

1^ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΑΡΓΟΥΣ
ΜΠΟΥΣΟΥΛΟΠΟΥΛΕΙΟΝ

ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗΝ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΓΩΓΗ

ΤΙΤΛΟΣ

«Το τραίνο προσφέρει στο
Άργος: Κάποτε, τώρα και στο
μέλλον»



ΣΧΟΛΙΚΟ ΕΤΟΣ : 2012-13

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ :

ΤΣΑΓΓΟΥΡΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ:

ΑΓΓΕΛΑΙΝΑ ΣΟΦΙΑ
ΝΑΣΣΗ ΜΑΡΙΚΑ

ΜΑΘΗΤΕΣ : ΑΓΓΕΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΑΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ
ΑΡΓΥΡΑΚΗ ΦΩΤΕΙΝΗ
ΓΑΛΑΤΟΥΛΑ ΝΑΤΑΛΙΑ
ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ
ΓΚΑΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΓΚΟΛΕΜΗ ΕΥΔΟΚΙΑ
ΓΡΙΝΕΖΟΥ ΣΟΦΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ
ΚΑΜΠΟΣΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΚΑΠΑΡΕΛΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
ΚΑΠΕΤΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΑΡΟΥΝΗ ΔΗΜΗΤΡΑ
ΚΛΗΣΙΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΚΟΥΡΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΛΑΤΣΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΛΕΙΒΑΔΙΤΗ ΙΩΑΝΝΑ
ΜΑΚΡΗ ΦΩΤΕΙΝΗ
ΜΠΟΓΑ ΣΩΤΗΡΙΑ
ΜΠΟΖΙΟΝΕΛΟΥ ΦΩΤΕΙΝΗ ΔΗΜΗΤΡΑ
ΞΙΞΗ ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΣΚΟΥΝΤΟΥΜΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΣΥΡΕΓΓΕΛΑΣ ΜΙΧΑΗΛ ΑΓΓΕΛΟΣ
ΤΣΙΓΚΑΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ
ΤΣΙΩΡΟΥ ΑΝΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΦΟΥΖΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή-πληροφορίες για το πρόγραμμα	3
Ιστορική αναδρομή	
Οι πρώτες προτάσεις ως την ίδρυση της Α.Ε. ΣΠΑΠ (1870 – 1882)	3
Σύντομο ιστορικό των θρυλικών «ΣΠΑΠ»	4
Εθνική προσφορά	5
Αξιοποίηση μη εμπορικών σιδηροδρομικών γραμμών	
Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος	7
Το τρενάκι του Πηλίου	8
Ευρωπαϊκές τουριστικές διαδρομές	9
Παρουσίαση φυσικών ομορφιών της Αργολίδας	10
Αξιοποίηση κτιρίων και άλλων υποδομών	
Σιδηροδρομικό Μουσείο Βόλου	16
Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας	18
Επίλογος	19
Βιβλιογραφία	20

ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Στο πλαίσιο των προγραμμάτων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης που πραγματοποιούνται στα σχολεία αποφασίσαμε να ασχοληθούμε με το τραίνο και την σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης του Άργους με την υπόλοιπη Ελλάδα. Γίνεται μια προσπάθεια να γνωρίσουμε ιστορικά στοιχεία σε σχέση με την χάραξη και την κατασκευή της γραμμής, τις διάφορες φάσεις που έχει περάσει η λειτουργία του σιδηροδρόμου κατά τον προηγούμενο αιώνα.

Επίσης γίνεται προσπάθεια να ανακαλύψουμε την σημασία του σιδηροδρόμου για την περιοχή του Άργους και την προσφορά του στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και γενικότερα στην οικονομία του Ελληνικού κράτους. Βέβαια ελπίζουμε να ανακαλύψουμε και τις αλλαγές που επέφερε και σε άλλους τομείς όπως στην κοινωνία, την χρησιμότητα του στις διάφορες πολεμικές συγκρούσεις του περασμένου αιώνα από τους ελληνοτουρκικούς πολέμους του 1897, στους Βαλκανικούς πολέμους, στον Α΄ και Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο και στον Εμφύλιο.

Ακόμα γίνεται μια προσπάθεια ανάλυσης της κατάστασης των τελευταίων χρόνων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου και πως φτάσαμε στην κατάσταση να σταματήσει να ακούγεται το σφύριγμα του τραίνου χαρακτηριζόμενη ως μια μη συμφέρουσα γραμμή. Προσπαθούμε με παραδείγματα αξιοποίησης άλλων γραμμών που χαρακτηρίστηκαν παλαιότερα μη συμφέρουσες για εμπορική χρήση, αλλά παρόλα αυτά καταφέρνουν να λειτουργούν με πολύ καλά αποτελέσματα. Παρουσιάζονται προτάσεις αξιοποίησης της γραμμής με διαφορετικούς τρόπους καθώς επίσης και προτάσεις χρήσης του κτιρίου του σιδηροδρομικού σταθμού του Άργους προς όφελος των δημοτών όπως έχει πραγματοποιηθεί σε άλλες πόλεις.

Ο τίτλος που επιλέχτηκε να δοθεί στην παρακάτω εργασία είναι «Το τραίνο προσφέρει στο Άργος: Κάποτε, τώρα και στο μέλλον», επειδή θεωρούμε ότι αντικατοπτρίζει καλύτερα την προσπάθεια που κάνουμε για την σφαιρική κάλυψη του θέματος του σιδηροδρόμου στην περιοχή της Αργολίδας.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι πρώτες προτάσεις ως την ίδρυση της Α.Ε. ΣΠΑΠ (1870 – 1882)

Η ιστορία του σιδηροδρόμου στη νεότερη Ελλάδα είναι άμεσα συνδεδεμένη με το σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού Αργολίδας. Στα πρώτα κίολας σιδηροδρομικά σχέδια που κατατέθηκαν στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος συναντάμε προτάσεις για τη σιδηροδρομική ανάπτυξη της Αργολίδας. Το όνειρο του σιδηροδρόμου ξεκίνησε πολύ νωρίς. Μόλις το 1835 έγινε πρόταση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Πειραιώς. Ως το 1880 έχουν γίνει μόνο 9 χλμ. της γραμμής αυτής. Το 1882 μπορεί να χαρακτηριστεί σαν «έτος της ελληνικής σιδηροδρομικής εποχής».

Τη χρονιά αυτή ο Χ. Τρικούπης θα υπογράψει οριστικές συμβάσεις για τα δίκτυα Θεσσαλίας – Πελοποννήσου και Αττικής συνολικού μήκους 900 χλμ. Μέχρι να φθάσουμε όμως στο έτος 1882 κύλησε πολύ νερό στ' αυλάκι. Ακούστηκαν και παρουσιάστηκαν πολλές προτάσεις για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Στις προτάσεις αυτές τις περισσότερες φορές συμπεριλαμβάνεται και ο νομός Αργολίδας. Συγκεκριμένα:

1868: Ο Βαρώνος και χρηματιστής Louis de Normand προτείνει την κατασκευή τριών γραμμών, μεταξύ των οποίων και αυτή που συνδέει το Λακωνικό Κόλπο με την Τρίπολη και την Κόρινθο.

1871 (Οκτώβριος): Όμιλος Γάλλων κεφαλαιούχων προτείνει στην ελληνική κυβέρνηση την κατασκευή της γραμμής: Πειραιάς – Κόρινθος – Ναύπλιο – Σπάρτη – Γύθειο – Αλμυρός.

1879 (Ιούλιος): Ο κόμης ντε Μοντρεσού υποβάλλει σχέδια τεσσάρων γραμμών, ανάμεσα στις οποίες και η γραμμή Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα, με διακλάδωση σε Κουτσοπόδι – Άργος – Ναύπλιο.

1881 (31/8): Ο Κουμουνδούρος υπογράφει σύμβαση με τον L. Perdoux για την κατασκευή δυο γραμμών Πειραιώς – Λαρίσης και Πειραιώς – Πατρών, με διακλάδωση Κόρινθο – Ναύπλιο – Μύλους, διεθνούς πλάτους 1,43 μ. Η διακλάδωση αφορούσε γραμμή πλάτους 0,70 μ. στρωμένη πάνω σε αμαξιτό δρόμο. Ο ανάδοχος δηλώνει αδυναμία να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του και ζητά να αναθεωρηθούν οι όροι της σύμβασης.

1882: Το φιλόδοξο όνειρο του σιδηροδρόμου αρχίζει να γίνεται πραγματικότητα. Ο πρωθυπουργός Χ. Τρικούπης εισάγει στη Βουλή τρία νομοσχέδια για τις σιδηροδρομικές γραμμές της Ελλάδας, μεταξύ των οποίων και τη γραμμή Πειραιώς – Πατρών, με διακλάδωση προς Κόρινθο – Ναύπλιο – Μύλους. Η γραμμή αυτή, κατά την πρόταση του Τρικούπη, θα είναι αυτόνομη και όχι σε τμήμα του αμαξιτού δρόμου, πλάτους 1,00 μέτρου και όχι 1,43 που προέβλεπε η σύμβαση Κουμουνδούρου – L. Perdoux. Στις συζητήσεις της Βουλής, 20, 24 και 25 Μαΐου» 1882, (οι σημαντικότερες που έχουν γίνει για το σιδηρόδρομο) σφοδρή υπήρξε η αντιπαράθεση των προτάσεων Τρικούπη – Κουμουνδούρου.

