

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ
ΚΕΡΑΤΕΑΣ.

-ΤΟ ΤΡΕΝΟ-
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

ΧΘΕΣ - ΣΗΜΕΡΑ - ΑΥΡΙΟ



ΤΑΞΗ Α (1997-98)
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΟΜΑΔΑΣ: κ.Ράνια Ζούκα-
Κωνσταντοπούλου.

ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΕΑΣ

Το τρένο και ο προαστιακός σιδηρόδρομος

ΣΧΟΛΙΚΟ ΕΤΟΣ 1997-1998

Παιδαγωγική Ομάδα:

Ζούκα Ρόνα

Μαθητές:

Αλεξίου Γιώργος
Ανδρέου Βαγγέλης
Αντωνίου Αμαλία
Αντωνίου Ειρήνη
Αντωνίου Έλενα
Δημητρίου Σπύρος
Δραβαλάκη Παναγιώτα
Κόκκινος Νίκος
Κοκκίνου Ελίνα
Κουτελιέρη Μαρία
Κωνσταντόπουλος Οδυσσεύς
Λιούμη Χριστιάνα
Μέγγοιλη Νατάσσα
Μπότση Μελίσα
Ράπη Μαρία
Σταύρου Μάνος
Τσοκάς Βασίλης
Χούσκ Λόρενς
Παπαπέτρου Γιάννης

Τι κάναμε:

- Αναζητήσαμε βιβλιογραφία σχετικά με τους σιδηρόδρομους
- Δημιουργήσαμε την περιβαλλοντική μας βιβλιοθήκη
- Είδαμε βίντεο ταινίες σχετικά με το σιδηρόδρομο.
- Φωτογραφήσαμε τρένα και σταθμούς της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου
- Μιλήσαμε με εκπαιδευτικούς της τοπικής αυτοδιοίκησης και του συλλόγου "Φίλοι του σιδηροδρόμου"
- Πήραμε συνεντεύξεις από μέλη της επιτροπής για την επανολειτουργία του της του τρένου της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου καθώς και από ανθρώπους που είχαν ταξιδέψει με το τρένο της γραμμής αυτής.
- Αναζητήσαμε αγγλικά και ελληνικά τραγούδια σχετικά με τρένα
- Δημιουργήσαμε αφίσες για την επανολειτουργία της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου
- Ταξιδέψαμε με το νέο τρένο στις 15/2/97 από τα Καλύβια μέχρι την Πύλα.
- Μελετήσαμε τις περιοχές που υπήρχαν κτίσματα και γραμμές της διαδρομής Αθηνών - Λαυρίου
- Στείλαμε κείμενο με τις δραστηριότητες της περιβαλλοντικής μας ομάδας στην εφημερίδα "Μεσογειακός Τύπος" το οποίο δημοσιεύθηκε τον Ιανουάριο του '98
- Λάβαμε μέρος στον διαγωνισμό έκθεσης 1998, των εκδόσεων Logman και της wwf και διακριθήκαμε.

Τι μάθαμε:

- Πως λειτουργούσαν παλιά τα τρένα
- Τα μέρη από όπου περνούσε το τρένο της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου
- Να δουλεύουμε ομαδικά και να ανταλλάσσουμε μεταξύ μας ιδέες και να δίνουμε λύσεις.

Τι νοιώσαμε:

Χαρά και ευχαρίστηση για όσα "ανακαλύψαμε"

Η πιο σημαντική εμπειρία της ομάδας ήταν:

Όταν ταξιδέψαμε με το νέο τρένο στις 15/2/97 από τα Καλύβια μέχρι την Πύλα.



«ΤΟ ΤΡΕΝΟ και ο προσοπιστικός σιδηρόδρομος»

Υπεύθυνη: κ. Ράνια Ζούκα (καθηγήτρια Αγγλικών)



ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΚΕΡΑΤΕΑΣ: ΤΑΞΗ Α

Τα παιδιά της περιβαλλοντικής ομάδας

Αλεξίου Γιώργος (Α1)
Ανδρέου Βαγγέλης (Α1)
Αντωνίου Έλενα (Α1)
Αντωνίου Ειρήνη (Α1)
Αντωνίου Λιμάλια (Α1)
Δημητρίου Στέφανος (Α1)
Δραβαλιώτη Παναγιώτα (Α1)
Κόκκινος Νίκος (Α2)
Κοκκίνου Ελίνα (Α2)
Κουτελιάρη Μαρία (Α2)
Κωνσταντινοπούλου Οδυσσεάς (Α2)
Λισομή Χριστιάνη (Α2)
Μεγγοπούλη Νατάσσα (Α3)
Μπότση Μελίση (Α3)
Ράπη Μαρία (Α4)
Σταύρου Μάνος (Α4)
Τσοίκας Βασίλης (Α4)
Χάουκ Λόρενς (Α4)

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με το ξεκίνημα της φετινής χρονιάς, στο σχολείο μας άρχισε να λειτουργεί για πρώτη φορά ένα πρόγραμμα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, στο οποίο αποφασίσαμε κι εμείς οι μαθητές της Α Τάξης να ενταχθούμε. Έτσι δημιουργήσαμε την ομάδα «Τρένο-Προαστιακός σιδηρόδρομος». Το πρώτο πράγμα που μας κίνησε το ενδιαφέρον ήταν ότι θέλαμε να ζηναλιειτουργήσουν τα τρένα στην Κεραιτία. Γι' αυτό κι εμείς θελήσαμε να μάθουμε πως λειτουργούσε από παλιά το τρένο. Να μελετήσουμε τις διάφορες περιοχές που υπήρχαν χιτάματα και γραμαές.

Η φωτογραφική αποτύπωση, η συνέντευξη και η αναζήτηση, μας φάνηκαν οι καλύτεροι τρόποι για να το πετύχουμε. Αναζητήσαμε φωτογραφίες από γιγνήδες και πήραμε συνεντεύξεις από διάφορους που είχαν ζήσει το τρένο.

Στείλαμε επιστολή στον ΗΣΑΠ για να στείλουν ένα βαγόνι στο χώρο του Γυμνασίου. Δυστυχώς λόγω του ότι ήταν πολύ μεγάλο (30 τόνων) δεν μπόρεσε να μεταφερθεί. Δημιουργήσαμε πόστερς, φωτογραφήσαμε το νέο τρένικο και μάλιστα πήγαμε βόλτα από τα Καλύβια μέχρι την Πέτα, στις 15/2/97. Δημιουργήσαμε περιβαλλοντική βιβλιοθήκη. Μίλησαμε με εκπαιδευτικούς τοπικής αυτοδιοίκησης καθώς επίσης και με μέλη των «Φίλων του Σιδηρόδρομου» οι οποίοι μας βοήθησαν αρκετά.

Είδαμε βίντεο με θέμα «το τρένο». Βρήκαμε αγγλικά και ελληνικά τραγούδια σχετικά με το τρένο. Στείλαμε επιστολή και μήθεμα στην εφημερίδα «ΗΧΩ των Μεσογείων».

Στο αποτέλεσμα της δουλειάς μας δόσαμε τον τίτλο «Το τρένο - Προαστιακός σιδηρόδρομος. Χθες - σήμερα - αύριο» όπου εκτός από τις φωτογραφίες περιέχονται και λίγα στοιχεία για κάθε εικονιζόμενο θέμα. Η βοήθεια της καθηγήτριας και υπεύθυνης του προγράμματος κ. Ρίνας Ζαΐκα-Κωνσταντοπούλου ήταν σημαντική γι' αυτό και την ευχαριστούμε.

Κεραιτία Μάιος 1998

Δραβυλάκη Παναγιώτα(A1)
Μέγγουλη Νατάσσα(A3)
Ράπη Μαρία (A4)

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΤΡΕΝΑ

Ο Έλληνας φρεσέρτης Ήρων, που έζησε στην Αίγυπτο πριν από 2000 περίπου χρόνια, απέδειξε πρώτος ότι ο ατμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την περιστροφική κίνηση αντικαμμένων Κατασκευάσεις, σαν μηχανίδα, μια περιστροφόμενη μεταλλική σφαίρα που περιείχε νερό και ήταν στερεωμένη πάνω από φωτιά. Με το βράσιμο, το νερό μεταβαλλόταν σε ατμό που ζέστανε από πάνω. Η βίαιη έξοδος του ατμού έκανε τη σφαίρα να γυρίζει.

Η χρησιμοποίηση του ατμού για τη διεξαγωγή μ'επιτυχία σοβαρού έργου έγινε μόλις στις αρχές του 18^{ου} αιώνα. Τα ορυχεία άνθρακα και κασιτέρου της εποχής κατακλύζονταν από νερό. Η δύναμη του ατμού χρησιμοποιήθηκε για τη λειτουργία αντλιών, οι οποίες απέλασαν τα κτηνάδα από τα νερά.

Οι μηχανικοί διαπίστωσαν επίσης ότι τα βαγονέτα που μετέφεραν βαριά υλικά, όπως το κάρβουνο, κινούνταν πιο εύκολα πάνω σε ράγες από ότι στους λασπωμένους δρόμους εκείνου του καιρού. Οι πρώτοι εκείνοι τροχιάδρομοι ήταν σταγμένοι από ξύλο και τα βαγονέτα που κυλούσαν στις ξύλινες ράγες σέρνονταν από άλογα.

Προς το τέλος του 18^{ου} αιώνα, οι μεγάλες πρόοδοι στις βιομηχανίες σιδήρου και χάλυβα κατέληξαν στην κατασκευή ισχυρότερων και πιο αξιόπιστων ατμομηχανών. Μηχανικοί όπως ο Τζέιμς Ουάιτ βελτίωσαν τις μηχανές και βρήκαν τρόπους να κινήσουν πολλούς διαφορετικούς τύπους μηχανής.

Ο Τζέιμς Ουάιτ πίστευε ότι ήταν πολύ επικίνδυνο να χρησιμοποιηθεί ο ατμός στην κίνηση οχημάτων γιατί φοβόταν ότι θα γίνει έκρηξη. Αλλά ο προσιτάμενος του, Ουίλλιαμ Μέρντοξ, ήταν ένας από τους πρώτους που κατασκεύασε ατμάμαξα. Στα 1769, ο Γάλλος Νικόλα Κορνιό κατέληξε τα αλήθη στο Παρίσι με μια μηχανή που κινήθηκε με Τζάμιντριν πριν ανατραπεί και εκραγεί. Οι αρχές κατέσχεσαν τα συντρίμια και ο Κορνιό οδηγήθηκε στη φυλακή.

Ο Ρίτσαρντ Τρέβιθκ γεννήθηκε στα 1771 και ήταν γιος ενός Κορνουάλλιο εργοδηγού σε ορυχείο κασιτέρου. Συνάμα όμως ήταν και ένας ευφυής φρεσέρτης. Εργάστηκε στη βελτίωση των ατμομηχανών του Ουάιτ και, στα 1801, κατασκεύασε την πρώτη κινούμενη ατμάμαξα (λοκωμοτίβα). Αυτή η μηχανή έτρεξε στο δρόμο, αλλά τελικά συντρίφτηκε πάνω σ' ένα σπίτι.

Στα 1804, ο Τρέβιθκ κέρδισε ένα στοιχείμα με τον ιδιοκτήτη ενός σιδηροδρομίου, κατασκευάζοντας μια ατμάμαξα, που έφερε φορτίο 10 τόνων σε απόσταση 16 χλμ. Στα 1808 κατασκεύασε μια κυκλική σιδηροτροχιά στο Λονδίνο.

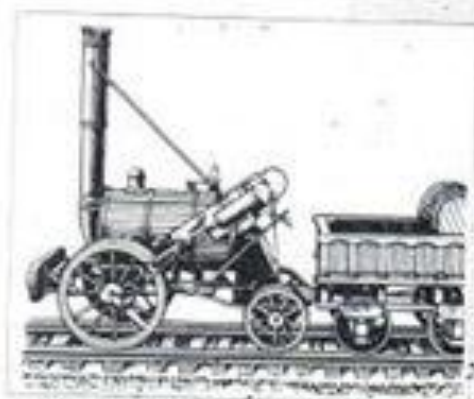
Ένα από τα προβλήματα που είχε να λύσει ο Τρέβιθκ ήταν να βρει τροχιάς αρκετά γερές που να αντέχουν το βάρος μιας ατμάμαξας. Οι ξύλινες ράγες ήταν πολύ αδύνατες και τον περισσότερο 18^ο αιώνα, οι σιδηρένιες ράγες ήταν πολύ σπάνιες. Μόνο στο 19^ο αιώνα βελτιώθηκαν οι ράγες.

Οι μηχανικοί σύντομα διαπίστωσαν ότι οι άνθρωποι επιθυμούσαν να ταξιδεύουν με το τρένο. Πραγματικά, κάπου 70 άτομα στοιβάζονταν στο τρένο του Τρέβιθκ που κέρδισε το στοιχείμα στα 1804. Στα 1825 το πρώτο επιβατηγό βαγόνι που ταξίδευε σε σιδηρόδρομο-το Στόκτον και Ντάρλινγκτον- δεν ήταν τίποτα περισσότερο από ένα ξύλινο υαόστεγο πάνω σε τροχούς. Στα 1838 τα βαγόνια της γραμμής Λίβερπουλ-Μάντσεστερ ήταν όπως ακριβώς οι ταχυδρομικές άμαξες της εποχής.

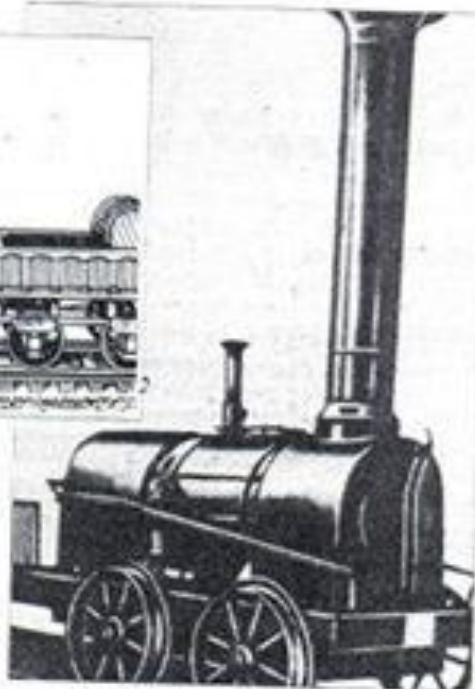
Η ανάπτυξη ατμοκίνητων μηχανών πρακτικής χρήσης, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σ' έναν Άγγλο, τον Τόμας Νιουκόμαν. Από το 1712 ο Νιουκόμαν κατασκεύαζε μηχανές για την άντληση νερού από τα ορυχεία.

Τον 19^ο αιώνα η ανακάλυψη της δύναμης του ατμού οδήγησε στην επινόηση της ατμομηχανής. Κι άμαξια έγινε δυνατή η διάσχιση ηπείρων και η μεταφορά βαρειών αγαθών, ρούχων και ορέστων τροφίμων σε μακρινές αποστάσεις. Οι άνθρωποι μπορούσαν να κάνουν ταξίδια στις ακρογιαλιές ή να πραγματοποιούν εμπορικά και επαγγελματικά ταξίδια από πόλη σε πόλη. Είχε φτάσει η εποχή των τρένων.

(από το βιβλίο του Σηντεν Γούντ «Τρένα και σιδηροδρομικές γραμμές» εκδ. Γ. Αζησιτέλλη & Σία ΕΠΕ)



Επάνω: Ο Πάρουλος, όπως τη βάπτισαν, είναι η στήριξη του Στέφενσον, ο οποίος ανακάλυψε στην προγενέστερη πατρίδα του Τρεβιθίκ. Δεξιά: Ρωσική ατμομηχανή του 1832. Τα σχεδίασαν οι Β. και Μ. Τσερπόνοφ.



Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗΣ

Η είσοδος

Οι κεντρικοί σταθμοί έχουν κάθε είδους σχήματα και μεγέθη. Πολλοί έχουν αυθείσως από διασημους αρχιτέκτονες και αντικαθρεφτίζουν την εποχή και κίσησιν. Για παράδειγμα, ο Γκραντ Σεντραλ Στάσιον της Ν. Υόρκης έχει βαθιά οροφή ύψους 46 μ!



Γκραντ Σεντραλ
Στάσιον, Ν. Υόρκη



Σταθμός Μεϊζούμυρη, Αιτωπία



Σταθμός της Αξις, Παρίσι



Σταθμός του Μοναχίου, Γολάνδη



Αγγλικά τρένα

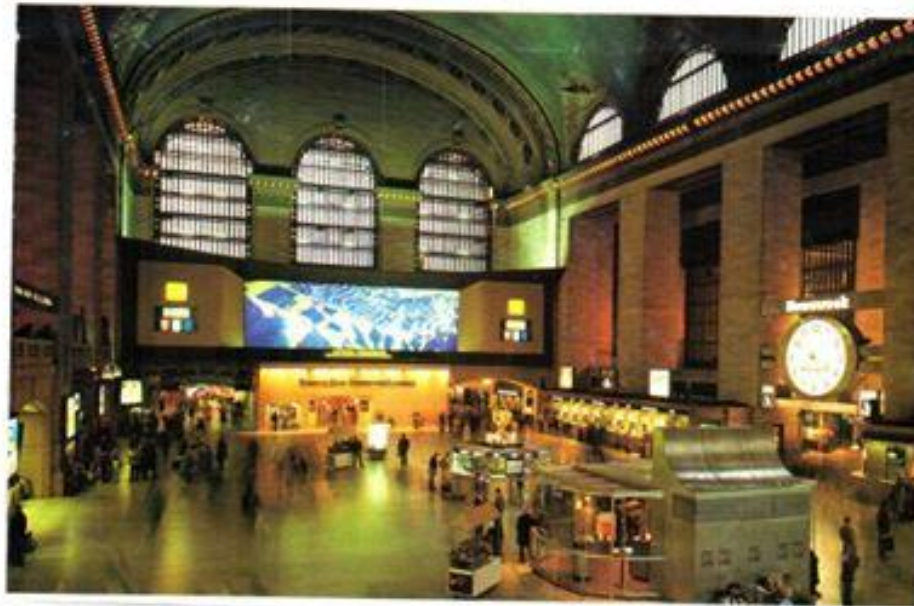


Αγγλικά τρένα

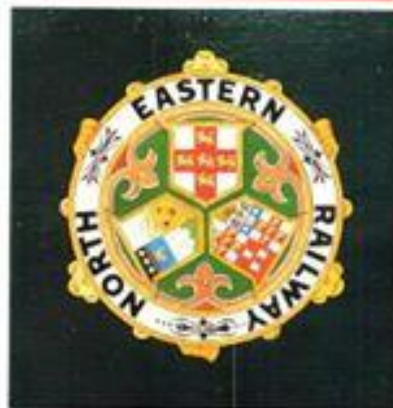
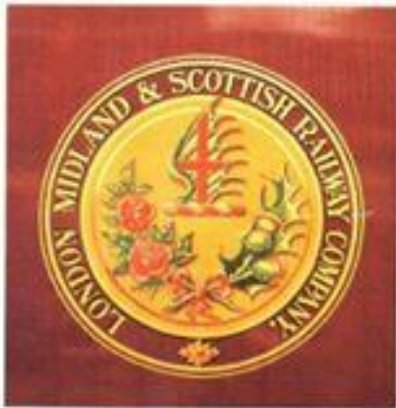
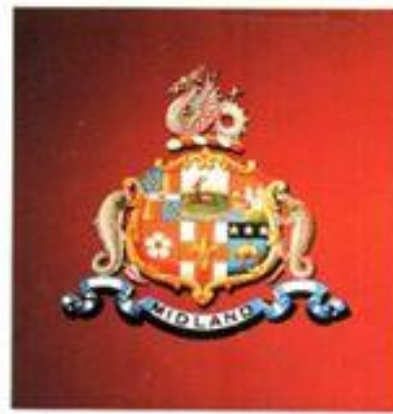


Above: An example of American railway art by Currier and Ives.

