

## **Το τρένο του πολιτισμού στην περιφέρεια του Ν. Ηλείας**



### **Ιστορία και Πολιτιστική κληρονομιά Ν. Ηλείας**

Στην περιοχή της Ηλείας έχει διαπιστωθεί αδιάλειπτη ανθρώπινη παρουσία ήδη από την Παλαιολιθική εποχή. Η γεωγραφική της θέση ευνοεί την ανάπτυξη σχέσεων με τη Δύση, μέσω των λιμανιών της Κυλλήνης, μεσαιωνική Γλαρέντζα, και της Φείας που ταυτίζεται με το μεσαιωνικό Ποντικόκαστρο, στην περιοχή του σημερινού Κατακόλου. Στην ενδοχώρα βασικός χερσαίος δρόμος ήταν ο κάθετος άξονας που τη συνέδεε με την Πάτρα και την Μεσσηνία. Κατά μήκος του αναπτύχθηκαν πόλεις και οχυρά για να ελέγχουν την διέλευση (Αθανασούλης 2006, σ. 43-44, Nikolentzos & Moutzouridis , 2016). Χωροταξικά, την ίδια χάραξη εν πολλοίς ακολουθούν ο σύγχρονος δρόμος και η σιδηροδρομική χάραξη των αρχών του 20ου αιώνα.

Έντονη οικιστική δραστηριότητα παρατηρείται από την Πρωτοελλαδική περίοδο, δηλαδή 3η χιλιετία π.Χ. Κατά την μυκηναϊκή περίοδο δεν αναπτύσσονται ανακτορικά κέντρα αλλά μικρότερα και διάσπαρτα οικονομιοδιοικητικά, τα οποία έχουν εμπορικές επαφές με τη βόρεια Αδριατική και τη μινωική Κρήτη. Τότε αναπτύσσεται σε σημαντικό κέντρο η περιοχή της Ολυμπίας (Νικολέντζος, 2011, 16-25). Το Ιερό της Ολυμπίας κατά τους Γεωμετρικούς χρόνους, 8ο αιώνα π.Χ., εξελίσσεται στο σημαντικό πανελλήνιο θρησκευτικό κέντρο που λειτουργεί μέχρι τους ύστερους ρωμαϊκούς χρόνους, χαρίζοντας αίγλη και οικονομική ευρωστία στην ευρύτερη περιοχή. Σύμφωνα με την παράδοση το έτος 776 π.Χ. τελούνται οι πρώτοι ολυμπιακοί αγώνες (Καρποδίνη-Δημητριάδη 1996, σ.175-177).

Η πόλη της Ήλιδας από το 580 π.Χ. έχει τον έλεγχο του Ιερού και επιβάλλει την κυριαρχία της σε όλες τις γύρω περιοχές που σχεδόν συμπίπτουν με τα σύγχρονα όρια του νομού. Άλλες σημαντικές πόλεις που αναπτύχθηκαν είναι η Αρχαία Φιγαλία, στον διοικητικό έλεγχο της οποίας υπάγονταν το σπουδαίο ιερό του Επικουρίου Απόλλωνα που κτίστηκε στο τέλος του 5ο αιώνα π.Χ. από τον Ικτίνο και το Λέπρεο, που έλεγχε του χερσαίους δρόμους που οδηγούσαν από τη Μεσσηνία προς την Ηλεία και από το Ιόνιο προς την Αρκαδία. Στους ρωμαϊκούς αυτοκρατορικούς το ιερό της Ολυμπίας θα ευεργετηθεί με πλουσιοπάροχες δωρεές και η περιοχή της Ηλείας θα γνωρίσει νέα περίοδο γαλήνης και ευημερίας ( Νικολέντζος 2011, 26-28). Με την επικράτηση του Χριστιανισμού το πανελλήνιο Ιερό και οι γύρω περιοχές θα οδηγηθούν σταδιακά σε παρακμή. Το 393 μ.Χ. με διάταγμα του Θεοδοσίου Α΄ απαγορεύεται η τέλεση των ολυμπιακών αγώνων και το 426 π.Χ. κλείνουν όλοι οι ειδωλολατρικοί ναοί.



Το 522 μ.Χ. μεγάλοι σεισμοί και πλημμύρες θα ερημώσουν την περιοχή του Ιερού της Ολυμπίας και της Ήλιδας (Νικολέντζος 2009, σ.29). Κρίσιμη περίοδος για την περιοχή είναι ο 7ος αιώνας , οπότε εγκαθίστανται Σλάβοι επηλύδες 52 και επέρχεται μαρασμός της οικονομικής και οικοδομικής δραστηριότητας. Από τον 8ο αιώνα μέχρι τον 13ο αιώνα επικρατεί

ειρήνη και οι κάτοικοι ζουν σε μικρούς αγροτικούς οικισμούς. Ιδρύεται η επισκοπή Ωλένης η οποία ταυτίζεται χωροταξικά με τη σημερινή Ηλεία. Σημαντικά βυζαντινά κάστρα είναι μόνο το Αράκλοβο, στην Άλβαινα της Μίνθη και το Ποντικόκαστρο στο Κατάκολο (Αθανασούλης 2006, 44-48). Η Ηλεία βγαίνει από το περιθώριο το 1204 μ.Χ. όταν εισβάλλουν οι Φράγκοι σταυροφόροι και ιδρύουν το πριγκιπάτο της Αχαΐας ή του Μορέα, με πρωτεύουσα την Ανδραβίδα. Το πριγκιπάτο ακμάζει υπό την ηγεμονία της γαλλικής δυναστείας των Βιλλεαρδουίνων και αναδεικνύεται σε ένα από τα ισχυρότερα σταυροφορικά κράτη της Μεσογείου, σημαντικό οικονομικό και πολιτικό κέντρο. Από αυτήν την περίοδο σήμερα σώζονται εντυπωσιακά και μοναδικά για τον ελληνικό χώρο δείγματα γοθτικής αρχιτεκτονικής, κάστρα και εκκλησίες (Αθανασούλης 2006, 48-53). Το 1453 η Ηλεία, καταλαμβάνεται από τους Οθωμανούς Τούρκους. Παράλληλα εμφανίζεται και το φαινόμενο της πειρατείας στη θάλασσα και των ληστρικών επιδρομών στην ύπαιθρο. Οι κάτοικοι οργανώνονται σε οχυρωμένους οικισμούς και διαθέτουν πολεμικό εξοπλισμό στα σπίτια τους.