Σύντομο ιστορικό των θρυλικών «ΣΠΑΠ»

Ξεκίνησε να κατασκευάζεται επί πρωθυπουργίας του Χαρίλαου Τρικούπη. Η πρώτη σύμβαση υπογράφηκε στις 19 Απριλίου 1882 και αφορούσε την κατασκευή και εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών γραμμών Πειραιώς - Ελευσίνας - Κορίνθου - Πατρών, Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου και Άργους - Μύλων, οι οποίες θα είχαν εύρος γραμμής 1 μέτρο. Στις 8 Νοεμβρίου 1882 ξεκινά επισήμως η κατασκευή με την θεμελίωση του τερματικού σταθμού του Πειραιά.

Την 1η Δεκεμβρίου 1882 γίνεται η ίδρυση της ανώνυμης μετοχικής εταιρίας Σιδηροδρόμων Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου. Στις 30 Ιουνίου 1884 παραδίδεται στην κυκλοφορία με εξαιρετική επισημότητα, το πρώτο τμήμα που είναι το Πειραιάς - Ελευσίνα. Μέχρι της 10 Δεκεμβρίου 1887 παραδίδονται σταδιακά και τα υπόλοιπα τμήματα τα οποία θα δώσουν ένα αρχικό μήκος δικτύου 204 χλμ. και μια πολλή βασική σύνδεση, της πρωτεύουσας με το λιμάνι των Πατρών. Το λιμάνι των Πατρών είχε θαλάσσια σύνδεση με το Μπρίντιζι, την Τεργέστη και την Μασσαλία, επομένως μπορούμε να κατανοήσουμε την σημασία του έργου για εκείνη την εποχή.

Το Μάιο του 1887 υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της γραμμής Πατρών - Πύργου μήκους 99 χλμ. Τελικά, μετά από αρκετά προβλήματα με τις ανάδοχες εταιρίες, στις 29 Μαρτίου 1890 ολοκληρώνεται, ενώ τον Αύγουστο του 1891 εγκαινιάζονται οι τοπικοί

κλάδοι Καβάσιλα - Κυλλήνη και Πύργος - Ολυμπία και τον Ιούνιο του 1892 εγκαινιάζεται η τοπική διακλάδωση Βαρθολομιού - Λουτρών Κυλλήνης.

Πέντε χρόνια νωρίτερα τον Απρίλιο του 1887 γίνεται εισήγηση στην Βουλή από τον Χαρίλαο Τρικούπη για την Δημοσία Δαπάνη κατασκευή της γραμμής Μύλων - Τριπόλεως - Καλαμών. Το Δεκέμβριο του 1887 γίνεται η ψήφιση του σχετικού νόμου και τον Απρίλιο του 1888 υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή με ανάδοχο την Βελγική Διεθνή Εταιρία Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων.

Τον Ιούνιο του 1889 ιδρύεται η Εταιρία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΕΜΣΕ) που είναι και πιο γνωστή με το όνομα Σιδηρόδρομοι Μύλων - Καλαμών (ΣΜΚ) στην οποία παραχωρείται το δικαίωμα εκμετάλλευσης και περαιτέρω κατασκευής της γραμμής Μύλων - Καλαμάτας.

Επίσης το 1889 με νόμο κυρώνεται η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και των «ΣΠΑΠ» για την κατασκευή της γραμμής του Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοφτού - Καλαβρύτων (ΔΚ), εύρους 0,75 μ. και μήκους 22.350 μ. Το έργο ολοκληρώνεται τελικά 5 χρόνια αργότερα στις 10 Μαρτίου του 1896 αντί μετά από 10 μήνες που είχε αρχικά συμφωνηθεί, με κόστος να ξεπερνά το τριπλάσιο της αρχικής πρόβλεψης.

Στο μεταξύ τον Φεβρουάριο του 1892 παραδίδονται τα τμήματα Μύλων - Τρίπολης, Καλαμάτας - Διαβολιτσίου και ο τοπικός κλάδος Ασπροχώματος - Μεσσήνης. Τον Νοέμβριο του 1899 με την παράδοση του τμήματος Τρίπολης - Διαβολιτσίου και του τοπικού κλάδου Λεύκτρου - Μεγαλόπολης ολοκληρώνεται η γραμμή Μύλων - Καλαμάτας μετά από πολλά προβλήματα τα οποία στο μεταξύ οδήγησαν στην ενσωμάτωση των «ΣΜΚ» στους «ΣΠΑΠ».

Το Σεπτέμβριο του 1902 ολοκληρώνεται και η γραμμή Πύργου - Κυπαρισσίας - Ζευγολατιού με αποτέλεσμα να ολοκληρωθεί το Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Πελοποννήσου.

Τέλος το 1904 με την κατασκευή του σταθμού «Καλαμάτα Λιμνή» και της γραμμολογίας στην αποβάθρα του λιμανιού της Καλαμάτας ολοκληρώνεται η χερσαία σύνδεση της Αθήνας και σημαντικού μέρους της ορεινής Πελοποννήσου με το μεγαλύτερο νότιο λιμάνι της χώρας.

Το 1929 οι «ΣΠΑΠ» εξαγοράζουν το τμήμα Ν. Ηρακλείου - Λαυρίου των Σιδηροδρόμων Αττικής και αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου μέχρι το 1957 οπότε και καταργείται.

Το 1951 η εταιρία Σιδηροδρόμου Πύργου - Κατακόλου (ΣΠΚ) που πρωτολειτούργησε τον Φεβρουάριο του 1883 περιέρχεται στους «ΣΠΑΠ» και το ίδιο συμβαίνει το 1953 με τους Σιδηροδρόμους Βορειοδυτικής Ελλάδος (ΣΒΔΕ) οι οποίοι συνέδεαν το Κρυονέρι με το Αγρίνιο και πρωτολειτούργησαν τον Οκτώβριο του 1890.

Την 1η Αυγούστου 1954 εγκαινιάζεται η διακλάδωση Ισθμού - Λουτρακίου. Το 1954 οι «ΣΠΑΠ» κρατικοποιούνται και τελικά το 1962 χάνονται οριστικά μετά από ένωση τους με τους Σιδηρόδρομους του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) τερματίζοντας μια ιστορική πορεία ογδόντα χρόνων στην νεότερη Ελλάδα.

Σαν επίλογο σε αυτό το σύντομο ιστορικό θα τονίσουμε δύο πράγματα. Το δίκτυο των «ΣΠΑΠ» με μήκος πάνω από 750 χλμ. αποτελεί το μεγαλύτερο μετρικό δίκτυο της Ευρώπης και διακρίνεται για την υποδειγματική του λειτουργία, η οποία πολλές φορές υπήρξε καινοτόμος για τα μεταφορικά δεδομένα της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης, παρά τις συνεχείς οικονομικές δυσκολίες.

ΕΘΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Σημαντικός ήταν ο ρόλος του σιδηροδρόμου στις μεγάλες στιγμές του Έθνους. Το 1886, κατά τον αποκλεισμό της Ελλάδας από τους στόλους των Μεγάλων Δυνάμεων, οι μεταφορές –που δεν μπορούσαν όλες να γίνουν θαλασσίως- εξυπηρετήθηκαν από τα τρένα.

Το 1897, στον ατυχή Ελληνοτουρκικό πόλεμο κατά τον οποίο η Θεσσαλία ανακαταλήφθηκε από τους Τούρκους για ένα χρόνο, φάνηκε η σημασία της απουσίας σιδηρόδρομου που να συνδέει την Αθήνα με τα σύνορα, για την ταχεία μεταφορά του στρατού. Ελλείπει σιδηροδρομικής γραμμής, ο στρατός δεν μπορούσε να προλάβει τις εξελίξεις, όταν οι Τούρκοι βρίσκονταν βόρεια της Θεσσαλίας και ήταν εύκολο γι'αυτούς να εισβάλλουν στη χώρα. Τότε καταδείχθηκε η αξία του σιδηροδρομικού δικτύου. Και είναι γνωστός ο λόγος για τον οποίο οι Τούρκοι αντιδρούσαν επίμονα στην ένωση του ελληνικού δικτύου –όταν έφτασε μέχρι Παπαπούλι, το 1909- με το τουρκικό, από Παπαπούλι έως Πλατύ. Ένοιωθαν τον κίνδυνο που τους απειλούσε και γνώριζαν ότι ο ελληνικός στρατός θα χρησιμοποιούσε αυτήν την ένωση στην επέλασή του προς βοράν. Γι'αυτό και δεν έγινε. Έγινε όμως αργότερα, όταν δεν χρειαζόταν πλέον να ληφθεί η έγκριση της Τουρκίας...

Η αγροτική εξέγερση του 1910, είναι άλλη μια στιγμή της ελληνικής ιστορίας που συνδέεται με το σιδηρόδρομο και ειδικότερα με το Κιλελέρ, το μικρό αυτό χωριό επί της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας-Βόλου. Στα τραγικά εκείνα γεγονότα, ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιείτο τόσο από τους επαναστατημένους αγρότες όσο και από τον στρατό που εκτελούσε διαταγές, σύμφωνα με τις επιθυμίες των τσιφλικάδων της περιοχής. Βασικά σημεία εκκίνησης υπήρξαν επίσης οι σταθμοί και τα τρένα, κατάφορτα τότε με αγρότες και τότε με στρατιώτες, στα γεγονότα που προηγήθηκαν της Αγροτικής εξέγερσης στην Καρδίτσα, στα Τρίκαλα και τη Λάρισα.

