

Δημήτρης Κ. Αποστολόπουλος

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΤΜΟΚΙΝΗΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΤΟΝ «ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ» ΚΗΦΙΣΙΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ

Εισαγωγή

Στη δεκαετία του 1830, μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας από την οθωμανική κυριαρχία, δημιουργήθηκε η ανάγκη οργάνωσης και λειτουργίας σύγχρονων υποδομών. Το ανεξάρτητο ελληνικό κράτος δεν διέθετε οδικό δίκτυο και στα πρώτα χρόνια της ύπαρξής του η εσωτερική συγκοινωνία διεξαγόταν ως επί το πλείστον μέσω της θάλασσας ανάμεσα στα λιμάνια του Πειραιά, της Ερμούπολης, της Ύδρας, του Ναυπλίου, της Καλαμάτας και της Πάτρας.

Ο σιδηροδρομικός οργασμός στις ανεπτυγμένες χώρες ήδη από το πρώτο μισό του 19ου αιώνα υπήρξε μεγάλη πρόκληση για την υπανάπτυκτη Ελλάδα, που στα πρώτα της βήματα και μέχρι το 1879 ήταν, λόγω των πτωχεύσεων του 1827 και του 1843, ουσιαστικά αποκλεισμένη από τη διεθνή χρηματαγορά και δεν μπορούσε να αντλήσει κεφάλαια για αναπτυξιακά έργα. Την εποχή που στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ο Διηπειρωτικός Σιδηρόδρομος κατασκευαζόταν με ρυθμό 10-17 χιλιόμετρα την ημέρα, στην Ελλάδα χρειάστηκαν συζητήσεις 22 ετών (1835-1857) και ακόμα 12 χρόνια (1857-1869) για να κατασκευαστούν 8,5 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής από την Αθήνα στον Πειραιά.¹ Επρόκειτο για τον πρώτο σιδηρόδρομο του ελληνικού κράτους.

1. Βλ. Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1982, σ. 45.



Οι πρώτες απόπειρες κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Πειραιώς

Κοινός τόπος της ιστοριογραφίας για την Αθήνα του 1830 είναι η διαπίστωση του περιορισμένου μεγέθους και πληθυσμού της, πριν επιλεγεί ως πρωτεύουσα του νεοπαγούς κράτους. Πρόκειται για μία μικρή πόλη περίπου 10.000 κατοίκων, που ερχόταν τρίτη ανάμεσα στις πόλεις της ελεύθερης Ελλάδας μετά την Τρίπολη και την Πάτρα των περίπου 15.000 η κάθε μία, και βέβαια δεν μπορούσε να συγκριθεί με τη μεγαλούπολη Θεσσαλονίκη, των περίπου 60.000 κατοίκων. Ήταν δε γεμάτη ερείπια και με λίγες μόνο οικίες στους πρόποδες της Ακρόπολης.

Η εικόνα αυτή επρόκειτο να αλλάξει άρδην στα επόμενα χρόνια. Ήδη, το Νοέμβριο του 1831 εγκαθίστανται στην πόλη οι μαθητές του κορυφαίου Γερμανού νεοκλασικού αρχιτέκτονα Karl Friedrich Schinkel, Σταμάτης Κλεάνθης και Eduard Schaubert, οι οποίοι ξεκινούν τη συστηματική τοπογράφηση της πόλης και συντάσσουν πολεοδομική πρόταση ενόψει της ενδεχόμενης μεταφοράς της πρωτεύουσας, η οποία επανασυντάσσεται και υποβάλλεται στα τέλη του 1832 ως «Νέο Σχέδιο τής Πόλεως τών Ἀθηνῶν», που εγκρίνεται από την Αντιβασιλεία το καλοκαίρι του 1833. Στο ίδιο διάστημα, παρατηρείται αξιόλογη οικοδομική δραστηριότητα που αρχίζει να αλλάζει την εικόνα της πόλης.²

Το 1834 η Αθήνα ανακηρύσσεται «βασιλική καθέδρα καὶ πρωτεύουσα» του ελληνικού κράτους, γεγονός που θα προκαλούσε συρροή νέων κατοίκων διπλασιάζοντας το πληθυσμό της μέσα στην επόμενη δεκαετία. Ήταν σαφές ότι οι συγκοινωνιακές ανάγκες της πρωτεύουσας άλλαζαν και η πρώτη απόσταση που είχε νόημα να εξυπηρετηθεί με δημόσια συγκοινωνία ήταν εκείνη ανάμεσα στην Αθήνα και το επίνειό της, τον Πειραιά. Μια και την εποχή εκείνη, όπως αναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν σχεδόν οι αποκλειστικές, η σύνδεση Αθήνας-Πειραιά αντιπροσώπευε την κύρια ανάγκη συγκοινωνίας στο λεκανοπέδιο.

