

Παπανικολάου Μαρία  
MA, Social and Cultural History, Leeds Metropolitan University

## Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Λαυρίου και οι κοινωνικο-οικονομικές επιδράσεις στην ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Αττικής (1885-1938)

Το 1882 η κυβέρνηση Τρικούπη αποφάσισε σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρεία Μεταλλευμάτων να προχωρήσουν στην κατασκευή της στρατηγικής σημασίας σιδηροδρομικής γραμμής, Αθηνών – Λαυρίου. Την ίδια εποχή ξεκινούσε η κατασκευή των δικτύων της Θεσσαλίας και της Πελοποννήσου στον ελλαδικό χώρο.

Παρόλο που η γραμμή του Λαυρίου ήταν μια μικρή γραμμή 74 χιλιομέτρων, ο Χαρίλαος Τρικούπης επέλεξε να προχωρήσει στην κατασκευή και λειτουργία της λόγω της ύπαρξης των μεταλλείων στην περιοχή του Λαυρίου που τότε βρίσκονταν σε μεγάλη ακμή, αλλά και γιατί κατάφερε να πετύχει την πλήρη χρηματοδότηση του έργου από την Ελληνική Εταιρεία Μεταλλευμάτων ως αντίτιμο της φορολογικής οφειλής της προς το ελληνικό κράτος.

Η ανακοίνωση αυτή ασχολείται με την επίδραση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Λαυρίου στην ανάπτυξη της περιοχής και στην προετοιμασία της να υποδεχθεί τις νέες τεχνολογίες στα πρόθυρα του εικοστού αιώνα. Περιγράφεται αρχικά η περιοχή πριν από την κατασκευή του σιδηροδρόμου με επίκεντρο την καθημερινή ζωή των κατοίκων στο γεωγραφικό περιβάλλον που ορίζει η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Λαυρίου. Εξετάζεται η ιστορική περίοδος της κατασκευής της γραμμής και τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην πόλη του Λαυρίου στην οποία αναπτύχθηκαν πολλά από τα χαρακτηριστικά των πόλεων της εποχής της βιομηχανικής επανάστασης στη δυτική Ευρώπη. Η αστική ανάπτυξη της πόλης του Λαυρίου υπήρξε ραγδαία και αποτελεί ένα μοναδικό παράδειγμα του μοντέλου της πόλης-εταιρείας (city company), αφού η ανασύσταση της αρχαίας πόλης του Λαυρίου στηρίχθηκε αποκλειστικά στο εργατικό δυναμικό των μεταλλείων. Η πολυπολιτισμική σύσταση της πόλης του Λαυρίου και η λειτουργία των μεταλλείων δημιούργησαν ένα αστικό περιβάλλον πολύ διαφορετικό από εκείνο της ενδοχώρας των

Μεσογείων, ενώ η καθημερινή επαφή των κατοίκων με τις νέες τεχνολογίες και τη δύναμη των μηχανών έδωσε νέες προοπτικές στη διάρθρωση της κοινωνίας, στην εργασία και την ιεραρχία, αλλά και στις μεταφορές.

