

«Ο ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ»



Γυμνάσιο Μυγδονίας

Έτος 2022-2023

Ομαδική Εργασία: η τάξη του Γ3

Εισηγητές: Λυκοδήμου Σοφία – Καραγεωργίου Αστέριος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>σελ.3	σελ.3
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο</u> :Η ιστορία του Οδοντωτού σιδηρόδρομου του Πηλίου.....σελ.4	σελ.4
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο</u> :Εικόνες του Οδοντωτού σιδηρόδρομου.....σελ.5-7	σελ.5-7
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο</u> : Σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα.....σελ.8-10	σελ.8-10
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο</u> :Η διαδρομή του Οδοντωτού σιδηρόδρομου.....σελ.11	σελ.11
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο</u> : Πως εξυπηρετούσε ο οδοντωτός σιδηρόδρομος στο παρελθόν.....σελ.12-13	σελ.12-13
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο</u> : Η λειτουργία του σιδηρόδρομου σήμερα...σελ.14	σελ.14
<u>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</u> : Πριν το τέλος.....σελ.15	σελ.15
<u>ΠΗΓΕΣ</u>σελ.16	σελ.16
<u>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</u>σελ.17-18	σελ.17-18
<u>ΟΝΟΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΑΘΗΤΩΝ Γ3</u> <u>(αλφαβητική σειρά)</u>σελ.19	σελ.19

Εισαγωγή

Πάνω στο καταπράσινο βουνό του Πηλίου, ο Μουτζούρης, το τρενάκι, περιμένει με αγωνία την άνοιξη και τους επισκέπτες του. Έτσι θα μπορέσει να ξαναβάλει μπρος και να δώσει ζωή στο βουνό των Κενταύρων. Αυτός ο μαγευτικός οδοντωτός σιδηρόδρομος απασχόλησε φέτος το τμήμα μας, εν όψει της περιβαλλοντικής εκδρομής της Γ΄ γυμνασίου. Οι μαθητές του τμήματος χωριστήκαμε σε ομάδες και συνεργατικά, λοιπόν, αναζητήσαμε πληροφορίες για έξι διαφορετικά θέματα. Σκοπός μας ήταν να ανακαλύψουμε ο καθένας από μια διαφορετική πτυχή του Μουτζούρη και όλοι μαζί να τις συνθέσουμε προκειμένου να βγάλουμε ένα άρτιο αποτέλεσμα και να ολοκληρώσουμε την γραπτή μας εργασία. Ελπίζουμε ότι διαβάζοντας αυτές τις πληροφορίες, ουσιαστικά την ιστορία του Οδοντωτού σιδηρόδρομου, θα μπορέσετε μέσα από αυτό να νιώσετε ότι ταξιδεύετε μαζί του!

Οι μαθητές του Γ3

Η ιστορία του Οδοντωτού σιδηρόδρομου του Πηλίου

Ο Οδοντωτός σιδηρόδρομος του Πηλίου, γνωστός και ως Μουτζούρης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αξιοθέατα της ευρύτερης περιοχής του Βόλου που έχει μεγάλη ιστορία. Στα 1894 υπογράφηκε το συμβόλαιο κατασκευής του έργου, το οποίο θα ένωνε τον Βόλο με τις ακτές του Παγασητικού κόλπου. Μηχανικός και επιτηρητής της κατασκευής ήταν ο Ιταλός Εβαρίστο Ντε Κίρικο. Το 1895 ξεκίνησε η υλοποίηση του έργου, με αποτέλεσμα να ολοκληρώνεται ένα πρώτο κομμάτι της διαδρομής τον Οκτώβριο του ίδιου έτους και να δίνεται στη κυκλοφορία. Το 1903 αρχίζουν οι διαδικασίες επέκτασης της διαδρομής μέχρι της Μηλιές και τη διαμόρφωση της σημερινής γραφικής διαδρομής. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτό το μεγάλο έργο χρειάστηκε να κατασκευαστούν, παράλληλα, πέτρινες και μεταλλικές γέφυρες καθώς και σήραγγες. Στα χρόνια της γερμανικής κατοχής (1940-1945) ο συρμός αξιοποιούνταν αποκλειστικά από τον γερμανικό στρατό για μεταφορές. Με τη φυγή τους, όμως, οι γερμανοί κατέστρεψαν ένα μεγάλο μέρος του, το οποίο, ευτυχώς, αποκαταστήθηκε. Τη δεκαετία του '50 αποτελούσε την βασική αστική συγκοινωνία του Βόλου. Τη δεκαετία του 1960 η ανάπτυξη και άλλων μέσων συγκοινωνίας σε συνδυασμό με την επέκταση του οδικού δικτύου προκάλεσε την υποτίμηση του οδοντωτού σιδηρόδρομου, με αποτέλεσμα να βγει εκτός λειτουργίας το 1971. Μετά από 25 χρόνια και πολλές προσπάθειες από τους κατοίκους της περιοχής ο Μουτζούρης επαναλειτούργησε στις 25 Μαΐου 1996. Από τότε μέχρι και σήμερα λειτουργεί ως τουριστικό τρενάκι και τελεί το δρομολόγιο Άνω Λεχώνια- Μηλιές κατά τους ανοιξιάτικους μήνες.

