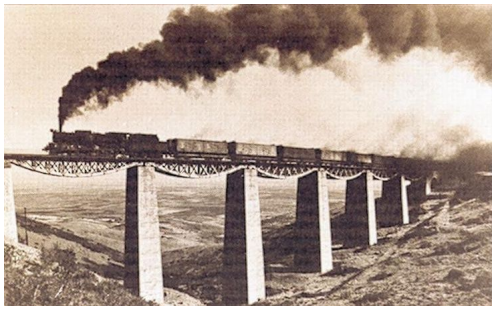
Στα τέλη του 19ου αιώ να, το 1882 και ενώ η Ελλάδα μετρούσε πενήντα δύο χρόνια ως αναγνωρισμένο και συγκροτημένο κράτος, το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της ήταν μόλις 9 εννέα χιλιόμετρα!

Ήταν η γραμμή που συνέδεε το Θησείο με τον Πειραιά. Έντεκα χρόνια αργότερα, το 1893, το δίκτυο ήταν εκατό φορές μεγαλύτερο! Είχε μήκος 914 χιλιόμετρα ενώ άλλα 490 χιλιόμετρα βρίσκονταν υπό κατασκευή.



Την ραγδαία αυτή αλλαγή σε πολιτικό επίπεδο την έχει πιστωθεί ο Χαρίλαος Τρικούπης, όπως και άλλα πολύ σημαντικά έργα που τοποθέτησαν την Ελλάδα στον 20ο αιώνα με μια εκσυγχρονιστική αύρα. Αυτή η μετάβαση δεν έγινε αβρόχοις ποσίν. Ο τόπος χρεώθηκε με τεράστια δάνεια, οι δανειστές επέβαλαν τους όρους τους, οι κερδοσκόποι έκαναν εύκολα κέρδη, το παλάτι έπαιξε έναν ύποπτο ρόλο και όλα αυτά κάτι θυμίζουν.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο όμως έγινε, οι συγκοινωνίες άρχιζαν να αλλάζουν την Ελλάδα, οι αποστάσεις μίκραιναν. Εμπορεύματα διακινούνταν με άνεση και ταχύτητα, ο πληθυσμός είχε τη δυνατότητα να ταξιδεύει, σε μια εποχή μην ξεχνιόμαστε, όπου ακόμα δεν υπήρχαν αυτοκίνητα.

Όταν στο μεσοπόλεμο άρχισε να επεκτείνεται το οδικό δίκτυο ο τόπος θα άλλαζε για πάντα. Μεταπολεμικά προστέθηκαν οι αεροπορικές συνδέσεις, αναπτυσσόταν παράλληλα και ο Τουρισμός, νέοι δρόμοι χαράσσονταν και φτάσαμε αισίως στον 21ον αιώνα.

Τμήματα όμως του παλιού σιδηροδρομικού δικτύου υπάρχουν ακόμα σε όλη την Ελλάδα. Κτίρια, εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις, τροχιές που σκουριάζουν, παρατημένο υλικό. Ρίχνουμε μια ματιά σε αυτόν τον ξεχασμένο κόσμο.

Η **20η Αυγούστου** του **2000** ήταν Κυριακή. Αναμενόμενο να υπάρξει μια μαζική επάνοδος στην πρωτεύουσα μετά την αργία του δεκαπενταύγουστου. Στην εικόνα, ενώ το ρεύμα προς Αθήνα είναι μποτιλιαρισμένο, λόγω των έργων που επιτελούνται στην κακιά σκάλα, ο συρμός με φορά προς την Κόρινθο, επιβραδύνει για να σταματήσει στο σταθμό της **Κινέτας**
. Στο πρώτο πλάνο ο σταθμάρχης με το κόκκινο πηλίκο ενώ στο φόντο διακρίνεται το επίπεδο όπου κατασκευάζεται η γραμμή του προαστικού.

Ο προαστικός, λειτούργησε πριν τους Ολυμπιακούς αγώνες, όπως επίσης και η Αττική οδός στην πλήρη ανάπτυξή της. Στην εικόνα από το μεσοκαλόκαιρο του **2007**, ο σταθμός της **Κιν**

έτας
δεν έχει τίποτα κοινό με εκείνον προ επταετίας. Μια πολύ ευρωπαϊκή εικόνα, σε ένα πολύ Ελληνικό περιβάλλον με τα πράσινα Γεράνεια στο φόντο και τον γαλάζιο Σαρωνικό δεξιά.

Φθινόπωρο του **2000** στο σταθμό των **Αγίων Θεοδώ ρων Κορινθίας**. Παλιός εξοπλισμός για να ζυγίζονται τα εμπορεύματα, και μια εικόνα άλλων δεκαετιών. Στις μέρες δεν λειτουργεί πια, έχοντας δώσει τη θέση του στον σταθμό του προαστικού αρκετές εκατοντάδες μέτρα μακριά από το χωριό.

Γενάρης του 2003. Ανάμεσα στην **Κυπαρισσία** και την **Ζαχάρω**, σε αυτή την εκτεταμένη δυτική ακτή της Πελοποννήσου, που εν πολλοίς παραμένει ακόμα ανεκμετάλλευτη, βρίσκεται, κλειστός πια, ο μικρός σταθμός Αηγιαννάκης. Η γραμμή έχει σιγήσει. Το κτίριο μέχρι πριν τρία χρόνια παρέμενε σε καλή κατάσταση.

