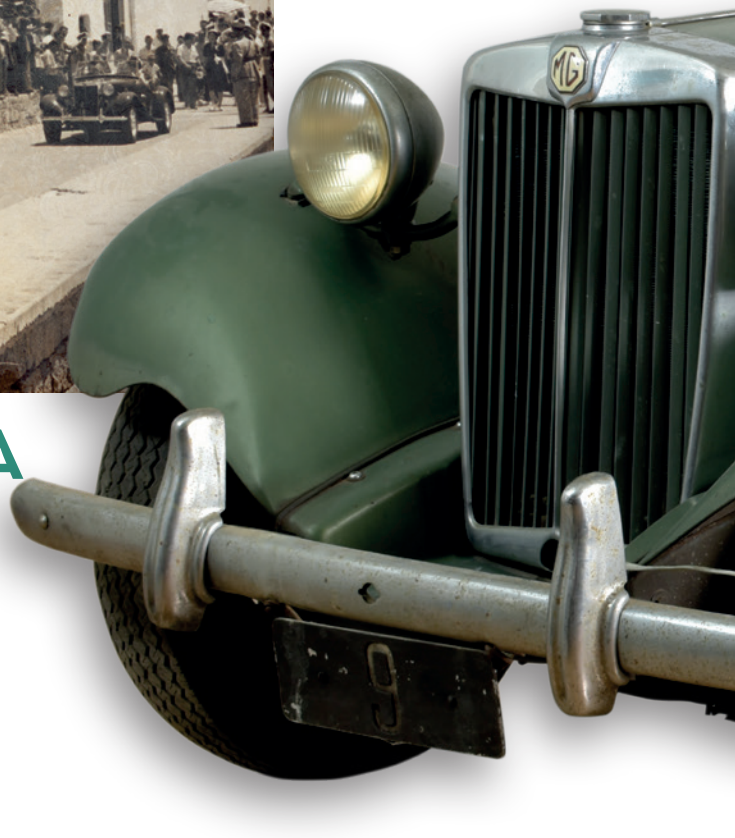
ROLLS-ROYCE PHANTOM III, SILVER WRAITH, SILVER CLOUD III (SALOON / DROPHEAD COUPE), MG TD, FIAT 500 BOANO SPIDER ELEGANCE

01



ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΗΣ ΤΕΩΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ

Τίνα Χανιαλάκη
Συντηρήτρια Αρχαιοτήτων και Έργων Τέχνης, Διεύθυνση Συντήρησης Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων, ΥΠΠΟ

Πάνος Χριστοδούλου
Συντηρητής Αρχαιοτήτων και Έργων Τέχνης, Διεύθυνση Συντήρησης Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων, ΥΠΠΟ

02

01
Τα δύο MG TD στη Ρόδο, κατά τον εορτασμό της ενσωμάτωσης της Δωδεκανήσου, τον Μάρτιο του 1948 (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

02
Το ένα εκ των δύο MG TD (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

Η ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΤΕΩΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ ΟΙκογένειας που βρίσκεται στο Τατόι απαρτίζεται από συνολικά 10 αυτοκίνητα οχήματα, κατασκευασμένα από το 1938 έως και το 1964. Από αυτά, τέσσερα είναι κατασκευής Rolls–Royce, δύο MG, δύο FIAT και δύο είναι ηλεκτροκίνητα τρίκυκλα, μάρκας Victor Electricar. Αναλυτικά, τα μοντέλα που απαντούν στη συλλογή είναι τα εξής: Rolls–Royce (R–R) Phantom III, R–R Silver Wraith, R–R Silver Cloud III Saloon, R–R Silver Cloud III Drophead Coupe, MG TD και FIAT 500 Boano Spider Elegance by Savio.

Τα οχήματα αυτά ανήκαν στην τέως βασιλική οικογένεια και περιήλθαν οριστικά στην κατοχή και ιδιοκτησία του ελληνικού κράτους με τον Νόμο 2215/1994. Έκτοτε, βρίσκονταν αποθηκευμένα στο κτήριο του νέου Βουστασίου, εντός του Κτήματος Τατοΐου.

Πρόκειται για αυτοκίνητα που είναι στενά συνδεδεμένα με τα πρόσωπα της τέως βασιλικής οικογένειας, καθώς αποτελούσαν οχήματα επίσημων ή ανεπίσημων εμφανίσεων, ενώ μέλη της οικογένειας οδηγούσαν αυτοπροσώπως κάποια από αυτά.

Για τους παραπάνω ιστορικούς λόγους, το 2015 κηρύχθηκαν, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3028/2002, ως «Νεώτερα Κινητά Μνημεία»[1] και είναι έως σήμερα —κατά τη γνώση των συγγραφέων— τα μοναδικά αντικείμενα αυτού του είδους (αυτοκίνητα) που έχουν χαρακτηριστεί μνημεία, σύμφωνα με την Αρχαιολογική Νομοθεσία.

Το 2020, η Διεύθυνση Συντήρησης Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων (ΔΣΑΝΜ) εκπόνησε σχετική Μελέτη[2] που εγκρίθηκε από το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων και τελικά τα οχήματα αυτά εντάχθηκαν στο τρέχον πλαίσιο επεμβάσεων προστασίας για τα κινητά αντικείμενα από το Κτήμα Τατοΐου[3].