Σε σχέση με την περιοχή η ανακοίνωση επικεντρώνει σε τρία βασικά κατά την έρευνα στοιχεία της οικονομικής επίδρασης της κατασκευής του σιδηροδρόμου: α) στις αλλαγές στην οικονομία της περιοχής β) στη γεωγραφία της περιοχής σε συνάρτηση με τη λειτουργία της γραμμής και στην ενδυνάμωση του κοινωνικού ιστού των χωριών της περιοχής παγιώνοντας το γεωγραφικό τοπίο, ενώ σε άλλες περιπτώσεις η απουσία του σιδηροδρόμου καταδίκασε συγκεκριμένες περιοχές σε πολύ χαμηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης και σε απομόνωση, γ) στην ανάπτυξη της αμπελοκαλλιέργειας και στη δυνατότητα ανοίγματος της νέας αγοράς της Αθήνας λόγω των ευκολότερων μεταφορών των εμπορευμάτων, στη συγκεκριμένη περίπτωση του κρασιού, και τέλος δ) στη χρήση του σιδηροδρόμου ως πολεμικής μηχανής στις περιόδους των πολέμων (Βαλκανικών, Πρώτου και Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου). Σε ξεχωριστό κεφάλαιο της έρευνας εξετάζονται οι αλλαγές σε κοινωνικό επίπεδο μέσα από τη λειτουργία των σιδηροδρομικών σταθμών ως των νέων κέντρων ενεργοποίησης της κοινωνικότητας των κατοίκων των χωριών των Μεσογείων και εντέλει ως νέων κοινωνικών πυρήνων. Επίσης εξετάζεται το τραίνο ως σύμβολο και ως λαϊκός μύθος. Το τραίνο, γνωστό και σαν «θηρίο», αποτέλεσε το επίκεντρο των λαϊκών σύγχρονων ιστοριών που κυκλοφορούσαν και πολύ συχνά έδιναν «ψυχή» σε ένα μέσο που χρησιμοποιούσε τη γνώση των σύγχρονων τεχνολογικών εφαρμογών. Για τον πολύ κόσμο το τραίνο έγινε ο κρίκος που ένωνε το παλιό με το καινούργιο. Πρόκειται για το εισαγωγικό κεφάλαιο μιας νέας εποχής γεμάτης μηχανές και καπνούς που συχνά παρουσιάζονταν ως «ζωντανά μυθικά όντα» σε μια αρχική προσπάθεια κατανόησης της ύπαρξής τους και της εισβολής τους στην αργή και ήσυχη ζωή των χωρικών.

### ***Η κατασκευή του Σιδηροδρόμου***

Η διαδρομή του σιδηροδρόμου Αθηνών – Λαυρίου αποτελούνταν από δύο κλάδους. Σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό ο ένας ξεκινούσε από την Αθήνα, διέσχιζε το Χαλάνδρι (τελικά προτιμήθηκε το Ηράκλειο) και το Μαρούσι και έφτανε στην Κηφισιά και ο άλλος αποτελούσε διακλάδωση από το Χαλάνδρι, η οποία περνούσε από το Λιόπεσι (τώρα Παιανία), το Κορωπί, το Μαρκόπουλο, τα Καλύβια, την Κερατέα, τη θέση Δασκαλειό, τη Σπηλιαζέζα, το Θορικό και κατέληγε στη Θέση Εργαστήρια στην πόλη του Λαυρίου. Ο τερματικός σταθμός του Λαυρίου αξίζει να σημειωθεί πως ήταν πολύ κοντά στο Λιμάνι του Λαυρίου και τη Σκάλα του Λαυρίου. Γεγονός που για πρώτη φορά στην ιστορία της περιοχής σηματοδοτεί την «ένωση» ενός επίγειου με τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς στην

περιοχή της ΝΑ Αττικής και της Λαυρεωτικής. Ως σταθμός αφητηρίας της σιδηροδρομικής γραμμής ορίστηκε αρχικά η Πλατεία Αττικής και αργότερα η Πλατεία Λαυρίου στο κέντρο της Αθήνας. Η γραμμή Αθήνα – Λαύριο συνδεόταν με την πρώτη σιδηροδρομική γραμμή της χώρας, την Αθηνών – Πειραιά και άρα με το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, που αποτελούσε και τη βασική αφητηρία για την έξοδο ανθρώπων και εμπορευμάτων από τη χώρα.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι δημιουργείται ένα συγκοινωνιακό πλέγμα, το οποίο αποτελεί τη βάση για τις συγκοινωνίες του 20ού αιώνα και είναι εξαιρετικά σημαντικό για την περαιτέρω ανάπτυξη των περιοχών διέλευσής του.

Η κατασκευή της γραμμής αποφασίστηκε το 1880 και ολοκληρώθηκε εμπρόθεσμα, τρία χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης. Η κατασκευή του δικτύου δεν παρουσίασε προβλήματα γιατί το έδαφος που διέσχισε ήταν πεδινό και δεν χρειάστηκε να κατασκευαστούν ειδικά τεχνικά έργα.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής στην περιοχή των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής επέδρασε στη μετέπειτα ανάπτυξη της περιοχής και ως ένα σημείο εισήγαγε την κλειστή κοινωνία των Μεσογείων στη σύγχρονη εποχή. Υπήρξε για την περιοχή η αφητηρία για κοινωνικές, οικονομικές και πολιτισμικές αλλαγές. Το τραίνο δεν μετέφερε μόνον ανθρώπους και εμπορεύματα αλλά εισήγαγε την παραδοσιακά αγροτική περιοχή των Μεσογείων και τους ανθρώπους στη σύγχρονη εποχή.

