



ΡΑΓΕΣ | ΣΤΑΘΜΟΙ | ΤΟΠΙΑ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ



ΡΑΓΕΣ | ΣΤΑΘΜΟΙ | ΤΟΠΙΑ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ / ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΧΑΝΙΑ 2017

Σταυροπούλου Γεωργία

ΡΑΓΕΣ | ΣΤΑΘΜΟΙ | ΤΟΠΙΑ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Επιβλέπων καθηγητής
Νικόλαος Σκουτέλης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

11	ΕΙΣΑΓΩΓΗ
13	ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
15	ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
16	ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ 1870
17	Η ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1870-1880
19	ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
20	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ- ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ
22	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ- ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
25	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΚΜΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
31	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
37	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥΣ
38	Σιδηροδρομικός σταθμός
39	Κεντρικό κτίριο σταθμού
40	Τεχνικά έργα
42	Αρχιτεκτονικά ρεύματα
47	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ - ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΩΣ ΤΟΠΟΣ
48	Ο τόπος γενικά
52	Σιδηροδρομικό δίκτυο- δίκτυο τόπων
54	Εγκατάσταση
63	Τοπίο
81	ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ ΑΠΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΕ ΔΙΚΤΥΟ ΜΝΗΜΗΣ
88	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
90	ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Στον καλύτερό μου φίλο, Αντώνη.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένα μέλλον, του οποίου η άφιξη αναμένεται, χωρίς να έχει ακόμα έλθει. Ένα παρόν που είναι και εν ταυτώ δεν είναι, συνεχώς ρέον, δίχως διακοπή. Ένα παρελθόν, όπου καταφεύγει ανεπιστρεπτί το διαφυγόν παρόν, με ό,τι εσωκλείει.

Ανάμεσα στις τρεις αυτές χρονικές υποστάσεις στέκει ο χώρος. Για την ακρίβεια ο χώρος που έχει πια εγκαταλειφθεί, φαινομενικά νεκρός, όπου τίποτα εντός του δεν πάλλει. Η εικόνα του φέρει μιαν ασάλευτη αχρονικότητα και από αυτήν αναδύεται η μνήμη. Συλλογική ή ατομική, η ανθρώπινη ταυτότητα, προκειμένου να υπάρξει και να ολοκληρωθεί, αναζητά τον εαυτό της στο διαρρέυσαντα χρόνο και στο θραυσματοποιημένο χώρο, στις ρωγμές του οποίου η μνήμη γαντζώνεται. Ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται, σκέπτεται, αισθάνεται, με την κίνηση του νου του να εκβάλλει στο χρόνο. Αν και πρόκειται για μια εσωτερική διεργασία, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε τη χωρική της διάσταση. Ο τόπος, και δη ο αρχιτεκτονικός, είναι που τα πραγματώνει όλα τούτα, τα πλαισιώνει, τα νοηματοδοτεί.

Ο τόπος πολλές φορές διαμορφώνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να ενισχύει τη βιωματική εμπειρία του ανθρώπου, να δομεί την ταυτότητά του, να θρέφει τη μνήμη. Τέτοιοι τόποι ενδέχεται να δημιουργήθηκαν ηθελημένα ή να προέκυψαν ως τέτοιοι στην πορεία. Η παρούσα εργασία ασχολείται με τη δεύτερη περίπτωση, μελετώντας το εννοιολογικό περιεχόμενο ενός συνόλου τόπων, που μετεωρίζονται μεταξύ πόλης, φυσικού τοπίου και χρόνου. Πιο συγκεκριμένα, αντικείμενο της εργασίας είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου, όπως αυτό σχεδιάστηκε, υλοποιήθηκε και χρησιμοποιήθηκε έως και σήμερα.

Σκοπός εδώ είναι η προσέγγιση και ερμηνεία του συνόλου των χώρων του δικτύου, υπό την έννοια του τόπου όπως τον όρισε η φαινομενολογία. Το σιδηροδρομικό δίκτυο εμφανίζεται ως δίκτυο τόπων και μέσα από τους υπό-τόπους της εγκατάστασης και της σιδηρογραμμής διερευνάται το *είναι* του ανθρώπου, που κινείται σε αυτό, το χρησιμοποιεί. Ράγες, σταθμοί, τοπία, όλα με μια ιδιαίτερη ατμόσφαιρα, περιβάλλουν τις αισθήσεις, τη σκέψη, την ονειροπόληση και όλα μαζί στροβιλίζονται στο μυαλό του ανθρώπου κατά την επαφή του με το δίκτυο. Μέσα από το ατομικό βίωμα, ο άνθρωπος ψηλαφεί το *είναι* του σε σχέση με τον κόσμο.

Απορρέει λοιπόν το εύλογο ερώτημα, κατά πόσον ένα υπέρ-σύνολο τόπων, οργανωμένο χωρικά υπό μορφή δικτύου, μπορεί να έχει έκταση, δηλαδή να αποδίδει τον χώρο, τον χρόνο, την κίνηση, την ατμόσφαιρα και εν τέλει να συνδράμει στην ανθρώπινη ύπαρξη. Το οικείο και το ανοίκειο συνυπάρχουν στο δίκτυο και εισχωρώντας μέσα στον κάθε ατομικό χρόνο, φωτίζουν τον έκαστο εαυτό. Η εικόνα του αναμοχλεύει τη μνήμη, παρακινεί την ανάμνηση κάθε ιδιωτικού παρελθόντος.

Με την εγκατάλειψη του δικτύου, ο χαρακτήρας του αποκρυσταλλώνεται σε ένα συμπύλημα χώρου και χρόνου, που αφήνεται ανοιχτό στην προοπτική ενός δικτύου μνήμης. Αναμφίβολα, αν το δίκτυο “επιθυμεί” τη διάρκεια, τότε ο χώρος του αναζητά την επανάληψή του, ο χώρος του θέλει το πεπερασμένο γεγονός να ξανασυμβεί.

Για την κατανόηση της δημιουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου πραγματοποιείται αρχικά μια σύντομη καταγραφή των γενικών συνθηκών σε τοπικό επίπεδο. Εν συνεχεία παρατίθεται η ιστορική εξέλιξη του δικτύου, η οποία διακρίνεται σε τρεις ιστορικές φάσεις: την περίοδο σχεδιασμού και υλοποίησης του δικτύου, την περίοδο ακμής και την περίοδο παρακμής του. Επίσης αναλύονται οι υποδομές του, κτίρια και βοηθητικά έργα, καθώς και τα αρχιτεκτονικά ρεύματα που αυτά ακολουθούν. Η συλλογή των ευρημάτων βασίστηκε σε έρευνα βιβλιογραφική, αρχαική, διαδίκτυακή, καθώς και έρευνα πεδίου.

Κατόπιν της μελέτης αυτών των στοιχείων παρατηρείται ότι κάθε του ενότητα σχετίζεται με διαφορετικό τρόπο με το περιβάλλον της και έχει διαφορετική αξία για τον άνθρωπο, αποπνέοντας έναν συγκεκριμένο χαρακτήρα κάθε φορά. Ως εκ τούτου υπάρχουν δύο βασικοί άξονες για την ερμηνεία των όσων αναφέρθηκαν: ποιος τόπος προκύπτει κάθε φορά στο σημείο τομής δικτύου- περιβάλλοντος, είτε αστικού, είτε φυσικού, ποιο το πνεύμα αυτού του σημείου και τι εννοιολογικό περιεχόμενο φέρει και ποια η δυνατότητα τροφοδότησης της ανθρώπινης μνήμης.

Στο πλαίσιο αυτής της έρευνας επιχειρείται η προσέγγιση και ανάλυση του δικτύου, όχι μόνο ως ενός συνόλου εγκαταστάσεων με συγκεκριμένα τυπολογικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά και διακριτή ατμόσφαιρα, αλλά και ως τοπίου φυσικού και ανθρωπογενούς, η διαμόρφωση του οποίου καθορίζει την ανθρώπινη ύπαρξη, αλλά και καθορίζεται από αυτήν, σε μια αμφίδρομη σχέση επί ίσοις όροις.

Παράλληλα με τη βιομηχανική επανάσταση (19ος αιώνας) δημιουργείται και εξελίσσεται ο σιδηρόδρομος. Συνοδοιπόρος του στην τεχνολογική επανάσταση των μεταφορών είναι το ατμόπλοιο. Μαζί διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στον οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό τομέα.

Με σιδηροτροχιές εν λειτουργία ήδη από τον 17ο αιώνα στα ανθρακωρυχεία και την τελειοποιημένη ατμομηχανή του αυτοδίδακτου Άγγλου μηχανικού George Stephenson το 1816 (μέγιστη ταχύτητα 8-13km/h και μεταφορική ικανότητα 70t), εγκαινιάζεται το 1825 η πρώτη γραμμή Stockton- Darlington (μήκους 39km) αποκλειστικά για βιομηχανική εκμετάλλευση. Έκτοτε, οι ανάγκες του βιομηχανικού κεφαλαίου θα οδηγήσουν στη βελτίωση του νέου μεταφορικού μέσου και την ταχεία διάδοσή του. Ίδια πορεία με το σιδηρόδρομο ακολουθεί και το ατμόπλοιο. Η γραμμή Liverpool- Manchester (μήκους 116km) θέτεται σε λειτουργία το 1830 και είναι η πρώτη γραμμή με επιβατική χρήση (26km/h). Έως το 1850 εγκαινιάζονται διαρκώς σιδηροδρομικά δίκτυα στις ΗΠΑ, αλλά και σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες. Λίγο πιο καθυστερημένα (τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα) ακολουθούν χώρες της Νότιας Αμερικής, της Ασίας, της Αφρικής και της πρώην Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Με τη διάσπαση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, το ανεξάρτητο πλέον ελληνικό κράτος (1828) είχε να αντιμετωπίσει μια πληθώρα προβλημάτων. Ελλιπής διοικητική οργάνωση, χαμηλή συγκέντρωση κεφαλαίου, εξωτερικός ανταγωνισμός, αποκλεισμός της χώρας από τη διεθνή χρηματαγορά, μηδενική σχεδόν ανάπτυξη της πόλης και της βιομηχανίας.¹ Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί και η δυσχερής χειρσαία συγκοινωνία, καθώς το οδικό δίκτυο απουσιάζει πλήρως. Μόνο η θαλάσσια συγκοινωνία έχει αποκατασταθεί με ελληνικά και ξένα πλοία, ανάμεσα σε Πειραιά, Ερμούπολη, Ύδρα, Ναύπλιο, Καλαμάτα και Πάτρα.

Ο σιδηρόδρομος και η εξαπλώσή του στις άλλες χώρες, οδηγεί στην ταύτισή του με την ανάπτυξη και την (πολυπόθητη) οικονομική άνθιση και η Ελλάδα ξεκινά να ξεετάζει το ενδεχόμενο κατασκευής του δικού της δικτύου, παρότι η έλλειψή του δεν εμφανίζεται ως οξύ κοινωνικοοικονομικό πρόβλημα με την ένταση που το αντιμετώπισαν οι πρώτες βιομηχανικές χώρες.²

Έως το 1870 περίπου η Ελλάδα δε θα μπορέσει να εκμεταλλευτεί τις ευνοϊκές συνθήκες της περιόδου. Η εσωτερική οικονομική και κοινωνικοπολιτική κατάσταση, καθώς και ο αποκλεισμός της από τη διεθνή χρηματαγορά, θα περιορίσουν τη δράση της μόνο σε σχέδια επί χάρτου. Εμφανίζεται μια σωρεία προτάσεων από Έλληνες και ξένους ιδιώτες για κατασκευή διαφόρων γραμμών.³ Πολλές από αυτές είναι αρκετά μεγαλόπνοες, καθώς κάνουν λόγο για συνδέσεις υπερτοπικού χαρακτήρα, με την Ελλάδα να βρίσκεται στο σταυροδρόμι Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου. Έτσι καλλιεργείται σταδιακά η "σιδηροδρομική συνείδηση", με τον σιδηρόδρομο να μυθοποιείται ως αναγκαία και ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, να φορτίζεται ιδεολογικά και γεωπολιτικά και τέλος να εντάσσεται στην υπηρεσία της Μεγάλης Ιδέας, για την ανασυγκρότηση του 'έσω' και 'έξω' ελληνισμού.

Στην κρίσιμη αυτή δεκαετία εντοπίζεται αργή και αντιφατική εξέλιξη στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα της Ελλάδας. Από τη μία επιταχύνεται ο ρυθμός της αστικοποίησης, ενώ από την άλλη η αύξηση της παραγωγής-εξαγωγής σταφίδας και η προσάρτηση της Ηπείρου και Θεσσαλίας το 1878 δρουν ανασταλτικά.⁴

Σε υπερτοπικό επίπεδο, η ευρωπαϊκή κρίση (1873-1895) διοχετεύει δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια στη χώρα, σε αναζήτηση νέων αγορών και πρώτων υλών. Η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ (1869) και παράλληλα η ανακίνηση της υπόθεσης κατασκευής της σιδηροδρομικής αρτηρίας Βιέννη-Βελιγράδι- Νις- Σόφια- Κωνσταντινούπολη με διακλάδωση Νις- Σκόπια-Θεσσαλονίκη, κατά μια έννοια υποχρεώνει το ελληνικό κράτος να αυτοπροσδιοριστεί σε σχέση με τον νέο "δρόμο των Ινδιών" και με την προοπτική του νέου (σιδηροδρομικού πλέον) άξονα σύνδεσης Ευρώπης και Ανατολής.

Το Μάιο του 1882 ο Χαρίλαος Τρικούπης θεμελιώνει την ελληνική σιδηροδρομική προσπάθεια, υπογράφοντας οριστικές συμβάσεις για τρία δίκτυα, μία εκ των οποίων αφορά το δίκτυο Πελοποννήσου. Στις συμβάσεις αυτές ορίζεται μεταξύ άλλων και το πλάτος των γραμμών σε 1m, αντί για 1.43m, η τότε διεθνώς παραδεκτή απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών.⁵

¹ Η διεθνής ζήτηση αγροτικών προϊόντων ευνοεί μεν την άνθιση της εγχώριας γεωργικής παραγωγής και κατ' επέκταση τη γρήγορη δημογραφική ανάπτυξη, δρα δε ανασταλτικά ως προς την αστικοποίηση και την εκβιομηχάνιση της οικονομίας.

² Εκεί, ο σιδηρόδρομος δεν ήρθε να υποκαταστήσει το οδικό δίκτυο, αλλά να συντομεύσει τη μεταφορά πρώτων υλών και βιομηχανικών προϊόντων, μειώνοντας ταυτόχρονα το κόστος. Συγχρόνως λειτουργούσε και το οδικό δίκτυο και υπήρχε και θαλάσσια κυκλοφορία.

³ Καμιά δεν υλοποιείται με εξαίρεση την πρόταση του Γάλλου Φραγκίσκου Φεράλδη το 1835 για κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών- Πειραιώς. Η πρόταση θα απασχολήσει τον τύπο και την κοινή γνώμη για περίπου είκοσι χρόνια και τελικά θα εγκριθεί με νομοσχέδιο το 1855 από την κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου. Το έργο θα παραδοθεί το 1869 στην εταιρεία "Α.Ε του επ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου". Η γραμμή ήταν συνολικά 8.5km ως το Θησείο, μαζί με τη διακλάδωση Φαλήρου.

⁴ Η προσάρτηση έγινε με τη Συνθήκη του Βερολίνου, την τελευταία, δηλαδή, πράξη του Συνεδρίου του Βερολίνου (13 Ιουνίου- 13 Ιουλίου του 1878), που συνήλθε υπό την προεδρία του Γερμανού καγκελάριου Βίσμαρκ, κατά την οποία η Μεγάλη Βρετανία, η Αυστροουγγαρία, η Γαλλία, η Ιταλία, η Ρωσία (επί Τσάρου Αλέξανδρου Β'), καθώς και η Οθωμανική Αυτοκρατορία (επί Σουλτάνου Αμπντούλ Χαμίτ Β'), αναθεώρησαν τη Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου του ίδιου έτους.

⁵ Η κυβέρνηση προτιμά την κατασκευή "μετρικής" γραμμής, η οποία μειώνει το κόστος των έργων (λιγότερες απαλλοτριώσεις, λιγότερη ξυλεία για τα υποστηρίγματα, μικρότερες καμπύλες και ελάχιστα αναγκαία τούνελ), ενώ η αντιπολίτευση προτιμά τη λεγόμενη "διεθνή" γραμμή, που υπερτερεί σε ευστάθεια και ανάπτυξη μεγαλύτερης ταχύτητας, αλλά κυρίως εξασφαλίζει τη δυνατότητα σύνδεσης με τα δίκτυα της Ευρώπης.

ΜΕΡΟΣ ΟΓΔΩΔΕΚΤΟΝ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Νόμος ΑΜΣ', 22 Ιουνίου 1882 (1).

Περὶ κατασκευῆς, συντάξεως καὶ χρήσεως
σιδηροδρομῶν ἀπὸ Πειραιῶς διὰ Μεγάρων, Νέας Κορίνθου
καὶ Αἰγίου εἰς Πάτρας καὶ.

Ἄρθρον 1.

Ἐκτιθεῖται ἡ ἐκ τοῦ Προέδρου τοῦ Ὑπουργοῦ Συμβολίων καὶ Ὑπουργοῦ
τῶν Ἑσπερίων, ὡς ἀντιπροσώπων τῆς Ἐκτεταθείας, καὶ τοῦ Ἰωάννου Δοῦμα,
Λαοφροντοῦ τῆς Γενικῆς Παιδαγωγικῆς Τριττοῦ, ὡς ἀντιπροσώπου αὐτῆς, συννομολο-
γηθεῖσα τὴν 19 Ἀπριλίου ἐ. ἑ. σύμβασις περὶ κατασκευῆς, συντάξεως καὶ χρήσεως
σιδηροδρομῶν ἀπὸ Πειραιῶς διὰ Μεγάρων, Νέας Κορίνθου καὶ Αἰγίου εἰς Πάτρας,
καὶ ἀπὸ Κορίνθου δι' Ἀργεῶς εἰς Ναύπλιον, καὶ ἀπὸ Ἀργεῶς εἰς Μυλοποταμίου,
καὶ περὶ τῆς ἐπὶ αὐταῖς παρεμφερῆς δύο σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἀπὸ Πατρῶν
εἰς Πύργον ἢ Κατακόλιν, καὶ ἀπὸ Μεσολογγίου εἰς Ἀγρίνιον, ἢ ἀπὸ Μεσολογγίου
εἰς Ἄρτιον μετὰ διακλάσεως, ἀποκλήσεως εἰς Ἀγρίνιον, ἐξ αὐτῶν δέκα καὶ ἑξ
μὲν τῆς ἐν αὐτῇ συνταχθεῖσας συγκροτῆς ἐξ αὐτῶν ἐξήκοντα.

Ἄρθρον 2.

Ὁ σιδηροδρόμος καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ εἶναι ἔργα δημοσίας ἀνάγκης ἐπιμέ-
νως τὰ ἐκ τούτων καταλαμβανόμενα κτήματα διὰ γραμμὴν εἰρεῖαν καὶ διὰ τὴν ἀπαλ-
λωτρούνην ἐπαρξαστικῶς, ἡ δὲ ἀξία αὐτῶν εἰσίσταται κατὰ τὰς ἐν ἰσχύϊ διατάξεις τῶν
περὶ ἀδοκιμίας τοιαύτης περὶ ἀπαλωτρούσεως τῶν καταλαμβανόμενων κτημάτων ἐπὶ
τῶν ἐπαρχικῶν καὶ ἑθνικῶν ὁδῶν.

Ἀμφισβητούμενης τῆς ἀξίας ἢ τῆς χρηστότητος τῶν καταλαμβανόμενων κτημάτων,
τὰ ἔργα δὲ ἀναισθελῶνται, ἐὰν το Ἀρμόσιον καταθέσῃ ἐν τῷ ἐπαρχικῷ ταμείῳ, ἐν
τῇ περιουσίᾳ τοῦ ὁποῦν κτεταί τὸ κτήμα, τὸ αἰτούμενον ἐπὶ τοῦ ιδιοκτήτου ποσὸν
ἀποζημιώσεως, ὅπου θὰ μένῃ κατατεθειμένον μέχρι τῆς ὁριστικῆς ἐκτιμήσεως τῆς
ἀξίας τοῦ κτήματος.

Ἐάν το Ἀρμόσιον ἴδῃται κρίνει, ὅτι τὸ ἀνωτέρω ποσὸν ἀπορβαίνει τὴν ἀξίαν τοῦ
κτημάτων, δίδεται τὴν ἀποζημίωσιν ἀποφασίζοντος τοῦ ἀρμοδίου προέδρου τῶν Πρωτοδι-
κῶν, ὅστις ἐντός τεσσαρῶν ἡμερῶν, ἀπ' ἧς ἐποβλήθῃ εἰς αὐτὸν ἡ αἴτησις προσδιο-
ρίσει τὸ καταθετέον ποσὸν κατὰ τὴν ἐκ ἀναφορᾶς διαδικασίαν ἢ ἀπόφασιν τοῦ Προέ-
δρου ἐκτελεῖται παρασχῆμα, μὴ ἐπιτροπομένης προσφυγῆς κατ' αὐτῆς ἐνώπιον τοῦ
δικαστηρίου.

(1) Ἐφ. Κ., σ. 339.

Εἰκ. 1 Ο νόμος ΑΜΣΤ/22.6.1882 με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση για την κατασκευή των πρώτων τμημάτων του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

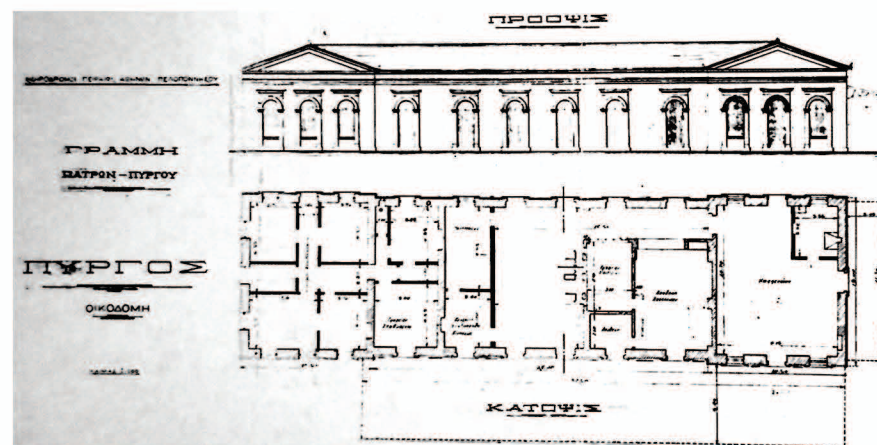
Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατάκολου

Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου ξεκινά με τη γραμμή Πύργου- Κατάκολου.

Με το νόμο ΠΙΘ'/13.3.1881 επιτρέπεται στο δήμο Λετρίνων να προκηρύξει διαγωνισμό για την κατασκευή και εκμετάλλευση γραμμής 13km από τον Πύργο ως το λιμάνι Κατάκολο. Την κατασκευή αναλαμβάνει η Γενική Πιστωτική Τράπεζα, που ολοκληρώνει το έργο σε ενάμιση χρόνο. Τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της γραμμής παραχωρούνται στην Α.Ε. "Σιδηρόδρομος Πύργου- Κατάκολου", εταιρεία που ιδρύεται το 1883 για την εκμετάλλευση της γραμμής. Το 1890 η εταιρεία εξαγοράζεται από την "Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος", η οποία έχει αναλάβει την κατασκευή 220km σιδηροδρομικής γραμμής στην πελοποννησιακή ενδοχώρα και την εκμετάλλευση της γραμμής Μύλων- Καλαμών. Η αναστολή όμως της δραστηριότητας της τελευταίας, δημιουργεί αδιέξοδο στη γραμμή και αργότερα εμποδίζει τη σύνδεσή της με το δίκτυο των "Σιδηροδρόμων Πειραιώς- Αθηνών- Πελοποννήσου".



Εικ. 2 Ο σταθμός Πύργου όπως είναι σήμερα.



Εικ. 3, 4 Τα αρχιτεκτονικά σχέδια του σταθμού Πύργου.

Με σύμβαση που υπογράφει ο Χαρίλαος Τρικούπης στις 19.4.1882 με τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα, προβλέπεται μέσα σε τέσσερα χρόνια η κατασκευή της γραμμής Πειραιώς- Πατρών, που κάνει περιμετρικά τον παράλιο κύκλο της Πελοποννήσου, με διακλαδώσεις Κόρινθος- Άργος- Ναύπλιο και Άργος- Μύλοι και της γραμμής Πατρών- Πύργου (ή Κατάκολου) ή Μεσολογίου- Αγρινίου (ή Άρτας). Στις 17.10.1882 ιδρύεται η Α.Ε. "Σιδηρόδρομοι Πειραιώς- Αθηνών- Πελοποννήσου" (ΣΠΑΠ), στην οποία η Γενική Πιστωτική Τράπεζα παραχωρεί όλα της τα δικαιώματα.

