



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

Παλιός Σιδηρόδρομος Αθηνών-Λαυρίου

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ

- Μία από τις πολλές καταργημένες γραμμές του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου είναι η γραμμή του Λαυρίου, η οποία έχει πάψει να λειτουργεί εδώ και σαράντα περίπου χρόνια. Αποτελεί μία ιδιαίτερα ιδιάζουσα περίπτωση ανάπτυξης γραμμής, τόσο λόγω του τρόπου δημιουργίας της, όσο και λόγω της περαιτέρω εξέλιξής της. Δυστυχώς, την κατάργηση της γραμμής ακολούθησε η πλήρης εγκατάλειψή της, με αποτέλεσμα η χάραξή της να είναι πλέον δυσδιάκριτη, ειδικά μέσα στις πόλεις.
- Το Μάιο του 1882, ο τότε πρωθυπουργός Χ. Τρικούπης υπογράφει σύμβαση με την Ελληνική Εταιρεία Μεταλλουργιών Λαυρίου, σχετική με την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Λαυρίου μέσα σε τρία χρόνια, καθώς και τον κλάδο Ηράκλειο – Κηφισιά. Παρόμοια με τις συμβάσεις για τις γραμμές Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, η διάρκεια εκμετάλλευσης της γραμμής ορίζεται σε 99 χρόνια, με δικαίωμα εξαγοράς μετά από 15 χρόνια, χωρίς όμως να παρέχεται χιλιομετρική επιχορήγηση για την κατασκευή. Τελικά, το Δεκέμβρη του 1882 ιδρύεται η Εταιρεία Σιδηροδρόμων Αττικής με μετοχικό κεφάλαιο 6'000'000δρχ., διατεθειμένο αποκλειστικά από την Εταιρεία των Μεταλλουργιών Λαυρίου.

- Πραγματικά, το 1890, πέντε χρόνια μετά την ολοκλήρωση της γραμμής, το κέρδος αγγίζει το 3%. Το 1891 η Εταιρεία προτείνει στον Θ. Δηλιγιάννη, ο οποίος και δέχεται τις προτάσεις, τη δαπάνη 500'000δρχ. για τον εξωραϊσμό της Κηφισιάς, με αντάλλαγμα τη καθιέρωση ποσοστού κέρδους 7% για τη συμμετοχή του Δημοσίου. Η απόφαση αυτή βρίσκει την αντί-δραση του, αντιπολιτευόμενου πλέον, Τρικούπη. Το 1900 τα κέρδη της Εταιρείας, μετά από 15 χρόνια εκμετάλλευ-σης κι ενώ είναι πια δυνατή η εξαγορά της από το Δημόσιο, αγγίζουν το 7%. Παράλληλα, όμως, η Εταιρεία των Σιδηροδρόμων Αττικής αντιμετω-πίζει πρόβλημα ανταγωνισμού από την Ε.Τ.Α.Π.Π., η οποία σχεδιάζει την κατασκευή ιπποσιδηροδρόμου, με προοπτική ηλεκτροκίνησης, μεταξύ Αθήνας και Κεφαλαρίου. Έτσι, κατά το τέλος του 1900, η Εταιρεία προτείνει νέα τροποποί-ηση της αρχικής σύμβασης, η οποία γίνεται δεκτή από τον νυν πρωθυπουργό Θεοτόκη και περιλαμβάνει:
 - ο δαπάνη 600'000δρχ. από την Εταιρεία για την κατασκευή άλσους στην Κηφισιά
 - ο αναστολή του δικαιώματος εξαγοράς για άλλα είκοσι χρόνια
 - ο απαγόρευση κατασκευής τραμ προς την κατεύθυνση της Κηφισιάς
- Ο συμβιβασμός αυτός υπερψηφίζεται, συναντά όμως την αντίδραση κάποιων βουλευτών μεταξύ των οποίων και ο Φ. Νέ-γρης.

- Η γραμμή του Λαυρίου επαναλειτούργησε το 1952, λόγω των καταστροφών στη γραμμή από τον πόλεμο. Τότε κυκλοφόρησαν αυτοκινητάμαξες MAN/Uerdingen και οι νεοπαραληφθείσες (τότε) De Dietrich. Οι αυτοκινητάμαξες κατέβασαν το χρόνο διαδρομής μεταξύ Αθήνας και Λαυρίου στις 1.50' (με μέση ταχύτητα λίγο μεγαλύτερη από 35km/h). Την ίδια εποχή, όμως, το Κράτος κλήθηκε να εξοφλήσει κάποια γραμμάτια προς τους ημέτερους, τα οποία είχε χρεωθεί από την Κατοχή και τον Εμφύλιο. Έτσι έχει ήδη αρχίσει η με περισσό ζήλο απαλλαγή της Αθήνας από τα επά-ρατα τραμ, η οποία ολοκληρώθηκε το φθινό-πωρο του 1960. Πριν αυτή η θεάρεστη πράξη ολοκληρωθεί ευλαβικά, οι διόλου ιδιοτελείς καλοθελητές της πρωτεύουσας οι οποίοι είναι ευτυχώς γι' αυτήν μπόλικοι, φρόντισαν, το 1957, να σώσουν την αγαπη-μένη τους πόλη και από το βραχνά του τρένου του Λαυρίου. Τα τρένα καταργή-θηκαν, οι γραμμές ξηλώθηκαν.