Ήδη από τις αρχές του 19ου αιώνα ο σιδηρόδρομος είχε φέρει την επανάσταση στις μεταφορές στην Ευρώπη και την Αμερική. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα αναπτύσσονταν γρήγορα και οι διακλαδώσεις του σιδηροδρόμου ένωναν ολοένα και περισσότερες πόλεις μεταξύ τους και με τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια. Η ανάγκη δημιουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα είχε αρχίσει να γίνεται φανερή στους Έλληνες πολιτικούς, η υλοποίησή της όμως ήταν δύσκολη, όχι μόνο λόγω της έλλειψης κονδυλίων αλλά και λόγω της δυσκολίας που παρουσίαζε η μορφολογία του ελληνικού εδάφους. Η Ελλάδα, γεμάτη από βουνά και δύσβατες περιοχές, δεν διευκόλυνε το έργο των «ναυπηγών» (navigators), όπως ονομάζονταν οι μηχανικοί και κατασκευαστές των σιδηροδρομικών γραμμών.

Στην περιοχή των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής το έργο το υπαγόρευσε η ανάγκη που δημιούργησε η λειτουργία των Μεταλλείων του Λαυρίου. Ήδη από τα αρχαία χρόνια είχε εντοπιστεί ο πλούτος της περιοχής σε μέταλλευμα. Πλούτος που στήριξε εποχές με μεγάλη πολιτισμική άνθιση, με πρώτη και κύρια την Αθηναϊκή δημοκρατία. Για πολλά χρόνια μετά την αρχική εκμετάλλευση των κοιτασμάτων η περιοχή της Λαυρεωτικής έμεινε έρημη από ανθρώπους και μεταλλωρύχους, ως την εποχή που ο σπουδαίος Έλληνας μεταλλωρύχος Ανδρέας Κορδέλλας διαπίστωσε την ύπαρξη κοιτασμάτων μετάλλων στην έρημη από αιώνες Λαυρεωτική. Το ελληνικό κράτος ενημερώθηκε αλλά έχοντας μόλις κερδίσει την

ανεξαρτησία του και έχοντας επίσης να αντιμετωπίσει σημαντικά προβλήματα αδυνατούσε να προχωρήσει σε εκμετάλλευση της περιοχής. Ο ιταλός μεταλλωρύχος και επιχειρηματίας Ιωάννης Σερπιέρι, που είχε ήδη εταιρείες εξόρυξης μεταλλευμάτων στη Γαλλία και την Ισπανία θα δείξει ενδιαφέρον για την περιοχή του Λαυρίου και θα εγκατασταθεί σύντομα στην περιοχή με σκοπό την εξόρυξη και εκμετάλλευση των κοιτασμάτων της Λαυρεωτικής. Με τη βοήθεια των σπουδαίων Ευρωπαίων και Ελλήνων μηχανικών και της τεχνογνωσίας της εποχής η «Γαλλική» εταιρεία, όπως επικράτησε να λέγεται η εταιρεία γαλλικών συμφερόντων, Roux-Serpiéti, θα προχωρήσει το 1865 στη δημιουργία μιας εταιρείας για την εξόρυξη των μεταλλευμάτων αλλά και μιας πόλης αποτελούμενης από χιλιάδες κατοίκους-εργάτες της. Το Λαύριο από μια έρημη αραιοκατοικημένη περιοχή θα γίνει μέσα στο διάστημα των 10 ετών μια πόλη-εταιρεία (city company), όπου όλοι της οι κάτοικοι εργάζονται στα μεταλλεία της Roux-Serpiéti. Γύρω από την εταιρεία συγκεντρώθηκε ένα πολυπληθές και πολυπολιτισμικό εργατικό δυναμικό. Ήδη μετά το 1870 λειτουργούσε σιδηροδρομικό δίκτυο μέσα στην πόλη του Λαυρίου με σιδηροδρομική γραμμή ανοιχτών βαγονιών για τη μεταφορά υλικών και μετάλλων ως τη γαλλική σκάλα, την περιοχή φόρτωσης των πλοίων με το μέταλλευμα για την εξαγωγή του στο εξωτερικό. Στην περιοχή είχε αρχίσει έτσι να δημιουργείται το πρώτο δίκτυο μεταφορών.