Από το 1715 σταθεροποιείται η οθωμανική κυριαρχία και η περιοχή ανακάμπτει πληθυσμιακά και οικονομικά με την ανάπτυξη της γεωργικής παραγωγής και του εμπορίου. Νέα αστικά και διοικητικά κέντρα αναδύονται: ο Πύργος, η Γαστούνη , ο Λάλας, η Ανδρίτσεινα (Κουμούση κ.α. 2013). Η περιοχή θα επαναστατήσει το 1821 και θα δοκιμαστεί από καταστροφές και λεηλασίες σε όλη τη διάρκεια του Αγώνα, ακολουθώντας την μοίρα του Επαναστατημένου Έθνους (Νικολέντζος 2011,). Η Ηλεία ως επαρχία του ελεύθερου ελληνικού κράτους το 19ο αιώνα σημαδεύτηκε από το σταφιδικό ζήτημα και από τα μοναδικά ευρήματα των αρχαιολογικών ανασκαφών στην Ολυμπία. Η σταφίδα αποτελούσε το κυριότερο εθνικό εξαγωγικό προϊόν της Ελλάδας, κυρίως προς τις αγορές της Βρετανίας.

Η Ηλεία μαζί με την Αχαΐα και την Κόρινθο ήταν οι κατεзоχήν σταφιδοπαραγωγικές περιοχές. Η οικονομική ευμάρεια θα συνοδευτεί από πληθυσμιακή αύξηση, και πολιτιστική άνθιση που θα εκφραστεί και στα μεγαλόπρεπα νεοκλασικού ρυθμού, δημόσια και ιδιωτικά κτίρια που χτίζονται στα αστικά κέντρα του νομού. Παράλληλα το πλεόνασμα της παραγωγής δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την εμφάνιση εργοστασίων επεξεργασίας του καρπού. Από το 1894 έως το 1903 οι διακυμάνσεις στην παραγωγή και στις τιμές της σταφίδας θα οδηγήσουν σε περιδίνηση την κοινωνία και την οικονομία της Ηλείας. Η κατάσταση θα οξυνθεί το 1903 με την εκδήλωση ένοπλων 53 αναταραχών στην περιοχή του Πύργου που θα οδηγήσουν και σε κυβερνητική κρίση. Τελικά θα επιβληθούν περιορισμοί στην παραγωγή της σταφίδας, οδηγώντας μακροπρόθεσμα στην εγκατάλειψη της καλλιέργειάς της (Χουρμούζη 2000β, σ.170- 171).

Το 1875 η περιοχή βρέθηκε στο επίκεντρο της προσοχής της διεθνούς κοινής γνώμης με την αποκάλυψη του Αρχαιολογικού Χώρου της Ολυμπίας από τις ανασκαφές, που διενεργούνται έως σήμερα, από το Γερμανικό Αρχαιολογικό Ινστιτούτο (Νικολέντζος 2011, σ.28-29). Τα πλούσια και μοναδικά ευρήματα θα επιβάλλουν την ανοικοδόμηση περιλαμπρου αρχαιολογικού μουσείου στα 1883-1886, με την χρηματοδότηση του Ανδρέα Συγγρού και σε σχέδια των αρχιτεκτόνων F.Adler και W. Dörpfeld, στην έρημη, αγροτική περιοχή της Ολυμπίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι είναι το δεύτερο επαρχιακό αρχαιολογικό μουσείο που κτίστηκε στην Ελλάδα (Κόκκου 2009β, σ.305). Ο αρχαιολογικός χώρος και το νέο μουσείο αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών από όλο τον κόσμο. Με την αναβίωση των

ολυμπιακών αγώνων το 1896 η Αρχαία Ολυμπία και τα μουσεία της γίνονται ο πιο διάσημος και δημοφιλής αρχαιολογικός χώρος της Ελλάδας και κορυφαίος τουριστικός προορισμός σε παγκόσμιο επίπεδο. Κλείνοντας την συνοπτική επισκόπηση στην ιστορία του νομού Ηλείας θα πρέπει να αναφέρουμε ότι έχουν εντοπιστεί, αλλά ελλιπώς διερευνηθεί και προβληθεί, πληθώρα αρχαιολογικών θέσεων όλων των εποχών (Νικολέντζος 2011, 139-140).

Η προσοχή έχει επικεντρωθεί στην Αρχαία Ολυμπία, Αρχαία Ήλιδα και στον Επικούρειο Απόλλωνα. Ωστόσο, υπάρχουν διάσπαρτα στον νομό μνημεία και ιστορικοί τόποι, που περιβάλλονται από παρθένα φύση ιδιαίτερου κάλλους, τα οποία συνθέτουν μια πολύμορφη και μακραίωνη πολιτιστική κληρονομιά η οποία χρήζει προβολής και αξιοποίησης, στο πλαίσιο μιας ισόρροπης, οικοτουριστικής ανάπτυξης ολόκληρης της περιοχής



### **Ο σιδηρόδρομος: Ιστορική αναδρομή**

Ο σιδηρόδρομος είναι ένα σύστημα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων με τροχοφόρα οχήματα, που κυλούν πάνω σε σιδηροτροχιές. Μια χαρακτηριστική διαδρομή σιδηροδρόμου αποτελείται από δύο παράλληλες ράγες χάλυβα ή όπως στα παλαιότερα δίκτυα, από σίδηρο. Τα οχήματα που ταξιδεύουν στις ράγες καλούνται τρένα, συρμοί ή αμαξοστοιχίες, που διακρίνονται σε εμπορικές, επιβατικές και στρατιωτικές (el.wikipedia.org). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, τις εμπορευματικές και τις επιβατικές. Ας αναφερθούμε αρχικά στις εμπορευματικές μεταφορές, που τις τελευταίες τρεις δεκαετίες έχουν παρουσιάσει μείωση, διότι από το 32% που υπολογίζονταν ότι μετέφεραν το 1970, το ποσοστό τις επόμενες δεκαετίες μειώθηκε στο 14% σε 15 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Την ίδια περίοδο οι επιβατικές μεταφορές μειώθηκαν από 10% σε 6%. Από τα τέλη του περασμένου αιώνα οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν αποδείξει ότι αποτελούν κοινωνική υπηρεσία, καθώς είναι αγαθό συνολικής κατανάλωσης (Σαμπράκος, 2008).