Πιθαμούδη Βασιλική

Στεργίου Ραφαέλα

Τσολάκη Μαριάννα

Φακάλου Μαρίλια

Εικόνες του Οδοντωτού Σιδηρόδρομου



Σιδηροδρομικός σταθμός Αγριάς



Το τρενάκι του Πηλίου



Βόλτα στο καταπράσινο βουνό των Κενταύρων

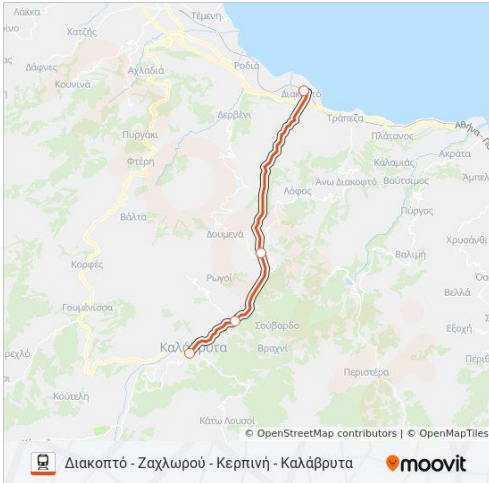


Η φανταστική
διαδρομή με το
τρενάκι του
Πηλίου

Το εσωτερικό από το τρενάκι του Πηλίου



Ο σταθμός στο χωριό Μηλιές



Διαδρομή του οδοντωτού σιδηρόδρομου

Οδοντωτός σιδηρόδρομος



Σαμαράς Γιάννης

Φραγκόπουλος Στέφανος

Πέννας Νίκος

Χαρίσκου Γιάννης

Οι Σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα διατίθενται σε τέσσερα σιδηροδρομικά εύρη. Το πρώτο τρένο λοιπόν, έμελλε να αποτελέσει την αρχή μιας μακράς πορείας ανάπτυξης με σκοπό τη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά τόσο των ανθρώπων όσο και των αγαθών.

Το ξεκίνημα (1869-1909)

