



Ο Παλιός Σιδηροδρομικός
Σταθμός της Ελευσίνας και
η ανεύρεση αρχαιοτήτων
το 1905



Εισαγωγικό Σημείωμα

Η Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής συμμετέχει και το 2021 στον εορτασμό των Ευρωπαϊκών Ημερών Πολιτιστικής Κληρονομιάς (ΕΗΠΚ) του ΥΠΠΟΑ με γενικό τίτλο: «Κληρονομιά ανοιχτή σε όλους» που θα διεξαχθεί από 24-26/09/2021 με δύο ψηφιακές δράσεις που έχουν ως άξονα τη σύνδεση του Σιδηροδρόμου με την πολιτιστική κληρονομιά. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ορίσει το 2021 ως Ευρωπαϊκό Έτος των Σιδηροδρόμων, εξαιρώντας τα πλεονεκτήματα βιωσιμότητας, καινοτομίας και ασφάλειας που παρέχει το σιδηροδρομικό ταξίδι.

Οι ψηφιακές δράσεις αφορούν σε θέματα από τις περιοχές αρμοδιότητας της Εφορείας, είναι ειδικά σχεδιασμένες για τις ΕΗΠΚ και θα αναρτηθούν στη σελίδα των ΕΗΚΠ στο Facebook, στους συνδέσμους της ΕΦ.Α. Δυτικής Αττικής, στην ιστοσελίδα του ΟΣΕ και ενδεχομένως σε θρόνους προβολής στο Μουσείο Σιδηροδρόμου ή σε κάποιους σταθμούς του ΟΣΕ, και είναι οι εξής:

1. «Ο Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός της Ελευσίνας και η ανεύρεση αρχαιοτήτων το 1905». Στην παρούσα ψηφιακή έκδοση (e-book) παρουσιάζεται αρχαιολογικό υλικό σχετικά με τον Σιδηρόδρομο Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου και τον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Ελευσίνας.
2. «Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών. Η διαδρομή από το χθες στο σήμερα». Το θέμα θα παρουσιαστεί στους παραπάνω συνδέσμους με την παραγωγή βίντεο σχετικά με τις ανασκαφές στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών.

Εκφράζουμε τις ευχαριστίες μας για την πολύτιμη και καθοριστική συμβολή των συναρμόδιων φορέων στους οποίους απευθυνθήκαμε για την τεκμηρίωση των δράσεων μας. Χάρη στην άμεση ανταπόκριση και συνδρομή της Προϊσταμένης του Ιστορικού Αρχείου Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεων του ΥΠΠΟΑ κας Αθηνάς Χατζηδημητρίου εντοπίστηκε αξιολογικό αρχαιολογικό υλικό με θέμα: «Ανεύρεσις Αρχαίων εν Ελευσίνοι υπό της Εταιρείας Σιδηροδρόμων ΠΑΠ και κατάθεσις αυτών εν τω εκεί Μουσείω, 1905», το οποίο εμπλουτίζει την ψηφιακή έκδοση (e-book) για τον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Ελευσίνας. Επίσης, κατόπιν επικοινωνίας με τον Πρόεδρο και Δ/ντα Σύμβουλο του ΟΣΕ κ. Σπυρίδωνα Πατέρα και την Προϊσταμένη Τύπου & Δημοσίων Σχέσεων του ΟΣΕ κα Νατάσσα Ανωγάτη παραχωρήθηκε στην Εφορεία η άδεια χρήσης αρχαιολογικού υλικού από το Ιστορικό Αρχείο του Οργανισμού με τη συνδρομή της αρχαιολογικού κας Φλώρας Αναστασίου. Τέλος, ευχαριστούμε θερμά τον συλλέκτη κ. Γεώργιο Παυλόπουλο για την παραχώρηση σχετικού φωτογραφικού και αρχαιολογικού υλικού από τη συλλογή του.

Κλείνοντας, αισθανόμαστε την ανάγκη να μοιραστούμε με το κοινό μια ευτυχή συγκυρία και σημαντική πτυχή που άπτεται της ιστορίας της προστασίας των αρχαιοτήτων, της παρακολούθησης των εκσκαφών κατά την εκτέλεση ιδιωτικών και δημόσιων έργων, της αρχαιολογικής και αρχαιακής έρευνας, και κυρίως της σπουδαιότητας της συνεργασίας μεταξύ ποικίλων φορέων. Κατά τη διάρκεια των εκσκαφικών εργασιών για την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού Ελευσίνας είχαν αποκαλυφθεί το 1905, σύμφωνα με τον Έφορο Αρχαιοτήτων Ανδρέα Σκιά, «ευτελή αρχιτεκτονικά μέλη, άνευ αξίας» και ένα μόνον άξιον λόγου «τεμάχιο μαρμαρίνης επιτυμβίου ληκύθου μετά λειψάνων έπιγραφής και αναγλύφου παραστάσεως καλής τέχνης», το οποίο είχε κατατεθεί προς φύλαξη στο Μουσείο της πόλης. Το τεμάχιο αυτό προσπαθήσαμε να εντοπίσουμε στις αποθήκες του Αρχαιολογικού Μουσείου Ελευσίνας, προκειμένου να το φωτογραφίσουμε και να το αναδείξουμε, με την ευκαιρία του εορτασμού των ΕΗΠΚ, αλλά η τύχη αρχικά δεν ήταν με το μέρος μας.

Με πρωτοβουλία της Εφορείας έχει ξεκινήσει από το 2019 συστηματική συνεργασία με το Ιστορικό Αρχείο Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεων του ΥΠΠΟΑ για την ανεύρεση αρχαιακού υλικού, σχετικού με τον αρχαιολογικό χώρο, το Μουσείο και την πόλη της Ελευσίνας, η οποία έχει προκριθεί ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το έτος 2023. Στο πλαίσιο αυτό, η έρευνα των αρχαιολόγων Ευσταθίας Ανέστη και Μαρίας Αμπάτη οδήγησε στην ανεύρεση αρχαιακών εγγράφων, στα οποία συμπεριλαμβάνεται κατάλογος των αρχαιοτήτων που καταχώθηκαν το 1941 εντός λάκκων παρά το Μουσείον Ελευσίνας, με σκοπό την προστασία και τη διαφύλαξή τους από τα δεινά του πολέμου. Στον κατάλογο περιγράφεται και το προαναφερθέν γλυπτό.

Κατά ευτυχή συγκυρία, τα αρχαιακά τεκμήρια επιβεβαιώθηκαν κατά τη διάρκεια των ανασκαφικών εργασιών που πραγματοποιούνται την τελευταία διετία στον αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας και συγκεκριμένα κατά τη Διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου του Αρχαιολογικού Μουσείου Ελευσίνας και των υποστηρικτικών αυτού λειτουργιών, όταν στις 14.09.2021 εντοπίστηκε από τον αρχαιολόγο Μάριο Μυλωνά λάκκος με σαφή στοιχεία επίχωσης. Κατά την αφαίρεση της επίχωσης, αποκαλύφθηκαν και ανασύρθηκαν μεγάλα μαρμάρινα γλυπτά και αρχιτεκτονικά μέλη, μεταξύ των οποίων και το τεμάχιο μαρμαρίνης επιτυμβίου ληκύθου μετά λειψάνων έπιγραφής και αναγλύφου παραστάσεως καλής τέχνης, σε μεγάλη απόσταση από την αρχική του θέση.

Η συναρπαστική και απροσδόκητη ιστορία του τμήματος του επιτύμβιου γλυπτού, που με άλλα αρχαία γλυπτά της Ελευσίνας καταχώθηκε το 1941 για να διασωθεί από τους κατακτητές, παρουσιάζεται μαζί με ανέκδοτο αρχαιακό υλικό στο κοινό για πρώτη φορά μετά από έναν αιώνα μέσω της ψηφιακής έκδοσης για τον σιδηροδρομικό σταθμό Ελευσίνας και πιστεύουμε πως θα τύχει ανάλογης ανταπόκρισης.




Η μαρμάρινη επιτύμβια λήκυθος διακοσμημένη με σκηνή "δέξιωσης" (χαιρετισμού), μεταξύ ενός κρανοφόρου ιππέα και μίας καθήμενης γυναίκας. (Αρχείο Εφ.Α.Δ.Α.)

Χριστίνα Μερκούρη

Διευθύντρια

Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής

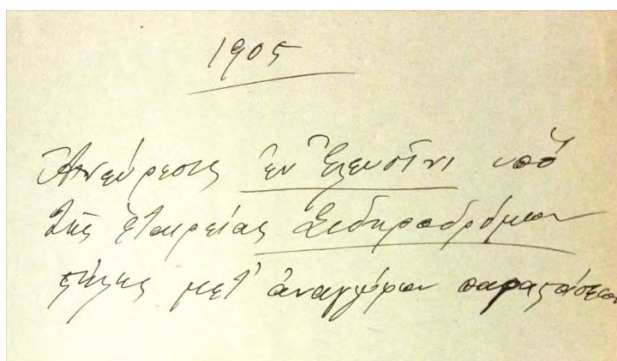


**Αρχαιότητες κάτω από τις
τροχιές του σιδηροδρομικού
σταθμού Ελευσίνας**

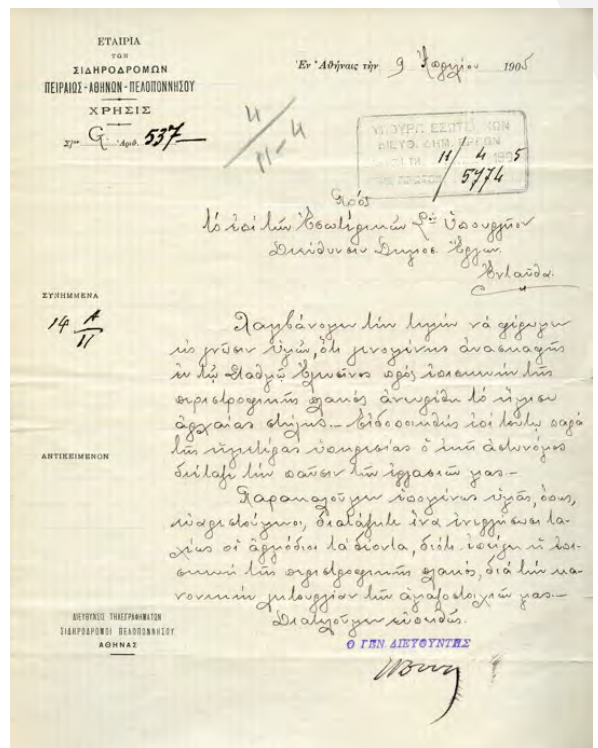
Η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) μέσα από τον πολεοδομικό ιστό αρχαίων πόλεων και οικισμών αναπόφευκτο ήταν να προσκρούσει σε αρχαιότητες κινητοποιώντας τις αρμόδιες Υπηρεσίες όχι μόνο για τη σωτηρία των αρχαίων, αλλά και για την απρόσκοπτη συνέχιση των εργασιών κατασκευής του.

Λιγοστά αλλά ενδεικτικά είναι τα αρχαιακά τεκμήρια που σώζονται στο Ιστορικό Αρχείο Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεων του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, τον κύριο φορέα διάσωσης, φύλαξης και τεκμηρίωσης της διοικητικής αλληλογραφίας, από τη σύσταση της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας το 1834. Από τα τεκμήρια αυτά ανασύρονται πληροφορίες για την εύρεση αρχαίων κατά την χάραξη και τοποθέτηση των σιδηροτροχιών, αλλά και κατά τα επόμενα χρόνια λειτουργίας του Σιδηροδρόμου.

Η υπόθεση που επιλέξαμε να παρουσιάσουμε εκτυλίσσεται την Άνοιξη του 1905, όταν ο γενικός διευθυντής της Εταιρίας των Σιδηροδρόμων Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π), Γεώργιος Δούμας, ενημερώνει (9 Απριλίου) το Υπουργείο Εσωτερικών και συγκεκριμένα τη Δ/ση Δημοσίων Έργων, ότι κατά την ανασκαφή στον σταθμό Ελευσίνας για την επισκευή περιστροφικής πλάκας ανευρέθη το ήμισυ αρχαίας στήλης.



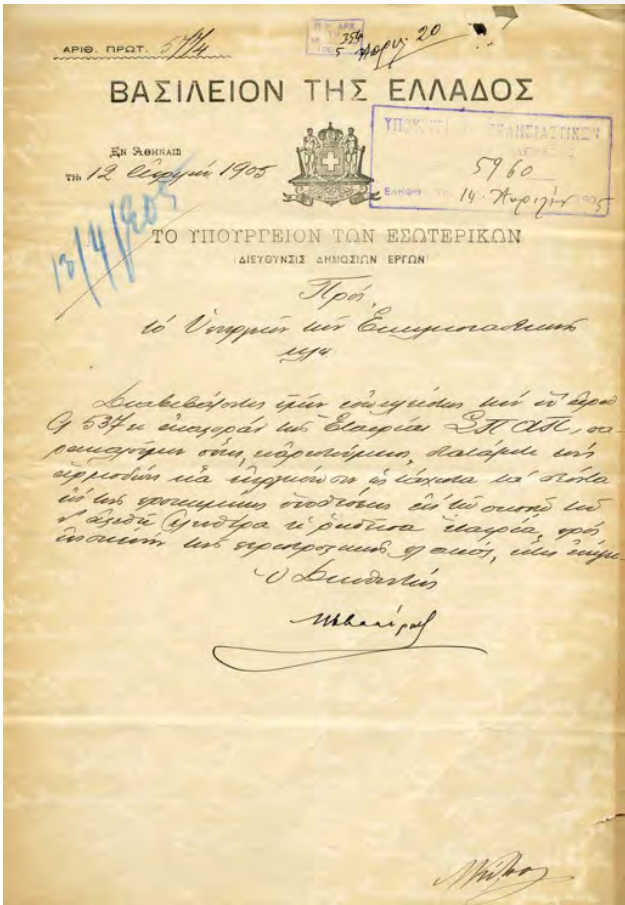
Παρακαλεί δε να ενεργήσουν ταχέως οι αρμόδιοι τα δέοντα διότι επείγει ή έπισκευή της περιστροφικής πλάκας, διά την κανονικήν λειτουργίαν των άμαξοστοιχιών μας.