Πριν την εφεύρεση του σιδηρόδρομου, οι δια ξηράς μεταφορές πραγματοποιούνταν για χιλιετίες με το γνωστό πρωτόγονο τρόπο, δηλαδή με τη μυϊκή δύναμη των ζώων, που έσερναν επιβατικές και εμπορικές άμαξες, ο οποίος είχε πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα. Όπως είναι γνωστό, στην Αρχαία Ελλάδα χρησιμοποιούσαν λίθινες αυλακωτές τροχιές, στις οποίες κινούνταν οχήματα, που τα έσερναν κυρίως βόδια. Αρχικά, το 1630 φτιάχτηκαν οι πρώτες ξυλοτροχιές, για να μετακινούνται τα οχήματα στα ανθρακωρυχεία, όμως, λόγω της ταχύτατης φθοράς τους, αντικαταστάθηκαν από τις σιδηροτροχιές. Συνεχίζοντας, το 18ο αιώνα βλέπουμε τους



γνωστούς ως ιππηλάτους σιδηρόδρομους και αντιλαμβανόμαστε ότι πρόκειται για οχήματα, τα οποία έλκονταν από άλογα. Στις αρχές του 19ου αιώνα και ειδικότερα το 1825 ο Άγγλος Στέφενσον, ο οποίος θεωρείται ως πατέρας του σιδηρόδρομου, δημιουργεί το πρώτο μηχανοκίνητο μέσο χερσαίας μεταφοράς, δηλαδή τον ατμοκίνητο σιδηρόδρομο. Ειδικότερα, με αυτό τον τρόπο δημιουργείται ένα καινούριο κεφάλαιο στην τεχνολογική ανάπτυξη και παρέχονται ιδανικές λύσεις στις μεταφορές για εκείνη την εποχή. Από τις υπόλοιπες χώρες, ακολούθησε η Γαλλία, κατασκευάζοντας την πρώτη σιδηροδρομική γραμμή της το 1827, έπειτα το Βέλγιο το 1831, η Γερμανία το 1835, η Ρωσία το 1839, η Ελβετία το 1847 (el.wikipedia, 2019). Η κατασκευή του σιδηρόδρομου θεωρείται πολύ σημαντική, καθώς συνετέλεσε στην επιτάχυνση της εξέλιξης του πολιτισμού, αλλά παράλληλα και στην ανάπτυξη των μεσόγειων πόλεων, αφού μέχρι τότε οι κινήσεις που έκαναν είχαν κυρίως εμπορικό χαρακτήρα και εμφανίζονταν μόνο στα παραλιακά κέντρα, διότι οι μεταφορές γίνονταν μέσω θαλάσσης. Επιπλέον μειώθηκε το κόστος μεταφοράς περίπου κατά 1/6.

Συνοπτικά η ιστορία του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα:

- 1882: Συστήνεται η ανώνυμη μετοχική εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς - Πελοποννήσου» (ΣΠΑΠ) με έδρα την Αθήνα.
- 1884: Εγκαινιάζεται επίσημα ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος με πρώτο δρομολόγιο από το Βόλο για τη Λάρισα.
- 1890: Ιδρύεται η εταιρεία Σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδος (ΣΒΔΕ) με αρχική λειτουργία στη γραμμή Μεσολογίου - Αργινίου.

## ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΡΙΘ. 259.      1883      Σε 1479—1490  
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ 3 Ιουλίου      ΣΕΛ. 397—402 Α' ΚΑΙ Β' ΜΕΡΟΥΣ

ΜΕΡΟΣ Β'.  
ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΝ  
ΔΙΑΤΑΓΜΑ  
Περί συστάσεως ἐν Ἀθήναις ἀνώνυμου μετοχικῆς  
ἐταιρίας ὑπὸ τῷ ἐπωνυμίᾳ «Σιδηροδρομοὶ  
Πειραιῶς Κατακόλου».  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α'.  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ.

Ἄρ.θ. 99710.  
Σήμερον τὴν πρῶτην ἰουλίου, ἡμέραν τῆς ἐξομοιωθεῖς Περ-  
τάρην τοῦ γλιτοῦ ἀπακοποῦ ἀδελκοῦ τῆς ἐ-  
τος ἐνόπιον ἐπὶ τοῦ σαρδολογῆρου καὶ κροῦτου Ἀθε-  
νῶν Ἰεροῦμο Ἀργυρίου καὶ τῶν μετῶν κροῦτον Ἀργυ-  
ρίου Ἰ. Τροῦκῆ, ἡμέραν κατὰ τὸν Πειραιῶς καὶ Κατακόλου  
Πορτῆν ἐπισημασέτω, κατὰ τὸν τοῦ Ἀθηνῶν, πολιτικῶν  
Ἑλλήνων γνωστῶν μοι καὶ εἰς ὀφθαλμοῦ τῶν νόμων ὑπαγο-  
ντων ἑαυτοῦ ἐπισημασέτω ἐν τῷ νόμῳ τῶν

- 1892: Έναρξη λειτουργίας της γραμμής Πύργος - Κατάκολο.

- 1904: Ο σιδηρόδρομος ηλεκτροδοτείται.
- 1920: Ιδρύεται το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ), που είχε ως στόχο την ενοποίηση και ανασυγκρότηση όλων των μέχρι τότε λειτουργούντων περιφερειακών σιδηροδρομικών εταιρειών.
- 1965: Ολοκληρώνεται η ενσωμάτωση των υφισταμένων μέχρι τότε σιδηροδρομικών δικτύων στους Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) και έτσι η χώρα αποκτά για πρώτη φορά ένα ενιαίο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- 1970: Ιδρύεται ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ) με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 1972: Εγκαινιάζεται το νέο ιδιόκτητο Μέγαρο του ΟΣΕ στην οδό Καρόλου 1 συνολικής επιφάνειας 15.400 m<sup>2</sup>, που αποτελεί την έδρα του Οργανισμού.
- 1997: Εγκαινιάζεται η λειτουργία της πρώτης ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Θεσσαλονίκης-Ειδομένης.
- 2004: Εγκαινιάζεται ο πρώτος αμιγής προαστιακός σιδηρόδρομος.

- 2006: Σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Π.Δ. 41/2005 έγιναν οι βασικές ενέργειες ώστε από 1/1/2007 να συντελεστεί η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ Α.Ε. με ανεξάρτητη τη λειτουργία της Υποδομής από την Εκμετάλλευση, ήτοι με τη δημιουργία των εταιρειών ΕΔΙΣΥ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε

- 2007: Έγινε η τοποθέτηση (μεταφορά από τον ΟΣΕ Α.Ε.) του Προσωπικού στις νέες θυγατρικές εταιρείες ΕΔΙΣΥ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., οι οποίες λειτουργούν ως ανεξάρτητες εταιρείες από την 1/1/2007. Πέραν αυτών συγχωνεύθηκαν δια απορροφήσεως η ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., καθώς και η εταιρεία Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε. στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

- 2008: Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ανεξαρτητοποιήθηκε από τον Όμιλο και υπήχθη απευθείας στο Ελληνικό Δημόσιο. Με το Ν. 3710/08. Όλες οι αρμοδιότητες του ΕΔΙΣΥ Α.Ε. (Διαχείριση κυκλοφορίας και συντήρηση της γραμμής) μεταφέρθηκαν στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και ο ΕΔΙΣΥ Α.Ε. συγχωνεύθηκε με τον ΟΣΕ Α.Ε.