Η πιο μεγάλη στιγμή του σιδηροδρόμου στην ιστορία του Έθνους έφθασε το 1912, στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο, όταν οι Έλληνες κατέλαβαν τη Θεσσαλονίκη. Με τον σιδηρόδρομο μεταφέρθηκε ο όγκος του στρατού προς βοράν, από τα κέντρα επιβίβασης της Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας, ακόμα και στη γραμμή μεταξύ Κρυονερίου-Αγρινίου.

Την σημασία της προσφοράς του σιδηροδρόμου στους πολέμους του 1912-13, επιβεβαιώνει η έκπληξη των μελών της γαλλικής αποστολής, που μετακλήθηκε το 1919 για την οργάνωση των ελληνικών σιδηροδρόμων, όταν πληροφορήθηκαν πως υπερπηδήθηκαν οι ελλείψεις σε υλικό και πως επιτεύχθηκε η ταχεία προώθηση του στρατού, κατά τους πολέμους αυτούς.

Στα γεγονότα του 1915-1917, όταν κηρύχθηκε νέα επιστράτευση λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1914-1918) στον οποίο η Ελλάδα τάχθηκε στο πλευρό της Αντάντ, στον πόλεμο κατά της Γερμανίας, οι μετακινήσεις του ελληνικού και του συμμαχικού στρατού γινόταν με τρένα.

Στην Μικρασιατική Εκστρατεία κατά την προέλαση του ελληνικού στρατού στην Ανατολική Θράκη, πέρα από τον Έβρο, μέχρι τα πρόθυρα της Κωνσταντινούπολης, ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιήθηκε για τις στρατιωτικές μεταφορές. Χρησιμοποιήθηκε επίσης ως μέσο για την προσφορά οικονομικής και πολιτιστικής βοήθειας στους ελληνικούς πληθυσμούς που ζούσαν κάτω από τον τουρκικό ζυγό. Μετά την Μικρασιατική Καταστροφή, κατά την υποχώρηση του ελληνικού στρατού, ο σιδηρόδρομος τέθηκε στη διάθεση του στρατού και του πληθυσμού.

1940. Μεγάλη ήταν η προσφορά του σιδηρόδρομου και στον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο. Μέσα σε ένα μήνα από την επίθεση της φασιστικής Ιταλίας, στις 28 Οκτωβρίου, ο σιδηρόδρομος κατόρθωσε να μεταφέρει προς βοράν όλο τον όγκο του ελληνικού στρατού.

Κατοχή 1941-1944. Η κατάληψη της Ελλάδας από τους Γερμανούς, επεφύλασσε για τον σιδηρόδρομο και τους σιδηροδρομικούς ιδιαίτερο πατριωτικό καθήκον. Η ανατίναξη της Γέφυρας του Γοργοποτάμου που έκοψε στα δύο τη γραμμή ώστε να μη μπορεί ο κατακτητής να μεταφέρει στρατό και εφόδια στη Μέση Ανατολή, και το πλήθος των άλλων σαμποτάζ σε όλες τις γραμμές από την Πελοπόννησο έως τη Θράκη, αποτελούν μια άλλη μεγάλη στιγμή του Έθνους, στην οποία ο σιδηρόδρομος έχει το μερίδιό του.

Η απελευθέρωση το 1944 βρήκε τους σιδηροδρόμους κατεστραμμένους. Το βάρος της εκ βάθρων ανοικοδόμησης, που σε πρώτο στάδιο τελείωσε το 1949, έπεσε στους ώμους των σιδηροδρομικών.

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Παρακάτω θα γίνει μια παρουσίαση κάποιων σιδηροδρομικών γραμμών οι οποίες στο πέρασμα του χρόνου έχασαν την εμπορική τους αξία και εγκαταλείφθηκαν, αλλά κατάφεραν να παραμείνουν ενεργές αλλάζοντας την αρχική τους χρήση. Μετατράπηκαν κυρίως σε τουριστικές γραμμές οι οποίες βοηθούν τον τοπικό τουρισμό και συνεχίζουν να βοηθούν στην ανάπτυξη της γύρω περιοχής. Μερικά παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι ο Οδοντωτός και το Τραϊνάκι του Πηλίου στην Ελλάδα και διάφορα παραδείγματα από τον υπόλοιπο κόσμο.

Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος

Ο οδοντωτός Διακόπτου - Καλαβρύτων αποτελεί ένα τουριστικό αξιοθέατο. Είναι το τρένο που έχει τη δυνατότητα να «σκαρφαλώνει» ψηλά, στις μεγάλες κλίσεις του εδάφους, μέσα από περιοχές με μοναδικό ενδιαφέρον περιήγησης.

Με μια μοναδική διαδρομή περίπου μιας ώρας, που ξεκινά από το Διακοπτό, ο οδοντωτός διασχίζει το φαράγγι του Βουραϊκού, περνά από το χωριό Ζαχλωρού και καταλήγει στα Καλάβρυτα. Η διαδρομή 22 χιλιομέτρων που διανύει πραγματοποιείται με ταχύτητα που κυμαίνεται από 30 έως 40 χλμ/ώρα στην απλή γραμμή και από 6 έως 15 χλμ/ώρα στο οδοντωτό κομμάτι.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι οδοντωτό στα σημεία όπου λόγω της μορφολογίας του εδάφους υπάρχουν μεγάλες κλίσεις. Ο χαρακτηρισμός «οδοντωτός», όπως είναι προφανές, προέρχεται από τα «δόντια» που χρησιμοποιούν οι αμαξοστοιχίες του τύπου αυτού και τους βοηθούν να σκαρφαλώνουν στις μεγάλες κλίσεις.

Η αμαξοστοιχία είναι ειδικά κατασκευασμένη, ώστε η οδόντωση να προσαρμόζεται στα σημεία της γραμμής που αυτό επιβάλλεται, τόσο στην άνοδο όσο και στην κάθοδο της διαδρομής.



Διαδρομή

Διανύει 22 χιλιόμετρα διαδρομής και αναρριχάται σε υψόμετρο 750 μέτρων. Το δρομολόγιο διαρκεί περίπου μία ώρα, με σταθμό αναχώρησης το Διακοπτό με σταθμό άφιξης τα Καλάβρυτα. Στη διαδρομή πραγματοποιείται ενδιάμεση στάση στο Μεγάλο Σπήλαιο.

Η διαδρομή περνάει μέσα στο φαράγγι πλάι στο Βουραϊκό, το ποτάμι που δημιουργεί μικρούς και μεγάλους καταρράκτες. Στη θέση μάλιστα Καταρράκτης τα νερά του ποταμού πέφτουν σχεδόν κάθετα και ορμητικά κάτω από το γεφύρι της γραμμής.



Επόμενο πέρασμα, Δικαστήρια. Η τοποθεσία πήρε το όνομα της από μια μικρή ημικυκλική σπηλιά όπου σταλακτίτες δημιουργήσε μια φυσική εικόνα που θυμίζει αίθουσα δικαστηρίου. Φτάνοντας στα Καλάβρυτα ο επισκέπτης συνειδητοποιεί την ετυμολογία του ονόματός τους, καθώς τα «Καλά βρυτά», σημαίνουν τα καλά νερά, όπως πράγματι αναβλύζουν σε αφθονία στον τόπο αυτό.

Πέρα από τη φυσική ομορφιά της, η πόλη των Καλαβρύτων είναι ιστορικός τόπος, χάρη στο μοναστήρι της Αγίας Λαύρας που ξεκίνησε η επανάσταση του 1821 αλλά και ένας μαρτυρικός τόπος με τη μνήμη του ολοκαυτώματος της Κατοχής να είναι σήμερα παρούσα. Ήταν 13 Δεκεμβρίου του 1943 όταν ο γερμανικός στρατός κατοχής εκτέλεσε σχεδόν όλο τον ανδρικό πληθυσμό καίγοντας εν συνεχεία το χωριό, για να καταγραφεί το γεγονός ως μία από τις μεγαλύτερες θηριωδίες του 2ου παγκοσμίου πολέμου.

Σήμερα, κρατώντας ως αξίες την ιστορική της βαρύτητα και τη φυσική ομορφιά της, η περιοχή αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό. Τα Καλάβρυτα φημίζονται για το χιονοδρομικό τους κέντρο, ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδας και εκ των δύο μοναδικών στον κόσμο όπου συνδυάζεται το σκι στο βουνό με το κολύμπι στη θάλασσα του Διακοπτού σε απόσταση μόλις 20 χιλιομέτρων.

