται πως τα παλιά χρόνια δούλευαν ήλιο με ήλιο. Ελεύθερος χρόνος δεν υπήρχε, η ζωή ήταν πολύ σκληρή. Σήμερα θεωρούμε τη ζωή που κάνουμε αυτονόητη. Οι άνθρωποι όταν έφταναν στα 50 τους χρόνια εθεωρούντο γέροι και πράγματι ήσαν τέτοιοι από την πολλή δουλειά. Το σύνθημα του Σικάγου 8 ώρες δουλειά, 8 ώρες ύπνο και 8 ώρες ελεύθερο χρόνο δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί ποτέ χωρίς την άφθονη ενέργεια που ξεκίνησε με την ανακάλυψη των θερμικών μηχανών. Οι τέχνες και τα γράμματα θα ήσαν αποκλειστικό προνόμιο των δυναστών μας. Το πόσο μεγάλη σημασία είχε η απελευθέρωση άφθονης ενέργειας φαίνεται και από την περίφημη εξίσωση του Λένιν «σοσιαλισμός = εξηλεκτρισμός + σοβιέτ». Ο Λένιν είχε δίκιο χωρίς άφθονη ενέργεια δεν υπάρχει ελεύθερος χρόνος δημιουργικός. Μα θα μου πείτε ότι «μα το σύστημα του Λένιν κατέρρευσε» Ναι βεβαίως γιατί ξέχασε να βάλει Δημοκρατία στη λέξη σοβιέτ.

Όλη αυτή η εισαγωγή δεν έγινε για να θυμηθούμε τον Λένιν, έγινε για να καταλάβουμε πως αν η ανακάλυψη του Ήρωνα του Αλεξανδρέως (για όσους δεν ξέρουν είναι ο πρώτος κατασκευαστής ατμομηχανής στον κόσμο) δεν είχε θαφτεί από τις κοινωνικές ανακατατάξεις και συγκυρίες του αιώνα που έζησε, ο κόσμος σήμερα θα είχε βγει έξω από το ηλιακό μας σύστημα. Η επαναανακάλυψη της ατμομηχανής είναι ο πρώτος σταθμός στην απελευθέρωση της ενέργειας.

Είναι η μηχανή με την οποία κατασκευάστηκαν δρόμοι που ενώνουν τον κόσμο, ατμόπλοια που ένωσαν ηπείρους, είναι η μηχανή που ξεκούρασε τον εργάτη του ελαιολιβερίου που γύριζε σαν υποζύγιο το μύλο που άλεθε τον ελαιόκαρπο. Σήμερα παρόλο που οι θερμικές μηχανές είναι πια εσωτερικής καύσεως (αυτοκίνητα, αεροπλάνα κλπ.) η ατμομηχανή με τη σύγχρονη μορφή της του ατμοστροβίλου είναι ο κυρίαρχος τρόπος παραγωγής του ηλεκτρικού ρεύματος. Δηλαδή το ρεύμα που έρχεται στο σπίτι μας (εκτός των υδροηλεκτρικών εργοστασίων) παράγεται κύρια με ατμοστροβίλους για τον απλούστατο λόγο ότι είναι μηχανές με πολύ μεγάλη απόδοση. (Μιλάμε πάντοτε για τους ατμοστροβίλους, και όχι την παλινδρομική, με έμβολο όπως είναι και η δική μας ατμομηχανή.

Σύντομο ιστορικό

Στο Λεωνίδιον υπάρχει μια πολύ σημαντική ατμομηχανή που ο χρόνος και οι αρχαιοκάπηλοι δεν μπόρεσαν να την καταστρέψουν ολοκληρωτικά. Είναι ο ατμοκίνητος οδοστρωτήρας που χρησιμοποιήθηκε στην κατασκευή του ιστορικού δρόμου Πλάκας - Λεωνιδίου (από τους πρώτους ασφαλτόδρομους).