- 2011: Καταργούνται όλα τα διεθνή δρομολόγια με αιτιολογία την εξυγίανση του σιδηρόδρομου.

- 2013: Εγκαινιάζεται η γραμμή Θριάσιο - Ν. Ικόνιο, μια καθαρά εμπορευματική γραμμή. • 2013: Μεταβιβάζεται το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ΤΑΙΠΕΔ.

- 2014: Επανέρχονται τα διεθνή δρομολόγια Θεσσαλονίκη-Σκόπια-Βελιγράδι και Θεσσαλονίκη-Σόφια-Βουκουρέστι.

- 2017: Ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI και εντάχθηκε στον Ιταλικό όμιλο (ose,2020), (trainose,2020).

## **Ο σιδηρόδρομος στην Ηλεία**

Δύο ήταν οι βασικές αιτίες της κατασκευή των πρώτων γραμμών στο νομό το 19ο αιώνα: η ανάγκη μεταφορά της σταφίδας και η τουριστική εκμετάλλευση των μοναδικών φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής. Χρονικά η κατασκευή του δικτύου μπορεί να διακριθεί σε 3 περιόδους:

- 1η 1882-1883: Γραμμή Πύργου-Κατακόλου.

- 2η 1887-1891: Γραμμή Πάτρα-Πύργος - Ολυμπία και διακλαδώσεις Καβάσιλα-Κυλλήνη-Βαρθολομιό -Λουτρά Κυλλήνης.

- 3η 1900- 1902: Γραμμή Πύργος-Καλόνερο-Κυπαρισσία.

Η σιδηροδρομική εποχή στο νομό ξεκινά με πρωτοβουλία του Δήμου Λετρίνων (σημερινός Πύργος) το 1882. Τα εγκαινία της γραμμής έγιναν το 1883 παρουσία του Βασιλέως Γεωργίου Α΄. Ήταν η πρώτη περιφερειακή-αστική σιδηροδρομική γραμμή της Ελλάδας που λειτούργησε μετά τον αστικό σιδηρόδρομο Πειραιώς-Αθηνών (1869). Είχε μήκος 13 χλμ και ήταν μετρικού εύρους. Ο Πύργος τότε ήταν ακμάζον γεωργικό και εμποροβιομηχανικό κέντρο, στο οποίο συγκεντρωνόταν η πλούσια παραγωγή σταφίδας της ευρύτερης περιοχής για επεξεργασία και πώληση. Για την υποστήριξη των σταφιδοπαραγωγών είχε δημιουργηθεί ο Αυτόνομος Σταφιδικός Οργανισμός (ΑΣΟ) , στις αποθήκες του οποίου στον Πύργο συγκεντρώνονταν όλη η σταφίδα της Ηλείας. Βασικός σκοπός του σιδηροδρόμου ήταν να διευκολυνθεί η μεταφορά της στο λιμάνι του Κατακόλου και να φορτωθεί στα πλοία για να προωθηθεί στις αγορές του εξωτερικού. Η εταιρεία που εκμεταλλεύονταν τη γραμμή είχε την επωνυμία 55 Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου, με ακρωνύμιο Σ.Π.Κ. Μέτοχοι της ήταν Έλληνες κεφαλαιούχοι, κτηματίες, η δημοτική αρχή και η Γενική Πιστωτική Τράπεζα. Η ύπαρξη της σιδηροδρομικής σύνδεσης αύξησε και την κίνηση του λιμανιού, το οποίο το 1885 απέκτησε σύνδεση με το λιμάνι της Μασσαλίας. Παράλληλα με τα εμπορεύματα, η γραμμή εξυπηρετούσε και την επιβατική κίνηση της περιοχής. Από το 1892 με την έναρξη της σταφιδικής κρίσης, περιορίζεται η εμπορική κίνηση της γραμμής και εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες του τοπικού επιβατικού κοινού (Παπαγιαννάκης 1990, σ.95-97, Μιχαλά 2015, σ.199-201). Το 1930 προσέγγιζαν το

λιμάνι του Κατακόλου υπερωκεάνια οι επιβάτες των οποίων επισκέπτονταν την Αρχαία Ολυμπία, τροφοδοτώντας έτσι την επιβατική κίνηση στη γραμμή (Νάθενας 2018, σ. 45- 59). Μετά τον πόλεμο το 1951 η γραμμή περνά στην εκμετάλλευση των Σ.Π.Α.Π. και σταματά να λειτουργεί το 1998.

Το 2007 η υποδομή της σιδηροδρομικής γραμμής εκσυγχρονίζεται και επαναλειτουργεί ενωμένη με την διακλάδωση που φθάνει στην Ολυμπία για τουριστικούς σκοπούς. (Νάθενας 2018, σ. 59-61). Η γραμμή Πατρών -Πύργου προβλεπόταν στη αρχική σύμβαση του 1882 για την κατασκευή του δικτύου στην Πελοπόννησο. Όλο το έργο είχε αναλάβει η εταιρεία των ΣΠΑΠ. Η κατασκευή ολοκληρώνεται το 1890. Η εταιρεία των Σ.Π.Α.Π. παίρνει την πρωτοβουλία και προτείνει στην κυβέρνηση, να αναλάβει την κατασκευή και εκμετάλλευση των διακλαδώσεων Πύργος-Ολυμπία (21 χλμ), Καβάσιλα-Λιμάνι Κυλλήνης (17 χλμ) και διακλάδωση Βαρθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης (12 χλμ) με παράλληλη εκμετάλλευση για 50 χρόνια των ιαματικών πηγών στα Λουτρά Κυλλήνης. Οι εργασίες στις γραμμές των διακλαδώσεων παραδίδονται μέσα στα επόμενα δύο χρόνια (Παπαγιαννάκης 1990, σ. 101-102). Παράλληλα η σιδηροδρομική εταιρία προχώρησε και στην κατασκευή πολυτελέστατων ξενοδοχείων στην Ολυμπία, δίπλα από το νεόδμητο αρχαιολογικό μουσείο και στα Λουτρά Κυλλήνης (Λίντζι), κοντά στις θερμές ιαματικές πηγές και την αμμώδη ακτή. Η εταιρεία των ΣΠΑΠ είχε εκτιμήσει τις καλές προοπτικές κερδοφορίας από την προσέλκυση της τουριστικής κίνησης στους δύο προορισμούς (Μιχαλά 2015, σ.232-234). Στην Ολυμπία ερχομός του σιδηρόδρομου σηματοδότησε την απαρχή της δημιουργίας του σύγχρονου οικισμού της και γενικότερα της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής. Ο σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης ξεχωρίζει με την αρχιτεκτονική του μορφή από όλους τους υπόλοιπους του δικτύου των ΣΠΑΠ (Ανδρουλιδάκης 2004, σ. 124-125, Νάθενας 2018, σ. 92-93).