Η ανάθεση του έργου της σιδηροδρομικής γραμμής έγινε το 1883 και το έργο ανέλαβε για λογαριασμό της Ελληνικής Εταιρείας Μεταλλευμάτων ο μηχανικός Νικόλαος Γαζής. Το έργο ολοκληρώθηκε, όπως είχε προγραμματιστεί, το 1885. Το τραίνο έκανε το πρώτο του ταξίδι στις 20 Ιουνίου του ίδιου χρόνου. Τα δρομολόγια ήταν καθημερινά. Το τραίνο μπήκε σύντομα στη ζωή των ανθρώπων και στην καθημερινότητά τους προσδίδοντάς τους έναν ακόμα κοινωνικό ρόλο: εκείνον του επιβάτη. Το τραίνο έκανε τους κατοίκους των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής επιβάτες, εφόσον συμμετείχαν στη μαζική μεταφορά με αυτό, οι ίδιοι ή τα εμπορεύματά τους.

Ενδιαφέρουσες είναι οι μαρτυρίες και οι πηγές για τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του τραίνου. Η έρευνα που έγινε αποδεικνύει πως σε μια εποχή που οι Μεσογείτες ζούσαν ως μέλη των συντηρητικών και παραδοσιακών κοινωνιών δέχτηκαν με τρόμο, άγνοια και τελικά με χιούμορ το σιδηρένιο «θηρίο» που έβγαζε καπνούς αγκομαχώντας στην κοιλάδα των Μεσογείων. Η χρήση του ονόματος «θηρίο» προσδιορίζει και τη σχέση των κατοίκων με το νέο μέσο. Ό,τι δεν ήταν κατανοητό περνούσε στη σφαίρα του απόκοσμου και του μεταφυσικού και τελικά του άγνωστου. Το «θηρίο», όπως επικράτησε να λέγεται το τρένο, έγινε το σύμβολο των νέων επιτευγμάτων της τεχνολογίας για την εποχή, και μέχρι το άδοξο τέλος των δρομολογίων του από την Αθήνα στο Λαύριο για πρώτη φορά το 1938, κράτησε το συμβολικό αυτό χαρακτηρισμό. Έπειτα από ένα πολύ μικρό χρονικό

διάστημα προσαρμογής η αποδοχή του μέσου υπήρξε καθολική, ωστόσο ο χαρακτηρισμός παρέμεινε ως σήμερα για να θυμίζει το μεταίχμιο από μια εποχή σε μια άλλη.

***Η γεωγραφία της σιδηροδρομικής γραμμής και η οικονομική ανάπτυξη των Μεσογείων***

Η σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών Λαυρίου, «τέμνει» το νότιο τμήμα της χερσονήσου της Αττικής στα δύο: με αφετηρία το Λαύριο ακολουθεί πορεία μέσα από τους οικισμούς και τα χωριά των Μεσογείων. Όπως προκύπτει από την έρευνα η χάραξη της γραμμής του τρένου ακολούθησε το οδικό δίκτυο μέσα από οικισμούς και χωριά ως «φυσική» επιλογή περισσότερο παρά ως πορεία χαραγμένη μέσα από ένα συγκεκριμένο πολιτικο-οικονομικό σχεδιασμό. Η επιλογή αυτή συνέβαλε σύμφωνα με την έρευνα στη διαμόρφωση δύο ξεχωριστών στοιχείων για την περιοχή:

A) στην οικονομική ανάπτυξη και την τόνωση του εμπορίου στις περιοχές από όπου διερχόταν το τραίνο και

B) στην απομόνωση και τελικά στον μαρασμό των περιοχών που βρίσκονταν μακριά από τους σταθμούς των τρένων.