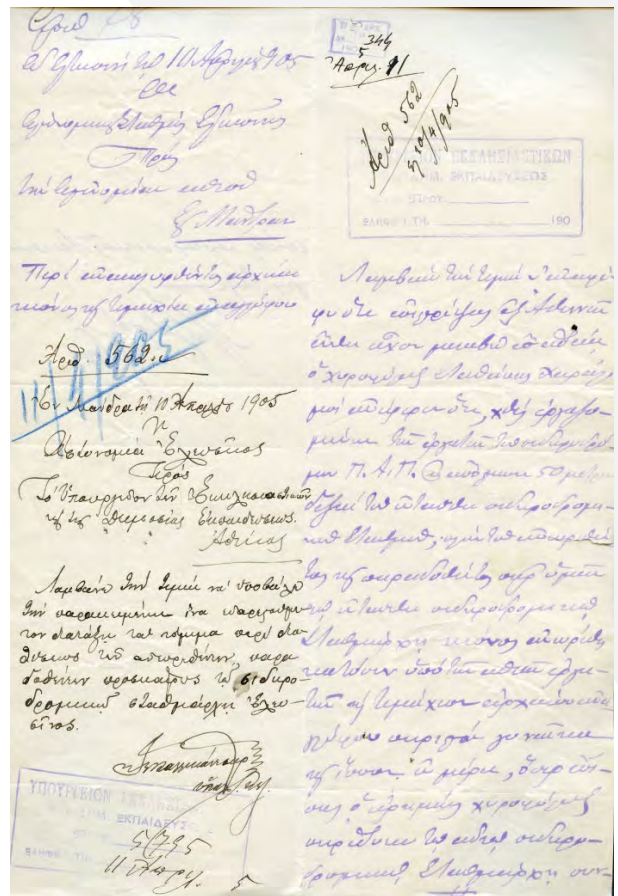
Αναφορά του Διευθυντή της εταιρείας Σιδηροδρόμων Π.Α.Π. προς τη Διεύθυνση Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Εσωτερικών σχετικά με την αναγκαστική παύση των εργασιών επισκευής της περιστρεφόμενης πλάκας του σταθμού, λόγω της εύρεσης τμήματος αρχαίας στήλης κατά τη διενέργεια των εκσκαφικών εργασιών, τονίζοντας την αναγκαιότητα να κινηθούν άμεσα οι αρμόδιοι για την εύρυθμη λειτουργία των αμαξοστοιχιών (9 Απριλίου 1905).

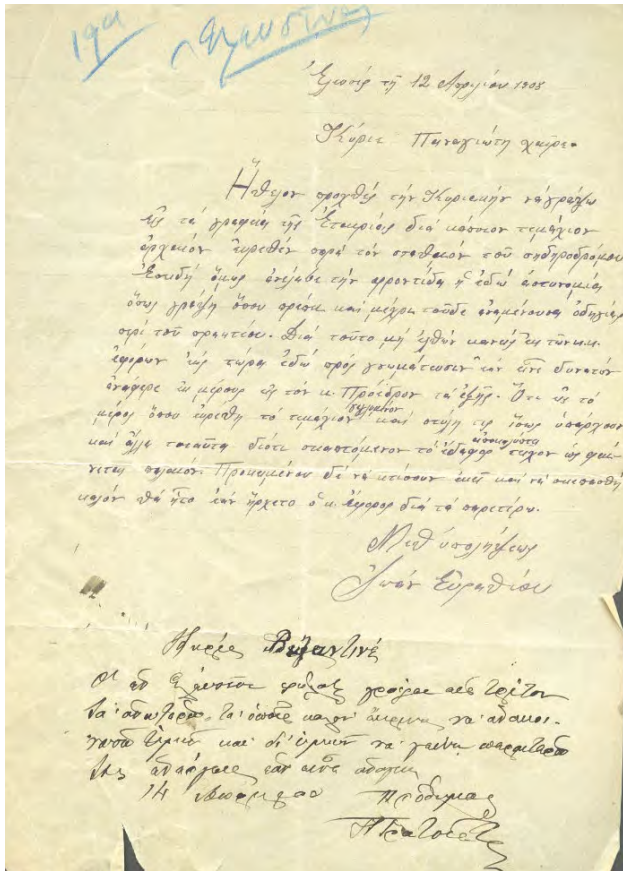
Άμεση ήταν και η ανταπόκριση της Δ/σης Δημοσίων Έργων, η οποία διαβιβάζοντας την αναφορά του γενικού διευθυντή της Εταιρίας Σιδηροδρόμων στο αρμόδιο Υπουργείο Εκκλησιαστικών και Δημοσίας Εκπαιδύσεως παρακαλεί για τις άμεσες ενέργειές του, ώστε η εύρεση των αρχαιοτήτων να μην καθυστερήσει τις επείγουσες εργασίες.

Συγχρόνως ο αστυνομικός σταθμός Ελευσίνας αποστέλλει αναφορά (10 Απριλίου) στην Αστυνομία Μάνδρας με τίτλο «Περί άνακαλυφθέντος αρχαίου κίνου και τεμαχίου αναγλύφου», από την οποία αντλούμε σημαντικές πληροφορίες για το χρονικό εύρεσης των αρχαίων. Σύμφωνα με αυτήν ο χωροφύλαξ Χαράλαμπος Σταθάκης ενημέρωσε την Υπηρεσία του ότι εργάτες του Σιδηροδρόμου Π.Α.Π. σε απόσταση 50 μέτρων δεξιά του Σταθμού βρήκαν αρχαίο κίονα τον οποίο παρέδωσαν στον Σιδηροδρομικό σταθμάρχη και κατόπιν τεμάχιο αναγλύφου, το οποίο παριστᾷ γυναίκα και ἵππον ἐν μέρει. Αυθημερόν η Αστυνομία ειδοποιεί και το αρμόδιο Υπουργείο Εκκλησιαστικών, να διατάξει την προσωρινή παράδοση των ευρεθέντων τῶ σιδηροδρομικῶ σταθμάρχη Ἐλευσίνος.



Διαβιβαστικό του Υπουργείου Εσωτερικών (Διεύθυνση Δημοσίων Έργων) προς το Υπουργείο των Εκκλησιαστικών & της Δημοσίας Εκπαιδύσεως, ώστε να πράξουν άμεσα τα δέοντα οι αρμόδιοι (12 Απριλίου 1905).





Η εύρεση αρχαίων κινητοποιήσε και τον αρχαιοφύλακα Ελευσίνας Ιωάννη Ευσταθίου. Αυτός σε επιστολή του (12 Απριλίου), που αρχίζει με την προσφώνηση Κύριε Παναγιώτη χαίρε, ενημερώνει τον αποδέκτη της, αγνώστων λοιπών στοιχείων, για την εύρεση αρχαίων και τη μέριμνα της αστυνομίας, εν αναμονή οδηγιών περί τού πρακτέου. Προβληματιζόμενος όμως από το γεγονός ότι δεν είχε έλθει κανείς έκτων κ.κ. εφόρων... προς γνωμάτευσιν, ζητεί να αναφερθεί στον Πρόεδρο, προφανώς της Εταιρίας Σιδηροδρόμων, Παναγιώτη Σκουζέ: «Ότι εις τὸ μέρος ὅπου εὐρέθη το τεμάχιον γεγλυμένον και στύλη τις ἴσως ὑπάρχουν και ἄλλα τοιαῦτα διότι σκαπτόμενον το ἔδαφος ἀποκαλύπτει τεῖχον ὡς φαίνεται παλαιόν. Προκειμένου δε να κτίσουν ἐκεῖ και να σκεπασθῆ καλόν θα ἦτο εἴαν ἤρχετο ὁ κ. Ἐφορος διὰ τὰ παιρετέρω». Εν ολίγοις, ο ευσυνείδητος αλλά και έμπειρος φύλακας Ευσταθίου είχε αντιληφθεί ότι στο σημείο που είχαν βρεθεί τα αρχαία ενδεχομένως να υπήρχαν και άλλες αρχαιότητες, καθώς κατά την εκσκαφή του εδάφους άρχιζε να αποκαλύπτεται αρχαίος τοίχος.

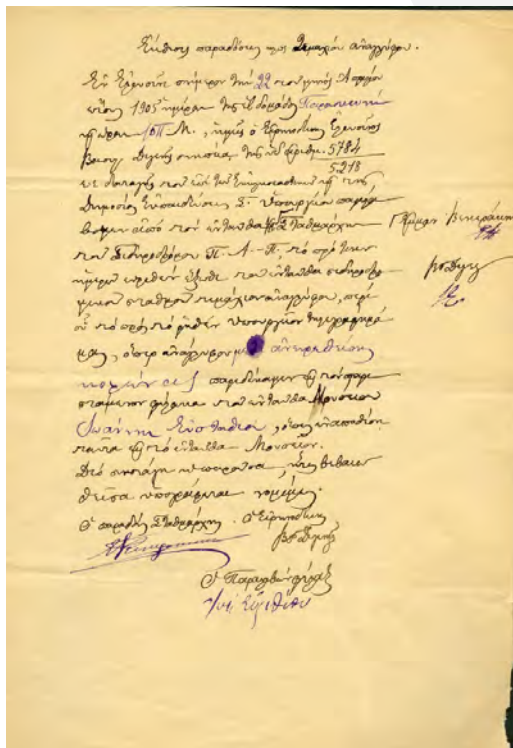
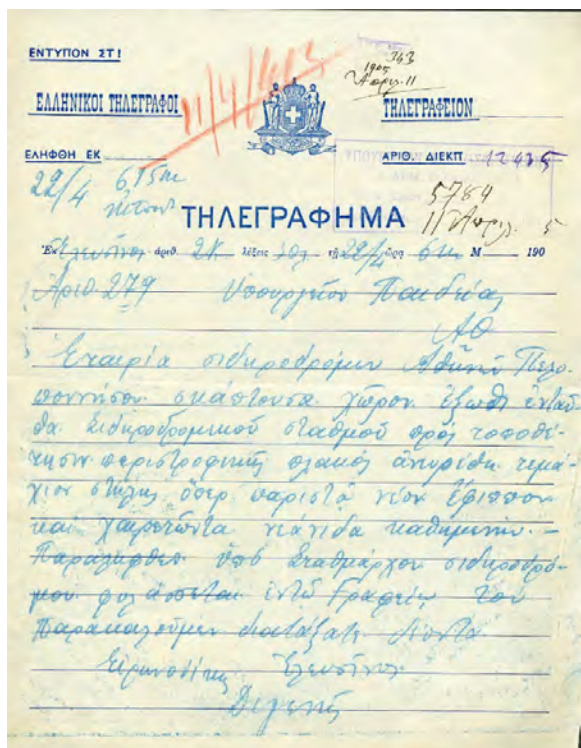
Έτσι έκρινε απαραίτητο να μεταβεί επί τόπου στο σημείο ο Έφορος ώστε να διενεργήσει αυτοψία και να κρίνει εάν απαιτείται περαιτέρω ανασκαφή ή μπορεί να συνεχιστούν απρόσκοπτα οι εργασίες του Σιδηροδρόμου.

Στο ίδιο φύλλο με την χειρόγραφη επιστολή περιλαμβάνεται και ένα σύντομο σημείωμα προς τον αρχαιολόγο Γαβριήλ Βυζαντινό, ο οποίος εκτελούσε από το 1898 χρέη βοηθού του Γενικού Εφόρου Αρχαιοτήτων Παναγή Καββαδία. Ο αγνώστων στοιχείων συντάκτης του σημειώματος γνωστοποιεί στον κ. Βυζαντινό ότι «Ο Ἐν Ἐλευσίῃ φύλαξ γράψας εἰς τρίτον τὰ ἀνωτέρω τὰ ὁποῖα καλόν ἔκρινα να ανακοινώσω ὑμῖν και δι' ὑμῶν να γίνη περαιτέρω τις ἐνέργεια εἴαν εἶναι ἀνάγκη.». Αν και δεν γνωρίζουμε το όνομα του συντάκτη του ανωτέρω σημειώματος είναι βέβαιο ότι πρόκειται για πρόσωπο που γνώριζε την εφαρμοζόμενη από την Αρχαιολογική Υπηρεσία διοικητική διαδικασία, εφόσον έκρινε σκόπιμο να ενημερώσει άμεσα την Γενική Εφορεία Αρχαιοτήτων για την επιστολή του φύλακα.

Το αρμόδιο για θέματα αρχαιοτήτων Υπουργείο Εκκλησιαστικών και Δημοσίας Εκπαιδύσεως μη διαθέτοντας μόνιμο αρχαιολόγο στην Ελευσίνα, παρακαλεί άμεσα τον Ειρηνοδίκη Ελευσίνας, να παραλάβει και να καταθέσει το υπό της Εταιρείας του Σ.Π.Α.Π. ευρεθέν τεμάχιον αναγλύφου, σύμφωνα με το άρθρο 10 του περί αρχαιοτήτων ΒΧΜΣΤ' νόμου του 1899.