Με τη μελέτη αυτή η ΔΣΑΝΜ διαμόρφωσε και οριοθέτησε το πλαίσιο των επεμβάσεων, διατυπώνοντας μια στρατηγική για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με διλήμματα μεταξύ αποκατάστασης, συντήρησης ή ανακατασκευής κ.ά. Για τον σκοπό αυτό αναφέρθηκε σε πρακτικές (σύγχρονες και παλαιότερες) που ακολουθούνται από ιδιώτες ή μουσεία αυτοκινήτου διεθνώς, αποσαφηνίζοντας όρους και αντιπαραθέτοντας ταυτόχρονα σύγχρονους οδηγούς καλών πρακτικών, χάρτες δεοντολογίας (π.χ. Χάρτα του Τορίνου) καθώς και προτάσεις από τη βιβλιογραφία.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Τα οχήματα, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, τέθηκαν σε λειτουργία για τελευταία φορά το 2000 περίπου. Το κτήριο του νέου Βουστασίου στο οποίο είχαν τοποθετηθεί ήταν σε πολύ κακή κατάσταση, εγκαταλελειμμένο και εντελώς ακατάλληλο για μακροχρόνια αποθήκευση οχημάτων σε ακινησία. Τα ανοίγματά του δεν σφράγιζαν επαρκώς, επιτρέποντας την είσοδο όχι μόνο σε ρύπους αλλά και σε επιβλαβείς οργανισμούς[4]. Στην πλειονότητά τους, δηλαδή, τα οχήματα παρουσίαζαν εκτεταμένες και μη αναστρέψιμες φθορές που προκλήθηκαν από τη μακροχρόνια ακινησία τους σε ακατάλληλο χώρο. Οι φθορές που οφείλονται στον χρόνο της χρηστικής τους ζωής είναι πολύ λίγες και εντοπίζονται κυρίως στο εξωτερικό τους.

Η φθορά τους κατά την περίοδο της ακινησίας τους προκλήθηκε εξαιτίας: α) της πρόχειρης και χωρίς μέριμνα τοποθέτησής τους, και β) του μικροκλίματος που αναπτύχθηκε στον χώρο.

Αναλυτικότερα, τα οχήματα είχαν τοποθετηθεί στον χώρο χωρίς καλύμματα, εντελώς απροστάτευτα. Όλα τα οχήματα είχαν εξωτερικά ένα παχύ στρώμα επικαθίσεων σκόνης, χώματος, αλάτων, φύλλων και επιχρίσματος της οροφής του κτηρίου, ενώ τα ανοικτού τύπου οχήματα (π.χ. FIAT και MG) είχαν τους ίδιους ρύπους και στο εσωτερικό τους.

Κάποια από τα αυτοκίνητα μάρκας Rolls–Royce βρέθηκαν ανυψωμένα σε ξύλινα στηρίγματα, με μηχανικές βλάβες να δηλώνονται πρόχειρα γραμμένες σε χαρτόνι και με εξαρτήματα να έχουν αφαιρεθεί και να βρίσκονται είτε κοντά στα αυτοκίνητα είτε ακόμα και στο εσωτερικό τους. Οι εφεδρικοί τροχοί είχαν επίσης αφαιρεθεί από κάποια οχήματα και βρίσκονταν διάσπαρτοι στον χώρο. Επιπλέον, ακόμα και ολόκληρα τμήματα των σαλονιών είχαν μετακινηθεί ή και αφαιρεθεί από το εσωτερικό (π.χ. καθίσματα, καταπακτή) αφήνοντας κενά στο αμάξωμα, δίνοντας πρόσβαση σε έντομα και ζώα στα σαλόνια. Εξωτερικά, όλα τα αυτοκίνητα εμφάνιζαν εκδορές και παραμορφώσεις των μεταλλικών επιφανειών, κάποιες από τις οποίες μπορεί να δημιουργήθηκαν την περίοδο της χρήσης τους αλλά δεν είναι απίθανο να οφείλονται και στη βεβιασμένη αποθήκευσή τους στον στενό χώρο του Βουστασίου.

Η αδιατάρακτη κατάσταση και η διατήρηση του μικροκλίματος του χώρου (χαμηλό επίπεδο φωτός, πολύ υψηλή σχετική υγρασία και χαμηλή θερμοκρασία) για μεγάλο χρονικό διάστημα είχε ως συνέπεια τη φθορά των κατασκευαστικών υλικών του χώρου, τη φθορά των υλικών των οχημάτων αλλά και τη δράση επιβλαβών οργανισμών (έντομα, πτηνά, τρωκτικά και θηλαστικά) και μικροοργανισμών οι οποίοι ήταν ακόμα ενεργοί. Όπως ήδη αναφέρθηκε, κατά τόπους το επίχρισμα της οροφής είχε φθαρεί και καταπέσει στα αυτοκίνητα.

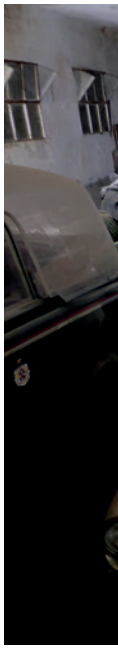
Το εσωτερικό των οχημάτων χρησιμοποιήθηκε ως φωλιά και τροφή από επιβλαβείς οργανισμούς (π.χ. ξυλοφάγα έντομα, τρωκτικά), οι οποίοι έσκισαν και κατέφαγαν ταπετσαρίες και υφασμάτινες οροφές, μόλυναν τάπητες και επενδύσεις με κουκούλια, ιστούς και περιττώματα. Βρέθηκαν ακόμα υπολείμματα από αυγά και φτερά, γεγονός που υποδηλώνει την παρουσία πτηνών, ενώ εντοπίστηκαν νυχτερίδα και γάτα που κυκλοφορούσαν περιστασιακά στον χώρο.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ – ΔΙΛΗΜΜΑΤΑ