Το Νοέμβριο του 1882 ξεκινά η κατασκευή της γραμμής, το 1884 εγκαίνιαζεται το τμήμα Πειραιώς- Κόρινθος και το 1885 το τμήμα Κόρινθος- Κιάτο. Ειδικά το τμήμα Κόρινθος- Καλαμάκι είναι από τα πρώτα που παραδίδονται σε κυκλοφορία, γιατί ήταν μεγάλη η ανάγκη να ενωθεί ο κορινθιακός με το Σαρωνικό κόλπο, ώστε τα ατμόπλοια που έρχονταν από το Ιόνιο να μην υποχρεούνται να κάνουν τον περιπλο της Πελοποννήσου. Η εταιρεία, παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει και την παρολίγο πτώχευσή της το 1885, τελικά το τέλος του 1887 παραδίδει με χρονοκαυστήρηση σε λειτουργία τη γραμμή Πειραιώς- Πατρών (συνολικού μήκους 306 km).⁶ Το 1887 η εταιρεία των ΣΠΑΠ παραχωρεί το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής Πατρών- Πύργου στις εταιρείες Δημοσίων και Δημοτικών Έργων και Αεριοφότος Πειραιώς. Οι δύο εταιρείες αρχίζουν την κατασκευή, αλλά δυσκολεύονται να συγκεντρώσουν τα απαραίτητα κεφάλαια για την ολοκλήρωση του έργου. Ως εκ τούτου το 1888 η εταιρεία των ΣΠΑΠ εξαγοράζει εκ νέου τα δικαιώματά τους. Τελικά η παράδοση της γραμμής γίνεται σταδιακά έως το Μάρτιο του 1890. Παράλληλα, η εταιρεία των ΣΠΑΠ αποφασίζει να κατασκευάσει και να εκμεταλλευτεί τρεις νέες γραμμές, Καβάσιλα- λιμάνι Κυλλήνης (μήκους 17km) με διακλάδωση Βαρθολομιό- Λουτρά Κυλλήνης (μήκους 12km) και παράλληλη εκμετάλλευση των λουτρών για 50 χρόνια, Πύργος- Ολυμπία (μήκους 21km) και Ολυμπία- Καρύταινα (μήκους 50km). Οι δύο πρώτες γραμμές παραδίδονται σταδιακά ως τις αρχές του 1892, ενώ η τρίτη αναβάλλεται οριστικά, λόγω καθυστέρησης της κατασκευής των υποδομών, που είχε αναλάβει το κράτος και της πτώχευσής του το 1893.

Η δεύτερη βασική σύμβαση που υπογράφεται από τον Τρικούπη το 1888, αφορά τη γραμμή Μύλων- Καλαμών. Το έργο αρχικά αναλαμβάνει ο Ernest Rollin, Γενικός Διευθυντής της Διεθνούς Εταιρείας

Οικοδομών και Εργολαβιών Δημοσίων Έργων. Τέλη του επόμενου έτους, ο Τρικούπης παραχωρεί στον E. Rollin την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής Καρύταινας- Μεγαλόπολης- Λεονταρίου και το Μάιο του 1890 τη γραμμή Πύργου- Πύλου- Μελιγαλά και τη γραμμή Λεονταρίου- Σπάρτης- Γυθείου. Το 1889 ο E. Rollin παραχωρεί στην Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής Μύλων- Καλαμών και την κατασκευή και εκμετάλλευση των νέων γραμμών (μήκους 220km). Ο E. Rollin ανήκει στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Από τα τέλη του 1890 ο E. Rollin δυσκολεύεται να ολοκληρώσει τη γραμμή Μύλων- Καλαμών και το 1891 κηρύσσεται από το κράτος έκπτωτος. Έως τότε έχουν παραδοθεί τμηματικά, σε κυκλοφορία, τα κομμάτια Μύλοι- Τρίπολη και Καλαμάτα- Διαβολίτσι (μήκους 103km), που εκμεταλλεύεται η Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Η συνέχιση του έργου ανατίθεται στην εταιρεία των ΣΠΑΠ. Στη σύμβαση που υπογράφουν προβλέπεται η κατασκευή του τμήματος Τρίπολη- Διαβολίτσι και τους παραχωρείται η εκμετάλλευση ολόκληρης της γραμμής Μύλων- Καλαμών. Η τελευταία, που αφαιρείται από την Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων, αναστέλλει τη λειτουργία της και ως εκ τούτου ματαιώνεται η κατασκευή των νέων γραμμών, που είχε αναλάβει. Οι περισσότερες τελικά δεν κατασκευάστηκαν ποτέ. Οι ΣΠΑΠ, με πολλές δυσκολίες και το συνεχή κίνδυνο χρεοκοπίας, παραδίδουν στα τέλη του 1896 το τμήμα Τρίπολη- Κούρταγα (μήκους 52km). Το Νοέμβριο του 1899 ολοκληρώνεται και η διακλάδωση έως τη Μεγαλόπολη (μήκους 5km), έργο που επίσης είχαν αναλάβει οι ΣΠΑΠ.

Το 1899 αποφασίζεται από τον Τρικούπη η γραμμή Διακοφτό- Καλάβρυτα πλάτους 0.75m (μήκους 21km). Η γραμμή χαρακτηρίζεται ως πειραματική, διότι αν επαληθευτούν οι εκτιμήσεις χαμηλότερης δαπάνης κατασκευής σε σύγκριση με τους αμαξιτούς δρόμους, τότε ολόκληρο το πρόγραμμα των αμαξιτών δρόμων της χώρας θα μπορούσε να αντικατασταθεί με το οικονομικότερο σύστημα των πολύ στενών σιδηροδρόμων. Το έργο αναλαμβάνει και πάλι η ΣΠΑΠ και μετά από αλλαγή πολλών εργολάβων, ολοκληρώνεται σε πέντε χρόνια. Η αποτυχία του πειράματος θα οδηγήσει σε ματαίωση της γραμμής Καλαβρύτων- Τρίπολης, που αρχικά είχε αποφασιστεί το Μάιο του 1890.

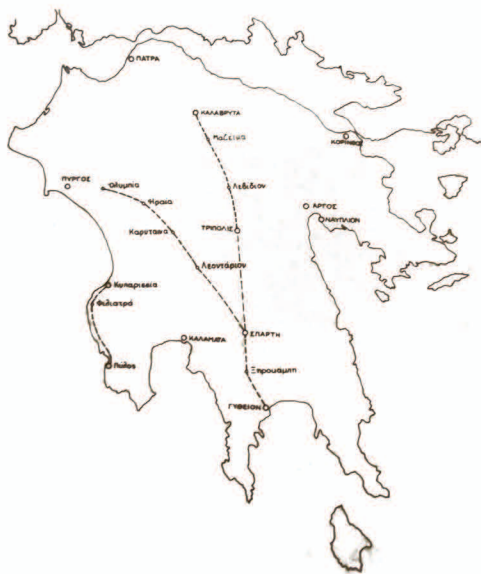
Τελευταία αποφασίζεται στα τέλη του 1899 η κατασκευή από τη ΣΠΑΠ της γραμμής Πύργου- Κυπαρισσίας με διακλάδωση Καλόνερο-Μελιγαλά (μήκους 94km), που ολοκληρώνεται το 1902, εντός προθεσμίας.

Με αυτή την τελευταία γραμμή κλείνει το χρονικό της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Συνολικά έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν 763km (ΣΠΑΠ: 750 km, Σιδηρόδρομος Πύργου- Κατάκολου 13km) και έχουν ματαιωθεί 260km (Καλάβρυτα- Τρίπολη, Ολυμπία- Καρύταινα- Λεοντάρι- Σπάρτη- Γύθειο, Κυπαρισσία- Πύργος). 461km ιδιωτικές γραμμές και 302km κρατικές (Μύλοι- Καλαμάτα: 185km, Διακοφτό- Καλάβρυτα: 23km, Πύργος- Κυπαρισσία- Μελιγαλά: 94km) συνθέτουν την οριστική εικόνα του πελοποννησιακού σιδηροδρομικού δικτύου. Μετά το 1902, η προσπάθεια περιορίζεται στην ανασυγκρότηση και οικονομική εξυγίανση της εταιρείας.

⁶ Οι μέτοχοι καθυστερούν την καταβολή του με το κράτος συμφωνηθέντος κεφαλαίου, που τους αναλογεί και επιπλέον οι σταφιδοπαραγωγοί προβάλλουν αντίσταση στην απαλλοτρίωση της αναγκαίας γης, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της διεκπεραίωσης των έργων.



Εικ. 5 Η εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου το 1913.



Εικ. 6 Σχηματική απεικόνιση των γραμμών που τελικά δεν κατασκευάστηκαν.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΚΜΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Η χάραξη, υλοποίηση και μετέπειτα ακμή του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου επηρεάστηκε από διάφορους παράγοντες, με σημαντικότερους την εδαφική ιδιομορφία της ίδιας της Πελοποννήσου και τις ήδη διαμορφωμένες συνθήκες συγκοινωνίας ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ακτοπλοΐα είχε κιόλας αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό και ήταν άμεση προτεραιότητα η σύνδεση της ενδοχώρας με τα πλησιέστερα λιμάνια.⁷

Η ανεπάρκεια των διαπεριφερειακών δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών καθιστά εξαιρετικά ακριβή τη χερσαία μεταφορά βαρέων προϊόντων μικρής αξίας ανά μονάδα βάρους. Ως εκ τούτου, το σιδηροδρομικό δίκτυο σχετίζεται από αρκετά νωρίς με τη μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία έχουν σχεδόν αποκλειστικά γεωργική προέλευση ή προορισμό. Το εμπορικό μεταφορικό έργο των σιδηροδρόμων είναι το βασικότερο που επιτελούν. Ακολουθεί η μεταφορά επιβατών. Ωστόσο, η κινητικότητα και των δύο προσδιορίζεται αποφασιστικά από τα προϊόντα κάθε περιοχής και τον τρόπο παραγωγής τους. Έτσι, η ανάπτυξη της εμπορευματικής παραγωγής και ιδίως των εξαγωγικών προϊόντων κάθε περιοχής, επιδρά αυξητικά στην ποσότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Ως το 1871 ευνοείται η ανάπτυξη της μικρής, οικογενειακής, αγροτικής, παραγωγικής μονάδας, που με τη σειρά της συντελεί στη μεγάλη αύξηση των εξαγωγικών καλλιεργειών εντατικού χαρακτήρα (σταφίδα, λάδι, κουκούλια, βαμβάκι αρχικά και αργότερα καπνό, φρούτα και λαχανικά). Αν και μέχρι το 1912 η Ελλάδα εξακολουθεί να είναι μια αγροτική οικονομία, η βιομηχανία έχει καταφέρει να εδραιωθεί.

Στο πλαίσιο ενίσχυσης λοιπόν της αγροτικής παραγωγής και περαιτέρω προώθησης των εξαγωγών, αρωγός εμφανίζεται το δίκτυο. Υπάρχει ανάγκη για γρήγορη και χαμηλού κόστους μεταφορά των προϊόντων, είτε χερσαία, είτε μέχρι το πλησιέστερο λιμάνι. Το ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο προσφέρει δυνατότητα μεγαλύτερης διείσδυσης στις εγχώριες αγορές, αλλά και κάποιες διεξόδους για ορισμένες περιοχές της ενδοχώρας, παράλληλα με τις εξαγωγές. Εξαιρετικά κρίσιμη θεωρείται η εξαγωγή της σταφίδας, που αποτελεί τον κύριο όγκο των συνολικών εξαγωγών της χώρας.⁸ Η ελληνική οικονομία οφείλει την όποια ανάπτυξη παρατηρείται το 19ο αιώνα στην καλλιέργειά της. Η σταφίδα μπόρεσε να στηρίξει μια ισχυρή (για τα ελληνικά δεδομένα) βιομηχανία οίνου και οινοπνεύματος, με τη δημιουργία μικρών, αστικών βιομηχανικών θυλάκων, κυρίως σε λιμάνια ή παράλιες ζώνες. Οι βόρειες και δυτικές περιοχές της Πελοποννήσου,

που ασχολούνται με την καλλιέργεια και επεξεργασία της σταφίδας, είναι και οι πρώτες που τις διατρέχει το δίκτυο.

Παράλληλα παρατηρείται μια γρήγορη δημογραφική ανάπτυξη, καθώς πραγματοποιείται εσωτερικός εποικισμός προς τις πεδινές περιοχές, που προσφέρονται για εμπορευματική παραγωγή, αλλά και έντονη μετακίνηση εποχιακών εργαζόμενων.⁹ Η επέκταση του δικτύου στην ενδοχώρα συντελεί στην άρση της γεωγραφικής της απομόνωσης και επηρεάζει το ρυθμό της αστικοποίησης, καθώς η πιο εύκολη μεταφορά των επιβατών λειτουργεί βοηθητικά. Παρ' όλα αυτά η ελληνική επαρχιακή πόλη θα παραμείνει για το 19ο αιώνα κυρίως σημείο πυκνής συγκέντρωσης αγροτικού πληθυσμού. Παρά την πραγματική βελτίωση των μετακινήσεων, χάρη στο δίκτυο, και τη διαρκή κίνηση ανθρώπων και προϊόντων, η απόσταση μεταξύ των παράλιων ζωνών και της ενδοχώρας της αυτάρκειας διευρύνθηκε.

Το δίκτυο συμβάλλει και στην επικοινωνία, καθώς διαθέτει ταχυδρομικές, τηλεγραφικές και τηλεφωνικές υπηρεσίες, οι οποίες, καθότι ανώτερες από τις αυθύπαρκτες συγγενικές υπηρεσίες, συχνά προτιμούνται και χρησιμοποιούνται από τους πολίτες.

Ο ίδιος ο σταθμός, ως σημείο τομής του δικτύου, και άλλοτε ως κόμβος, αποτελεί κέντρο της οικονομικής και κοινωνικής ζωής κάθε οικισμού και πόλης. Γύρω του χωροθετούνται εμπορικές χρήσεις, βιοτεχνίες, αποθήκες προϊόντων, ενώ κοινωνικές και ψυχαγωγικές συγκεντρώσεις λαμβάνουν χώρα στην πλατεία, που συνήθως υπάρχει εμπρός του.

Το δίκτυο επηρεάζεται και επηρεάζει την αγροτική παραγωγή, αλλά παρατηρείται και μια σειρά επενδύσεων σε τουριστικές χρήσεις από τις εταιρείες που εμπλέκονται στην κατασκευή του. Πρώτη περιοχή ενδιαφέροντος είναι το Λουτράκι, όπου οι διαχειριστές της γραμμής φροντίζουν για τη μεταφορά των επιβατών από τον πλησιέστερο σταθμό, δίπλα στον Ισθμό, μέχρι την πόλη με ιππήλατες άμαξες- λεωφορεία. Αργότερα, περίπου το 1930, δρομολογούν ειδικές αμαξοστοιχίες, αποτελούμενες από δύο πολυτελή βαγόνια, για μεταφορά ως το καζίνο. Επόμενη περιοχή είναι τα λουτρά Κυλλήνης, στην περιοχή των οποίων η εταιρεία των ΣΠΑΠ αναλαμβάνει να αποξηράνει τις εγγύς ελώδεις περιοχές, να κατασκευάσει ξενοδοχείο για τους λουόμενους, ένα ξεχωριστό συγκρότημα τριάντα ισόγειων δωματίων με λουτήρες, κτίριο αγοράς, αίθουσα εντευκτηρίου στη θέση των λουτρών, δύο επιπλέον δεξαμενές σε απομονωμένο χώρο για τους πάσχοντες από μεταδοτικά νοσήματα, καθώς και εκκλησία.^{10,11} Το όλο συγκρότημα θα περιελάμβανε και μικρή δασώδη έκταση από δενδροστοιχίες και κήπους για περιπάτους. Όλα τα σχέδια τα είχε εκπονήσει ο μηχανικός Ματθ, εκτός από εκείνα του ξενοδοχείου που είχε

⁷ Η εμπορική ναυτιλία ήταν μία από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων με διεθνή διάσταση.

⁸ Η καταστροφή των γαλλικών αμπελώνων του νότου το 1872 από φυλλοξήρα, έως την αποκατάστασή τους το 1892, άνοιξε μια μεγάλη αγορά για την ελληνική σταφίδα, που χρησιμοποιήθηκε ως οινοποιητική πρώτη ύλη, καθώς και στην παραγωγή φθηνού οίνου.

⁹ Στην Πελοπόννησο οι πεδινές περιοχές είναι παράλιες, ενώ η ενδοχώρα ορεινή.

¹⁰ Το 1890 κατασκευάστηκε η παρακαμπτήριος σιδηροδρομική γραμμή προς τα λουτρά, με αφετηρία το σταθμό στα Καβάσιλα. Η γραμμή λειτούργησε μέχρι το έτος 1940 και καταστράφηκε στη διάρκεια της γερμανικής κατοχής.

¹¹ Κατά τη διάρκεια της κατοχής και του εμφυλίου, οι εγκαταστάσεις των λουτρών καταστράφηκαν και μόλις το 1951 ανέλαβε την οργάνωση και εκμετάλλευσή τους ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού.

αναλάβει ο Έλληνας αρχιτέκτονας Σούλης. Τη διαμόρφωση των δενδροστοιχιών και κήπων την είχε αναλάβει ο εργολάβος Smith. Το αποτέλεσμα είναι μέχρι σήμερα πυκνή βλάστηση, με αιωνόβια δέντρα και κυρίως ευκαλύπτους, που φυτεύτηκαν τα έτη 1890- 1892, μεταφερθέντες από τη Γαλλία.

Στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της, η εταιρεία των ΣΠΑΠ ίδρυσε μια ακόμα ξενοδοχειακή μονάδα και εταιρεία ηλεκτρικού ρεύματος στην αρχαία Ολυμπία, εκμεταλλεύτηκε θαλάσσια λουτρά σε άλλες περιοχές, χρησιμοποίησε ιππήλατα τραμ, ενώ προσπάθησε και να αποκτήσει τα ηλεκτροκίνητα τραμ της Πάτρας και της Καλαμάτας, αλλά και να εκμεταλλευτεί τα ύδατα του Βουραϊκού ποταμού, με σκοπό την ηλεκτροπαραγωγή και ηλεκτροκίνηση του οδοντωτού σιδηροδρόμου.



Εικ. 7 Ο σταθμός του Ναυπλίου στις αρχές του αιώνα.



Εικ. 8 Επιβάτες αναμένουν το τρένο στην αποβάθρα του σταθμού της Κορίνθου, 1920.



Εικ. 9, 10 Αναμνηστικές φωτογραφίες από εκπαιδευτική εκδρομή σπουδαστών του Πολυτεχνείου στους Χράνους για την παρακολούθηση των εργασιών της γραμμής Μύλων Ναυπλίου- Καλαμών, το 1898.



Εικ. 11 Δοκιμή αντοχής της σιδερένιας γέφυρας του ποταμού Νέδωνα, στη γραμμή Πύργου-Κυπαρισσίας, το 1902.



Εικ. 12 Ομοίως δοκιμή αντοχής της σιδερένιας γέφυρας του ποταμού Αλφειού, το 1902. Τη δοκιμή, εκτός από τους μηχανικούς, παρακολουθούσαν και οι πολίτες.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ
ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Η παρακμή του δικτύου εντοπίζεται ήδη από τα σπάργανά του, την περίοδο δηλαδή του σχεδιασμού και υλοποίησής του.

Στην ελληνική πραγματικότητα της περιόδου, όταν συνελήφθη το όραμα του δικτύου, ο σιδηρόδρομος βρίσκεται ήδη εντελώς εκτός από το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο, όπου γεννήθηκε και ήκμασε. Ο σιδηρόδρομος λειτούργησε ως συνθήκη αναγκαία (όπως στην από νωρίς βιομηχανική Αγγλία) και ικανή (όπως σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες που σύντομα απέκτησαν βιομηχανία) για να επιταχυνθεί η διαδικασία της εκβιομηχάνισης. Όμως η έντονα γεωργική και προκαπιταλιστική Ελλάδα αποστασιοποιήθηκε από αυτή την παράμετρο, αγνοώντας την. Η ελληνική οικονομία αποτέλεσε σε όλο το 19ο αιώνα, μια μικρή σε μέγεθος οντότητα με περιορισμένη εσωτερική ολοκλήρωση και συνοχή. Στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό στη διαρκή επέκταση της διεθνούς ζήτησης για ορισμένα από τα γεωργικά, εξαγωγικά της προϊόντα. Αυτό, δεν οδήγησε αναγκαστικά σε απελευθέρωση εργατικού δυναμικού και κεφαλαίων από τη γεωργία σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Αντίθετα, η ύπαιθρος κατάφερε να συγκρατεί το δημογραφικό της πλεόνασμα και να παραμένει προσανατολισμένη στην επέκταση της εμπορευματικής, γεωργικής παραγωγής. Η κίνηση του δημογραφικού πλεονάσματος και των κεφαλαίων της υπαίθρου μετατοπιζόταν σε άλλες περιοχές της και όχι προς την πόλη και τις δομές της. Εν τέλει, ο διαχωρισμός γεωργίας- βιομηχανίας θα αργήσει να πραγματοποιηθεί οικονομικά και να κατακτηθεί κοινωνικά, πολύ μετέπειτα της ολοκλήρωσης του δικτύου, με αποτέλεσμα βιομηχανία και δίκτυο να μη συμβαδίσουν και συμπράξουν ποτέ.

Ορισμένες από τις επιλογές του Χαρίλαου Τρικούπη σε σχέση με το δίκτυο, που συνέβαλαν στην προβληματική πορεία του και κατακρίθηκαν από τους συγχρόνους του, ήταν η έλλειψη μελετών και η μη προκήρυξη διαγωνισμού, η ανάθεση σε τράπεζες και όχι σε τεχνικές εταιρείες, η διάσπαση της κατασκευής του δικτύου σε πολλές εταιρείες, και τέλος η για πολιτικούς λόγους σκόπιμη διόγκωση κόστους της διεθνούς γραμμής (1.43m) έναντι της "μετρικής".¹²

Όπως αποδείχθηκε στην πορεία, από το ιστορικό κατασκευής κάθε τμήματος του δικτύου, οι τράπεζες στις οποίες γίνεται ανάθεση του έργου, αρχικά υπογράφουν και εν συνεχεία ιδρύουν εταιρείες, στις οποίες παραχωρούν όλα τους τα δικαιώματα, παραμένοντας όμως μέτοχοι. Εισπράττουν την κρατική χιλιομετρική επιχορήγηση, αρχίζουν την κατασκευή, αλλά σύντομα αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες.¹³

Για να αποφύγουν την πτώχευση, δανείζονται, υποθηκεύουν τις γραμμές ή παραχωρούν την κατασκευή και εκμετάλλευση τμημάτων της γραμμής, που είχαν αναλάβει, σε άλλες εταιρείες.¹⁴

Η ύπαρξη πολλών εταιρειών, ωθεί σε ανταγωνιστική λειτουργία των γραμμών και παρακμή, με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα τη γραμμή Πύργου- Κατάκολου. Η γραμμή ως τις αρχές του 20ου αιώνα δεν ανήκει πουθενά, καθώς η λειτουργία της εταιρείας, που την είχε αναλάβει, έχει ανασταλεί. Αυτό εμποδίζει τη σύνδεσή της με τη μεγαλύτερη εταιρεία των ΣΠΑΠ. Η γραμμή Πατρών- Πύργου, το 1890, και Πύργου- Κυπαρισσίας, το 1902, περιορίζουν τα έσοδα από επιβάτες της απομονωμένης γραμμής, ενώ η νομοθεσία του 1896 για το παρακράτημα, ευνοεί τη μεταφορά προς την Πάτρα, μειώνοντας και την εμπορική της κίνηση.

Ήδη στην περίοδο 1882- 1887 τα εν λειτουργία τμήματα του δικτύου παρουσιάζουν απογοητευτικά αποτελέσματα ως προς την εκμετάλλευση, λόγω των οικονομικών συνεπειών Στην παρακμή συντελεί και η ποικιλία τροχιαίου υλικού και στόλου, το οποίο έχει χαμηλό επίπεδο προδιαγραφών και ποιότητας κατασκευής. Αγορές που έγιναν (με πίεση υπουργείων για καλλιέργεια εμπορικών σχέσεων) από βαλκανικές χώρες και χώρες της ανατολικής Ευρώπης. Η ποικιλία υλικού οδηγεί σε μεγάλη δαπάνη λειτουργίας και συντήρησης. Από ένα σημείο και μετά δεν παράγονται καν τα ανταλλακτικά και βαθμηδόν πολλές μηχανές τίθενται σε αχρηστία. Μέρους του τροχιαίου υλικού ανανεώνεται από το 1983 και ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, στον οποίο πλέον υπάγεται και το δίκτυο Πελοποννήσου, προσανατολίζεται στη σμίκρυνση της τεράστιας γκάμας υλικών.¹⁵

Μεγαλύτερο πρόβλημα από όλα θα αποδειχθεί το πλάτος του ενός μέτρου, που επιλέχθηκε τελικά για το δίκτυο. Ο πλατύς σιδηρόδρομος (πλάτους 1.43m) είναι ο μόνος, που μπορεί να λειτουργήσει ανταγωνιστικά σε σχέση με τη ναυτιλία, ιδιαίτερα για τις βασικές παραλιακές γραμμές. Παραδείγματος χάριν η κίνηση της γραμμής Πειραιά- Πατρών μειώνεται αισθητά μετά τη λειτουργία του Ισθμού της Κορίνθου το 1893. Επίσης, ο διεθνής χαρακτήρας του σιδηροδρομικού δικτύου, θα ήταν αυτός που θα επέτρεπε τη σύνδεσή του με τα ευρωπαϊκά και ασιατικά δίκτυα.¹⁶ Αυτό επιβεβαιώνεται αργότερα, όταν το 1912- 1913, με την απελευθέρωση της Μακεδονίας, παρουσιάζεται η ανάγκη (και αδυναμία) σύνδεσης των δικτύων της νότιας Ελλάδας με τα μακεδονικά. Επίσης το 1914- 1918, κατά τον Ά Παγκόσμιο Πόλεμο, κατασκευάζεται η ενωτική γραμμή Παπαπούλι- Κατερίνη- Πλατύ (μήκους 136km) και πραγματοποιείται σύνδεση με τα δίκτυα του εξωτερικού. Το 1920 ιδρύεται η εταιρεία των Σιδηροδρόμων Ελληνικού

¹² Ο Τρικούπης εμφανίζει το κόστος της διεθνούς γραμμής κατά 25- 35% μεγαλύτερο, από το κόστος της γραμμής ενός μέτρου.

¹³ Το κράτος δίνει ως επιχορήγηση ένα συγκεκριμένο ποσό ανά χιλιόμετρο σιδηροδρομικής γραμμής, το ύψος του οποίου ορίζεται στη σύμβαση.

¹⁴ Πολλές φορές δανείζονται από την τράπεζα- μέτοχο, που αρχικά τις ίδρυσε, από άλλες τράπεζες, ακόμα και από το ελληνικό κράτος.