Με την παραλαβή του εγγράφου ο Ειρηνοδίκης ενημερώνει με τηλεγράφημα στις 22 Απριλίου το υπουργείο ότι «Εταιρία σιδηροδρόμων Αθηνών Πελοποννήσου σκάπτουσα χώρον έξωθεν ένταυθα Σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ πρὸς τοποθέτησιν περιστροφικῆς πλάκῆς άνευρέθη τεμάχιον στήλης ὄπερ παριστᾷ νέον ἔφιππον και χαιρετῶντα νεάνιδα καθήμενν. Παραληφθέν υπό Σταθμάρχου σιδηροδρόμου φυλάσσεται έν τῷ Γραφείῳ του. Παρακαλούμεν διατάξετε τά δέοντα.». Αυθημερόν συντάσσεται έκθεση παράδοσης του τεμαχίου αναγλύφου, με την οποία ο Ειρηνοδίκης Βασίλειος Διγενής και ο φύλακας Ιωάννης Ευσταθίου παραλαμβάνουν από τον Σταθμάρχη του Σιδηροδρόμου Εμμανουήλ Βεντεράκη ανάγλυφον μεθ' άνευρευθείσης κολώνας, τα οποία και τοποθετούνται από τον φύλακα στο Μουσείο.



Κάτω από την πίεση του χρόνου για τη συνέχιση των εργασιών επισκευής στο σιδηροδρομικό σταθμό Ελευσίνας, η υπόθεση διαβιβάζεται στις 20 Απριλίου στον Έφορο Αρχαιοτήτων Ανδρέα Σκιά (1861-1922), υπεύθυνο για τις ανασκαφές στην Ελευσίνα, με την παραγγελία να μεταβεί επί τόπου, προκειμένου να εξετάσει εάν είναι ανάγκη να ερευνηθεί ο χώρος στον οποίο βρέθηκαν αρχαία. Διαφορετικά θα έπρεπε να συνεννοηθεί με την Αστυνομία και τους αρμόδιους υπαλλήλους της εταιρίας ΣΠΑΠ, ώστε να ολοκληρωθούν οι εργασίες επισκευής της περιστροφικής πλάκας και να συνεχιστεί η κανονική λειτουργία των αμαξοστοιχιών.

Πράγματι ο Έφορος Αρχαιοτήτων Α. Σκιάς μεταβαίνει στην Ελευσίνα και αφού διενεργήσει αυτοψία στον χώρο και διαπιστώσει την εύρεση αρχαιοτήτων, συντάσσει σχετική αναφορά. Από τις ευρεθείσες αρχαιότητες ο Σκιάς θεωρεί ως μόνο άξιο λόγου τεμάχιο μαρμαρίνης επιτυμβίου ληκύθου μετά λειψάνων έπιγραφής και αναγλύφου παραστάσεως καλής τέχνης. Όσον αφορά στις υπόλοιπες αρχαιότητες αυτές ήταν τεμάχια ευτελών αρχιτεκτονικών μελών χωρίς καμία αξία.

Το γεγονός άλλωστε ότι όλες οι αρχαιότητες βρέθηκαν δομημένες έν τιμι μικρῶ βυζαντινῶ ἢ και ἔτι μεταγενεστέρῳ κτίσματι...καθιστούσαν, σύμφωνα με τον Σκιά, περιττή την εξερεύνηση του πέριξ χώρου. Εκτός, όμως από το σύνολο των αρχαίων που παρέδωσε ο ειρηνοδίκης στον φύλακα και μεταφέρθηκαν στο μουσείο, ο Έφορος κάνει μνεία για την ύπαρξη και κάποιων άλλων μικρής αξίας αρχαίων τα οποία κατείχε ὁ παρά τὴν ὁδὸν Θηβῶν πανδοχεὺς Σ. Πέππας, ο οποίος και τα προσέφερε ἄνευ ἀξιώσεως ἀμοιβῆς.

Στην εμπεριστατωμένη αναφορά του ο Σκιάς κάνει λόγο για μικρής αξίας αρχαία, τα οποία καθώς βρέθηκαν εντοιχισμένα σε κτίσμα, καθιστούσαν περιττή την εξερεύνηση του πέριξ χώρου. Εν ολίγοις με την θετική γνωμάτευσή του ο Έφορος ἔδινε το «πράσινο φως» για τη συνέχιση των εργασιών επισκευής στον Σιδηρόδρομο και την κανονική λειτουργία αμαξοστοιχιῶν.

Η εξέλιξη της παραπάνω υπόθεσης, μέσα από τα αρχειακά τεκμήρια, ομολογουμένως αφήνει στον αναγνώστη πολλά ερωτήματα ως προς την ταυτότητα των αρχαίων που βρέθηκαν και μνημονεύονται σποραδικά στην υπηρεσιακή αλληλογραφία. Μέχρι πρότινος λοιπόν η τύχη των αρχαίων αυτών λάνθανε, εφόσον άλλωστε και οι συνοπτικές περιγραφές τους δεν αφήνουν περιθώρια για την περαιτέρω ταύτισή τους.

Ωστόσο τύχη αγαθή και ενώ η παρούσα έκδοση ὄδευε προς την ολοκλήρωσή της, η Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής (ΕΦΑΔΑ) προσέκρουσε σε πραγματικό «θησαυρό», ὅπως παρουσιάζεται συνοπτικά στο ακόλουθο κείμενο της.

«Στοιχεία για την εύρεση του αναγλύφου του Σιδηροδρόμου στον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας

Από τη σύντομη περιγραφή του Εφόρου Αρχαιοτήτων Α. Σκιά για το τεμάχιο μαρμαρίνης επιτυμβίου ληκύθου μετά λειψάνων έπιγραφής και αναγλύφου παραστάσεως καλής τέχνης, ἄρχισε η αναζήτηση για τον εντοπισμό του στις αποθήκες του Αρχαιολογικού Μουσείου Ελευσίνας, στις οποίες βρίσκεται ένας μεγάλος αριθμός λίθινων αντικειμένων, προερχόμενος τόσο από τις ανασκαφές στο Ιερό, όσο και από εκείνες στην πόλη της Ελευσίνας. Δυστυχώς, η πρώτη αυτή προσπάθεια δεν απέφερε κάποιο αποτέλεσμα.

Η έρευνα των αρχαιολόγων της Εφορείας Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής, Μ. Αμπάτη και Ε. Ανέστη στο Ιστορικό Αρχείο Αρχαιοτήτων και Ανασθηλώσεων/ΔΔΕΑΜ, στο πλαίσιο της αραστής συνεργασίας των δύο Υπηρεσιῶν για τη διοργάνωση έκθεσης αρχειακού υλικού, σχετικού με τον αρχαιολογικό χώρο και την περιοχή της Ελευσίνας, ενόψει της ανακήρυξης της πόλης ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το έτος 2023, ὁδήγησε στην επιλογή αρχειακῶν εγγράφων που αποδείχτηκαν ιδιαίτερα χρήσιμα για τον εντοπισμό του αναγλύφου.

Στον Φάκελο Δ' με τίτλο Εξασφάλιση Αρχαίων, Κατάλογοι Α', Β', Δ' Μουσείου Ελευσίνας, υπάρχει, εκτός των άλλων, ένας κατάλογος αρχαιοτήτων που καταχώθηκαν εντός λάκκων παρά το Μουσείον Ελευσίνος, με σκοπό την προστασία και τη διαφύλαξη τους, λόγω του πολέμου. Οι υπόλοιποι κατάλογοι αναφέρονταν στα αρχαία ευρήματα που μεταφέρθηκαν από την Ελευσίνα στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, καθώς και σε εκείνα που καταχώθηκαν μέσα στο ίδιο το Αρχαιολογικό Μουσείο της Ελευσίνας. Η ημερομηνία των αρχειακών αυτών εγγράφων είναι το 1941.

Κατά τις ανασκαφικές εργασίες που βρίσκονται, σήμερα, σε εξέλιξη στην περιοχή δυτικά του κτηρίου του Αρχαιολογικού Μουσείου, όπου πρόκειται να κατασκευαστεί το νέο στέγαστρο για τη μόνιμη έκθεση των γλυπτών του περιβάλλοντος χώρου, και συγκεκριμένα στις 14/09/2021 εντοπίστηκε ένας λάκκος με σαφή στοιχεία επίχωσης. Οι εργασίες αυτές πραγματοποιούνται για την υλοποίηση της μελέτης «Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου του Αρχαιολογικού Μουσείου Ελευσίνας και των υποστηρικτικών αυτού λειτουργιών».

Κατά την αφαίρεση της επίχωσης, σταδιακά αποκαλύφθηκε η χρήση του. Στο εσωτερικό του ήταν τοποθετημένα με προσοχή μεγάλα μαρμάρινα γλυπτά και αρχιτεκτονικά μέλη, ιδιαίτερα καλής ποιότητας και τέχνης.

Η επιβεβαίωση του αρχειακού υλικού που αναφέραμε παραπάνω είναι αναμφισβήτητη. Πρόκειται για έναν από τους λάκκους στους οποίους καταχώθηκαν τα αρχαία γλυπτά της Ελευσίνας για να διασωθούν από τους κατακτητές και να παραμείνουν ως παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές. Είναι ιδιαίτερα συγκινητική η αίσθηση της ευθύνης των ανθρώπων εκείνης της δύσκολης εποχής για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς με κάθε τρόπο και κάθε μέσο.

Μεταξύ των εξαιρετικών γλυπτών, που αξίζει να σημειώσουμε ότι ανασύρθηκαν από το εσωτερικό του λάκκου, για πρώτη φορά από το 1941, εντοπίσαμε και το τεμάχιο μαρμαρίνης επιτυμβίου ληκύθου μετά λειψάνων έπιγραφής και αναγλύφου παραστάσεως καλής τέχνης που αναζητούσαμε.

Πρόκειται για μία επιτύμβια λήκυθο που φέρει στην κύρια διακοσμητική ζώνη μία ενδιαφέρουσα σκηνή “δεξίωσης” (χαιρετισμού), μεταξύ ενός κρανοφόρου ιππέα και μίας καθήμενης γυναίκας. Από τα εικονογραφικά στοιχεία της παράστασης και την επιγραφή, η λήκυθος χρονολογείται στο δεύτερο μισό του 4ου αι. π.Χ..

Η ανασκαφή πραγματοποιήθηκε από το συνεργείο του Υποέργου 1 «Αναβάθμιση υποδομών και βελτίωση λειτουργικότητας Αρχαιολογικού Χώρου Ελευσίνας, δημιουργία προσβασιμότητας ΑΜΕΑ και πρόδρομες εργασίες επανέκθεσης Μουσείου Ελευσίνας» του Έργου «Αναβάθμιση υποδομών και βελτίωση λειτουργικότητας Αρχαιολογικού Χώρου Ελευσίνας (2019ΣΕ01400021)» και συγκεκριμένα από τους: Μάριο Μυλωνά, αρχαιολόγο και τους ειδικευμένους εργατοτεχνίτες Αντώνιο Γιαννό και Αλτίν Σούμπαση.

Τα πρώτα σωστικού χαρακτήρα μέτρα δόθηκαν από τις συντηρήτριες του Υποέργου 1, Χαρά Σκουλά και Νίκη Πλατιά, με τη συμβολή του Τμήματος Συντήρησης της Εφορείας Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής.

Στην ανέλκυση των γλυπτών σημαντική ήταν η βοήθεια του Βασιλείου Σαρρή εργατοτεχνίτη-μαρμαροτεχνίτη της Εφορείας.

Θα ακολουθήσει η ολοκληρωμένη τεκμηρίωση, η συντήρηση και η αποκατάσταση του συνόλου των μαρμάρινων γλυπτών, με σκοπό την ένταξή τους στο περιβάλλον του αρχαιολογικού χώρου και του Μουσείου της Ελευσίνας στο οποίο ανήκουν.»

Συνοψίζοντας, με την αναδίφηση στα παραπάνω τεκμήρια επιχειρήθηκε η ανασύνθεση της συγκεκριμένης υπόθεσης και της διοικητικής διαδικασίας που ακολουθείτο από την Αρχαιολογική Υπηρεσία στις περιπτώσεις εύρεσης αρχαίων. Αξιοσημείωτη μπορεί να χαρακτηριστεί και η ταχύτητα διεκπεραίωσης της υπόθεσης, σε 18 συνολικά ημέρες, από 9 έως 27 Απριλίου. Επιπλέον, το νήμα των διοικητικών εγγράφων αναδεικνύει μία ακόμη όψη των πραγμάτων, που ενδεχομένως να συνδέεται και με τον ταχύ ρυθμό των ενεργειών των εμπλεκόμενων. Στη συγκεκριμένη δηλαδή περίπτωση η εύρεση αρχαιοτήτων στην τροχιά ενός δημόσιου μεταφορικού μέσου ύψιστης για την εποχή σημασίας κινητοποίησε δημόσιες υπηρεσίες με διαφορετικές αρμοδιότητες, καθώς οι εκπρόσωποί τους επέδειξαν σύμπνοια και πνεύμα συνεργασίας, ταχύτητα και αποτελεσματικότητα. Είναι άραγε τυχαίο συμβάν ή εκδήλωση συνέργειας και ευαισθησίας για τις αρχαιότητες που μέχρι τις ημέρες μας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση και ευσεβή πόθο, ενίοτε ανεκπλήρωτο;

Δρ. Αθηνά Χατζηδημητρίου

Προϊσταμένη του Τμήματος
Διαχείρισης του Ιστορικού Αρχείου
Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεων/ΔΔΕΑΜ
Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού



*Η επιτύμβια λήκυθος μόλις έχει ανασυρθεί από το εσωτερικό του λάκκου, όπου ήταν θαμμένη μαζί με τα άλλα σημαντικά μαρμάρινα γλυπτά και αρχιτεκτονικά μέλη της Ελευσίνας.
(Αρχείο Εφ.Α.Δ.Α.)*



Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός της Ελευσίνας

Οι πρώτες σκέψεις των υπευθύνων του ελληνικού κράτους για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Ελευσίνας με την Αθήνα και την Πελοπόννησο, εμφανίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1870.