Η ιστορία των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα ξεκινά το 1869, όπου εγκαινιάστηκε ο σιδηρόδρομος Αθηνών - Πειραιώς, που αναφέρεται ως μία από τις παλαιότερες γραμμές μητροπολιτικού σιδηροδρόμου στον κόσμο. Η Ελλάδα έγινε ανεξάρτητο κράτος το 1832, και η γέννηση του νεοσύστατου κυρίαρχου κράτους συνέπεσε με την έναρξη της εποχής των σιδηροδρόμων. Μέχρι το 1835, θέτονταν σχέδια προς το ελληνικό κράτος για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής από την Αθήνα προς το λιμάνι του Πειραιά. 22 χρόνια αργότερα, το 1857, υπογράφηκε μια σύμβαση για την κατασκευή του και οι σχετικές εργασίες άρχισαν. Χρειάστηκαν τέσσερις διαφορετικές εταιρείες και περίοδος δώδεκα ετών για να τεθούν σε χρήση τα 8,8 χιλιόμετρα της διαδρομής, ένα έργο που ολοκληρώθηκε το 1869. Τότε η Ελλάδα είχε πολύ μικρή βιομηχανία και λίγους δρόμους, που έκανε την κυβέρνηση να σκεφτεί την ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου που θα διατίθεντο για την αντιμετώπιση της έλλειψης εσωτερικής και εξωτερικής επικοινωνίας που υπήρχαν. Το 1882 ο Χαρίλαος Τρικούπης είχε ως πολιτικό όραμα για τον σιδηρόδρομο, την εσωτερική ανάπτυξη στην Ελλάδα και πρότεινε 417 χιλιόμετρα δικτύου μετρικού εύρους που θα περιέβαλε τη Πελοπόννησο, με ξεχωριστό δίκτυο στη Θεσσαλία, που θα συνέδεε το λιμάνι του Βόλου με την πόλη της Καλαμπάκας, στην άλλη πλευρά του Θεσσαλικού κάμπου. Τα πρώτα τρένα που πραγματοποίησαν την πλήρη διαδρομή από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, σηματοδότησαν την ολοκλήρωση της γραμμής το 1918, η οποία από τότε συνεχίζει να λειτουργεί εξ ολοκλήρου στην ελληνική επικράτεια.

Η εξέλιξη των σιδηροδρόμων (1920-1970)

Το 1920, οι Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) ξεκίνησαν να λειτουργούν το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Το 1926, η εταιρεία Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (ΕΗΣ) ανέλαβε τη λειτουργία των γραμμών Ομόνοιας - Πειραιά και Αττικής - Στροφυλίου ενώ τη γραμμή Ηρακλείου - Λαυρίου άρχισαν να τη λειτουργούν οι Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) το

1929 όταν ο τερματικός μεταφέρθηκε στο σταθμό Αθηνών - Πελοποννήσου. Η γραμμή από την Αττική προς το Στροφύλι λειτούργησε μέχρι το 1938 όποτε αντικαταστάθηκε από την επέκταση της γραμμής Αθηνών - Πειραιώς από την Ομόνοια μέχρι την Κηφισιά. Οι γραμμές των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων σταμάτησαν να λειτουργούνται από την ομώνυμη εταιρία και ξεκίνησαν να τις λειτουργούν οι ΣΕΚ. Η γραμμή από την Αθήνα προς το Λαύριο έκλεισε το 1962 και τότε ξεκίνησαν να τη λειτουργούν και αυτή οι ΣΕΚ.

Το 1970, οι ΣΕΚ σταμάτησαν να λειτουργούν τις παραπάνω σιδηροδρομικές γραμμές και από το 1971, όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές εκτός από τις βιομηχανικές και τους ΕΗΣ, άρχισε να τις λειτουργεί ο ΟΣΕ.