Below: The hall of Grand Central Station, New York City, USA.

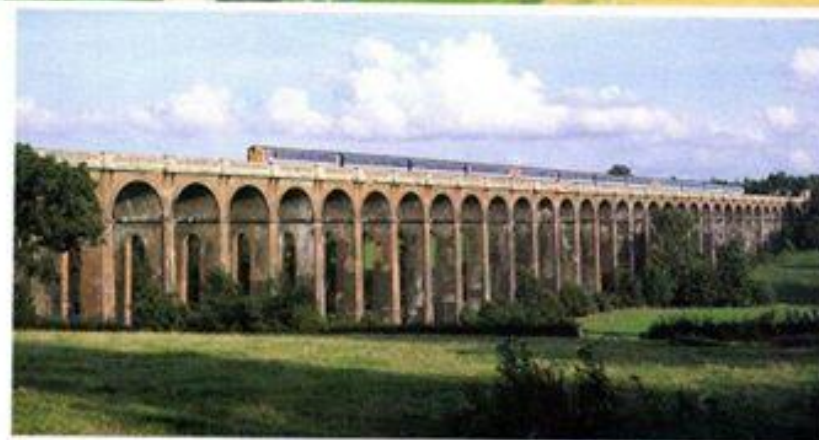
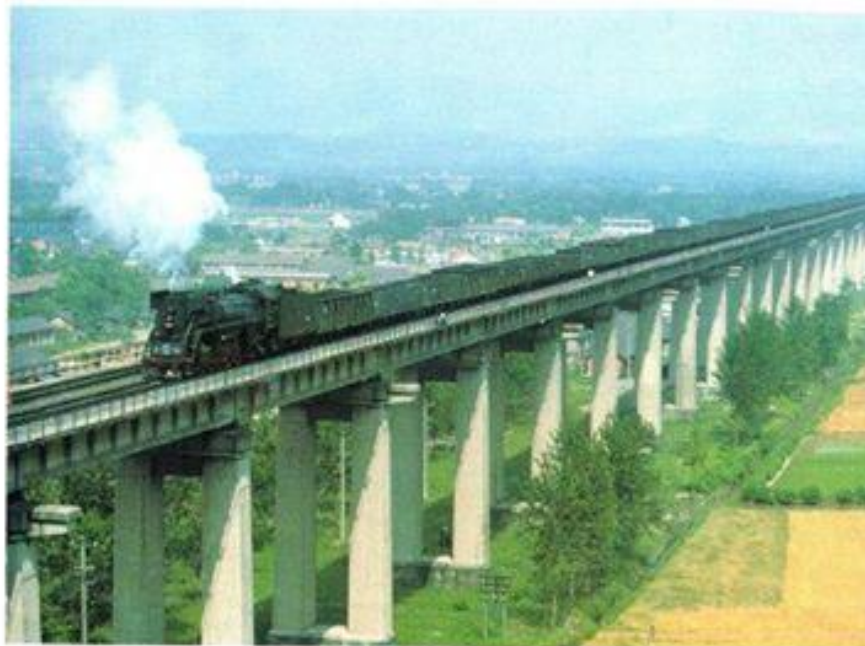


(Η αίθουσα του μεγάλου κεντρικού σταθμού της Νέας Υόρκης)



Heraldic devices of various British railways.

(Οικόσημα διάφορων Βρετανικών σιδηροδρόμων)

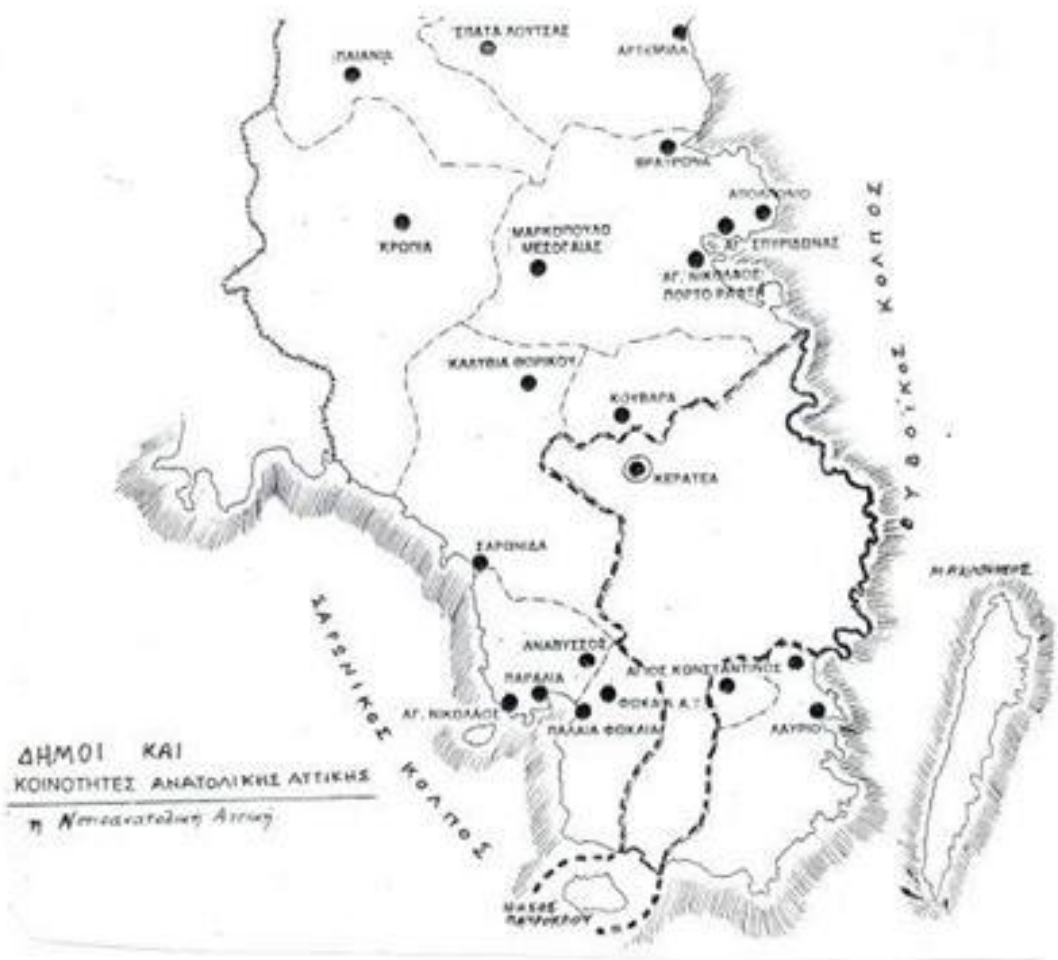


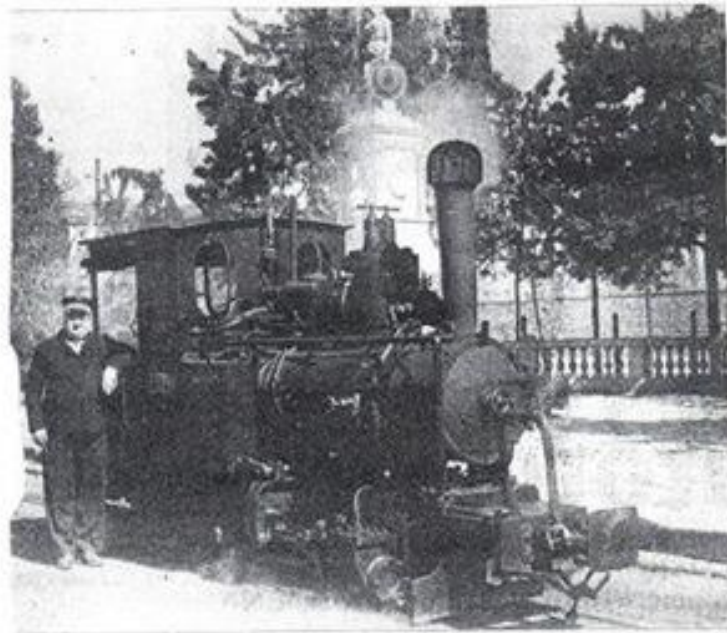
Top: Mineral train hauled by QJ Class 2-10-2 on the Yangtze River Bridge approach viaduct, Nanking.

Above: Ouse Viaduct on the London to Brighton railway, designed by Daniel Mocatta and John Lipsett Rastrick, and built in 1840. It has 37 spans of 9.14 m (30 ft) and a maximum height of 20 m (62 ft).

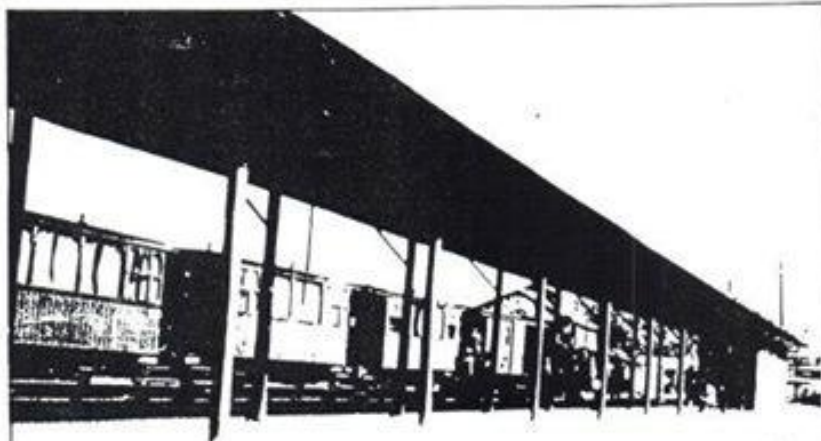
Επίσης Τρένο μεταφοράς ορυκτών QJ Class-2-10-2 πάνω στη γέφυρα του ποταμού Yangtze που οδηγεί στο Nanking.

Κάτω Μεγάλη οδογέφυρα της σιδηροδρομικής γραμμής Λονδίνου-Μπράϊτον, που σχεδιάστηκε από τους D. Mocatta και J. Rastrick και χτίστηκε το 1840. Έχει 37 αψίδες 9,14 μ. και μέγιστο το ύψος 20μ.





(Η Μοίρα στη γιορτή Βόλου)



Αθήνα - Λαύριο:

Μια αδικοσκοτωμένη γραμμή

Ανάμεσα στις πρώτες σιδηροδρομικές γραμμές του ελληνικού κράτους, υπήρξε η γραμμή που συνδέει την Αθήνα με το Λαύριο.

Η εκμετάλλευση των μεταλλουργείων του Λαυρίου αποτέλεσε τον λόγο για τον οποίο πραγματοποιήθηκε η σύνδεση αυτή.

Στις 4 Μαΐου 1882 το ελληνικό κράτος και η Ελληνική Εταιρεία Μεταλλουργείων υπέγραψαν σύμβαση για την κατασκευή της γραμμής. Συγχρόνως όμως η Εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση να κατασκευάσει διακόδοση της γραμμής, για να εξυπηρετεί τα τότε αναπτυσσόμενα θέματα των Αθηναίων, δηλ. το Μαρσίσι, την Κηφισιά και το Στροφέλι.



Του
ΓΙΩΡΓΟΥ
ΝΑΦΕΝΑ

Η αρχική σύμβαση που υπογράφηκε, προέβλεπε τη σύσταση ανώνυμης ελληνικής εταιρείας, στην οποία θα μεταβιβαζόταν από την Εταιρεία των Μεταλλουργείων το προνόμιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής, διάρκειας 99 ετών.

Η Εταιρεία αυτή ονομάστηκε "Σιδηρόδρομοι Αττικής" (Σ.Α.), και μετά την κατασκευή του δικτύου, ανέλαβε την υποχρέωση να εκτελεί έργα εξυπηρέτησής στην Κηφισιά και τα υπόλοιπα προάστια που εξυπηρετούσε το

δίκτυο.

Οι εργασίες κατασκευής των γραμμών των Σ.Α. (Αθήνα - Ν. Ηράκλειο - Λαύριο/Κηφισιά) διήρκεσαν δύο χρόνια (1883 - 1885), υπό τη διεύθυνση του μηχανικού Ν. Γαζή.

Οι γραμμές εγκαινιάστηκαν πανηγυρικά, σε πολύ γοητευτική ατμόσφαιρα, τόσο στην Κηφισιά (4-2-1885), όσο και στο Λαύριο (20-6-1885), παρουσία επισήμων και κλήρος κόσμου. Βέβαια αντίπαμα εγκαινία μπορούν να θεωρηθούν ότι έγιναν στις 9-4-1884, όταν κυκλοφόρησαν εκδρομικές αμαξοστοιχίες μεταξύ Λαυρίου-Κερατέας για μεταφορά πανηγυριστών επάνω σ' αυτό το αρχικό κατασκευασθέν τμήμα γραμμής, που χρησιμοποιού-

νοι την χάραξη της προεπιλόγου-
σας βιομηχανικής οδού γραμμής
των μεταλλείων της περιοχής
Δασκαλειού.

Το μήκος της γραμμής Αθη-
νών-Λαυρίου ήταν 65 χιλιόμετρα,
η γραμμή ήταν μονή και μετροκού-
πλάτους, όπως και η διακλάδωση
προς Κηφισιά, ενώ η Εύξη των
συρμών ήταν απλήκται.

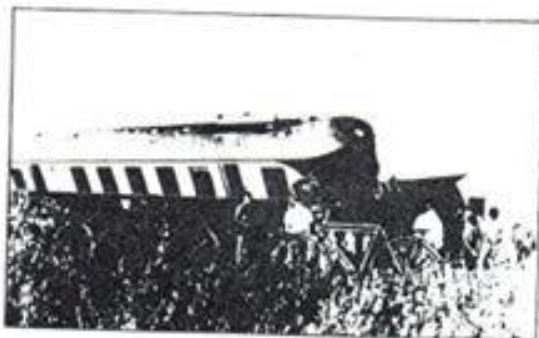
Αρχικά η σφειτήρια του τρένου
ήταν στην Πλ. Αττικής, που ονο-
μάστηκε έτσι λόγω του Σταθμού
των Σιδηροδρό-
μων Αττικής. Το
1889 επιτράπη η
στροφή της γραμ-
μής μέσω των οδών
Κοδρυγκάνος και
Γ' Σεπτεμβρίου,
οπότε ο σταθμός
των Αθηνών μετα-
φέρθηκε στην
Πλατεία Λαυρίου,
πλησίον της Ομο-
νοίας. Το όνομά
της η πλατεία το
 πήρε απ' αυτό
σχεδόν το γεγο-
νός.

Ο σιδηρόδρο-
μος της Κηφισιάς
και του Λαυρίου,
εξαιτίας των πενών μαζών
καπνών, των τρυμνών και των
αγκομαχητών που έκαναν, διασχί-
ζοντας τους ερμητικούς τότε κε-
ντρικούς δρόμους της Αθήνας και
τα αραιοκατοικημένα Πατήσια,
πήρε το παρατσούκλι «θηρίο» και
έτσι πήρασε στην ιστορία.

Από τα πρώτα χρόνια λειτου-
ργίας, η εκμετάλλευση της γραμ-
μής διακρινόταν στην σχεδόν
ασταθή-προσστατική εξισορρόπηση
του κλάδου της Κηφισιάς, με πολύ
πενκά δρομολόγια (16 τρένα την
ημέρα προς κάθε κατεύθυνση το
1914) και στην αρχική προσστα-
κή-υπεραστατική εξισορρόπηση του
κλάδου του Λαυρίου (2 τρένα την
ημέρα προς κάθε κατεύθυνση, με
χρόνο διαδρομής 2 ώρες 42 λεπτά,
το 1914). Τα τρένα του Λαυρίου
είχαν μόνιμα μικτές συνθέσεις με
εμπορικά βαγόνια, σκευοφόρα
και επιβατόμαζες της θέσης με
ψάθινα καθίσματα, 2ης και 3ης
θέσης με ξύλινα καθίσματα η

πάγκους.

Όλες οι επιβατόμαζες φωτι-
ζόνταν με λαδοφάναρα. Συνθη-
σμένο θέαμα στα βαγόνια των
συρμών του Λαυρίου ήταν οι
φουστανελοφόροι και οι γαλα-
τάδες. Οι ατμόμαζες των Σιδη-
ροδρόμων Αττικής, υπήρξαν από
τις καλύτερες στην εποχή τους και
αποτελούνταν από μηχανές κε-
κορεσμένου ατμού TUBIZE (έ-
τος κατασκ. 1885-9), μηχανές τύ-
που "Compound" KRAUSS (έ-



**Όλες οι επιβατόμαζες
φωτιζόνταν με
λαδοφάναρα.**

**Συνηθισμένο θέαμα στα
βαγόνια των συρμών του
Λαυρίου ήταν οι
φουστανελοφόροι και οι
γαλατάδες.**

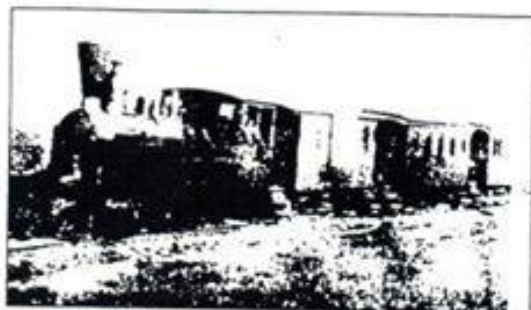
τος κατασκ. 1906-8), μετέπειτα
τύπου Z των ΣΠΑΠ, μηχανές
επιζέθου ατμού KRAUSS (έ-
τος κατασκ. 1912-25), μετέπειτα
τύπου Zs των ΣΠΑΠ, μηχανές
κεκορεσμένου ατμού TUBIZE
(προέλευσης από τους Σιδηρο-
δρόμους Θεσσαλίας). Στον στόλο
των Σιδηροδρόμων Αττικής υπή-
κε και η πρώτη ατμόμαξα ελληνι-
κής κατασκευής (από το μηχανο-
ουργείο "Βασιλειάδη" Πει-
ραιάς), που έφερε το όνομα
"ΕΛΛΗΝΙΣ".