Η σιδηροδρομική γραμμή Πύργος-Ολυμπία σταματά προσωρινά την λειτουργία της στα μέσα του 2000 για να γίνουν εργασίες εκσυγχρονισμού της υποδομής και επαναλειτουργεί το 2004 με τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας. Από το 2007 λειτουργεί στο πλαίσιο της τουριστικής γραμμής Κατάκολο-Ολυμπία. Το θέρετρο των Λουτρών Κυλλήνης ξεκίνησε να λειτουργεί με άριστους οιωνούς την εποχή των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων το 1896, αλλά εν τέλει απέβη ζημιογόνο και πουλήθηκε σε ιδιώτη. Η σιδηροδρομική γραμμή από το Βαρθολομιό προς τα Λουτρά λειτούργησε μέχρι το 1969 (Ανδρουλιδάκης 2004, σ.127- 130, Νάθενας 2018, σ.112-113).

Η άλλη διακλάδωση Καβάσιλα -Λιμάνι Κυλλήνης αποδείχθηκε πιο κερδοφόρα καθώς συνδυάστηκε με την ανάπτυξη της θαλάσσιας επικοινωνίας του λιμανιού με τη Ζάκυνθο και την Κεφαλλονιά. Οι ΣΠΑΠ είχαν συμβληθεί με τις ατμοπλοϊκές εταιρείες που έκαναν τα δρομολόγια προς τα Επτάνησα και εξέδιδαν ενιαία διατροφικά εισιτήρια. Η γραμμή σταμάτησε να λειτουργεί το 1996 και ξηλώθηκαν οι σιδηροτροχιές (Ανδρουλιδάκης 2004, σ.110-111, Νάθενας 2018, σ. 114) Η γραμμή Πύργος-Καλόνηρο-Κυπαρισσία είναι το τελευταίο τμήμα του κεντρικού δικτύου που κατασκευάστηκε, ολοκληρώνοντας τα σιδηροδρομικά έργα στην Πελοπόννησο. Η χάραξη είναι σε πεδινό έδαφος και ακολουθεί την διαδρομή του χερσαίου δρόμου που διασχίζει κάθετα, από βορά προς νότο, τις δυτικές περιοχές του νομού και είναι σε χρήση από την αρχαιότητα (Nikolentzos, K. & Moutzouridis, P. (2016). Το 1900 οι ΣΠΑΠ υπογράφουν τη σύμβαση της κατασκευής της γραμμής με χρονοδιάγραμμα παράδοσης του έργου 29 μήνες, λαμβάνοντας κρατικό δάνειο ύψους 3.000.000 προκειμένου να προχωρήσει γρήγορα το έργο, το οποίο παραδίδεται εμπρόθεσμα στην κυκλοφορία το 1902 (Παπαγιαννάκης 1990, σ. 113-114, Μιχαλά 2015, 213-214).

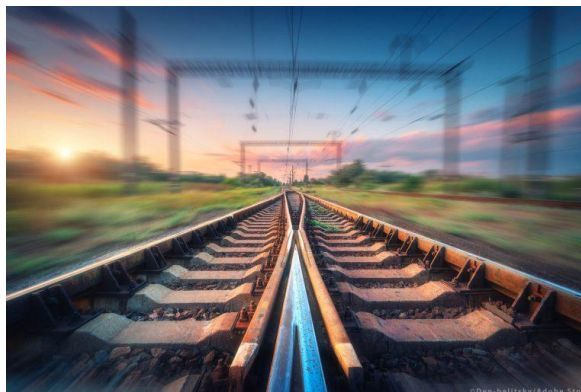
Η γραμμή λειτούργησε αδιάλειπτα μέχρι το 2010 εξυπηρετώντας το επιβατικό κοινό της περιοχής, με υπεραστικά και τοπικά δρομολόγια (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4). Το 2011 αναστάλη η λειτουργία της, όπως συνέβη με όλο το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου (Νάθενας 2018, σ.22, 163).

## Πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου

Ο σιδηρόδρομος ως μέσο μεταφοράς επιβατών παρουσιάζει ορισμένα πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα, που θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να αναφέρουμε.

### 2.3.1 Πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου

Το κυριότερο πλεονέκτημα του σιδηροδρόμου αποτελεί η αποκλειστική και προγραμματισμένη χρήση της οδού (γραμμής), επιτρέποντας την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και επιπλέον τη χρησιμοποίηση οχημάτων μεγάλης χωρητικότητας. Ειδικότερα, έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους, την παροχή ανέσεων στη μετακίνηση των επιβατών, την ελαχιστοποίηση της ανάγκης για κράτηση θέσεων



λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη χωρητικότητα των βαγονιών, που παρέχει τη δυνατότητα μαζικών μετακινήσεων. Επιπρόσθετα ως πλεονεκτήματα είναι: 1. Η χαμηλή κατανάλωση καυσίμων σε σχέση με τα άλλα μέσα οδικών μεταφορών. 2. Η μικρότερη ρύπανση και ηχορύπανση που το καθιστούν ως το πιο φιλικό χερσαίο μέσο μεταφοράς. 3. Το μικρό έως μηδαμινό ποσοστό ατυχημάτων που σημειώνεται στις μετακινήσεις με τρένο σε αντίθεση με αυτό που καταγράφεται στις οδικές μεταφορές. 4. Η άνεση που παρέχει στο επιβατικό κοινό κυρίως στα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, αφού τα σύγχρονα τρένα διαθέτουν μεγάλα και ευρύχωρα βαγόνια, ενώ πολλά από αυτά διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένους χώρους για ποικίλες δραστηριότητες καθιστώντας το ταξίδι ξεκούραστο.