¹⁵ Ιδρύεται το 1970 ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

¹⁶ Οι στενές γραμμές (πλάτους 0.75m) προτείνονται μόνο για την ορεινή, αραιοκατοικημένη ενδοχώρα, των οποίων το χαμηλό κόστος θα ισοσκελίζε αυτό των διεθνών γραμμών.

Κράτους (Σ.Ε.Κ.), στην οποία σταδιακά ενσωματώνονται όλα τα επιμέρους δίκτυα γραμμών διεθνούς πλάτους.¹⁷

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, παρά τις προσπάθειες αποκατάστασης των ζημιών, η λειτουργία των μικρών πλάτους δικτύων κρίνεται ασύμφορη, καθώς έχουν περιορισμένη κίνηση και αδυνατούν να συνδεθούν με τα υπόλοιπα δίκτυα, κανονικού πλάτους. Η περίοδος 1944- 1962 χαρακτηρίζεται από πρόθεση για υποβάθμιση του πελοποννησιακού δικτύου και πολιτικές, που ευνοούν την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και τη χρήση του αυτοκινήτου. Από το 1970, όλα τα δίκτυα, κανονικής και μετρικής γραμμής υπάγονται πλέον σε νέο νομικό πρόσωπο, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε). Στις δυο πρώτες δεκαετίες, το δίκτυο Πελοποννήσου παρουσιάζει μια αντιφατική και μάλλον αρνητική εικόνα. Από τη μια πραγματοποιούνται μικρές βελτιώσεις στην υποδομή και από την άλλη καταργούνται όλα τα μικρά μετρικά δίκτυα που συνεργάζονταν παλαιότερα με τους Σ.Π.Α.Π., ενώ παράλληλα παύουν να λειτουργούν αρκετοί μικροί σταθμοί και στάσεις. Τη δεκαετία 1990- 2000, οι βελτιωτικές προσπάθειες που γίνονται με τη βοήθεια των πακέτων Ντελόρ Ι και ΙΙ, αφορούν κυρίως τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου μέχρι το Λουτράκι και τμήμα της βόρειας Πελοποννήσου.¹⁸ Συνοδεύονται από διαπλατύνσεις και έργα που αφορούν τη βελτίωση της χάραξης των γραμμών του τμήματος Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα. Το 2009 ενώ έχουμε επαναλειτουργία της γραμμής Κόρινθος- Άργος- Ναύπλιο- Τρίπολη, το 2011 το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου κλείνει οριστικά.

¹⁷ Το δίκτυο Πελοποννήσου ενσωματώθηκε το 1962 με τους Σ.Ε.Κ.

¹⁸ Το Πακέτο Ντελόρ Ι, που εγκρίθηκε τελικά από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το Μάρτιο του 1988, έδωσε το έναυσμα για ένα φιλόδοξο πρόγραμμα "1992", που περιελάμβανε τη μεταρρύθμιση της κοινής γεωργικής πολιτικής, την ενίσχυση της κοινοτικής δράσης στους τομείς της πολιτικής συνοχής, της επιστήμης, της τεχνολογίας, της περιβαλλοντικής πολιτικής και της πολιτικής μεταφορών. Κύριες χώρες δικαιούχοι ήταν η Ισπανία, η Ιταλία, η Πορτογαλία και η Ελλάδα (που έλαβε 8,2 δισ. ECU). Το δεύτερο Πακέτο Ντελόρ καθόρισε τους πόρους για την περίοδο 1994-1999. Περίπου 153 δισ. ECU κατανεμήθηκαν στα Διαρθρωτικά Ταμεία και 15 δισ. ECU στο Ταμείο Συνοχής, εκ των οποίων το 68% προοριζόταν για τις πιο φτωχές περιφέρειες και χώρες (Ελλάδα (17,7 δισ. ECU), Ιρλανδία, Πορτογαλία, Ισπανία).



Εικ. 13, 14 Εγκαταλελειμένα τραίνα στο σταθμό της Τριπόλεως.



Εικ. 15, 16, 17 Εγκαταλελειμένα βαγόνια στο σταθμό της Τριπόλεως.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥΣ

Με την υλοποίηση του δικτύου ο χερσαίος επαρχιακός ελλαδικός χώρος θα γνωρίσει ένα νέο είδος κτιρίων, τεχνολογική έκφραση των βιομηχανικών επιτευγμάτων του αιώνα, καθώς και μια σειρά έργων καθαρά τεχνικού χαρακτήρα.

Σιδηροδρομικός σταθμός

Ο σιδηροδρομικός σταθμός, το πλέον χαρακτηριστικό κτίριο, κάνει την εμφάνισή του και συνοδεύει την κατασκευή του δικτύου. Δεν είναι μια μονοσήμαντη αρχιτεκτονική δημιουργία, αλλά ένας ολόκληρος κόσμος, που αλλάζει τη φυσιογνωμία πόλεων και χωριών, διαμορφώνοντας ένα ιδιόμορφο περιαστικό τοπίο. Με κέντρο το κτίριο των επιβατών αρθρώνεται γύρω του ένας οργανισμός, που συντίθεται από κτίρια (μηχανουργεία, αποθήκες, βοηθητικά κτίρια, κατοικίες υπαλλήλων), κινητό εξοπλισμό (αμαξοστοιχίες, ατμομηχανές, βαγόνια), τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, υδατόπυργοι, σιδηροτροχιές), κήπους, δένδροφυτεύσεις, και που λειτουργεί σε συνδετικός κρίκος με το φυσικό περιβάλλον.

Κεντρικό κτίριο σταθμού

Κατά μήκος του επαρχιακού δικτύου της Πελοποννήσου παρατηρείται ποικιλομορφία στους αρχιτεκτονικούς τύπους και τη μορφολογία των σταθμών.¹⁹ Αυτό αποδίδεται στην τμηματική κατασκευή της κάθε γραμμής από τεχνικές εταιρείες, που άλλαζαν ανά διαστήματα, στις διαφορετικές χρονικές περιόδους υλοποίησης, με σκοπό να λειτουργήσουν σε διαφορετικά μεταξύ τους σιδηροδρομικά δίκτυα και υπό τη διοίκηση εταιρειών εκμετάλλευσης, που διαδέχονταν η μία την άλλη. Τα αρχικά τυποποιημένα σχέδια, που έφεραν οι ξένοι μηχανικοί, υφίσταντο αλλαγές, απλοποιήσεις και γενικά αντιμετωπίστηκαν με μια ελευθερία παραλλαγών, ενσωματώνοντας άλλοτε στοιχεία του νεοκλασικού λεξιλογίου και άλλοτε του τοπικού ιδιώματος.

Οι σταθμοί χωρίζονται σε τέσσερις τάξεις, ανάλογα της εμπορικής τους σπουδαιότητας και του αριθμού επιβατών που εξυπηρετούσαν. Η τάξη στην οποία ανήκε ο κάθε σταθμός καθόριζε το μέγεθος και την εξωτερική του εμφάνιση. Οι κεντρικοί σταθμοί, ως κτιριακή εγκατάσταση, ανήκαν στην κατηγορία α' τάξης και λειτουργούσαν κυρίως στις πρωτεύουσες των νομών και στον Πειραιά. Έχουν το μεσαίο τμήμα διώροφο και υπερυψωμένο σε σχέση με τις πλευρικές πτέρυγες. Το κεντρικό τμήμα του ισογείου καταλαμβάνει η αίθουσα υποδοχής του κοινού με τα εκδοτήρια εισιτηρίων. Στις πλευρικές πτέρυγες διατάσσονται οι αίθουσες αναμονής και τα γραφεία των σιδηροδρομικών υπαλλήλων και στον όροφο η κατοικία του σταθμάρχη. Οι υπόλοιποι σταθμοί β', γ' και δ' τάξης κλιμακώνονταν βάσει της λειτουργικής τους σπουδαιότητας. Τα κτίρια β' και γ' τάξης είναι μικρότερα από αυτά της α' τάξης, πάλι με διώροφο το κεντρικό τους τμήμα και απλούστερη αρχιτεκτονική. Τα κτίρια δ' τάξης είναι μονώροφα και συνήθως στεγάζουν το εκδοτήριο εισιτηρίων. Τέλος, υπήρχαν οι στάσεις, οι οποίες ήταν απλώς χώροι στάθμευσης με πολύ μικρά κτίσματα.

Η κάτοψη του σταθμού είναι κατά κανόνα μια σύνθεση χώρων, τοποθετημένων παράλληλα, κατά μήκος των σιδηροτροχιών. Απλή και συμμετρική, αποτελείται από ένα κεντρικό, ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο τμήμα, εκατέρωθεν του οποίου είναι τοποθετημένες δύο πτέρυγες, επίσης ορθογώνιες.

Η όψη διαμορφώνεται με τριμερή διαχωρισμό σε βάση, κορμό και στέψη. Παρουσιάζει κανονικότητα και συμμετρία, με επανάληψη τυποποιημένων στοιχείων και διάθεση έκφρασης της λειτουργικότητάς της στην πρόσοψη· έτσι συνήθως οι πτέρυγες υποχωρούν σε σχέση με το κεντρικό πρίσμα και συχνά τα ανοίγματά του διαφοροποιούνται. Τον άξονα συμμετρίας της σύνθεσης τονίζει το ρολόι στη στέγη, συχνά εντεταγμένο σε ψευδοαέτωμα ή σε σοφίτα.

¹⁹ Ποικιλία εμφανίζεται και στο τροχιαίο υλικό, καθώς υπάρχει μια πληθώρα από διαφορετικές ατμάμαξες.

Ο όγκος συνήθως είναι λιθόκτιστος, με εμφανή τη λιθοδομή στο ισόγειο, ενώ στον όροφο καλύπτεται με επίχρισμα, που βάφεται κατά κύριο λόγο κίτρινο.²⁰ Το περίγραμμα, τόσο του συνόλου, όσο και των θυρών και παραθύρων, τονίζεται με μεγάλους, καλολαξευμένους γωνιόλιθους και συμπαγή, κόκκινα τούβλα αντίστοιχα. Στην πρόσοψη, από την πλευρά των σιδηροτροχιών, αναπόσπαστο στοιχείο της αναμονής στην αποβάθρα, είναι το στέγαστρο. Συνήθως μεταλλικό, ενίοτε ξύλινο, με περίτεχνες λεπτομέρειες στις κομβώσεις, υπαινίσσεται τη μετάβαση στη βιομηχανική αρχιτεκτονική.

Έντονα διαφορετικοί είναι οι σταθμοί της Ολυμπίας και της Κορίνθου. Η αρχιτεκτονική επίλυση του σταθμού της Ολυμπίας είναι αρχαιοπρεπής, σαφής αναφορά στον κοντινό αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ολυμπίας. Εκεί οι γωνιόλιθοι, τα τοξωτά, τούβλινα ανώφλια και οι ξύλινες στέγες αντικαθίστανται με υψίκορμες παραστάδες, έξεργα νεοκλασικά θυρώματα και αετώματα με πηλίνα ακροκέραμα.²¹ Ο σταθμός της Κορίνθου από την άλλη, δείγμα της αρχιτεκτονικής της δεκαετίας του 1950, προσεγγίζει μορφολογικά το μοντέρνο, χρησιμοποιώντας όμως και στοιχεία των υφιστάμενων σταθμών.

Τεχνικά έργα

Για την υλοποίηση του δικτύου έγινε και μια σειρά από έργα καθαρά τεχνικού χαρακτήρα. Εκχωματώσεις, εξομαλύνσεις εδάφους, τοίχοι αντιστήριξης, υδατόπυργοι και μια ραχοκοκαλιά αρθρωμένη στην ορεινή επαρχία, αποτελούμενη από γέφυρες, σήραγγες και σιδηροτροχιές. Οι γέφυρες είναι άλλες μεταλλικές, άλλες λιθόκτιστες με καμάρες και άλλες από σκυρόδεμα. Υπάρχουν και περιπτώσεις συνδυασμού υλικών και κατασκευαστικών μεθόδων, που συνήθως προέκυπταν από τη συνεργασία μηχανικών με διαφορετική εξειδίκευση.

²⁰ Η λιθοδομή είναι άλλοτε λαξευμένη και ορθογωνική και άλλοτε πολυγωνική. Σε ορισμένες περιπτώσεις εμφανίζεται και ακανόνιστη.

²¹ Έξεργος: ο ανάγλυφος, που προεξέχει από την επιφάνεια πάνω στην οποία έχει σκαλιστεί, ο σκαλισμένος ολόγυρα.



Εικ. 18 Κεντρικός σταθμός Τριπόλεως.



Εικ. 19 Σταθμός Μεγαλόπολης, β' κατηγορίας.



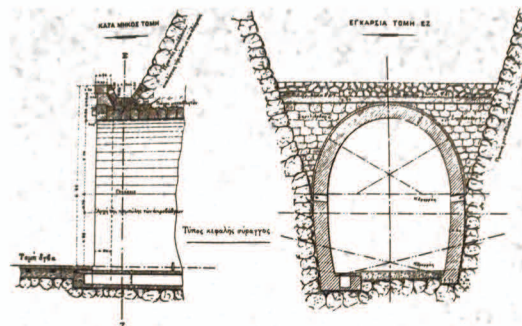
Εικ. 20 Σταθμός Λεονταρίου, γ' κατηγορίας.



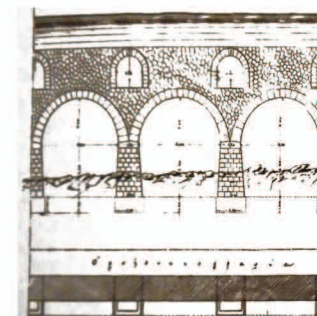
Εικ. 21 Σταθμός Παρθενίου, δ' κατηγορίας.



Εικ. 22, 23, 24 Στάσεις στο Μάναρι, στον Τριπόταμο και τη Θουρία, αντίστοιχα.



Εικ. 25 Σχέδιο σήραγγας της διαδρομής Μύλων- Καλαμών. Εγκάρσια και κατά μήκος τομή. ΕΜΠ 1914- 1915.



Εικ. 26 Σχέδιο σήραγγας της γραμμής Διακοφτού- Καλαβρύτων.

Παρά την απουσία διαμορφωμένων αρχιτεκτονικών προτύπων και παράδοσης πάνω στη μορφολογία στην Ελλάδα του 19ου αιώνα, και την ποικιλομορφία των σταθμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου, μπορούμε να αναγνώσουμε τα αρχιτεκτονικά εκείνα ρεύματα, των οποίων οι αρχές διέπουν την πλειονότητα των σταθμών.²² Οι περισσότεροι σταθμοί κινούνται κυρίως γύρω από το νεοκλασικισμό, το γραφικό και τον εκλεκτικισμό.

Ο νεοκλασικισμός, ως η κυρίαρχη μορφή του 19ου αιώνα, καθορίστηκε από το Διαφωτισμό (18ος αιώνας), τη Γαλλική επανάσταση (1789) και τη βιομηχανική επανάσταση, ως έκφραση της λογικής και ορθολογικού πνεύματος της εποχής με αρχιτεκτονικούς όρους.²³ Στην Ελλάδα υιοθετείται ως επίσημη μορφολογική επιλογή, αντιπροσωπεύοντας τη λόγια αρχιτεκτονική, αυτήν που παράγεται δηλαδή από τους αρχιτέκτονες. Ο ορθολογισμός στη σύνθεση εντοπίζεται στη λειτουργική και στη μορφολογική διάρθρωση των κτιρίων του σταθμού. Συγκεκριμένα, η κάτοψη ακολουθεί τριμερή οργάνωση, με συμμετρικό κεντρικό θάλαμο και διάταξη των βοηθητικών χώρων εκατέρωθεν. Ομοίως, η όψη είναι τριμερής, με το κεντρικό μέρος να βρίσκεται σε προεξοχή και ακολουθεί οριζόντιο διαχωρισμό σε βάση, κορμό και στέψη. Συμμετρία, αξονικότητα, ρυθμική επαναληπτικότητα λιτών στοιχείων και ανοιγμάτων και απουσία διακόσμου είναι τα νεοκλασικά εκείνα στοιχεία, που επιπλέον εντοπίζονται στους περισσότερους σταθμούς. Ο σωστός συνδυασμός αυτών των αρχιτεκτονικών στοιχείων, σύμφωνα με τον J. N. L. Durand, απορρέει από την ορθή χρήση των υλικών που θα επιλεχθούν για την κατασκευή. Μάλιστα, τα υλικά είναι εκείνα που ορίζουν αν μια κατασκευή είναι τελικά σωστή ή όχι. Εν γένει παρατηρείται μια έλλειψη διάθεσης για αντιθέσεις ή ποικιλία, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα τη συνοχή στο σύνολο των σταθμών, τουλάχιστον αυτών που ανήκουν στην ίδια γραμμή, καθώς και αρμονική σχέση με τα υπόλοιπα κτίσματα του σταθμού και τον περιβάλλοντα χώρο. Εδώ, ο νεοκλασικισμός επιλέγει με μια σχετική ελευθερία στοιχεία, τα οποία προέρχονται κυρίως από αρχαιοελληνικές

κλασικές μορφές, ρωμαϊκά και αναγεννησιακά πρότυπα.²⁴

Παράλληλα με τον νεοκλασικισμό, συναντούμε και το ρεύμα της γραφικότητας (pittoresque), τάση αρχιτεκτονική στο πλαίσιο των ιδεολογικών ρευμάτων του αγγλικού Ρομαντισμού και επινοήθηκε από τα μέσα του 18ου αιώνα στην Αγγλία σε σχέση με το φυσικό τοπίο. Το γραφικό δεν εκφράζεται ως συγκεκριμένη μορφολογία στα κτίρια, αλλά έχει περισσότερο το ρόλο της αισθητικής αξίας, και σύμφωνα με τον Π. Μιχελή το ανώτατο ιδανικό του είναι το Υψηλό. Το περιεχόμενο της γραφικότητας, σύμφωνα με τον C. Hussey, ήταν περισσότερο ζήτημα διάθεσης. Βάσει του ορισμού του, το γραφικό, στοχεύει στην απόκτηση αισθητικών βιωμάτων μέσα από την εκτίμηση της φύσης, της τέχνης και κυρίως μέσα από τα ταξίδια.²⁵ Κατά αυτή την προσέγγιση, αποτελεί εγγενές χαρακτηριστικό του σιδηροδρομικού δικτύου και κατ' επέκταση όλων εκείνων των εννοιών και δομών, που κινούνται γύρω από το γραφικό. Εδώ θα μπορούσαμε να παρομοιάσουμε το γενικό ύφος των σταθμών του δικτύου, με τις βίλλες της Κηφισιάς, αλλά και των οικισμών που εμφανίζονται στις γαλλικές ακτές, στα περίχωρα του Bordeaux. Οι βίλλες, ακολουθούν ξένα πρότυπα και ρεύματα, με συγκεκριμένα μορφολογικά στοιχεία, της αλλοεθνούς, τοπικής, παραδοσιακής αρχιτεκτονικής και του εκλεκτικισμού. Χτίζονται από τη μεγαλοαστική τάξη στα εξοχικά προάστια της Αθήνας από το 1880, συμπιπτοντας χρονικά με την έναρξη κατασκευής του δικτύου. Η συνοικία Ziller πρόκειται για μια σειρά πετυχημένων, συμμετρικών, κανονικών συνθέσεων, με κοινά διακοσμητικά στοιχεία, χωρίς διάθεση για αντιθέσεις ή για ποικιλία, έτσι ώστε να δημιουργείται συνοχή στο σύνολο του οικισμού, αρμονική σχέση με τον περιβάλλοντα χώρο, οπτική ηρεμία. Οι μικρής κλίμακας κατοικίες συνάδουν με τη μορφολογική τους λιτότητα και ενοποιούν τους γραφικούς όγκους, χωρίς να προσεγγίζουν τη ντόπια ελληνική αρχιτεκτονική, αλλά στρεφόμενες στα ευρωπαϊκά πρότυπα. Παρόμοια με τις βίλλες της Κηφισιάς είναι το παράδειγμα της πόλης Arcachon, του αρχιτέκτονα Marcel Ormieres. Η πόλη, που βρίσκεται δυτικά του Bordeaux και χαρακτηρίζεται ως ville d'hiver, χειμερινό θέρετρο δηλαδή, χτίζεται το 1889 και οι επισκέπτες της φθάνουν ως εκεί με τραίνο. Η γαλλική παραθαλάσσια αρχιτεκτονική του 19ου αιώνα έχει ως ζητούμενο να παράσχει ένα θέμα, μια εικόνα, για να γοητεύσει τα μάτια και το πνεύμα. Το διάχυτο πνεύμα του οριενταλισμού στην πόλη της Arcachon, είναι βασικό συστατικό της 'ιδέας του Άλλου', του διαφορετικού, του μυθικού.

²² Η Ελλάδα δεν ήρθε σε άμεση επαφή με τον Επαναστατικό κλασικισμό, ούτε με το Ρομαντισμό. Χωρίς αντίστοιχο αρχιτεκτονικό και πολιτισμικό υπόβαθρο δέχτηκε τον κλασικισμό, και ιδίως το νεοκλασικισμό, χωρίς αξιολογικά κριτήρια.

²³ Ο ορθολογισμός και η αρμονική συνύπαρξη με, μιας από το Λόγο καταξιωμένης, φύσης, καθώς και η πρόοδος της επιστήμης, έθεσαν τις βάσεις του Διαφωτισμού. Σύμφωνα με το Διαφωτισμό, η ανθρωπότητα έλκει την καταγωγή της από το παρελθόν της, και πιο συγκεκριμένα από τη μελέτη της αρχαιότητας. Με την αρωγή της τελευταίας, εδραιώθηκε βαθμιαία στην αρχιτεκτονική ο ρομαντικός κλασικισμός ή νεοκλασικισμός.

²⁴ Βάσει του Ι. Τραυλού, ο νεοκλασικισμός, που επικράτησε στην Ελλάδα, μπορεί να θεωρηθεί ως "καθαρά ελληνικός", μιας και οι ξένοι αρχιτέκτονες επηρεάστηκαν από τα κλασικά μνημεία, ερχόμενοι σε επαφή μαζί τους, κατά τη διάρκεια των ανασκαφών.

²⁵ Όπως αναφέρει ο David Watkin, βάση του γραφικού αποτέλεσε η ενασχόληση με τις ζωγραφικές αξίες στη σχεδίαση κτιρίων και κήπων.

Η λεπτομέρεια ανταλλάσσεται με το καθολικό, δημιουργώντας στον επισκέπτη την αίσθηση, ότι παντού βρίσκεται σπίτι του και ταυτόχρονα κάπου αλλού, κατά αναλογία του γραφικού.²⁶ Όπως η Arcachon, έτσι και οι σταθμοί του δικτύου, κινούμενοι στα όρια του ρομαντισμού, δέχονται την επίδραση του γραφικού στην αρχιτεκτονική τους, δίνοντας μια εντελώς νέα έμφαση σε αυτήν ως συστατικό μέρος ενός συνολικού περιβάλλοντος, αποτελούμενου από τον περίγυρο, φυσικό ή/και αστικό, και το ιστορικό περιβάλλον. Ως συνέπεια αυτού, οι σταθμοί εκτιμούνται για την ικανότητά τους να αφηγούνται ή να παραπέμπουν σε άλλες πραγματικότητες.

Όλα αυτά τα γαλλικά πρότυπα σε κατόψεις και όψεις μεταφέρονται σε ελληνικό έδαφος μέσα από οδηγούς με πρότυπα μορφολογίας (τα λεγόμενα φιγουρίνια), των οποίων οι εκδόσεις είχαν αυξηθεί μετά το 1840, στα πλαίσια ενός σύντομου, πλην έντονου, Ιστορισμού στην Ευρώπη. Οι οδηγοί περιελάμβαναν τυπολογικές και μορφολογικές προτάσεις, ανάλογα με τον κατασκευαστικό τύπο και τη λειτουργία του κάθε κτιρίου.²⁷ Έτσι, για παράδειγμα εντοπίζονται ομοιότητες μεταξύ των σταθμών του πελοποννησιακού δικτύου με μικρούς, επαρχιακούς σταθμούς της Γαλλίας, αλλά και με τα σχέδια στο κεφάλαιο περί σταθμών στο βιβλίο του G. Tubeuf, *Traité d'Architecture*. Επιστρέφοντας στις βίλλες της Κηφισιάς, που προαναφέραμε, παρατηρούμε τη διακοσμητική χρήση της πλινθοδομής σε υπέρθυρα και παραστάδες, μαζί με αδρή λιθοδομή ή απλό επίχρισμα, ακριβώς όπως και στους σταθμούς. Τα φιγουρίνια ήρθαν από Γάλλους μηχανικούς, που βρέθηκαν και εργάστηκαν στην Ελλάδα, κυρίως την περίοδο 1882-1992 και δημιούργησαν ένα νέο, κοινό μορφολογικό πρότυπο σε κτίρια τελείως διαφορετικών χρήσεων και περιοχών.

Ύστερα από το 1880, ο ελληνικός νεοκλασικισμός δέχεται επιρροές από αντι- κλασικιστικά στοιχεία, προερχόμενα από τον εκλεκτικισμό.²⁸ Ο άλλοτε "μονολιθικός" κλασικισμός, κατακερματίζεται, και χάνει την ενιαία του μορφολογία, με μια πληθώρα νέων τάσεων, που κάνουν ελεύθερη χρήση ετερόκλητων στοιχείων από οποιοδήποτε αρχιτεκτονικό ρεύμα. Παρατηρούνται μορφολογικά στοιχεία σε σταθμούς, με διάφορες εκλεκτικιστικές προσμίξεις και στοιχεία της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.