Έτσι, το 1835 ο Φραγκίσκος Φεράλδης³ προτείνει τη ζεύξη της πρωτεύουσας με το λιμάνι του Πειραιά με μονή σιδηροδρομική γραμμή. Το έργο, «ὅπερ

2. Βλ. Ιωάννης Τραυλός, *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών. Από των προϊστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αιώνα*, Αθήνα, Εκδόσεις Καπόν, 1993, σ. 235 κ.εξ. και Λεωνίδας Καλλιβρετάκης, *Η Αθήνα το 19ο αιώνα: Από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου*, στο www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx.

3. Ιταλός επιχειρηματίας και ιδιοκτήτης του «Ξενοδοχείου της Αγγλίας» της οδού Αιόλου.

θέλει δώσει εις τὴν Ἑλλάδα καὶ ἰδίως εἰς τὴν πόλιν τῶν Ἀθηνῶν μεγάλα καλὰ καὶ ὅπερ ἐπὶ πλεόν θέλει συμβάλει εἰς τὴν ἐμψύχωσιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς βιομηχανίας εἰς τὴν Ἑλλάδα»,⁴ τυγχάνει ευρείας αποδοχῆς ἀπὸ τὴν κοινὴ γνώμη, ἀλλὰ ἡ πρόταση δὲν υἱοθετεῖται ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴ κυβέρνησι. Στὸ μεταξύ, τὸ καλοκαίρι ολοκληρώνεται ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου αμαξιτοῦ δρόμου Ἀθηνῶν-Πειραιῶς καὶ στα τέλη τοῦ ἰδίου ἔτους με σύμβαση ποῦ υπογράφηκε στis 7 Δεκεμβρίου 1835 παραχωρεῖται στὴν εταιρεία Bayern τοῦ Βαυαροῦ Στρογγὴ ἐκμετάλλευση τῆς συγκοινωνίας ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα στὸ ἐπίνειό της με ἱππῆλατες ἄμαξες – ποῦ ἀργότερα ονομάστηκαν «παμπορεία» ἢ «πολυφορεία».⁵

Τὸ 1843 καὶ ἐνῶ ὁ πληθυσμὸς τῆς πρωτεύουσας εἶχε διπλασιαστεῖ, τὴν πρόταση ἐκ μέρους τοῦ Φεράλδου γιὰ τὴν κατασκευὴ σιδηροδρόμου ἀπὸ τὴν Ἀθήνα στὸν Πειραιᾶ υποστήριξε ἐνθέρμα ὁ σύμβουλος «παρὰ τῷ ὑπουργῷ τῶν ἐσωτερικῶν» Ἀλέξανδρος Ρίζος Ραγκαβῆς.⁶ Ὁ ευρυμαθὴς φαναριώτης λόγιος θεωροῦσε τὴν κατασκευὴ τοῦ πρώτου στὴν Ἑλλάδα σιδηροδρόμου γενναῖο βῆμα προόδου. Ἡ ἰδέα, ωστόσο, δὲν βρήκε καὶ πάλι υποστήριξη ἀπὸ τὴν κυβέρνησι. Μάλιστα, ὅπως ἀναφέρει ὁ ἴδιος ὁ Ραγκαβῆς στα ἀπομνημονεύματά του, ὁ ὑπουργὸς του, Ρήγας Παλαμῆδης, προκειμένου νὰ πεισθεῖ γιὰ τὴν ἀνάγκη τοῦ ἔργου ἀνέθεσε σὲ ἀστυνομικὸ νὰ καταγράφει καθημερινὰ τὸν ἀριθμὸ τῶν διερχόμενων αμαξῶν, ἱππέων καὶ πεζῶν στὴν οδὸ ποῦ συνέδεε τὴν Ἀθήνα με τὸν Πειραιᾶ, ὥστε νὰ ἀποδειχθεῖ ἡ ἀναγκαιότητα τοῦ ἔργου λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς συγκοινωνίας.⁷