Το 1910 η Ελληνική Εταιρεία
Μεταλλουργιών Λαυρίου μετα-
βόηζε τους "Σιδηροδρόμους
Αττικής" στην Ελληνική Ηλε-
κτρική Εταιρεία, με αώτερο
σκοπό την ηλεκτροκίνηση του
κλάδου προς Κηφισιά. Το 1925, με
την αναδιάρθρωση των τοπικών
συνκοινωνιών της Πρωτεύουσας,
ο όμιλος της "Πόστου" απορρο-
φά τις παλιές εταιρείες μετα-
φορών και δημιουργεί δύο νέες
εταιρείες, τους Ελληνικούς Ηλε-

κτρικούς Σιδηρο-
δρόμους (ΕΗΣ)
και την Ηλεκτρική
Εταιρεία Μετα-
φορών (ΗΕΜ). Η
τελευταία εκτός
από το δίκτυο των
τραμ και ορσμή-
νων λειωφρεσια-
κών γραμμών,
αναλαμβάνει και
την εκμετάλλευση
των Σ.Α. Επειδή
όμως, βάση της
σύμφασης του
1925, η Πόστου θα
εκμεταλλεύεται
τις τοπικές Αθη-
ναϊκές συνκοινο-
νίες σε απόστα το

πολύ 20 χλμ. γύρω από την Ομό-
νοια, αναγκάζεται από το 1929 να
παραχωρήσει την γραμμή Λαυρί-
ου στους Σιδηροδρόμους Πελο-
ποννήσου (ΣΠΑΠ).

Ήδη από το 1926, για να διευ-
κολυνθούν τα έργα επίδοσης
του ηλεκτρικού με σφραγισ από
Ομόνοια ως Αττική, κατοργείται
το τμήμα της γραμμής από Πλα-
τεία Λαυρίου μέχρι Αττική και η
σφειτήρια των συρμών μεταφέ-
ρεται ξανά στην τελευταία ενώ τα
εκδοτήρια εισιτηρίων είχαν πα-
ραμεινεί στην Πλ. Λαυρίου, και η
επικοινωνία τους με τον σταθμό
γινόταν με το τραμ της γραμμής Κ.
Από το 1929 η σφειτήρια των τρέ-
νων του Λαυρίου μεταφέρεται
στον σταθμό Πελοποννήσου
(ΣΠΑΠ) της Αθήνας και η είσο-
δος τους στο παλιό δίκτυο των
Σ.Α. γινόταν μέσω της ενιστοής
γραμμής Σταθμού Πελοποννή-
σου-Σταθμού Αττικής, που λέγ-



Σύνθεση από τη σελίδα 59

νογε με γέφυρα πάνω από τον Σταθμό Λαυρίου.

Το 1931 κατασκευάζεται η νέα ενωτική γραμμή μεταξύ του δικτύου των ΣΠΑΠ και της γραμμής Λαυρίου από τον Σ.Σ. Αγ. Αναργύρων μέχρι τον Σ.Σ. Ν. Ηρακλείου, για να αντικαταστήσει την προηγουμένη ενωτική γραμμή. Το 1952 οι ΣΠΑΠ προβαίνουν στην νηξελόκιση της γραμμής, δρομολογώντας αποκλειστικά αυτοκινητάμαξες (υπομοτρίξ) μεταξύ Πειραιώς - Αθηνών - Αγ. Αναργύρων - Ν. Ηρακλείου - Λαυρίου. Χρησιμοποιήθηκαν κυρίως οι απλές αυτοκινητάμαξες UERDINGEN/MAN και ορισμένες φορές οι τριπλές αυτοκινητάμαξες DEDIETRICH και για μικρό διάστημα (όταν πρωτοήρθαν), δοκιμαστικά, οι αυτοκινητάμαξες BREDA του δικτύου Κρουαζιέρου - Αγγινίου (ΣΒΔΕ). Καθημερινά γίνονταν 4 δρομολόγια προς κάθε κατεύθυνση και παρέχον για τα δεδομένα της δεκαετίας του '50 μια ικανοποιητική προστασία συγκοινωνία και με αξιόλογη επιβατική κίνηση, που απλωνόταν σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο της Αθήνας, τον κόλπο των Μεσογείων και την Λαυρεωτική. Ο χρόνος διαδρομής Αθηνών-Λαυρίου με τις αυτοκινητάμαξες ανερχόταν σε 1 ώρα και 40 λεπτά έως 2 ώρες, ενώ θα μπορούσε να επιταχυνθεί εάν βελτιωνόταν η κατάσταση της γραμμής.

Οι σταθμοί και προαιρετικές

Ο χρόνος διαδρομής Αθηνών-Λαυρίου με τις αυτοκινητάμαξες ανερχόταν σε 1 ώρα και 40 λεπτά έως 2 ώρες, ενώ θα μπορούσε να επιταχυνθεί εάν βελτιωνόταν η κατάσταση της γραμμής.

στάσεις που γίνονταν ήταν οι εξής: Πειραιάς, Αθήνα, Αγ. Αναργύρων, Μάδισος, Ν. Ηρακλείου, Φυλοθέη, Χαλάνδρι, Γέρακος, Κόνιτσα, Λιόπεσι, Καρέια, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Καλιβρία, Κουβαράς, Κερατέα, Δασικαλειό, Σπυριαιζίτσα, Κονάκια, Θορικό, Κυπριανός, Λαύριο.

Το 1957 το Υπουργείο Μετα-

Ο σιδηρόδρομος της Κηφισιάς και του Λαυρίου, εξαιτίας των πυκνών μαύρων καπνών, των τριγμών και των αγκομαχιών που έκανε, διασχίζοντας τους ερημικούς τότε κεντρικούς δρόμους της Αθήνας και τα αραιοκατοικημένα Πατήσια, πήρε το παρατσούκλι «θηρίο» και έτσι πέρασε στην ιστορία.

φορών, σύμφωνα με καταγγελίες που έχουν διατυπωθεί κατά επανάληψη (αργότερα) από τα τότε διευθυντικά στελέχη των ΣΠΑΠ (Γεν. Διευθυντή Δ. Ευσταθιάδη κ.ά.) ενόψει της "ποικίλης" πέποιθης των αυτοκινητιστών της περιοχής Μεσογείων και υποχρεώνει τους ΣΠΑΠ να καταγγείλουν την γραμμή Λαυρίου προκειμένου να τους επαχθήσει την ανακαίνιση των γραμμών στην Πελοπόννησο. Την ίδια χρονιά ο αρχιμηχανικός του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κ. Τρικεριώτης πρότεινε αντί για την κατάργηση της γραμμής, την αναβάθμιση της με πύκνωση των δρομολογίων των αυτοκινητομαζών των ΣΠΑΠ στο τμήμα Ν. Ηρακλείου-Λαύριο, σε ανταπόκριση με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο Αθηνών-Κηφισιάς στον σταθμό Ν. Ηρακλείου που είχε εγκατασταθεί εκείνη ακριβώς τη χρονιά. Η πρόταση αυτή δυστυχώς έμεινε ανεκλήρωτη, όπως και η πρόθεση του Στρατή Ανδρεόδη τρία χρόνια αργότερα (το 1960), να κατασκευάσει διακλάδωση του ηλεκτρικού κατά μήκος της γραμμής Λαυρίου. Έτσι χάθηκε μια μεγάλη ευκαιρία για την Αττική και σήμερα η αναβίωση της γραμμής σαν ένας σύγχρονος προαστιακός σιδηρόδρομος αποτελεί έναν από τους βασικότερους στόχους του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και σχετικά μελέτη που έγινε για λογαριασμό του Οργανισμού Αθήνας έδειξε ότι το 2010 η κίνηση της γραμμής αυτής (με κατασκευασμένο το Αεροδρόμιο των Σπατών) θα έχει ισοδύναμη επιβατική κίνηση με εκείνη των σημερινών ΗΣΑΠ (350.000 την ημέρα). Προς το παρόν όμως ο διάδρομος της παλαιάς γραμμής κινδυνεύει με καταστροφές και εξαφάνιση από την άνοχη δόμηση και την αστικοποίηση της περιοχής. Η γραμμή Αθήνας-Λαυρίου, η πιο πολύτιμη διαδρομή που χάθηκε στην Αττική, πρέπει το ταχύτερο δυνατό να ανακτηθεί, και αυτό αποτελεί κοινό αίτημα των Αθηνών της περιοχής Μεσογείων και Λαυρεωτικής. ▲



Ο Σταθός και το τρένο της Κιρρτίας



Κάτοικοι της Κερατίας μιας άλλης εποχής



Άλλη μια εικόνα της Κεραιάς από το παρελθόν

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΞΕΧΑΣΜΕΝΟΥ ΤΡΕΝΟΥ

Οι σταθμοί εγκαταλεηθέντες έχουν καταδικαστεί να ζουν στην ερημία. Αρκετά χρόνια πριν δεν ηχογραφούν από τις φωνές των επιβατικών και των εργαζομένων. Τα εγκαταλείβει κατασκευής του πουλιών για παλαιότερα.

Στις 4 Μαΐου 1882 υπογράφεται συμφωνία μεταξύ κράτους και Ε.Ε.Μ.Α. (Ελληνικός Εταιρικός Μεταλλουργών Λαυρίου), για την κατασκευή της γραμμής. Τον Ιανουάριο του 1883 αρχίζει η κατασκευή του έργου από την πλατεία Αττικής μέχρι το Δασκάλιο. Στη συνέχεια γίνεται το τμήμα της γραμμής πλατεία Αττικής-Ηρόδοτο-Κηφισιά. Κατόπιν εγκαινιάζεται το δεύτερο τμήμα της γραμμής Ηρόδοτο-Λαύριο.

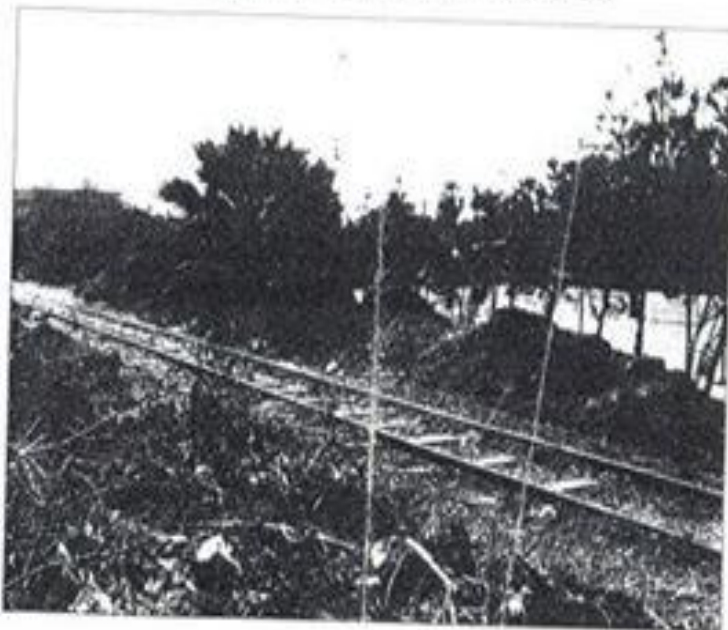
Τα δρομολόγια ήταν ένα ως δυο την ημέρα, με επιστροφή, αλλά και έκτακτα ή ειδικά. Τα δρομολόγια πρώτης θέσης είχαν φρένα, ανατομικά καθίσματα. Της δεύτερης θέσης είχαν ξύλινα και της τρίτης ήταν πέτρινα. Ο φωτισμός γινόταν από λαμπρόναρα. Η γραμμή αυτή ήταν το μοναδικό μέσο μεταφοράς στο Μεσολόγγι και έδωσε ανάπτυξη στο εμπόριο και στην οικονομία.

Το 1926 η γραμμή Ηρόδοτο-Λαύριο αγοράζεται από τους ΣΤΑΠ (Σιδηροδρομική Πελοποννήσου). Η φρεστέρα παύει να είναι στην πλατεία Λαυρίου και μεταφέρεται στον σταθμό Πελοποννήσου.

Πολλές καταστροφές έπαυσε η γραμμή Λαυρίου στα χρόνια της κατοχής. Οι ζημιές αποκαταστάθηκαν όμως και παραδόθηκε ξανά στην κυκλοφορία.

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών είχε προ-τίθεται την καθιέρωση πυκνών δρομολο-

*Ο ήχος της αμαξοστοιχίας ακούστηκε.
Η σκόνη όμως που έχει μείνει για να θυμίσει το σφύριγμα,
είναι θαμπή και σκεπασμένη από αδιαφορία.*



γίων. Όμως το 1957, με αρκετά μεγάλη κίνηση η γραμμή Λαυρίου καταργήθηκε. Μαρτυρίες αποκάλυψαν ότι τα αίτια ήταν οι έντονες αντιδράσεις λευκοροσίων των Μεσολογίων.

Σήμερα στο σταθμό του Λαυρίου στεγα-

ζονται διάφορα γραφεία. Το μηχανοστάσιο έχει γεφυρωθεί και το υπνωτήριο των μηχανοδηγών λειτουργεί σαν ταβέρνα. Στο Δασκάλιο υπάρχει μόνο η ξεθωριασμένη πινακίδα. Ο σταθμός Κερατέας έχει γίνει αποθήκη και η γραμμή έχει κολοφώνη από

χόρο και κλαδιά. Γεφυρωμένος είναι και ο σταθμός του Κουβαρά, ενώ των Καλυδνίων έχει γίνει αλάτι. Ο σταθμός Μαρκοπούλου, ανακαινισμένος, έχει στεγνάσει το πνευματικό κέντρο της πόλης.

Σήμερα, υπάρχουν μελέτες για την επανάλειψή του. Ειδικά η γραμμή από Μεταμόρφωση προς Μαρκοπούλο και αεροδρόμιο Σπάτων. Η κατασκευή και λειτουργία του προϋπολογίζεται να γίνει το αργότερο μέχρι το 2001. Το τρένο αυτό θα διευκολύνει π.χ. την εγκατάσταση Αγία Παρασκευή-Λαύριο: κ.δ.δ. μόνο. Η γραμμή θα ξεκινά από την Αγία Παρασκευή και όχι από την Αθήνα γιατί έτσι η διευκολύνεται καλύτερα το επιβατικό κοινό. Η αναβίωση του τρένου αποτελεί πάγια αίτημα των κατοίκων Μεσολογίας και Λαυρεωτικής.

Εκτός απ' αυτό το έργο, θα γίνουν και άλλα έργα, όπως το μεσοκίβητο, που θα φτιαχτεί μέσα στην Ε.Ε.Μ.Α. Το μετόπι του Λαυρίου αναβαθμίζεται και θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής.

Το αεροδρόμιο των Σπάτων και τα έργα στην εν. Αττική θα ενισχύσουν οικονομικά την περιοχή των Μεσολογίων. Εκτελείται κατασκευαστικός οδικός άξονας Σταυρού-Λαυρίου και τελειώνει το έργο βιολογικού καθαρισμού στην πόλη μας.

Με τα έργα αναδιοργάνωσης που θα γίνουν θα αξιοποιηθεί και θα ληφθεί το Λαύριο.

(Από την Εφημερίδα Λαυρεωτικό Βήμα)



Ο Στιβός της Κεφατίας

// ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ //

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΜΕ ΤΟΝ ΙΩΑΝΝΗ ΤΣΑΚΑΛΑΝΟ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ ΤΩΝ «ΦΙΛΩΝ

ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ» -15/02/1998 Δημαρχείο Καλεβίων (ημέρα κοτής πίτας των «Φίλων του Σιδηρόδρομου»)

Κ.Ρίνα Ζούκα-Κωνσταντοπούλου: Καλημέρα σας! Είμαστε από το Γυμνάσιο Κερατέας. Εγώ είμαι η υπεύθυνη καθηγήτρια για την περιβαλλοντική ομάδα «Τρένο-Προαστιακός σιδηρόδρομος». Λέγομαι Ρίνα Ζούκα-Κωνσταντοπούλου, είμαι καθηγήτρια Αγγλικών και δουλεύω με τα παιδιά της Α Γυμνασίου για πρώτη χρονιά. Θα μιλήσετε με κάποια παιδιά από την ομάδα. Αλλά εγώ θέλω να πω ότι ζήτησαμε με μεγάλο ενθουσιασμό και οι στόχοι μας είναι οι εξής: α) η επαναιετοποίηση του τρένου Αθήνα-Κερατέα-Λαύριο β) Η διαμόρφωση των παλαιών γραμμών και κτισμάτων γ) Θέλουμε να φωτογραφίσουμε τις διάφορες περιοχές δ) Να έρθουμε σε επαφή με άλλα σχολεία ε) Να επισκευάσουμε το Μουσείο Τρένων στο Ροιά στ) Να κατασκευάσουμε πόστερ, μακέτες, πίνακες ζωγραφικής, σημερινά ζ) Να κάνουμε σύγκριση με τρένα και παραδοσιακούς σταθμούς από άλλες χώρες, π.χ. Αγγλία, Ιταλία η) Να κάνουμε περιβαλλοντική βιβλιοθήκη, να βρούμε βιντεοταινίες με θέμα «Το τρένο» θ) Να έρθουμε σε επικοινωνία με τα Καλόβροτα ι) Να βρούμε τραγούδια σχετικά με το τρένο ια) Να πάρουμε συνεντεύξεις από κατοίκους και άλλους φορείς και άλλα πολλά. Πείτε μας λίγα λόγια για σας και τους «Φίλους του Σιδηρόδρομου» και μετά θα σας μιλήσουν τα παιδιά.