1971 – 2019: Η Ελλάδα ανοίγεται στο μέλλον

Η σιδηροδρομική μας προοπτική, συνδέεται άμεσα με τη συνολική ευρωπαϊκή πολιτική συνδυασμένων μεταφορών. Η επάνοδος στη δημοκρατία, το 1974, βρίσκει την Ελλάδα με νέα, σημαντικά χαρακτηριστικά. Ο ευρωπαϊκός προσανατολισμός της χώρας δημιουργεί προσδοκίες για μια σύγχρονη Ελλάδα σε επαφή με τις εξελίξεις. Ο σιδηρόδρομος, μετά τη δυναμική ανάπτυξη των επιβατικών αυτοκινήτων και του αεροπλάνου, περνά προσωρινά μια περίοδο έντονης αμφισβήτησης. Σταδιακά όμως, διαμορφώνει το νέο ευρωπαϊκό του πρόσωπο και γίνεται ξανά, η ηγετική δύναμη των μεταφορών. Γιατί, μόνο ο σιδηρόδρομος συνδυάζει φιλικότητα προς το περιβάλλον, καλύτερη εργασιακή κατάσταση, αποτελεσματικότητα για μεγάλες αποστάσεις και οικονομία ως προς την κατανάλωση ενέργειας. Στην Ελλάδα ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.) κινεί τις εξελίξεις περνώντας σταδιακά από τη φάση της ατμοκίνητης έλξης, στους ντιζελοκίνητους συρμούς, στα τρένα υψηλής άνεσης (Intercity) και στην Ηλεκτροκίνηση των δικτύων. Δυστυχώς, το 2009 ο εκτροχιασμός της οικονομίας, οδηγεί στην κρίση και τα μνημόνια και στην ανάγκη μιας νέας ανάπτυξης. Ο ΟΣΕ αποτελεί πλέον, το Διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, αλλά και τον υπεύθυνο εκτέλεσης των αναπτυξιακών έργων υποδομής μέσω της θυγατρικής του, ΕΡΓΟΣΕ. Η διευρυνόμενη οπτική του δείχνει ότι η ανάπτυξη του μεταφορικού μας συστήματος δεν είναι μια “κλειστή” εσωτερική υπόθεση, αλλά περνάει και συνδέεται με τη συνολική ευρωπαϊκή προοπτική στον τομέα των μεταφορών. Ότι κανένα μέσο μεταφοράς δεν είναι ανεξάρτητη μονάδα, αλλά εξαρτάται και από τη δραστηριότητα των άλλων τρόπων μεταφοράς και του όλου

μεταφορικού συστήματος. Αυτή η οπτική στον σύγχρονο κόσμο λέγεται πολιτική συνδυασμένων μεταφορών και είναι ο μόνος τρόπος να ανταποκριθούμε στις αυξημένες ανάγκες του διεθνούς εμπορίου, αλλά και να καρπωθούμε μέρος αυτής της ανάπτυξης σήμερα και στο μέλλον.

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑΝΝΑ

ΣΤΟΪΚΟΥ ΣΤΕΛΛΑ

ΠΑΣΒΑΝΤΟΓΛΟΥ ΖΩΗ

Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΟΔΟΝΤΩΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Το τρένο του Πηλίου αποτελεί μια μυθική διαδρομή με ανάβαση στις όμορφες πλαγιές του Πηλίου μέχρι τις Μηλιές. Μια από τις πιο στενές σιδηροδρομικές γραμμές στον κόσμο (60 εκατοστά) φιλοξενεί τα 4 βαγόνια του Μουτζούρη, διαδρομή ορεινή, που διασχίζει τις κατάφυτες πλαγιές, με την πυκνή βλάστηση από πλατάνια και πουρνάρια. Η μοναδική στάση του τρένου γίνεται μόνο για 15 λεπτά, στην άνω Γατζέα, για να συνεχίσει μια διαδρομή 15 χιλιομέτρων και χρόνου περίπου 90 λεπτών. Μέχρι το ιστορικό κεφαλοχώρι των Μηλέων η διαδρομή γεμίζει με εικόνες πλούσιας φύσης και αρχιτεκτονικής παλαιής αλλά με περίτεχνες κατασκευές λαξευτής μαρμαρόπετρας και ασβεστόλιθου που διαμόρφωσαν τις αναστηρίξεις, τα τοξωτά γεφύρια, τις καμάρες και τα στόμια των συράγγων. Ξεχωριστό δείγμα, η λίθινη πενταξοτή γέφυρα Καλόρεμα στην περιοχή του Μαλακίου. Πλησιάζοντας στις Μηλιες το τοπίο αποκτά μια άγρια ομορφιά ιδιαίτερα στο πέρασμα της γέφυρας του Ταξιάρχη ή Ντε Κίρκο από το όνομα του σχεδιαστή. Στο σημείο αυτό το τρένο θα κυλήσει σε καμπύλη γραμμή ενώ η γέφυρα στην οποία βρίσκεται είναι ευθεία. Ο Σταθμός Μηλέων είναι και το τέρμα της διαδρομής. Από εδώ ξεκινάει το γραφικό καλντερίμι που οδηγεί στο κέντρο του χωριού. Παραδοσιακοί ξενώνες, ταβέρνες, η εκκλησία των Ταξιάρχων, το λαογραφικό μουσείο και η βιβλιοθήκη μια από τις παλαιότερες στην Ελλάδα περιμένουν τους επισκέπτες για περιήγηση.