## Μειονεκτήματα του σιδηροδρόμου

Παρά το μεγάλο αριθμό των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν οι μετακινήσεις με το σιδηρόδρομο, η χρήση του σε πολλές περιπτώσεις δεν αποτελεί πρώτη και σταθερή επιλογή για το επιβατικό κοινό, εξαιτίας των μειονεκτημάτων που έχει. Σύμφωνα με το Σαμπράκο (2009) συνοπτικά τα μειονεκτήματα είναι τα παρακάτω: 1. Το ευμετάβολο του χρόνου μεταφοράς, που οφείλεται κυρίως σε μη προγραμματισμένες αναμονές, καθώς αποτελούν τους κύριους λόγους δημιουργίας δυσαρέσκειας στους ταξιδιώτες και μειώνουν την αξιοπιστία των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τις λοιπές οδικές. 2. Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί υψηλό κόστος επενδύσεων και δημιουργία μεγάλων υποδομών, που εκτινάσσουν τα οικονομικά μεγέθη και δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του

## Ο Σιδηροδρομικός τουρισμός στην Ελλάδα

Ο ΟΣΕ επιχειρεί τα τελευταία χρόνια την αναβάθμιση των υποδομών του και την επέκταση των δραστηριοτήτων του σε διάφορους τομείς του επιλεκτικού τουρισμού. Η σύγχρονη στρατηγική δίνει βασική προτεραιότητα στην προώθηση των λεγόμενων εναλλακτικών μορφών τουρισμού, που, αναντίρρητα, συνδέονται με την τουριστική ανάπτυξη. Ως γνωστόν, οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού επιλέγονται έναντι του μαζικού τουρισμού, επειδή προσφέρουν διαφορετικές υποδομές και υπηρεσίες στους τουρίστες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι τουρίστες να μη συγκεντρώνονται σε ένα τόπο, εξαιτίας του

μαζικού τουρισμού και οι περιοχές, που αναπτύσσουν οι νέες ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού, να προσελκύουν νέες κατηγορίες τουριστών, ανώτερου συνήθως μορφωτικού και οικονομικού επιπέδου, ενώ παράλληλα επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο. Τις τελευταίες δεκαετίες, στον ελληνικό χώρο, παρατηρείται σημαντική εξέλιξη στον τομέα των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, από τον οποίο αποκομίζονται μεγάλα οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη.

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός, που αποτελεί μορφή του επιλεκτικού τουρισμού, ενισχύεται και προωθείται σήμερα από τον ΟΣΕ, αφού η πρόσβαση σε τοπία με φυσική ομορφιά, αρχαιολογικούς χώρους παγκόσμιας εμβέλειας και μνημεία μοναδικού κάλλους καθίσταται δυνατή και ασφαλής μόνο με το σιδηρόδρομο. Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει ιδιαίτερη μνεία στα τρένα – ξενοδοχεία, δηλαδή σε συρμούς, που περιλαμβάνουν -πέραν των άλλων- ειδικά βαγόνια με πολυτελή δωμάτια, εστιατόριο, bar, boutique κλπ, ως μία μορφή εναλλακτικού τουρισμού σε όλες τις χώρες παγκοσμίως, με την παρατήρηση ότι η υπηρεσία αυτή υπήρχε στον ελληνικό σιδηρόδρομο μέχρι πριν από μια δεκαετία. Πιο χαρακτηριστική περίπτωση τρένου απόλυτης πολυτέλειας είναι το αυθεντικό Οριάν Εξπρές, το πρώτο διηπειρωτικό τρένο της Ευρώπης, το οποίο εκτελούσε τη διαδρομή Παρίσι – Κωνσταντινούπολη, διανύοντας 2.740 χιλιόμετρα από το 1883 έως το 2009. Αξίζει να σημειωθεί ότι δύο από τα βαγόνια του τρένου -το εστιατόριο και μια κλινάμαξα- εκτίθενται στο Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλονίκης (Wikipedia, 2020). Επιπρόσθετα άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού είναι ο κοινωνικός, ο πολιτιστικός, ο επαγγελματικός, ο αθλητικός, ο μαθησιακός, ο αειφόρος, ο ιαματικός και ο ιατρικός τουρισμός, αλλά και ο αγροτουρισμός και ο οικοτουρισμός (Σφακιανάκης, 2000). Ο θρησκευτικός τουρισμός και οι προσκυνηματικές περιηγήσεις που επίσης ανήκουν στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, παρέχουν πολλαπλά οφέλη, τόσο στον επισκέπτη, όσο και στη χώρα μας, όπως λ.χ. την προβολή της θρησκευτικής και πολιτιστικής μας κληρονομιάς, την προσέγγιση της ελληνικής ιστορίας, τη διαμόρφωση οικολογικής συνείδησης κ.α. Ο σιδηρόδρομος προσφέρει τη δυνατότητα πρόσβασης σε τόπους που θα επιλέξουν οι τουρίστες ανάλογα με τα ενδιαφέροντα και τις αναζητήσεις τους και καθιστά επισκέψιμους χώρους, όπως μοναστήρια και ξωκλήσια, ιερούς τόπους και θρησκευτικά μνημεία, βυζαντινές εκκλησίες, θρησκευτικά μουσεία και λοιπούς προορισμούς. Ενδεικτικά αναφέρουμε την ιερά μονή Αγίας Λαύρας και το Μέγα Σπήλαιο, τη μονή Πεντέλης, τη μονή Δαμάστας στη Φθιώτιδα, τα βήματα του Αποστόλου Παύλου στην Ελλάδα και ασφαλώς τα ορθόδοξα μοναστήρια του Αγίου Όρους και των Μετεώρων που συμπεριλαμβάνονται στον κατάλογο της UNESCO (Μοίρα, 2009).

Σε πρώτη φάση ο Ο.Σ.Ε. σε συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχουν προχωρήσει στην αξιοποίηση πέντε τουριστικών γραμμών, που είναι:

1. Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοπτού-Καλαβρύτων.
2. Το τρενάκι του Πηλίου.
3. Η διαδρομή στην κοιλάδα του Νέστου.
4. Η σιδηροδρομική γραμμή του Αχλαδόκαμπου.
5. Το τρένο στον Ασωπό.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε., ορισμένα μέρη, που μπορούν να θαυμάσουν όσοι ταξιδεύουν με τρένο είναι οι παρακάτω περιοχές:

1. Η Αρχαία Ολυμπία και το Κατάκολο.
2. Το φαράγγι του Βουραϊκού.
3. Η ορεινή Αρκαδία.
4. Το Πήλιο.
5. Η Λαμία.
6. Η κοιλάδα των Τεμπών.