Ο τραπεζίτης Ευάγγελος Βαλτατζής (1826-1889), μέλος του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της «Ελληνικής Εταιρείας των Μεταλλουργιών Λαυρίου» και στενός συνεργάτης του Ανδρέα Συγγρού, είχε προτείνει στην κυβέρνηση την κατασκευή μίας σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα συνέδεε το Πόρτο Ράφτη, στην ανατολική Αττική, με το Αίγιο και την Πάτρα, μέσω Αθήνας, Ελευσίνας και Κορίνθου.

Η προοπτική της σύνδεσης της Ελευσίνας με την υπόλοιπη χώρα αποτέλεσε έναν από τους πιο βασικούς παράγοντες που θα συντελούσαν στη βιομηχανική ανάπτυξη του τόπου. Η δυνατότητα εύκολης και γρήγορης μεταφοράς πρώτων υλών και τελικών προϊόντων έπεισε τελικά πολλούς επιχειρηματίες να επενδύσουν στην ασήμαντη κοινότητα της Λεψίνας, όπως ονομαζόταν τον 19ο αιώνα, το χωριό της Ελευσίνας.

Τα τρένα φτάνουν με τον Χαρίλαο Τρικούπη

Ο Ευάγγελος Βαλτατζής δυστυχώς δεν κατόρθωσε να υλοποιήσει το φιλόδοξο όραμά του και η Ελευσίνα χρειάστηκε να περιμένει σχεδόν δεκαπέντε χρόνια ακόμα προτού ακουστεί η σφυρίχτρα του πρώτου τρένου.

Κατά τη διάρκεια των κυβερνήσεων του Αλέξανδρου Κουμουνδούρου, από το 1865, που έγινε για πρώτη φορά πρωθυπουργός, έως το 1882, είχαν γίνει αρκετές συζητήσεις και προσπάθειες προς την κατεύθυνση της δημιουργίας σιδηροδρομικής γραμμής, χωρίς όμως τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τα δημόσια έργα και η επέκταση του δικτύου συγκοινωνιών ήταν μία από τις προτεραιότητες του σημαντικού πολιτικού Χαρίλαου Τρικούπη που τον διαδέχτηκε. Ο ίδιος θεωρούσε τους σιδηροδρόμους το καλύτερο μέσο για την τόνωση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στην Ελλάδα.

Όταν έγινε πρωθυπουργός, τον Μάρτιο του 1882, η χώρα διέθετε μόνο μία σιδηροδρομική γραμμή, η οποία είχε εγκαινιαστεί το 1869 και συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά. Άμεσα, λοιπόν, το καλοκαίρι του 1882, προχώρησε στην υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή του Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου και τα έργα ξεκίνησαν χωρίς καθυστέρηση.



*‘Αμαξοστοιχία της διαδρομής Πειραιώς–Αθηνών–Κορίνθου’
διέρχεται γέφυρα μεταξύ Έλευσίνας και Μεγάρων λίγο μετά τη λειτουργία
της γραμμής τόν ‘Απρίλιο του 1885.*

Το τρένο στην Ελευσίνα

Το πρώτο τρένο έφτασε στην Ελευσίνα τον χειμώνα του 1885 και αποτέλεσε σημαντικότατο γεγονός για τη μικρή κοινότητα. Οι κάτοικοι είχαν ενημερωθεί για την επικείμενη άφιξη του από μέρες με τεράλχη, που γύριζε τους δρόμους για να αναγγείλει το χαρμόσυνο γεγονός.

Για τα παιδιά της Ελευσίνας ήταν ένα αξέχαστο θέαμα, καθώς περίμεναν να εμφανιστεί ένας πραγματικός δράκος με σιδερένια πόδια.

Χαρακτηριστική είναι η μαρτυρία που έχει διασωθεί: «...όταν το είδαμε που ερχότανε, ήτανε σαν να έγινε σεισμός. Και καθώς άφησε μια σφυριξιά, κολλήσαμε όλοι στο παντελόνι του δασκάλου. Ήταν ένα μαύρο θερίο. Με μεγάλα γυάλινα μάτια. Άφηνε μαύρους καπνούς από το κεφάλι του και άσπρους από τα ρουθούνια του και από το στόμα... μας φάνηκε ότι ήταν λυσσασμένο και ήθελε να δαγκώσει, να μας φάει όλους.»

Παρά τη μεγάλη χαρά για τη δημιουργία του σιδηρόδρομου, υπήρξαν και έντονες αντιδράσεις από τους κατοίκους. Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα από τον Τύπο της εποχής (Εφημ. Ακρόπολις, 04.03.1884), το οποίο αναφέρεται στη δυσaréσκεια των φτωχών κατοίκων της Ελευσίνας για τη μη καταβολή, όπως υποστήριζαν, της αποζημίωσης για τις ιδιοκτησίες τους από την Εταιρεία που είχε αναλάβει την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής και του σταθμού Ελευσίνας.

Οί χωρικοί γαιοκτήμονες τῶν παρὰ τὴν Ἐλευσίνα κτημάτων παραπονοῦνται ὅτι καίτοι πρὸ μηνῶν κατελήφθησαν αἱ ιδιοκτησίαι τῶν ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου Πελοποννήσου, οὐδεμίᾳ ἐν τούτοις ἐλήφθη φροντίς παρὰ τῶν ἀρμοδίων ὅπως ἀποζημιωθῶσιν οἱ πτωχοὶ Ἐλευσίνιοι. Πιστεύομεν ὅτι ἡ Πιστωτικὴ θέλει σπεύσει ν' ἀποδώσῃ τὸ δίκαιον εἰς ἐκείνους ὧν κατέλαβε τὴν ιδιοκτησίαν τῶν.

*Εφημ. Ακρόπολις, φύλλο της 04.03.1884
Αρχεῖο Γ. Παυλόπουλου*

Τα εγκαίνια

Το πρώτο τρένο της νέας σιδηροδρομικής γραμμής ήταν στολισμένο με κλαδιά ακακίας και πεύκου. Μόλις σταμάτησε στον σταθμό, κατέβηκαν οι επίσημοι με τα καλοβαλμένα κοστούμια και τα κατάμαυρα ψηλά καπέλα, κέρασαν κρασί τους κατοίκους της Λεψίνας που ακόμα φορούσαν φουστανέλες, έβγαλαν τον συνηθισμένο πολιτικό λόγο και αναχώρησαν για να εγκαινιάσουν τον επόμενο σταθμό.

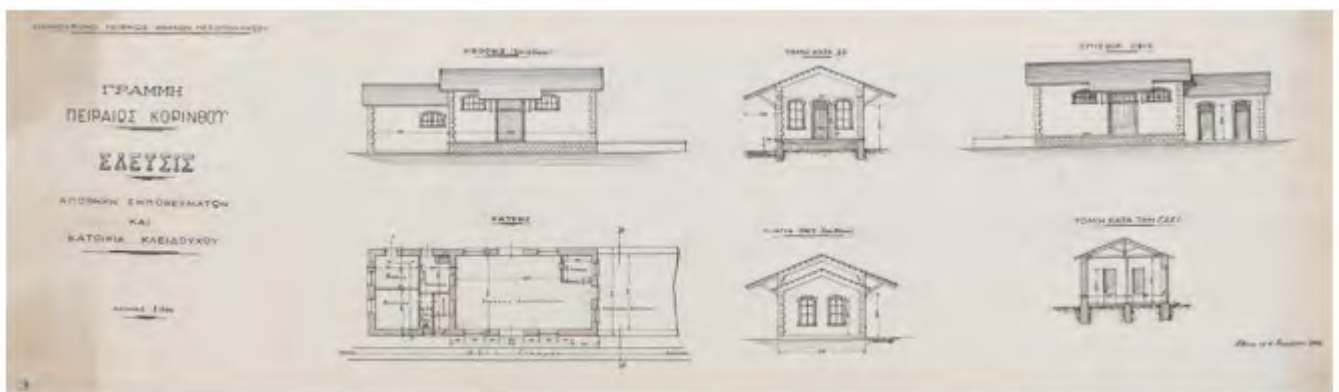
Το κτήριο του Σταθμού

Ο σιδηροδρομικός σταθμός Ελευσίνας παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά με όλους τους σταθμούς Β' Τάξεως που κτίστηκαν στα τέλη του 19ου αιώνα και χαρακτηρίστηκαν διατηρητέα μνημεία το 1985.

Οι σταθμοί Β' Τάξης έχουν κατασκευαστεί σε μικρότερα αστικά κέντρα ή κόμβους και αποτελούνται μόνο από ένα κτήριο με κεντρικό διώροφο πυρήνα.

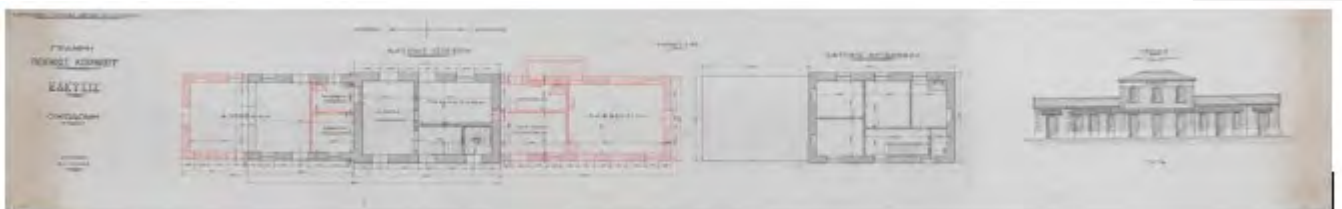
Στο σχέδιο της κάτοψης του κτηρίου του σταθμού Ελευσίνας, βλέπουμε τρία τμήματα στο ισόγειο, στην πραγματικότητα, όμως, το δυτικό του τμήμα δεν κατασκευάστηκε ποτέ. Πρόκειται για ένα διώροφο κτίσμα που διέθετε αίθουσα επιβατών, εκδοτήριο εισιτηρίων, αποθήκη εμπορευμάτων και καφενείο. Ο όροφος του κτηρίου προοριζόταν πάντα για να κατοικεί ο σταθμάρχης και η οικογένειά του.

Δυστυχώς, η σιδηροδρομική γραμμή που περνούσε από την Ελευσίνα περιέπεσε σε αχρηστία το 2001, όταν ξεκίνησε να λειτουργεί ο προαστιακός σιδηρόδρομος.



ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Αποθήκη Εμπορευμάτων και Κατοικία Κλειδούχου, 6-11-1914
Ιστορικό Αρχείο ΟΣΕ, Αρχείο Σχεδίων ΔΠΠΥΓ
Κτήρια Σταθμών, Σχ. 23, Γραμμή Πειραιώς-Κορίνθου. Ελευσίνα



ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Οικοδομή
Ιστορικό Αρχείο ΟΣΕ, Αρχείο Σχεδίων ΔΠΠΥΓ
Κτήρια Σταθμών, Σχ. 23, Γραμμή Πειραιώς-Κορίνθου. Ελευσίνα



ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΣ



Αρχείο Γεώργιου Παυλόπουλου

Ο σταθμός της Ελευσίνας στα τέλη του 19ου αιώνα.
Φωτογραφικό Αρχείο Γ. Παυλόπουλου



Το καφενείο του Σταθμού Ελευσίνας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.
Φωτογραφικό Αρχείο Γ. Παυλόπουλου



Φωτογραφικό Αρχείο Γ. Παυλόπουλου



Εκδήλωση μπροστά στον Σιδηροδρομικό Σταθμό, 1938.
Φωτογραφικό Αρχείο Γ. Παυλόπουλου

Το καφενείο του σταθμού

Ο σιδηροδρομικός σταθμός έγινε από την πρώτη στιγμή σημείο αναφοράς για την πόλη. Οι Λεψινιώτες μαζεύονταν στο καφενείο που είχε ανοίξει στο ισόγειο κτήριο ακριβώς δίπλα στον σταθμό για να διαβάσουν τις εφημερίδες που έφταναν από την Αθήνα και να συζητήσουν τα θέματα της επικαιρότητας.

Ήταν ένας χώρος αρκετά πολυτελής, σαφώς ανώτερος σε αισθητική και άνεση από τα συνηθισμένα καφενεία της περιοχής. Σύντομα λοιπόν έγινε αγαπημένος προορισμός για τους νέους της Λεψίνιας, οι οποίοι προτιμούσαν να εμφανίζονται ντυμένοι «φράγκικα» και όχι με τα παραδοσιακά αρβανίτικα ενδύματα των πατεράδων και των παππούδων τους.

Το καφενείο του σιδηροδρομικού σταθμού έφερε αρκετές καινοτομίες στη ζωή της κοινότητας. Αρχικά πρόσφερε μόνο ελληνικό καφέ, γρήγορα όμως στο μενού προστέθηκαν μεζέδες και ουζάκι, ενώ εμφανίστηκε για πρώτη φορά στην Ελευσίνα το σουβλάκι. Μαζί του έφτασε και η μπίρα «Φιξ», την οποία ο ιδιοκτήτης του καφενείου διατηρούσε σε ξύλινα βαρέλια. Πίσω από το καφενείο βρισκόταν χώρος με πράσινο και συντριβάνι για περίπατο και ξεκούραση.