Το τρενάκι του Πηλίου

Ο ιστορικός σιδηρόδρομος Βόλου - Μηλεών, το τρενάκι του Πηλίου, όπως είναι πιο γνωστό, κατασκευάστηκε σε δύο στάδια από το 1894 μέχρι το 1903. Ο θρυλικός πλέον "Μουτζούρης" συνέδεσε το εμποροβιομηχανικό κέντρο του Βόλου με την εύφορη και πλούσια περιοχή του Δυτικού Πηλίου, στις πλαγιές και στους ελαιώνες του βουνού των Κενταύρων. Μέχρι το 1950 ο συρμός με τις βελγικές μηχανές "Μηλαίαι", "Ιάσων", "Πήλιον", "Βόλος", "Τσαγκαράδα" και τα βαγονάκια του, με μικρότερες μηχανές εξυπηρετούσαν και τις ανάγκες της πόλης ως τροχιοδρόμος για την αστική συγκοινωνία του Βόλου. Για 80 χρόνια υπήρξε σημείο αναφοράς για την ευρύτερη περιοχή. Μετά την κατάργησή του το 1971 έγιναν προσπάθειες για την επαναλειτουργία του σαν (μουσειακού) τουριστικού σιδηροδρόμου σε ένα περιβάλλον ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς. Μετά από

σημαντικά έργα ανακατασκευής μέρους της υποδομής, μπήκε και πάλι σε λειτουργία το 1996.

Για την επανέναρξη των δρομολογίων απαιτήθηκαν δίμηνες εργασίες προκειμένου να απομακρυνθούν χώματα από κατολισθήσεις και να αντιμετωπισθούν προβλήματα που είχαν προκληθεί από διαβρώσεις.

Η γραμμή του, έχει πλάτος 60 εκ., είναι η στενότερη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα και μια από τις στενότερες στον κόσμο. Η διαδρομή Άνω Λεωνίων - Μηλεών, μέσα σε καταπράσινες πλαγιές και με την πανέμορφη θέα του Παγασητικού, περνάει μέσα από γραφικές πέτρινες καμάρες πάνω από οκτώ λιθόκτιστες γέφυρες με πελεκητή μαρμαρόπετρα (δίτοξες, τρίτοξες και μια πεντάτοξη) καθώς και από μια μεταλλική γέφυρα όπου η καμπύλη γραμμή γράφεται μέσα σε ευθύγραμμο φορέα, σύμφωνα με τα σχέδια φημισμένων γεφυροποιών της εποχής. Την ευθύνη κατασκευής της γραμμής είχε ο φημισμένος Ιταλός μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο. Ήταν ο πατέρας του διάσημου υπερρεαλιστή ζωγράφου Τζιόρτζιο ντε Κίρικο, που αποτύπωσε την φιγούρα του μικρού τρένου σε μερικούς από τους διάσημους πλέον πίνακές του. Το τραινάκι επαναδρομολογήθηκε στη γραμμή Άνω Λεωνίων - Μηλιές, μήκους 15 χλμ. Η διαδρομή διαρκεί 90 λεπτά, με 15λεπτη στάση στην Άνω Γατζέα και η μέγιστη ταχύτητά του είναι 20 χλμ. την ώρα. Υπάρχει το παραδοσιακό τροχαίο υλικό, ατμάμαξες του 1903 και του 1912, ξύλινα βαγόνια με εξώστες όσο και δύο νέες δηζελάμαξες που αποκτήθηκαν από τον ΟΣΕ το 2000.

Ευρωπαϊκές τουριστικές διαδρομές

«Τα τρένα είναι υπέροχα, βλέπεις τη φύση, τους ανθρώπους, τις πόλεις, ουσιαστικά βλέπεις την ίδια τη ζωή» έλεγε η Αγκάθα Κρίστι. Και είχε δίκιο. Ο πιο ωραίος τρόπος να διασχίσετε μια χώρα και να αφουγκραστείτε τον παλμό της είναι αδιαμφισβήτητο το τρένο. Οι εικόνες που εναλλάσσονται μπροστά στα μάτια σας και τα αρώματα της φύσης που αναδίδονται στην ατμόσφαιρα συνθέτουν ένα πολύτιμο πάζλ ερεθισμάτων σκιαγραφώντας με τον καλύτερο τρόπο τη φυσιογνωμία της περιοχής που επισκέπτεστε. Διάσημα τρένα, παλιά και νεότερα, πλήρως ανανεωμένα και εκσυγχρονισμένα, κάνουν το όνειρο πραγματικότητα. Εσείς απλώς βάλτε ένα τέτοιο ταξίδι στο πρόγραμμα και δεν θα χάσετε. Πάρτε μια γεύση:

Υπερσιβηρικός: Ο φημισμένος σιδηροδρομικός άξονας, μήκους 9.260 χλμ., συνδέει τη Μόσχα με τις ρωσικές επαρχίες της Άπω Ανατολής, τη Μογγολία, την Κίνα και φτάνει ως στο Βλαδιβοστόκ στον Ειρηνικό. Η διαδρομή περιλαμβάνει συνολικά 396 σταθμούς. Αποτελεί όνειρο ζωής για πολλούς Ευρωπαίους τουρίστες καθώς είναι η πιο μακριά συνεχόμενη σιδηροδρομική γραμμή του κόσμου και αποτελεί το ιδανικότερο μέσο για να γνωρίσει κάποιος τη Σιβηρία. Μπορείτε να πάρετε μια πρώτη γεύση μέσα από το εικονικό ταξίδι που σας προσφέρει η Google.

El Transcantablrico Gran Lujo: Διατρέχει την ισπανική επαρχία Λεόν, από το Σαντιάγκο ντε Κομποστέλα ως το Σαν Σεμπασιάν.

Venice Simplon Orient Express: Το ιστορικό τρένο της Βενετίας είναι αληθινό έργο τέχνης και χαρακτηριστικό δείγμα διακόσμησης αρ-ντεκό. Μοναδικές ταξιδιωτικές εμπειρίες περιμένουν όσους το επιλέξουν για να γνωρίσουν την Ευρώπη. Αγαπημένες πόλεις όπως το Λονδίνο, η Βουδαπέστη, η Κωνσταντινούπολη, η Κρακοβία, η Δρέσδη, η Βιέννη και η Πράγα συμπεριλαμβάνονται στα δρομολογία του.

Eastern & Oriental Orient Express: Πρόκειται για το αδερφάκι του Simplon Orient Express. Μέσα από τα παράθυρα των χρυσοπράσινων βαγονιών του θαυμάστε τα υπέροχα

τοπία της ασιατικής γης, τους νεροβούβαλους, τη γέφυρα του ποταμού Κβάι και την πανέμορφη φύση καθώς θα διασχίζετε τη Σιγκαπούρη, τη Μαλαισία και την Ταϊλάνδη φτάνοντας ως το Λάος.

Glacier Express: Ζερμάτ - Σεν Μόριτζ. Η ελβετική φύση και τα αλπικά τοπία ξετυλίγονται μπροστά σας σε μια απολαυστική διαδρομή, με ατμόσφαιρα μεσοπολέμου, διάρκειας περίπου επτά ωρών. Το διάσημο τρένο διασχίζει 291 γέφυρες και 91 τούνελ.

Danube Express: Ξεκινά από τη Βουδαπέστη προς Κρακοβία και Γκντάνσκ στα βόρεια, προς Βιέννη στα δυτικά και προς Κωνσταντινούπολη στα ανατολικά, διασχίζοντας συνολικά Πολωνία, Τσεχία, Αυστρία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Βουλγαρία και Τουρκία.

Blue Train: Οι θησαυροί της Νότιας Αφρικής αποκαλύπτονται σε ένα ρομαντικό ταξίδι αξιώσεων, μεταξύ Πρετόριας και Κέιπ Τάουν. Πολυτελής διακόσμηση που παραπέμπει στα χρόνια της αποικιοκρατίας και υψηλού επιπέδου παροχές και υπηρεσίες, σε υπερσύγχρονα βαγόνια που συναγωνίζονται επάξια πεντάστερα ξενοδοχεία.

Royal Scotsman: Εδιμβούργο - Χάιλαντς. Διασχίζει τα καταπράσινα τοπία της Σκωτίας, ανάμεσα σε κάστρα, λίμνες και γρανιτένιους βράχους, φτάνοντας μέχρι τα δαντελωτά φιορδ.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΟΜΟΡΦΙΩΝ ΤΗΣ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ

Παρακάτω θα γίνει μια παρουσίαση από πιθανές προτάσεις αξιοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής προσπαθώντας να αναδείξουμε την περιοχή μας μέσα από τις φυσικές ομορφιές που προσφέρει και τα αρχαιολογικά ευρήματα.

ΑΧΛΑΔΟΚΑΜΠΟΣ

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Συνολικό μήκος: 28χλμ

Χαμηλότερο υψόμετρο: 188μ

Υψηλότερο υψόμετρο: 644μ

Γέφυρες : 14

Σήραγγες : 1

Σταθμοί : 4

Μεγ. κλίση : 2,1 %

Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας : 90μ

Μέγιστη δρομολογιακή ταχύτητα : 90χλμ

Εύρος γραμμής : 1μ



Σε απόσταση 170χλμ περίπου νοτιοδυτικά της Αθήνας στην ανατολική Πελοπόννησο βρίσκεται ίσως η ωραιότερη σιδηροδρομική διαδρομή της νοτίου Ελλάδας. Αυτή η διαδρομή αφορά τον περίγυρο της κοιλάδας του Αχλαδόκαμπου και ξεκινά νοητά από το φαράγγι της Ανδρίτσας στην Χ.Θ. 78 με υψόμετρο 188μ και ολοκληρώνεται στον Σ.Σ. Παρθενίου στην Χ.Θ. 106 και σε υψόμετρο 644μ. Οι σιδηροδρομικές αποστάσεις μετρούν από τον Σ.Σ. Κορίνθου. Ο ταξιδιώτης θα αναρριχηθεί 450μ, θα περάσει πάνω από 14 μεγαλοπρεπείς γέφυρες ηλικίας 120 ετών, θα διαπεράσει μία σήραγγα, θα διέλθει από 4 παραδοσιακούς σταθμούς θα διανύσει συνολικά 28χλμ μεγάλου φυσικού κάλλους με ξεροπόταμους ή χείμαρρους,

όμορφα χωριά, γραφικά ξωκλήσια, θα αγναντέψει την κοιλάδα του Αχλαδοκάμπου βουτηγμένη στα ελαιόδεντρα, θα θαυμάσει τις χιονισμένες ή ανθισμένες οροσειρές των ορέων Κτενιά και Πάρνωνα, θα δει τον ουρανό να κυριεύεται από θεόρατες αγριοβελανιδιές, από αιωνόβια πλατάνια, θα γευτεί τις μυρωδιές της ρίγανης, του σφενδάμου και εάν βρεθεί και σαν περιπατητής στην περιοχή θα απολαύσει τους ήχους των κοπαδιών των αιγοπροβάτων, θα δροσιστεί από γάργαρες πηγές, θα ακούσει τους ήχους των γερακιών, ενίοτε θα απολαύσει την απόλυτη ηρεμία και ησυχία και εντέλει δεν θα μεταφερθεί, θα <ταξιδεύσει> !