Κ.Ιωάννης Τσακάλανος: Ευχαριστώ πάρα πολύ για την τιμή που μας κάνετε. Ονομάζομαι Τσακάλανος Ιωάννης. Είμαι αντιπρόεδρος των «Φίλων του Σιδηρόδρομου». Έχω να σας πω ότι η συμβολή του σιδηρόδρομου στο περιβάλλον και γενικά στην πολιτεία και στην κοινωνία είναι πάρα πολύ μεγάλη. Με την έννοια ότι δεν ρυπαίνει, δεν ενοχλεί καθόλου το φυσικό περιβάλλον, γιατί τα υικά τα οποία χρησιμοποιεί είναι θεμενά και αλληλένδετα με το φυσικό περιβάλλον. Δεν ενοχλεί τις κυκλοφορικές συνθήκες. Μπορεί να κυκλοφορεί και να κινεί τον κόσμο με μεγάλη ασφάλεια και παρέχει ότι σπουδαιότερο λέει από την κοινωνία μας, επικοινωνία και φιλία ανάμεσα στους ανθρώπους. Έχω να σας πω επίσης ότι δίνουμε κι εμείς έναν αγώνα για να μπορούμε να κτίσουμε και την πολιτεία, αλλά και τον κόσμο ότι ο σιδηρόδρομος χρειάζεται στην Ελλάδα. Χρειάζεται πρώτα απ' όλα για λόγους ασφάλειας. Γιατί καθημερινώς γινόμαστε μάρτυρες αδικιών ατοχημάτων τα οποία γίνονται γιατί οι μεταφορές στην Ελλάδα γίνονται μόνο οδικώς. Δεν θέλουμε να γίνονται οι μεταφορές μόνο σιδηροδρομικές αλλά και οδικώς σε συνδυασμό και των δύο έτσι ώστε ένα κομμάτι που κινείται με αυτοκίνητα, δηλαδή το 50% να χωριστεί σε ένα 25% που θα κινείται με το τρένο και σε ένα 25% που θα κινείται με το αυτοκίνητο.

Κ.Ζούκα: Πάρα πολύ αραία! Καλή επιτυχία στους στόχους σας. Και τώρα θα μιλήσετε με μερικά παιδιά από την ομάδα.

Κ.Τσακάλανος: Ναι, να!

Κ.Ζούκα: Και ζουκούμε με ένα αγόρι από την ομάδα που με βοήθησε υπερβολικά, γιατί λόγω της ημέρας(Κυριακή) δεν μπορούσαν να έρθουν όλα τα παιδιά, εδώ σήμερα. Ο Λόρενς, Έλα Λόρενς.

Λόρενς Χόουκ: Καλημέρα σας. Λέγομαι Λόρενς Χόουκ πηγαίνω στην Α Γυμνασίου και είμαι μέλος της περιβαλλοντικής ομάδας «Τρένο-Προαστιακός σιδηρόδρομος» του Γυμνασίου Κερατέας. Συναντήσαμε κάθε Δευτέρα μετά την έβδομη διδακτική ώρα. Στόχος μας είναι να φέρουμε, να βοηθήσουμε για να ενωθεί ξανά το τρένο, ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Κερατέας-Λαυρίου και είμαι πάρα πολύ ενθουσιασμένος.

Κ.Τσακάλανος: Εμείς παιδιά είμαστε στο πλευρό σας και ειλικρινά θέλουμε να σας βοηθήσουμε. Συγκεκριμένα θέλουμε να σας δείξουμε ότι το τρένο δεν είναι μόνο για τις μεταφορές, αλλά είναι και μέσον διδασκαλίας και όπως είπα και προηγουμένως είναι και μέσον επικοινωνίας. Δηλαδή με την έννοια ότι οι άνθρωποι μπορούν μέσω του τρένου να μαλάει, να γίνονται φίλοι και να συνταξιδεύουν, ανταλλάσσοντας τις απόψεις τους. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό για εσάς τα παιδιά γιατί δεστυχώς βλέπω ότι όλοι οι άνθρωποι που μετακινούνται με το αυτοκίνητο είναι απομονωμένοι μέσα στο σιμάρι τους και δεν μαλάει ο ένας στον άλλον ή αντίθετος βλέπω

άλλα περιδείγματα που μ' αναγνώρισε πολύ. Δηλαδή ο ένας οδηγός να βρίζει τον άλλον, πράγματα τα οποία δείχνουν ότι δεν έχουμε παιδικά. Εσείς τα παιδιά πρέπει να δείξετε ότι πρώτον έχετε παιδικά, ότι σεβασίστε τον συνάνθρωπο σας, το φίλο οδηγό και το φίλο συνεπιβάτη ο οποίος συνταξιδεύει μέσα στο ίδιο όχημα μαζί με σας και πρέπει να τον σεβαστείτε να μην τον ενοχλήσετε με υποαδέσμευτη ούλογη.

Κ.Ζούκα: Θέλω να προσέχω και κάτι άλλο. Ενεργητούμε πάρα πολύ τον Άλφρεντ, εγώ και όλη η ομάδα γιατί μας έφερε πληροφορίες και υλικό από την Αγγλία για τους σταθμούς του Λονδίνου τα βρήκαν και τα τρένα και θα κάνουμε πίστωση με το υλικό που μας έφερε.

Κ.Τσακιάδης: Έχω να πω ότι το τρένο είναι και παγκόσμιο. Ότι οι άλλες μας φέρνει να παίξουμε με τα τρένοια. Κι εγώ σας πληροφορώ ότι παρόλο που με βιάζετε ότι είμαι μεγάλος έμα στο σπίτι μου τρένοια τα οποία έχω από μικρό, τα έχω σταίξει και τα 'χω βάλει σε μια πίστα και γυρίζουν γύρω-γύρω. Θέλω να πω ότι το παγκόσμιο είναι για όλες τις ηλικίες και για όλους τους ανθρώπους.

Κ.Ζούκα: Αυτό ήθελα να προσέχω. Δηλαδή ότι κάποια παιδιά της ομάδας θα κάνουν μακέτες τρένων.

Κ.Τσακιάδης: Μπορούμε να σας βοηθήσουμε κι εμείς και ο σύλλογος γιατί κι εγώ κάνω μακέτες.

Κ.Ζούκα: Αχ μπροφέ! Βεβαίως θα το θέλαμε. Και τώρα κάποια άλλα παιδιά της ομάδας. Η Έλενα Αντωνίου και η Παναγιώτα Δραβουλιάκη. Η Έλενα θα μιλήσει κάποια άλλη φορά.

Δραβουλιάκη Παναγιώτα: Καλημέρα σας. Με λένε Δραβουλιάκη Παναγιώτα, είμαι μεθήτρα της Α τάξης και είμαι μέλος στην περιφερειακή ομάδα «Τρένο» στο Γυμνάσιο της Κερκεiras. Να σας μιλήσω κάτι. Τι πιστεύεται οπότε για την επανέλευση του τρένου.

Κ.Τσακιάδης: Έχω να πω ότι εγώ, ότι για να είμαστε ρεαλιστές σε πρώτη φάση θα γίνει η λειτουργία μέχρι το αεροδρόμιο που θα συνδέει με το αεροδρόμιο κέντρο Μενιδίου. Δηλαδή από την Αθήνα θα υπάρχει τρένο το οποίο θα τερματίζει στο αεροδρόμιο το οποίο σε πρώτη φάση μπορεί να είναι του ΟΣΕ. Αλλά υπάρχει και ένα δεύτερο σενάριο δηλαδή ότι μπορεί να συνδεθεί με το Αττικό Μετρό. Το παλιό τρένο από του Αιτωλικού μπορεί να λειτουργήσει μόνον σαν μοτοσικλέτες αεροδρόμιο, δηλαδή μόνον σαν τρένο ουσιαστικά. Δεν μπορεί να λειτουργήσει προστακτικά. Μελλοντικά υπάρχουν σχέδια του ΟΣΕ να επεκταθεί το δίκτυο από το αεροδρόμιο για Αιτωλικό και για Ραφήνα. Αλλά αυτό προνοείται γύρω στην Ολυμπιάδα δηλαδή στο 2004. Αλλά μέσα στο υλοποίησμά πιστεύω ότι θα γίνει μέχρι το αεροδρόμιο. Γιατί όπως είναι προγραμματισμός χωρίς τρένο είναι αδύνατον να γίνει μερική μεταφορά επιβατικό και υαυλίων και με αεροδρόμιο το καλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας. Σε λίγο θα είμαστε μια ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Έτσι δεν είναι ποτέ δυνατόν να μεταφερθείτε μόνο με αυτοκίνητο. Το τρένο είναι απαραίτητο.

Δραβουλιάκη Παναγιώτα: Ενεργητικό πολύ.

Κ.Ζούκα: Σας ενεργητούμε πάρα πολύ, εγώ και όλη η ομάδα. Καλή επιτυχία!



Διασάββατο Καλαβίων - Κοπή πίτας "Φίλων του Σιδεροδρόμου"



Η ομάδα μας στο τρανιά του Καλαβίων (περμένοντας για να πάρει βόλιτα)



*Η ομάδα μας με τον Πρόεδρο των 'Φίλων του Σιδηροδρόμου'
κ. Βασίλη Κ. Γκολφινόπουλο*



*Συνάντηση από τον Γραμματέα του Σιλλόγου των 'Φίλων του Σιδηροδρόμου'
κ. Ιωάννη Τσιτσικό*

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΤΡΕΝΟΥ ΑΘΗΝΑΣ - ΛΑΥΡΙΟΥ

Όσοι τα τελευταία κυρίως 10 έτη κινούνται από τη Κερατέα προς Αθήνα, και αντιμετωπίζουν το συγκοινωνιακό πρόβλημα, σίγουρα θα σκέπτονται πόσο τα πράγματα θα ήταν καλύτερα, αν λειτουργούσε το τρένο.

Η παλιά γραμμή του τρένου που εγκαινιάστηκε το 1885 υπάρχει σήμερα εγκαταλειμμένη μαζί με τους σταθμούς και μας προκαλεί να την αξιοποιήσουμε.

Η λειτουργία της είχε σταματήσει από το 1957. Ενώ λοιπόν οι συζητήσεις καλά κρατούσαν και η πολιτεία δεν ανέλαμβανε καμία πρωτοβουλία, μια ομάδα ανθρώπων το 1995 έκανε το μεγάλο βήμα. Ήταν οι φίλοι του Σιδηροδρόμου, ήταν ο κ. Π. Φιλίππου Δήμαρχος Καλυβίων, ήταν όμως και ο συμπατριώτης μας κ. Σταύρος Ιατρού Νομαρχιακός Σύμβουλος.



Στιγμιότυπο από το συνέδριο του 1995. Διακρίνεται το προεδρείο με τον κ. Σταύρο Ιατρού και τον κ. Νάθανα. Στο βήμα ο βουλευτής κ. Ν. Βρετός.

Όλοι αυτοί οργάνωσαν το 1995 μια πολύ επιτυχημένη Ημερίδα όπου πολλοί επιστήμονες, Υπουργοί, Δήμαρχοι, ο Νομάρχης και άλλοι παράγοντες ήρθαν μίλησαν και δεσμεύτηκαν για την επαναλειτουργία του τρένου.

Από τότε έως σήμερα γίνονται πολύ σημαντικά πράγματα με τελικό στόχο την επαναλειτουργία, της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών - Λαυρίου.

**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΜΕ ΤΟΝ κ. ΣΤΑΥΡΟ ΙΑΤΡΟΥ
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΟ & ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΤΡΕΝΟΥ ΑΘΗΝΩΝ - ΛΑΥΡΙΟΥ**

Ρωτήσαμε τον κ. Σταύρο Ιατρού για όλα αυτά:

ΕΡ. *Κύριε Ιατρού μάθαμε ότι μαζί με τον κ. Φιλίππου ήσασταν οι πρωτεργάτες του Συνεδρίου με το οποίο ξεκίνησαν οι μελέτες. Ποιοί άλλοι βοήθησαν τότε από την Κερατέα και ποιά τα αποτελέσματα;*

ΑΠ. Ήμουν ένα από τα 5 μέλη της Οργανωτικής Επιτροπής και συντονιστής των συζητήσεων. Από την Κερατέα βοήθησαν η Χρυσή Τομή και ο Δήμος. Εγώ είχα ουσιαστική βοήθεια από τον αδελφό μου τον Γιώργο Ιατρού. Τα αποτελέσματα ήταν καταπληκτικά. Για πρώτη φορά μετά από 40 χρόνια το θέμα ήρθε στο προσκήνιο. Ο ΟΣΕ δεσμεύτηκε και ήδη τελείωσε τη μελέτη που αποδεικνύει ότι αξίζει και πρέπει να ξαναλειτουργήσει η γραμμή. Το θέμα επηρέασε όλους τους σχεδιασμούς και πλέον είναι γνωστό ότι από το Μενίδι έως το Κορωπί η γραμμή θα υπάρξει μεταξύ των 2 λουριδίων της Σταυρού - Σπάτων. Από εκεί και μετά θα συνεχίζει περίπου πάνω στην παλιά γραμμή.

ΕΡ. *Επί πλέον ο κόσμος ευαισθητοποιήθηκε;*

ΑΠ. Βεβαίως και διαπιστώσαμε προστασία της υπάρχουσας γραμμής, απούρουνη καταστροφών ενώ ταυτόχρονα με τον κ. Φιλίππου αποφασίσαμε να αποκαταστήσουμε και να λειτουργήσουμε συμβολικά το τμήμα γραμμής από Καλύβια έως Κερατέα για λόγους πίεσης και ευαισθητοποίησης. Αρχικά έγινε το πρώτο τμήμα Καλυβίων. Αργότερα με τη βοήθεια της κας Σ. Παπαγιάννη ζητήσαμε χρηματοδότηση από την ΔΕΠΑ. Έτσι η ΔΕΠΑ έδωσε 3.000.000 δρχ. τα οποία ζήτησα να δωθούν στο Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου. Με αυτά τα χρήματα εργάζονται εδώ και καιρό στο τμήμα Κερατέας με πολύ καλά αποτελέσματα.

ΕΡ. *Και με τους σταθμούς τι έγινε;*

ΑΠ. Αισθανόμουν ντροπή για το κατόντημα του σταθμού "Δασκαλειό" που είχε καταστραφεί από ανθρώπους. Εκεί ως Χρυσή Τομή με το Επιστημονικό

Συνέδριο που κάναμε στο τέλος του 1997 εξασφάλισαμε τη συμμετοχή επιστημόνων του Υπ. Πολιτισμού. Από την Διεύθυνση Νεώτερων Μνημείων οι κυρίες Μ.Γρυπάρη, Α. Κωτσοβίλλη και Ρ. Κολώνια έδειξαν τρομερό ενδιαφέρον και σε ελάχιστο χρόνο ενέκριναν την χρηματοδότηση και έγινε το έργο αποκατάστασης αυτού του σταθμού. Προσωπικά εγώ και όλη η Χρυσή Τομή αισθανόμαστε υπερήφανοι γιατί πρόκειται μάλλον για το πρώτο συμβολικό έργο αποκατάστασης ενός μνημείου στην περιοχή μας.

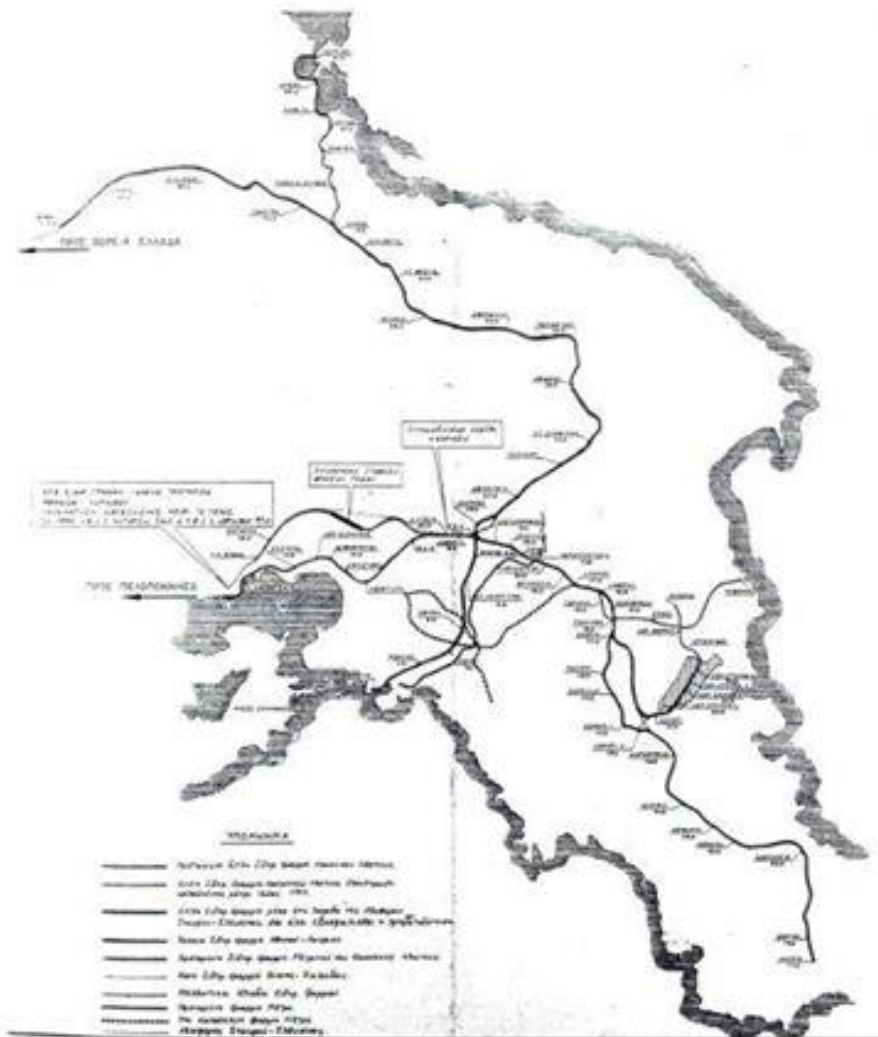
ΕΡ. Τώρα ενδιαφέρεται κανένας κ. Ιατρού;

ΑΠ. Βεβαίως, υπάρχει μια άτυπη επιτροπή όπου μετέχουν οι Δήμαρχοι Καλυβίων, Μαρκοπούλου, εγώ και οι Φίλοι του Σιδηροδρόμου. Οι στόχοι μας είναι:

1. Να μην καταστρέφεται άλλο η γραμμή.
2. Να ευαισθητοποιήσουμε το κοινό της περιοχής και ιδιαίτερα τους αρμόδιους.
3. Να υπάρξει σταδιακή αποκατάσταση και πειραματική λειτουργία της γραμμής.
4. Να ανασπαστούν και να αναπαλαιωθούν οι σταθμοί.
5. Να βρεθεί η μεγάλη χρηματοδότηση για το σύνολο του έργου επαναλειτουργίας.