Ήδη από την εκπόνηση της μελέτης ήταν σαφές ότι το εγχείρημα θα παρουσίαζε αρκετές προκλήσεις. Τα οχήματα διαφοροποιούνται σημαντικά από τα αντικείμενα με τα οποία συνήθως ασχολείται η Υπηρεσία (αρχαιότητες και έργα τέχνης) και η ανάληψη αυτού του έργου ήταν (και είναι) πρωτόγνωρη. Παρακάτω παρουσιάζονται επιγραμματικά οι προκλήσεις που έπρεπε να αντιμετωπιστούν.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Πρόκειται για αντικείμενα —όπως μπορεί εύκολα κάποιος να αντιληφθεί— ογκώδη, βαριά, με μεγάλη πολυπλοκότητα στην κατασκευή τους, που εκτείνεται σε πολλά από τα χαρακτηρι-



03
Η Rolls-Royce Silver Wraith στον γάμο της Πριγκίπισσας Σοφίας με τον Πρίγκιπα Χουάν Κάρλος, το 1962 (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

04
Η Rolls-Royce Silver Wraith (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

05
Τα αυτοκίνητα στον χώρο που είχαν σταθμευθεί μέχρι το 2020 (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

στικά τους, όπως: το σχήμα, οι διαστάσεις, το βάρος, τα υλικά κατασκευής, οι τεχνολογίες κατασκευής κ.λπ.

Το σύνθετο σχήμα ενός τέτοιου αντικειμένου καθιστά μεγάλο μέρος του όγκου του δυσπρόσιτο, ιδιαίτερα σε συνδυασμό με το μέγεθος και το βάρος του, που δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο τον χειρισμό του, αλλά και την εκτίμηση της κατάστασης διατήρησής του.

Τα υλικά κατασκευής που τα συναποτελούν καλύπτουν ένα μεγάλο φάσμα που εκτείνεται από μεταλλικά κράματα (κυρίως σιδήρου, χαλκού, αλουμινίου), γυαλί, συνθετικά υλικά (πλαστικά, ελαστομερή), έως υφάσματα, δέρμα και ξύλο. Οι τεχνολογίες κατασκευής και διαμόρφωσής τους επίσης ποικίλλουν σημαντικά. Συναντώνται βαμμένες μεταλλικές επιφάνειες, επιμεταλλώσεις, συγκολλήσεις, επενδύσεις κ.ά. Τέλος, απαντούν πολυάριθμα επιμέρους υποσύνολα και μηχανισμοί ή κυκλώματα που συγκροτούν ολόκληρα υποσυστήματα (ηλεκτρικό, υδραυλικό κ.λπ.), κάθε ένα επιφορτισμένο με συγκεκριμένες λειτουργίες. Τα υλικά αυτά είναι συναρμολογημένα σε ένα σύνολο και οι απαραίτητες επεμβάσεις είναι ορισμένες φορές δύσκολο να εφαρμοστούν, καθώς μπορεί να επηρεάζουν αρνητικά γειτνιάζοντα υλικά. Η αποσυναρμολόγησή τους μπορεί επίσης να επιφέρει μη αναστρέψιμα αποτελέσματα, αφού πολλές φορές ενδιάμεσα συνδετικά υλικά (όπως π.χ. ελαστικά παρεμβύσματα) έχουν διαβρωθεί σε μεγάλο βαθμό και κατά την αποσυναρμολόγησή τους αποσυντίθενται.

Ο χώρος εύρεσής τους εκτός αστικού ιστού, η απουσία εξειδικευμένων εγκαταστάσεων με κατάλληλο εξοπλισμό αλλά και η αδυναμία δημιουργίας τέτοιων (ακόμα και με βασικές παροχές ύδρευσης και αποχέτευσης) εντός του κτήματος πε-

06

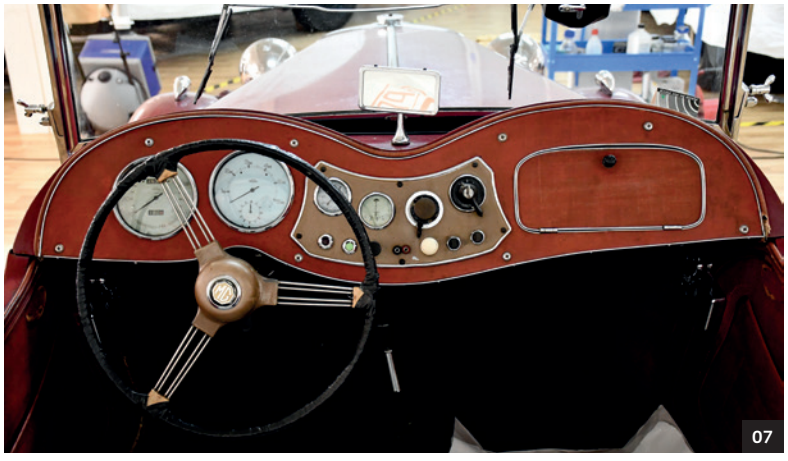
06
Εσωτερικό του Fiat 500 Boano Spider Elegance.

07
Εσωτερικό από MG TD.

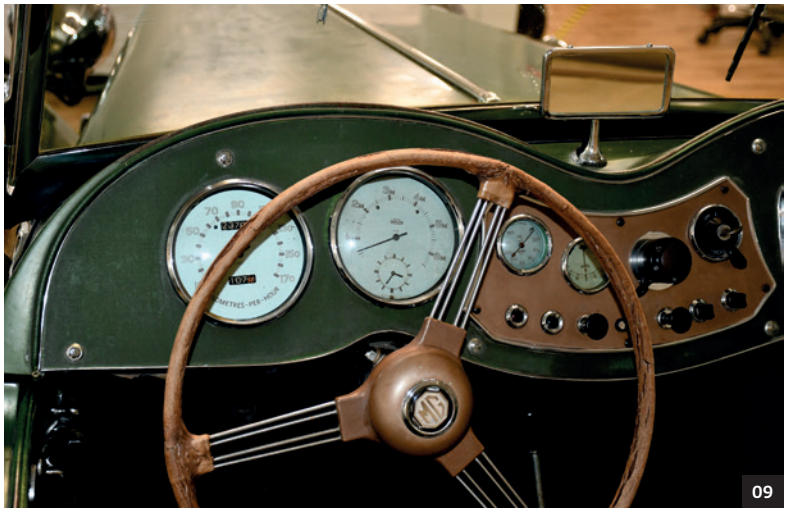
08
Στιγμιότυπο εργασιών.