Η πρόσβαση :

Η πρόσβαση στον σιδηροδρομικό σταθμό Άνω Λεχωνίων που απέχει 12 χιλιόμετρα από τον Βόλο γίνεται από τον δρόμο προς Καλά Νερά με το αστικό λεωφορείο αρ5 του Βόλου που κάνει στάση 50μ, από τον σταθμό, αλλά και με ΙΧ καθώς υπάρχει μεγάλος χώρος στάθμευσης στο σταθμό. Υπάρχουν καφέ πινακίδες σήμανσης του σταθμού από τον παρακείμενο οδικό άξονα. Η οδική πρόσβαση στον σταθμό Μηλέων γίνεται μόνο με ΙΧ και υπάρχουν περιορισμένες θέσεις στάθμευσης του σταθμού, η οποία σημαίνεται με μια καφέ πινακίδα.

Ρηγούλη Στέλλα, Νασιόβα Σταυρούλα,

Ορούτσι Ελίζα, Σουσιλόγλου Ειρήνη

Πως εξυπηρετούσε ο οδοντωτός σιδηρόδρομος στο παρελθόν

Πέρασαν κιόλας 120 χρόνια από το πρώτο ταξίδι του Οδοντωτού τραίνου Άνω Λεχωνίων – Μηλιές, στις 10 Μαρτίου 1895, στις ράγες του σιδηροδρόμου που εμπνεύστηκε και κατασκεύασε ο Χαρίλαος Τρικούπης.

Πρώτο δρομολόγιο του οδοντωτού μέσα στο βουνό, με πρώτο επιβάτη τον Βασιλιά Γεώργιο Α'. Κυρίως ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων και συχνά ως εργαλείο ελπίδας και διαφυγής, ο Οδοντωτός, ανανεωμένος και διάσημος πλέον, λειτουργεί πια ως τουριστικό αξιοθέατο και ως ονειρικό πέρασμα στο Πήλιο.

Μια διαδρομή που ενώνει τις Μηλιές με τα Άνω Λεχώνια, τη θάλασσα με το βουνό και αναδεικνύει ταυτόχρονα το μοναδικής ομορφιάς Πήλιο, που έχει ένα από τα μεγευτικότερα τοπία στην χώρα μας.

Ο Οδοντωτός έχει εύρος γραμμής 75 εκατοστά και είναι από τις στενότερες σιδηροδρομικές γραμμές στην Ελλάδα. Ο λόγος που κατασκευάστηκε τόσο στενός είναι, για να χρησιμοποιηθούν μικρότερα και πιο ευέλικτα βαγόνια για την δύσκολη αυτή διαδρομή, καθώς και για την ελαχιστοποίηση του κόστους των τεχνικών έργων. Το μήκος του είναι 22 χιλιόμετρα. Η μέγιστη κλίση της γραμμής είναι 17,5% στα σημεία με οδόντωση, ενώ η μέγιστη κλίση της γραμμής χωρίς οδόντωση είναι 3,3%.

Τα υπόστεγα του τροχιαίου υλικού και οι υποδομές συντήρησης βρίσκονται στις Μηλιές. Υπήρχαν επιπλέον υποδομές στον σταθμό Άνω Λεχωνίων κατά την εποχή των ατμομηχανών, αλλά δεν χρησιμοποιούνται πλέον.

Η γραμμή προγραμματιζόταν να ηλεκτροδοτηθεί, και οι ηλεκτροκίνητες μηχανές είχαν παραγγελθεί από τη γαλλική εταιρεία Billard. Πριν την άφιξη των μηχανών αυτών, τα σχέδια για ηλεκτροδότηση της γραμμής είχαν εγκαταλειφθεί, έτσι και οι μηχανές δεν χρησιμοποιήθηκαν. Ως πρόχειρη λύση, προστέθηκε μια ηλεκτροκίνητη μηχανή, η οποία μετέφερε έναν μετατροπέα σε πετρελαιοκίνητη, στο ενδιαμέσο δύο βαγονιών. Αυτή η λύση λειτούργησε αποτελεσματικά για δεκαετίες.