Ο οδοστρωτήρας αυτός μαζί με άλλους εννέα παραγγέλθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση την 21 Απριλίου του 1914 στο εργοστάσιο AVELING & PORTER στο Kent της Αγγλίας. Μέχρι στιγμής είναι άγνωστη η τύχη των υπολοίπων 9, πιθανόν να σκουριάζουν κάπου παρατημένα. Το μηχάνημα αυτό είναι μοντέλο BTD 8 τόνων. Αυτό το κάνει λίγο ασυνήθιστο, τα περισσότερα μοντέλα της AVELING & PORTER ήσαν 10 έως 16 τόνων. Σύμφωνα με την Road Roller Association της Αγγλίας είναι το πέμπτο μηχάνημα που καταγράφεται στα αρχεία τους. Αναφέρω τον αριθμό πλαισίου του είναι 7512 και το Royalty number είναι 8260. Αυτοί οι δύο αριθμοί είναι τα στοιχεία της ταυτότητας του μηχανήματος. Όποιος αναγνώστης του σημειώματος βρίσκεται στην Αγγλία και μπορεί να στείλει οποιοδήποτε ανταλλακτικό θα προσφέρει μεγάλη υπηρεσία. Ήδη έχουν παραγγελθεί στο εργοστάσιο κατασκευής του η ανακατασκευή όλων των μπρούντζινων πλακετών και σημάτων και λογοτύπων του ώστε να τοποθετηθούν ξανά. Σημειωτέον ότι τα αυθεντικά εκλάπησαν από αλλοδαπούς συλλέκτες. Ευτυχώς όμως στο παλαιό εργοστάσιο υπάρχουν οι μήτρες αυτών των πλακετών και έτσι είναι δυνατή κατασκευή γνησίων ξανά.

Ο οδοστρωτήρας αυτός σύμφωνα με την μαρτυρία του Παναγιώτη Ανδρούτσου πρέπει να ήρθε στην Πλάκα το 1930 με 32. Τον έφερε μια μεγάλη μαούνα που όπως θυρούεται πρέπει να έχει βουλιάξει μέσα στο λιμάνι της Πλάκας. Σύμφωνα δε με την μαρτυρία του τελευταίου μηχανοδηγού του Γιάννη Βαμβακά από την Άρια Ναυπλίου εργάστηκε μέχρι την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου, οπότε επιστρατεύτηκε ο μηχανοδηγός. Επίσης με την μαρτυρία πάλι του ίδιου, φαίνεται πως υπήρχαν σχέδια να εργαστεί και στον δρόμο Λεωνιδίου Κοσμά. Ο πόλεμος όμως τα σταμάτησε όλα. Η κατασκευή του δρόμου της Πλάκας - Λεωνιδίου κράτησε πολύ τότε από έλλειψη χρημάτων τότε από βλάβες του οδοστρωτήρα αλλά και από την ίδια την τεχνική που χρησιμοποιήθηκε. Σίγουρα οι βλάβες που θα παρουσίαζε θα ήταν δύσκολο να τις επισκευάζουν στο Λεωνίδιον. Αλλά και η τεχνική ήταν τροχοπέδη. Στο Λεωνίδιον προφανώς δεν υπήρχε άλλη ατμομηχανή σπαστήρας για να παράγει «γαρμπίλι» έτσι, οι εργάτες και κυρίως εργάτριες έσπαζαν τις πέτρες με σφυριά και το παραγόμενο γαρμπίλι το μετέφεραν με ντορβάδες. Έτσι για έναν δρόμο 4,5 Km χρειάστηκε πολύς χρόνος. Ο Γιάννης Βαμβακάς μας είπε πως στρώνανε περίπου 20 με 30 μέτρα την ημέρα.

Έτσι γίνεται κατανοητό τι σημαίνει έλλειψη ενέργειας, και πόσο σημαντικό είναι να τιμούμε τα αντικείμενα αυτά. Μέσα σ' αυτή τη μάζα από παλιοσίδερα είναι το μυαλό του Ήρωνα του Αλεξανδρέως, του Parin, του James Watt, του Stephenson, και φυσικά του ορφανού παπαδοπαίδι Tomas Aveling, που η εφευρετικότητα και δημιουργικότητά του τον έκαναν τον μεγαλύτερο κατασκευαστή οδοστρωτήρων παγκόσμια.

Το μηχάνημα αυτό είναι στενά συνδεδεμένο με τον δρόμο Πλάκας - Λεωνιδίου και αποτελεί κομμάτι μια λαμπρής ιστορικής περιόδου του Λεωνιδίου. Πρέπει να φροντίσουμε να αποκατασταθεί στην αρχική μορφή του. Βεβαίως ευχής έργο θα ήταν να ξαναλειτουργούσε, αν ήμασταν στην Αγγλία θα ήταν εύκολο να γινόταν και αυτό. Ας αρκεστούμε να ξαναπάρει την εξωτερική μορφή και να στολίσει κάποιον κατάλληλο χώρο. Ποτέ κανείς δεν ξέρει το μέλλον τι επιφυλάσσει, μπορεί κάποτε να δημιουργηθεί σχολή μηχανολογίας από το πανεπιστήμιο Πελοποννήσου στο Λεωνίδιον και να δούμε τους φοιτητές να ανάβουν ξανά τη φωτιά στο καζάνι του.