09
Εσωτερικό από MG TD.

10
Συντήρηση εσωτερικού.


07

08


09

10

ριορίζουν σημαντικά τον βαθμό των επεμβάσεων που μπορούν να πραγματοποιηθούν.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ – ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΑΣ – ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Μέχρι πρότινος, τεχνολογικά αντικείμενα όπως τα αυτοκίνητα, οι ατμομηχανές κ.ά. εντάσσονταν στην ευρύτερη κατηγορία της Βιομηχανικής Κληρονομιάς και οι κανόνες δεοντολογίας που διέπουν τη συντήρηση και την αποκατάστασή τους συνοψίζονταν στους χάρτες του Νίζνι Ταγκίλ και της Ρίγας. Από το 1994 περίπου και έπειτα, εμφανίζονται διάφοροι οδηγοί καλών πρακτικών, όπως η τελευταία έκδοση από την Ένωση Βρετανικών Μουσείων Μέσων Μεταφοράς και Τεχνολογίας (ABTEM), με τίτλο *Guidelines for the Care of Larger and Working Historic Objects*, καθώς και κάποιοι μικρότεροι οδηγοί συμβουλών από φορείς όπως το Canadian Conservation Institute, το National Parks Service ή το Μουσείο Henry Ford.

Τελευταία όμως, το ολοένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα αυτοκίνητα απασχόλησε επί σειρά ετών την Παγκόσμια Ομοσπονδία Ιστορικών Οχημάτων (FIVA), το Υπουργείο Πολιτισμού της Γαλλίας και άλλους φορείς με ενδιαφέρον για το αυτοκίνητο και οδήγησε στη δημιουργία στενών δεσμών της FIVA με την UNESCO και το TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage). Αυτό είχε ως συνέπεια την αναγνώριση των αυτοκινήτων ως αντικειμένων βιομηχανικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Βασιζόμενη στους προηγούμενους Χάρτες της Ρίγας, της Βαρκελώνης, της Βενετίας και της Αθήνας, η FIVA κατήρτισε το 2013 τον Χάρτη του Τορίνου, παρέχοντας έτσι κατευθυντήριες οδηγίες για τη χρήση, τη διατήρηση σε λειτουργία και την αποκατάσταση ιστορικών οχημάτων. Ο Χάρτης συνοδεύεται από επεξηγηματικό εγχειρίδιο αλλά και σχετικό Γλωσσάριο Όρων, όπου γίνεται σαφής η έμφαση που δίνεται πλέον σε θέματα αυθεντικότητας, στη Συντήρηση έναντι της Αποκατάστασης κ.ά.

Στην Ελλάδα, το γενικό πλαίσιο προστασίας από το ελληνικό κράτος καθορίζεται από τον Νόμο 3028/2002 (ΦΕΚ 2002), ο οποίος είναι σαφώς προσανατολισμένος στις αρχαιότητες, και από τα όσα ορίζονται εκεί (άρθρο 43) για τη συντήρηση των κινητών μνημείων. Πρόσφατα δε, υπήρξε σχετική συμπλήρωσή του (ΦΕΚ 2017) που αφορά σε τεχνολογικά αντικείμενα (πλοία, αυτοκίνητα κ.ά.), σε θέματα απόσπασης τμημάτων τους κ.λπ. Ωστόσο το μεθοδολογικό πλαίσιο που καθορίζει τέτοιες αποφάσεις δεν είναι σαφές και οι όποιες αποφάσεις λαμβάνονται από την Υπηρεσία, η οποία εκπονεί τη μελέτη μαζί με Συμβουλευτικές Επιτροπές.

Στην περίπτωση των οχημάτων της τέως βασιλικής οικογένειας, καταβλήθηκε προσπάθεια όλα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω να συγκεραστούν προκειμένου να διαμορφωθεί το πλαίσιο για την προστασία τους.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ Ή ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ;