Τέλος, τα νέα υλικά δόμησης που έκαναν την εμφάνισή τους με τη βιομηχανική επανάσταση, παρά τις κατασκευαστικές τους δυνατότητες, δε χρησιμοποιήθηκαν στην αρχιτεκτονική των σταθμών. Χρήση τους έγινε μόνο από τους μηχανικούς στα έργα καθαρά τεχνικού χαρακτήρα (γέφυρες και σιδηροτροχιές) και στα στέγαστρα στους χώρους αναμονής, που πολλές φορές ήταν μεταλλικά, αντί για ξύλινα. Τονίζεται η κατασκευαστική δυνατότητα, υποχωρεί η μορφολογική εκζήτηση και επικρατεί η απλότητα. Βέβαια, εκείνη την περίοδο, ακόμη και στο εξωτερικό, ο σίδηρος δε χρησιμοποιήτο από τους αρχιτέκτονες. Θεωρείτο υλικό δόμησης κατάλληλο μόνο για τεχνικά έργα και το προτιμούσαν οι μηχανικοί, κυρίως σε βιομηχανικές κατασκευές, όπως γέφυρες και αποθήκες. Η Γαλλία βρήκε από τέτοια παραδείγματα. Ένα από αυτά είναι η περίπτωση της οδογέφυρας Garabit, του Gustave Eiffel, στην ορεινή περιοχή του Massif Central. Κατασκευάστηκε μεταξύ 1882 και 1884 και περνά πάνω από τον ποταμό Truyère. Η γέφυρα είναι μεταλλική, με ένα κεντρικό, μεγάλο, τόξο και εξυπηρετούσε και τη διέλευση τραίνου. Στο δίκτυο Πελοποννήσου, έχουμε αντίστοιχα παραδείγματα, όπως τη γέφυρα του Ελαιχωρίου. Βέβαια, εδώ οι περισσότερες δεν είναι αμιγώς μεταλλικές. Εντοπίζονται αρκετές μεταλλικές γέφυρες μικρού μήκους, ορθογώνιες παραλληλεπίπεδες σε κάτοψη και τομή, οι οποίες είναι ένα μόνο τμήμα της γέφυρας στην οποία υπάγονται. Η υπόλοιπη γέφυρα είναι λιθοκτιστή, με τόξα, όπως αυτή της Ανδρίτσας. Επιστρέφοντας στον Eiffel και την πόλη της Arcachon, βλέπουμε τη μεταλλική γέφυρα του Saint-Paul, που καταλήγει στο επίσης μεταλλικό παρατηρητήριο της Sainte-Cécile. Ολοκληρώθηκαν το 1863 και είναι τελείως διαφορετικού περιεχομένου. Εδώ η γέφυρα είναι πάνω από ένα φαράγγι και δεν έχει πραγματικό λειτουργικό ρόλο. Σκοπός της είναι να διασκεδάσει του επισκέπτες, προκαλώντας συναισθήματα δέους, απόρροια της πεποίθησης πως αυτό που αλλάζει τη ζωή ενός επισκέπτη είναι η αλλαγή των κοινοτοπιών της καθημερινότητάς του και η προσφορά συγκινήσεων. Το δεύτερο έργο του Eiffel, κινούμενο στο πνεύμα του ρομαντισμού, έρχεται να αντιταχθεί στο ρασιοναλισμό της πρώτης γέφυρας. Τελικά όμως, παρά το διαφορετικό εννοιολογικό τους περιεχόμενο, η οδογέφυρα Garabit, μαζί με αυτές του δικτύου Πελοποννήσου και η γέφυρα της Arcachon κινούνται στην ίδια πορεία. Πρεσβευτές της 'ιδέας του Άλλου', προσεγγίζουν το μακρινό, ενώνουν τόπους διαφορετικούς και γίνονται και οι ίδιες τόποι. Τόποι μετάβασης, τόποι του ενδιαμέσου, κατώφλια άλλων τόπων, τοπίων και ιδεών.

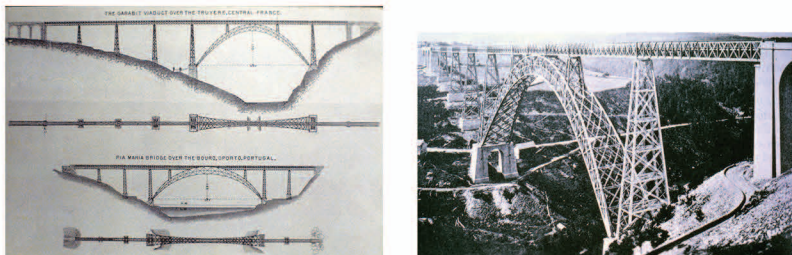
²⁶ Σύμφωνα με τον David Watkin, το γραφικό εξασφάλιζε μέσα από τα ταξίδια την υλική, αλλά και διανοητική εξερεύνηση που επιδίωκε η αστική τάξη, η οποία ενδιαφερόταν έντονα για πολιτισμούς διαφορετικούς από τον δικό της.

²⁷ Παραδείγματος χάριν χρήση ανεπίχριστης πλινθοδομής σε έργα ωφελιμιστικού χαρακτήρα.

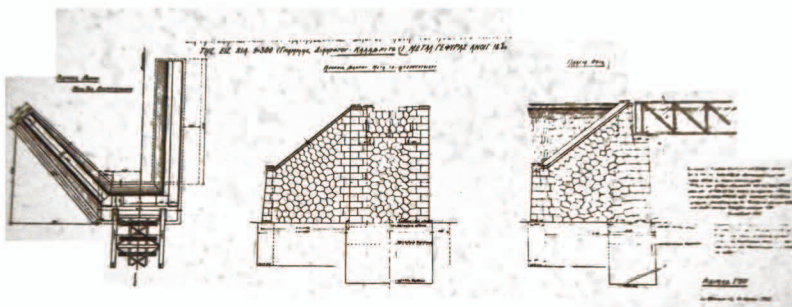
²⁸ Ο Ernst Ziller επηρέασε με τα εκλεκτικιστικά του έργα κατά πολύ την εγχώρια αρχιτεκτονική. Μετέωρος ανάμεσα σε τυποποιημένες λύσεις και σε τολμηρές παραθέσεις ετερόκλητων στοιχείων, επιτυγχάνει μια ισορροπία, που απουσιάζει από τα αντίστοιχα αρχιτεκτονικά δείγματα της Ευρώπης.



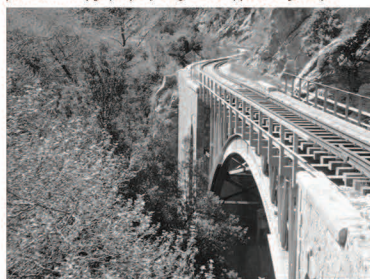
Εικ. 27, 28, 29 Σταθμοί της Γαλλίας, παρόμοιας περιόδου με αυτούς του δικτύου Πελοποννήσου, στο φαράγγι du Var.



Εικ. 30, 31 Η οδογέφυρα Garabit, Γαλλία.



Εικ. 32 Γραμμή Διακοφτού- Καλαβρύτων. Σχέδιο επανακατασκευής βάθρου της μεταλλικής γέφυρας ανοίγματος 15μ.



Εικ. 33 Μεταλλική γέφυρα στη γραμμή Διακοφτό- Καλάβρυτα.

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ
ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΩΣ ΤΟΠΟΣ

Ο τόπος γενικά

Το πράγμα συλλέγει κόσμο.²⁹ Σε αυτή τη φράση του Martin Heidegger, και μέσω των εννοιών που αυτή ονομάζει, δηλαδή του πράγματος και του συλλέγειν, συνοψίζεται ο ορισμός της αρχιτεκτονικής ως 'συγκεκριμενοποίηση του υπαρξιακού χώρου'. Ο υπαρξιακός χώρος περιλαμβάνει τις βασικές σχέσεις μεταξύ του ανθρώπου και του περιβάλλοντός του. Μέσα από τον προσδιορισμό του αναζητάται η αντίληψη του περιβάλλοντος δια των εννοιών του τόπου (φυσικού και ανθρωπογενούς) και του χαρακτήρα (ατμόσφαιρας), κατ' αναλογία με τις ψυχικές λειτουργίες του προσανατολισμού και της ταυτότητας. Ο τόπος επομένως και το *genius loci* είναι οι προϋποθέσεις εκείνες, που δημιουργούν ένα περιβάλλον πλήρες νοημάτων, μέσω του οποίου ο άνθρωπος προσανατολίζεται, ταυτίζεται με αυτό και εν τέλει βρίσκει το υπαρξιακό του έρεισμα και κατοικεί, με την ευρεία έννοια.^{30,31} Ούσα η κατοίκηση ο επιτευχθείς πλέον στόχος της αρχιτεκτονικής, εγείρεται εν τέλει το εύλογο ερώτημα του τι καλείται τόπος.

Με βάση τον ορισμό του Christian Norberg Schulz, με τη λέξη τόπος, "εννοούμε ένα σύνολο που απαρτίζεται από συγκεκριμένα πράγματα με υλική υπόσταση, σχήμα, υφή και χρώμα. Μαζί, όλα αυτά τα πράγματα καθορίζουν τον περιβαλλοντικό χαρακτήρα, που είναι η ουσία ενός τόπου. Γενικά ένας τόπος παρουσιάζεται ως ένα σύνολο, που αναδίδει ένα χαρακτήρα ή ατμόσφαιρα. Ο τόπος συνεπώς, ένα

²⁹ Πράγμα κατά τον Heidegger είναι αυτό που συλλέγει και ενώνει το τετραμερές. Τετραμερές είναι η γη, ο ουρανός, οι άνθρωποι και οι θεότητες. Το πράγμα συλλέγει τον κόσμο, τον πραγματώνει. Οι άνθρωποι μόνοι τους, ως θνητοί, με το κατοικείν τους προσεγγίζουν, φτάνουν στον κόσμο ως κόσμο. Μόνο ό,τι συνδέει τον εαυτό του έξω από τον κόσμο γίνεται πράγμα. Ο Heidegger για να γίνει κατανοητός χρησιμοποιεί το γνωστό παράδειγμα με το κανάτι. Για περισσότερα βλέπε το βιβλίο του Martin Heidegger, *Poetry, Language, Thought*, μετάφραση Albert Hofstadter, εκδ. Harperperennial Modernclassics, New York, 2001, σελ. 161- 180.

³⁰ *Genius loci* είναι το πνεύμα του τόπου, ο ιδιαίτερος χαρακτήρας ενός τόπου, όλα εκείνα τα δεδομένα και οι συνθήκες, στις οποίες πρέπει να προσαρμόσει ο άνθρωπος την κατοίκηση του.

³¹ Για περισσότερα σχετικά με την ταυτοποίηση και τον προσανατολισμό του ανθρώπου μες την πόλη, με στοιχεία όπως το μονοπάτι, το όριο, το κομβικό σημείο, το τοπόσημο και η περιοχή βλέπε το βιβλίο του Kevin Lynch, *The images of the city*, MIT Press, Cambridge, 1960.

ποιοτικό ολικό φαινόμενο, που δεν μπορούμε να το περιορίσουμε σε καμία από τις επί μέρους ιδιότητές του [...] χωρίς να μας διαφύγει η συγκεκριμένη φύση του".

Εδώ, μέσα από τη φαινομενολογία, διερευνάται η έννοια του τόπου. Η αισθητική βασίζεται σε μια κιναισθητική δομική αντίληψη του χώρου, απόρροια των αντιληπτικών και συγκινησιακών εμπειριών ενός υποκειμένου μέσω του σώματός του.³² Η σκέψη του Martin Heidegger και του Maurice Merleau- Ponty, σαφώς επηρεασμένοι αμφότεροι από τον Husserl, θέτει το θεωρητικό πλαίσιο μέσα από τη φαινομενολογία, την ερμηνευτική οντολογία και τον υπαρξισμό. Ο χώρος βιώνεται ως τόπος οικείος και συγκεκριμένος. Ο τόπος είναι αντιληπτός ως το συγκεκριμένο υπόβαθρο που επιτρέπει να γίνονται αντιληπτά τα πράγματα, μελετώντας το πράγμα καθαυτό, όπως ακριβώς εκδηλώνεται. Πιο συγκεκριμένα ο αρχιτεκτονικός χώρος ακολουθώντας το χαϊντεγκεριανό *Dasein* μετατρέπεται σε έναν βιωμένο τόπο, γίνεται το ξέφωτο εκείνο που έγκειται η κάλυψη, η εκκάλυψη και εν τέλει τελείται η αποκάλυψη, ο χώρος όπου φανερώνεται το νόημα του διαρκώς αναζητούμενου α- ληθούς Είναι. Η λέξη *Dasein* εκφράζει ότι το νοήμον ον ανήκει εκάστοτε σε έναν τόπο.^{33,34} Πιο συγκεκριμένα είναι ένας διπλός οντολογικός χαρακτηρισμός, που επαναπροσδιορίζει τον όρο της ύπαρξης (*existential*). Δηλώνει την ουσία του ανθρώπου (*essential*), που δεν είναι άλλη από το ίδιο του το Είναι. Και επιπλέον δηλώνει, πως αυτό το Είναι βρίσκεται πάντα ήδη κάπου μέσα στον κόσμο, στο εδώ. Αυτό το εδώ δεν προϋπάρχει, αλλά διανοίγεται από το ανθρώπινο Είναι- εδώ. Ο άνθρωπος δηλαδή είναι το ξέφωτο, εντός το οποίου απαντούν τα πράγματα. Το εδώ λοιπόν είναι αυτή η διάνοιξη και το ξέφωτο μαζί.

³² Η κλασική αίσθηση της αφής διαιρείται από τον Αριστοτέλη σε πέντε υπό- αισθήσεις, την πίεση, τη ζεστασιά/θερμότητα, την ψυχρότητα, τον πόνο και την κιναισθηση. Η κιναισθηση δεν είναι άλλη από την ευαισθησία στην κίνηση και μαζί με την όραση αποτελούν τις δύο πιο επικοινωνιακές αισθήσεις χώρου και χωρικής αντιληπτικότητας.

³³ "[...] ξεκίνησε από το *ich bin da, da sein*, «είμαι, είναι αυτού», και έφθασε να δηλώνει την ύπαρξη, προκειμένου να εκφράσει τον άνθρωπο εννοημένο ως το ον το οποίο έχει πρόσβαση στο νόημα των όντων, εφ' όσον αποτελεί τρόπο ερμηνείας, δηλαδή ύπαρξης του κόσμου." Martin, Heidegger, *Διαμονές, Το ταξίδι στην Ελλάδα*, μετάφραση Γ. Φαράκλας, εκδ. Κριτική, Αθήνα, 1998, σελ. 16. Επιπλέον να αναφέρουμε εδώ πως η γερμανική λέξη *da* δε δηλώνει το εδώ (*hier*), ούτε το εκεί (*dort*), αλλά έναν ευρύτερο χώρο που θα λέγαμε πως περιλαμβάνει και τα δύο. Έτσι, ενσωματωμένο στην ορολογία του Heidegger, δηλώνει πως ορισμένα στοιχεία του ανθρώπινου Είναι είναι εδώ, δηλαδή υπάρχουν, βιώνονται, γίνονται αντιληπτά.

³⁴ Ξέφωτο ονομάζεται το φωτίζουν, το οποίο χορηγεί το φαίνεσθαι. Ελευθερώνει δηλαδή αυτό που φαίνεται και το οδηγεί στην εμφάνιση. Ο ελεύθερος χώρος είναι η περιοχή της εκκάλυψης. Στην περιοχή αυτή κυριαρχεί η αποκάλυψη. [...] Η εκκάλυψη είναι το θεμελιώδες χαρακτηριστικό αυτού που έχει έρθει ήδη στην προφάνεια και έχει αφήσει πίσω του την κάλυψη. [...] ο δεσμός με την λήθην και την κάλυψη και η ίδια η λήθη, δεν χάνουν τίποτα από το ειδικό τους βάρος επειδή βιώνουμε το εκκαλυμένο άμεσα ως αυτό που έχει έλθει στην προφάνεια ως παρόν ον. Για περισσότερα βλέπε: Martin, Heidegger, *Λόγος, Μοίρα, Αλήθεια, Ηράκλειτος, Παρμενίδης*, μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2009.

Επιστρέφοντας σε αυτό που καλείται τόπος, γίνεται κατανοητό πως το ολικό αυτό φαινόμενο συσχετίζεται άρρηκτα με το ζήτημα της συγκρότησης του είναι μέσα στον κόσμο. Οι άνθρωποι αναζητούν αυτό το είναι, όταν κτίζουν με αφετηρία το κατοικείν και σκέπτονται χάριν του κατοικείν. Το κτίζειν γίνεται αντιληπτό, ως δημιουργικό *ενέργημα* δια του οποίου υλοποιείται το κατοικείν [...] και το κατοικείν σχετίζεται ως *ερώτημα* με το είναι μας μέσω της εγκατάστασης.^{35,36} Στις απαρχές της, η ανθρώπινη εγκατάσταση καταφεύγει σε έτοιμους, φυσικούς τόπους, όπως σπήλαια και κοιλάτες. Οι πρόχειρες κατασκευές, δείγμα νομαδικής ζωής, δίνουν τη σκυτάλη σε μόνιμες κατοικίες. Από τη μεμονωμένη κατοικία στον οικισμό και από τον οικισμό στην πόλη, η ανθρώπινη κατοίκηση σταδιακά περιλαμβάνει όλο και περισσότερα δείγματα εγκατάστασης, τα οποία ξεφεύγουν από το στενό πλαίσιο της αμιγούς κατοικίας. Τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, οι σιδηρόδρομοι, οι αυτοκινητόδρομοι, ακόμα και το διαδίκτυο, είναι διαφορετικές μορφές εγκατάστασης. Το κάθε ένα έχει τα δικά του τυπολογικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά, με το πιο ενδιαφέρον στοιχείο να είναι ο μεταξύ τους συσχετισμός, υπό τη μορφή δικτύου. Γίνεται λόγος για δίκτυα θαλάσσιων και αεροπορικών διαδρομών, σιδηροδρομικά και χερσαία δίκτυα, δίκτυα ψηφιακά. Ο τόπος δηλαδή κατακερματίζεται και διασκορπίζεται σε υπό- τόπους, οι οποίοι συνδέονται και συν διαμορφώνουν πλέον ένα δίκτυο τόπων, ευμετάβλητο, που υπόκειται σε ποικίλες διαλεκτικές και ερμηνείες. Η αρχιτεκτονική, το εργαλείο που πολλές φορές επιστρατεύεται για την επίλυση της δομής και της λειτουργίας τους, διέπεται από το ερώτημα της ανθρώπινης ύπαρξης.³⁷



Εικ. 34 Wanderer above the sea of fog, Caspar David Friedrich, 1818.

³⁵ Martin, Heidegger, *Κτίζειν, κατοικείν, σκέπτεσθαι*, μετάφραση Γ. Ξηροπαϊδής, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 13.

³⁶ Εγκαθίστώ εκ του αρχαιοελληνικού ρήματος εγκαθίστημι, το οποίο αναλύεται σε *έν + κατά + ἵστημι*. Το εγκαθίστημι σημαίνει ότι τοποθετώ κάτι σε μόνιμη θέση ή ότι αποκτώ μόνιμη κατοικία. Πιο ενδιαφέρουσα όμως είναι η μεμονωμένη σημασία του ἵστημι, το οποίο, σημαίνει ότι κάνω κάτι να σταθεί ὀρθοί, αλλά επιπλέον σημαίνει και ότι είμαι υπαρκτός, έχω δηλαδή παρουσία. Άρα η εγκατάσταση σχετίζεται ουσιαστικά τόσο με την κατοικία, όσο και με την ύπαρξη του ανθρώπου.

³⁷ Juhani, Pallasmaa, *The eyes of the skin/ Architecture and the senses*, εκδ. Wiley Academy, 2005, σελ.16.

Υπό το πρίσμα της φαινομενολογίας και του ορισμού του τόπου προσεγγίζεται και το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου. Πράγματι, το δίκτυο εμφανίζεται ως τόπος, καθώς είναι μια αυτοτελής ενότητα, αποτελούμενη από συγκεκριμένα στοιχεία. Σταθμοί, στάσεις, κινητός και ακίνητος εξοπλισμός, ράγες. Όλα αυτά τα πράγματα διαρθρώνονται κατά μήκος του δικτύου και μέσα από τη διαδικασία του συλλέγειν εγκολπώνουν την ιδιαιτερότητά της φύσης του, δημιουργώντας εξάρσεις και υφέσεις τόπων. Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του δικτύου μπορεί να εντοπιστεί παντού, είτε στις εγκαταστάσεις ενός σταθμού, είτε σε λίγα μέτρα σιδηροτροχιάς χαμένο στην πυκνή βλάστηση. Η έννοια του τόπου δεν μπορεί να εντοπιστεί μεμονωμένα σε ένα στοιχείο, αλλά διατρέχει όλο το δίκτυο, γίνεται δηλαδή λόγος για έναν υπέρ- τόπο υπό μορφή δικτύου.³⁸ Ο φαινομενολογικός χαρακτήρας του δικτύου δεν επιβάλει στο περιβάλλον του ένα πλαίσιο, ούτε είναι μια προμελετημένη κίνηση. Εν αντιθέσει αναζητά να εκβάλει το πλαίσιο από τα ίδια τα πράγματα. Με το να υποβάλλει συγκεκριμένες οπτικές θεάσεις και κατ' επέκταση να εστιάζει σε συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, αποκαλύπτει τη γνώση του τόπου που συναντά κάθε φορά, στην ενικότητα και ατομικότητά του, μέσω μιας ενιαίας αρχιτεκτονικής χειρονομίας που ερμηνεύει, αρθρώνει και αποκαλύπτει, παρά απεικονίζει ή αναπαράγει.³⁹ Έτσι ο τόπος του δικτύου αναδύεται ως αξία, γίνεται μια ματιά της Πελοποννήσου εν κινήσει, επί της οποίας συρράπτονται τοπία, οικισμοί και αισθήσεις σε μια ενιαία αφήγηση.

³⁸ "Ο αρχιτεκτονικός χώρος μπορεί, ασφαλώς, να περιέχει κινητά στοιχεία και η σύνθετη δομή του να περιέχει επίπεδα και υποδομές που προσφέρουν διάφορους βαθμούς 'ελευθερίας'. Αλλά δεν μπορεί να είναι κινητός ως όλο. Η γενική ταχύτητα του πρέπει να είναι τόσο αργή, όσο επιτρέπει η ιστορία, εάν η ιστορία δε διατηρεί σχέση με ένα σταθερό σύστημα τόπων μένει κενή νοήματος, και στην πραγματικότητα, ένα σταθερό σύστημα τόπων προσφέρει μεγαλύτερη ελευθερία από έναν κινητό κόσμο". Christian, Norberg- Schulz, *Existence, Space and Architecture*, εκδ. Studio Vista, London, 1971, σελ. 135.

³⁹ Ο Alvaro Siza συχνά, μιλώντας για τον τρόπο σκέψης του αρχιτέκτονα, αναφέρει πως "Οι αρχιτέκτονες δεν επινοούν τίποτα, αλλά μετατρέπουν την πραγματικότητα". Στην ουσία κάνει λόγο για μια μετατροπή του γενικού πλαισίου, στο οποίο έρχεται ο αρχιτέκτονας να σχεδιάσει. Ο σχεδιασμός καθιερώνει και προάγει τον ανοιχτό διάλογο μεταξύ του έργου του αρχιτέκτονα και του ήδη υφιστάμενου. Η αληθινή ουσία αποκαλύπτεται μέσα από τη μετατροπή της μορφής του περιβάλλοντος.



Εικ. 35 Ο τόπος του σταθμού.



Εικ. 36 Εμπορικά βαγόνια, εν σειρά, εγκαταλελειμένα.



Εικ. 37 Ράγες, το σημείο της "καρδιάς".



Εικ. 38 Ζυγισιάρια εμπορικών βαγονιών.

Εγκατάσταση

Ο τόπος του δικτύου αρχίζει την παρουσία του, το είναι του, από τα όρια. [...] το όριο είναι εκείνο απ' όπου κάτι αρχίζει να εκδιπλώνει την ουσία του. Ο χώρος είναι ουσιαστικώς το παραχωρημένο, το αφημένο να εισέλθει στο όριό του. Το παραχωρημένο εκχωρείται κάθε φορά και έτσι συναρμόζεται, δηλαδή περισυλλέγεται μέσω ενός τόπου [...]. Συνεπώς οι χώροι προσλαμβάνουν την ουσία τους από τους τόπους και όχι από «τον» χώρο.⁴⁰ Από τις ιδιότητες των ορίων απορρέει το πώς του περικλειστού χώρου του. Με τον όρο περικλειστος χώρος νοείται μια δεδομένη περιοχή που διαχωρίζεται από το περιβάλλον της μέσω ενός κτιστού ορίου. Στο δίκτυο εντοπίζονται δύο τύποι περικλειστού χώρου, αυτός του σταθμού και αυτός της σιδηρογραμμής.