Επιβάλλεται όμως μια μικρή ιστορική αναδρομή πριν ξεκινήσει το φωτοαναγνωστικό ταξίδι. Με σχετικές ενέργειες του τότε Πρωθυπουργού της χώρας Χαρίλαου Τρικούπη ξεκινούν τα έργα κατασκευής της γραμμής Μύλων-Καλαμών το έτος 1889. Τα έργα στην διαδρομή που παρουσιάζεται ξεκινούν στα μέσα του 1889 και ολοκληρώνονται στις αρχές του 1892. Τις εργασίες αναλαμβάνει η Ε.Μ.Σ.Ε. (Εταιρία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος) η οποία όμως κηρύσσει πτώχευση πριν παραδώσει το σχεδόν ολοκληρωμένο έργο. Την ολοκλήρωση αναλαμβάνουν οι Θρυλικοί Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου) και οι οποίοι παραδίδουν την γραμμή σε κυκλοφορία την 1η Φεβρουαρίου του 1892. Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής συνέβαλλε τα μέγιστα στην οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Πλέον οι μεταφορές των βασικών αγαθών, των ταξιδιωτών και των στρατευμάτων έγιναν ταχύτερες καθώς υπήρχε αυθημερόν πρόσβαση στην Αθήνα. Ας σημειωθεί το γεγονός πως στις εποχές εκείνες το ταξίδι με τα ζωήλατα κάρα ή και με τα πόδια σε κάκιστους χωματόδρομους όπου αυτοί υπήρχαν, διαρκούσε από και προς την Αθήνα σχεδόν δυο ημέρες! Ο σιδηρόδρομος λοιπόν έφερε επανάσταση στην ποιότητα και στην ταχύτητα των μεταφορών και μείωσε τον χρόνο της διαδρομής σε κάτω από 10 ώρες! Έκτοτε έως και στις αρχές της δεκαετίας του '90 που εξακολουθούσε να είναι το ταχύτερο και ασφαλέστερο (ήταν είναι και θα είναι) μεταφορικό μέσον, υπερκεράσθηκε από την διάνοιξη νέων οδικών αρτηριών ταχείας κυκλοφορίας. Νικήθηκε σε χρόνους έπειτα από 90 χρόνια ! Μετά και τον σχετικό εκσυγχρονισμό της γραμμής (2003-2009) και μέσα από 120 χρόνια διαρκούς προσφοράς στο κοινωνικό σύνολο, η διαδρομή μέσω Αχλαδοκάμπου συνεχίζει να μαγεύει, να μαλακώνει τις ψυχές των ταξιδιωτών και ίσως να κάνει τον χρόνο να κυλά αργά.

Η σιδηροδρομική χάραξη μετά τον παραλιακό Σ.Σ. των Μύλων δίπλα στον Αργολικό κόλπο εισέρχεται σιγά-σιγά στο φαράγγι της Ανδρίτσας. Ένα φαράγγι στο οποίο κυρίαρχη θέση κατέχει ο χειμάρρος Ξεριάς, στεγνός τους καλοκαιρινούς μήνες αλλά τον χειμώνα ορμητικός και θορυβώδης. Κυρίαρχη φυσική πανίδα στις αρχές του φαραγγιού είναι τα ελαιόδεντρα, τα πλατάνια δίπλα στο ποτάμι, οι συστάδες από λεύκες, από κυπαρίσσια και από σιτοχώραφα. Στα σημεία που το φαράγγι στενεύει κυρίαρχο δέντρο είναι τα πουρνάρια. Η γραμμή λοιπόν τέμνει στην αρχή του φαραγγιού τον ξεροπόταμο Ξεριά σε 3 διαφορετικά σημεία με την βοήθεια ισάριθμων λιθόκτιστων γεφυρών με μεταλλικά ζευκτά ενδιάμεσα .

Αυτές βρίσκονται στις Χ.Θ. 75, 76 και 77 με μήκη 62, 54 και 71 μέτρα αντίστοιχα. Επειτα η γραμμή τέμνει τον αμαξιτό δρόμο (ο οποίος ασφαλτοστρώθηκε μόλις τα τελευταία χρόνια)

και ο οποίος υποστηρίζει τοπική κίνηση, με ισόπεδη διάβαση που έχει και πέτρινο κτίσμα το οποίο φιλοξενούσε τον φύλακα της γραμμής.



Το φυλάκιο ονομάζεται του <Μαυρογυαλούρου> και πήρε αυτό το όνομα στις αρχές της δεκαετίας του '60 διότι εκεί συνήθιζαν να συγκεντρώνονται οι κάτοικοι-ψηφοφόροι των γύρω περιοχών για να υποδεχθούν , τους τοπικούς βουλευτές (βουλευτές;) που τους επισκέπτονταν. Η πασίγνωστη Ελληνική ταινία της εποχής με πρωταγωνιστή τον διάσημο Λάμπρο Κωνσταντάρα στον ρόλο του βουλευτή Μαυρογυαλούρου ανέλαβε τα.... υπόλοιπα περί καθιέρωσης της ονομασίας !

Διασχίζοντας λοιπόν και το φημισμένο φυλάκιο, το τραίνο φέρνει τον ταξιδιώτη στον Σ.Σ. Ανδρίτσας στην Χ.Θ. 78 με υψόμετρο 188μ. Εδώ υπάρχει μνημείο Ελλήνων πεσόντων αγωνιστών κατά τον Γερμανών κατακτητών σε μάχη του 1943, διατηρούνται επίσης σε κακή γενικά κατάσταση η παλιά αποθήκη του σταθμού και λίγο πιο πίσω το καφενείο. Το χωριό βρίσκεται στην πλαγιά του βουνού 150μ ψηλότερα και σε απόσταση μίας ώρας περίπου με τα πόδια. Για αυτό και ο σταθμός όταν κατασκευάσθηκε διέθετε όλες τις ανέσεις της εποχής (αποθήκη, βοηθητικούς χώρους, τουαλέτα, φούρνο και καφενείο). Σήμερα έρημος , εγκαταλειμμένος βλέπει τα τραίνα να περνούν. Στην βόρεια έξοδο του σταθμού προς Αχλαδόκαμπο υπάρχει γέφυρα από λίθινους στύλους και ξύλινο ζευκτό μέσα από το οποίο διοχετευόταν νερό που υποστήριζε την άρδευση των χωραφιών καθώς και τον εφοδιασμό του υδατόπυργου που γέμιζε με νερό τις δεξαμενές των διψασμένων ατμομηχανών. Διασώζεται ακόμα και σήμερα η λίθινη βάση του υδατόπυργου. Αναχωρώντας από τον Σ.Σ. Ανδρίτσας το φαράγγι αρχίζει και στενεύει, γίνεται δυσπρόσιτο , κυριαρχεί το πουρνάρι και τα έντονα τεχνικά έργα στήριξης της γραμμής (λίθινοι τοίχοι υποστήριξης, αντιστήριξης, γέφυρες και ορύγματα).

Αυτοκινητάμαξα RAILBUS βαδιά στο φαράγγι του χειμάρρου Ξεριά

Η γραμμή ακολουθεί πιστά την φιδίσια διαδρομή του χειμάρρου Ξεριά και ο ταξιδιώτης περνά άλλες δύο γέφυρες στις Χ.Θ. 78,6 και 80,2 με μήκος 72 και 63μ αντίστοιχα.



*Η γέφυρα στην Χ.Θ. 78,6
Αυτοκινητάμαξα MAN στην γέφυρα Χ.Θ.80,2*

Στην συνέχεια το φαράγγι αρχίζει και φαρδαίνει και εισέρχεται από το νότιο μέρος στην κοιλάδα του Αχλαδόκαμπου. Ο ταξιδιώτης περνά πάνω από ένα μικρό λίθινο γεφύρι και αντικρίζει από την μία μεριά την κοιλάδα με τις ελιές με το ομώνυμο χωριό στην πλαγιά του Κτενιά και από την άλλη το όρος Παρθένι με



την γραμμή γαντζωμένη ψηλά στην πλαγιά. Αφού κάνει τον γύρο της κοιλάδας και κερδίσει ύψος εκεί πάνω θα ανέβει !