Υπεραιωνόβιος, αλλά... και τόσο νέος, ο Οδοντωτός σιδηρόδρομος, έχοντας ταξιδέψει εκατομμύρια επιβατών από όλο τον κόσμο σε μια διαδρομή, που αποτελεί σπάνια και αξέχαστη εμπειρία ως μοναδική στον κόσμο, ξεκινά από φέτος έναν νέο κύκλο, που στοχεύει στην τοπική ανάπτυξη, στην αύξηση του τουρισμού, στην ανάδειξη της τοπικής γαστρονομίας και των τοπικών εκλεκτών προϊόντων, καθώς και της πολυπρόσωπης πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής.

Αποφασίστηκε, έτσι, ο μήνας Μάιος να είναι μήνας Οδοντωτού, με σύνθημα: «Οδοντωτός: Μας ταξιδεύει, μας ενώνει, μας εμπνέει». Το πρόγραμμα εκδηλώσεων σε Μηλιές και Άνω Λεχώνια, περιλαμβάνει ημερίδες, μουσικές εκδηλώσεις, γαστρονομία και πολλές άλλες εκπλήξεις, κυρίως πολύ χαμηλές τιμές εισιτηρίων όλο το μήνα για όλα τα σχολεία και τους ενήλικες.

Τόφικ Ντάμζι
Μανώλης Σφυριδάκης
Αργύρης Ναλμπάντης
Θάνος Τσιώστας

Η λειτουργία του σιδηρόδρομου σήμερα

Στο μουσείο διασώζεται και εκτίθεται ένα πλούσιο τεκμηριακό και κειμηλιακό υλικό σχετικά με την ιστορία των σιδηροδρόμων. Συγκεκριμένα, μπορεί κανείς να θαυμάσει παλιές φωτογραφίες, τηλέγραφους, ρολόγια σταθμού, στολές εποχής, εκδοτήρια εισιτηρίων, εξαρτήματα μηχανών, έγγραφα, αρχεία, βιβλία για την αρχιτεκτονική των σιδηροδρόμων, σχέδια του Εβάριστο Ντε Κίρικο και πλήθος άλλων μικροαντικειμένων που αποτελούσαν σημαντικά ιστορικά ντοκουμέντα για την εποχή. Το μουσείο βρίσκεται ακόμη σε πρωταρχικό στάδιο αλλά με τη βοήθεια και την προσπάθεια των «φίλων των τρένων», εμπλουτίζεται συνεχώς με νέο υλικό και στόχο έχει να γίνει ένα σύγχρονο μουσείο, που θα πληρεί όλες τις βασικές προδιαγραφές.

Αναστάσης Σγούρας

Άγγελος Ματθαιόπουλος

Γιάννης Τριανταφυλλίδης

Συννεφάκης Δημήτρης

ΠΡΙΝ ΤΟ ΤΕΛΟΣ...

Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα από τα πιο υπέροχα τραγούδια που γράφτηκαν ποτέ και ερμηνεύτηκε από τον καλλιτέχνη Βασίλη Παπακωνσταντίνου, είναι αφιερωμένο στο τρενάκι του Πηλίου.

Το τραγούδι έχει τίτλο <Πριν το τέλος>:

Το τρενάκι γυρνούσε φωτισμένο και αχνό στον αέρα
Κάτω η θάλασσα μ' ένα καράβι το φεγγάρι πιο πέρα
Σε θυμάμαι συχνά που φορούσες ένα άσπρο φουστάνι
Σε κρατούσα απ' το χέρι ότι ζούμε μου λες δεν μου φτάνει
Στα τραγούδια που λέγαμε οι δυο μας οι φωνές
χαμηλώσαν

Χαραγμένη καρδιά στο παγκάκι που μετά την προδώσαν

Μια φορά μου' χες πει δεν μπορεί θα το νοιώσανε κι άλλοι

Πριν το τέλος πως μοιάζει η σιωπή σαν αγάπη μεγάλη

Και 'γω που ζω για πάντα εδώ

Κι όλο φεύγω το τέλος πριν να δω

Κάθε νύχτα που περνάει γυρίζω ξανά

Σκοτάδι γίνομαι και παραδίνομαι



Βασίλης Παπακωνσταντίνου - Πριν το τέλος _ Vasilis Papakonstantinou - Prin to telos.mp3