- λίγο πριν το Μαρκόπουλο, οι σιδηροτροχιές φαίνονται. Ο δε σταθμός βρίσκεται ακριβώς ανά-μεσα από τον «πα-λιό» και τον περιφερειακό δρόμο.
- το ίδιο συμβαίνει και πριν την Κερατέα, όπου μάλιστα φαίνεται και μια μικρή γέφυρα. Δε διακρί-νεται όμως κα-νένα κτήριο.
- ο σταθμός του Δασκαλειού δε βρίσκεται κοντά στο χωριό του Δασκαλειού, αλλά επάνω στον καινού-ριο δρόμο Κε-ρατέας – Λαυρίου.
- η γέφυρα του Θορικού βρίσκεται ελάχι-στα μακριά από τον ...Φόρο.



ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ

Πρόσοψη του σταθμού



Βαγόνι

ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ



ΚΥΛΙΚΕΙΟ ΤΟΥ ΠΑΛΙΟΥ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ



Ράγες..

ΚΟΡΩΠΙ



113



ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ

Στο βάθος διακρίνεται ο σταθμός.



ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ

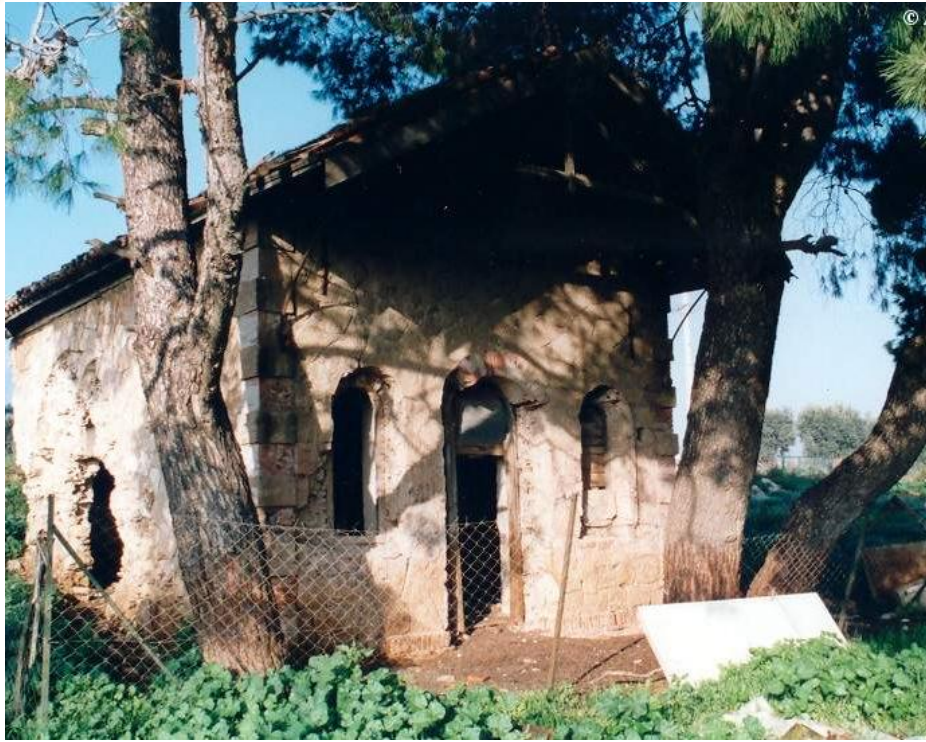
Ο σταθμός του Μαρκοπούλου.

© Δ. Τερτίλις



ΚΑΜΠΑ

Η διάσημη τρύπα στο αριστερό μέρος του σταθμού.



ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΜΠΑΣ

Η πρόσοψη του σταθμού, περιφραγμένη.



ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΜΠΑΣ

Ο σταθμός, όπως φαίνεται από το δρόμο.



Οι γραμμές συνεχίζουν απο την Παιανία με κατεύθυνση
το Κορωπί.

ΣΙΔΗΡΟΓΡΑΜΜΕΣ



© Δ. Τερτίπης

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ

Ο σταθμός της Παιανίας, όπως φαίνεται από την πλατεία του.



ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΕΡΑΚΑ

Άποψη του σταθμού στο Γέρακα, όπως φαίνεται μέσα από το γήπεδο.



ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΑΣΚΑΛΕΙΟΥ

Το κομψοτέχνημα αυτό στο Δασκαλιό, στην
καταργημένη γραμμή Λαυρίου.