Στο βάθος στην πλαγιά του βουνού 300μ. ψηλότερα φαίνεται η χάραξη της γραμμής, εκεί όπου το τραίνο θα ανέβει αφού κάνει τον γύρο του κάμπου για να κερδίσει ύψος.



Ο Αχλαδόκαμπος οφείλει πιθανότατα την ονομασία του στην φράση αποχαιρετισμό <Αχ-λαδόκαμπε> που αναφώνησε ο τούρκος πασάς Ισμέτ-Ρεζή-Πασά σε άπταιστα Ελληνικά όταν άφηνε οριστικά τούτο τον τόπο για να

γλιτώσει από την μανία των επαναστατημένων Ελλήνων του '21, ενώ μια άλλη εικασία θέλει τον τόπο γεμάτο από αχλαδιές. Όντως υπάρχουν αρκετές αγριαχλαδιές στα βόρεια της κοιλάδας στην ρίζα του Κτενιά. Όποια και εάν είναι όμως η αληθινή αιτία της ονομασίας, αυτή έχει χαθεί στους θρύλους του ηρωικού παρελθόντος. Ο Σ.Σ. Αχλαδοκάμπου βρίσκεται στο νότιο μέρος της κοιλάδας στην Χ.Θ. 84 και σε υψόμετρο 296μ. Πνιγμένος στα δέντρα διέθετε την εποχή της δόξας του ή και διαθέτει αποθήκη, τουαλέτα, εξωτερικό φούρνο και βοηθητικούς χώρους για το προσωπικό, υδατόπυργους για την ύδρευση των ατμαμαξών και περιστροφική πλάκα όπου γυρνούσαν φορά οι βοηθητικές ατμάμαξες που βοηθούσαν του αργοκίνητους συρμούς να ανέβουν την μεγάλη ανηφόρα προς το οροπέδιο της Τρίπολης. Στις διασωζόμενες λίθινες κυκλικές βάσεις των υδατόπυργων και σε μια από τις βοηθητικές πόρτες είναι εμφανή τα αρχαία κιονόκρανα από τα οποία είναι κατασκευασμένη ! Πλούσιος τόπος γεμάτος ιστορία !



Εκδρομική αυτοκινητάμαξα DE Diedrich στον Σ.Σ. Αχλαδοκάμπου



Αυτοκινητάμαξα MAN-1 πλησιάζοντας την μεγάλη γέφυρα του Αχλαδοκάμπου

Πίσω δε από τον σταθμό υπάρχει ακόμα σε λειτουργία το παλιό καφενείο-ταβέρνα όπου ο ταξιδιώτης μπορεί να δροσιστεί ή να γευτεί πλούσια εδέσματα. Το ομώνυμο χωριό βρίσκεται περί τα 100μ ψηλότερα του σταθμού και απέχει περίπου 40 λεπτά με τα πόδια. Μετά τον σταθμό η γραμμή του τραίνου ακολουθεί ανηφορικά τις πλαγιές του Κτενιά.....

Αυτοκινητάμαξα Ganz Manag περνά την γέφυρα του Αχλαδόκαμπου εκτελώντας το δρομολόγιο 420 Αθήνας-Καλαμάτας



..... για να φτάσει σε λίγο στην γνωστή τσιμεντένια γέφυρα του Αχλαδόκαμπου, όπου και τα νοητά σύνορα των νομών Αργολίδας και Αρκαδίας. Αυτή βρίσκεται στην Χ.Θ. 90 και είναι η μακρύτερη ,275μ, και υψηλότερη ,65μ, σιδηροδρομική γέφυρα στην Πελοπόννησο. Δόθηκε σε κυκλοφορία το 1974, σε αντικατάσταση παλαιότερης μεταλλικής γέφυρας η οποία είχε καταστραφεί από του υποχωρούντες Γερμανούς. Στα δύο άκρα της γέφυρας υπάρχει ακόμα η παλιά προσωρινή χάραξη, η οποία παρέκαμπτε την κατεστραμμένη γέφυρα και ακολουθώντας την πλαγιά του βουνού ενωνόταν μετά από ένα χιλιόμετρο περίπου . Ο όλος σχεδιασμός της χάραξης είχε το σχήμα <Λ> και στην κορυφή του τα τραίνα ανέστρεφαν πορεία, εξ' ου και το όνομα Σύρτης. Εδώ πλέον υπάρχουν αραγμένα παλαιά βαγόνια τα οποία ενίοτε ακολουθούν τον δρόμο του σκράπ.

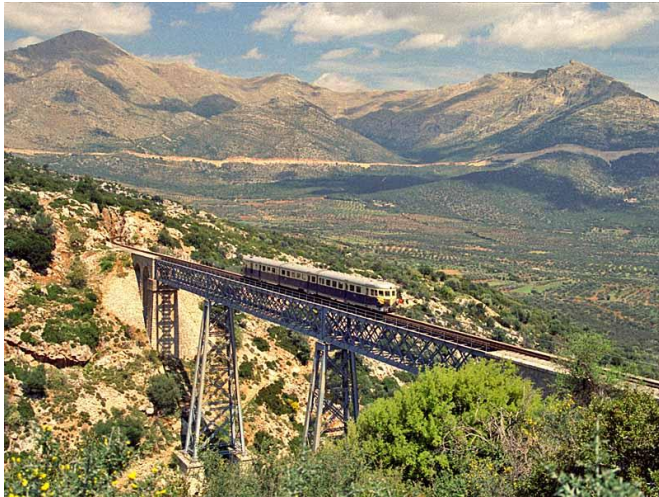


Η αμαξ/χία 423 στο σημείο ένωσης με την παλιά γραμμή.



Ο χώρος απόθεσης των παλιών βαγονιών στον Σύρτη του Αχλαδοκάμπου.

Μετά την γέφυρα του Αχλαδόκαμπου η χάραξη της γραμμής ακολουθεί συνεχώς ανηφορικά γαντζωμένη στο όρος Παρθένι και ο ταξιδιώτης εκτός από την θέα που του δίνεται πλέον απλόχερα στον γεμάτο κάμπο ελιές και με τα βουνά τριγύρω σαν ακοίμητους φρουρούς της μοναδικότητας και της ησυχίας του κάμπου περνά από άλλες τρεις μεταλλικές γέφυρες με Χ.Θ. και μήκη αντίστοιχα :90,6χλμ με 60μ, 91,2χλμ με 235μ η οποία ονομάζεται γέφυρα Παρθενίου και η Τρίτη στο 91,6χλμ με 45μ μήκος.



Αυτοκινητάμαξα De Diedrich διασχίζει την μεγάλη γέφυρα του Παρθενίου στην Χ.Θ. 91,2



Αυτοκ/αξα GANZ MAVAG στην γέφυρα Παρθενίου



Δηζελάμαξα ALCO στην γέφυρα στην Χ.Θ. 91,6

Μετά και τις γέφυρες η πλαγιά γίνεται πιο απότομη, τραχιά, βασιλεύει το πουρνάρι και εδώ και κει καμιά μοναχική αγριαχλαδιά, η ανηφόρα συνεχής και έντονη και η διαδρομή πλέον θυμίζει έντονα τους εντυπωσιακούς σιδηρόδρομους στις Άνδεις της νοτίου Αμερικής. Ο ταξιδιώτης βλέπει στο κενό από κάτω του την γραμμή που πριν λίγη ώρα πέρασε, 300μ χαμηλότερα !

Επιβατική αμαξ/χία χαμένη κυριολεκτικά ανάμεσα στα βουνά και στους ελαιώνες της περιοχής.

Ρουφώντας την απέραντη θέα ο ταξιδιώτης περνά από την μεγάλη γέφυρα του Ελαιοχωρίου στην Χ.Θ. 97 μήκους 162μ και σε λίγο εισέρχεται στο ομώνυμο χωριό που βρίσκεται στην Χ.Θ. 99 σε