Μία δεκαετία ἀργότερα καὶ αφοῦ ἡ πρόταση τοῦ Φεράλδου εἶχε ἀπασχολήσει τὴν ἀθηναϊκὴ κοινὴ γνώμη γιὰ εἴκοσι χρόνια, ὁ Ἀλέξανδρος Μαυροκορδάτος στὴν τελευταία τοῦ πρωθυπουργικῆς θητείας – ἔχοντας ἐπίσης τὴ θέσι τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ἐσωτερικῶν – κατέστησε σαφὴ τὴ σημασία τοῦ ατμοῦ, τοῦ σιδηρόδρομου καὶ τῆς ατμοπλοΐας γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς χώρας.

Ὁ ἴδιος εἶχε ἀναλάβει νὰ φωτίσει τὴν Ἀθήνα, στα πρώτα τῆς βήματα ὡς πρωτεύουσας τοῦ ἐλληνικοῦ κράτους, με φανάρια γκαζιού. (βλ. Κ. Η. Μπίρης, *Αἱ Ἀθῆναι ἀπὸ τοῦ 19οῦ εἰς τὸν 20οὺ αἰῶνα*, Ἀθήνα 1η ἐκδ. 1966, 3η ἐκδ. 1996, σ. 164, καθὼς καὶ «ΤΟ ΝΕΟ ΚΤΗΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ. Ἀπὸ τὴν κατοικία τοῦ Γεωργίου Σταύρου στὸ ἐπιτελικὸ κέντρο τοῦ ομίλου τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας», *Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος*, Ἀθήνα, Νοέμβριος 1999, σ. 40)

4. Εφημερίδα *Ἀθηνα*, 26/1/1835, στὸ Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οἱ ἐλληνικοὶ Σιδηρόδρομοι...*, σ. 47.

5. βλ. Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οἱ πρώτοι Ἑλληνικοὶ Σιδηρόδρομοι*, πρωτότυπη ἱστορικὴ Μελέτη, Τυπογραφεῖον Γ. Καλλέργη & Σια, Ἀθήνα 1936, σ. 28.

6. βλ. Κτενιάδης, *ὁ.π.*, σ. 6.

7. βλ. Ἀλέξανδρος Ρίζος Ραγκαβῆς, *Ἀπομνημονεύματα*, τόμος δεύτερος, Ἐν Ἀθήναις, Ἐκδ. Γεώργιος Κασδόνης, 1894, σ. 132-133.

Έτσι, στις 16 Ιουνίου 1855 κατέθεσε το πρώτο νομοσχέδιο «Περὶ ιδρύσεως τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Πειραιῶς», το οποίο εγκρίθηκε στις 18 Ιουλίου. Από την επόμενη κυβέρνηση Δημητρίου Βούλγαρη δημοσιεύθηκε στα τέλη του ίδιου έτους ο νόμος ΤΖ' «Περὶ συστάσεως σιδηροδρόμου ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιά».⁸ Στην εισηγητική του έκθεση ο Μαυροκορδάτος ανέφερε:

«Ἐὰν ἡ ἐφεύρεσις τῆς τυπογραφίας, τῆς ναυτικῆς πυξίδος καὶ τῆς πυρίτιδος μεγίστας ἐπέφερον εἰς τὸν κόσμον μεταβολάς, ἡ τοῦ ἀτμοῦ ἔφερε καὶ ὑπόσχεται νὰ φέρῃ ἔτι μεγαλυτέρας. Σχεδὸν ἄγνωστος πρὸ τριάκοντα ἐτῶν, εὗρεν εἰς τὰ φωτισμένα ἔθνη ἐνθουσιώδη ὑποδοχὴν, καὶ σήμερον δὲν ὑπάρχει κράτος πολιτισμένον τὸ ὁποῖον δὲν ἐπροσπάθησε ν' ἀπολαύσῃ καὶ δὲν ἀπῆλause τὰ ἐκ τῆς θαυμασίας τοῦ ἀτμοῦ ἐφευρέσεως ἀγαθὰ. Βλέπων τις τὴν κατὰ τοῦτο ἄμιλλαν καὶ κίνησιν τῶν κυβερνήσεων καὶ τῶν λαῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης, νομίζει ὅτι ἡ ὑδρόγειος αὕτη σφαῖρα εἶναι προωρισμένη νὰ καλυφθῇ κατὰ μὲν τὴν ξηρὰν μὲ σιδηροδρόμους, κατὰ δὲ τὴν θάλασσαν μὲ ἀτμόπλοια, καὶ ὅτι τὸ κράτος ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον δὲν ἤθελεν ἀποφασίσῃ νὰ βαδίσῃ εἰς τὴν νέαν ταύτην ὁδόν, θέλει καταδικασθῇ νὰ μένῃ πολὺ ὀπισθεν τῶν ἄλλων κατὰ τὸν πολιτισμὸν καὶ τὴν εὐπορίαν. [...]