Η εγκατάσταση του σταθμού περιγράφεται ως ο χώρος εκείνος που περικλείει. Το όριό της ξεκινά με τη χωροθέτηση των βασικών της κτιρίων κατά μήκος της σιδηρογραμμής. Αν και η οργάνωση των στοιχείων της είναι γραμμική, η περικλειστή περιοχή του σταθμού εκφράζει καθαρά την έννοια του κέντρου. Από αυτό το κέντρο ο χώρος εκτείνεται στο οριζόντιο επίπεδο εκατέρωθεν, μέσω των ραγών. Οι ράγες και το κέντρο του περικλειστού χώρου τέμνονται, με αποτέλεσμα να προκύπτει διαδρομή σαφούς κατεύθυνσης. Σε αυτό το σημείο τομής είναι που πραγματοποιείται αλλαγή στην υφή του περιβάλλοντος του άστεως, του οικισμού, της υπαίθρου, με τον σταθμό να αναπτύσσει σχέση με το φυσικό τοπίο που τον εμπεριέχει και να το μετατρέψει σε πολιτισμικό. Ο άνθρωπος εδώ οπτικοποιεί την έννοια του κέντρου, όπως την κατανόησε και τη μεθερμήνευσε από τη φύση. Κτίζει δηλαδή το βιωμένο νόημα του περιβάλλοντός του και παρέχει στον εαυτό του υπαρξιακό έρεισμα. Επομένως το πράγμα του σταθμού, ή της στάσης, συντίθεται από κόσμο και είναι η εστία εκείνη του δικτύου, που δηλώνει τη συλλεκτική, συλλογική λειτουργία της εγκατάστασης. Μολονότι στην ουσία πρόκειται για εγκατάσταση μικρής κλίμακας, για υπο-τόπο του δικτύου, ο χαρακτήρας του περιβάλλοντός της συμπεκνώνεται και ερμηνεύεται.⁴¹

Όμως η έννοια του τόπου δεν αποδίδεται μόνο στο πώς του σταθμού ως προς τη χωρική του δομή, αλλά και στο πώς των κτιρίων, ήτοι στον τρόπο που αυτά στέκουν, υψώνονται και ανοίγονται. Όταν στοχαζόμαστε [...] τη σχέση τόπου και χώρου, όπως επίσης και τη

σχέση μεταξύ ανθρώπου και χώρου, τότε φωτίζεται η ουσία των πραγμάτων τα οποία είναι τόποι και τα οποία ονομάζονται κτίσματα.⁴² Η ίδια η αρχιτεκτονική των κτιρίων ποιεί τόπο. Μέσα από τα κτίριά του, ο σταθμός συλλέγει πράγματα και νοήματα, τους δίνει συγκεκριμένη υπόσταση και οπτικοποιεί τη μορφή της ανθρώπινης ζωής ως ολότητα. Αν και τα προς συλλογή πράγματα και νοήματα του περιβάλλοντος διαφέρουν από σταθμό σε σταθμό, ο βιωμένος χώρος που προκύπτει παραμένει σταθερός ως προς το νόημα και την αίσθηση που φέρει. Οι σταθμοί συνδέονται μεταξύ τους και μέσω του χρόνου, καθώς η μετάβαση από τον ένα σταθμό στον άλλον, πραγματοποιείται μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο. Ο κάθε σταθμός ως υπο-τόπος του όλου προσδιορίζεται από τη χρονική απόσταση, μέσω της οποίας αναπαράγει διαρκώς τον εαυτό του κατά μήκος της διαδρομής. Η απόσταση, χωρική και χρονική μαζί, διαμορφώνει την υφή των σχέσεων που συνάπτει ο σταθμός με ό,τι ο τελευταίος συναντά. Ως εκ τούτου, στη διάρκεια ενός ταξιδιού συναντάται μια εκδοχή του ίδιου σταθμού σε κάθε στάση.

Τα κτίρια των σταθμών είναι πράγματα, τα οποία ως τόποι διαθέτουν θέση. Αποκαλούνται κτίσματα επειδή έχουν παραχθεί από το ανεγείρον κτίζουν.⁴³ Στέκουν μέσα στο έδαφος, χωρίς να έχουν διακριτή βάση. Το μικρό κρηπίδωμα που εμφανίζεται στην πλατφόρμα αναμονής των επιβατών σε εφαιπόμενη με τη σιδηρογραμμή, δεν υψώνεται από το έδαφος, δε δημιουργεί ανάγλυφο· είναι οι ράγες έγγλυφες σε σχέση με το έδαφος, γεγονός που "δένει" το σταθμό περισσότερο με τη γη. Αυτή η σύνδεση εκφράζεται έντονα και από την υλικότητα, διότι ούσα η λιθοδομή φυσικό υλικό γίνεται συνειρμικά σύμβολο της γης και της σταθερότητας. Ο τονισμός της οριζοντίου μέσα από τις επιμήκεις συνθέσεις των κατόψεων και των όψεων, από την κατεύθυνση της σιδηροτροχιάς, αλλά και την κίνηση του τραίνου στα ταξίδια, γειώνει ακόμα περισσότερο τα κτίρια, καθώς "σβήνει" προοπτικά την εγκατάσταση στον ορίζοντα, θεμελιώνοντας μια οικεία σχέση με τις χθόνιες δυνάμεις.

Η ίδια ουδέτερη οριζόντια γραμμή είναι αυτή που επηρεάζει το πώς υψώνονται τα κτίρια. Η οροφή δηλώνει το άνω όριο των κτιρίων, προσδιορίζει το εσωτερικό τους και περιγράφει τη σχέση οριζοντίας και καθέτου. Τα κτίρια στην πλειονότητά τους έχουν δίρριχτη στέγη και σπανιότερα επίπεδο δώμα. Στην περίπτωση του επίπεδου δώματος, η οριζόντιος του εδάφους επαναλαμβάνεται στην οροφή και το κτίριο εξομοιώνεται με το έδαφος. Αλλά και οι στέγες, μολονότι κανονικής κλίσης, ούτε οξυκόρυφες, ούτε πεπιεσμένες, εκφράζουν μια συγκρατημένη επιθυμία συσχετισμού με τον ουρανό. Επιφέρουν μια κάποια ισορροπία στη σχέση των κτιρίων με το έδαφος. Τα ελευθερώνουν, χωρίς να αναιρούν το ρίζωμά τους.

⁴⁰ Martin, Heidegger, *Κτίζειν, κατοικείν, σκέπτεσθαι*, μετάφραση Γ. Ξηροπαϊδής, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 53.

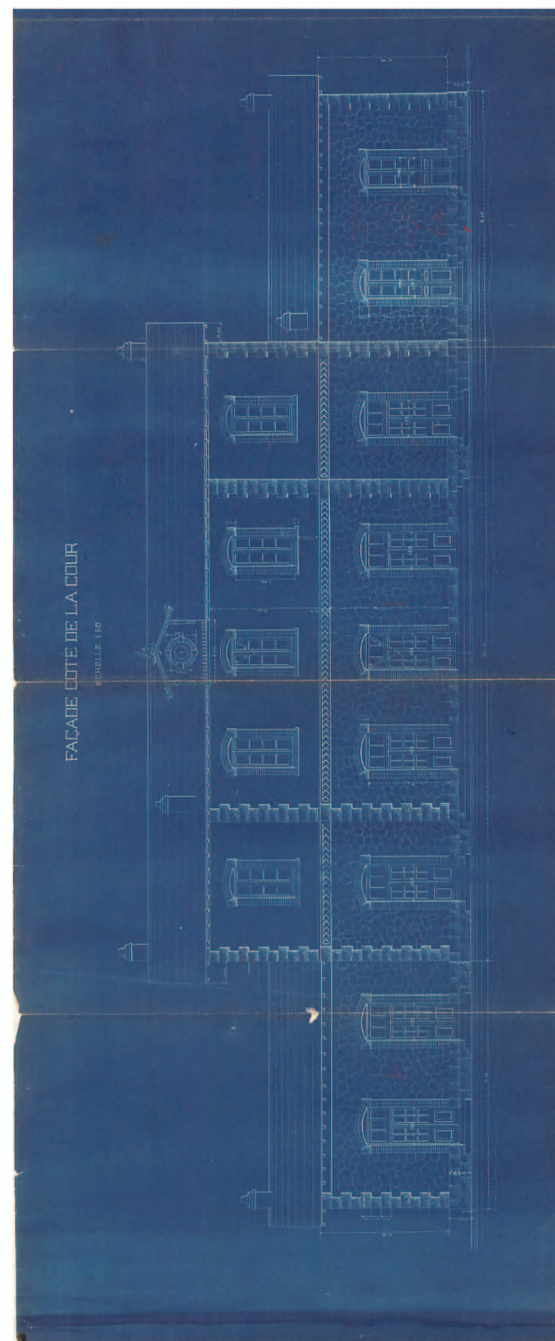
⁴¹ Όπως αναφέρει ο Heidegger: [...] εντός τους και γύρω τους συλλέγουν το πολύμορφο ενδιάμεσο. Τα κτίσματα φέρνουν τη γη ως κατοικημένο τοπίο κοντά στον άνθρωπο.

⁴² Martin, Heidegger, *Κτίζειν, κατοικείν, σκέπτεσθαι*, μετάφραση Γ. Ξηροπαϊδής, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 63.

⁴³ "Την εμπειρία του είδους που πρέπει να είναι το κτίζειν την αποκτούσε αν στοχαστούμε την ουσία των πραγμάτων εκείνων τα οποία αφ' εαυτών απαιτούν για την κατασκευή τους το κτίζειν ως παράγειν. [...] αυτά τα πράγματα διαθέτουν θέση που εκάστοτε παραχωρεί χώρο". ό.π., σελ. 53.

Τελευταίο αλλά ίσως πιο σημαντικό είναι το πώς ανοίγονται τα κτίρια. Αυτό εντοπίζεται στον τοίχο, στο σημείο συνάντησης των εσωτερικών και εξωτερικών δυνάμεων της χρήσης και του χώρου, όπου προκύπτει η αρχιτεκτονική κατά τον Venturi.⁴⁴ Τα εν σειρά ανοίγματα, ιδίως στο επίπεδο του ισογείου, περιγράφουν τη σχέση του κτιρίου με τον περίγυρο του, ενθαρρύνοντας την έννοια της εισροής. Τα ανοίγματα είναι μεγάλα σε μέγεθος και έχουν τονισμένη την κατακόρυφη διάσταση, αν και με ικανό πλάτος. Επαναλαμβάνονται ανά τακτά διαστήματα, είναι τοποθετημένα συμμετρικά και κατανέμονται σε όλη την επιφάνεια του τοίχου, καθιστώντας τη χωρική δομή του κτιρίου ως έντονα διαπερατή, σχεδόν πορώδη. Κατ' αυτόν τον τρόπο το όριο εδώ περικλείει και ταυτόχρονα είναι ανοιχτό προς το περιβάλλον, δομώντας μια σαφή επικοινωνία εξωτερικού και εσωτερικού χώρου. Ως προς την υλικότητα, η πέτρα και το τούβλο δημιουργούν διακριτά πλαίσια γύρω από τα ανοίγματα, αδρά λαξευμένα, δηλώνοντας ένα ορθολογικά κτισμένο περιβάλλον, ανάλογο του βιομηχανικού, ιδεολογικού του περιεχομένου. Οι θύρες στο επίπεδο ισογείου του κτιρίου επιβατών τέμνουν την, κατά τα λοιπά, οριζόντια δομή του κτιρίου, δημιουργώντας ένδειξη εγκάρσιας κίνησης. Σηματοδοτούν την κατεύθυνση της πορείας του ατόμου και το μεταφέρουν από το αστικό περιβάλλον στο περιβάλλον του σταθμού. Το όριο του τοίχου γίνεται προσπελάσιμο. Τα δε παράθυρα με έμφαση στην καθ' ύψος διάσταση εκφράζουν μια σχέση με τον ουρανό και υποδέχονται το φως εντός του κτιρίου. Ταυτόχρονα τονίζουν και την οριζόντια με τη ρυθμική επαναληπτικότητα. Το παράθυρο είναι όριο υπό μορφή ανοίγματος και είναι το στοιχείο εκείνο που διαμορφώνει τη σχέση μας με τη φύση. Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι το παράθυρο μας προσφέρει "αναγκαστικές" ματιές, συγκεκριμενοποιεί θεάσεις, διαμορφώνει τοπία και άρα εξηγεί και συμπυκνώνει το πνεύμα του τόπου. Ως εκ τούτου τα παράθυρα και οι θύρες γίνονται μοτίβα και συμπυκνώνουν το νόημα του τόπου τους.

⁴⁴ Christian, Norberg- Schulz, *Genius loci. Το πνεύμα του τόπου, Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, μετάφραση Μ. Φραγκόπουλος, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., 2009, σελ. 73.



Εικ. 39 Σχέδιο πρόσοψης του σταθμού επιβατών της Τρίπολης, από το γαλλικό πρωτότυπο.

Στο όριο σμίγουν ο χώρος και ο χαρακτήρας, οι δύο κατηγορίες στις οποίες αναλύεται η δομή του τόπου που ονομάζουμε σταθμό. Περιγράφοντας το όριο της εγκατάστασης και τα όρια του κτισμένου χώρου (πάτωμα, τοίχος, οροφή) προσεγγίζεται και ο χαρακτήρας του σταθμού. Ιδίως οι συγκεκριμένοι τύποι κτιρίων των σταθμών και τα μοτίβα αυτών (στέγες, πόρτες, παράθυρα) είναι πυκνωτές χαρακτήρα και τα στοιχεία εκείνα, που παρά τη μετάβαση από τον έναν στον άλλο σταθμό, διατηρούν μια σταθερή αίσθηση. Ως εκ τούτου ο χαρακτήρας εξαρτάται από το κτίζειν και σχετίζεται με το κατοικείν, διότι *κάθε κτίζειν είναι εν εαυτώ κατοικείν. Δεν κατοικούμε επειδή έχουμε κτίσει, αλλά κτίζουμε, και έχουμε κτίσει, καθόσον κατοικούμε, δηλαδή είμαστε ως οι κατοικούντες.*⁴⁵ Όμως, εκτός από την υλική και μορφολογική του σύσταση, ο χαρακτήρας του σταθμού προκύπτει και από τη γενική συνολική ατμόσφαιρα.

Για τον κάτοικο της πόλης ή του οικισμού, η ατμόσφαιρα του σταθμού έχει την έννοια του οικείου και του ιδυλλιακού, καθώς βρίσκεται σε καθημερινή επαφή μαζί του. Η εικόνα που του παρέχει ο σταθμός είναι αυτή της σταθερότητας καθώς και ένα αίσθημα ασφάλειας. Για τον κάτοικο ο σταθμός διαρκεί, καθώς είναι εκείνο το είδος της χωρικής διάταξης που δεν αλλάζει και ενθαρρύνει κατ' επέκταση την εναπόθεση μνήμης εντός του. Τα κοινά αναγνωρίσιμα νοήματα που παράγει, τροφοδοτούν τη συλλογική μνήμη. Η τελευταία, αν και είναι μια μορφή του παρελθόντος, διαμορφώνεται διαρκώς στο παρόν και διαπλάθει σχέση τόσο με το χώρο, όσο και με το χρόνο. Η διάρκεια στο χρόνο, που τόσο ανάγκη έχει ο άνθρωπος, αναζητάται στο σταθμό. Καθότι τεκμήριο σταθερότητας ο τελευταίος, επιβεβαιώνει την ενδελεχή ροή του χρόνου και τη σύνδεση ανάμεσα σε παρελθόν και παρόν. Μέσω της ζωντανής εμπειρίας του ατόμου, προκύπτει ένα αυθεντικό, ουσιολογικό κατοικείν και ο χώρος προσλαμβάνει υπαρξιακό χαρακτήρα. Η εμπειρία και η αντίληψη του σταθμού είναι καταστάσεις που δεν κατανοούνται χωρίς την ταυτόχρονη ψηλάφηση του χρόνου, είναι δηλαδή εγγενώς ενταγμένες στην εμπειρία του χρόνου. Ο χρόνος βοηθά στην πρόσληψη του χώρου, καθώς είναι εκείνος που ορίζει στιγμές, παύσεις, κατευθύνσεις και αποστάσεις. Για τον κάτοικο, ο δεσμός του με τον τόπο του σταθμού και μέσω του τελευταίου με τον χώρο, στηρίζεται στο

κατοικείν του, ενώ ο σταθμός αιωρείται ανάμεσα στη συνήθεια, το χρόνο και τη μνήμη. Η σχέση κατοίκου και χώρου δεν είναι τίποτα άλλο από το ουσιαδώς εννοούμενο κατοικείν.

Με διαφορετικό τρόπο αντιλαμβάνεται την ατμόσφαιρα του ίδιου σταθμού ο ταξιδιώτης κατά την παραμονή του εκεί. Επηρεασμένος από το εννοιολογικό περιεχόμενο του ταξιδιού, βιώνει αισθήματα του φανταστικού, του μυστηριώδους και της περιπέτειας ή αισθήματα αβεβαιότητας, μελαγχολίας και αποξένωσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο σταθμός μάλλον του παρουσιάζεται ως ανοίκειος.⁴⁶ Ο σταθμός δεν υπάρχει ως πλαίσιο υποδοχής της αναμονής του ταξιδιώτη, αλλά είναι συστατικό της ανάπτυξής της. Έτσι ο σταθμός στο χώρο, γίνεται μια στιγμή στο χρόνο, η θέση του δηλαδή υπάρχει, αλλά και συμβαίνει. Η αναμονή εκκρίνει τόσο χώρο, όσο και χρόνο. Ο ταξιδιώτης αποσύρεται στον εαυτό του και προσχωρεί στις σκέψεις του, δημιουργώντας την εικόνα της ενότητας στην πολλαπλότητα, όπου ο κάθε ατομικός χρόνος γίνεται εγκάρσια τομή του χώρου και του χρόνου. Αναφέρει σχετικά ο Sebald: *είχα στ' αλήθεια την αίσθηση ότι η αίθουσα αναμονής, που στο κέντρο της στεκόμουν σα θαμπωμένος, περιείχε όλες τις ώρες του παρελθόντος μου, όλους τους ανέκαθεν καταπιεσμένους, σβησμένους φόβους και τις επιθυμίες μου, σαν να αποτελούσαν οι ασπρόμαυροι ρόμβοι του πέτρινου πατώματος τη σκηνή για την τελική πράξη της ζωής μου, σαν να εκτείνονταν σε ολόκληρο το επίπεδο του χρόνου.*⁴⁷

Και στις δύο περιπτώσεις, ο άνθρωπος προσεγγίζει την αρχιτεκτονική φαινομενολογικά, με εμπειρικούς όρους, μέσα από το συσχετισμό του με το σταθμό δια του σώματός του. Τα πράγματα του σταθμού που αντιλαμβάνεται δεν είναι περατωμένα όντα και δε δύναται να τεθούν ως αντικείμενα προς εξέταση. Ο ίδιος ο σταθμός οδηγεί σε άλλο τόπο και το όριό του είναι μακρύ, εκτείνεται. Είναι ανοιχτά και ανεξάντλητα σύνολα, τα οποία ποτέ δε θα μπορούσαμε να διερευνήσουμε ολοκληρωτικά, εφόσον δε μας δίνονται παρά μόνον σε μερικές από τις όψεις τους και υπό ορισμένη προοπτική.⁴⁸

⁴⁵ Martin, Heidegger, *Κτίζειν, κατοικείν, σκέπτεσθαι*, μετάφραση Γ. Ξηροπαϊδης, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 33.

⁴⁶ "Αυτός ο περιβάλλον κόσμος είναι οικείος, ενώ ο κόσμος στην καθαρή ουσία του, όπως μας αποκαλύπτεται στην αγωνία, είναι ανοίκειος. [...] Μέσω της αγωνίας μας φανερώνεται η ανεξάλειπτη ανοικτότητα της ευρισκόμενης μέσα στον κόσμο ύπαρξης". ό.π., σελ. 15.

⁴⁷ W. G. Sebald, *Λουστερλιτς*, μετάφραση Ι. Μεϊτάνη, εκδ. Άγρα, Αθήνα, 2006, σελ. 142.

⁴⁸ Maurice, Merleau - Ponty, *Η αμφιβολία του Σεζάν, Το μάτι και το πνεύμα*, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991, σελ. 11.

Βάσει της θεωρίας του Maurice Merleau-Ponty πρόκειται για την αντιληπτικότητα της συνείδησης ενός ένσρκου, μη σολιψιστικού υποκειμένου.⁴⁹ Το αντιληπτικό υποκείμενο εγκαθίσταται μέσα στον κόσμο και τη ροή του χρόνου, με το πνεύμα του να ριζώνει μέσα στο σώμα του και να αναπτύσσει μια αμφίσημη σχέση με το σώμα και το περιβάλλον. Το πώς αντιλαμβάνεται ο κάτοικος ή ο ταξιδιώτης την εγκατάσταση απορρέει από τη σχέση που συνάπτει το έκαστο υποκείμενο (ταυτόχρονα ως σωματικό εγώ και σκεπτόμενο ον) με τον κόσμο και με τα πράγματα του σταθμού, που το περιβάλλουν. Η εμπειρία του τόπου πραγματώνεται μέσα από την κιναισθητική αντίληψη, τη σωματική, απτική επαφή συν τω χρόνω. Σημασία έχει η βιωματική πλευρά του χώρου του σταθμού και κατ' επέκταση του κόσμου. Η αντιληπτική συνείδηση του χρήστη είναι μια οντότητα που έρχεται σε επαφή με τα πράγματα του σταθμού επί τη βάση της ιδιαίτερης κατάστασής του μέσα στο χώρο της εγκατάστασης και συναρτήσεως του χρόνου. Αυτό δε σημαίνει πως ο κάτοικος ή ο ταξιδιώτης κατανοούν το σταθμό, ανεξάρτητα από τον τελευταίο. *Για τον Merleau-Ponty υποκείμενο και αντικείμενο, συνείδηση και κόσμος, καθορίζουν αμοιβαία το ένα το άλλο. Το πεδίο πάνω στο οποίο φιλοσοφεί είναι «entre-deux» (μεταξύ των δύο).*⁵⁰ Ως προς την παράμετρο του χρόνου, συναντάται η έννοια του κοινωνικού χρόνου του κατοίκου, στην οποία προστίθεται η φευγαλέα στιγμή του ταξιδιώτη και εγκαινιάζεται μια διαλεκτική στιγμής και διάρκειας, υπό την οποία τελείται ο χώρος και η μνήμη. Η κάθε ατομική διάρκεια, υπό μορφή στιγμής, εισδύει μέσα στις άλλες και μαζί αποκαθιστούν τη μεγαλύτερη και απρόσωπη, ενδεχομένως και άχρονη, διάρκεια της αναμονής.⁵¹ Ο κάθε ατομικός χρόνος εκτυλίσσεται στο φόντο ενός συλλογικού χρόνου, στον οποίο εν τέλει δανείζει την ουσία του. Η συλλογική και ατομική βίωση του σταθμού εγγράφουν τη χρονικότητά τους στο χώρο.

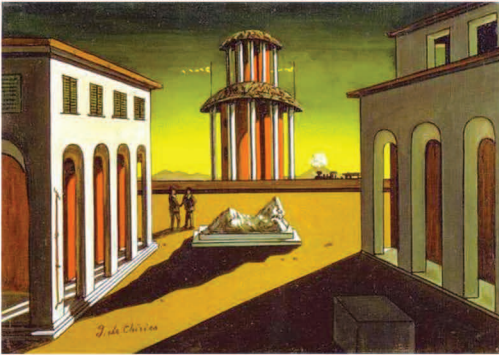
Καταληκτικά, ο χώρος του δομεί, εγκλείει, και αντιστρόφως, μια πολλαπλή χρονική εμπειρία, η οποία επεκτείνεται στο δίκτυο. Η χωρική συσχέτιση μεταξύ των σταθμών εμφανίζεται άχρονη, μη τελούμενη, γεγονός που συνηγορεί στην υποστασιοποιητική πρόσληψη του χώρου.

Κάτοικος ή ταξιδιώτης, σώμα και εγκατάσταση δομούν μια φαινομενολογία της αντίληψης. Επιστρέφοντας στην εγκατάσταση, βλέπουμε ότι σταθμοί και γραμμές, διαθέτουν σαφώς προσδιορισμένη μορφή και χαρακτήρα και δομούν έναν ισχυρό τόπο, που συσχετίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με τη γη και τον ουρανό. Εκφράζουν έναν κοινό τρόπο ύπαρξης και είναι σε θέση να απεικονίσουν το πνεύμα ενός τόπου, με το οποίο ο άνθρωπος, ασχέτως ιδιότητας και μόρφωσης, είναι σε θέση να ταυτίζεται. Η διαλεκτική της αναχώρησης και της επιστροφής είναι εκείνη που παράγει την αρχιτεκτονική. Ο ταξιδιώτης και εν γένει ο περιπλανώμενος άνθρωπος διαρκώς κινείται, βρίσκεται καθ' οδόν. Αυτό που αναζητά μέσα από την περιπλάνησή του είναι να εισχωρήσει στον κόσμο και να τον κατανοήσει, αναζητώντας νοήματα· νοήματα αδιαχώριστα από την εμπειρία του χώρου και του χρόνου. Η διαλεκτική χώρου και σώματος εκκινούν τη σημασιοδότηση της εγκατάστασης. Ο άνθρωπος πάντοτε καθ' οδόν προς το είναι του, βρίσκεται σε μια διαρκή αναζήτηση της ουσίας του. Από τον τόπο του σταθμού, ο χώρος επεκτείνεται εκατέρωθεν πάνω στις ράγες, μέχρι να συναντήσει τον επόμενο σταθμό, δεχόμενος στο φθαρτό του σώμα το χρόνο ως σειρά γεγονότων, ως μνήμη. Σε αυτό το ενδιάμεσο, το έδαφος της γραμμής συναντά τον τόπο εκείνο του τοπίου και μαζί δημιουργούν άλλους, νέους τόπους προς απομνημόνευση.

⁴⁹ Ο σολιψισμός είναι ιδεαλιστική υποκειμενική θεωρία, σύμφωνα με την οποία δεν υπάρχει τίποτε άλλο στον κόσμο εκτός από το υποκείμενο και τη συνείδησή του. Όλα τα υπόλοιπα μέσα στο σύμπαν δεν υπάρχουν στην πραγματικότητα, αλλά μόνο στη συνείδηση του υποκειμένου και η ύπαρξή τους δεν είναι παρά ένα παράγωγο της συνείδησής του. Έτσι το υποκειμενικό "Εγώ" μαζί με το συνειδησιακό του περιεχόμενο γίνεται το μοναδικό ον, ενώ όλα τα άλλα Εγώ είναι απλά ιδέες του "δικού μου Εγώ".

⁵⁰ Raman, Selden, Από τον φορμαλισμό στο μεταδομισμό, μετάφραση Μ. Πελιβάνος, εκδ. Ίδρυμα Τριανταφυλλίδη, Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 428.

⁵¹ [...] η σκέψη μας συναντάται και με τη σκέψη των άλλων [...] προκύπτουν τομές, που γίνονται ταυτόχρονα στη δική μου διάρκεια και στη δική τους, οι οποίες τείνουν να επεκταθούν στη διάρκεια ή στη συνείδηση των άλλων ανθρώπων [...]. Τώρα μεταξύ αυτών των αλληλοδιάδοχων και κοινών στιγμών, την ανάμνηση των οποίων υποθέτουμε ότι θα κρατήσουμε, θα μας είναι δυνατό να φανταστούμε ότι κυλά ένα είδος κενού χρόνου, κοινό περιτύλιγμα των διαρκειών που έχουν βιώσει οι προσωπικές συνειδήσεις [...] Maurice, Halbwachs, Η συλλογική μνήμη, μετάφραση Τ. Πλυτά, εκδ. Παπαζήση ΑΕΒΕ, Αθήνα, 2013, /σελ. 116.