Οι τρεις πρώτοι στόχοι γενικά πάνε καλά. Ο τέταρτος προχωρά αργά. Για τον τελευταίο και σημαντικότερο στόχο έχουμε ρίξει όλο το βάρος στο να ενταχθεί η χρηματοδότηση στο 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης που θα ισχύσει από το 1999 έως το 2006. Ελπίζω να τα καταφέρουμε γιατί ευτυχώς βρίσκόμαστε σε καλό δρόμο.

ΠΡΟΑΣΤΕΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ Κ. ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ ΣΙΝΗ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ «ΜΕΛΙΣΣΟΚΟΜΙ-

ΚΟΥ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥ ΚΕΡΑΤΕΑΣ» Καλύβια

Κ. Ρίνα Ζούκα: Καλημέρα σας ! Είμαστε από το Γυμνάσιο Κερατέας από την περιβαλλοντική ομάδα «Τρένο-Προαστιακός σιδηρόδρομος». Εγώ είμαι η υπεύθυνη της ομάδας . Λέγομαι Ρίνα Ζούκα-Κωνσταντοπούλου και είμαι καθηγήτρια Αγγλικών. Και τώρα θα σας μιλήσουν κάποια από τα παιδιά της ομάδας . Και ξεκινάμε με την Παναγιώτα Δραβαλιάρη.

Παναγιώτα Δραβαλιάρη: Γεια σας ! Λέγομαι Δραβαλιάρη Παναγιώτα. Είμαι μαθήτρια της Α τάξης στο Γυμνάσιο Κερατέας και είμαι μέλος της ομάδας «Τρένο». Τώρα εμείς προσπαθούμε να κάνουμε το τρένο να επαναλειτουργήσει δηλαδή Αθήνα-Κερατέα-Λαύριο. Συναντιόμαστε κάθε Δευτέρα μετά την εβδομη δισδακτική ώρα στο σχολείο.

Κ. Σταμάτης Σίτης: Πού συναντάστε;

Παναγιώτα Δραβαλιάρη: Εκεί στο σχολείο, στην αίθουσα των καθηγητών. Εκεί τι πιστεύετε για την επαναλειτουργία του τρένου;

Κ. Σίτης: Εγώ θα σας πω ότι άκουσα για πρώτη φορά πριν από τρία χρόνια από τον Δήμαρχο Καλύβιων τον κ. Πέτρο Φιλίππου. Ήταν κάτι που το είχα σκεφτεί κι εγώ πριν από πολλά χρόνια γιατί έμεινα στην Αθήνα και όταν ξανακατέβηκα στην Κερατέα είχα σκεφτεί να γίνει μια ομάδα για να επαναλειτουργήσει το τρένο.

Παναγιώτα: Που είναι το όνομα σας, δεν σας ρωτήσαμε.

Κ. Σίτης: Είμαι ο Σταμάτης ο Σίτης. Είμαι πρόεδρος του «Μελισσοκομικού Συνεταιρισμού Κερατέας», ο οποίος συνεταιρισμός αυτή τη στιγμή έχει κάνει μια αίτηση στον ΟΣΕ και δικαιούει και μάλλον έχει εγκριθεί για να πάρουμε ένα βαγόνι στην Κερατέα και να χρησιμοποιηθεί σαν βιβλιοθήκη για οποιονδήποτε. Δηλαδή ότι βιβλίο υπάρχει να μπαί μέσα σ' αυτό το βαγόνι. Γνώρισα τώρα τελευταία το σλόγγο «Φίλοι του Σιδηρόδρομου» και βοηθάω αυτή τη στιγμή μέσω του Υπουργείου για να γίνει η γέφυρα στην Πέτα. Τα σχέδια τα δώσαμε χτες και περιμένουμε να δούμε το κόστος, δηλαδή πόσο θα στοιχίσει η γέφυρα. Για να μαζεύσουμε μέσω του Υπουργείου δηλαδή του κ. Λαλιώτη να βγάλουμε τα χρήματα. Τα οποία πρέπει να είναι περίπου 2.000.000 € με 2.500.000 €. Επειδή κάνω εισαγωγές σε ιακκάκια έχω διαθέσει ένα φορτηγό αυτοκίνητο. Αυτό μεταφέρει τα υλικά εδώ αυτή τη στιγμή. Δηλαδή αν θέλουμε υλικά από τα Μέγαρα τα φέρνουμε με τα δικά μου αυτοκίνητα. Εάν θέλωμε οτιδήποτε άλλο χρειαστείς τα φέρνουμε με τα δικά μου φορτηγά. Πιστεύω ότι σε λίγο καιρό πολλοί περισσότεροι θα έχουν ευαισθητοποιηθεί και θα θέλουν να λειτουργήσει πάλι το τρένο. Είναι ωραίο να βλέπω την έκφραση του προσώπου των διαφόρων κατοίκων όταν το βλέπουν για πρώτη φορά. Όταν βλέπουν ξαφνικά το τρένο μετά από 3χλμ.-4χλμ προς την Πέτα σταματάνε μένον άφωνοι και κοιτάνε το τρένο. Είτε μαζεύουν είτε κάνουν άλλες δουλειές φωνάζουν, χαρμάνε, λες και είναι κάτι άγνωστο κάτι που δεν θα ξαναγινότανε. Πιστεύω ότι το τρένο θα επαναλειτουργήσει γρήγορα.

Παναγιώτα: Ευχαριστώ πολύ!

Ελένα Αντωνίου: Γεια σας! Λέγομαι Ελένα Αντωνίου. Είμαι κι εγώ στην Α τάξη Γυμνασίου στο σχολείο της Κερατέας. Είμαι μέλος της περιβαλλοντικής ομάδας και πιστεύω ότι είναι καλό αυτό που γίνεται. Γιατί πρέπει να μαθαίνουν για το τρένο αυτοί που δεν το ξέρουν ακόμα και ελπίζω να επαναλειτουργήσει.

Κ. Σίτης: Βεβαίως θα επαναλειτουργήσει.

Ελένα: Έχουμε στόχο να παίρνουμε σινεντιέζες από ανθρώπους που δουλεύουν στο τρένο ή θυμούνται κάτι από αυτό και να μάθουμε πολλά πράγματα.

Κ. Σίτης: Το τρένο από ότι άκουσαμε και προηγουμένως σταμάτησε το 1957 με 1958. Τότε ενώ ήμασταν οχτώ (8) χρονών. Άρα υπάρχουν ελάχιστα παππούδες σήμερα που θυμούνται. Τέλος πάντων. Πιστεύω ότι θα είναι μια από τις ευτυχιστερες στιγμές της ζωής μου να το ξαναδώ να λειτουργήσει. Θα 'ναι το πιο ωραίο πράγμα. Από τι λέγα ωραίο που μπορούμε να έχουμε. Δηλαδή η επαναλειτουργία του τρένου. Γι' αυτό το σκοπό έχω δώσει και υλική βοήθεια και



Το τρένο των Κολοίων



Συνάντηση από τον κ. Σταμάτη Σίγη, Πρόεδρο του "Μεταπολεμικού Συνεταιρισμού Κερκίρας"

χειρωνακτική. Εργάζομαστε εδώ και πλάθουμε. Βοηθάμε, μεταφέρουμε υλικό και σιγά-σιγά πιστεύω ότι θα γίνουν αυτά τα πράγματα. Οπότε σε λίγο καιρό πιστεύω ότι θα γίνουν αυτά τα πράγματα. Οπότε σε λίγο καιρό πιστεύω θα το δείτε κι εσείς θα κάνετε τη βόλτα σας από Μαρκόπολις μέχρι το Λαύριο.

Κ. Ρίνα Ζούκα: Μπράβο σας! Καλή επιτυχία!

Κ. Σίτης: Πιστεύω όλοι μαζί θα το ξαναβούμε να λειτουργεί όπως τον πάλιο καιρό.

Έλενα: Ευχαριστούμε πάρα πολύ!

Κ. Σίτης: Νάστε καλά!

Κ. Ρίνα Ζούκα: Τώρα ένα άλλο παιδί της ομάδας, ο Λόρενς Χόουκ.

Λόρενς: Καλημέρα σας! Είμαι ο Λόρενς Χόουκ. Φοιτώ στην Α Γυμνάσιο Κερκεiras και είμαι μέλος της περιβαλλοντικής ομάδας. Συναντιόμαστε κάθε Δευτέρα μετά την εβδομάδα και στόχος μας είναι η επαναλειτουργία του τρένου. Θέλω να σας κάνω μια ερώτηση. Σε πόσο χρονικό διάστημα πιστεύετε ότι το τρένο μπορεί να λειτουργήσει ξανά όπως πριν;

Κ. Σίτης: Εάν μιλάμε για την περιοχή από Καλάβρυτα μέχρι το Δασκαλειό, λίγο πριν το Λαύριο, πιστεύω ότι θα λειτουργήσει σύντομα. Δηλαδή γρηγορότερα από ένα χρόνο. Όσον αφορά τώρα το Μαρκόπολις, εξαρτάται από τον Δήμαρχο Μαρκοπολείου και το δημοτικό συμβούλιο. Όσον αφορά για την Αθήνα που λέμε μέχρι την Αγία Παρασκευή ή την Παλλήνη, αυτό είναι άγνωστο αυτή τη στιγμή. Γιατί είναι θέμα που εξαρτάται από την κυβέρνηση. Μόνο η κυβέρνηση μπορεί να το λύσει. Για τον τόπο μας όμως, νομίζω ότι σε ένα χρόνο περίπου θα έχει αρχίσει η λειτουργία του. Είχαμε να μην πάει έξω και σε λίγο καιρό θα είμαστε όλοι επιβάτες του μικρού τρένου.

Κ. Ρίνα Ζούκα: Μικύριε! Και 'μας ευελπιστούμε! Ευχαριστούμε πολύ!

Λόρενς: Σας ευχαριστούμε πολύ!

Κ. Σίτης: Νάστε καλά όλοι σας! Ευχαριστώ!



Κουβεντάζοντας με τον κ. Σταμάτιο Σίτη

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ κ. ΜΑΡΓΑΡΙΤΑΣ ΙΑΤΡΟΥ

Ρίνα Ζούκα : Γεια σας! Είμαι η υπεύθυνη καθηγήτρια της περιβαλλοντικής ομάδας «τρένο προσιτακό, σιδηρόδρομος» του Γυμνασίου Κερατίας. Λέγομαι Ρίνα Ζούκα-Κωνσταντινοπούλου καθηγήτρια Αγγλικών και ήρθα μαζί με κάποιους μαθητές της ομάδας της Α' τάξης για να μας μιλήσετε κ' Μαργαρίτα για τις αναμνήσεις σας. Δηλαδή ότι θυμάστε για το τρένο που υπήρχε τα καλά χρόνια εδώ. Πρώτα θα σας μιλήσει μια μαθήτρια της ομάδας η Μελίσα!... Έλα Μελίσα!

Μελίσα Μπίση : Γεια σας! Λέγομαι Μελίσα Μπίση και αντιπροσωπεύω την περιβαλλοντική ομάδα του Γυμνασίου Κερατίας.

Κα Μαργαρίτα : Χαίρω πολύ! Λοιπόν τι θέλετε από μένα να σας πω;

Μελίσα : Θέλουμε να μας πείτε λίγα λόγια για το τρένο.

Κα Μαργαρίτα : Το τρένο ήτανε στην εποχή μας ο μόνος περίπατος πρώτα απ' όλα. Τον λέγαμε «Αράπη». Ή περιμέναμε τον «Αράπη» νάρθη... Μπορού- Μπορού, Τζούρου-Τζούρου... Εκεί με την κίτρινα του που γέμιζε τον κόσμο κίτρινες. Φότα δεν υπήρχανε... Είχε τέσσερα τρένα την ημέρα που ερχόντουσανε πρωί 11π.μ. η ώρα το άλλο στις 4.00 μ.μ. στις 8.00 μ.μ. το άλλο. Το τρένο στις 8.00μ.μ. που ήτανε νύχτα που δεν υπήρχανε ούτε φώτα... με μια λάμπα της ασπίδανης. Ερχόντουσανε οι ταξιδιώτες κι έτρεχε ο κόσμος... Επερνούσε το τρένο, άφηνε τις εφημερίδες... Οι εφημεριοπώλες φωνάζανε την κάθε εφημερίδα που ήτανε τότε... Ήτανε ο «Περίδρομος» κι ο «Γάννη» που το λέγαμε η ασπίδα εφημερίδα που ήτανε αυτή [Ο «Περίδρομος» κι ο «Γάννης» συζητούσανε και τα χάνια!]. Και το λέγαμε αυτό όλοι και το είχανε σαν τραγούδι. Εί' Ήτανε κι οι άλλες εφημερίδες «Το Έθνος», η «Βραδινή», οι παλιές εφημερίδες.

Μελίσα : Θα ήθελα να σας κάνω μια πρόταση. Με τι λειτουργούσε το τρένο εκείνη την εποχή;

Κα Μαργαρίτα : Με κάρβουνο λειτουργούσε...

Μελίσα : Και γιατί το ονομάσανε «Αράπη»;

Κα Μαργαρίτα : Γι' αυτό το λόγο... Για την κίτρινα τη μεγάλη που είχε... και τη μαυρίλα του Βασίλη Ψεφάκη. Γεια σας! Είμαι ο Βασίλης ο Ψεφάκης μέλος της ομάδας και θα ήθελα να σας ρωτήσω κ' Μαργαρίτα ποια ήτανε η διαδρομή του τρένου.

Κα Μαργαρίτα : Η διαδρομή ήτανε από τον σταθμό του Λαριέου της Αθήνας μέχρι το Λαίριο Θορικό που το λέμε εμάς. Θορικό ήτανε τότε το Λαίριο... Καταλάβατε; Μέχρι εκεί σταματούσε.

Βασίλης : Ποιους εξυπηρετούσε εκείνη την εποχή;

Κα Μαργαρίτα : Δηλαδή... Τους εργαζόμενους.

Βασίλης : Είχατε ταξιδέψει ποτέ αυτή την διαδρομή από την Αθήνα μέχρι το Λαίριο;

Κα Μαργαρίτα : Πολλές φορές! Με αυτό πηγαίναμε όπου θέλαμε να πάμε. Μέχρι τα περίχωρα εδώ της Αττικής με αυτό πηγαίναμε. Δεν υπήρχε άλλο μέσο. Το αυτοκίνητο ήτανε στη γέση και στη ρέζη. Δεν υπήρχε αυτοκίνητο.

Βασίλης : Είχατε πρόσωπα σιδηρόστυα σ' αυτή τη διαδρομή;

Κα Μαργαρίτα : Το τρένο ήτανε πολύ ελεύθερο. Πώς να σας πω! Γρήγορο... Ευρίχωρο...!

Βασίλης : Το εισιτήριο ήταν ακριβό εκείνη την εποχή;

Κα Μαργαρίτα : Ανάλογα την εποχή. Τα λεπτά ήταν τότε πιο περιορισμένα. Τώρα το ποσό είχε... δεν το θυμάμαι καθόλου. Αλλά πάντως με φρυγγοδιαφορικά ήτανε... Μήμησα δρεμαή, δυο δραχμαί... κάπως έτσι... μέχρι πέντε δραχμαί ήτανε για την Αθήνα.

Βασίλης : Είχε πολύ κόσμο μέσα;

Κα Μαργαρίτα : Πάντοτε είχε κόσμο. Γιατί με αυτό εργαζότανε, επικοινωνούσε τότε ο κόσμος. Αθήνα, περίχωρα όλα μ' αυτό το τρένο. Γι' αυτό είχε και τέσσερα τρένα την ημέρα.

Βασίλης : Ευχαριστώ πολύ.

Ρίτα Μυρία : Γεια σας! Είμαι η Ρίτα Μαρία από την Α Γυμνασίου της περιβαλλοντικής