Από τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του, με το καφενείο του που αποτελούσε το πιο ζωντανό σημείο στην πόλη, έως σήμερα που χρησιμοποιείται ως χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων, ο σιδηροδρομικός σταθμός αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα τοπόσημα που συνδέεται στενά με τη ζωή και την ιστορία της πόλης της Ελευσίνιας.



Αναμνηστική φωτογραφία μπροστά στον Σταθμό, 19^{ος} αιώνας.
Φωτογραφικό Αρχείο Γ. Παυλόπουλου

Οι εκδρομές με αρχαιολογικό και φυσιολατρικό περιεχόμενο μέσα από τον Τύπο της εποχής

Η νέα σιδηροδρομική γραμμή που συνέδεε την Αθήνα με την Ελευσίνα έδωσε τη δυνατότητα της επίσκεψης στον σημαντικότερο αρχαιολογικό χώρο και στο αρχαιολογικό μουσείο της πόλης, η οικοδόμησή του οποίου ολοκληρώθηκε το 1890.

Στα αρχεία των εφημερίδων από το 1895 ως τα μέσα του 20ου αιώνα βρίσκουμε αναφορές για οργανωμένες εκδρομές συλλόγων και επιστημονικών φορέων καθώς και για επισκέψεις του Βασιλέως, του Διαδόχου, επίσημων αλλοδαπών προσκεκλημένων και πολλών άλλων.

Ο σιδηρόδρομος Αθηνών Πειραιώς Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.) αποτέλεσε μία μοναδική ευκαιρία για εκδρομές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, με επίσκεψη σε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία.
Φωτογραφικό Αρχείο Γ.Παυλόπουλου

ΕΚΔΡΟΜΑΙ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Διά της γραμμής Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου επίσκεψτε τα περιφανέστατα μνημεία και τοπεία της Ελλάδος.

Ἀθήναι—Ἐλευσίς.— Καθ' ἐκάστην πρωΐαν και μεσημερίαν, μετ' ἐπιστροφῆς μετὰ τὰ βραδύα τρέινα. Ἐπίσκεψις τοῦ Ἱελοῦ τῆς Δήμητρος, Προπύλαια, Πλουτωνιον, Τελεστήριον, Μουσεϊον. Θαυμασία θέα τοῦ στενοῦ τῆς Σαλαμίνος.

Ἀθήναι—Κόρινθος.— Καθ' ἐκάστην πρωΐαν και μεσημβρίαν διαδρομὴ τρίωρος μετ' ἐξόχου πανοράματος ἐπὶ τοῦ Σαρωνικοῦ κόλπου Ἐπίσκεψις ἀρχαίας Κορίνθου και Ἀκροκορίνθου.

Ἀθήναι—Μυκῆναι.— Ἀναχώρησις τὴν πρωΐαν. Ἐπίσκεψις τοῦ ἠσαυροῦ τοῦ Ἀτρέως και τῆς Ἀκροπόλεως τῶν Μυκηναίων.

Ἰθάνηαι—Ἄργος—Ναύπλιον.— Ἀναχώρησις τὴν πρωΐαν. Ἐπίσκεψις τοῦ ἀρχ. φεάτρου Ἀργους και τῆς Ἀσπίδος. Μετάβασις διὰ τοῦ τρέινοῦ ἀπὸ Ἀργους εἰς Ναύπλιον. Ἐπίσκεψις Ἀκροπόλεως Τυρινθός, Ἀκροναυκλίας, Ἐπιδαύρου, Ἰερὸν Ἀσκληπιοῦ Θεάτρου, Θόλος, ναὸς Ἀσκληπιοῦ, Στάδιον. Μουσεϊον μοναδικὸν ὑπὸ ἀρχαϊκονικῆν ἔκδοσιν.

Ἀθήναι—Τροιζηνία.— Καθ' ἐκάστην πρωΐαν ἐκ Τροιζήνος. Ἐπίσκεψις Τεγέης. Ναὸς Ἀλέξ. Ἀθηνῶν. Μουσεϊον. Ἐκ Τροιζήνος μετάβασις δι' αὐτοκινήτου εἰς Σπάρτην. Ἐπίσκεψις ἀρχ. ἱερῶν Ὁρθίας Ἀρτέμιδος και ἀρχαίου Θεάτρου. Μουσῆιον, ψηφιδωτὰ περίφημα. Μετάβασις εἰς Μιστράν. Ὀλόκληρος βυζαντινὴ πόλις. Ναοὶ Περιβλέπιου, Παντανάσσης, Ἀφεντικοῦ, φρεσῖον φραγκικὸν κ.λ.κ.

Ἀθήναι—Ὀλυμπία.— Τὸ ἰδεώδες ταξεῖδι ὀλοκληροῦ τῆς Ἑλλάδος ἢ Διαδρομὴ ἡμερησία ἐξόχου πανοραματικῆ. Ἀφίξις αὐθήμερον εἰς Ὀλυμπίαν. Ἐπίσκεψις Ἄλτεως. Ναὸς Διός, Ἡραϊον, Πρωτανεϊον, Φιλίππιον, Μητρώον, Στάδιον κ.λ.κ. Μυυσεϊον, Ἀετώματα Διός. Νίκη Παιωνίου. ΕΡΜΗΣ ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ.

Ἀθήναι—Καλαῖφρτα.— Ἀνάβασις δι' ὄδον αὐτοῦ σιδηροδρόμου ἀπὸ τοῦ Σταθμοῦ Δικωφοῦ εἰς Ζαχλωροῦν. Ἀνάβασις εἰς Μέγα Σπήλαιον (900 μ.) και Ἁγίαν Λαύραν ὑπέροχα μνημεία βυζαντ. τέχνης. Θέα μεγαλειώδης.

Ἀθήναι—Μεγαλόπολις.— Ἀνάβασις εἰς Λυκόσουραν. Ναὸς Δασκίονης. Μουσεϊον. Ἀνάβασις εἰς Φυγέλειαν. Ναὸς Ἐπικουρείου Ἀπόλλωνος. Ἐκ τῶν λαμπροτάτων μνημείων τῆς Ἑλλάδος.

Εφημερίδα Αἰών αρ. φύλ. 4723, 05.03.1885: 4

Σήμερον ὁ Βασιλεὺς και ἡ Βασίλισσα, μετὰ τοῦ ἀρχιδουκὸς Ροδόλφου και τῆς ἀρχιδουκίσσης Στεφανίας και τοῦ μεγάλου δουκὸς Παύλου, συνοδευόμενοι ὑπὸ τῶν ἀκολουθιῶν αὐτῶν, ἐπιβάντες πῆ 10 ½ π. μ. εἰδικῆς ἀμαξοστοιχίας τοῦ ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Μέγαρον σιδηροδρόμου, ἀπῆλθον εἰς Ἐλευσίνα πρὸς ἐπίσκεψιν τῶν ἐκεῖ ἀρχαιοτήτων, ἐκεῖθεν δὲ εἰς Κακὴν Σκάλαν, ἔνθα θάριστήσωσιν ἐντὸς ἀμάξης σιδηροδρομικῆς, ἐπὶ τούτῳ παρασκευασθείσης.

Εφημερίδα Εστία, αρ. φύλ. 38, 09.04.1895: 3

Η ΧΘΕΣΙΝΗ ΕΚΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ

Ὀμιλῖαι περὶ τῶν Ἐλευσινίων Μυστηρίων. - Γεῦμα Λαμπρὰ ἤτο ἡ χθεσινὴ ἐκδρομὴ εἰς τὴν Ἐλευσίνα πλείστων ἐξ Ἀθηνῶν και Πειραιῶς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου Πελοποννήσου. Ἐπὶ τῶν ἐρειπίων ὠμίλησε διὰ μακρῶν ὁ κ. Δραγάτσης περὶ τῶν Ἐλευσινίων Μυστηρίων, κατόπιν παρετέθη γεῦμα εἰς ὁ παρεκάθησαν πολλοί. Ἠγέρθησαν πολλὰ προπόσεις ὧν τινες ὑπὸ ἀξιωματικῶν. Οἱ ἐκδράμοντες ἐπανῆλθον τὴν ἐσπέραν ἀπο[κ]οιμίζοντες ἀρίστα ἐντυπώσεις. Τοιαῦτα ἐκδρομαὶ θὰ γίνωνται συχνὰ καθ' ὄλον τὸ θέρος.

Εφημερίδα Το Άστυ, αρ. φύλ. 4077, 18.03.1902: 3

Ἡ Ἐλευσίς χθὲς εὐρίσκετο εἰς ἀληθῆ ἀναστάτῳσιν. Εἶχεν ἐκδράμει ἀπὸ πρωίας δι' ἐκτάκτου ἀμαξοστοιχίας πολυπληθῆς ὄμιλος ἐξ ὑπερδιακοσίων ἐκδρομέων, μεταξὺ τῶν ὁποίων βουλευταὶ πολλοὶ καὶ ἀνώτεροι ἀξιωματικοὶ καὶ ἐπιστήμονες καὶ ἔμποροι καὶ βιομήχανοι. Ὁ κ. Ἀρ. Σχορτσανίτης ὠμίλησεν ἐπὶ τρεῖς ὥρας μετ' ἀληθοῦς ἐμπνεύσεως περὶ τῶν ἐν Ἐλευσίνι ἱερῶν καὶ τῆς φιλοσοφίας τῆς ἐλευσινίου μυσταγωγίας, τέρψας καὶ ἐνθουσιάσας τὸ ἐκλεκτὸν ἀκροατήριόν του. Περὶ τὴν μεσημβρίαν παρεκάθησαν πάντες εἰς κοινὸν πρόγευμα, ἐν τῷ ἐστιατορίῳ τοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ, παραταθὲν μέχρι τῆς 5ης μ. μ. ὁπότε καὶ διὰ τῆς εἰδικῆς ἀμαξοστοιχίας ἐπανέκαμψαν πάντες ἐν Ἀθήναις, πανηγυρικῶς προπεμφθέντες ὑπὸ τῶν τόσῳ φιλοξένων Ἐλευσινίων.



Ὁ ἀρχαιολόγος Α. Σκιάς ξεναγεῖ Γερμανοὺς εμπόρους καὶ βιομήχανους σε ἐκδρομὴ στον ἀρχαιολογικὸ χῶρο Ἐλευσίνας, 1908
Φωτογραφία: Χρ. Δημητρακοπούλου

Εφημερίδα Εστία, αρ. φύλ. 3648, 05.04.1904: 3

Ἡ ΕΚΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑ Ἡ ΑΦΙΞΙΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΩΣ

Τὴν 2αν μ. μ. ὥραν τῆς χθὲς ἐξέδραμον τὰ μέλη τοῦ Ἐκπαιδευτικοῦ Συνεδρίου μέχρις Ἐλευσίνος πρὸς ἐπίσκεψιν τῶν ἐκεῖ ἀρχαιοτήτων. Τοὺς ἐκδρομεῖς μετέφερον τρία τραῖνα τοῦ σιδηροδρόμου Πελοποννήσου, τὰ ὁποῖα ἐξεκίνησαν ἐκ τοῦ σταθμοῦ ἐν μέσῳ τῶν ζητωκραυγῶν τῶν ἐκδρομόντων διδασκάλων.

Εἰς τὴν Ἐλευσίνα τοὺς ἐκδρομεῖς προσεφώνησεν ὁ φιλόπατρις δήμαρχος κ. Πατάλας.

Κατόπιν οἱ ἐκδρομεῖς μετέβησαν εἰς ἐπίσκεψιν τῶν ἀρχαιοτήτων, ἐκεῖ δὲ παρὰ τὰ ἐρείπια τοῦ ναοῦ τῆς Δήμητρος ὁ ἔφορος τῶν ἀρχαιοτήτων κ. Φίλιος ἐξ ὑψηλοῦ τινος μέρους ἀνέπτυσεν ἐνώπιον τοῦ πολυπληθοῦς ἀκροατηρίου του τὸ τῆς ἀρχαιολογικῆς ἀξίας τοῦ μέρους ἐκείνου.

Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἀφίκετο τὸ αὐτοκίνητον τοῦ πρίγκηπος Ἀνδρέου, ἐφ' οὗ ἐπέβαιναν ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς, οἱ πρίγκηπες Γεώργιος καὶ Ἀνδρέας, ὁ Μ. Δοῦξ τῆς Ἑσσης καὶ ἡ πριγκίπισσα Ἀλίκη.

Τοὺς ὑψηλοὺς ἐπισκέπτας ἐδεξιώθη ὁ βουλευτὴς Μεγάρων καὶ συνταγματάρχης κ. Νικολαΐδης.

Οἱ Βασιλεῖς ἀφοῦ ἐπεσκέφθησαν τὰς διαφόρους ἀρχαιοτήτας ἀπῆλθον ἀμέσως ἐπιβόντες πάλιν τοῦ αὐτοκινήτου.

Τὴν 7ην ὥραν τῆς νυκτὸς περίπου οἱ ἐκδρομεῖς ἀνεχώρησαν ἀπὸ τὴν Ἐλευσίνα φαιδροὶ καὶ ἐνθουσιασμένοι ἐκ τῆς Θερμιοτάτης ὑποδοχῆς ποῦ ἔσχον ὑπὸ τοῦ δημάρχου καὶ τῶν κατοίκων τῆς φιλοξένου ταύτης πόλεως.