Αν και για το ευρύ κοινό οι όροι αυτοί είναι παρεμφερείς, εν τούτοις διαφοροποιούν και καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τις αποφάσεις και εν τέλει τις επεμβάσεις που πραγματοποιούνται. Συνήθως (ειδικά για κινητά αντικείμενα–κηρυγμένα μνημεία), επιλέγεται ο πρώτος και ηπιότερος βαθμός επέμβασης, η Συντήρηση, που στόχο έχει να διατηρήσει το αντικείμενο στην κατάσταση στην οποία βρέθηκε, με όσο το δυνατόν μικρότερης έκτασης παρεμβάσεις, αντιμετωπίζοντας κυρίως τα φαινόμενα διάβρωσης και φθοράς που επηρεάζουν τα υλικά κατασκευής του. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η διατήρηση της ιστορικότητάς του και της υπόστασής του όπως αυτή έχει μεταβληθεί μέσα στην πορεία του χρόνου. Ο επόμενος βαθμός παρέμβασης είναι η Αποκατάσταση, όπου γίνεται μια απόπειρα να επανέλθει το αντικείμενο σε μια κατάσταση όπως όταν ακόμα βρισκόταν σε χρήση. Για την περίπτωση των αυτοκινήτων αυτό θα σήμαινε, για παράδειγμα, την τμηματική ή πλήρη επαναβαφή τους, την αποκατάσταση του σχήματος των μεταλλικών επιφανειών κ.λπ. Εν μέρει, η Αποκατάσταση απαντά και στα θέματα λειτουργικότητας που αναλύονται παρακάτω. Τέλος, η Ανακατασκευή σημαίνει, στην περίπτωση ενός αυτοκινήτου που δεν διατηρείται σε καλή κατάσταση, την εκ βάθρων επισκευή και τροποποίησή του, έτσι ώστε να προσομοιάζει στην εικόνα (και τη λειτουργικότητα) που αυτό είχε όταν βγήκε από το εργοστάσιο παραγωγής. Οι παρεμβάσεις αυτές, όταν γίνονται χωρίς να τις υπαγορεύει κάποιο μεθοδολογικό πλαίσιο, συχνά επηρεάζουν την ιστορική συνέχεια και θέτουν σημαντικά ερωτήματα ως προς την αυθεντικότητα του αντικειμένου, φέρνοντας στο νου το γνωστό παράδοξο του «Πλοίου του Θησέα»[5].

ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ Ή ΣΤΑΤΙΚΟ ΕΚΘΕΜΑ;

Το συνηθέστερο ερώτημα που απασχολεί το ευρύ κοινό, όταν αντικρίζει ένα αυτοκινητιστικό έκθεμα από το παρελθόν, είναι το εάν λειτουργεί ακόμα και αν μπορεί να κινηθεί. Το κατά πόσον ένα τεχνολογικό αντικείμενο μπορεί να ανακτήσει τη λειτουργικότητά του είναι μια απόφαση που κανονικά λαμβάνεται τη στιγμή της «απόσυρσής» του, και προβλέπει συγκεκριμένες ενέργειες — πράγμα που δεν ίσχυσε για τα εν λόγω οχήματα τα οποία απλώς έπαψαν να χρησιμοποιούνται χωρίς περαιτέρω μέριμνα για το μέλλον τους. Η επαναφορά ενός τεχνολογικού αντικειμένου σε λειτουργία —σε δεύτερο χρόνο— αποσκοπεί στο να διατηρήσει και να μεταδώσει στο κοινό την αίσθηση μιας άλλης εποχής που αυτό αποπνέει. Στον αντίποδα των προηγούμενων επιλογών η διατήρηση ενός τεχνολογικού αντικειμένου ως στατικού εκθέματος διασώζει μόνο την εικόνα του, χωρίς να μεταφέρει στον χρόνο τη λειτουργική του υπόσταση.

Στην περίπτωση των εδώ εξεταζόμενων αντικειμένων — αλλά και γενικότερα— πριν από την απόφαση για επαναφορά της λειτουργίας τους, θα πρέπει πρωτίστως να απαντηθούν ερωτήματα όπως: «σε τι αποσκοπεί η επαναφορά της λειτουργίας τους;», «ποια πραγματική ανάγκη εξυπηρετείται με αυτήν;», «υπάρχουν οι αναγκαίες προϋποθέσεις για τη μακροχρόνια τακτική συντήρησή τους;».

ΛΥΣΕΙΣ

ΠΡΩΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Με βάση τα παραπάνω, διαπιστώθηκε η ανάγκη λήψης άμεσων, πρώτων σωστικών μέτρων και σχηματίστηκε αρχική ομάδα εργασίας από τους συγγραφείς. Μέλημά της ήταν:

– το ζήτημα της ασφάλειας τόσο για τις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο κτήριο του Βουστασίου όσο, στη συνέχεια, και για τη δημιουργία νέου ασφαλούς και υγιεινού περιβάλλοντος για τους εργαζόμενους,

– η δημιουργία καταλληλότερου περιβάλλοντος για τα αντικείμενα και η μεταφορά τους εκτός του Βουστασίου, και

– ο έλεγχος των φθοροποιών παραγόντων που προαναφέρθηκαν (μικροκλίμα, ρυπαντές, επιβλαβείς οργανισμοί) και η μείωση του ρυθμού φθοράς των υλικών των οχημάτων.

Για τους παραπάνω λόγους εκτελέστηκαν άμεσα οι εξής εργασίες:

– φωτογραφική τεκμηρίωση και μέτρηση των διαστάσεων των οχημάτων,

– οργάνωση του χώρου του Βουστασίου με βασικό εξοπλισμό και υλικά για εργασίες καθαρισμού, φώτα εργασίας και εξασφάλιση παροχής ηλεκτρικού ρεύματος από γειτνιάζοντα οικίσκο,

– χρήση μέσων ατομικής προστασίας από τους εργαζόμενους (μάσκες με φίλτρα, συνθετικά γάντια, συνθετικές φόρμες μιας χρήσης, ποδονάρια) για την αποφυγή μολύνσεων του δέρματος και του αναπνευστικού συστήματος από τους μικροοργανισμούς και τη σκόνη,

– καθαρισμός εξωτερικά και εσωτερικά των αυτοκινήτων με πινέλο και ηλεκτρική σκούπα για την απομάκρυνση του χώματος, των φερτών υλικών και των ακαθαρσιών, τον οποίο ακολούθησε καθαρισμός του εξωτερικού με υγρό πανί μικροϊνών,

– ταυτοποίηση και συγκέντρωση από τον χώρο του Βουστασίου εξαρτημάτων (π.χ. καθίσματα, φίλτρα, εφεδρικοί τροχοί) που είχαν απομακρυνθεί από τα οχήματα και είτε τοποθετήθηκαν στη θέση τους είτε στον χώρο αποσκευών του κάθε αυτοκινήτου, και

– εντοπισμός και συγκέντρωση αντικειμένων που σχετίζονται με τα οχήματα (π.χ. σημαίες αυτοκινήτων της βασιλικής οικογένειας ή επισκεπτών, σημαίες μεγάλων διαστάσεων, δίσκοι μουσικής και πικάπ αυτοκινήτου, κ.ά.).