Εικ. 40 Piazza di'Italia, Giorgio de Chirico, 1913.



Εικ. 41 The traveler, Duane Hanson, 1986.



Εικ. 42 Golconda, Rene Magritte, 1953

Το τοπίο ως πρόσληψη και αναπαράσταση είναι το πληροφοριακό, αισθητικό και συναισθηματικό αποτέλεσμα της νοητικής ανασυγκρότησης του χώρου, των όντων του χώρου και των σχέσεων των όντων.⁵² Τοπίο αστικό, ανθρωπογενές, αγροτικό, ιστορικό, πολιτισμικό. Τοπίο φυσικό. Όλα αυτά τα τοπία εμπεριέχονται στο εσωτερικό της φύσης και προσεγγίζονται ως "ματιά". Σύμφωνα με τον Georg Simmel με τον όρο φύση εννοούμε την ατέρμονη συνάφεια των πραγμάτων, την αδιάκοπη γένεση και καταστροφή των μορφών, την κυμαινόμενη ενότητα του γίγνεσθαι η οποία εκφράζεται με τη συνέχεια της ύπαρξης μέσα στο χρόνο και το χώρο. Υπ' αυτή την έννοια το "εσωτερικό" της φύσης είναι ένας τόπος, ο χώρος του οποίου διαρκώς εκτείνεται, προσλαμβάνοντας ιδιαίτερη ταυτότητα κάθε φορά.⁵³ Στον τόπο του τοπίου έγκειται το νόημα του φυσικού τόπου, εφόσον ιδωθεί μέσα από υπαρξιακούς όρους και αφού έχει αποβάλλει αισθητικές και συναισθηματικές οπτικές εκτιμήσεις. Ο "συγκεκριμένος χώρος" του τοπίου δεν είναι χώρος κενός. Αντιθέτως διαθέτει δομή, υπο-τόπους, φυσικά πράγματα και είναι πλήρης νοημάτων.^{54,55} Το τοπίο είναι μια ενιαία ενότητα. Μέσω του εκάστοτε τοπίου εμπεδώνεται η φύση αποσπασματικά, αλλά βιώνεται στην ολότητά της. Ο σπουδαιότερος φορέας της ενότητας αυτής είναι μάλλον αυτό που αποκαλεί κανείς ψυχικό τόνο (Stimmung) του τοπίου. [...] ο ψυχικός τόνος του τοπίου διαπνέει όλα τα μεμονωμένα του στοιχεία, συχνά χωρίς να είναι κανείς σε θέση να καταστήσει υπαίτιο γι' αυτό ένα από τα εν λόγω μεμονωμένα στοιχεία.⁵⁶

Εκείνο που προσδιορίζει την αντίληψη του τοπίου, μέσα από τις έννοιες του εδάφους, του ορίζοντα και του ουρανού, είναι το όριο. Από το όριο δηλαδή, ο χώρος αρχίζει την παρουσία του. Το πώς είναι το όριο προσδιορίζει την υλική και μορφολογική σύσταση του τόπου και εν τέλει αποκρυσταλλώνει το χαρακτήρα του τοπίου.

⁵² Χαράλαμπος Μπούρας- Δημήτρης Φιλλιππίδης, Αρχιτεκτονική, Συλλογικό έργο, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 2013, σελ. 376

⁵³ Όντας ο άνθρωπος πάνω στη γη και κάτω από τον ουρανό, στον κόσμο δηλαδή, μαζί με την έννοια της κατοίκησης κατά τον Heidegger, ο κόσμος όλος τελικά γίνεται ένα εσωτερικό.

⁵⁴ Το πράγμα πραγματώνει κόσμο και τα φυσικά αυτά πράγματα είναι πυκνωτές του νοήματος του φυσικού περιβάλλοντος.

⁵⁵ Η βίωση του νοήματος έρχεται μέσα από την κατανόηση ουρανού, γης και διασύνδεσής τους. Τα διάφορα "εσωτερικά" του τοπίου, τα κατάλληλα για κατοίκηση, αναγνωρίζονται, γιατί διαθέτουν ιδιαίτερες δομικές ιδιότητες.

⁵⁶ Georg Simmel, Joachim Ritter, Ernst H. Gombrich, Το τοπίο, μεταφράσεις Γ. Σαγκριώτης, Λ. Αναγνώστου, Ν. Δασκαλοθανάσης, εκδ. Ποταμός, Αθήνα, 2004, σελ. 25

Στο όριο του τοπίου έρχεται να προστεθεί το όριο της σιδηρογραμμής. Η σιδηρογραμμή, το πιο βασικό πράγμα του δικτύου, δηλώνει την κίνηση και καθορίζει τη διεύθυνση του χώρου. Αν και εντοπίζεται ως επί το πλείστον μόνο ως αλλαγή υλικού στο έδαφος, ορίζει περίκλειστο χώρο και συνάγεται ως όριο συνεχές και κτιστό. Εδώ η έννοια του κτιστού σημαίνει ότι επιτρέπει το κατοικείν και ουσιαστικά το κτίζειν του ορίου επιτελεί την ανέγερση τόπων δια της συναρμόσεως των χώρων τους. Όριο δικτύου και όριο φυσικών τόπων συναντώνται στο τοπίο της Πελοποννήσου.

Αυτό που κατά κύριο λόγο συναντούμε στην Πελοπόννησο είναι ως τοπίο είναι το κλασικό, υπό μορφή κατανοητής σύνθεσης ξεχωριστών στοιχείων. Τα πράγματα και η τάξη ως στοιχεία χώρου, ο χαρακτήρας και το φως ως στοιχεία της ατμόσφαιρας, βρίσκουν την πραγμάτωσή τους σε ένα συντεταγμένο σύνολο διακριτών τόπων με νόημα.⁵⁷ Το τοπίο της Πελοποννήσου και ειδικά της Αρκαδίας, έχει συσχετιστεί με την αναπόληση ενός παρελθόντος αθώου και ειδυλλιακού, όπου ο άνθρωπος δεν επιβάλλεται στη φύση. Αυτό υποδηλώνει μια νοσταλγία για τις αξίες της φυσικής ζωής και για την άνευ όρων παράδοση σε έναν κύκλιο χρόνο.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο ακολουθεί το τοπίο χωρίς να του επιβάλλεται. Δεν προστίθεται στον τόπο μόνο σαν ένα ξένο, ξεχωριστό προς ανάγνωση, επίπεδο. Σαν άλλο καφκικό κτίσμα το δίκτυο προσαρμόζεται και λόγω της ιδιαιτερότητάς του συλλέγει το τοπίο. Απλώνεται στο χώρο και εναρμονίζεται με τις συνθήκες του περιβάλλοντος του, ακριβώς όπως το κτίσμα που περιγράφεται στο ομώνυμο βιβλίο του ο Κάφκα. Αναφέρει σχετικά πως [...] το συνολικό σχέδιο μου επέβαλε φυσικά ορισμένους περιορισμούς. Και αλλού, [...] προς τους δέκα διαδρόμους που ξεκινούν από εδώ, τον καθένα ανάλογα με το συνολικό σχέδιο, κατηφορικό ή ανηφορικό, ίσιο ή καμπύλο, να διευρύνεται ή να στενεύει [...] τότε ξέρω καλά πως αυτό είναι το κάστρο μου που το απέσπασα από το αντίξοο έδαφος.⁵⁸ Σχετίζεται κατ' ουσίαν με το περιβάλλον του, μέσα από αντιστοιχίες ανάμεσα στη μορφολογία του και τις φυσικές συνθήκες. Μέσω του κτίζειν το δίκτυο προσεγγίζει κάθε φορά το κατοικείν. Ως προς τον φυσικό χώρο, συλλέγεται η πεδιάδα, η ακτογραμμή, η κορυφογραμμή βουνών και λόφων, η εδαφική εντομή, υπο-τόποι με ποικίλη ικανότητα να δεχθούν το ανθρωπογενές στοιχείο του δικτύου, με το τελευταίο να γίνεται η υπαινικτική εκείνη χειρονομία, μέσω της οποίας εμφανίζεται το

genius loci κάθε φορά.

Ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται κατά το ταξίδι τον εξωτερικό χώρο, την κατάσταση και τη θέση του. Μέσω του σώματός μας –το οποίο δεν αποτελεί απλώς πράγμα ανάμεσα στα πράγματα, αλλά τον τόπο όπου το πνεύμα περιβάλλεται το σχήμα μιας συγκεκριμένης φυσικής και ιστορικής κατάστασης- το υποκείμενο συλλαμβάνει τον εξωτερικό χώρο, εκφράζει τον εαυτό του μέσα στον κόσμο, προβάλλοντας τις προθέσεις του.⁵⁹ Το σώμα επομένως δεν προσφέρει απλώς μια πρόσβαση στο χώρο που ο ταξιδιώτης κινείται και ορά ή στο χώρο που ο κάτοικος κατοικεί. Μέσω του σώματος και του πνεύματος που κατοικεί εντός του, διαμορφώνεται η αντίληψη του για τον κόσμο, με μια εμπειρία κινητική, χωρική, χρονική, εκφραστική, συγκινησιακή. Σύμφωνα με τον Bergson η αντίληψη, η μνημονική εικόνα και η γνήσια μνήμη είναι αλληλένδετες. Αντίληψη είναι μεν η επαφή του ανθρώπινου νου με το περιβάλλον του, αλλά παράλληλα είναι και ο εμπλουτισμός της από εικόνες της μνήμης του, οι οποίες ολοκληρώνουν και ερμηνεύουν την αρχική αυτή αντίληψη. Η μνημονική εικόνα που αποτυπώνεται, είναι ένα κράμα εικόνων, που ενσωματώνεται μέσω της αντίληψης και υλοποιείται μέσω της μνήμης.⁶⁰ Ο άνθρωπος δηλαδή εγκαλεί τη φύση, προκειμένου να μπορέσει να την επανερμηνεύσει, ενωπιζόμενος τον άναρθρο λόγο που δονεί τη σωπή του κόσμου και των πραγμάτων, διδάσκοντάς του νέους δυνατούς τρόπους έκφρασης : «... κάθε απόσπασμα του κόσμου... περιέχει κάθε είδους φιγούρες του Είναι [...]».⁶¹

Όταν το τραίνο διασχίζει μια πεδιάδα, η έκταση είναι μεγάλη και οι μικρές μεταβολές στο ανάγλυφο της επιφάνειάς της απορροφώνται. Το δίκτυο παίρνει σχηματισμό παράλληλο προς το φυσικό δρόμο επικοινωνίας, ακολουθώντας τη γενική κατεύθυνση του εδάφους, με τη σιδηρογραμμή να είναι κυριολεκτικά φυτεμένη μέσα σε αυτό. Όριο τοπίου και όριο δικτύου ταυτίζονται. Εδώ το δίκτυο δένεται έντονα με το στοιχείο της γης και με την ανεμπόδιστη θέαση του ουρανού από πάνω, οπτικοποιεί την αρμονική συνύπαρξη αυτών των δύο. Φυσικά και ανθρωπογενή στοιχεία συνυπάρχουν ειρηνικά ως δείγμα συμφιλίωσης ανθρώπου και φύσης. Το όριο του δικτύου είναι ανοιχτό και πλήρως προσπελάσιμο και ο χαρακτήρας που λαμβάνει αποπνέει μια αίσθηση ασφάλειας και προστασίας. Αναμφίβολα ο άνθρωπος κερδίζει επάξια με πολλαπλούς τρόπους το κατοικείν του. Γιατί καλλιεργεί τα πράγματα που αναπτύσσονται στη γη, προστατεύει αυτό που αναπτύσσεται προς όφελός του. Η καλλιέργεια και η προστασία είναι ένας τρόπος του κτίζειν.⁶² Μελετώντας κατ' επέκταση συγκεκριμένα τον τόπο της αργολικής πεδιάδας, βλέπουμε ότι το δίκτυο ως

⁵⁷ "Το κάθε ελληνικό τοπίο προσφέρεται φυσικά σαν μια σαφώς οριοθετημένη ενότητα, που εμφανίζεται στο μάτι ως ολοκληρωμένη δομή. Η ελληνική αίσθηση της πλαστικής μορφής και του περιγράμματος, για το όλο και τα μέρη του, πηγάζει από το τοπίο." Curtius Ludwig, Christian, Norberg-Schulz, *Genius loci, Το πνεύμα του τόπου, Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, μετάφραση Μ. Φραγκόπουλος, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., 2009, σελ. 51

⁵⁸ Franz, Kafka, *Το κτίσμα*, μετάφραση Α. Ρασιδάκη, εκδ. Άγρα, Αθήνα, 2001, σελ.22 και 32

⁵⁹ Maurice, Merleau - Ponty, *Σημεία*, μετάφραση Γ. Φαράκλας, εκδ. Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 2005, σελ. 404.

⁶⁰ Για περισσότερα βλέπε *Matter and Memory* του Henry Bergson.

⁶¹ Maurice, Merleau - Ponty, *Η αμφιβολία του Σεζάν, Το μάτι και το πνεύμα*, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991, σελ. 21.

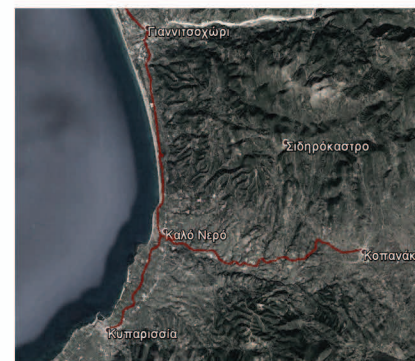
⁶² Martin, Heidegger, «...Ποιητικά κατοικεί ο άνθρωπος...», μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 21.

αρχιτεκτονική επέμβαση έρχεται να διασχίσει διακριτικά όλο εκείνο το σύνολο φυσικών τόπων, που φέρουν την ανθρώπινη φροντίδα και αναδύεται μέσα από τη γη, τον ουρανό, το φως, το βάθος, το χρώμα, τις υφές. Όλα αυτά, η όραση του ταξιδιώτη τα λαμβάνει, όχι επειδή απλώς περνάνε μπροστά του, αλλά γιατί αντηχούν μέσα στο σώμα που τα υποδέχεται, σαν σε έσοπτρο. Βλέπει κατά μία έννοια σύμφωνα ή μαζί με το φυσικό τόπο της πεδιάδας, παρά την πεδιάδα αυτή καθαυτή. Η φύση βρίσκεται στο εσωτερικό, έλεγε ο Cezanne. Η πεδιάδα μέσα σε μια αμφίδρομη κίνηση αναδιπλώνεται μέσα στις νοερές εικόνες του ταξιδιώτη και έπειτα εκείνες ξεδιπλώνουν τοπία, χώρους και μνήμες που έχουν ενσωματώσει. Η αθέλητη μνήμη συνοδεύει το ταξίδι και την κάθε στιγμή ο ταξιδιώτης τη δέχεται σε μια επιβεβλημένη παθητικότητα, επί της οποίας συνεχώς προσθέτει τον εαυτό του.



Εικ. 43, 44, 45, 46 Απόψεις
από τον Αχλαδόκαμπο.

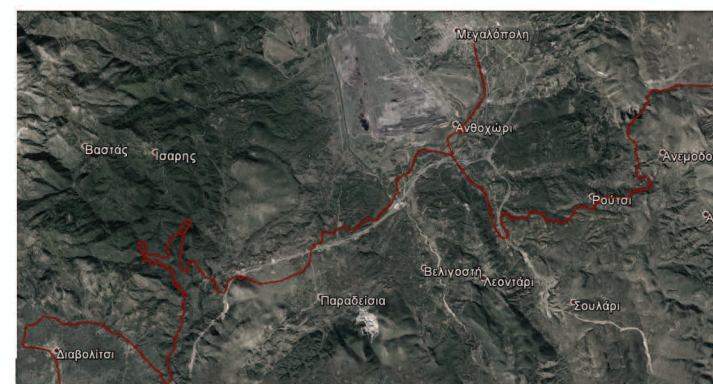
Στην κορυφογραμμή των βουνών από την άλλη, όπως και κατά μήκος των ακτογραμμών, το δίκτυο οπτικοποιεί ξανά τη δομή του τοπίου, προσαρμοζόμενο πιστά στη φυσική χάραξη. Χαρακτηριστικά αυτό φαίνεται στη γραμμή Αθηνών- Πατρών, όπου η σιδηροδρομική γραμμή, ως μια επί της ξηράς επανάληψη του περιγράμματος της ακτογραμμής, κινείται παραλιακά, αλλάζοντας χαρακτήρα, ούσα άλλοτε παράκτια και άλλοτε επάκτια. Έρχεται δηλαδή, να δηλώσει και να ισχυροποιήσει το όριο του παρά θιν' άλλος τόπου, υπογραμμίζοντας τον αιγιαλό και ενσωματώνοντας τον χαρακτήρα του. Στον συγκεκριμένο υπο-τόπο, το δίκτυο λαμβάνει το μέγιστο της απροσδιοριστίας του και γίνεται στοιχείο ρευστό. Αυτό συμβαίνει διότι ο χαρακτήρας της γραμμής λαμβάνει το χαρακτήρα του ύδατος, αφομοιώνοντας τις ιδιότητες και την ευμετάβλητη φύση του. Μέσα από την εν κινήσει θέση όλου αυτού του συνεχώς δονούμενου τοπίου, η όραση του ταξιδιώτη λαμβάνει τα οπτικά δεδομένα, αλλά πρωτίστως ανοίγεται σε μια υφή του Είναι, της οποίας τα διακριτικά αισθητηριακά μηνύματα αποτελούν τα σημεία στίξεως ή τις τομές και την οποία το μάτι κατοικεί όπως ο άνθρωπος στο σπίτι του.⁶³ Το βουνό αντίθετα, είναι ένας ισχυρός τόπος, που εμφανίζεται στο ευρύτερο τοπίο με την μορφή κέντρου. Όπως και στην ακτογραμμή, ομοίως το δίκτυο προσαρμόζεται στο όριο της φυσικής καμπύλης του βουνού. Το όριο της σιδηρογραμμής ανήκει μεν στη γη αλλά αναπόφευκτα υψώνεται στον ουρανό. Το υψωμένο προς τα πάνω βλέμμα διατρέχει την απόσταση που μας χωρίζει από τον ουρανό, αλλά παραμένει πάνω στη γη.⁶⁴ Στο τμήμα Παρθενίου- Ελαιοχωρίου- Αχλαδόκαμπος- Ανδρίτσας φαίνεται ολοκάθαρα η γραφή του τοπίου πάνω στη γραμμή. Ο φυσικός χώρος του βουνού, με το σαφές περίγραμμα, απεικονίζεται στη σιδηροδρομική γραμμή, δημιουργώντας τη μορφή μιας σύμμικτης γλυπτικής παρουσίας με καθαρά ανθρώπινες διαστάσεις. Ο όγκος του βουνού, μέσα από το ανθρωπογενές στοιχείο του δικτύου έρχεται πιο κοντά στην ανθρώπινη κλίμακα. Τα πράγματα αυτού του κράματος τόπου προβάλλουν στο φως. Αναφέρει ο Heidegger: *Εάν το στοχαστούμε ως το καθαρό φωτίζει, τότε τούτο κομίζει όχι μόνο τη φωτεινότητα αλλά και τον ελεύθερο χώρο, όπου έρχονται στην επιφάνεια όλα τα πράγματα [...]. Επομένως, το φωτίζει είναι κάτι περισσότερο από παροχή φωτεινότητας, κάτι παραπάνω από φανέρωμα. Το φωτίζει είναι η διαλογιζόμενη περισυλλέγουσα προσκόμιση στον ελεύθερο χώρο, είναι η χορήγηση παρουσίας.*⁶⁵ Το φως δηλαδή εκχωρεί υπόσταση στο



Εικ. 47 Η σιδηρογραμμή κινείται παράλληλα της ακτογραμμής.



Εικ. 48 Η σιδηρογραμμή ακολουθεί πλήρως τη γραφή του ορεινού τοπίου.



Εικ. 49 Ομοίως, στο τμήμα Άνεμοδούρι- Διαβολίτσι, η γραμμή συμπίπτει με την υψομετρική καμπύλη.

⁶³ Maurice, Merleau - Ponty, *Η αμφιβολία του Σεζάν, Το μάτι και το πνεύμα*, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991, σελ. 73.

⁶⁴ Martin, Heidegger, «...Ποιητικά κατοικεί ο άνθρωπος...», μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 33.

⁶⁵ Martin, Heidegger, *Λόγος, Μοίρα, Αλήθεια, Ηράκλειτος, Παρμενίδης*, μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2009, σελ. 131

δίκτυο, του δίνει ουσία και νόημα και επηρεάζει το χαρακτήρα του. Στον τελευταίο προστίθενται και οι έννοιες του άφθартου και του απόμακρου χαρακτήρα του βουνού, με ένα αίσθημα ερημίας και φόβου να διατρέχει αυτά τα τμήματα.⁶⁶ Ο ταξιδιώτης σε πρώτο επίπεδο βιώνει ότι το τραίνο διασχίζει ένα ορεινό τοπίο, όμως οι εντυπώσεις του πάντα εντυλίζουν και άλλα πράγματα, διαφορετικά από την απλή πρόσληψη του περιβάλλοντος, τα οποία άπτονται αισθημάτων και σκέψεων συνειρμικών. Ο ταξιδιώτης ονειροπολεί. Η σκέψη του απομακρύνεται και στην κάθε αποδημία της επιστρέφει για να αναζητήσει το είδωλό της στον εαυτό της.



Εικ. 50 Λίγο έξω από την Ανδρίτσα.



Εικ. 51 Τμήμα γραμμής στο φαράγγι του Βουρραϊκού.



Εικ. 52 Εγκαταλελειμένα τραίνα σε τμήμα της γραμμής, που διατρέχει ορεινό κομμάτι, κοντά στον Αχλαδόκαμπο.

⁶⁶ "Γι' αυτό οι ποιητικές εικόνες είναι οι κατ' εξοχήν απ-εικονίσεις και όχι απλές εικασίες και ψευδαισθήσεις, αλλά απ-εικονίσεις με την έννοια ότι εγκλείουν και ταυτοχρόνως καθιστούν ορατό το ξένο μέσα στην όψη του οικείου. Ο ποιητικός λόγος των εικόνων συλλέγει τη φωτεινότητα και την ηχώ των εμφανίσεων του ουρανού και τις κάνει Ένα με τη σκοτεινότητα και τη σιωπή του ξένου".
Martin, Heidegger, «...Ποιητικά κατοικεί ο άνθρωπος...», μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 51.

Πολύ σημαντικός τόπος για το δίκτυο είναι εκείνος της γέφυρας. Η γέφυρα, πιο πολύ από κάθε άλλο κομμάτι του δικτύου, έχει έντονα υπαρξιακό περιεχόμενο, καθώς πραγματώνει το κρυφό νόημα του τοπίου της, συμπληρώνοντας εκείνο που λείπει.⁶⁷ Κατά τον Heidegger, η γέφυρα είναι πράγμα και δε συλλέγει απλώς τα στοιχεία του περιβάλλοντός της, αλλά το νοηματοδοτεί. Τα δύο σημεία που βρίσκονται αντίκρυ, ενώνονται πάνω από το κέντρο της εντομής, μέσω της γέφυρας και ο τόπος γίνεται τέτοιος μέσα από και με το στοιχείο της γέφυρας.⁶⁸ Δεν συνδέει απλώς όχθες που προϋπάρχουν. Οι όχθες προβάλλουν το πρώτον ως όχθες κατά τη διάβαση της γέφυρας. Η γέφυρα αφήνει τις όχθες κατ' ιδίαν [ιδιαιτέρως] να κινείται η μία έναντι και ταυτοχρόνως υπεράνω της άλλης.⁶⁹ Η μια πλευρά διακρίνεται από την άλλη μέσω της γέφυρας. Ο τόπος πάνω στη γέφυρα είναι μια τομή στον αέρα. Αν και αιωρείται ανάμεσα σε γη και ουρανό και τείνει να υψωθεί προς τον τελευταίο, η υλική και μορφολογική δομή, τόσο της γέφυρας, όσο και του περιβάλλοντός της, ενίοτε την έλκει προς τη γη. Αυτό φαίνεται καθαρά στις γέφυρες των Χράνων, της Νικολακάκαινας και της Ανδρίτσας. Η γαιώδης κατασκευή αυτών των γεφυρών με τα βαριά λίθινα τόξα, το λοφώδες τοπίο που τις περιβάλλει και η πυκνή βλάστηση, που συχνά υψώνεται πάνω από αυτές, στερούν συχνά την επαφή με τον ουρανό και κατ' επέκταση οι γέφυρες αποκτούν χαρακτήρα αποτρεπτικό, σε συνδυασμό με ένα αίσθημα παγίδευσης. Αντίθετα στη γέφυρα του Αχλαδόκαμπου το τραίνο μοιάζει να κινείται περισσότερο στον ουρανό, σχεδόν να πλέει ή να πάλλεται, εντελώς αποδεδευσμένο από τη γη, με τη γέφυρα να είναι ως αιωρούμενο στοιχείο διέλευσης. Ο ταξιδιώτης ακολουθεί τη διαδρομή με το σώμα του. Το τελευταίο, ορατό και κινητό μαζί, εμπεριέχεται στον κόσμο, είναι μέσα στα πράγματα που συναντά και συναισθάνεται. Στο χαρακτήρα που προσλαμβάνει το δίκτυο βλέπουμε την αντανάκλαση του εαυτού του ταξιδιώτη.

⁶⁷ "Ο κόσμος εμφανίζεται ως ένα καθολικό ύφος. Συγκροτείται μπροστά μας στις νοητές αρθρώσεις του ως μια λανθάνουσα έκφραση και μας καλεί σε μια βιωματική σύλληψη του βωβού νοήματος που τον συνέχει σε αντιληπτή μορφή." Maurice, Merleau - Ponty, *Η αμφιβολία του Σεζάν*, Το μάτι και το πνεύμα, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991, σελ. 12.