ΕΛΕΥΣΙΣ

(Η ΧΘΕΣΙΝΗ ΕΚΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΩΝ)

Τρία τραῖνα τοῦ σιδηροδρόμου Πελοποννήσου ἀπεβίβασαν χθὲς τὸ ἀπόγευμα εἰς τὸν ναὸν τῆς Δήμητρος ἐν Ἐλευσίνῃ ὑπεροκτακοσίους προσκνητάς. Ἦσαν τὰ μέλη τοῦ Ἀρχαιολογικοῦ Συνεδρίου καὶ ὠρισμένοι ἐκλεκταὶ προσωπικότητες τοῦ ἀθηναϊκοῦ κόσμου ἐξ ἀμφοτέρων τῶν φύλων. Ἦτο τὸ ἴδιον πλῆθος, τὸ ὁποῖον ἐδόξασε προχθὲς τὴν Ἀθηνᾶν εἰς τὸν βράχον τῆς Ἀκροπόλεως, συναντηθὲν καὶ πάλιν εἰς τὸ αὐτὸ κοινὸν προσκύνημα ἐπὶ τῶν θρυμματισμένων πετρῶν τοῦ ναοῦ, ὅπου ἐλατρεύθη ἄλλοτε ἡ Περσεφόνη καὶ ὁ Ἴακχος. Ἀρχαιολόγοι, καθηγηταί, φιλόλογοι, βουλευταί, λόγιοι, δημοσιογράφοι, τραπεζίται, κύριοι μὲ κοινήν ἐνδυμασίαν περιπάτου, μερικοὶ ξένοι μὲ περιηγητικὰ νίκερ -μπόκερς, καὶ κυρίαὶ μὲ ἑαρινὰς ἀμφιέσεις καὶ πολύχρωμα ἄλεξήλια.

Τὰ τραῖνα ἤρχισαν φεύγοντα κατάφορτα κόσμον ἀπὸ τῆς 2 μ. μ. Ἐκαστον ἀνὰ κάθε τέταρτον. Τοῦ τρίτου ἐπέβη καὶ ἡ Α. Ὑψηλότης ὁ Διάδοχος μὲ μικρὰν στολὴν στρατηγοῦ, συνοδευόμενος ἀπὸ τοὺς πρίγκηπας Χριστόφορον καὶ Γεώργιον μὲ μαύρην ἐνδυμασίαν περιπάτου. Ἡ αὐτὴ ἀμαξοστοιχία ἔφερε καὶ τὴν ὀργανωτικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Συνεδρίου. Ἀλλὰ καὶ ὅσους ἐκ τῶν ἐκδρομέων δὲν εἶχον προφθάσει νὰ πάρουν τὰ δύο προηγούμενα τραῖνα.

Γράφομεν τὸ πρᾶγμα διὰ νὰ καταδείξωμεν ὅτι δὲν ὑπῆρχε χθὲς ἐπισημότης καὶ ἀνεπισημότης καὶ ὅτι δὲν ὑπῆρχον ἀμαξοστοιχίαι ἰδιαίτεραι δι' ἐκλεκτοὺς καὶ μὴ. Εἰσῆρχετο κανεὶς ὅπου ἐπρόφθανε καὶ ὅπου ἤθελε. Καὶ ἠδύνατο εἰς τὴν γόησσαν ἰσοπεδωτικὴν ἐκδρομὴν τῆς χθὲς νὰ διαγκωνισθῆ μὲ τὸν Διάδοχον καὶ τοὺς νεαροὺς πρίγκηπας τόσον καλὰ εἰς τὴν ἀμαξοστοιχίαν, ὅσον ἀργότερα καὶ οἱ ἀφελεῖς χωρικοὶ τῆς Ἐλευσίνοσ εἰς τὰς βαθμίδας τοῦ ναοῦ τῆς Θεᾶς μὲ τὸν μέλλοντα Βασιλέα τῶν Ἑλλήνων, συνομιλοῦντα ἀφελῶς ἐν κύκλῳ γνωστῶν καὶ ἀγνώστων, ἐπισήμων καὶ ἀνεπισήμων, μὲ τὸν Μητροπολίτην Θεόκλητον.

*

Τὰ τραῖνα ὤδενσαν πρὸς τὴν Ἐλευσίνα σχίζοντα τὸν ἀττικὸν κάμπον εἰς ἀποθέωσιν φωτός, αἰθέρος, χρωμάτων καὶ ἑαρινῆς ἀνθίσεως. Διέσχισαν τοὺς ἀνθισμένους κήπους τῆς Κολοκυνθοῦς, ἔτρεξαν ὑπὸ τὰς ἀσημένιας ἐλαίας τῆς πεδιάδος καὶ ἀνερριχθῆθησαν πνευστιῶντα εἰς τὰς ὑπωρείας τοῦ Αἰγάλεω. Ἐπειτα ἐγλύστρισαν θριαμβευτικῶς πρὸς τὸ Θριάσιον καὶ τότε ἠνοιχθῆσαν εἰς τοὺς θαμβωμένους ὀφθαλμοὺς τῶν ἀρχαιολόγων θεῖοι ὄραματισμοὶ φωτός, ὑπενθυμιζόντες ὅτι ἐκλεκτότερον καὶ λιτότερον εἰς τὴν καθολικὴν παραγωγὴν τῆς ἔχει νὰ παρουσιάσῃ ἡ παλαιότερα γαλλικὴ φιλολογία - σελίδας τοῦ Φενελῶν ἐκ τῆς περιγραφῆς τῶν Ἠλυσίων Πεδίων, τοῦ ἀρχαίου ἑλληνικοῦ κόσμου. Χθὲς τὸ ἀπόγευμα ἡ ἀττικὴ φύσις ἦτο εἰς μίαν ἀπὸ τὰς σπανιωτέρας στιγμὰς τῆς ἐκστάσεώς της καὶ τῆς βωβῆς λατρείας της. Τὰ τραῖνα ἐσύροντο εἰς τὰ χλοασμένα ἐδάφη, σύροντα μαζῇ τῶν ὀλόκληρον διεθνή κόσμον ἀφώνου θαυμασμοῦ, τόσον ἀφώνου, ὥστε καὶ αὐτὸς ὁ ὀμιλητικώτατος καὶ προθυμώτατος πρὸς τοὺς συμπολίτας του ἐξηγήσει κ. Δαίρπελδ ἐπὶ τέλους ἐσιώπησεν. Ὅλα κατελούοντο ἀπὸ τὸ ἡλυσιακόν, τὸ παραδείσιον, τὸ θεῖον φῶς. Εἰς τοὺς κήπους ἀνθισμέναι ἀμυγδαλαὶ ἔτρεχον πρὸ τῶν τραίνων ἑξαλλοὶ ὡς ὄραματα λευκά.

Ἐδῶ κι' ἐκεῖ πασχαλιῆς κύπτουσαι ὑπὸ φόρτον κατακόκκινης ἀνθίσεως ἀνοιξιᾶτικης αἰμάτωναν κτυπητὰ τὰ πράσινα στάχυα. Εἰς τὸ Θριάσιον ἠνοιχθῆ αἰφνιδίως ὅλη ἡ δοξασμένη θάλασσα τῆς Σαλαμῖνος καὶ τότε οἱ ὀφθαλμοὶ ἐχόρτασαν ἀπὸ κυανότητα, ἐκολύμβησαν εἰς ὀρίζοντας αἰθέρος θείου, ἐγέμισαν ἀπὸ εὐμορφίαν γραμμῶν, καὶ ἂν εἴπωμεν ὅτι τὴν στιγμὴν ἐκείνην τὰ τραῖνα ἦσαν πλήρη ἀπὸ τόσους σιωπηλοὺς, ἐκστατικούς, ἀφώνους, θαμβωμένους προσκνητάς τοῦ αἰωνίου ἑλληνικοῦ Φοίβου, θὰ δώσωμεν ὅλην τὴν μαγεῖαν τῆς χθεσινῆς ἐκδρομῆς, ἡ ὁποία ὑπῆρξε πρὸ παντὸς ἡ φυσιολατρικώτερα καὶ ἑλληνικώτερα ἑορτὴ τοῦ Συνεδρίου.

*

Τὸ εὐμορφον καμαρωμένον χωριὸ τῆς Ἐλευσίνας ἦτο ἀνάστατον ἀπὸ ἐνωρίς. Οἱ κάτοικοί του σχεδὸν ὅλοι εἶχον συρρεῦσει εἰς τὸν σταθμὸν σὺν γυναιξὶ καὶ τέκνοις. Τὰ κοδάκ τῶν ξένων στρέφονται πρὸς τὸ πλῆθος καὶ παίρνουν ἐστταντανὲ γυναικῶν, αἱ ὁποῖαι λαμποκοποῦν ἀπὸ φλωριά.

Εἰς τὰ ἐρείπια τοῦ ναοῦ οἱ ἐκδρομεῖς διηρέθησαν εἰς τρεῖς ὀμίλους. Ἐξηγεῖ εἰς τὸν πρῶτον, ἀποτελούμενον ἀπὸ Γερμανοὺς ἰδίως, ὁ κ. Δαῖρπεφελδ, ἔχων ὡς ἀκροατὴν του τὸν Διάδοχον καὶ τὸν Πρίγκηπα, συμφυρομένους καὶ διαγκωνιζομένους ἀφελῶς μὲ τὸ πλῆθος. Εἰς τὸν δεύτερον, ἀποτελούμενον ἀπὸ Ἑλλήνας ὁ κ. Σκιᾶς, καὶ εἰς τὸν τρίτον ἀναμιξ ἀπὸ ἰδικούς μας καὶ ξένους, ὁ κ. Φίλιος.

Ὁ κ. Φίλιος ὀρθὸς εἰς τὰ Προπύλαια τοῦ Ναοῦ, ἤρχισεν ὀμιλῶν ἑλληνιστί. Ὁ κ. Λάμπρος τὸν διακόπτει, παρακαλῶν αὐτὸν νὰ ὀμιλήσῃ γαλλιστί, ἀφοῦ εἰς τὸν ὀμιλὸν του ὑπῆρχον καὶ ἀρκετοὶ ξένοι.

- Μὰ τότε ἔπρεπε νὰ μοῦ τὸ πῆτε ἀπὸ τὴν ἀρχή, ἀπαντᾷ μεγαλοφώνως, ὥστε ν' ἀκουσθῇ παρ' ὅλων, ὁ κ. Φίλιος, ταραχθεῖς!

Ὁ κ. Λάμπρος ἐπαναλαμβάνει καὶ πάλιν ἠπίως τὴν παράκλησίν του.

- Τί εἶνε αὐτά, ἀνταπαντᾷ καὶ πάλιν νευρικῶς ὁ κ. Φίλιος... Πῶς τώρα θ' ἀρχίσω πάλιν ἀπὸ τὴν ἀρχή «Μαντὰμ ἔ Μεσιέ».

Ὁ διάλογος γίνεται μεγαλοφώνως, ὁ κ. Φίλιος καθίσταται νευρικώτερος, ὁ κ. Λάμπρος συγκρατεῖται, καὶ οἱ ἀκροαταὶ λαμβάνουν μέρος εἰς τὴν συζητήσιν. Πείθεται ἐπὶ τέλους ὁ κ. Φίλιος νὰ ὀμιλήσῃ Γαλλιστί καὶ συνιστᾶται εἰς τοὺς ἐγχωρίους τῶν ἀκροατῶν νὰ ὑπάγουν ν' ἀκούσουν τὸν κ. Σκιᾶν, διδάσκοντα Ἑλληνιστί.

- Naί, ναί, σκιᾶς ἔχουμε ἀνάγκη, μὲ τέτοιον ἥλιο, φωνάζει ἐν μέσω γελῶτων κάποιος.

Εἰς ἑλληνομαθῆς Ἄγγλος, εὐθυμότατος καὶ χαριτωμένος, ἐπιμένει νὰ ὀμιλήσῃ ὁ κ. Φίλιος Ἑλληνιστί:

- Ὅχι, ὀχι, ἑλληνικὰ νὰ ὀμιλήσετε... Κατανοοῦμεν...

Ὁ κ. Φίλιος ἀπαντᾷ ὅτι χάριν τῶν ξένων ἀκροατῶν του ἐκ καθήκοντος φιλοξενίας θὰ ὀμιλήσῃ γαλλιστί, καὶ τὸ ἐπεισόδιον λήγει.

*

Πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ ἐν τούτοις ὅτι ἀνεξαρτήτως τῆς στιγμιαίας αὐτῆς νευρικότητος ὁ κ. Φίλιος ἐξετέλεσε χθὲς τὰ καθήκοντα τοῦ ἐρμηνευτοῦ ἐπὶ δύο σχεδὸν ὀλοκλήρους ὥρας μὲ σπανίαν προθυμίαν, ὑποχρεωτικότητα καὶ ἐπιμέλειαν.

Ὁδήγησε τὸν κομψὸν του ὀμιλον, περιλαμβάνοντα καὶ μερικὰς ἀπὸ τὰς γνωστοτέρας ἐπὶ χάριτι καὶ καλλονῇ Ἀτθίδας, παντοῦ. Μητηὶς γοητευτικός, ἱερεὺς ἀληθῆς τῆς Δήμητρος ἔδωκε στιγμὰς σπανίας ἀπολαύσεως εἰς τοὺς ἀκροατάς του, ὀδηγήσας αὐτοὺς εἰς τὰ Προπύλαια, εἰς τὸ Τελεστήριον, εἰς τὸ Σπήλαιον τοῦ Πλούτωνος, εἰς τὸ Μουσεῖον, ὀμιλῶν καὶ κατηχῶν εἰς τὰ μυστήρια ἐπὶ ὀλόκληρον ὥραν.