Στην έρευνα αυτή παρουσιάζονται στοιχεία για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής της Λαυρεωτικής ως το τέλος του 19ου αιώνα και στην τόνωση της αμπελοκαλλιέργειας και της παραγωγής του κρασιού που θα άνοιγε το δρόμο της ανάπτυξης στα Μεσόγεια. Η παραδοσιακή αυτή καλλιέργεια για εγκατάσταση των μεγάλων οινοποιητικών μονάδων στην περιοχή βασίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην μεταφορά των εμπορευμάτων με το τραίνο, στη βελτίωση του χρόνου μεταφοράς των προϊόντων και στην αύξηση της εμπορικότητας μέσω της μεταφοράς των εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. Το τραίνο έπαιξε σημαντικό ρόλο στη μεταφορά του μεσογειακού κρασιού στις αστικές περιοχές. Η φυλλοξήρα που «χτύπησε» τα αμπέλια της Γαλλίας και της Ιταλίας στα τέλη του 19ου αιώνα έδωσε την ευκαιρία για εξαγωγές των ελληνικών κρασιών. Ένα γεγονός που τόνωσε το ελληνικό εμπόριο οίνου. Μεγάλες για την εποχή μονάδες εγκαθίστανται στην περιοχή, όπως ο Καμπάς. Ο 20ός αιώνας είναι ο αιώνας της αυξανόμενης εμπορικότητας της γνωστής ρετσίνας των Μεσογείων. Αλλά και όλα τα είδη των αγροτικών προϊόντων διοχετεύονταν πλέον με το τραίνο κυρίως στην Αθήνα για την κατανάλωσή τους από τους κατοίκους της. Σύμφωνα με τους πίνακες μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων στους οποίους βασίζεται η συγκεκριμένη έρευνα, παρατηρείται χρόνο με το χρόνο η αύξηση της χρήσης των εμπορικών βαγονιών και η μείωση των επιβατικών. Γεγονός που επιβεβαιώνει τον εμπορικό χαρακτήρα του τραίνου και τη συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Αττικής.

Στα χρόνια που ακολουθούν ως τους Βαλκανικούς πολέμους και τη Μικρασιατική καταστροφή το «θηρίο» συμμετείχε στις πολεμικές δραστηριότητες της χώρας μεταφέροντας πολεμικό υλικό και φαντάρους. Σε ολόκληρη την Ευρώπη οι κυβερνήσεις είχαν από νωρίς διαβλέψει τη δυνατότητα χρήσης του τραίνου ως στρατηγικού μέσου. Η μεταφορά μεγάλου αριθμού στρατιωτών και πολεμοφοδίων μέσω του τραίνου σηματοδοτεί μια νέα εποχή και στον τρόπο που διεξάγονταν οι πόλεμοι.

Στη διαδικασία παραγωγής το τραίνο υπήρξε η αφετηρία για τις μετακινήσεις των εργατών. Το τραίνο μείωσε το χρόνο μετακίνησης, ενώ τα δρομολόγια σε συγκεκριμένο χρόνο συνέβαλαν στη δημιουργία ενός άτυπου προγραμματισμού της καθημερινής ζωής. Επίσης, με τη χρήση του τραίνου η έννοια της απόστασης άρχισε να παίρνει νέες διαστάσεις αφού το ταξίδι δεν υπολογιζόταν πια με την ώρα που μπορούσε να κάνει κάποιος πεζός προς διάφορες κατευθύνσεις στην περιοχή της Ανατολικής Αττικής. Η μεταφορά των εργατών με το «θηρίο» άλλαξε επίσης τις συνθήκες στην αγορά εργασίας. Οι αγρότες της περιοχής αναζητώντας ένα βασικό εισόδημα γίνονταν εργάτες, μετακινούμενοι κυρίως με το τραίνο από τα κοντινά χωριά. Το χαμηλό κόστος της μεταφοράς με το τραίνο ήταν ένας από τους παράγοντες που έκανε δημοφιλές το μέσο. Ο ρόλος του τραίνου στο καθημερινό κινήρι του μεροκάματου ήταν καθοριστικός, τόσο για τη μεταφορά έμψυχου όσο και για τη μεταφορά άψυχου υλικού. Η απεργία των εργατών στο Λαύριο το 1916, ένα γεγονός που έχει καταγραφεί ιστορικά και έχει χαραχτεί ανεξίτηλα στην πορεία του εργατικού κινήματος, ξεκίνησε με την ακινητοποίηση του τραίνου.