⁶⁸ Όπως αναφέρει ο W. J. Richardson "η γέφυρα συλλέγει το Είναι σε μια συγκεκριμένη θέση που μπορούμε να την αποκαλέσουμε τόπο. Αυτός ο τόπος ωστόσο δεν υπάρχει ως οντότητα πριν τη γέφυρα [...] αλλά αναδύεται- σε- παρουσία μόνο με τη γέφυρα και ως η γέφυρα". Christian, Norberg- Schulz, *Genius loci, Το πνεύμα του τόπου*, Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, μετάφραση Μ. Φραγκόπουλος, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., 2009, σελ. 20.

⁶⁹ Martin, Heidegger, *Κτίζειν, κατοικείν, σκέπτεσθαι*, μετάφραση Γ. Ξηροπαϊδης, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 43-51.



Εικ. 53 Η γέφυρα των Χράνων.



Εικ. 54 Η γέφυρα στον Κοκκινόλακα.

Οι εντυπώσεις των αισθήσεών του συγκρατούν νοήματα και συμπηγνύονται ως σημεία, που επιθυμούν να εκδηλωθούν, επιζητώντας κάθε στιγμή την εκτύλιξη του νοήματος και παράλληλα αποσπών την σκέψη του από τη φυσική της αδράνεια και ακινησία. Απ' τη μια μεριά η συνειδητή αντίληψη γυρεύει να ανακαλύψει το μυστικό της εντύπωσης στο ίδιο το αντικείμενο, και από την άλλη η συνειδητή μνήμη γυρεύει το μυστικό της ανάμνησης μέσα στα διαδοχικά παρόντα.⁷⁰ Στο τωρινό παρόν εισχωρεί ένα παρελθοντικό παρόν, αθόρυβο, που έρχεται να ολοκληρωθεί και να ολοκληρώσει.



Εικ. 55 Η γέφυρα του Αχλαδόκαμπου.



Εικ. 56 Γέφυρα μεταξύ Κυπαρισσίας και Καλαμάτας.



Εικ. 57 Γέφυρα Αρκουδιάς, κοντά στο Ελαιοχώρι.



Εικ. 58 Γέφυρα κοντά στο Παρθένι.

⁷⁰ Σταύρος, Σταυρίδης (επιμέλεια), *Μνήμη και εμπειρία του χώρου*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006, σελ. 53.

Ως τελευταίος μένει ο τόπος της σήραγγας, ο οποίος δεν προσαρμόζεται στο φυσικό χώρο, αλλά εμφανίζεται ως τομή σε στερεό. Έρχεται σε ρήξη μαζί του, καθώς βίαια διαπερνά τον τόπο του βράχου. Η ιδιότητα, που συλλέγει ο βράχος, ως υπο-τόπος του βουνού, είναι η σκληρότητα και η αντοχή της πέτρας ως υλικό. Και είναι η ρωγμή αυτής ακριβώς της ιδιότητας, που την τονίζει ακόμα περισσότερο. Ο τόπος του βράχου και ο τόπος της σήραγγας έρχονται σε ρήξη και συγκερασμό μαζί. Το όριο του δικτύου είναι μες τη γη, αλλά η πραγμάτωσή του συντελείται σε επίπεδο τομής, καθώς το βουνό γίνεται το άνω όριο του χώρου. Οι σήραγγες εμφανίζονται σαν ενιαίο μόρφωμα, σα συσσωμάτωμα φυσικού και ανθρώπινου στοιχείου. Ειδικά στη γραμμή του Οδοντωτού σιδηρόδρομου στα Καλάβρυτα συναντά κανείς μια σειρά από σήραγγες, οι οποίες σε πείσμα του φυσικού στοιχείου κάνουν αισθητή την παρουσία τους. Πολλές από αυτές είναι απλώς λαξευμένες στο βράχο, χωρίς επιπλέον κατασκευές ή ανθρωπογενή στοιχεία. Το τραίνο μοιάζει να βγαίνει από τα έγκατα της γης, αποκτώντας έναν ατόφιο χθόνιο χαρακτήρα, σκοτεινό, μυθολογικό σχεδόν. Δε μοιάζει για ανθρώπινο έργο, αλλά για προϋπάρχον φυσικό σχηματισμό, δημιουργημένο σε κάποιο άχρονο χρόνο. Ενδιαφέρον δε είναι ο χαρακτήρας που προσλαμβάνει το δίκτυο στο τμήμα του Χελμού. Στο σημείο εκείνο δεν υπάρχει ακριβώς σήραγγα, αλλά μάλλον μια λαξευμένη εσοχή, καθώς η μια πλευρά ανοίγεται στο τοπίο. Ο τόπος εκεί λαμβάνει τη μορφή κοιλότητας και ο βράχος αιωρείται πάνω από τις ράγες, αντικαθιστώντας το άνω όριο του ουρανού με το δικό του βάρος. Ένα αίσθημα δέους και ανασφάλειας σε καταβάλλει, καθώς το τραίνο κινείται παράλληλα στον γκρεμό. Μαζί με το τραίνο κινείται και το σώμα, η κίνηση ξεδιπλώνεται. Η κίνηση εκλαμβάνεται ως φυσικό επακόλουθο και ωρίμανση της όρασης. Το ορών σώμα, επίσης ορατό και το ίδιο, πλησιάζει απλώς το τοπίο με το βλέμμα του, το προσεγγίζει, χωρίς να το οικειοποιείται, αναγνωρίζοντας ενδεχομένως στον αφιλόξενο χαρακτήρα του τον εαυτό του, μια άλλη όψη της ορώσας δύναμής του. Εδώ αποκρυσταλλώνεται το εγώ του ανθρώπου, ένα εγώ συμφυές εκείνου που ορά, του ταξιδιώτη, και του αντικείμενου όρασής του, του αισθανόμενου με το αισθητό, ενός εγώ που ενυπάρχει μέσα στα πράγματα. Όλα τα πράγματα, τα τοπία, τα πρόσωπα, τα ονόματα απ' τη στιγμή που θα καταφέρουμε να τα κάνουμε να μιλήσουν γίνονται κουτιά που μισανοίγουν, ένα περίβλημα απ' όπου φέρνουμε στο φως ένα περιεχόμενο με ολότελα διαφορετική φύση και τελείως διαφορετικό σχήμα απ' αυτό [...]. Η υλικότητα του περιέχοντος συγκροτείται με τη σαφήνεια ενός κλειστού περιβλήματος [...]. Αντίθετα η υλικότητα του περιεχομένου [...] διαφεύγει προς όλα τα σημεία του χώρου και του χρόνου.⁷¹



Εικ. 59 Σήραγγα στα Καλάβρυτα.



Εικ. 60, 61 Στο φαράγγι του Χελμού.

⁷¹ Σταύρος, Σταυρίδης (επιμέλεια), *Μνήμη και εμπειρία του χώρου*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006, σελ. 56.

Το ταξίδι είναι μια εντελώς διαφορετική συνθήκη από αυτή της καθημερινής συνήθειας. Το τραίνο κινείται και μαζί του κινείται και το σώμα του ταξιδιώτη. Η σκέψη του κινείται και αυτή και πάντα με αφορμή το χώρο, ακολουθεί μια εντελώς διαφορετική πορεία, στο επίπεδο του χρόνου, περιπλανώμενη στα τοπία της εμπειρίας, της μνήμης και της φαντασίας. Τα τοπία, οι αισθήσεις, οι σκέψεις, η μνήμη, η ονειροπόληση, όλα στροβιλίζονται στο μυαλό του ταξιδιώτη και ενώνονται στην εγκάρσια τομή του βαγονιού, από το ένα παράθυρο στο άλλο.

Οι ανατολές του ηλίου συνοδεύουν τα μεγάλα σιδηροδρομικά ταξίδια... στο τετράγωνο πλαίσιο του παραθύρου είδα σύννεφα καμπυλωτά... σε λίγο σωρεύτηκαν πίσω τους αποθέματα φως. Ζωντάνεψε ο ουρανός, πήρε ένα κοκκινωπό χρώμα... το τραίνο έστριψε. Η πρωινή σκηνή αντικαταστάθηκε στο πλαίσιο του παραθύρου... κι ήμουν απελπισμένος γιατί είχα χάσει τη λωρίδα μου του ρόδινου ουρανού, όταν την αντίκρυσσα πάλι, τούτη τη φορά όμως κόκκινη στο απέναντι παράθυρο, που το εγκατέλειψε σε μια δεύτερη καμπή της σιδηροδρομικής γραμμής· κι έτσι περνούσα τον καιρό μου τρέχοντας από το ένα παράθυρο στο άλλο, για να μεταφέρω πάνω σ' ένα καινούργιο φόντο τα περιοδικά κι αντικρυστά κομμάτια του ωραίου μου άλικου κι ευμετάβολου πρωινού και ν' αποκτήσω μια συνολική όψη κι έναν συνεχόμενο πίνακα...⁷²

Το σιδηροδρομικό δίκτυο διατρέχει ως όφειλε την Πελοπόννησο, αλλά όχι επιφανειακά.⁷³ Η έκταση, ο χαρακτήρας και οι χωρικές ιδιότητες κάθε περιβάλλοντος, που συναντά, άσκησαν επιρροή στη μορφή, στο χαρακτήρα και στο τι είδους τόπο διαμόρφωσε το ίδιο. Το κτίζειν του δικτύου είναι κατοικείν και το κατοικείν είναι ο τρόπος με τον οποίο ο άνθρωπος είναι πάνω στη γη. Ο τόπος του δικτύου γίνεται τελικά, τόσο μέσο σύνδεσης τόπων, όσο και δημιουργίας νέων τόπων, άλλων. Ο οικισμός και το τοπία διατρέχονται και ενώνονται από το δίκτυο. Στην –αν και ποικιλόμορφη– συνεχή έκταση του τοπίου, ο κάθε οικισμός εμφανίζεται ως μορφή, αναλαμβάνει ρόλο κέντρου και είναι μια εν δυνάμει εστία για το περιβάλλον του. Έτσι το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου, συλλέγοντας δομές και νοήματα από ανθρωπογενείς και φυσικούς τόπους, διαμορφώνει το δικό του πανόραμα τόπων και ταυτόχρονα ενώνει άλλους, ήδη υφιστάμενους τόπους. Κατά αυτόν τον τρόπο έχουμε δυο σύνολα τόπων σε τομή, αλληλοεπηρεαζόμενα και αλληλοσυμπληρούμενα, με το σιδηροδρομικό δίκτυο να αποκτά διττή φύση.

Σε αυτούς τους τόπους συν- υφίσταται ο άνθρωπος εις αναζήτηση του είναι του στον κόσμο, εφόσον άνθρωπος και κόσμος εντοπίζονται ως συμφυείς, είναι δηλαδή εκδιπλώσεις της ίδιας σάρκας, σύμφωνα με τη φιλοσοφία του Merleau-Ponty. Συναισθανόμενη εμπειρία, άνθρωπος και κόσμος συναντώνται λοιπόν στη σάρκα, τον τόπο ενός λανθάνοντος είναι. [...] σ' αυτόν τον τόπο όπου διαμορφώνεται από κοινού το υποκείμενο και το αντικείμενο, όπου κόσμος και σώμα αποκαλύπτονται στην κοινή υφή τους, χωρίς ωστόσο να ταυτίζονται. Ο Ponty αναλύοντας περαιτέρω αυτή την ιδέα της σάρκας, καταλήγει στην ιδέα της καθολικής συνεκτικότητας, την ιδέα του είναι ως πρωταρχικού πεδίου εμπειρίας όπου κάθε στοιχείο διανοίγεται σε όλα τα άλλα, όπου ορών και ορατό, ορατό και αόρατο, παρουσία και απουσία, μέσα και έξω παραπέμπουν διαρκώς το ένα στο άλλο, χωρίς ποτέ να συντίθενται: ορίζονται από την ίδια την αναστρεψιμότητα τους η οποία αποτελεί μια κίνηση που επιτρέπει τη διατήρηση του πολλαπλού, την ύπαρξη μιας δημιουργικής ανισορροπίας στο ίδιο το εσωτερικό του είναι.⁷⁴ Το ανθρώπινο σώμα γίνεται φορέας νοήματος του δικτύου μέσα από την εμπειρία του μαζί του. Το ίδιο το δίκτυο τόπων του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, όντας προσαρμοσμένο στην ανθρώπινη κλίμακα, προάγει αυτή την εμπειρία και διευκολύνει την οικεία εκδιπλώση του ατόμου. Οι οικείες χωρικές τυπολογίες του δικτύου στέκονται αρωγοί στην ανθρώπινη επικοινωνία, με τον τόπο και τη βιωματική χωρική εμπειρία να είναι σταθερό σημείο αναφοράς. Η *stabilitas loci* είναι αναγκαία συνθήκη για την ανθρώπινη ζωή και την ανάπτυξη κοινωνικής και ατομικής ταυτότητας. Όταν κοιτούμε τα αντικείμενα ή τα κτίρια που φαίνεται να είναι σε ειρήνη με τον εαυτό τους, η αντίληψή μας γίνεται ήρεμη και θαμνή. Τα αντικείμενα που αντιλαμβανόμαστε δεν έχουν μηνύματα για εμάς, βρίσκονται απλά εκεί. Οι αισθητήριες ικανότητες μας σιγά-σιγά [...] Φτάνουν πέρα από σύμβολα, είναι ανοιχτές, άδειες. Είναι σα να βλέπουμε κάτι, στο οποίο δεν μπορούμε να συγκεντρώσουμε τη συνείδησή μας (επίγνωση, συναισθήση). Εδώ, σε αυτό το αντιληπτικό κενό, μια μνήμη μπορεί να αναδυθεί, μια μνήμη που μοιάζει να έρχεται από τα βάθη του χρόνου.⁷⁵ Ο τόπος του δικτύου, με την παύση της λειτουργίας του αλλάζει περιεχόμενο, χωρίς να απωλέσει όμως την ιδιαιτερότητα της ταυτότητάς του και την εσώτερη λογική του. Ως υπέρ- τόπος έχει τη δυνατότητα να δεχθεί ένα νέο περιεχόμενο, διάφορο του δικτύου παραγωγής, συγκεκριμενοποιώντας την ουσία του στο νέο ιστορικό πλαίσιο, δίχως να περιπέσει σε λήθη, αλλά μεταβαίνοντας στο συναισθηματικό πεδίο της αντιληπτικότητας ως ένα δίκτυο μνήμης, απομεινάρι μιας εποχής αθώας

⁷² Marcel, Proust, Αναζητώντας το χαμένο χρόνο, Στον ίσκιω των ανθισμένων κοριτσιών, μετάφραση Π. Α. Ζάννας, εκδ. Εστία, Αθήνα, 2009, σελ. 27.

⁷³ "Η δραστηριότητα της τέχνης είναι μια δραστηριότητα κατ' εξοχήν εκφραστική. [...] Χρησιμοποιεί σημεία ή συστήματα σημείων για να πει αυτό που δεν έχει ακόμα ειπωθεί, για να κάνει να αναδυθούν νέα ίχνη προσανατολισμού μέσα στον κόσμο". Maurice, Merleau - Ponty, Η αμφιβολία του Σεζάν, Το μάτι και το πνεύμα, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991, σελ. 15.

⁷⁴ ό.π., σελ. 13.

⁷⁵ Peter, Zumthor, Thinking Architecture, Birkhäuser- Publishers for architecture, Basel, Boston, Berlin, 2006, σελ. 17.

και αυθεντικής, δίκτυο τόπων ενός απτού τρόπου αντίληψης που τώρα πια λείπει. Το δίκτυο ενθαρρύνει τη μνημονική δραστηριότητα του ανθρώπου, καθώς είναι η εκπεφρασμένη ανάγκη του τελευταίου να συνδεθεί με αυτό που κάποτε υπήρξε. Στρεφόμενος στο παρελθόν μέσω της μνήμης, ο άνθρωπος αναζητά την προβολή του στο μέλλον. Η μνήμη των χωρικών και χρονικών θυλάκων του δικτύου είναι μια μνήμη, που συσχετίζει χρόνους αλλοτινούς, τωρινούς και περασμένους, συντελεσμένους, αλλά και ανοικτούς σε νέες προοπτικές.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ
ΑΠΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΕ ΔΙΚΤΥΟ ΜΝΗΜΗΣ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του, έχει εγκαταλειφθεί. Το όποιο σημασιολογικό περιεχόμενο είχε συσσωρευτεί σε αυτό, σταδιακά φθίνει και προσχωρεί στη λήθη. Ως δίκτυο τόπων όμως έχει τα χαρακτηριστικά εκείνα που καθιστούν το έδαφος πρόσφορο για εκ νέου αναγνώσεις και επανερμηνείες. Είναι δηλαδή τόπος δυνητικός. Σε εκείνη ακριβώς τη λήθη, που μικρόν κατά μικρόν το καλύπτει, έγκειται νέο περιεχόμενο. Εδώ πρέπει να διευκρινιστεί πως λήθη δε σημαίνει ολοσχερής αφανισμός, ούτε είναι μια κατάσταση νέκρωσης. Εν αντιθέσει είναι μια κατάσταση πολύ ενεργή. Η λήθη σχετίζεται με την αλήθεια (α στερητικό + λήθη) και είναι λέξη ομόρριζη του επιλανθάνεσθαι, που σημαίνει ότι κάτι περιπίπτει στην κάλυψη και παραμένει καλυμμένο από τον εαυτό του. Εκεί εντοπίζεται και η δυναμική του χώρου, στη διαλεκτική μνήμης και λήθης.⁷⁶ Η μνήμη δεν εντοπίζεται σε έναν τόπο μεμονωμένα. Τα ίχνη της διατάσσονται στο χώρο και αναμένουν την ανάγνωσή τους. Στην περίπτωση του σιδηροδρομικού δικτύου, τα ίχνη μνήμης είναι και αυτά υπό μορφή δικτύου, διασκορπισμένα καθ' όλο του το μήκος. Αναδύεται

Τι η μνήμη. Η μνήμη, ούσα εγγενές χαρακτηριστικό του ανθρώπου και της κοινωνίας κατ' επέκταση, αναδεικνύεται κεφαλαιώδους σημασίας στοιχείο για την ατομική και συλλογική μνήμη και ταυτότητα.⁷⁷ Είναι η φυσική ιδιότητα του ανθρώπου να συγκρατεί και να ανακαλεί πληροφορίες, εντυπώσεις, συμβάντα, τα οποία έχουν παρέλθει, ο ίδιος δηλαδή τα αντιλαμβάνεται ως παρελθόντα. Η μνήμη είναι συνυφασμένη, ήδη από την αρχαιότητα, με την έννοια του τόπου και της εικόνας.⁷⁸

⁷⁶ Η μνήμη δεν είναι το αντίθετο της λήθης. Για την ακρίβεια η λήθη εμπεριέχεται εν μέρει στη μνήμη, καθώς η τελευταία προκύπτει μέσα από μια διαδικασία σταχυολόγησης στοιχείων, δεδομένων, τεκμηρίων, όπου δεν αποφεύγονται οι απώλειες, αλλοιώσεις, αλλαγές και παραφθορές. Είναι μια δυναμική διαδικασία που συνθέτει, αναδημιουργεί, φαντάζεται και τελικά κατασκευάζει το παρελθόν. Αυτό συμβαίνει, διότι ο άνθρωπος έχει την ανάγκη μιας ιστορίας που αναφέρεται σε ένα ομογενοποιημένο παρελθόν, σε μία και μοναδική συνεκτική εκδοχή του. Σύμφωνα με τον Ernst Cassirer, "η ιστορία είναι η προσπάθεια να συγχυθούν όλα τούτα τα *disiecta membra*, τα σκορπισμένα μέλη του παρελθόντος και να συντεθούν και να χυθούν σε νέα μορφή". Ernst, Cassirer, *Δοκίμιο για τον άνθρωπο, Εισαγωγή στη φιλοσοφία του ανθρώπινου πολιτισμού*, μετάφραση Τ. Κονδύλης, εκδ. Κάλβος, Αθήνα, 1972, σελ.

⁷⁷ Η ατομική μνήμη συνδέεται με την συλλογική μνήμη. Η συλλογική μνήμη είναι το βίωμα από το παρελθόν μιας ομάδας ή αυτό που η ομάδα δημιουργεί με το παρελθόν της. Η ατομική μνήμη συχνά στηρίζεται στη συλλογική για να εμπλουτιστεί, να επιβεβαιωθεί, να ολοκληρωθεί και η συλλογική περιλαμβάνει όλες τις ατομικές μνήμες χωρίς να συγχέεται μαζί τους.

Για περισσότερα βλέπε *Η συλλογική μνήμη* του Maurice Halbwachs.

⁷⁸ Η μνημοτεχνία των εικόνων προκύπτει από το έργο του Κικέρωνα *De oratore*. Στην ιστορία του Σιμωνίδη του Κείου, ουσιαστικά περιγράφονται οι θέσεις- τόποι μνήμης (*loci*), όπου τοποθετούνται αντικείμενα ή/ και εικόνες- μορφές (*imagines*), συμβολισμοί δηλαδή που διεκπαιρεύουν συνειρμικά τη μνημονική ανάκληση. Για περισσότερα βλέπε *Η τέχνη της μνήμης* της Frances Yates.

Locī και *imagines*, ενταγμένα σε αρχιτεκτονήματα της εποχής χρησίμευαν για την απομνημόνευση κυρίως ρητορικών λόγων και έτσι από νωρίς ο αρχιτεκτονικός τόπος γίνεται αντιληπτός ως ο καταλληλότερος υποδοχέας και φορέας μνήμης.

Το δίκτυο τόπων του σιδηροδρομικού δικτύου μπορεί να μεταβεί σε ένα δίκτυο τόπων μνήμης. Το άτομο συσχετίζεται με τους τόπους του δικτύου, ακόμα κι όταν εκείνο δεν ανήκει στα άμεσα βιώματά του και κατ' επέκταση δεν έχει τροφοδοτήσει τις αναμνήσεις του.⁷⁹ Αυτό παρατηρείται λόγω της ικανότητας του δικτύου να επαναφέρει το χωρικό "γεγονός" στο παρόν και να μεταδίδει νοήματα και συναισθήματα σε επισκέπτες μη συσχετιζόμενους άμεσα με το δίκτυο ή την ιστορία του. Δια μέσων των αισθήσεων και των αισθημάτων, η τυπολογία, μορφολογία και ατμόσφαιρα των σταθμών, τροφοδοτούν τη μνήμη, τη διατηρούν, ενώ ταυτόχρονα δίνουν νόημα στο παρόν.⁸⁰ Το ίδιο το παρελθόν ο άνθρωπος ουσιαστικά το αγνοεί, του διαφεύγει. Η αναδρομή στη μνήμη και η ενθύμηση του παρελθόντος μέσα από τις χωρικές δομές του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι μια μορφή νοερού ταξιδιού στο χρόνο, που αποδεσμεύει το άτομο από το χώρο και το χρόνο και του επιτρέπει την προοδευτική κατάκτηση του ατομικού του παρελθόντος. Η διάκριση μεταξύ παρόντος και παρελθόντος (αλλά και ενός μέλλοντος που εκτυλίσσεται στο τώρα) οδηγεί τον άνθρωπο στο να αντιληφθεί την έννοια του χρόνου, καθώς το ατομικό παρελθόν παρουσιάζει αναλογίες με το συλλογικό παρελθόν.

Ορισμένες φορές πιστεύουμε ότι αναγνωρίζουμε τους εαυτούς μας μέσα στο χρόνο, ενώ στην πραγματικότητα δεν αναγνωρίζουμε τίποτα άλλο από μια διαδοχή από προσηλώσεις μέσα στους χώρους της αμετακινήσιμης της ύπαρξης που δεν θέλει να παρέλθει, πού και όταν στο παρελθόν ακόμα

⁷⁹ Ο Αριστοτέλης κάνει σαφή διάκριση μεταξύ μνήμης ανάμνησης. Η μνήμη (*mnēmē*) είναι η ικανότητα συγκράτησης του παρελθόντος. Η ανάμνηση (*anamnēsis*) είναι η εκούσια ανάκληση γνώσης ή αίσθησης που είχε κανείς κατά το παρελθόν, μέσα από τα περιεχόμενα της μνήμης. Για περισσότερα βλέπε *Περί μνήμης και αναμνήσεως* του Αριστοτέλη.

⁸⁰ Αλλά και την επηρεάζει. Η ανθρώπινη μνήμη δεν είναι αντικειμενική, ούτε μία και μοναδική. Αντίθετα είναι πολύ εύπλαστη, ασταθής και ευμετάβλητη. Ο Αριστοτέλης τοποθετούσε τη μνήμη στο ίδιο τμήμα της ψυχής με τη φαντασία. Για περισσότερα βλέπε *Περί μνήμης και αναμνήσεως* του Αριστοτέλη.

ξεκινάει για μια αναζήτηση του “χαμένου χρόνου”, δεν θέλει παρά να “αναστείλει” το πέταγμα του χρόνου. Μέσα στις χιλιάδες κυψέλες του, ο χώρος κρατά συμπτυκνωμένο χρόνο. Σ’ αυτό χρησιμεύει ο χώρος.⁸¹

Οι τόποι του σιδηροδρομικού δικτύου επομένως μαζί με τη μνήμη δεσμεύουν και χρόνο. Ο άνθρωπος αναζητά εικόνες και σύμβολα του παρελθόντος, προβάλλοντας στο δίκτυο την εικόνα του παρόντος και αναζητώντας να εκβάλει από αυτό ένα πλαίσιο για το μέλλον. Η μνήμη αδιαχώριστη στην πράξη από την αντίληψη, εισάγει το παρελθόν στο παρόν, συνάπτοντας σε μια ενιαία διαίσθηση πολλές στιγμές διαρκείας [...]⁸² Η γνώση για το παρελθόν δεν είναι άμεση, αλλά προϊόν της τρέχουσας αντίληψης του ατόμου για το παρελθόν του. Το παρελθόν ανακατασκευάζεται διαρκώς συναρτήσει του παρόντος, κατ’ αναλογία της ερμηνείας του παρόντος μέσα από το παρελθόν.⁸³ Για την ακρίβεια το παρόν κατά τον Bergson έχει δύο συνιστώσες. Η μια ανήκει στο παρελθόν, διότι τη στιγμή που τελείται κάτι έχει ήδη χαθεί και σβήσει. Η άλλη συνιστώσα ανήκει στο μέλλον, διότι η στιγμή που ακολουθεί, αναμένεται, χωρίς ακόμα να έχει έλθει. Έτσι το παρόν, πολύ ρευστό και φευγαλέο είναι μια πολύ μικρή περιοχή στην καμπύλη του χρόνου, ενώ το δίκτυο τοποθετείται σαν ένα σταθερό σημείο σε αυτήν την καμπύλη και γίνεται σημείο αναφοράς, χωρίς να αναφέρεται απαραίτητα στο παρελθόν. Εξάλλου ο χρόνος δεν είναι γραμμικός.