ΠΗΓΕΣ

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CF%81%CE%B5%CE%BD%CE%AC%CE%BA%CE%B9_%CE%A0%CE%B7%CE%BB%CE%AF%CE%BF%CF%85

<https://www.humanstories.gr/i-istoria-enos-agapimenou-mountzouri/>

<https://docuventa.gr/moytzoiris-to-mikro-treno-me-tin-megali-istoria/>

<https://www.youtube.com/watch?v=R-wxSP1MA1c>

<https://www.hellenictrain.gr/treno-toy-piliou-mia-mythiki-diadromi>

<https://travelphoto.gr/%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%BD%CE%AC%CE%BA%CE%B9-%CF%80%CE%B7%CE%BB%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%84%CE%B6%CE%BF%CF%8D%CF%81%CE%B7%CF%82/>

<https://www.travelgirl.gr/moutzouris-pano-apo-20-000-epivates-fetos-ekanan-tin-diadromi-ano-lexonia-milies-me-to-xakousto-trenaki-tou-piliou/>

<https://www.ethnos.gr/greece/article/163134/moytzoirhsstisplagiestoy-phlioysfyrizeikaipalithrylikotrenaki>

<https://www.grecos.gr/o-thrulikos-moutzouris-tou-piliou-pou-sfurizei-mexri-kai-simera/blog/154/149/>

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%B%CE%AC%CE%B4%CE%B1

<https://www.naftemporiki.gr/finance/1337350/se-trochia-anaptyxis-o-ellinikos-sidirodromos/>

https://septrainose.gr/cat/istorika/history_of_railways

<https://www.ethnos.gr/greece/article/163134/moytzoirhsstisplagiestoy-phlioysfyrizeikaipalithrylikotrenaki>

Παράρτημα

ΜΗΛΙΕΣ: Ένα από τα ομορφότερα χωριά του Πηλίου. Χτισμένο σε υψόμετρο 400 μέτρων απέχει 28χλμ. από την πόλη του Βόλου. Είναι ένα γραφικό χωριό με αρκετά αξιοθέατα και το σημαντικότερο απ όλα , ο τερματικός σταθμός του οδοντωτού σιδηροδρόμου του Πηλίου.



Άνω Λεχώνια: Πεδινό χωριό του δυτικού Πηλίου σε υψόμετρο 150μ και απόσταση 11χλμ. από τον Βόλο. Αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα χωριά της ευρύτερης περιοχής. Από εδώ ξεκινάει ο Μουτζούρης το ταξίδι του.



ΕΒΑΡΙΣΤΟ ΝΤΕ ΚΙΡΙΚΟ: Ήταν Ιταλός μηχανικός που γεννήθηκε το 1841 στην Κωνσταντινούπολη και πέθανε το 1905. Ένα από τα σημαντικότερα έργα του είναι η σχεδίαση του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας.



ΟΝΟΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΑΘΗΤΩΝ Γ3 (αλφαβητική σειρά)

Ματθαίοπουλος Άγγελος

Ναλμπάντης Αργύρης

Νασιόβα Σταυρούλα

Ντάμζι Τόφικ

Ορούτσι Ελίζα

Παπαδοπούλου Μαριάννα

Πασβάντογλου Ζωή

Πέννας Νίκος

Πιθαμούδη Βασιλική

Ρηγούλη Στέλλα

Σαμαράς Γιάννης

Σγούρας Αναστάσης

Σουσλόγλου Ειρήνη

Στεργίου Ραφαέλα

Στόικου Στέλλα

Συννεφάκης Δημήτρης

Σφυριδάκης Μανώλης

Τριανταφυλλίδης Γιάννης

Τσιώστας Θάνος

Τσολάκη Μαριάννα

Φακάλου Μαρίλια

Φραγκόπουλος Στέφανος

Χαρίσκου Γιάννης