ὑπὸ τὸν ὥραιον ἥλιον, εἰς τὸ ἑορτάζον φῶς, κατέναντι τοῦ γαλανοῦ κόλπου, κατηναλώθησαν δύο ὥραι μαγείας ἡλιακοῦ λουτροῦ καὶ σπανίας φυσιολατρικῆς ἀπολαύσεως. Οἱ ἐπισκέπται ἀναρριχῶνται εἰς τὰ πεσμένα μάρμαρα, στέκονται ὀλόρθοι ἐπὶ τῶν συντριμμάτων τῶν στύλων ἢ κάθηνται ἀφελῶς εἰς τὸ χορταριασμένον ἔδαφος. Ἐπ' ἀρκετὴν ὥραν ὁ Διάδοχος συνομιλεῖ εἰς τὴν σκάλαν, ἢ ὁποῖα φέρει εἰς τὸ Μουσεῖον μὲ τὸν σεβ. Μητροπολίτην. Γύρω του ἀκροῶνται ἀρκετοὶ ξένοι, πολλοὶ ἐκ τῶν ἑλλήνων ἐκδρομέων, καὶ ὀλόκληρον μπουλοῦκι ἀπὸ χωρικοῦς. Μὲ γοητευτικὴν ἀφέλειαν ἡ Α. Ὑψηλότης, βλέπων ὅτι εἶχε καταλάβει τὸ κέντρον τῆς κλίμακος, ἀπευθύνεται εἰς τὸν ὀλίγον ἀνωτέρω ἰστάμενον ὑπασπιστὴν του καὶ φωνάζει:

-Μήπως ἐμποδίζομεν τὸν κόσμον νὰ διαβῇ ποῦ (sic) ἐπιάσαμε τὴν σκάλα;.... Πηγαίνουμε....

*

Ἐπάνω εἰς ἓνα σύντριμμα στόλου ὁ κ. Μπονᾶ, ἐστραμμένος πρὸς τὴν θάλασσαν, μὲ τὴν ὠραίως ἀγρίαν σύννοιαν τῆς μορφῆς του, βυθίζει τὰ μάτια του εἰς τὴν ἀπέναντι γαλανότητα τοῦ ἱεροῦ κόλπου.

Ὁ διακεκριμένος Γάλλος ζωγράφος δὲν χορταίνει ἀπορροφῶν τὸ φῶς τὸ θεῖον, μετοχετεύων αὐτὸ δι' ὅλης τῆς ἐντάσεως τῶν ματιῶν του εἰς τὴν ψυχὴν του, καὶ φαίνεται ὅτι ἰδιαίτερος ὀδύνηρὰ ὑπῆρξεν ἢ ἀποσπασίς του ἀπὸ τὴν βαθεῖαν ἐκείνην περισυλλογὴν, ὅταν τὸν ἐπλησίασαμεν.

- Τί νὰ σᾶς εἶπω;... Πρὸς τὸ παρὸν θέλω νὰ καθήσω ἀκόμη ἐδῶ, νὰ κυττάζω...

Εἰς μίαν γωνίαν τοῦ Ναοῦ εἶχε στηθῆ τὸ μπουφέ, πλουσιώτατον εἰς ἐκλεκτὴν παγωμένην μίριαν. Μποτίλια καὶ ποτήρια γίνονται ἀνάρπαστα, διδόμεναι πλουσίως ἀνὰ τρεῖς καὶ ἀνὰ τέσσαρας εἰς κάθε ζητοῦντα, καὶ αἱ φιάλαι ἀπάγονται ἀπὸ ὀμίλους εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐρειπίων καὶ πίνονται μὲ ἀπόλαυσιν ἀγρίαν.

Πρὸς στιγμὴν ἔγινε λόγος νὰ χορευθῆ ἀπὸ τὰς Ἐλευσινιώτισσας καὶ ἡ τράτα καὶ τότε ἡ ἑορτὴ ὁμολογουμένως θὰ ἦτο πλήρης καὶ ἡ κατακλείς εἰς τὴν ἐκδρομὴν σπανία. Αἱ Ἐλευσινιώτισσαι ὁμως δὲν εἶχον φορέσει ὅλαι τὰ φλουριά των καὶ εἰς τὰς ἐπανειλημμένας παρακλήσεις πολλῶν ἠρνήθησαν. Οἱ ξένοι ὁμως ἀπεζημιώθησαν, φωτογραφοῦντες αὐτὰς ἀμειλίκτως.

Εἰς τὰς 6 ἓνα ἓνα τὰ τραῖνα ἤρχισαν πάλιν φεύγοντα. Ἡ ἐπιτυχία τῆς ὠραίας ἐκδρομῆς, ὅλη ἡ σπανία ἀπόλαυσις τῆς θείας ἀνοιξιάτικης ἡμέρας εἰς τὰ συντρίμματα τοῦ Ναοῦ τῆς Δήμητρος, συμπυκνοῦται τόσον ἐκφραστικῆ, ὑποθέτομεν, εἰς τὰς ὀλίγας αὐτὰς λέξεις ποῦ (sic) μᾶς ἔλεγε Δανὸς γλύπτῃς κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὸν σταθμόν.

- Φαντάζομαι τὴν ἀλγεινὴν ἀναπόλησιν ὅλης αὐτῆς τῆς ἑορταστικῆς ἡμέρας εἰς τὰς ὀμίχλας τῆς πατρίδος μου...

Ευσταθία Ανέστη

Αρχαιολόγος Εφορείας Αρχαιοτήτων

Δυτικῆς Αττικῆς

ΠΗΓΕΣ:

Β. Λιάπης, Η Ελευσίνα στα νεότερα χρόνια, 1997

Β. Λιάπης, Συνοικίες και γειτονιές της Ελευσίνας, 2000

Β. Σφυρόερας, Ιστορία της Ελευσίνας: Από τη Βυζαντινὴ περίοδο μέχρι σήμερα, Δήμος Ελευσίνας, 2005



**Ο Σιδηρόδρομος
Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου
(Σ.Π.Α.Π.)**

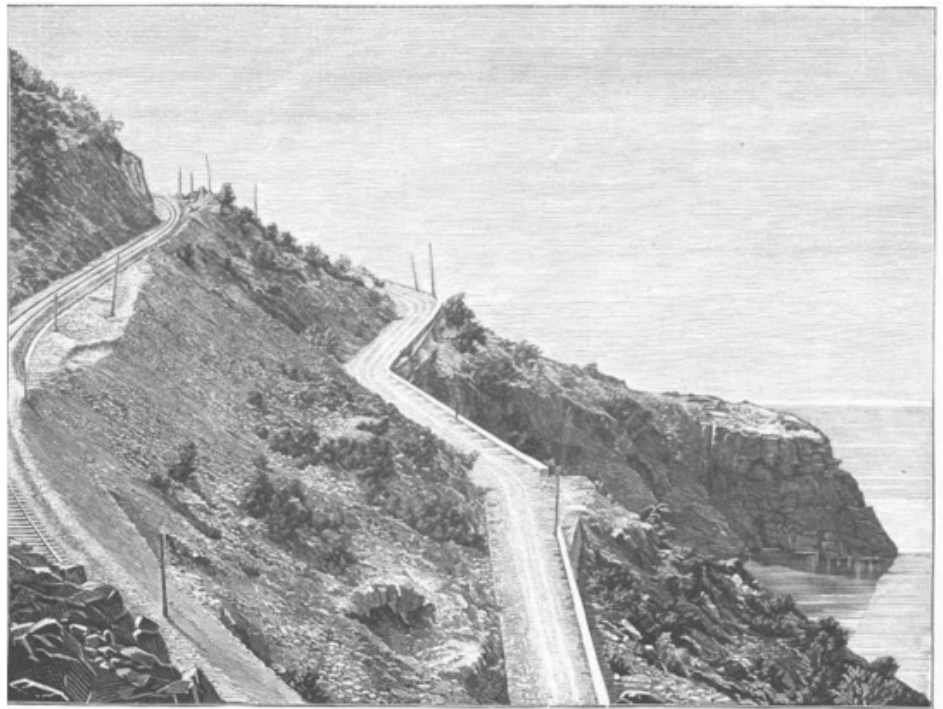
Στις 19 Απριλίου του 1882 η Γενική Πιστωτική Τράπεζα υπογράφει σύμβαση με το κράτος, με πρωθυπουργό του Χαρίλαο Τρικούπη, για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τον Πειραιά με την Πάτρα.

Η τράπεζα, στις 17 Οκτωβρίου 1882, ιδρύει την εταιρεία **Σ.Π.Α.Π.** δηλαδή την εταιρεία **"Σιδηροδρόμων Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου"**.

Στις 8 Νοεμβρίου 1882, ξεκινά η κατασκευή της γραμμής με μία λαμπρή τελετή στον Πειραιά, παρουσία και της βασιλικής οικογένειας. Παράλληλα ξεκινούν και τα έργα για την ανέγερση των Σταθμών Α΄ Τάξεως στα αστικά κέντρα του Πειραιά και της Αθήνας.

Δεκαοκτώ μήνες αργότερα, στις 21 Μαΐου 1884, παραδίδεται το πρώτο τμήμα της γραμμής Πειραιάς-Κόρινθος. Σταδιακά ετοιμάζονται και δίνονται σε χρήση και τα υπόλοιπα τμήματα. Η γραμμή φτάνει στο Κιάτο του Σεπτεμβρίου του 1885, στο Ναύπλιο τον Απρίλιο του 1886 και τελικά στην Πάτρα, στις 10 Δεκεμβρίου του 1887, με ένα χρόνο καθυστέρηση από την αρχική ημερομηνία.

Κάθε τμήμα που κατασκευάζεται, αναγγέλλεται θριαμβευτικά από τον Τύπο της εποχής, με πρωτόγνωρα ενθουσιώδη κείμενα και φωτογραφίες για το τεχνικό επίτευγμα, καθώς η διαδρομή περιελάμβανε δύσκολα τμήματα όπως τη διέλευση της "Κακιάς Σκάλας".



*Ένα δύσκολο τεχνικά τμήμα του Σιδηροδρομικού δικτύου Πειραιώς Πελοποννήσου, αυτό της Κακιάς Σκάλας, προκαλεί θαυμασμό και πλήθος απεικονίσεων που καταλαμβάνουν ακόμα και πρωτοσέλιδα της εποχής (1885)
Φωτογραφία Αρχείου Π. Μωραΐτου*

Η διαδρομή του συρμού αποτελούσε μάθημα ιστορίας:

Ξεκινώντας κάποιος από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό του Πειραιά, διέρχονταν από την περιοχή του Ρέντη και από τον Ελαιώνα, που υπήρχε ακόμα και έφτανε στην Αθήνα. Εκεί ανέμενε για κάποιο χρονικό διάστημα προκειμένου να γίνει η μετεπιβίβαση των επιβατών από την εταιρεία του σιδηροδρόμου του Λαυρίου, με την οποία είχε γίνει συμφωνία για την από κοινού άφιξη των συρμών στον σταθμό Πελοποννήσου - Αθηνών.

Μετά από μία ώρα περίπου το τρένο αναχωρούσε για ένα ταξίδι στον χρόνο και στην ιστορία, καθώς τα μέρη από τα οποία περνούσε ήταν μέρη ιστορικά που όλοι οι περιηγητές και κυρίως οι ξένοι ήθελαν να δουν.

Από την **Ακαδημία Πλάτωνος** και τον **Κολωνό** περνούσε τον ποταμό **Κηφισό** πάνω σε μία σιδερένια γέφυρα μήκους 25 μέτρων και συναντούσε τον περίφημο **πύργο της βασίλισσας Αμαλίας**.

Στη συνέχεια έκανε στάση στα Άνω Λιόσια, από όπου οι επιβάτες, αν ήθελαν, μπορούσαν να επισκεφτούν την περίφημη **Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Κλειστών** καθώς και το αρχαίο **φρούριο της Φυλής**, το οποίο είχαν κατασκευάσει οι Αθηναίοι για να ελέγχουν τους δρόμους που οδηγούσαν στην αττική ενδοχώρα.

Το τρένο, βέβαια, δεν τους περίμενε, αλλά προχωρούσε μέσα από ένα καταπράσινο τοπίο και κατέβαινε στο **Θριάσιο Πεδίο**, όπου η γραμμή παραλλήλως βαίνουσα με την **Ιερά Οδό**, έφθανε στην Ελευσίνα σε μικρή απόσταση από το **Ιερό της Δήμητρας και Κόρης (Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας)**.

Από την Ελευσίνα η γραμμή διέρχονταν την ακτογραμμή από τη δεξιά πλευρά του πορθμού της **Σαλαμίνας**, όπου είχε λάβει χώρα η ιδιαίτερα γνωστή ναυμαχία κατά των Περσών, διατρέχοντας τους πρόποδες του όρους Αιγάλεω από το οποίο ο Ξέρξης έβλεπε την καταστροφή του στόλου του.

Μόλις περνούσε την πόλη των **Μεγάρων** συναντούσε τις Σκιρωνίδες Πέτρες, τη γνωστή μας Κακιά Σκάλα, μία περιοχή άμεσα συνδεδεμένη με τους άθλους του Θησέα και την εξόντωση των διαβόητων ληστών Σκίρωνα, Προκρούστη και Σίνεως του Πιτυοκάμπτου, γνωστών για τις επιθέσεις που πραγματοποιούσαν στους διερχόμενους οδοιπόρους.