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΝΕΟ ΧΩΡΟ

Η ακαταλληλότητα του χώρου και των συνθηκών στον οποίο βρίσκονταν αποθηκευμένα τα οχήματα ήταν πρόδηλη. Για τον λόγο αυτό κατασκευάστηκε νέος προσωρινός χώρος —αφενός για τη βελτίωση των συνθηκών αποθήκευσης, αφετέρου για τη διευκόλυνση της μελέτης των οχημάτων και την υλοποίηση των προτεινόμενων επεμβάσεων—, ο οποίος σταδιακά διαμορφώθηκε σε εργαστήριο συντήρησης.

Ο οικίσκος προέκυψε από τη συνένωση 14 μεταλλικών κουτιών ISOBOX χωρίς ενδιάμεσα χωρίσματα. Η κατασκευή επενδύθηκε περιμετρικά με μονωτικά πάνελ και τοποθετήθηκε πάνω σε τσιμεντένια πέδιλα σε απόσταση από το έδαφος, με δύο ανοίγματα στις στενές πλευρές και κεκλιμένες ράμπες από σκυρόδεμα. Στον χώρο τοποθετήθηκαν επίσης κλιματιστικές μονάδες για τη ρύθμιση των περιβαλλοντικών συνθηκών.

Η μεταφορά των οχημάτων στον νέο χώρο αποθήκευσης αποτέλεσε αντικείμενο προσεκτικού σχεδιασμού από πλευράς της Υπηρεσίας, θέτοντας αυστηρές προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις στην ανάδοχο εταιρεία η οποία ανέλαβε το έργο. Μετά την ολοκλήρωση των πρώτων εργασιών καθαρισμού πληρώθηκαν τα ελαστικά των οχημάτων με αέρα. Αρχικά, κάτω από κάθε τροχό αυτοκινήτου που θα μεταφερόταν

11

11
Η Rolls-Royce Phantom III (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

12
Η Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupe (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

13
Η Rolls-Royce Silver Cloud III Saloon (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

12

13

14
Στιγμιότυπο από τη μεταφορά των αυτοκινήτων (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

15
Ο νέος χώρος αποθήκευσης (Αρχείο ΔΣΑΝΜ–ΥΠΠΟ).

τοποθετήθηκε τροχήλατο φορείο, για να αποφευχθούν τυχόν βλάβες από την περιστροφή μηχανικών μερών (ημιαξόνια, κιβώτιο ταχυτήτων κ.λπ.) που κατά πάσα πιθανότητα είχαν κολλήσει μετά το παρατεταμένο διάστημα ακινησίας.

Στη συνέχεια, τα αυτοκίνητα μεταφέρθηκαν στον νέο οικίσκο πάνω σε φορτηγό με ανακλινόμενη πλατφόρμα και βαρούλκο έλξης, που τα παρέλαβε από τη θύρα εξόδου του Βουστασίου.

Μετά την ολοκλήρωση της μεταφοράς τους, σε όλο τον χώρο και μέσα σε κάθε όχημα τοποθετήθηκαν φερομονικές παγίδες[6] για σκόρους και ξυλοφάγα έντομα, ώστε να παρακολουθείται η δραστηριότητά τους και να εμποδιστεί η εξάπλωσή τους.

Τέλος, τοποθετήθηκαν στον χώρο καταγραφικά για τη θερμοκρασία και τη σχετική υγρασία.

ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Οι επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν ακολούθησαν τη δεοντολογία της συντήρησης, φροντίζοντας για τη διατήρηση της ιστορικότητας των οχημάτων και των αυθεντικών υλικών, αφαιρώντας ρυπογόνους παράγοντες, προϊόντα διάβρωσης και αποκαθιστώντας φθορές με την ελάχιστα δυνατή παρέμβαση.

Στο εσωτερικό των οχημάτων, διενεργήθηκαν όλων των ειδών οι εφικτοί καθαρισμοί (μηχανικός, υγρός, χημικός, βιολογικός) στις δερμάτινες επιφάνειες και στις υφασμάτινες επενδύσεις. Αφαιρέθηκαν δευτερογενή προϊόντα διάβρωσης (δηλαδή του υποκείμενου μετάλλου) σε επιμεταλλωμένες επιφάνειες, συντηρήθηκαν οι ξύλινες επιφάνειες και όπου κρίθηκε απαραίτητο και αναπόφευκτο αφαιρέθηκαν βερνίκια ξύλου που είχαν αποφλοιωθεί. Επιπλέον, έγιναν και επεμβάσεις (στερεώσεις, συγκολλήσεις, συμπληρώσεις) με σκοπό όχι μόνο τη δομική σταθερότητα και την αποκατάσταση των οργανικών υλικών αλλά και την αισθητική αποκατάσταση δερμάτινων και υφασμάτινων επενδύσεων (π.χ. καθίσματα, τάπητες, σκίαστρα).