Οι κοινωνικές αλλαγές δεν περιορίστηκαν μόνο στην εργασία και στην οικονομία. Οι σταθμοί των τραίνων ακολουθώντας την πορεία του προς την πρωτεύουσα, την Αθήνα, κατάφεραν να σηματοδοτήσουν τη νέα εποχή χωρίς, ωστόσο, να δημιουργήσουν άμεσα δραστικές αλλαγές στον μεσογείτικο οικογενειακό ιστό. Παρόλο που οι αλλαγές είναι εμφανείς σε πρώτο επίπεδο, οι δεσμοί της Μεσογείτικης οικογένειας παραμένουν αναλλοίωτοι. Συνεχίζει να ακολουθεί της παραδόσεις, να πιστεύει βαθιά στο Θεό και να ακολουθεί τους ρυθμούς της αγροτικής ζωής, παρόλο που πολλοί αφήνουν τη γεωργία για τον εβδομαδιαίο μισθό που δίνει ένα σίγουρο εισόδημα. Οι σταθμοί του τραίνου εξετάζονται ωστόσο στην εργασία ως ένα μοναδικό παράδειγμα δημιουργίας μιας δημόσιας σφαίρας που διαφοροποιούσε την καθημερινότητα και δημιουργούσε σε κάθε χωριό ένα ξεχωριστό κοινωνικό πυρήνα, με εμπορικό αλλά και κοινωνικό χαρακτήρα. Το κέντρο της πόλης μετατοπίζεται προς τους σταθμούς των τραίνων γιατί:

- Φέρνουν τις ειδήσεις από την πρωτεύουσα
- Διακινούν εμπορεύματα από και προς τα χωριά
- Ενισχύουν την επαφή με το καινούριο

- Λειτουργούν συχνά ως πολιτικό βήμα
- Γίνονται τόποι συνάντησης, αλλά και τόποι αποχαιρέτισμού

Οι σταθμοί των τραιίνων αποτελούν δείγματα αρχιτεκτονικής της εποχής της βιομηχανικής επανάστασης. Οι σταθμοί του τραιίνου της Νοτιοανατολικής Αττικής ακολουθούν όλοι τη λιτή αλλά δυναμική αρχιτεκτονική τους με νεοκλασικά στοιχεία. Οι σταθμοί ήταν κτίρια κατασκευασμένα να καλύψουν λειτουργικούς σκοπούς. Στέγαζαν τα εκδοτήρια εισιτηρίων και φιλοξενούσαν ταξιδιώτες και εμπορεύματα. Σε κάποιες περιπτώσεις υπήρχαν και μικρά καφενεία δίπλα στο σταθμό περισσότερο για να καλύπτουν ανάγκες των επιβατών που δεν ήταν σχεδιασμένος να καλύψει ο ίδιος ο σταθμός.

Οι σταθμοί των τραιίνων μπορούν να αποτελέσουν το αντικείμενο μελέτης ξεχωριστής εργασίας γιατί παρουσιάζουν ενδιαφέρον καθώς συγκεντρώνουν εκφάνσεις της αποδοχής της νέας τεχνολογίας και του εκσυγχρονισμού.

## SUMMARY

The construction of the suburban railway line from Athens to Lavrion in 1885 as a result of the industrialization of the city Lavrion during the second half of the nineteenth century had an impact on the development of the South East Area of Attica. This dissertation argues that there were a number of changes in the social, economic and cultural aspects of life in SE Attica from 1885 to 1938. The railway became both a symbol and a tool for modernisation of the area and inhabitants. The Athens Lavrion line was financed by the capital of the mine owners and it was being exploited by the mine factories for almost 53 years. The locomotives were transporting mineral products, mostly lead and galena as well as rural products from the Mesogeia plain, to the markets of Athens. The train indicated also the entry of the new technologies in contemporary life of the inhabitants, which in the case of the industrial city of Lavrion formed the multicultural society of the city, which was the first industrial city in Greece. In the hinterland the social structures stayed firm and restrained, although there were significant changes. The railway changed the size and shape of the villages and expanded the borders of SE Attica. The Athens Lavrion railway network has made Attica a "smaller world".