Μετά τη διέλευση του ιδιαίτερα δύσκολου σημείου, της Κακιάς Σκάλας, ο επιβάτης για είκοσι περίπου χιλιόμετρα χαλάρωνε στην θέαση του πευκόφυτου δάσους της **Κινέτας** και έφτανε στο **Καλαμάκι**, το οποίο, μέχρι τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, το 1893, λειτουργούσε ως το λιμάνι της Κορίνθου στον Σαρωνικό κόλπο.

Από το Καλαμάκι μια μικρή σιδηροδρομική διακλάδωση πήγαινε στα **Ίσθμια**, όπου στην αρχαιότητα τελούνταν οι δεύτεροι πιο σημαντικοί πανελλήνιοι αθλητικοί αγώνες. Η κύρια γραμμή, όμως, συνέχιζε και διερχόμενη τη σιδερένια γέφυρα του ισθμού περνούσε από τη Στερεά Ελλάδα στην Πελοπόννησο, έφτανε πρώτα στον σιδηροδρομικό σταθμό της Κορίνθου και ακολούθως συνέχιζε την πορεία της, έως την πόλη της Πάτρας.



Α'. Τμήμα Περαιώς-Θηβών,
 (81 χιλιαμ.) Η γραμμὴ ἀναχωρεῖ ἀπὸ Πειραιώς, θέσταις διὰ σταθμὸν θεωρηθείσης μάλ-
 λον καταλλήλου τοῦ ἐν τοῖς πρὸς πρὸς δυ-
 σμᾶς τῆς Ζέας κειμένου οἰκοπέδου (μάνδρας).
 Ἀπὸ τοῦ σημείου αὐτοῦ ἕως εἰς τὰ Λιόσα
 (14 χιλ.) ἡ γραμμὴ βαίνει ἐκ παραλλή-
 λου πρὸς τὸν κατασκευαζόμενον σιδηρό-
 δρομον τῆς Πελοποννήσου ἀπὸ Πει-
 ραιώς εἰς Κόρινθον, μετὰ σταθμοῦ ἐπίσης
 παραλλήλου ἐν Ἀθήναις μεταξύ τῆς ὁδοῦ
 Κολοκουθοῦς καὶ Σεπολίων. Ἐκείθεν τῶν Λιό-
 σκων, ἀφίχουσα πρὸς τ' ἀριστερὰ τὸν σιδηρό-
 δρομον τῆς Κόρινθου, διέρχεται διὰ τῆς στενο-
 πορίας τοῦ Πάρνηθος, εἰσδύει εἰς τὴν κοιλά-
 δα τῆς Ἐλευσίνας, βαίνουσα ἐπὶ τῆς κλιτύος
 μέχρι τῶν προπόδων τοῦ Σαρανταπόταμου.
 Ἀριστερᾶ μέχρι τῆς πεδιάδος Ἐλευθέρα (Γιφ-
 τόκαστρο) Ἐκείθεν διασχίζει τὸν Κιθαιρῶνα
 δι' ὑπερείου σήραγγος μήκους 3180 μ. Κα-
 τέρχεται μετὰ τοῦτο ἐπὶ ἐμκλήῃ ὁδοῦ εἰς
 Κρικκοῦκι, Βάλτσα καὶ Τάκα, καὶ διὰ τῶν
 θησαϊκῶν λόφων σταματᾷ ἀπινάτι τῆς πό-
 λεως τῶν Θηβῶν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης
 τοῦ Ἰσμηνοῦ, εἰς ἀπόστασιν 68 χιλιομ. ἀπὸ
 τοῦ Ἀθηναϊκοῦ σταθμοῦ.

Εφημερ. Ακρόπολη, 1884

Αρχεῖο Γ. Παυλόπουλου

ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Εἰδοποιεῖται τὸ κοινὸν ὅτι ἀπὸ τῆς προεχούσης δευτέρας 17
 τρέχοντος ἀρξιστοῦ χιλιετημέριον τῶν διελκόμενων κατ' ἐκά-
 στεν ἐκ Μεγάρων διὰ Πειραιᾶ καὶ νηείων, σταματῶσα εἰς
 Ἐλευσίνα καὶ Ἀθήνας. Τὸ ἔρομολόγιον τῆς ἀρξιστοῦ χιλιε-
 τῆς ἐκπορεύεται ὡς ἑξῆς:

Ἀναχώρησις ἐκ Μεγάρων διὰ Πειραιᾶ ὥρα 5.30 π. μ.
 " " Πειραιῶς " Μεγάρων " 3.30 μ. μ.
 " " εἰς Ἀθῆνας " " 4.00 μ. μ.

Ἀντιπρὸς ἀρξιστοῦ χιλιετημέριον ὡρίσθησαν εἰδικῶς διὰ τὴν μετα-
 φοράν τοῦ γλαυκοῦς. Ἡ τιμὴ τῆς μεταφοράς διὰ βαρίσκον
 ἀθήνη ζυγίζοντα 1150 περίπου χιλιόγραμμα ἔστι ἑκάστης
 920 ἔσται ἡ ἑξῆς:

Ἐκ Μεγάρων εἰς Ἐλευσίνα ἢ ἀντιπρὸς ἔρ. 3.65
 " " " Ἀθήνας " " " 8.45
 " " " Πειραιᾶ " " " 9.25

Διὰ βαρίσκον κενὸν ζυγίζοντα 150 περίπου χιλιόγραμμα ἔ-
 σται ἑκάστης 120 :

Ἐκ Μεγάρων εἰς Ἐλευσίνα ἢ ἀντιπρὸς ἔρ. 0.50
 " " " Ἀθήνας " " " 1.10
 " " " Πειραιᾶ " " " 1.25

Ἐκτὸς τοῦ δικαιοῦματος τούτου θέλει λαμβάνεσθαι ἐπίσης
 ἐφόρος τῆς κεντρικῆς 5 0/10. ἐπὶ πλέον δι' ἑκάστην 20 διὰ
 δικαιοῦμα ἰγγραφεῖ καὶ ἄλλαν χρησιμότητος δι' ἐκάστην ἀπο-
 τολήν. Ἀθήναι, 16 Σεπτεμβρίου 1884

(Ἐκ τοῦ γραφείου τῆς Διευθύνσεως)

Εφημερ. Νέα Εφημερίς, 1884

Αρχεῖο Γ. Παυλόπουλου

**ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**

Τα μισά απλάσι αίσθησ. ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΕΙΣ ΚΟΡΙΝΘΟΝ Καί τόν-άπαιον			ΧΙΛΙΟΜΕΤΡ.	ΣΤΑ ΘΜΟΙ	1		ΣΤΑ ΘΜΟΙ	2		
ΘΕΣ. I	ΘΕΣ. II	ΘΕΣ. III			Π. Μ.	Μ. Μ.		Π. Μ.	Π. Μ.	Μ. Μ.
					Κοινή	Καία				
Δραχ.	Δραχ.	Δραχ.		ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	7.05	3.30	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	—	10.15	4.20
0.55	0.45	0.35	3.1	“Αγ. Ίωάννης	7.13	3.38	ΚΑΛΑΜΑΚΙ	—	(σφ. 10.40)	4.45
1.10	0.90	0.55	8.6	ΑΘΗΝΑΙ	(σφ. 7.24)	3.49	—	(σφ. 10.46)	—	4.48
1.40	1.00	0.65	10.8	Μύλοι	(σφ. 7.34)	3.59	“Αγ. Θεόδωρος	—	—	5.09
1.60	1.35	0.80	13.4	Κάτω Λιόσια	7.40	4.05	Κοινή	—	11.22	5.25
2.20	1.80	1.15	18.3	“Ανω Λιόσια	7.47	4.12	ΜΕΓΑΡΑ	8.35	(σφ. 11.54)	5.57
3.65	3.05	1.80	31.3	Καλιόβια	8.02	4.27	—	(σφ. 12.09)	—	6.07
4.10	3.40	2.05	36.6	ΕΛΕΥΣΙΣ	8.31	4.56	ΕΛΕΥΣΙΣ	(σφ. 6.18)	12.52	6.50
6.50	5.40	3.25	56.1	ΜΕΓΑΡΑ	(σφ. 8.40)	5.05	Καλιόβια	(σφ. 6.23)	12.57	6.53
8.20	6.85	4.10	70.2	Κοινή	(σφ. 8.45)	5.10	“Ανω Λιόσια	—	—	7.05
9.10	7.60	4.60	78.8	“Αγ. Θεόδωρος	(σφ. 9.28)	5.53	Κάτω Λιόσια	—	—	7.38
10.35	8.65	5.20	89.8	ΚΑΛΑΜΑΚΙ	(σφ. 9.36)	6.03	Μύλοι	—	—	7.50
11.50	9.60	5.80	99.6	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	—	6.37	ΑΘΗΝΑΙ	(σφ. 7.30)	1.56	8.02
			Χ.λ. 40	—	(σφ. 10.45)	7.12	—	(σφ. 7.35)	—	8.12
			“ 48	—	(σφ. 10.48)	7.16	“Αγ. Ίωάννης	—	—	8.23
			“ 64	—	11.12	7.40	ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	7.46	—	8.30
			—	—	8.54	5.19	Χ.λ. 64	—	11.35	5.38
			—	—	9.13	5.38	“ 46	—	12.24	6.22
			—	—	9.56	6.23	“ 40	—	12.45	6.41

Ειδήσεις, 1886. Αρχείο Γ. Παυλόπουλου



Η σιδηροδρομική γέφυρα του Ισθμού από καρτ ποστάλ της εποχή, αρχές 20^{ου} αιώνα.

Ευσταθία Ανέστη

Αρχαιολόγος Εφορείας Αρχαιοτήτων

Δυτικής Αττικής

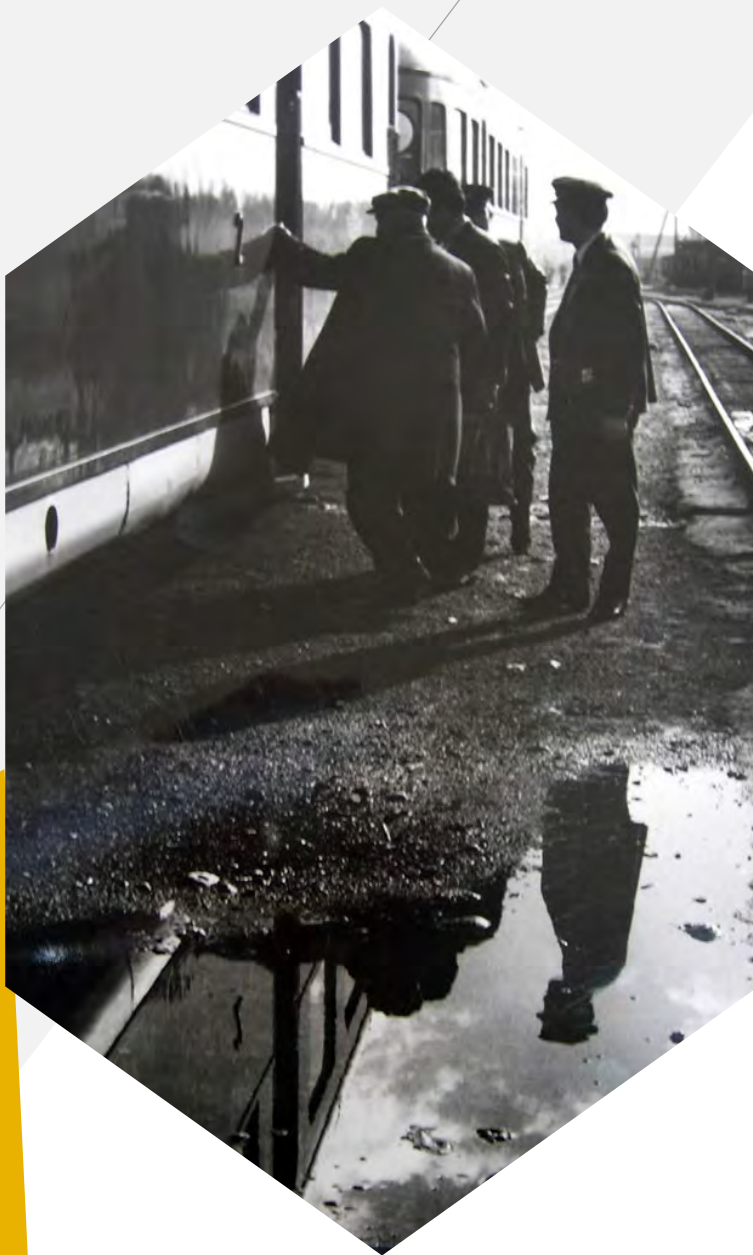
ΠΗΓΕΣ

Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι - Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Σύλλογος Φίλων του Σιδηρόδρομου, εκδόσεις Μίλητος

Λ. Παπαγιαννάκης, Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1822-1910), Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, έκδοση Μορφωτικού Ιδρύματος Εθνικής Τράπεζας

ΗΣΑΠ - 100 χρόνια δημιουργικής προσπάθειας: έκδοση του ΗΣΑΠ για την εκατονταετηρίδα του Σιδηροδρόμου στην Αθήνα

«Επτά Ημέρες» -Καθημερινή της Κυριακής: Αφιέρωμα «Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι»



ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΗΜΕΡΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

24, 25 & 26 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2021

«Κληρονομιά ανοιχτή σε όλους!» (Heritage All Inclusive!)



ΕΦΟΡΕΙΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΑΝΑΣΤΗΛΩΣΕΩΝ / ΔΔΕΑΜ



EUROPEAN UNION

COUNCIL OF EUROPE



CONSEIL DE L'EUROPE



Ευρωπαϊκές Ημέρες Πολιτιστικής
Κληρονομιάς (ΕΗΠΚ)