υψόμετρο 560μ. Ο κλειστός σήμερα Σ.Σ. Ελαιοχωρίου διαθέτει εκτός από το κυρίως οίκημα, βοηθητικές αποθήκες και παρακαμπτήριες γραμμές ενώ εκατέρωθεν του σταθμού υπάρχουν το παλιό καφενείο και το παραδοσιακό παντοπωλείο του χωριού. Για τους πεινασμένους περιηγητές οι ταβέρνες κάτω στην πλατεία του χωριού θα τους ικανοποιήσουν απόλυτα. Γυρνώντας πάλι στον σταθμό η απεριόριστη θέα ανταμείβει και τον πιο απαιτητικό με τον κάμπο του Αχλαδόκαμπου στα βόρεια και την Τσακωνική γη με τις κορφές του Πάρνωνα στα νότια. Συνδυάζοντας την ησυχία του χωριού, τον καθαρό βουνίσιο αέρα και ένα παραδοσιακό καφεδάκι οι ώρες περισυλλογής μοιάζουν μοναδικές. Το χωριό του Ελαιοχωρίου έως και την δεκαετία του '70 ήταν ένα από τα ελάχιστα χωριά στην Πελοπόννησο που εξυπηρετούνταν αποκλειστικά από τον σιδηρόδρομο. Είναι άσβηστες οι μνήμες ακόμα να ξεφορτώνονται από τα τραίνα ημερήσιες εφημερίδες, κονσέρβες, σακιά αλεύρι και κολώνες πάγου για τα ψυγεία των σπιτιών και των μαγαζιών. Αναχωρώντας το τραίνο από τον σταθμό αυτό συνεχίζει σε ομαλές πλέον πλαγιές με θέα την Τσακωνιά και τον Πάρνωνα. Στην Χ.Θ. 102 το τραίνο περνά την γέφυρα της <κλεφτοκαπελούς> συνολικού μήκους 78μ. Ονομάστηκε έτσι γιατί τα καθοδικά ρεύματα της περιοχής ενίοτε άρπαζαν τα καπέλα από τα κεφάλια των μηχανοδηγών και των επιβατών. Πολλοί πεζοπόροι έβρισκαν τα καπέλα χαμηλά στην ρεματιά, οι οποίοι και τα πουλούσαν στις τοπικές αγορές. Αφήνοντας την <κλεφτοκαπελού> το τραίνο περνά από την μικρή στάση της Αγ. Σοφίας με το χωριό 2 ώρες δρόμο σκαρφαλωμένο απέναντι στην πλαγιά και περνά και τις δύο τελευταίες γέφυρες στην περιοχή πριν αυτό πατήσει το Αρκαδικό οροπέδιο. Αυτές βρίσκονται στις Χ.Θ. 104,6 και 105 με μήκη αντίστοιχα 103μ και 59μ. Το τραίνο στην Χ.Θ. 107 περνά την σήραγγα Παρθενίου η οποία έχει μήκος 114μ και εισέρχεται στο χωριό Παρθένι και στο Αρκαδικό οροπέδιο. Ο ομώνυμος σταθμός βρίσκεται στην Χ.Θ. 108 σε υψόμετρο 644μ., το καλοκαίρι ειδικά είναι πνιγμένος στα πλατύφυλλα και υπεραιονόβια πλατάνια. Ο σταθμός διαθέτει την απαραίτητη αποθήκη, την τουαλέτα του και τον φούρνο του και φυσικά το καφενείο. Εκεί ο ταξιδιώτης θα απολαύσει πραγματικά τον καφέ ή το αναψυκτικό του. Από το τραίνο συνεχίζει την επίπεδη πορεία του προς την Τρίπολη και σηματοδοτείται το τέλος της παρουσίας της πανέμορφης διαδρομής του Αχλαδόκαμπου. Αξίζει να την επισκεφθείτε και να την ταξιδέψετε !

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Σιδηροδρομικό Μουσείο Βόλου

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο Βόλου ή Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλίας, όπως είναι πιο διαδεδομένο να λέγεται, ιδρύθηκε το 2006 μέσα από την ολοκλήρωση της συνεργασίας του ΟΣΕ και του Θεσσαλικού Συλλόγου Σιδηροδρομικών με τον Δήμο Βόλου, τον πολιτιστικό φορέα «Φίλοι των Τρένων» της Θεσσαλίας και μελών του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ).

Η ιδέα ίδρυσής του, που ήταν αίτημα ετών της τοπικής κοινωνίας, συζητήθηκε αρχικά στις 25 Ιανουαρίου 1997 σε Ημερίδα που οργάνωσε ο ΟΣΕ και ο Θεσσαλικός Σύλλογος Σιδηροδρομικών στην Καρδίτσα, σχετικά με το «Μέλλον του Σιδηροδρόμου της Θεσσαλίας και της Δυτικής Ελλάδας» και στη συνέχεια στις 15 και 16 Μαΐου 1997, κατά τη διάρκεια του διεθνούς επιστημονικού Συνεδρίου με τίτλο «Διεθνές Συνέδριο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές μετά το 2000», που διοργάνωσαν ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ)

και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), υπό την αιγίδα του ΟΣΕ και έλαβε χώρα στην αίθουσα του ΤΕΕ Βόλου.

Το Μουσείο είναι ακόμα στα πρώτα του βήματα, αλλά χάρη στην ακούραστη προσπάθεια και το μεράκι των μελών της Διοικούσας Επιτροπής του Μουσείου: Ελ. Μέλη, Γ. Αντωνιάδη, Α. Νάρη, Ν. Ρήγα, Γ. Δαμίγου και Μ. Καραθάνου, εμπλουτίζεται με υλικό και σκοπεύει στην ανάπτυξή του ως ένα σύγχρονο μουσείο.

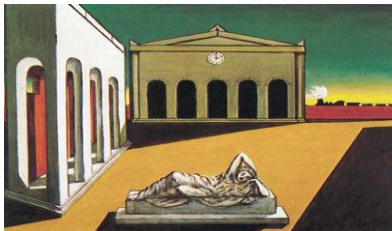
Επιδίωξη των ιδρυτικών μελών του Μουσείου, είναι να παραμένει ανοικτό στο κοινό για επισκέψεις, αλλά να αναδειχθεί και η εμβέλειά του ως ένας χώρος εκδηλώσεων, ομιλιών, διαλέξεων, προβολών ταινιών με σχετικό υλικό και στιδήποτε άλλο θα μπορούσε να παίξει ρόλο στα πολιτιστικά δρώμενα της ευρύτερης περιοχής.

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλίας στεγάζεται στον πρώτο όροφο του κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου, που χτίστηκε το 1882, σε σχέδια του Εβαρίστο Ντε Κίρικο.

Στον πρώτο όροφο, ο οποίος χρησίμευε ως κατοικία για τον εκάστοτε σταθμάρχη και παραχωρήθηκε ως μουσειακός χώρος από τον ΟΣΕ, έπειτα από αίτημα των «Φίλων των Τρένων», εκτίθενται αντικείμενα και έγγραφα της εποχής τα οποία πλέον δεν έχουν λειτουργικό ρόλο, αλλά αποτελούν μικρούς θησαυρούς από ιστορικής πλευράς.



Το κτίριο του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου είναι ένα από τα τελευταία νεοκλασικά κτίρια του Βόλου, που λόγω της γεινιάσής του με άλλα κτίρια κοινωνικού χαρακτήρα - όπως το κτίριο Σπίρερ, το Δημαρχείο, το Δημοτικό Θέατρο, το Δημοτικό Ωδείο, το Κέντρο Τέχνης Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο, τη Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας - αποκτά μοναδική πολεοδομική συνέχεια στον άξονα χρήσεων αυτών των κτιρίων.



Σύμφωνα με τους ιδρυτές του, το Μουσείο λειτουργεί επίσης και σαν ένα είδος πνευματικής χρονομηχανής μεταφέροντάς μας συναισθηματικά σε μια εποχή κοινωνικής, οικονομικής, πολιτιστικής, εμπορικής ανάπτυξης η οποία συνδέθηκε με μια νέα, την εποχή του ατμού.

Το άγαλμα της θεάς Αθηνάς σε συνδυασμό με την καλλιτεχνική υπογραφή του Εβαρίστο Ντε Κίρικο, του προσδίδει μια μοναδικότητα η οποία εκφράζεται και μετά την μετατροπή του σε μουσείο.

Στον χώρο ο επισκέπτης θα δει σπάνιες φωτογραφίες, ομόλογα, αρχεία, ιστορικά ντοκουμέντα, μοναδικά βιβλία και σχέδια αρχιτεκτονικής σιδηροδρόμων του 19ου αιώνα, φωτοτυπίες πάπυρων και πολλά άλλα σπάνια έγγραφα της εποχής που απεικονίζουν μέσα στον χρόνο την πορεία του σιδηρόδρομου.

Έργα του Εβαρίστο Ντε Κίρικο και συνεργατών του, με πενάκι και υδατόχρωμα, αποτελούν μοναδικούς καλλιτεχνικούς θησαυρούς του Μουσείου.

Αντικείμενα όπως στολές εποχής, παλαιοί τηλεγράφοι, ξύλινα και μπρούτζινα εκδοτήρια εισητηρίων, ωρογράφοι και ρολόγια Σταθμών, εξαρτήματα μηχανών και φανάρια, όργανα μέτρησης της εκάστοτε εποχής, όλα αντικείμενα που κάποτε είχαν λειτουργική σημασία, τώρα αποτελούν μουσειακά έργα τέχνης που φανερώνουν την ανθρώπινη σοφία

και το μεράκι για τη βελτίωση των συνθηκών της ζωής και της επικοινωνίας μεταξύ των ανθρώπων.

Μιας εποχής που αφήνει πινελιές νοσταλγίας στην μνήμη των παλαιότερων και αποτελεί μάθημα για τους νεότερους καθώς φανερώνει τον σημαντικό ρόλο που έπαιξε ο σιδηρόδρομος στην ανάπτυξη της πόλης του Βόλου, αλλά και ευρύτερα της Θεσσαλίας.

Παράλληλα κατά καιρούς έχουν πραγματοποιηθεί εκδηλώσεις, όπως η έκθεση καλλιτεχνικής φωτογραφίας με τίτλο «Το τρενάκι του Πηλίου. Στα χνάρια του Εβαρίστο» σε συνεργασία με τους «Φίλους του Τρένου», η ημερίδα «Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι - Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο» σε συνεργασία με το Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης, που συνδυάστηκε με τα εγκαίνια του μουσείου από τον τότε δήμαρχο Δ. Πιτσιώρη, η διάλεξη του καθηγητή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας Χ. Χαρίτου με θέμα «Το Μουσείο σήμερα. Σύγχρονες τάσεις στην μουσειακή εκπαίδευση», το αναδεικνύουν και ως ένα ακόμη Πολιτιστικό Κέντρο της πόλης του Βόλου.