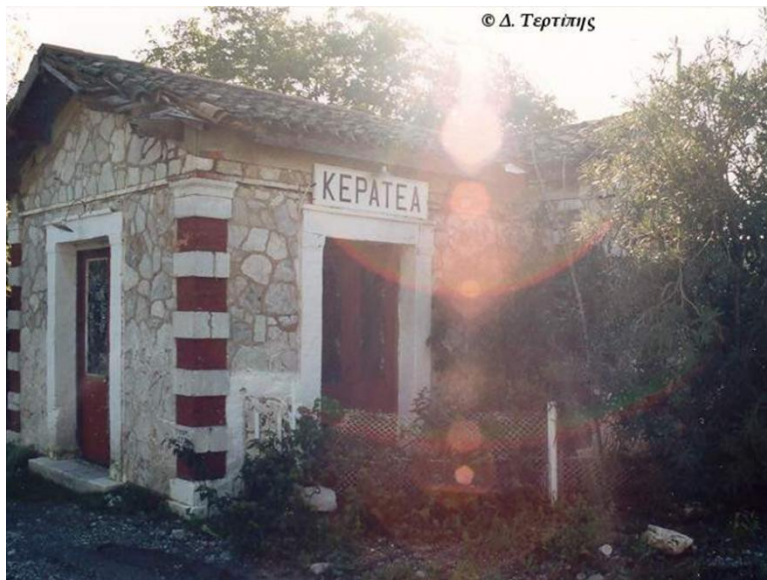
Ο σταθμός στο Μαρκόπουλο- τυπικό παράδειγμα Σιδηροδρομικής Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής.



ΚΕΡΑΤΕΑ

Μέρος απο το τρένο στην περιοχή της Κερατέας.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑΣ





ΚΕΡΑΤΕΑ

Και οι ράγες συνεχίζουν...

© A. S.





Η γέφυρα του Θορικού εν έτει 2002.

ΓΕΦΥΡΑ ΘΟΡΙΚΟΥ



ΛΑΥΡΙΟ

Το πλήρες συγκρότημα κτηρίων του Λαυρίου.



ΛΑΥΡΙΟ

Οίκημα που χρησίμευε σαν ξενώνας για το προσωπικό των νυχτερινών αμαξοστοιχιών.



ΛΑΥΡΙΟ

Ο σταθμός απο τη μεριά του δρόμου.



© Δ. Τερτίπης

Ο διάδρομος των γραμμών, που κατά περίεργο τρόπο δεν έχει καταπατηθεί. Φαίνεται ότι στο Λαύριο τα Πολεοδομικά Σχέδια τηρούνται κάπως πιο επιμελώς από την Αθήνα.

15



Η μεγάλη γέφυρα, όπως φαίνεται από το δρόμο προς τη Δ.Ε.Η.

ΘΟΡΙΚΟ



ΘΟΡΙΚΟ

Η πορεία των γραμμών επάνω στη μεγάλη γέφυρα.



ΚΕΡΑΤΕΑ

Μικρό ζεύγμα λίγο πριν το Σ. Σ. Κερατέας, κρυμμένο μέσα στα καλάμια.



© Δ. Τερτίπης

ΠΑΙΑΝΙΑ

Η πρώτη εμφάνιση των γραμμών
βορείως Παιανίας.

© Δ. Τ.



Πρόσοψη του σταθμού.

Δ. Τερτίλις



Η αποβάθρα του σταθμού.

ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ



Ο χειρισμός της ατμομηχανής.

ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ

© Δ. Τερτίπης



ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ

Ο σταθμός του Μαρκοπούλου το βράδυ.



της

Αποβάθρα και σταθμός.

ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ



Λήψη του σταθμού από δυτικά.

ΚΑΜΠΑ

© Δ. Τερτί



Εδώ οι σιδηροτροχιές λείπουν, έχοντας αφήσει άδειους τους στρωτήρες και άχρηστες τις βίδες. Στο βάθος, οι γραμμές αρχίζουν ξανά.

ΠΑΙΑΝΙΑ

ΚΑΛΥΒΙΑ





ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑΣ

Ένα βαγόνι, μερικές σιδηροτροχιές, ο σταθμός και το παρατημένο φορτηγό.

© Δ. Τερτίλις



ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ

- Στις αρχές του έτους, διαβάσαμε στο site του Ο.Σ.Ε. για τη συμπλήρωση 130 ετών λειτουργίας του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Δε χρειάστηκε, ασφαλώς, να ψάξουμε ιδιαιτέρως για το ποιο «κοσμοϊστορικό» γεγονός συνέβη εν έτει 1877 ώστε να το γιορτάζουμε τόσα χρόνια μετά· σχεδόν αμέσως όμως αποδείχτηκε ότι στόχος της ούτω καλούμενης επετείου ήταν η «παρουσίαση» της νέας διάρθρωσης του Ο.Σ.Ε. και η υπαγωγή των υπηρεσιών του στις θυγατρικές εταιρείες που ιδρύθηκαν με σκοπό τη διαχείριση της υποδομής και την εκμετάλλευση των δρομολογίων...