Ανάμεσα στην **Ελευσίνα** και τον **Λουτρόπυργο** το παλιό αυτό φυλάκιο, αν και υπηρέτησε επί δεκαετίες την ασφάλεια της σιδηροδρομικής γραμμής, είναι χωρίς ρόλο εδώ και πολλά χρόνια. Φωτογραφημένο τον **Ιούλιο** του **2004**, φέρει έντονα κάποια θρησκευτικά μηνύματα.

Αύγουστος 2008. Ο σταθμός στον **Αχλαδόκαμπο** της **Αρκαδίας** καλά συντηρημένος αλλά κλειστός. Ένα ενδιαφέρον όχημα, που έφερε και το παρονόμι «δεκάρι» παρκαρισμένο στην πλατφόρμα επιβίβασης. Ασυνήθιστη εικόνα, για ένα σημείο που στο παρελθόν, άνθρωποι και εμπορεύματα περίμεναν το δρομολόγιο.

Ιανουάριος 2013. Στο βορειοδυτικό άκρο της Ελλάδας, εκεί που μια μετάθεση εφέδρου ήταν δοκιμασία, στο ακριτικό **Ορμένιο**, ο έντονα βαμμένος σε κροκί απόχρωση σταθμός είναι άδειος και παρατημένος. Στις μικρές του αίθουσες, βρίσκεται ξεχασμένο υλικό και οι ράγες είναι οξειδωμένες καθώς κανένα σιδερένιος τροχός δεν κυλά πάνω τους.

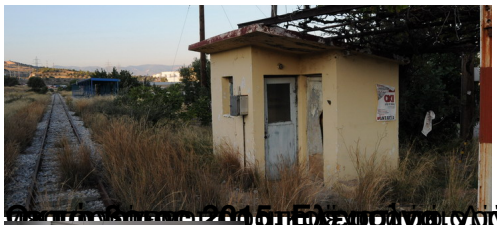
Οκτώ βριος 2014. Καλαμάτα. Σημαντικό λιμάνι, βιομηχανικό κέντρο η πρωτεύουσα της Μεσσηνίας με τερματικό, σιδηροδρομικό σταθμό, ο οποίος δεν υποδέχεται πια τραίνα. Ανάμεσα στις ράγες σύγχρονο λεωφορείο, με τη λέξη eurolines γραμμένη με πηχυαία γράμματα στα πλευρά του. Εξυπηρετεί τη γραμμή Καλαμάτα – Τίρανα – Καλαμάτα με κόστος 72 €, και το μισό αν πρόκειται για απλή μετάβαση χωρίς επιστροφή. Οι πινακίδες στο γκισέ και στους εξωτερικούς χώρους, είναι στην αλβανική γλώσσα.

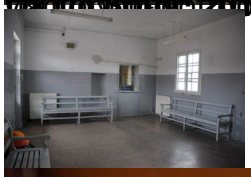
Απρίλιος 2015. Φανάρι Καρδίτσας . Εκεί που κάμπος παραδίδει στα Άγραφα. Παρατημένος πολλά χρόνια ο σταθμός. Ο σύγχρονος σε μικρή απόσταση μακρύτερα είναι, ως εικόνα, απολύτως αδιάφορος. Αν δεν είχε τόσο συχνά ήλιο θα μπορούσε να είναι ακόμα και στην Γερμανία.

Αύγουστος 2015. Το μικρό αυτό φυλάκιο βρίσκεται στην διασταύρωση τη παλιάς Εθνική οδού Αθήνας – Κορίνθου, με τις γραμμές του τραίνου στο ύψος των εγκαταστάσεων των διυλιστηρίων της Μότορ Όιλ. Υπήρχε εκεί πολύ πριν τις αρχές της δεκαετίας του '70 που δημιουργήθηκαν τα διυλιστήρια.

Οκτώ βριος 2015. Μέγαρα. Δεινοί ναυτικοί οι Μεγαρείς, έφτασαν τον 6ο π.χ. αιώνα μέχρι τη Σικελία μα και εκεί που αργότερα θα οικοδομηθεί η Βασιλεύουσα. Στις μέρες μας ο σταθμός του τραίνου στο κέντρο της πόλης παραμένει νεκρός. Τον αντικατέστησε ο αντίστοιχος του προαστιακού κάτι παραπάνω από ένα χιλιόμετρο μακρύτερα από το κέντρο της πόλης.

Οκτώ βρος 2015. Λουτρόπυργος. Εκεί που πριν εξήντα χρόνια ήταν εξαιρετικά προνομιακή η ύπαρξη εξοχικής κατοικίας, αλλά αργότερα η οικολογική θύελλα που έπληξε την ευρύτερη περιοχή του κόλπου της Ελευσίνας άλλαξε τα θέματα. Αργά το απόγευμα με το φως να τα κάνει όλα ομορφότερα ο μικρός σταθμός κρύβει τα χρόνια της εγκατάλειψης.





ΣΤΑΘΜΑΡΧΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΣ
ΚΛΕΙΣΤΟΣ

Δεκέμβριος 2015 - Πολυδρόσιο Πελοίων Κρήτη ειδικτίτλεκ πολιτέστολιμ Μεγαλόπολις,

Μάρτιος 2016. Δερβενάκια. Εκεί που σώθηκε η φλόγα της Επανάστασης.

[illegible] θέατρο