ομάδας Κερρατίας. Θα ήθελα να σας ρωτήσω το εζή: Αυτός ήταν ο μόνος περιπατός με το τρένο.
Κα Μαργαρίτα: Ε! Βέβαια... περιπατός ήτανε... Γιατί οι νέες περιπαύσανε και περιπαύσανε το πύνο κίτσι του τρένου. Φυσικά περιπαύναμε το τρένο να περάσει. Μα θα περιπαύσε κι άλλος κόσμος, ζήνος, ζήνος 'γω τι, διάφοροι...
Μαρία Ράστη: Τι προτίνα μετακινούσαν;
Κα Μαργαρίτα: Α! Με το τρένο φέρνανε τα άλεκτρα...! Υπήρχαν βαγόνια φορτηγά και φέρνανε λαχανικά ότι θέλανε απ' έξω ότι χρειαζόντανε... διάφορα... Από την Αθήνα κινεβραίνανε εδώ. Με φορτηγό βαγόνι φυσικά που υπήρχε...
Μαρία: Ευχαριστώ πολύ!
Μαίρη Κουσιλιέρη: Για σας! Είμαι η Μαίρη Κουσιλιέρη και θα ήθελα να σας ρωτήσω αν μεταφέρονταν ζήνοι τουρίστες με το τρένο.
Κα Μαργαρίτα: Ήρχοντο και μέρικιοι ζήνοι τουρίστες... ορισμένοι βέβαια με το τρένο. Γιατί δεν μπορούσαν νάρθουνε με τίποτε άλλο. Αυτοκίνητο ερχόντανε κάποιος-κάποιος, με κάποιους μηχανικούς του Λαορίου κι όλοι αυτοί που είχανε σχέσεις εδώ με την Κερρατία.
Μαίρη: Ερχόντουσαν εδώ από τη Γαλλική Εταιρεία.
Κα Μαργαρίτα: Και βέβαια ερχόντουσαν γιατί υπήρχαν εδώ εργολάβοι που είχανε σχέση με τις εταιρείες του Λαορίου. Με το που κερνούσε εμείς μικρά κορίτσια που ήμασταν και το βλέπαμε τρέχαμε από πίσω για να δούμε το αυτοκίνητο που έφτανε.
Έλενα Αντωνίου: Για σας λέγομαι Έλενα Αντωνίου θα θέλα να σας ρωτήσω αν υπήρχαν πολλά αμάζια εκείνη την εποχή.
Κα Μαργαρίτα: Μετρημένα... Του Λαορίου μόνο. Στην Κερρατία σπάνιο το αυτοκίνητο. Πι περινούσε μάλιστα κι ένα φορτηγό αυτοκίνητο που το λέγανε του Ζουμά. Το μόνο αυτοκίνητο που περινούσε κι ακουγότανε σ' όλη την Κερρατία. Γιατί ήτανε τόσο βαρό και τόσο άχαρο που το ακούγαμε όλοι... Χα'χα! Γέλω κι εγώ.
Έλενα: Ευχαριστώ πολύ!
Χριστιάνα Λιοίμη: Για σας! Λέγομαι Χριστιάνα Λιοίμη και θα ήθελα να σας ρωτήσω αν οι εφημερίδες της εποχής ανέφεραν για το τρένο.
Κα Μαργαρίτα: Ένα τρένο υπήρχε που μαύριζε και πήγαινε από το πρωί ως το μεσημέρι στην Αθήνα και από το μεσημέρι ως το βράδυ ερχόντανε στην Κερρατία μέχρι το Λαύριο. Ήτανε πολύ αργό δεν πήγαινε για ώρες ορισμένες...
Χριστιάνα: Ευχαριστώ πολύ!
Λόρενς Χόουκ: Για σας! Είμαι ο Λόρενς Χόουκ μέλος της ομάδας και θα θέλα να σας ρωτήσω κάτι κ Μαργαρίτα. Εκείνη την εποχή επίσημο άτομα είχανε έρθει ποτέ με το τρένο.
Κα Μαργαρίτα: Πας! Και βέβαια! Είχανε έρθει. Έρχονταν ο Νομάρχης Αθηνών και μάλιστα ερχόντανε στο σπίτι του πατέρα μου και τον κοιμάζαμε εκεί γιατί έπρεπε να φύγει την άλλη μέρα γιατί δεν είχε το αυτοκίνητο του για να φύγει ότι άρα ήθελε... Του Νομάρχη του άρεσε πολύ το χωριάτικο σπίτι, τα χωριάτικα ρούχα που τον εκέπασζον που τον περιπαύοντουσαν. Του άρεσε πάρα πολύ...! Μέχρι που ανέβηκε στις αποθήκες εκεί που υπήρχανε ζώα... Κοινέλια, κινεβραίες, όπως είχανε τα σπίτια τα διάφορα τότε... Και σην ζήνοι που ήτανε τους άρεσαν πάρα πολύ όλα αυτά.
Λόρενς: Ευχαριστώ πολύ!
Ειρήνη Αντωνίου: Για σας! Λέγομαι Αντωνίου Ειρήνη. Κα Μαργαρίτα θα θέλα να σας ρωτήσω αν ο σταθμάρχης που δουλεύε στο σταθμό του τρένου ήταν ζήνος ή κάποιος Κερρατίας.
Κα Μαργαρίτα: Είναι συνήθως ήταν οι σταθμάρχες που ερχόντουσαν στην Κερρατία, όχι εντόπιοι άνθρωποι.
Ειρήνη: Δουλεύανε άλλοι άνθρωποι από εδώ.
Κα Μαργαρίτα: Δουλεύανε στις γραμμές μόνο... ποθενά αλλού... Στις γραμμές του τρένου υπήρχανε εργάτες που συντηρούσανε τις γραμμές... Δεν μπορούσανε να τις υπήρουνε ελεύθερες ποτέ... πάντοτε τις περιπαύοντο.
Ειρήνη: Ευχαριστώ πολύ!
Δροβυλάκη Παναγιώτα: Με λένε Δροβυλάκη Παναγιώτα κ Μαργαρίτα και θέλω να σας ρωτήσω αν οι τρέντες που έφταναν τις γραμμές του τρένου ήταν κι αυτοί ντόπιοι. Και όταν κοιές ήραστε να αν υπήρχε το τρένο τότε... Και κάτι ακόμη... Η εταιρεία ήταν ζήνη ή ελληνική.
Κα Μαργαρίτα: Συνήθως ήταν ζήνη η εταιρεία... Οι εταιρείες πάντα ήταν ζήνες.
Παναγιώτα: Στο σταθμό υπήρχε κερρατιδάκι για να κινεβραίνε οι επιβάτες, μέχρι να έρθει

το τρένο.

Κα.Μαργαρίτα: Και βέβαια εκείθοντο. Εκεί είχε το καφεενόκι ο μπάρμπα-Γιάννης ο

ο καφετζής.

Παισιόρα: Ευχαριστώ πολύ!

Βασίλης Τσιόκας: Γεια σας είμαι ο Βασίλης ο Τσιόκας και θα ήθελα να ρωτήσω κάτι ακόμα. Θα θέλατε να λειτουργήσει ο σιδηροδρομικός σταθμός τώρα που θα γίνει και το αεροδρόμιο στα Σπάτα.

Κα.Μαργαρίτα: Παιδάκι μου αν λειτουργήσει ο σταθμός, το τρένο θα ήτανε γραφικό... αλλώς εξοπλισμένη δεν θα είναι γιατί έχει μόλις ο κόσμος να εξοπλιστεί με το αυτοκίνητο του ο καθένας.

Βασίλης: Ευχαριστώ πολύ!

Κα.Ρίνα Ζώζου: Αυτό είναι να πουν τα παιδιά της περιβαλλοντικής ομάδας «Τρένο» του Γυμνασίου μας. Ευχαριστούμε θερμά τη γιαγιά τη Μαργαρίτα Ιατρού για την ευγενική της πρόσκληση και για την ωραία συνέντευξη. Και κάποια στιγμή στο μέλλον θα τη ζητατούμε γιαγιά μήπως θα θέλες να μας πεις και ένα τραγουδάκι της περιοχής...ντύπιο...του γάμου.

Κα.Μαργαρίτα: Ξαν τι τραγουδά, Παλιό.

Κα.Ρίνα: Ναι ότι θυμάσαι...

Κα.Μαργαρίτα: «Σιόνται τα δέντρα

Σιόνται Ζαχαρούλα

Σιόνται και τα κλαδιά»

Αυτό δεν θυμάμαι άλλο.

Ομάδα: Ευχαριστούμε πολύ!



Στο σπίτι της κας Μαργαρίτας Ιατρού



Η ομάδα μας στο σπίτι της κας Μαργαρίτας Ιατρού



Παρέα με την κα Μαργαρίτα Ιατρού

ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΚΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ - Περίληψη οδήγησης του Κοινοῦ
Ζώου - ΗΜΕΡΙΔΑ - ΞΕΝΙΑ ΛΟΓΟΤΗΣΙ 25 Ιουνίου 1995

Ο Προαστιακός ή Περιφερειακός Σιδηρόδρομος είναι το μεταφορικό μέσο που έχει μέχρι σήμερα περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο παραγωγιστεί και υποστηρίξει σε σχέση με τις πραγματικές του δυνατότητες για ουσιαστική συμβολή στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού αδιαιρέτου της Αθήνας.

Έτσι οι ελεύθερες αστικές λεωφόροι, οι υπεραστικοί και περιφερειακοί αυτοκινητόδρομοι, το δίκτυο του Μετρό οι υπεραστικοί σιδηροδρομικοί άξονες Αθήνας-Πάτρας και Αθήνας-Θεσσαλονίκης, το αεροδρόμιο των Σπάτων, το μέγιστο λιμάνι του Πειραιά κ.τ.λ. παίρνουν και δίνουν σε πολιτικό και τεχνοκρατικό επίπεδο, περιλαμβάνονται στο πακέτο DELORS και προωθούνται για άμεση υλοποίηση, σε αντίθεση με το προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο Αττικής που για τους περισσότερους από τους εταίρους, πολιτικούς και τεχνοκράτες αποτελεί άγνωστη μέχρι και εντελώς άγνωστη έννοια.

Μια σειρά από λανθασμένες επιλογές, σε συνδυασμό με την στοιχειώδη έλλειψη ουσιαστικού προγραμματισμού για την ανάπτυξη της Αθήνας, οδήγησαν σε μαρσάμο τους παραδοσιακά καθιερωμένους προαστιακούς σιδηρόδρομους διαδρομές προς Λαύριο, Χαλκίδα και Ελευσίνα, ενώ παράλληλα έχουν δημιουργήσει μια εντελώς πλασματική εικόνα ως προς τις πραγματικές δυνατότητες και προοπτικές αυτού του μεταφορικού μέσου στα πλαίσια ενός ορθολογικά διαρθρωμένου συστήματος μεταφορών της ευρύτερης περιοχής Πρωτεύουσας.

Έτσι τη στιγμή που αναχέσσονται με αλματώδη τρόπο οι προαστιακοί σιδηροδρομικοί δικτύοι στις περισσότερες μεγάλες πόλεις ανά τον κόσμο, η Αθήνα βρίσκεται δυστυχώς κυριολεκτικά σε ύπνωση, παρόλες τις ισχνές απόπειρες για την επαναστασιολογία του προαστιακού σιδηροδρόμου στο μεταφορικό γίγνεσθαι της Αθήνας.



ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΤΡΑΙΝΟ
ΑΘΗΝΩΝ - ΛΑΥΡΙΟΥ

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΝ

Το φρενάκι βρίσκει το δρόμο του...

Με τη συμπαράσταση και τη στήριξη του Δήμου οι Φίλοι του Σιδηρόδρομου έθεσαν σε λειτουργία τμήμα της γραμμής Σταυρού-Λαυρίου, που διέρχεται μέσα από την πόλη των Καλυβίων.



Η προσπάθεια σημείωσε ο Π. Φιλίππου, θα συνεχιστεί με σκοπό την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Σταυρού-Λαυρίου. Σε αυτό ο Δήμος έχει πρωτοστατήσει και έχει δρομολογήσει και τη διαδημοτική συνεργασία. "Ελπίζουμε, κατέληξε, να έχουμε αποτέλεσμα. Διότι με την ανάπτυξη που σημειώνεται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή μας, είναι πλέον πολύ ώριμο το αίτημα όχι μόνο της

Αυτοδιοίκησης αλλά και των πολιτών να εξυπηρετείται



ολόκληρη η περιοχή των Μεσογείων με μαζικά μέσα ματαφοράς που και καθαρά θα είναι, (δεν θα ρυπαίνουν δηλαδή το περιβάλλον) και γρήγορα".

Ας ελπίσουμε ότι και οι κυβερνήτες θα εισακούσουν το αίτημα και δεν θα υποκύψουν -όπως φαίνεται ότι έχει ήδη συμβεί - στις πιέσεις των εταιρειών που χρηματοδοτούντας, υποτίθεται, τα έργα θα εκμεταλευτούν τους αυτοκινητόδρομους βάζοντας διόδια.

(Από την εφημερίδα Πρόσβαση)



Τα έργα για το τρένο της Κιφισίας.



Τα έργα συνεχίζονται.



ΛΟΓΟΙ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ:

- ➔ Η ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ (απογραφή 1991, αύξηση 50%)
- ➔ Η ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
- ➔ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ
- ➔ ΤΑ ΑΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΡΑΦΗΝΑΣ
- ➔ Η ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΕΤΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΙΜΟΝΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΙΘΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΙΛΙΚΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
- ➔ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



- ➔ ΕΜΕΙΣ ΚΑΝΑΜΕ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΒΗΜΑ
- ➔ Η ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΧΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΙ ΜΕ ΘΕΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
- ➔ ΝΑ ΜΗΝ ΑΦΗΣΟΥΜΕ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΝΑ "ΕΚΤΡΟΧΙΑΣΟΥΝ" ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΠΡΕΠΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΝΑ ΑΠΟΦΑΣΙΣΟΥΝ ΚΑΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΟΝ
- ➔ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΑΘΗΝΩΝ - ΛΑΥΡΙΟΥ

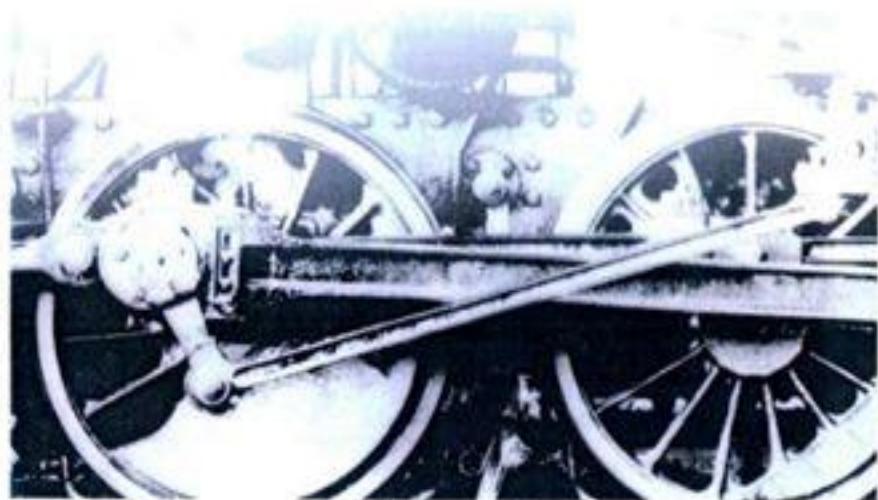


ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΝ - ΘΟΡΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΛΑΥΡΙΟΥ

ΙΣΤΟΡΙΑ: ΙΔΡΥΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ - ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ



ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΣΙΝΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ Τ. ΚΟΥΤΣΟΥΛΙΩΝ - ΒΕΛΙΣΣ

ΤΟ ΘΗΡΙΟ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ
 Πρωτολειτούργησε το 1883 και συνδέει την Αθήνα με το Λαύριο.
 (Έναρξη κατασκευής 4-12-1883, πείραξη 29-6-1885.)



1. Το Θήριο του Λαυρίου στην οδό Γ' Σεπτεμβρίου το 1920



2,3. Το τρένο στα Θωρικά Λαυρίου



ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η γραμμή κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια των Μεταξικών και της Αιφύπιας, για περίπου 50 χρόνια και καταργήθηκε το 1957, λόγω των ανεργιών των κατασκευαστικών. Από τότε η γραμμή εγκαταλείφθηκε και οι σταθμοί εγκαταλείφθηκαν και καταστράφηκαν.



4. Ο σταθμός και μεταφορικό Σταθμός στο Δασικό Κερατσία



5. Μεταφορική ιδιόκτητη γέφυρα στο Λαύριο



6. Τμήμα της καταστραμμένης εγκαταλελειμμένης γραμμής



ΟΙ ΔΗΜΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΟΥΝ ΣΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ ΣΤΑ ΚΑΛΥΒΙΑ



7. Από τις εργατικές αποκατάσεις των παλιών γραμμών στα Καλύβια



8,9. Από την τελευταία σύγκληση της 1η Μαΐου 1997



"ΟΙ ΦΙΛΟΙ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ" ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΤΟ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΤΡΑΙΝΟ ΣΤΑ ΚΑΛΥΒΙΑ

ΣΤΟΧΟΙ:

- ▲ Η αναβίωση του παλιού τρένου
- ▲ Η διάσωση της γραμμής και των σταθμών σαν ιστορικό μνημείο
- ▲ Η σπασοφόρα της "ιδέας του τρένου" στις τοπικές κοινωνίες
- ▲ Η εκπαίδευση της νέας γενιάς σε εναλλακτικές μορφές μετακίνησης
- ▲ Η ανάδειξη των περιβαλλοντικών και τουριστικών δυνατοτήτων του τρένου.

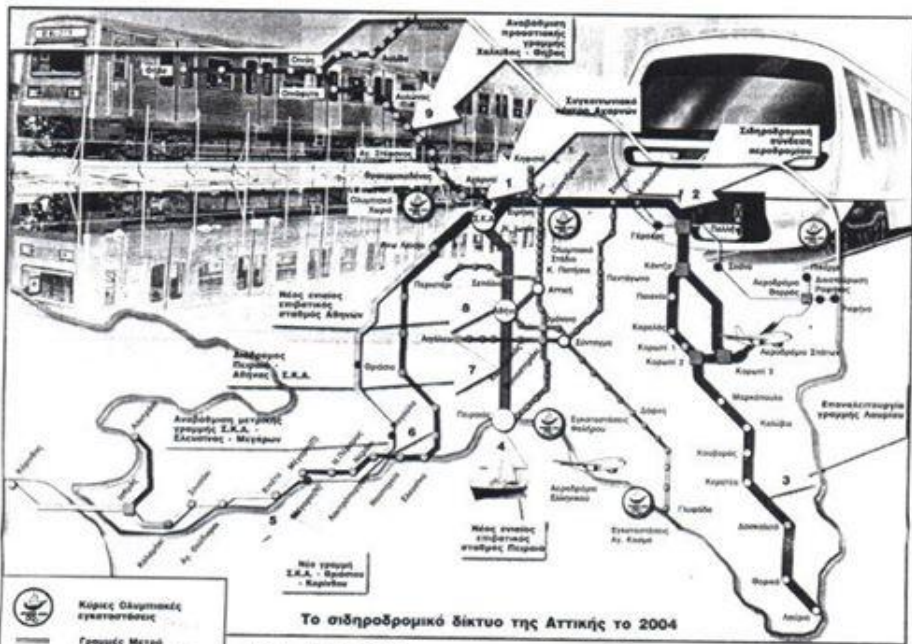


10. Ο μικρός "Μουσιόλης" φρεσκοβαμμένος (επισκευάζει στα Καλύβια στις ίδιες μέρες που κλείσει εγκαταλείψει το "Θήριο"

Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕ ΤΗ ΜΟΡΦΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΤΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΤΡΑΙΝΟ ΕΝΑΝΤΙΑ

- ▲ Στο τροχαίο συγγέμα
 - ▲ Στο κυκλοφοριακό πρόβλημα
 - ▲ Στο κέρος και την περιβαλλοντική υποβόθμιση
11. Από την Ημερίδα για την επαναλειτουργία του τρένου Αθηνών - Λαυρίου
 12. Σύγχρονα παρακάτι προαστιακά τρένα.



Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Αττικής το 2004

- Κίτρινη διακριτική εγκατάσταση
- Γραμμές Μετρό
- Προγραμματιζόμενες
- Γραμμές ΟΣΕ
- Προς αναβάθμιση
- Προς μέγιστη αναβάθμιση
- Κατασκευασμένες
- Μία ή προς επανακταύρωση
- Πιθανός σταθμός
- Μία μεγάλη κεντρική σταθμό
- Μία σταθμό ανταποκριμής
- Μία σταθμό

1. Η «αφρόνη» του συστήματος. Στην ελίθη από το περσικό 2 επιβατικά και 3 προαστιακά σιδηροδρομικά δρόμους. Θα λειτουργήσουν παράλληλα ως σημείο διεύθυνσης των εστιών συγκοινωνίας.
2. Στη μεσογειοτική της νέας Αττικής Ελευσίνης - Σπίνης θα ενταχθεί το πρώτο τμήμα κωδικοποίησης που θα συνδέσει την Αθήνα με το νέο αεροδρόμιο. Σε δύο σημεία της γραμμής θα συνδεθούν οι Μετρό με τον προαστιακό σιδηρόδρομο.
3. Με το δρόμο της παλιάς γραμμής Αιγαίου θα αναβιώσει ο σιδηρόδρομος η Κηφισιά, το Κόρινθο, τα Μυρταϊνά και το Λαύριο.
4. Σε Αγρίνιο από μία ώρα οι επιβάτες θα κινούνται με τρένο από το κέντρο των Παρισιών στο νέο αεροδρόμιο Σπίνης.
5. Μέχρι το 2001 θα έχει ολοκληρωθεί η νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Γαλαξίας Τερματίας που θα ενώνει Αθήνα και Κόρινθο.
6. Η νέα γραμμή Αθήνας - Κορινθίου αποτελεσμένο της οριστικής γραμμής για να λειτουργήσει ο πρότακτος «επιβατικός ανταποκριμής με το δίκτυο Αττικής».
7. Βασικές εναρτίες της άραυς είναι η ανακατασκευή και αναδιοργάνωση της γραμμής Πειραιά - Αθήνας - Σ.Κ.Α.
8. Οι σταθμοί Αιγαίου και Πιλαίων έχουν ενοποιηθεί σε έναν υπερπροαστιακό κεντρικό σταθμό έκτασης 80 στρέμματα.
9. Με τον αναβίωση της γραμμής, κληρονομιάς η Χαλκίδα και η Θέρση κωδικοποίησης ουσιαστικά πρόσφατα της Αθήνας.

Η Αθήνα μπαίνει στις... ράγες του μέλλοντος

Υλοποιείται το μεγάλο όραμα να αποκτήσει προαστιακό σιδηρόδρομο

Της ΜΑΝΙΑΣ ΝΙΚΟΠΟΥΛΟΥ

Με ένα υπερασπισμένο τρένο υψηλής ταχύτητας, θα σπεύδουν το 2004 η Αθήνα με το νέο διευρυνόμενο σιδηρόδρομο στο Σπίνι.

Το σχέδιο του προαστιακού σιδηρόδρομου της Αττικής - μάλιστα πλέον στην φάση ΥΠΕΧΩΦΑΡ και ΟΣΕ προοδών της ολοκλήρωσης από το Κοινωνικό Έθνικο Σύνθημα και οικονομικές κινήσεις στην υποστήριξη του για τους Ολυμπιακούς Αγώνες που διεξάγονται και οι επαναγωγής του - μέχρι το 2006.

Η πρόταση και υλοποίηση ΠΕΧΩΦΑΡ Κοινωνικό Έθνικο Σύνθημα για επαναγωγή του σιδηρόδρομου στην ουσία της προοπτικής με το νέο σιδηρόδρομο έχει γίνει ουσιαστικά, ενώ οι πληροφορίες που το συσχετίζουν κλείνουν τις πόρτες. Της διασφάλισης ΟΣΕ προοδών η διασφάλιση διαδρομής για την ολοκλήρωση του δικτύου με κεντρικές και

δεν επιβατικές και προαστιακές Σιδηροδρομικές γραμμές, με το οποίο ολόκληρο τμήμα της γραμμής θα ενταχθεί στην προαστιακή γραμμή. Η ολοκλήρωση του δικτύου ΟΣΕ προοδών η διασφάλιση διαδρομής για την ολοκλήρωση του δικτύου με κεντρικές και

αποδομής, ένα τμήμα ολόκληρο μετρημένο με το Μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Η ολοκλήρωση του δικτύου ΟΣΕ προοδών η διασφάλιση διαδρομής για την ολοκλήρωση του δικτύου με κεντρικές και

αποδομής, ένα τμήμα ολόκληρο μετρημένο με το Μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Η ολοκλήρωση του δικτύου ΟΣΕ προοδών η διασφάλιση διαδρομής για την ολοκλήρωση του δικτύου με κεντρικές και

αποδομής, ένα τμήμα ολόκληρο μετρημένο με το Μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Η ολοκλήρωση του δικτύου ΟΣΕ προοδών η διασφάλιση διαδρομής για την ολοκλήρωση του δικτύου με κεντρικές και

„ΜΟΥΣΙΚΗ ΚΑΙ ΤΡΑΓΟΥΔΙΑ
Της ΟΜΑΔΑΣ „



Τα παιδιά της ομάδας του Τρένου σε ώρα πρόβα.

(Τα Αγγλικά τραγούδια είναι από το βιβλίο του Α.Β. Σπυριδίου)
Playschool Vol. 2. Action songs for children.



VARIATION

6. ENGINE, ENGINE
(Skipping Rhyme)

Engine, engine Number Nine,
Going down Chicago Line,
See it sparkle, see it shine,
Engine, engine Number Nine,
If the train should jump the track,
Will I get my money back?
Yes, no, maybe so...

10. THE WHEELS OF THE TRAIN



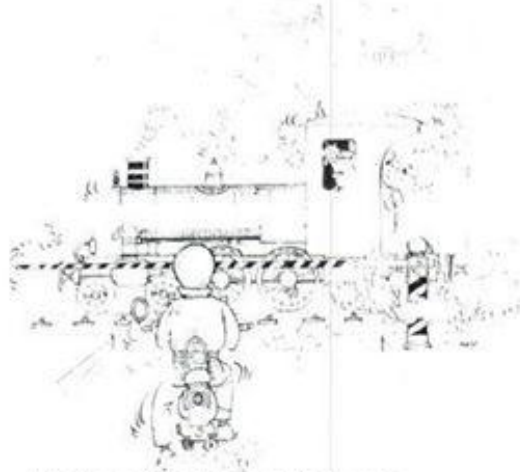
The wheels of the train go round and round.



Click-e-ty clack, click-e-ty clack. The wheels of the



train go round and round, click-e-ty, click-e-ty clack.



The wheels of the train go round and round,
Clickety clack, clickety clack.
The wheels of the train go round and round,
Clickety, clickety clack.

The engineer toots his horn,
Toot, toot, etc.

The crossing gates come right down,
Clang, clang, etc.

The people on the train get bumped around,
Bump, bump, etc.



Μερικά από τα παιδιά της ομάδας σε ένα πρόβασ

Το τρέινο βεύγει στις 8!

(Μιμς Θεωράμης - Μ. Ελευθερία)

- Το τρέινο βεύγει στις οκτώ καζίδι για την Κατερίνη. (La-)
- Νοέμβρης ήνας δεν θα βείνει να ήμν θυλάσαι στις 8. (Mi)
- να θυλάσαι στις 8. (La-)
- το τρέινο για την Κατερίνη, Νοέμβρης ήνας δε θα βείνει. (La-)

Σε βρήνα καζίδι γαφνηιά να ήνει ούδο στα Νεύτερη

- νάκα δεν θα ήρει ε'άββα ήρη
- νάκα δισιά σου ήστια να καί δισιά σου ήστια (La-)
- και να θυλάσαι καίος το ήρει (Mi)
- νάκα δεν θα ήρει ε'άββα ήρη (La-)

Το τρέινο βεύγει στις 8 ή εώ ήουόκος έχεσ ήείνει *

Σιουιά φύβας στην Κατερίνη με'εστην οήιξη «5-8»

ήαχάρι στην υαοδιά σου εήνει

σιουιά φύβας στην Κατερίνη

ΣΤΙΧΟΙ Ν. ΓΚΑΤΣΟΥ

ΕΦΥΓΕ ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ...

ΜΟΥΣΙΚΗ
ΜΑΝΟΥ ΧΑΤΖΙΔΑΚΙ



ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Μ. ΓΑΓΓΑΝΟΥ

ΣΤΟΑ ΑΡΣΑΚΕΙΩΝ 10 ΑΘΗΝΑΙ

ΕΦΥΓΕ ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ

(ΕΦΥΓΗ ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ)

Lyrics
ΓΚΑΤΣΟΥ
Lyric by GATSOI

Μουσική
ΜΑΝΟΥ ΧΑΤΖΙΔΑΚΙ
Music by MANOS HATZIDAKIS

Andante

Piano introduction in G major, 4/4 time. The piece begins with a piano (*pp*) dynamic. The melody is characterized by a series of eighth-note triplets in the right hand, while the left hand provides a steady accompaniment of eighth notes. The tempo is marked *Andante*. The introduction concludes with a *rall.* (rallentando) and *rit.* (ritardando) marking.

a piacere

Ιδού νειτά στέρι του δαριά στην άνη φαριά κι ένα ποτάμι φιλτεί νό
Και μούνά κόμα τὰ παιδιά μέσα στη ροδιά και μένα δα κρυφίται νό

Vocal and piano accompaniment for the first verse. The vocal line is in G major, 4/4 time, with a melody of eighth notes. The piano accompaniment is in the same key and time, with a steady eighth-note accompaniment in the left hand. The dynamic is marked *p a piacere*.

1

κυλάει σ' ανούρα νό

2 (rit.)
τὰ μάτια τους ψιλώ

Vocal and piano accompaniment for the second verse. The tempo is marked *Andantino (♩ = 76)*. The vocal line continues with a melody of eighth notes. The piano accompaniment features a more active eighth-note accompaniment. The dynamic is marked *riten.* (ritardando).

Πάει, έφυγε τὸ τρένο έφυγε κ'έσύ, στα λογατιά κρυφή, στα λογατιά κρυφή

Vocal and piano accompaniment for the final line. The tempo is marked *pp* (pianissimo). The vocal line concludes with a melody of eighth notes. The piano accompaniment provides a steady eighth-note accompaniment.

Πάει χαθήκε το τραίνο, χάθη κεί σ' αέ γαλα νόνη, οί σε γαλα νόνη.
 Πάει χαθήκε το τραίνο, χάθη κεί σ' αέ γαλα νόνη, οί σε γαλα νόνη.

Più Mosso
 οί Πή, ρες άπ τό καλο και ρι στό μι κρό σου χέ ρι τό λαυτε, ρό τ'ά στέ ρι και
 οί Πή, ρες άπ τό καλο και ρι στό μι κρό σου χέ ρι τό λαυτε, ρό τ'ά στέ ρι και

Πή, ρες άπ τό καλο και ρι στό μι κρό σου χέ ρι τό λαυτε, ρό τ'ά στέ ρι και
 Πή, ρες άπ τό καλο και ρι στό μι κρό σου χέ ρι τό λαυτε, ρό τ'ά στέ ρι και

Al tempo
 μέ νο σέ όρο, σε, οί Πη, γή. Πάει, έ ου γε τό τραίνο έ ου γες κεί, σ' αέ
 μέ νο σέ όρο, σε, οί Πη, γή. Πάει, έ ου γε τό τραίνο έ ου γες κεί, σ' αέ

rall. (sic 4)
 Ιταλο γιατί χρου σή, στα λα γιατί χρου σή.
rall. (in 4)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ

Κάθε πρωτοβουλία είναι σημαντική, όταν αφορά το περιβάλλον και την παράδοση στον τόπο μας. Ακόμα πιο σημαντική είναι όμως κάθε πρωτοβουλία που παίρνουν τα παιδιά για το περιβάλλον μας, που αλλάζει μέρα με τη μέρα και δυστυχώς όχι προς το καλύτερο.

Εδώ και 5 χρόνια, στο Γυμνάσιο της Κερατέας ομάδες παιδιών αφιερώνουν μέρος από τον ελεύθερο χρόνο τους στην έρευνα του περιβάλλοντος και στο παρελθόν του τόπου τους.

Φέτος λειτουργούν στο Γυμνάσιο της Κερατέας 4 ομάδες με αντικείμενο ενδιαφέροντος την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Κερατέας.

Το πρόγραμμα της Περιβαλλοντικής Ομάδας δίνει την ευκαιρία στα παιδιά να γνωρίσουν και να αγαπήσουν τον τόπο τους και να βρουν τις ευκαιρίες να τον βελτιώσουν προτείνοντας λύσεις. Μάλιστα για το σχολικό έτος 1997-1998 λειτουργούν οι παρακάτω περιβαλλοντικές ομάδες: α) Το τρένο και ο προστακτικός σιδηρόδρομος, με υπεύθυνη την κ. Ράνια Ζούκα-Κωνσταντοπούλου.

β) Ο πηλός από την αρχαιότητα ως τις μέρες μας, και

γ) Αρχιτεκτονική και παραδοσιακές τέχνες, με υπεύθυνη την καθηγήτρια κ. Μάχη Δημοπούλου.

δ) Κοινωνικά θέματα-Ψυχολογία, με υπεύθυνη την ψυχολόγο-ψυχοθεραπεύτρια κ. Τερέζα Γκίνη (που μας παραχωρεί η ΝΕΛΕ Ανατολικής Αττικής).

Στις περιβαλλοντικές μας ομάδες προσφέρουν αψίλοικτους τη συνεργασία τους οι παλιές μας μαθήτρες Αναστασία Πρίφτη (πτυχούχος Κοινωνικής Ανθρωπολογίας Παν/μιου Αιγαίου) και η Χάρης Χάσοουλα (πτυχούχος Ανατότης Σχολής Καλών Τεχνών Αθήνας).



(Από την εφημερίδα "Μεσογειακός Τύπος", Ιανουάριος '98)

Την Αρχή του '98 λάβαμε μέρος στον Διαγωνισμό των εκδόσεων Longman
από την αρχή του WWF και διασκεδάσαμε...

Competition News from Longman

The 1998 Longman-WWF Writing Competition is almost over. Watch out for next month's issue of *ELT NEWS* to find out who the winners are. Just think... one of your students could be a lucky winner... 35 students and 35 teachers in Greece and Cyprus will be first-prize winners! 70 students will be semi-finalists! 1001 students will win a Longman Reader for their special efforts!

But there are special prizes for the schools that took part, too. 15 schools won a Longman CD-ROM, each in the special prize draw that took place in August. They will all be receiving their prizes this month.

The 15 CD-ROM prize draw winners are:

Αολαγοσίδης Αριστείδης (Σαλαμίνα)
Τσιφίδης Σπύρος (Αιτωλία)
Γέσιος Νίκος (Αργείοι)
Σελήνη Γιάννης (Βίαια)
Γεωργίου Κωνσταντίνος
Αδαμίου-Κωνσταντίνου (Χαϊμάδα)
Εκτωβεντίδου Ζωζώ (Μαρούσι)
Κούσης Κώστος (Παράλιανη Κρήτης)
Κατσίβου Μίνας Πάου (Ανω Περαχώρας)
Μιχαήλ Νικόλαος (Βόλγα)
Μεττάλλου-Κωνσταντίνος (Κοζάνη)
Παπαλεωντίδου-Αργυρούλη (Πατρών)
Σταύρου-Μέλιος Αθανάσιος (Θεσσαλονίκη)
Τσίβου Αλέξανδρος & Παναγιώτης (Αγρός)
Τσιουλάκη Έλενη (Γαβή)

High Flyer Scholarship

The two lucky Longman students who won the 2-week summer English courses in the UK are: **Savvas Charalambous** (Intermediate Level) of *Mr Kypreosis' School* in Limassol and **Olga Chouvarda** of *Ms Belka's School* in Nikala. Savvas and Olga went to Brookes University in Oxford for two weeks during July and have returned to Greece absolutely thrilled! The summer-English courses were conducted by Laser School Services and were offered to the students by Longman Hellas free of charge. Watch out for more of Longman Hellas' special English courses in the future!

(Από την εφημερίδα καθηγητών Αγγλίας: *ELT News*, Οκτώβριος '98)

Lucky Longman Readers Winners!

1001 students that took part in the *1998 Longman-WWF Writing Competition* have won a Longman or Penguin ELT reader! Below you will find the names of the student(s) who are winners in your school as well as the special Reader that they have won. Please distribute these Readers to the winning students along with their *Certificates of Achievement* which are also enclosed.

School Owner's name: High School of Keratea

<u>Student's Name</u>	<u>Reader Enclosed</u>	<u>Level</u>
Polina Gliati		A
Nickolera Alexiou		B
Angela Gliati		B
Alice Margoni		C

Thank you for taking part in our competition!



LONGMAN with



Επίσης Διακρίσεις Έξοχων και οι μωαυτές:

1) Αντωνίου Αιμιλία	A'	τάξη
2) Κουλουριτζάκη Ελένη	A'	"
3) Νικογοπούλου Αγγελική	A'	"
4) Αναγνωστόν Αθανασία	B'	"
5) Αρχύρη Αρεξάνδρα	B'	"
6) Βαρούζου Λαμπρινή	B'	"
7) Ευστρατίου Τηλέμαχος	B'	"
8) Ζιγκηρης Ανδριάς	B'	"
9) Ιωάννου Καλλιή	B'	"
10) Χόκκινος Νίκος	B'	"
11) Ρούφα Σταματίνα	B'	"
12) Σίρης Ιωσήφ	B'	"
13) Σεργιάκη Εφφρασύνη	B'	"
14) Σοφιζα Ευαγγελία	B'	"
15) Φαρίσα Κοπούζου Αγάπη	B'	"
16) Αντωνοπούλου Γεωργία	C'	"
17) Μεγαλιάννη Σταυρούλα	C'	"
18) Παπαδόπουλου Μαρία	C'	"
19) Σκρίνα Γεωργία-Ελένη	C'	"

WWF

Certificate of Achievement

Keratea High School

is highly commended for an outstanding effort,
showing interest and concern in saving the
environment by successfully entering the
1998 Writing Competition
organised by Longman Hellas in conjunction
with the World Wide Fund for Nature.



Demetres Karavellias
Director, WWF Greece

Carl Wartenaar
Manager, Longman Hellas

 LONGMAN with



Longman Hellas
November 1998

ΤΟ ΝΕΟ ΛΕΥΚΩΜΑ ΤΟΥ Σ.Φ.Σ.
ΓΙΑ ΤΑ **130** ΧΡΟΝΙΑ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Η εποχή μας άνοση, ανθηροτική και αποδρασμένη, μας οδηγεί συχνά στη μοναξιά και στη λησμονιά βιωμάτων, ακόμα και του πιο πρόσφατου παρελθόντος. Οι συνεχείς βυθισμένοι από



νήθος μνήμας εγκιβωτίζονται και απομονώνονται ακόμα και σχετικά πρόσφατα γεγονότα που τα ανακαλούν στην μνήμη μας κάποια αισθητικά - καλοδοκούμενα - ερεθίσματα, όπως είναι τα τρένα.