Η βαφή των αμαξωμάτων, που ήταν οξειδωμένη σε μεγάλο βαθμό σε όλες τις περιπτώσεις των οχημάτων και επιβαρυμένη από τις χρωματικές αλλοιώσεις εξαιτίας των επικαθίσεων αλάτων από τα υλικά επιχρίσματος της οροφής του κτηρίου, αποφασίστηκε να διορθωθεί. Η στίλβωση της βαφής ανατέθηκε σε εξειδικευμένο συνεργείο, αφού προηγουμένως χαρτογραφήθηκε το πάχος της βαφής σε όλα τα οχήματα — η διαδικασία της διόρθωσης βρίσκεται σε εξέλιξη κατά τη συγγραφή του παρόντος άρθρου. Η απόφαση για τη μερική αποκατάσταση της βαφής λήφθηκε με γνώμονα το να συμβαδίζει η τελική εικόνα των οχημάτων με την αίσθηση πολυτέλειας που απέπνεαν τα αυτοκίνητα αυτά στη διάρκεια της χρηστικής ζωής τους.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝΤΟΜΩΝ

Για την αντιμετώπιση της προσβολής από έντομα υιοθετήθηκε μέθοδος χωρίς βιοκτόνα, κατάλληλη για μουσειακά αντικείμενα και συλλογές και παράλληλα ασφαλής για τους εργαζόμενους. Λαμβάνοντας υπόψη:

– τις ανάγκες της συλλογής,

– την πρόβλεψη για τον μακρύ χρόνο παραμονής των αντικειμένων στον προσωρινό χώρο του οικίσκου, και

– το φυσικό περιβάλλον του οικίσκου,

σχεδιάστηκε πρωτόκολλο απεντόμωσης και εφαρμόστηκε σε όλα ανεξαιρέτως τα τμήματα που ήταν δυνατό να απομακρυνθούν από τα οχήματα.

Έπειτα από τον πρώτο μηχανικό καθαρισμό, κάθε τμήμα οργανικού υλικού που κρίθηκε ότι χρήζει περιόδου καραντίνας (π.χ. κάθισμα, τάπητας, ξύλινο τμήμα) απομακρύνθηκε από το όχημα και τοποθετήθηκε σε σάκο από πολυστρωματικό υλικό, αδιαπέραστο από το οξυγόνο. Στη συνέχεια διοχετεύτηκε άζωτο από εξωτερική πηγή με σκοπό τη δημιουργία ανοξικού περιβάλλοντος σε επίπεδο οξυγόνου, στο οποίο δεν μπορούν να επιβιώσουν οι αερόβιοι οργανισμοί. Ακολούθησαν οι εργασίες συντήρησης και μετά την ολοκλήρωσή τους τα αντικείμενα τοποθετήθηκαν εκ νέου σε ανοξικό περιβάλλον όπου και θα παραμείνουν μέχρι την οριστική τους επανατοποθέτηση στα οχήματα, πριν από την έκθεσή τους στον νέο μουσειακό χώρο. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε όχι μόνο η απεντόμωση των προσβεβλημένων αντικειμένων αλλά και η προστασία τους από νέα προσβολή.

ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ Ή ΣΤΑΤΙΚΟ ΕΚΘΕΜΑ;

Όπως εξηγήθηκε αρχικά, η μακρόχρονη ακινησία στην οποία τέθηκαν τα οχήματα χωρίς μέριμνα για τη διατήρηση της λειτουργίας τους καθιστά την επαναφορά της —χωρίς ενδελεχή αποσυναρμολόγηση, έλεγχο και αντικατάσταση εξαρτημάτων— ζημιογόνα και ανεπιθύμητη. Αποφασίστηκε, σε πρώτη φάση, τα οχήματα να αντιμετωπιστούν ως στατικά, μη λειτουργικά εκθέματα. Στην απόφαση αυτή συνεκτιμήθηκαν η δυσκολία ανάληψης ενός τέτοιου εγχειρήματος στο στενό πλαίσιο ενός συγχρηματοδοτούμενου προγράμματος που περιλαμβάνει το σύνολο των κινητών μνημείων στο Τατόι, το αυξημένο κόστος (εκτιμάται σε πολλές δεκάδες χιλιάδες ευρώ για κάθε ένα), καθώς και η έλλειψη (εντός Ελλάδας) πιστοποιημένων εταιρειών αποκατάστασης οχημάτων της σπανιότητας και της σπουδαιότητας όπως αυτά της συλλογής (ειδικά για τα κατασκευής Rolls-Royce). Ωστόσο η μελέτη, θέτοντας συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις, και εναρμονιζόμενη με τις διεθνείς καλές πρακτικές, κατέδειξε την προοπτική μιας ενδεχόμενης μελλοντικής μηχανολογικής αποκατάστασης οποιουδήποτε από τα οχήματα ώστε αυτό να επανέλθει σε λειτουργική κατάσταση ή/και να ανακατασκευαστεί.

Μάλιστα, ανατέθηκε σε ανάδοχο η ανακατασκευή ενός από τα δύο FIAT, το οποίο έφερε σοβαρές παραμορφώσεις και απώλειες στο άμαξωμά του και το οποίο δεν θα μπορούσε να αξιοποιηθεί ως έκθεμα. Η ανάθεση αυτή προβλέπει και την επαναφορά της λειτουργίας του και είναι σε εξέλιξη.

ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η Διεύθυνση Συντήρησης Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων, εκπληρώνοντας την αποστολή της όχι μόνο για την προστασία και τη συντήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς, αλλά και για την ευαισθητοποίηση του ευρύτερου κοινού σε θέματα συντήρησης, συμπεριέλαβε το εγχείρημα της συντήρησης των οχημάτων της τέως βασιλικής οικογένειας στις εκπαιδευτικές της δράσεις. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια των Ευρωπαϊκών Ημερών Συντήρησης το 2020, παρουσίασε σύντομο βίντεο[7] από τη μεταφορά των αυτοκινήτων στον νέο χώρο αποθήκευσής τους.