Ειδικότερα, όσοι γνωρίζουν και ασχολούνται με το δίκτυο του Ο.Σ.Ε. αναφέρουν ότι σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν τμήματα, τα οποία μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον για τη δημιουργία τουριστικών διαδρομών. Σε αυτό το σημείο αξίζει να γίνει μία αναφορά στη γραμμή Αθηνών - Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου, η οποία, εδώ και χρόνια, έχει εγκαταλειφθεί, επειδή κρίθηκε ζημιόγonos για πλήρη εκμετάλλευση και αφού είχαν περάσει λίγοι μήνες από τη λήξη των έργων ανακαίνισής της. Η αξιοποίησή της τέθηκε και ως θέμα στη Βουλή, σύμφωνα με την ηλεκτρονική εφημερίδα του δήμου Κατάκολου Ηλείας (euro2day, 2019).

Γενικότερα όμως, ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Πελοπόννησο θεωρείται ότι δύναται να λειτουργεί ως τουριστική γραμμή μοναδικής σπουδαιότητας και αξίας. Στο πλαίσιο αυτό, δεν είναι τυχαίο ότι το σχέδιο που έχει εκπονήσει ο Σύνδεσμος Φίλων του Σιδηροδρόμου εκτιμά ότι οι επισκέπτες της περιοχής θα μπορούσαν να γνωρίσουν όλη την Πελοπόννησο, ταξιδεύοντας μόνο με το τρένο. Παρεμπιπτόντως, υπολογίζεται ότι ακόμα και οι τουρίστες των κρουαζιερόπλοιων που φθάνουν στο Κατάκολο θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν την δυνατότητα που προσφέρει ένα τουριστικό τρένο, για να γνωρίσουν καλύτερα την περιοχή, αυξάνοντας ταυτόχρονα τη διάρκεια της παραμονής τους στη χώρα μας με αντίστοιχα οικονομικά οφέλη όχι μόνο στον ΟΣΕ, αλλά και στις τοπικές κοινωνίες, που σήμερα βιώνουν την εγκατάλειψη (euro2day, 2019).

**Μια πρόταση αξιοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής του Ν. Ηλείας για την προβολή των σημαντικότερων αρχαιολογικών χώρων του Νομού.**

### 7.1 Περιγραφή της σιδηροδρομικής πολιτιστικής διαδρομής



Εικόνα 22. Οι σημαντικότεροι αρχαιολογικοί χώροι του Νομού Ηλείας και η διαδρομή της σιδηροδρομικής γραμμής. Πηγή: Οδηγός έκθεσης «Φύση και Πολιτισμός», 2007. Παραχώρηση από τον κύριο Κωνσταντίνο Αντωνόπουλο, Αρχαιολόγο ΕΦΑ Ηλείας.

Με πυρήνα λοιπόν το σιδηροδρομικό δίκτυο προτείνεται η δημιουργία πολιτιστικής διαδρομής, η οποία αφενός θα αναδεικνύει την ιδιαίτερη ιστορική αξία της υπερεκατοντάχρονης υποδομής και αφετέρου θα αξιοποιεί όλους τους πολιτιστικούς και φυσικούς πόρους του νομού, με ήπιο και ισόρροπο τρόπο, διαχέοντας τις τουριστικές ροές σε όλη την περιφέρεια, σε σχήμα τουριστικού προϊόντος με πολλούς κοντινούς

προορισμούς. Η ίδια η γραμμή με τα σιδηροδρομικά έργα αρχιτεκτονικής και μηχανικής του περασμένου αιώνα θα αποτελεί αξιοθέατο, και θα συνδέει αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία, προστατευόμενα οικοσυστήματα και δραστηριότητες της τοπικής κοινωνίας που βρίσκονται στην πορεία της.

Σε αυτό το πλαίσιο η σιδηροδρομική γραμμή λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος της πολιτιστικής διαχρονίας του τόπου που διασχίζει, φωτίζοντας την πολιτισμική φυσιογνωμία των ανθρώπων που κατοίκησαν, κατοικούν και θα κατοικήσουν στον ίδιο τόπο. Η πολιτιστική διαδρομή ενέχει και τα χαρακτηριστικά «οικομουσείου» της Ηλείας, καθώς καλύπτει με αυτόν τον τρόπο σχεδόν το σύνολο της περιφερειακής ενότητας (Terzic et al. 2014).

Στόχος επίσης είναι να αξιοποιηθεί η σιδηροδρομική κληρονομιά ώστε να αναπτυχθούν νέα πολιτιστικά προϊόντα που θα προωθούν την τοπική οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή. Λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτή τη στιγμή στην Ηλεία λειτουργική γραμμή είναι μόνο η διακλάδωση Κατάκολο-Πύργος- Ολυμπία και έχει εξαγγελθεί στο άμεσο μέλλον η λειτουργία μόνο του τμήματος της Κάτω Αχαΐας -Πύργος, σε ανακαινισμένες ράγες μετρικού εύρους, οι χρήστες της πολιτιστικής διαδρομής, στο τμήμα της γραμμής από τον Πύργο προς Κυπαρισσία, θα εξερευνήσουν τις πεδινές και μοναδικού φυσικού κάλλους περιοχές Natura 2000, πεζή κινούμενοι επί της ανενεργής γραμμής ή εναλλακτικά με ποδήλατα και ποδηλατοδρεζίνες, κατά το πρότυπο της Γαλλίας ([www.veloraildefrance.com](http://www.veloraildefrance.com)). Οι αποστάσεις μεταξύ των σταθμών σε αυτό το τμήμα του δικτύου είναι κατά μέσο όρο 5 χλμ. Στα σημεία που θα μπορούν πραγματικά οι επισκέπτες να επιβιβάστούν σε τρένο, για να διευκολύνεται η μετακίνηση τους με τις συνεχόμενες επιβιβάσεις/αποβιβάσεις, προτείνεται η ύπαρξη επιλογής ενιαίου εισιτηρίου με πολυήμερη χρονική ισχύ. Αν στο μέλλον καταστεί οικονομικά βιώσιμο και λειτουργήσει το δίκτυο και στο νότιο τμήμα, θα μπορούσαν να προστεθούν δρομολόγια με μουσειακές ατμομηχανές, ώστε το πολιτιστικό προϊόν να στοχεύει όχι μόνο σε όσους θέλουν να περιηγηθούν στο νομό αλλά και στους λάτρεις του παλιού σιδηροδρόμου, που συνιστούν μια υπολογίσιμη μερίδα του τουριστικού κοινού (Blancheton & Marchi 2013, σ.33).