Έτσι λοιπόν, ο Στέφανος Φώνης των Σιδηρόδρομων, ύστερα από παράκληση της γνωστής εκδοτικής εταιρείας "Μέλιτος", αποφάσισε τη σύνταξη ενός λευκώματος, με σκοπό αφενός την ανάκληση αγαπημένων μνημών, όπου τα τρένα πρωταγωνιστούν κατά θέματα τρένα.

Μέσα από τις σελίδες του λευκώματος παρελθόνουν ο Τρικόπης και η μεγάλη αντισυμβατική του προσώδια, η εξέλιξη των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας (από τα παρταρεία στους τρακτοδρομους και στο υπό κατασκευή μετρό), ο σιδηρόδρομος Αθήνας - Πειραιά, τα "θέρια" της Κρησίας και ο Λαυρεωτικός, οι σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, ο Λαοκρατικός, τα δίκτυα της Μακεδονίας και της Θράκης, από την κατασκευή τους, επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, μέχρι σήμερα κλπ., καθώς και όλες οι σύγχρονες εξελίξεις της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Παράλληλα, όσο αναγνώστες έχετε ειδικότερα ενδιαφέροντα, θα μπορέσετε να εντόσετε ανά τα στοιχεία, τόσο για την οικονομία, το κτήρια, τα τρακτο μιλιά κλπ. όλων των δεκτών, όσο και για όλους τους βορμητικούς και τους στρατηγικούς σιδηροδρομους που λειτουργούσαν μέχρι σήμερα στην Ελλάδα. Και βέβαια δεν περιορίζομαι στη διαρκή παρουσίαση των ελληνικών τρένων, αλλά επεκτενώμαστέ και στο σημερινό δυναμισμό τους, κέρη στην οποία μπορούν να παίξουν πρωτεύοντα ρόλο στις συγκοινωνίες, όπως άλλωστε συμβαίνει σ' όλες τις ανεπτυγμένες χώρες. Όλα αυτά συνοδεύονται από πληροφορίες στην ελληνική γλώσσα, σύντομα δε θα κυκλοφορήσει και η Αγγλική έκδοση.

Για την αγορά πλεόντων αντίστοιχων παρακαλούμε να έρχεστε εστιά με την κυρία Μαίρη Μαυρίδου, διευθύντρια πωλήσεων της "Μέλιτος", στο τηλέφωνο 993.11.87, 995.82.12, 995.82.13 ή στο fax 995.82.16. ■

(Από το περιοδικό "Σιδηροτροχιά")

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Καινόντας θα θέλαμε να τονίσουμε ότι η ενασχόλησή μας με το "ζένο" ήταν μια ευχάριστη και δημιουργική εμπειρία. Είχαμε την ευκαιρία να δουλέψουμε ομαδικά, να ανταλλάξουμε ιδέες, να επισκεφτούμε περιοχές και να γνωρίσουμε νέους ανθρώπους. Δεν καταφέραμε να ταξιδέψουμε στα Καλάβριτα και να δοίμε τον οδοντιατρικό Πιστείοιμα να το πραγματοποιήσουμε τη νέα σχολική χρονιά. Είχαμε αλληλόγραφια με τη κ. Κατερίνα Νικολοπούλου καθηγήτρια Αγγλικών στο Γυμνάσιο Καλαβρυτινών και με την κ. Μαρία Σαράκα μθήτρια στο Τμήμα Συναγών και Επαγγελματιών Εθνικών Δραμών του κρατικού ΙΕΚ στα Καλάβριτα.

Τις ευχαριστούμε θερμά για το υλικό που μας έστειλαν και για το ενδιαφέρον που μας έδειξαν. Στόχος μόν είναι να επισκεφτούν το κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Καστοριά. Ευχαριστούμε θερμά τον πρόεδρο των Φίλων του Σιδηροδρόμου κ. Βασίλη Γκολφινόπουλο και τον γραμματέα του σλλόγου κ. Ιωάννη Τσακιάνο για τις πληροφορίες και το υλικό που μας έδωσαν. Επίσης τον πρόεδρο του "Μέγιστοκομικού Συνεταιρισμού Κερατίας" τον κ. Σταμάτη Σιγή και την κ. Μαργαρίτα Ιατρού για τις πληροφορίες που μας έδωσαν. Επίσης ευχαριστούμε θερμά τον υπεύθυνο Π.Ε. της Δ/σης κ. Παύλο Κοσμάδη για το ενδιαφέρον του και την οικονομική βοήθεια που μας προσέφερε. Μ' αυτό το χρηματικό ποσό μπορούσαμε να αγοράσουμε υλικά όπως φίλα, μαγνητόφωνο κ.ά. τα οποία μας δόθηκαν στην εργασία μας.

Επίσης ευχαριστούμε θερμά την ταπεινή αυτοδοκίηση, το Σύλλογο Γονέων, τον Διήτη του Γυμνασίου Κερατίας κ. Χρήστο Παύλαγα, τον Σύλλογο των καθηγητών, την κ. Μάχη Δημοπούλου. Θέλωμε ακόμα να ευχαριστήσουμε τις εκδόσεις "Αδώνη Φιλιακότη", Εστία και Longman για τα βιβλία που μας προσέφεραν, το Ίδρυμα Μείκτιών Λαμπράκη για τις δεικτοκαπίτες που μας έστειλαν. Και τέλος την κ. Αναστασία Πρίφτη για την δεικτολογράφηση των κειμένων της εργασίας μας και τον κ. Σταύρο Ιατρού.

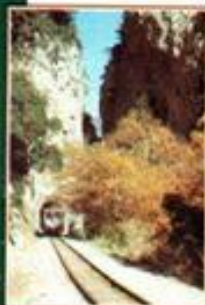
Τα παιδιά της ομάδας
Ράπη Μαρία,
Δραβαλιώλη Παναγιώτα

Η υπεύθυνη της ομάδας
κ. Ρίτα Ζούκα-
Κωνοταντοπούλου

ΦΑΡΑΓΓΙ ΒΟΥΡΑΪΚΟΥ - ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ

Ιστορική έρευνα

Η κοιλάδα του Βουραϊκού και η περιοχή γύρω από τα Καλόδρυτα ήταν λίμνη. Η Διέγερδος που θύγαν τα νερά προς τη θάλασσα, δημιουργήσαν το φαράγγι, που όλα τα μεταγενέστερα δάσονται με το πέρας του ο Βουραϊκός ο Ερασιένος των Αρχαίων.



Φαράγγι Βουραϊκού, Οδοντωτός

Το φαράγγι είναι βαθύτερο της Σιαμαός και το μήκος του είναι 20 χλμ. Το στενότερο σημείο είναι λίγα χιλιόμετρα πριν τη Σαχλιρού ανεδαιώνεται και ονομάζεται "Πόρτες". Οι φυσικές του ομορφές, καταρράκτες, σπήλαια με σταλακτίτες - σταλαγμίτες σε διάφορες παραστάσεις η πυκνή και εναλλασσόμενη ανάλογα με το υψόμετρο βλάστηση, που αρχίζει από ελιά και πευκοδάση, συνεχίζει την Ανοδή σε ανήφορο σπάρτο και πλατάνια και καταλήγει στον κλάτο, το καταπόσουν πρώτο στην Ελλάδα.

Με πρόσθετη ομορφιά που το κάνει μοναδικό, είναι ο ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ. Το τρένο που με το χαρακτηριστικό σφύριγμα, "αγκομαχύντος" ανεδείνει καθημερινά το φαράγγι, χρησιμοποιώντας τη μεσοία οδοντωτή γραμμή σε τρία σημεία και για αρκετά χιλιόμετρα, που η κλίση του εδάφους είναι μεγάλη. Το τρένο που ξεκινάει τα 100 χρόνια ζωής, ήταν μέχρι πριν λίγα χρόνια η γέφυρα με την υπέροχη Ελλάδα και ειδικά με την Αθήνα, με και αποτελούσε μοναδικό σχε-

δόν μέσο μεταφοράς της επαρχίας, ανθρώπων και εμπορευμάτων.

Σήμερα, παραμένοντας το ίδιο γραφικό, εξυπηρετεί με επιτυχία τη συγκοινωνία, αλλά κυρίως μεταφέρει και ξηναγεί χιλιάδες επισκέπτες στο φαράγγι του Βουραϊκού, στο Μέγα Σπήλαιο, τη Σαχλιρού, καταλήγοντας στα Καλόδρυτα.

Την κατασκευή του αποφάσισε ο Χαρ. Τρικοινης το 1889 για λογαριασμό του κράτους. Το κόστος του έφθασε τα 3.900.000 χρυσές δραχμές, ενώ αρχικά η δαπάνη του είχε κληθεί από τη Γαλλική αποστολή σε 1.000.000 χρυσές δραχμές. Για ταύτο μεταβίβηκε και η συνέχισή του μέχρι την Τρίπολη, όπως αρχικά είχε προγραμματιστεί.

Την ολοκλήρωσή του με σύμβαση για 92 χρόνια αναλαμβάνουν οι Σ.Π.Α.Π. Την κατασκευή του τμήματος Διοικητό - Καλόδρυτα ανέλαβε ο Γάλλος εργολάβος Άτον και 20 χιλιόμετρα ολοκληρώθηκαν σε πέντε χρόνια. Το πρώτο ταξίδι έγινε στις 7/7/1895, ημέρα που η Βουλή ανέθεσε την εκμετάλλευσή του στους Σ.Π.Α.Π. και τα επίσημα εγκαινιάσά του έγιναν στις 10/3/1896.

Από τότε και μέχρι σήμερα, συνεχίζει τις διαδρομές του χωρίς καμία διακοπή. Το φαράγγι με τα τρένα του, αποτελείται πρόκληση για επίσκεψη στον καθένα.



Οδοντωτός Σιδηρόδρομος



Το Τρένο των Κατοχρύσων

ΣΤΙΓΜΑ ΖΩΗΣ

Η καρδιά αφημένη στις σιδηρογραμμές σε εκείνη τη θητεία του άκληρου.
Το παραθύρι σου και ο κόσμος σου. Από τη μια ορίζοντας και από την άλλη,
το μεροκάματο το βραδύ στην καλύμνη, κάπου σε καρτερούν.
Εσύ σταθμό σε σταθμό, μονοίβρα και στάσεις...
αναμονή και αναχώρηση.
Η ματιά δεν πάει παραπέρα από το άγνωστο.
Γη και ουρανός και ο ήλιος αφέντης στην μέση, η μοίρα σου.
Ανατολή και Δύση.
Το ταξίδι σου χαραγμένο καθώς λες «Αλεξανδρούπολη - Θεσσαλονίκη -
Αλεξανδρούπολη».
Οι νύχτες άφρατες. Η μοναξιά σου γαντζωμένη στην κλάτη.
Κόκκοι στα νύχια βλάφαρα όχι, δεν είναι κλάμα αυτό μα προσευχή, είναι η
ανάσα.
Για τα όνειρα που μπήκαν στο ψυγείο ως την ώρα της επιστροφής.
Ένα σφάγισμα κόβει σε φάτες τις σκέψεις σου.
Ένα σινιάλο τούλγαι και σφίγγει δυνατά τις ελπίδες σου.
Αναμονή και αναχώρηση.
Φίλε αναγνώστη, τη ζωή την κερδίζεις μόνο αν εκείνη παίζει όσχημα μαζί σου.
Φίλε συνάδελφε. Η ζωή σε αγκαλιάζει, σε κερδίζει κάτω από τον ήλιο, δίπλα
στη μοίρα σου, στο στενό σταθμό.
Μα μια θάλαξη.
Είναι ένας θάνατος μόνο γι' αυτούς που κρέμισαν που δεν πολλήμασαν στις
Θερμοπίλες τους.

Υ.Γ. Σε όλους εκείνους που μαζί ταξιδεύουμε.



Το Τρένο των Κατοχόριων

*Dear Ms. Zouka-Konstantopoulou
of Keratea High School,*

**Congratulations! Your school is a CD-ROM winner
in the Longman Writing Competition Prize Draw!**

Enclosed please find the CD-ROM for your school.

*Thank you for taking part in the 1998
Longman-WWF Writing competition!*



ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

ΚΕΡΑΤΕΑΣ

Κάθε πρωτοβουλία είναι σημαντική, όταν αφορά το περιβάλλον και την παράδοση στον τόπο μας. Ακόμα πιο σημαντική είναι όμως κάθε πρωτοβουλία που παίρνουν τα παιδιά για το περιβάλλον μας, που αλλάζει μέρα με τη μέρα και δυστυχώς όχι προς το καλύτερο.

Εδώ και 5 χρόνια, στο **Γυμνάσιο της Κερατέας** ομάδες παιδιών αφιερώνουν μέρος από τον ελεύθερο χρόνο τους στην έρευνα του περιβάλλοντος και στο παρελθόν του τόπου τους.

Φέτος λειτουργούν στο **Γυμνάσιο της Κερατέας** 4 ομάδες με αντικείμενο ενδιαφέροντος την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Κερατέας.

Το πρόγραμμα της **Περιβαλλοντικής Ομάδας** δίνει την ευκαιρία στα παιδιά να γνωρίσουν και να αγαπήσουν τον τόπο τους και να βρουν



τις ευκαιρίες να τον βελτιώσουν προτείνοντας λύσεις. Μάλιστα για το σχολικό έτος 1997-98 η περιβαλλοντική ομάδα προτείνει:

- Το τρένο και ο προαστιακός σιδηρόδρομος
 - Ο πηλός από την αρχαιότητα ως τις μέρες μας
 - Αρχιτεκτονική και παραδοσιακές τέχνες
 - Κοινωνικά θέματα - Ψυχολογία.
- Τα παιδιά εμπνέχονται οι υπεύθυνες καθηγήτριες για αυτό το σημαντικό έργο, οι κυρίες **Μάχη Δημοπούλου** και **Ράνια Ζούκα-Κωνσταντοπούλου**.

«ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ» σε Λαύριο και Ραφήνα

Ενα όντως σημαντικό πρόγραμμα εκπονείται από την **ΚΕΔΚΕ** και απ' το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης. Το πρόγραμμα αυτό ονομάζεται «**ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ**» και αφορά την παροχή βοήθειας σε ηλικιωμένα άτομα.

Το πρόγραμμα αυτό επεκτείνεται σε 112 Δήμους της χώρας και ανάμεσα σ' αυτούς έχουν επιλεγεί και οι **Δήμοι Λαυρίου και Ραφήνας**.

Για την εφαρμογή αυτού του προγράμματος απαιτούνται: **κοινωνικός λειτουργός, νοσηλεύτης ή νοσηλεύτρια και μια οικογενειακή βοηθός**.

Η ομάδα αυτή, μέσω των ηλικιωμένων που πηγαίνουν στα **ΚΑΠΗ**, καταγράφει τις ανάγκες όσων χρειάζονται βοήθεια ώστε να την προσφέρει.

Οι ανάγκες αυτές μπορεί να είναι νοσηλευτική φροντίδα (για παράδειγμα μια ένεση ή η αλλαγή ενός τραύματος), σίτιση (αν δεν μπορεί να φάει κάποιος μόνος του), εξωτερικές εργασίες (πληρωμή λο-

γαρισμών κτλ.), βοήθεια για την ατομική υγιεινή, οικογενειακή φροντίδα (π.χ. μαγείρεμα) ή απλώς ανθρώπινη συντροφιά και επικοινωνία.

Το πρόγραμμα αυτό στηρίζεται στον **εθελοντισμό**, πέρα από την ομάδα των τριών ατόμων που θα αποτελούν τον πυρήνα του προγράμματος. Αυτά τα άτομα θα συνεργάζονται με εθελοντές.

Η επιτυχημένη εφαρμογή του προγράμματος στο **Δήμο Περιστερίου** έδωσε ώθηση στη διεύρυνση του προγράμματος και σε άλλους Δήμους. Συγκεκριμένα, στο **Περιστερί** προσφέρθηκαν 490 άτομα εθελοντικά να λάβουν μέρος στο πρόγραμμα στο α' εξάμηνο της εφαρμογής του.

Το πρόγραμμα σε πρώτη φάση χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Εσωτερικών, ενώ σε δεύτερη φάση από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

Όσοι ηλικιωμένοι ζουν στο **Λαύριο** ή τη **Ραφήνα** μπορούν να απευθυνθούν στα **ΚΑΠΗ** της περιοχής για περισσότερες πληροφορίες.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1998

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΩΠΙΟΥ

Εντονη δραστηριότητα έχει αναπτύξει τον τελευταίο καιρό η **Πολιτιστική και Κινηματογραφική Λέσχη Κορωπίου**.

Τα τελευταία χρόνια η Λέσχη έχει καταφέρει να εδραιώσει την παρουσία της στους φίλους της 7ης τέχνης, ωστόσο θέλησε να διεκρινεί τα ενδιαφέροντα των μελών της ή να δημιουργήσει καινούργια ενδιαφέροντα και κατ' επέκταση καινούργια μέλη, εντάσσοντας στις δραστηριότητές της νέα προγράμματα.

Έτσι στους κόλπους της Κινηματογραφικής Λέσχης Κορωπίου λειτουργούν εδώ και λίγο καιρό θεατρική ομάδα, ομάδα αγωνιστικού σκακιού και ομάδα mountain bike.

Θετική και θεμιτή η πρωτοβουλία της Πολιτιστικής και Κινηματογραφικής Λέσχης Κορωπίου.

Για τους ενδιαφερόμενους κάθε Σάββατο στις 3:00 το μεσημέρι πραγματοποιούνται οι συναντήσεις της θεατρικής ομάδας και της ομάδας σκακιού στο χώρο του Πνευματικού Κέντρου.

ΟΙΝΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Διήμερο συμπόσιο διοργάνωσε το «**Κτήμα Βασιλείου**» με θέμα τον πολιτισμό του κρασιού, τη στάση των νέων απέναντι στο κρασί και τις θέσεις όσων ασχολούνται με το κρασί για το πώς θα διεκρινούν και θα ενδυναμώσουν την παράδοση αυτή στην περιοχή μας.

Στις εκδηλώσεις πήραν μέ-

ρος σημαντικοί γνώστες του κρασιού, εκπρόσωποι του πολιτικού χώρου και επιχειρηματίες. Ταυτόχρονα πραγματοποιήθηκε έκθεση ζωγραφικής και φωτογραφίας σχετικές πάντα με το κρασί. Άλλωστε τα **Μεσόγεια** έχουν κάθε λόγο να προωθούν το κρασί ως προϊόν πολιτισμού, μια και η περιοχή είναι οινοπαραγωγός εδώ και αρκετούς αιώνες.

Η ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ στο «Μεσογειακό Τύπο» είναι ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑ & ΑΠΟΔΟΤΙΚΗ! Τηλ.: 60.42.603