Όμως το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ενδεικνύεται για δίκτυο μνήμης απλά και μόνο επειδή είναι εικόνα μιας άλλης εποχής ή ένας αρχιτεκτονικός τόπος- τεκμήριο από το παρελθόν, ικανό να γίνει αθέλητο μνημείο. Σημαντική συμβολή για τη δυνατότητά του να μεταβεί σε μνημονικό δίκτυο τόπων είναι η βασική ουσία που έχουν απορροφήσει οι τόποι του έως τώρα και που εκπέμπουν, που δεν είναι άλλη από τη μνήμη, την ανάμνηση, το συναίσθημα. Η μνήμη εξάλλου αποκαλύπτεται μέσα από τις αισθήσεις και όχι μέσα από μια συνειδητή, νοητική προσπάθεια. Χαρακτηριστικά αναφέρει ο W. G. Sebald στο βιβλίο του

⁸¹ Gaston, Bachelard, *Η ποιητική του χώρου*, μετάφραση Ε. Βέλτσου, Ι. Δ. Χατζηνικολή, εκδ. Χατζηνικολή, Αθήνα, 1982, σελ. 35.

⁸² Henri, Bergson, *Matter and Memory*, σελ. 27, 28.
http://www.reasoned.org/dir/lii/matter_and_memory.pdf

⁸³ Ο Boncompagno da Signa δίνει τον ορισμό της μνήμης στο βιβλίο του *Rhetorica novissima*. Αναφέρει ότι η μνήμη είναι ένα δοξασμένο και αξιοθαύμαστο χάρισμα της φύσης μέσω του οποίου θυμούμαστε τα πράγματα που έχουν παρέλθει, ενστερνιζόμαστε τα παρόντα και ατενίζουμε τα μελλούμενα χάρη στην ομοιότητά τους με αυτά που έχουν παρέλθει. Ζακ, Λε Γκοφ, *Ιστορία και μνήμη*, μετάφραση Γ. Κουμπουρλής, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1998, σελ. 118.

Άουστερλιτς, πως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι τόποι ευτυχίας και δυστυχίας μαζί. Σε τέτοιους τόπους που ανήκουν μάλλον στο παρελθόν, παρά στο παρόν, ο άνθρωπος καταλαμβάνεται από κύματα συναισθημάτων.⁸⁴

Ο σταθμός επιβατών είναι ένας τόπος έντονα φορτισμένος με μνήμες και συναισθήματα. Οι εγκαταστάσεις του είναι ένας πυκνωτής μνήμης, καθώς οι ατομικές μνήμες από τους ταξιδιώτες κατά το παρελθόν έχουν συσσωρευτεί στον τόπο του σταθμού στο παρόν. Μνήμη και ανάμνηση, έχουν εμποτίσει έντονα την ατμόσφαιρά του και τον καθιστούν χώρο οργανικό, ανέκαθεν εμπειρικά βιωμένο, που δεν “επιθυμεί” να επεκταθεί, αλλά που θα “ήθελε” ακόμα να κατέχεται.⁸⁵ Αυτό κατ’ ουσίαν υπαγορεύει και την πορεία του δικτύου στο μέλλον. Το παρελθόν συνδέεται με το παρόν και μαζί καθορίζουν το μέλλον. Όπως αναφέρει και ο Bergson η μνήμη προσπαθεί να διασώσει το παρελθόν, με μοναδικό σκοπό να εξυπηρετήσει το παρόν και το μέλλον. Οι αναμνήσεις, όσο πιο έντονα ριζώνουν στο χώρο, τόσο πιο στέρεες είναι και ο χώρος με τη σειρά του είναι αυτός που εμψυχώνει τη μνήμη, όταν ο χρόνος έχει παρέλθει. Βέβαια ο σταθμός δεν είναι ένα μεμονωμένο χωρικό συμβάν, αλλά τμήμα ενός αρχιτεκτονικού έργου που δημιουργούσε ένα αφηγηματικό σύμπλεγμα εντυπώσεων. Η μορφή του δικτύου ολοκληρώνεται με τις σιδηρογραμμές, οι οποίες παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της μνήμης και της αίσθησης που αποπνέει ο χώρος. Μέσα στις ώρες ανίας και μοναξιάς του ταξιδιού, η εικόνα, η ανάμνηση και η φαντασία του ταξιδιώτη σμίγουν με την ονειροπόληση.⁸⁶ Ο ταξιδιώτης

⁸⁴ [...] τα ίχνη του πόνου, αμέτρητες λεπτές κλωστές που κατά τους ισχυρισμούς του απλώνονται στην ιστορία. Κατά τις μελέτες του για την αρχιτεκτονική των σιδηροδρομικών σταθμών, έλεγε, [...] τη σκέψη για το βάσανο του αποχαιρετισμού και το φόβο του ξένου, μολονότι κάτι τέτοιο δεν ανήκουν βέβαια στην ιστορία της αρχιτεκτονικής.
W. G. Sebald, Άουστερλιτς, μετάφραση Ι. Μείτση, εκδ. Άγρα, Αθήνα, 2006, σελ. 18.

⁸⁵ Ο ταξιδιώτης που περίμενε στο σταθμό, διακατεχόταν από έντονα συναισθήματα, λόγω αναχώρησης, άφιξης, αποχώρισμού. Όλα αυτά τα συναισθήματα είχαν κυρίως αρνητική απόχρωση, ήταν συνήθως αισθήματα μοναξιάς, ανησυχίας και φόβου. Όλα αυτά τα παρελθόντα συναισθήματα δεν έχουν χαθεί, αντιθέτως παραμένουν στην ατμόσφαιρα του σταθμού και εξακολουθούν να βιώνονται, έμμεσα, και στο παρόν, έστω και αν το δίκτυο δεν είναι εν λειτουργία. Γράφει χαρακτηριστικά ο Bachelard: Και όλοι οι χώροι της περασμένης μας μοναξιάς, οι χώροι όπου υποφέραμε από μοναξιά, όπου απολαύσαμε τη μοναξιά, πεθυμήσαμε τη μοναξιά, συμβιβαστήκαμε με τη μοναξιά, δεν εξαλείφονται από τη μνήμη. Γιατί ακριβώς ο άνθρωπος τους διατηρεί ανεξίτηλους. [...] Αυτά τα λείψανα έχουν την αξία ενός κελύφους.
Gaston, Bachelard, *Η ποιητική του χώρου*, μετάφραση Ε. Βέλτσου, Ι. Δ. Χατζηνικολή, εκδ. Χατζηνικολή, Αθήνα, 1982, σελ. 37.

⁸⁶ Αναμφισβήτητο, η ονειροπόληση τρέφεται με ποικίλα θεάματα [...] Στην πραγματικότητα, η ονειροπόληση είναι μια κατάσταση εξ’ ολοκλήρου συγκροτημένη από την αρχική κιόλας στιγμή. Δεν τη βλέπουμε καθόλου ν’ αρχίζει και όμως αρχίζει πάντα με τον ίδιο τρόπο. Ξεφεύγει από το κοινικό αντικείμενο κι ευθύς αμέσως βρίσκεται μακριά, αλλού, στο χώρο του αλλού.
Gaston, Bachelard, *Η ποιητική του χώρου*, μετάφραση Ε. Βέλτσου, Ι. Δ. Χατζηνικολή, εκδ. Χατζηνικολή, Αθήνα, 1982, σελ. 208.

αντιλαμβάνεται τον κόσμο με τις αισθήσεις του και τον αναδημιουργεί μέσα του με τη φαντασία του. Οι στιγμιαίες εικόνες, οι αβέβαιες στάσεις του βλέμματος απολιθώνουν την κίνηση και τη μνήμη στο χώρο. Σε αυτές τις εσωτερικές αναπαραστάσεις ενσωματώνει μνήμες από προηγούμενες εμπειρίες, ενσταλάζοντας αυτή τη σύμμεξη ανάμνησης και ονειροπόλησης καθ' όλο το μήκος των γραμμών. Οι τελευταίες παραμένουν άφθαρτες μέσα μας, γιατί τα μέρη όπου άνθισε η ονειροπόληση γυρνούν ξανά με μια ονειροπόληση.⁸⁷ Ο άνθρωπος γεννιέται εξουσιάζοντας το χώρο και τον τόπο, ούτως ώστε τα ερεθίσματα από άλλες αισθήσεις να ενσωματώνονται τόσο στο χρόνο, όσο και στον τόπο, αναφέρει ο Kant. Η σχέση χώρου και χρόνου σφραγίζεται εδώ από την αυταπάτη του ταξιδιού, καθώς η επιστροφή συνοδεύεται πάντοτε από αισθήματα αμφιβολίας αν όντως υπήρξε αναχώρηση και απουσία.

Το δίκτυο τόπων του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου, σα ζωντανός οργανισμός, αναβλύζει μνήμη και είναι ικανό να γεφυρώσει το χάσμα του χρόνου και να συνδέσει γεγονότα και συναισθηματικές καταστάσεις που εξαφανίστηκαν στο παρελθόν, αλλά με κάποιο τρόπο εξακολουθούν να ζουν εντός του. Όντας αμετάβλητο και σταθερό στην πάροδο του χρόνου, αναδεικνύεται σε καταφύγιο για τη μνήμη, συνδέοντας τις τρεις χρονικές υποστάσεις (παρελθόν, παρόν, μέλλον) σε μια ενιαία, παλινδρομική οντότητα και δημιουργώντας την αίσθηση της συνέχειας, στην οποία ο άνθρωπος αναζητά υπαρξιακό έρεισμα.⁸⁸

⁸⁷ Όταν ο Άουστερλιτς σκέφτεται τα ταξίδια του στον Ρήνο, αναφέρει πως έρχονται όλα πάνω- κάτω στο κεφάλι μου, αυτά που έχω ζήσει και αυτά που έχω διαβάσει, οι αναμνήσεις που ξεπροβάλλουν και βυθίζονται πάλι, οι εικόνες που τρέχουν και τα οδυνηρά τυφλά σημεία, όπου δεν υπάρχει τίποτα πια. Βλέπω αυτό το γερμανικό τοπίο, όπως το έχουν περιγράψει παλιότεροι ταξιδευτές, το μεγάλο, αδιευθέτητο ποτάμι, [...] βλέπω τα ρηγανικά όρη στα σκοτεινά σκίτσα του Βίκτορ Ουγκώ με σινική, βλέπω τον Τζόζεφ Μάλλορντ Τέρνερ να κάθεται στο πτυσσόμενο καρεκλάκι του και να ζωγραφίζει με γοργές πινελιές κοντά στην πόλη Μπάχαραχ, την πόλη του θανάτου, βλέπω τα βαθιά νερά του Βέρνουι και τους κατοίκους του Χλανούδυν που χάθηκαν μέσα τους, και βλέπω[...]
W. G. Sebald, Άουστερλιτς, μετάφραση Ι. Μεϊτάνη, εκδ. Άγρα, Αθήνα, 2006, σελ. 231.

⁸⁸ «Ο σιδηρόδρομος είναι η εικόνα της διαδοχικότητας η οποία πλησιάζει την παραλληλότητα: η απόλυτη εξίσωση των γραμμών». Οι σιδηροδρομικές γραμμές που συγκλίνουν και δεν συγκλίνουν, που συγκλίνουν για να παραμείνουν εκεί κάτω σε ίση απόσταση, ο κόσμος που εξαρτάται από την προοπτική μου για να παραμείνει ανεξάρτητος από μένα, που είναι για μένα προκειμένου να είναι χωρίς εμένα, προκειμένου να είναι κόσμος. Το «οπτικό *qualé*» μου προσφέρει, μόνον αυτό, την παρουσία αυτού που δεν είμαι εγώ, αυτού που απλά και μόνον είναι. Το κάνει δε αυτό επειδή, ως υφή, αποτελεί τη στερεοποίηση μιας καθολικής ορατότητας, ενός μοναδικού Χώρου ο οποίος χωρίζει και ενώνει, ο οποίος υποβαστάζει κάθε συνοχή (ακόμα και τη συνοχή του παρελθόντος και του παρόντος, εφόσον ούτε καν αυτή θα υπήρχε αν παρελθόν και μέλλον δεν κατευθύνονταν προς τον ίδιο Χώρο).
Maurice, Merleau - Ponty, Η αμφιβολία του Σεζάν, Το μάτι και το πνεύμα, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991, σελ. 109.

Ο άνθρωπος, ως τμήμα του όλου, θέλει να νιώθει πως η ύπαρξή του υπερβαίνει τη σύντομη διάρκεια της ατομικής του ζωής. Οι εικόνες από το παρελθόν [...] επικαλούνται και μεταδίδουν την ανάμνηση των γεγονότων που αξίζουν να διατηρηθούν, επειδή η ομάδα βλέπει στα μνημεία της παρελθούσας ενότητας έναν παράγοντα ενοποίησης ή [...] επειδή συγκρατεί από το παρελθόν τις επιβεβαιώσεις της παρούσας ενότητάς της.⁸⁹ Ο σταθμός είναι η παύση του χώρου- η στιγμή, ενώ οι γραμμές η κίνηση του χώρου- η διάρκεια. Το δίκτυο είναι μια αρχιτεκτονική μετάφραση του χρόνου σε χώρο, ένα κτίσιμο του χρόνου, στις κυψέλες του οποίου η μνήμη φύεται και θάλλει.

⁸⁹ Ζακ, Λε Γκοφ, Ιστορία και μνήμη, μετάφραση Γ. Κουμπουρλής, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1998, σελ. 133.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Bachelard, Gaston, **Η ποιητική του χώρου**, μετάφραση Ε. Βέλτσου, Ι. Δ. Χατζηνικολή, εκδ. Χατζηνικολή, Αθήνα, 1982.
2. Cassirer, Ernst, **Δοκίμιο για τον άνθρωπο. Εισαγωγή στη φιλοσοφία του ανθρώπινου πολιτισμού**, μετάφραση Τ. Κονδύλης, εκδ. Κάλβος, Αθήνα, 1972.
3. Halbwachs, Maurice, **Η συλλογική μνήμη**, μετάφραση Τ. Πλυτά, εκδ. Παπαζήση ΑΕΒΕ, Αθήνα, 2013.
4. Heidegger, Martin, **Poetry, Language, Thought**, μετάφραση Albert Hofstadter, εκδ. Harperperennial Modernclassics, New York, 2001.
5. Heidegger, Martin, **Διαμονές. Το ταξίδι στην Ελλάδα**, μετάφραση Γ. Φαράκλας, εκδ. Κριτική, Αθήνα, 1998.
6. Heidegger, Martin, **Η έννοια του χρόνου**, μετάφραση Δ. Υφαντής, εκδ. Ροές, Αθήνα, 2009.
7. Heidegger, Martin, **Κτίζειν, κατοικείν, σκέπτεσθαι**, μετάφραση Γ. Ξηροπαϊδης, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008.
8. Heidegger, Martin, **Λόγος, Μοίρα, Αλήθεια, Ηράκλειτος, Παρμενίδης**, μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2009.
9. Heidegger, Martin, **«...Ποιητικά κατοικεί ο άνθρωπος...»**, μετάφραση Ι. Αβραμίδου, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα, 2008.
10. Kafka, Franz, **Το κτίσμα**, μετάφραση Α. Ρασιδάκη, εκδ. Άγρα, Αθήνα, 2001.
11. Lynch, Kevin, **The images of the city**, MIT Press, Cambridge, 1960.
12. Merleau - Ponty, Maurice, **Η αμφιβολία του Σεζάν, Το μάτι και το πνεύμα**, μετάφραση Α. Μουρίκη, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1991.
13. Merleau - Ponty, Maurice, **Σημεία**, μετάφραση Γ. Φαράκλας, εκδ. Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 2005.
14. Norberg- Schulz, Christian, **Existence, Space and Architecture**, εκδ. Studio Vista, London, 1971.
15. Norberg- Schulz, Christian, **Genius loci, Το πνεύμα του τόπου, Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής**, μετάφραση Μ. Φραγκόπουλος, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., 2009.
16. Pallasmaa, Juhani, **The eyes of the skin/ Architecture and the senses**, εκδ. Wiley Academy, 2005.
17. Proust, Marcel, **Αναζητώντας το χαμένο χρόνο, Στον ίσκιο των ανθισμένων κοριτσιών**, μετάφραση Π. Α. Ζάννας, εκδ. Εστία, Αθήνα, 2009.
18. Sebald, W. G., **Άουστερλιτς**, μετάφραση Ι. Μείτση, εκδ. Άγρα, Αθήνα, 2006.
19. Selden, Raman, **Από τον φορμαλισμό στο μεταδομισμό**, μετάφραση Μ. Πεχλιβάνος, εκδ. Ίδρυμα Τριανταφυλλίδη, Θεσσαλονίκη, 2008.
20. Simmel, Georg, Ritter, Joachim, H. Gombrich, Ernst, **Το τοπίο**, μεταφράσεις Γ. Σαγκριώτης, Λ. Αναγνώστου, Ν. Δασκαλοθανάσης, εκδ. Ποταμός, Αθήνα, 2004.
21. Slotka, Rainer, **Εισαγωγή στη βιομηχανική αρχιτεκτονική**, μετάφραση Α. Παπαδόπουλος, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1991.

22. Watkin, David, **Ιστορία της Δυτικής αρχιτεκτονικής**, μετάφραση Κ. Κουρεμένος, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα, 2007.
23. Yates, Frances, **Η τέχνη της μνήμης**, μετάφραση Α. Μπερλής, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα, 2012.
24. Zumthor, Peter, **Thinking Architecture**, Birkhäuser- Publishers for architecture, Basel, Boston, Berlin, 2006.
25. Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004.
26. Αριστοτέλης, **Περί μνήμης και αναμνήσεως**, εκδ. Οσελότος, Αθήνα, 2011.
27. Κωνσταντίνου, Χρήστος, Merleau Ponty: **"Πρέπει να λερώσουμε τα χέρια". Από τη Μορφή στον Ολισμό. Όψεις του οντολογικού προβλήματος στη φιλοσοφία του Μερλώ - Ποντύ**, εκδ. Σπανός, Αθήνα, 2013.
28. Κωστής, Κώστας, Πετμεζάς, Σωκράτης, **Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα**, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006.
29. Λε Γκοφ, Ζακ, **Ιστορία και μνήμη**, μετάφραση Γ. Κουμπουρλής, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα, 1998.
30. Μιχαλά, Αικατερίνη, Β., **Τα μέσα σταθερής τροχιάς από το 19ο αιώνα έως το 1974. Ανάπτυξη - λειτουργία και διαφαινόμενα αδιέξοδα**, εκδ. Ύψιλον / βιβλία, Αθήνα, 2015.
31. Μπούρας, Χαράλαμπος - Φιλίππιδης, Δημήτρης, **Αρχιτεκτονική, Συλλογικό έργο**, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 2013.
32. Παπαγιαννάκης, Λευτέρης, **Οι ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882 - 1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις**, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα, 1990.
33. Σταυρίδης, Σταύρος (επιμέλεια), **Μνήμη και εμπειρία του χώρου**, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006.
34. Φιλίππιδης, Δημήτρης, **Νεοελληνική Αρχιτεκτονική**, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα, 1984.

Διατριβές

- Ζανόν, Φλάβιο, **Εξωτισμός και αρχαιολογία στο έργο του Sir Arthur Evans**, ΕΜΠ, Αθήνα, 2011.

Ηλεκτρονικές πηγές

- Bergson, Henri, **Matter and Memory**
http://www.reasoned.org/dir/lit/matter_and_memory.pdf

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

- Εικ. 1 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 23.
- Εικ. 2 <http://www.olympiaholiday.gr/ilia/tourism/articles/article.jsp?context=1504&categoryid=7364&articleid=7702>, 3/6/2016.
- Εικ. 3 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 120.
- Εικ. 4 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 120.
- Εικ. 5 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 170.
- Εικ. 6 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 185.
- Εικ. 7 http://3.bp.blogspot.com/-Jz20lxsu0hk/Vghf2LK4ZUI/AAAAAAAAAC-jA/OUOTPLUM0jI/s1600/1013140_10201378863221750_215452712_n.jpg, 3/6/2016.
- Εικ. 8 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 50.
- Εικ. 9 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 151.
- Εικ. 10 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 151.
- Εικ. 11 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 179.
- Εικ. 12 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 178.
- Εικ. 13 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 14 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 15 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 16 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 17 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 18 http://www.traveltripolis.gr/2542/historic_buildings_el/%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CF%81%CE%B9%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CF%89%CF%82/, 3/6/2016.

- Εικ. 19 http://3dim-megal.ark.sch.gr/ergasies_files/provallo_files/provallo_st.htm, 3/6/2016.
- Εικ. 20 <http://mapio.net/pic/p-74544432/>, 5/6/2016.
- Εικ. 21 http://www.traveltripolis.gr/961/excursions_el/%CF%84%CF%81%CE%AF%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B7-%CF%83%CF%84%CE%B5%CE%BD%CF%8C-%CE%B1%CE%BC%CF%80%CE%B5%CE%BB%CF%8E%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%BF%CF%83%CF%87%CE%BF%CF%86%CE%AF%CE%BB%CE%B5%CF%81%CE%BF/, 5/6/2016.
- Εικ. 22 <http://www.arcadiaportal.gr/news/o-sidiro-dromikos-stathmos-manari>, 5/6/2016.
- Εικ. 23 <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/26050898.jpg>, 5/6/2016.
- Εικ. 24 <http://mapio.net/pic/p-87391415/>, 6/6/2016.
- Εικ. 25 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 137.
- Εικ. 26 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 87.
- Εικ. 27 http://www.wikiwand.com/fr/Tramways_des_Alpes-Maritimes, 6/6/2016.
- Εικ. 28 <http://cccp.traindespignes.free.fr/gare-stmartin.html>, 6/6/2016.
- Εικ. 29 http://www.formule4.com/route_code.php?rcode=37, 6/6/2016.
- Εικ. 30 <http://www.arch.mcgill.ca/prof/sijpkjes/structures/SMITH~20~1~420721~1860061%20Garabit-Viaduct.htm>, 7/6/2016.
- Εικ. 31 <http://www.dpcdsb.org/NR/rdon-lyres/E75D4CC7-48C0-41C5-ACBC-87B2E20D0207/72129/eiffelgarabitviaduct.jpg>, 7/6/2016.
- Εικ. 32 Ανδρουλιδάκης, Κώστας, **Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882-1962**, εκδ. Μουσείου Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεκμέρης", Δήμος Καλαμαριάς, 2004, σελ. 87.
- Εικ. 33 <http://7gym-laris.lar.sch.gr/perivalon/KASTRA/nafplio.htm>, 7/6/2016.
- Εικ. 34 https://en.wikipedia.org/wiki/Caspar_David_Friedrich, 7/6/2016.
- Εικ. 35 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 36 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 37 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 38 Από προσωπικό αρχείο.
- Εικ. 39 Από το αρχείο του σταθμού Τρίπολεως.
- Εικ. 40 <https://www.wikiart.org/en/giorgio-de-chirico/piazza-d-italia-1913>, 7/6/2016.
- Εικ. 41 <http://static.boredpanda.com/blog/wp-content/uploads/2013/11/sculptures-bruno-catalano-coverimage.jpg>, 7/6/2016.

- Eik. 42 <http://www.renemagritte.org/golconda.jsp>, 7/6/2016.
Eik. 43 <http://trenoargolida.blogspot.gr/2014/01/rail-bus.html>, 7/6/2016.
Eik. 44 <http://trenoargolida.blogspot.gr/2014/01/rail-bus.html>, 7/6/2016.
Eik. 45 <http://trenoargolida.blogspot.gr/2014/01/rail-bus.html>, 7/6/2016.
Eik. 46 <http://trenoargolida.blogspot.gr/2014/01/rail-bus.html>, 7/6/2016.
Eik. 47 Αεροφωτογραφία από το Google Earth, 7/6/2016.
Eik. 48 Αεροφωτογραφία από το Google Earth, 7/6/2016.
Eik. 49 Αεροφωτογραφία από το Google Earth, 7/6/2016.
Eik. 50 <http://trenoargolida.blogspot.gr/2014/01/rail-bus.html>, 7/6/2016.
Eik. 51 <http://www.panoramio.com/photo/97332696?source=wapi&referrer=kh.google.com>, 7/6/2016.
Eik. 52 <http://www.panoramio.com/photo/66309161?source=wapi&referrer=kh.google.com>, 7/6/2016.
Eik. 53 <http://www.panoramio.com/photo/31622141?source=wapi&referrer=kh.google.com>, 7/6/2016.
Eik. 54 <http://www.panoramio.com/photo/47352995?source=wapi&referrer=kh.google.com>, 7/6/2016.
Eik. 55 <http://www.panoramio.com/photo/87391451?source=wapi&referrer=kh.google.com>, 7/6/2016.
Eik. 56 <http://www.lifo.gr/team/gnomes/50351>, 7/6/2016.
Eik. 57 <http://www.panoramio.com/user/7936142>, 8/6/2016.
Eik. 58 <http://www.panoramio.com/user/7936142>, 8/6/2016.
Eik. 59 <http://www.panoramio.com/photo/70486761?source=wapi&referrer=kh.google.com>, 8/6/2016.
Eik. 60 <http://www.panoramio.com/user/7936142>, 8/6/2016.
Eik. 61 <http://www.odontotos.com/>, 8/6/2016.