** Για την υλοποίηση του έργου συντήρησης, απασχολήθηκε η εξής ομάδα εργασίας:*
Επίβλεψη και συντονισμός: Τίνα Χανιαλάκη, Πάνος Χριστοδούλου.
Εργασίες συντήρησης: Νάγια Καραμάνη, Μυρτώ Μαρίνη, Έλενα Μήλεση, Μάρω Νικολάου, Μαργαρίτα Ντελή.

Σημειώσεις

1 ΦΕΚ 2615/Β/4/12/2015.

2 «Οχήματα της πρώην Βασιλικής Οικογένειας: Μελέτη – Πλαίσιο για τη Στρατηγική Αντιμετώπισης των Ζητημάτων Συντήρησης και Αποκατάστασης». Εγκεκριμένη μελέτη από το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων (αρ. πρωτ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΣΑΝΜ/ΤΜΣΑΝΜ/Φ63/284955/200619/3222/408 ΑΔΑ:ΨΟΙΘ4653Π4-Η1Ζ).

3 Υποέργο 2 με τίτλο «Προετοιμασία για την έκθεση κινητών αντικειμένων της τέως βασιλικής οικογένειας από τα κτήρια στο Κτήμα Τατοΐου» του έργου «Συντήρηση και αποκατάσταση κινητών αντικειμένων της τέως βασιλικής οικογένειας από τα κτήρια στο Κτήμα Τατοΐου – Προετοιμασία εκθεμάτων για την έκθεση κινητών αντικειμένων της τέως βασιλικής οικογένειας από τα κτήρια στο Κτήμα Τατοΐου» με ID Δράσης 16875 και Κ.Ε. 2021ΤΑ01400006 στο Ταμείο Ανάκαμψης, που εκτελείται απολογιστικά και με αυτεπιστασία από τη ΔΣΑΝΜ.

4 Ως επιβλαβής οργανισμός ορίζεται παράσιτο ή ζώο, έντομο ή φυτό του οποίου η δραστηριότητα μπορεί να βλάψει τον άνθρωπο, τα φυτά ή αντικείμενα. Οι επιβλαβείς οργανισμοί που εμφανίζονται σε συλλογές είναι συνήθως έντομα και τρωκτικά που προσβάλλουν οργανικά υλικά, δηλαδή ξύλο, ύφασμα, χαρτί, δέρμα, γούνα.

5 Το παράδοξο του «Πλοίου του Θησέα» πρωτοεμφανίζεται στα κείμενα του Πλούταρχου και αποτελεί μέχρι και σήμερα ένα νοητικό φιλοσοφικό πείραμα που αφορά στο γενικό ζήτημα της ταυτότητας και πώς αυτή μεταλλάσσεται στο πέρασμα του χρόνου.

6 Οι φερομονικές παγίδες εντόμων χρησιμοποιούν φερομόνες θηλυκών ατόμων για να προσελκύσουν και να παγιδεύσουν αρσενικά άτομα δημιουργώντας σύγχυση και παρεμποδίζοντας το ζευγάρωμα και την περαιτέρω ωοτοκία.

7 Το βίντεο είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://youtu.be/rMtnCnM6Ncs?si=A8oZgjoNaoDi8LdW.

Βιβλιογραφία

ABTEM, *Guidelines for the Care of Larger and Working Historic Objects. Association of British Transport & Engineering Museums, 2018*. https://abtemguidelinesorg.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/02/124317-abtem-guidelines-booklet.pdf (20.02.2025).

Christodoulou Panagiotis, «Motorized vehicles as composite objects - taking up the challenge for the former Greek Royal cars», *Conservation of Composite Objects: Compounded Challenges and Diverse Treatments: Icon Metals Group Autumn Conference*, London 2017.

Clark Jennifer (επιμ.), *The Routledge Companion to Automobile Heritage, Culture, and Preservation*, Routledge, 2020.

Collier Miles, *The Archaeological Automobile: Understanding and Living with Historical Automobiles*, Collier AutoMedia, 2022.

FIVA, *The Turin Charter. Handbook part 1*, 2013. https://www.fiva.org/storage/Documents/Culture%20and%20Youth%20Commission/Charter-of-Turin-English-Version.pdf?v20240711083550 (26.06.2025).

FIVA, *FIVA Charter of Turin Handbook, Paint Supplement 2.0, 2023. https://www.fiva.org/storage/Documents/Culture%20and%20Youth%20Commission/FIVA%20Charter%20of%20Turin%20Paint%20Supplement%202.0%20Feb%202023.pdf?v20240801053920* (26.06.2025).

Florian Mary Lou E., *Fungal Facts: Solving fungal problems in heritage collections*, Archetype Publications, London 2002.

Kite Marion / Thomson Roy, *Conservation of Leather and Related Materials*, Elsevier Butterworth–Heinemann, Oxford 2006.

Maekawa Shin / Elert Kerstin, *The Use of Oxygen-Free Environments in the Control of Museum Insect Pests*, Getty Publications, Los Angeles 2003.

Pinniger David, *Pest Management in Museums, Archives and Historic Houses*, Archetype Publications, London 2001.

Tutt Gundula, *What is Patina? Tracking a term into the world of historic vehicles*, 2018. https://abtemguidelinesorg.files.wordpress.com/2019/02/patinatalkonlinesmall.pdf (20.02.2025).

Χριστοδούλου Παναγιώτης, «Τεχνολογικά Αντικείμενα ως Κυρηγμένα Κινητά Μνημεία: Ιδιαιτερότητες και Προκλήσεις για τη Συντήρηση Μηχανοκίνητων Αυτοκινήτων», *Ετήσια Ημερίδα Πανελλήνιας Ένωσης Συντηρητών Αρχαιοτήτων 2018*, ΠΕΣΑ, Αθήνα 2018.