ΑΠΟ ΤΗΝ 16 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2005 Ο ΑΤΜΟΚΥΛΙΝΔΡΟΣ ΕΚΤΙΘΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΕΩΝΙΔΙΟΥ
Το κείμενο που ακολουθεί προοριζόταν να τοποθετηθεί στο κιγκλίδωμα που περιβάλλει και προστατεύει τον Ατμοκύλινδρο από τους υποψήφιους βανδάλους, δίπλα στην πρώτη γέφυρα του Λεωνιδίου. Δυστυχώς η τότε αλλά και η σημερινή Δημοτική Αρχή δεν το έχει βάλει, υπάρχει όμως στο γραφείο του Δημάρχου.

ΑΤΜΟΚΥΛΙΝΔΡΟΣ: «ΑΙ ΒΡΑΣΙΑΙ»

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ: **AVELING & PORTER KENT ROCHESTER ΑΓΓΛΙΑ**

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ: **1914**

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ: **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ**

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ: **ΜΟΝΟΚΥΛΙΝΔΡΟΣ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗ ΙΣΧΥΟΣ 4 ΝΡΗ**

ΒΑΡΟΣ: **8 ΤΟΝΟΙ**

Ο ατμοκύλινδρος «Αι Βρασιαί» χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή του δρόμου που συνδέει την αρχαία πόλη των Βρασιών, τη σημερινή Πλάκα, με το Λεωνίδιο, όπως ονομάστηκε η σύγχρονη πόλη που δημιούργησαν οι παλαιοί κάτοικοι των Πρασιών, του σημερινού Πραστού. Το σημερινό Λεωνίδιον, που ήταν παλαιά η χειμερινή έδρα των Πρασιωτών κατέστη μόνιμος τόπος διαμονής τους μετά την καταστροφή που υπέστη ο ορεινός Πραστός το 1826. Έκτοτε η πόλη του Λεωνιδίου αναπτύχθηκε γοργά, έτσι ώστε τον 19ο και αρχές του 20ου αιώνα να είναι ένα πραγματικό άστυ στην Πελοπόννησο. Ο δρόμος Πλάκας (Βρασιών) Λεωνιδίου που ξεκίνησε το 1930 ήταν για την εποχή του ένα πρωτοποριακό έργο, που διευκόλυνε το εμπόριο της περιοχής.

Ο Ατμοκύλινδρος, αφού επιτέλεσε το έργο του, εγκαταλείφθηκε περιφερόμενος σε διαφορά σημεία της περιοχής, λεηλατούμενος συνεχώς από ξένους κυρίως συλλέκτες. Το 2004 ο Δήμος Λεωνιδίου τον ανέλαβε υπό την προστασία του. Με την βοήθεια της επιτροπής που συνέστησε για την αποκατάστασή του και του άγγλου τεχνικού συμβούλου Derek Rayner, φρόντισε τη συντήρησή του.

Σήμερα, 16 Απριλίου 2005, ημέρα που γιορτάζει ο πολιούχος Άγιος Λεωνίδης, παραδίδει τον ατμοκύλινδρο ξανά στην πόλη του Λεωνιδίου, αδιάψευστο σύμβολο της σημαντικής ιστορικής πορείας της πόλης στην εμπορική και κοινωνική ζωή της Νότιας Πελοποννήσου στα νεότερα χρόνια. Η αποκατάστασή του όμως συνεχίζεται, έτσι κάθε βοήθεια, ιδίως σε σπάνια ανταλλακτικά, είναι ευπρόσδεκτη. Για την αποκατάσταση του ατμοκυλίνδρου εργάστηκε ο Δήμαρχος Λεωνιδίου Δημήτριος Τσιγκούνης, ο Αντιδήμαρχος Ηλίας Μάνος και οι : Μανόλης Καττής, Γεώργιος Καλατζής, Nobert Van Lott, Παναγιώτης Σαραντάρης, Φίλιππος Β. Μπεκύρος, και ο Derek Rayner.

Σήμερα (2013) Ο Ηλίας Μάνος και ο Φίλιππος Μπεκύρος είναι δημοτικοί σύμβουλοι του νέου ενοποιημένου Δήμου Νότιας Κυνουρίας και Δήμαρχος είναι ο Γιάννης Μαρνέρης.