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί που έχουν κηρυχθεί μνημεία θα λειτουργούν ως πολυδύναμα κέντρα παροχής υπηρεσιών για τους τουρίστες που κινούνται πάνω σε αυτή. Ταυτόχρονα θα αποτελούν και την αφητηρία επιμέρους προτεινόμενων διαδρομών προς το εσωτερικό των οικισμών, προβάλλοντας την ευρύτερη περιοχή. Η τουριστική αξιοποίηση και διαχείριση των σιδηροδρομικών μνημείων από και προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων, θα εξασφαλίζει τους πόρους για τη συντήρησή και διατήρησή τους, φωτίζοντας παράλληλα μία σημαντική πτυχή της συλλογικής μνήμης για το συγκοινωνιακό μέσο, γύρω από τη λειτουργία του οποίου οργανώνονταν η καθημερινότητα των τοπικών κοινοτήτων για σχεδόν ένα αιώνα. Άλλα μνημεία και ιστορικοί χώροι που βρίσκονται στην πορεία της σιδηροδρομικής διαδρομής ή σε μεγαλύτερη απόσταση, αποτελώντας ουσιαστικά επιμέρους διαδρομές, παρατίθενται ενδεικτικά στον πίνακα του Παραρτήματος 1. Ειδικότερα στις περιπτώσεις που οι επιμέρους διαδρομές οδηγούν στην ορεινή ενδοχώρα, απαραίτητη είναι η συνεργασία με δρομολόγια λεωφορείων για την μεταφορά των τουριστών/χρηστών της διαδρομής.

## **Η ευχή μας**

Παρά τα σημαντικά νούμερα θανάτων από ατυχήματα στις ράγες των τρένων ατενίζουμε το μέλλον με αισιοδοξία. Η έρευνά μας για τα οφέλη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του μέσου αυτού μεταφοράς δεν αφήνουν περιθώρια για αρνητικές σκέψεις. Με τις κατάλληλες προϋποθέσεις τα τρένα μπορούν να αποτελέσουν σημαντική

πηγή εσόδων για μια περιοχή και να συντελέσουν στην αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου μας.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Ανδρουλιδάκης, Κ. (2004): Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962. Θεσσαλονίκη. Εκδοτικός οίκος Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης».
- Αποστολάκης, Α., Στεργίου, Δ. (2018). «Πολιτιστικός Τουρισμός: Τα Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς της Unesco και η Ελληνική Πραγματικότητα». Στο: Μ. Κοντοχρήστου (επιμ.) Διεθνές Γίνεσθαι και Πολιτισμός. Προκλήσεις και Πολιτικές, (σσ. 299-316). Αθήνα: Σιδέρης.
- Ζαρταλούδης Γ., Καρατόλος Γ. Κουτελίδης Δ., Φιλιππουπολίτης Α., Νάθενας Γ., Φασούλας Σ., (1997): Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι. Αθήνα. Εκδόσεις Μίλητος.
- Μιχαλά, Α. (2015): Τα μέσα σταθερής τροχιάς από το 19ο αιώνα έως το 1974. Ανάπτυξηλειτουργία και διαφαινόμενα αδιέξοδα. Αθήνα. Ύψιλον/βιβλία.
- Νάθενας Γ. (1995): «Τα σιδηροδρομικά Μουσεία». ΕΠΤΑ ΗΜΕΡΕΣ. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. ΑΦΙΕΡΩΜΑ. «Ελληνικοί Σιδηροδρόμοι». 15 Οκτωβρίου
- Νικολέντζος, Κ. (2011): Μυκηναϊκή Ηλεία: Πολιτιστική και Πολιτική Εξέλιξη, Εθνολογικά δεδομένα και προβλήματα. τ.Α (κείμενο). Αθήνα.
- ΟΣΕ (2005): Έκθεση Πεπραγμένων έτους 2005. Αθήνα. Έκδοση Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος. ΟΣΕ (2007): Έκθεση Πεπραγμένων έτους 2007. Αθήνα. Έκδοση Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος. ΟΣΕ (2019): Έκθεση Πεπραγμένων έτους 2019. Έκδοση Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος. [www.ose.gr](http://www.ose.gr).
- ΟΧΕ (2016): Στρατηγικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης για άλλες χωρικές Στρατηγικές στην ευρύτερη περιοχή του Άξονα Κατακόλου-Αρχαίας Ολυμπίας. Ε.Π. «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» 2014-2020, ΕΣΠΑ, Πάτρα. <https://dytikiellada.gr/wpcontent/uploads/2019/03/Στρατηγική-ΟΧΕ-Ηλείας.pdf>.
- Πάντζου, Ν. (2020): «Το πεδίο της διαχείρισης πολιτιστικής κληρονομιάς σε διεθνές επίπεδο.» στο Λεκάκης, Σ. και Πάντζου, Ν. (επιμ.), Εισαγωγή στη διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Μια κριτική επισκόπηση του πεδίου στην Ελλάδα. Αθήνα. Εκδόσεις ΑΣΙΝΗ. (σσ. 21-61).
- Παπαγιαννάκης, Λ. (1990): Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις. 2η έκδοση. Αθήνα. ΜΙΕΤ.
- Πασσίας Χ. (2020), *Ο ρόλος και η συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού*, Διπλωματική Εργασία ΕΑΠ.
- Παυλογεωργάτος, Γ., Κωνσταντογλου, Μ. (2005). «Πολιτισμικός τουρισμός: Η περίπτωση της Ελλάδας». Στο: Ν. Βερνίκος, Σ. Δασκαλοπούλου, Φ. Μπαντιμαρούδης, Φ., Ν.
- Μπερμπίλη Ι. (2022), *Πολιτιστική διαδρομή στις ράγες. Η αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου του Νομού Ηλείας στο πλαίσιο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης*, Διπλωματική Εργασία ΕΑΠ.
- Μπουμπάρης, Δ. Παπαγεωργίου (επιμ.), Πολιτιστικές Βιομηχανίες: Διαδικασίες, Υπηρεσίες και Αγαθά, (σσ. 59-84). Αθήνα. Κριτική.
- Τσέκερης Θ. και Τσούμα Α. (2010): Μεταφορές και Οικονομία: Συμβολή, τάσεις και προοπτικές στην Ελλάδα με έμφαση στις χερσαίες μεταφορές. Εκθέσεις 63-ΚΕΠΕ.