Η πρόθεση δημιουργίας Βιβλιοθήκης όπου το κοινό θα μπορεί να πληροφορηθεί για οτιδήποτε αφορά τον χώρο και την ιστορία των σιδηροδρόμων, της πόλης του Βόλου και της σχέση της με τον Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο μέσα από την έκθεση του καλλιτεχνικού του έργου που περιλαμβάνει φιγούρες από το ιστορικό τρενάκι του Πηλίου, έχουν σαν σκοπό την προσέλευση ελληνικού και ξένου φιλότεχνου κοινού.

Στην προσπάθεια αυτή, σημαντικό ρόλο έχει η προσφορά όλων είτε πρόκειται για απλό πολίτη είτε για δημόσιο φορέα, ώστε να αναδειχθεί περισσότερο ο πολιτισμός και η δύναμη της πόλης του Βόλου, αλλά και η ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας.

Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας

Το Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας είναι το μοναδικό στο είδος του υπαίθριο μουσείο στην Ελλάδα και είναι γνωστό σε όλους τους φίλους των Σιδηροδρόμων ανά τον κόσμο. Ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 1986, αλλά λόγω του καταστρεπτικού σεισμού που έπληξε την Καλαμάτα το ίδιο διάστημα η ολοκλήρωσή του έγινε το 1990. Ο χώρος που επιλέχθηκε για να δημιουργηθεί το ανοιχτό αυτό μουσείο – εκθετήριο, ήταν ο παλιός σταθμός «Καλαμάτα - Λιμνή», καθώς και η γειτονική έκταση του ΟΣΕ που την εποχή του ατμού ήταν χώρος με καρβουναποθήκες.

Το Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων Καλαμάτας καταλαμβάνει συνολική έκταση 54 στρεμμάτων σε ένα από τα πιο κεντρικά σημεία της πόλης. Τα 24,6 στρέμματα παραχωρήθηκαν από τον ΟΣΕ τα οποία περιελάμβαναν το διώροφο κτίριο του παλιού σταθμού «Καλαμάτα - Λιμνή» καθώς και έναν υδατόπυργο. Επίσης 28 στρέμματα παραχωρήθηκαν από τον Δήμο Καλαμάτας και 1,4 στρέμματα από την Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος.

Στα εκθέματα του Μουσείου περιλαμβάνονται, ο σταθμός και η περιοχή του, με διώροφο οικίσκο σταθμαρχείου, τέσσερις πλατφόρμες επιβίβασης με περίπτερο εισόδου ο υδατόπυργος, τρεις κρουνοί ατμαμαξών και τιμονιέρες, μεταλλική πεζογέφυρα, μήκους 28 μ., κατά τον άξονα του σταθμαρχείου, καθώς και μικροστοιχεία οργάνωσης του σιδηροδρομικού τοπίου (κλειδιά αλλαγής, φανοί, στάνζες).

Εκτίθενται επτά ατμάμαξες και μια ντηζελάμαξα, ένα χειροκίνητο γερανό (1890), δύο δραζίνες (ποδηλάτη και χειροκίνητη), τρία επιβατηγά οχήματα Α' θέσης, πέντε Α'-Β' θέσης (1885), οκτώ φορτηγά οχήματα διαφόρων τύπων (1885-1947).

Όλο το τροχαίο υλικό προέρχεται από τον ΟΣΕ (από το δίκτυο της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας), εκτός από τον συρμό του ΗΣΑΠ, και έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Καλαμάτας με καθεστώς χρησιδανείου.

Βρίσκεται σε μια απόσταση 5 λεπτών από την κεντρική πλατεία της Καλαμάτας ακολουθώντας την οδό Αριστομένους με κατεύθυνση προς λιμάνι. Η έκταση του πάρκου οριοθετείται από την οδό Μακεδονίας μέχρι την οδό Κρήτης κοντά στο λιμάνι και από τις δύο κάθετες οδούς Αριστομένους και Ψαρών.

Σαν πάρκο, πέραν των σιδηροδρομικών εκθεμάτων που περιλαμβάνει, διαθέτει γήπεδο μπάσκετ και βόλεϊ αλλά και άλλες εγκαταστάσεις για την ψυχαγωγία των παιδιών. Επίσης στεγάζονται και διάφοροι σύλλογοι όπως ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας (ΣΦΣΜ), είτε στα σιδηροδρομικά οχήματα του πάρκου είτε στα κτίρια αυτού.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι το βασικό κτίριο του πάρκου είναι ο ανακαινισμένος σταθμός «Καλαμάτα - Λιμνή» που σήμερα εκτελεί χρέη αναψυκτήριου στο ισόγειο και την έδρα του ΣΦΣΜ στον όροφο και που έχει παραχωρηθεί για χρήση από την Λέσχη Σιδηροδρομικών και τον ΟΣΕ.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Μέσα από την μελέτη του υλικού που παρουσιάζεται στις προηγούμενες σελίδες και αλλού υλικού που έπεσε στα χέρια μας κατά την ερεύνα πάνω στην εργασία μας καταλήξαμε σε κάποια συμπεράσματα, τα οποία ενισχύθηκαν και από την επίσκεψη μας στον Βόλο. Εκεί μας δόθηκε η δυνατότητα να δούμε από κοντά το μουσείο του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Βόλου καθώς και το ιστορικό Τραϊνάκι του Πηλίου από την Άνω Λεχωνιά μέχρι της Μηλιές, δυο βασικά στοιχεία που μας δείχνουν τις δυνατότητες αξιοποίησης «συνταξιοδοτημένων» σιδηροδρομικών γραμμών.

Παρακάτω παρουσιάζονται μερικές προτάσεις για τις επιλογές του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου και κυρίως της περιοχής της Αργολίδας:

- Τουριστική αξιοποίηση σε συνδυασμό με στάσεις σε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους που υπάρχουν στην περιοχή μας όπως Μυκίνες, Άργος, Τίρυνθα και Ναύπλιο.
- Ανάδειξη των φυσικών ομορφιών της Αργολίδας όπως στην περιοχή του Αχλαδοκάμπου όπου η διαδρομή μπορεί να συνδυαστεί με ταυτόχρονες δραστηριότητες όπως ορειβασία, ποδηλασία και γενικότερα δραστηριότητες επαφής με την φύση.
- Χρήση των γραμμών για την ανάπτυξη και άλλων δραστηριοτήτων όπως πεζοπορία κατά μήκος των γραμμών και τρενοποδήλατα όπου ο κόσμος θα έχει την δυνατότητα να θαυμάσει τις περιοχές που περνά ο σιδηρόδρομος.
- Συνδυασμός κρουαζιέρας με το τραίνο Ναύπλιο- Καλαμάτα όπου θα μπορεί ο τουρίστας να θαυμάσει μια από τις καλύτερες διαδρομές τραίνου στην Ευρώπη.
- Επίσης θα μπορεί να παραμείνει ενεργός ο σιδηρόδρομος για την μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων που θα τον επιλέξουν.

Ακόμα ένα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί οικονομικά είναι και τα κτίρια και οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν με διάφορους τρόπους, όπως:

- Κατασκευή μουσείων και εκθεσιακών χώρων όπου θα έδινε την δυνατότητα στην τοπική κοινωνία να έχει έναν πανέμορφο χώρο τέχνης σε ένα υπέροχο νεοκλασικό κτίριο.
- Κατασκευή πάρκων όπου θα αποτελεί ένα χώρο διασκέδασης και αναψυχής για τους κατοίκους του Άργους
- Ανακαίνιση των σταθμών στα διάφορα χωριά με την δημιουργία hostel όπου θα μπορούσαν να μείνουν πολλοί ταξιδιώτες του τραίνου.

Ελπίζουμε αυτές οι προτάσεις να αποτελέσουν την αρχή για μια αλλαγή της πορείας προς την απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου στην οποία οδηγούμαστε τα τελευταία χρόνια. Πάντως για εμάς η εργασία αυτή αποτέλεσε μια καλή ευκαιρία να γνωρίσουμε τον σιδηρόδρομο και να μας δημιουργήσει μια γεύση γλυκιάς προσμονής για την στιγμή που θα ακούσουμε το σφύριγμα του τραίνου στο σταθμό του Άργους...

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<http://www.ose.gr>

www.argolikivivliothiki.gr

<http://sfs.gr>

- Αρχεία ΟΣΕ, ΣΦΣΜ, Υπουργείου Πολιτισμού.
- Δήμος Βόλου – Δημοτική Επιχείρηση Μελετών, Κατασκευών & Ανάπτυξης Βόλου (ΔΕΜΕΚΑΒ), Πεπραμένα ΣΦΣ έτους 1997, Αρχείο Υπηρεσίας Τύπου & Δημοσίων Σχέσεων ΟΣΕ
- Από το Ιστορικό Αρχείο Ε.Τ.Ε.
- Απολογισμός Σιδηροδρομικών Εταιρειών ΣΠΑΠ (1886-1900)
- Κορώνης Σ., Ελληνικοί σιδηρόδρομοι και σιδηροδρομική πολιτική, Αθήνα 1914.
- Μηλιαράκης Α. Γεωγραφία και πολιτική, νέα και αρχαία τον νομού Αργολίδας, Αθήνα 1886. Παπαγιαννάκη Λ., Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1900), Αθήνα 1990.