Εἶναι περιττὸν νὰ ἐκθέσω τὴν οἰκονομικὴν καὶ πρακτικὴν ἀξίαν τῆς διὰ σιδηροδρόμων εὐθηνῆς καὶ ταχείας συγκοινωνίας, ἥτις συντέμνουσα κατὰ τέσσαρα πέμπτα τὴν ἀπὸ τοῦ λιμένος ἀπόστασιν τῆς πρωτεύουσας, θέλει μεταβάλλῃ αὐτήν, οὕτως εἰπεῖν εἰς λιμένα θαλάσσιον. Ἡ δ' ἐξ αὐτῆς ὠφέλεια, δὲν θέλει περιορίζεσθαι μόνον εἰς τοὺς κατοίκους τῶν δύο πόλεων ἢ καὶ εἰς τοὺς ἐν αὐταῖς δι' ἐμπορικὰς σχέσεις, ἢ χάριν ὑγείας, ἢ δι' ἄλλους λόγους παρεπιδημούντας, οἵτινες θέλουσιν ἔχει μέσον συγκοινωνίας ταχύ, ὀλιγοδάπανον, εὐχάριστον, ἄνευ κονιορτοῦ. Τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα θέλουσιν ἐκταθῇ καὶ εἰς τοὺς ἐπισκεπτομένους τὴν Ἑλλάδα ξένους καὶ θέλουν καταστήσει τὴν εἰς τὸν Πειραιᾶ τόσον ἐπωφελή διαστάθμευσιν τῶν ξένων πολεμικῶν πλοίων βεβαιωτέραν...».⁹

8. Βλ. Νόμος ΤΖ' δημοσιευθεὶς ἐν τῇ «Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως» ἀρ. 48 τῆς 28 Δεκεμβρίου 1855, Περὶ συστάσεως Σιδηροδρόμου ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ, στο Γενικὰ Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους (στο ἐξῆς: ΓΑΚ), Ἀρχεῖο Γενικῆς Διεύθυνσης Ἀνώνυμης Ἑταιρείας Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων Ἀθηνῶν-Πειραιῶς – Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. (στο ἐξῆς Ἀρχεῖο ΗΣΑΠ), φάκελος 4.

9. Βλ. Ἐφημερίς Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, Περίοδος Δ' /Σύννοδος Β' /Συνεδρίασις Ο' / 16-6-

Με τη δημοσίευση του νόμου και των τροποποιήσεών του που ακολούθησαν με το νόμο ΥΙΕ', τον Ιούνιο του 1857,¹⁰ ορίστηκε δημοπρασία για την ανάληψη του έργου, στην οποία έλαβαν μέρος μία ελληνική και μία γαλλική εταιρεία.¹¹ Προς δυσaráσκεια πολλών και παρά την πίεση της αντιπολίτευσης αποφασίστηκε η κατακύρωση της δημοπρασίας στην ξένη εταιρεία, κυρίως γιατί μέσα στις προτάσεις του αντιπροσώπου της γαλλικής εταιρείας, Φραγκίσκου Φεράλδη, ήταν η μείωση του προνομίου εκμετάλλευσης από 75 σε 72 χρόνια.

Ο αντιπολιτευτικός τύπος επέκρινε την κατακύρωση του έργου στην εταιρεία του Φεράλδη, υποστηρίζοντας ότι μία ξένη εταιρεία έχει μόνον κερδοσκοπικούς σκοπούς. Σε μικρό χρονικό διάστημα η εξέλιξη δικαίωσε την αντιπολίτευση, καθώς έγινε σαφές ότι η ανάδοχη εταιρεία δεν μπορούσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της – αφού στα τέλη του 1858 το κόστος κατασκευής της γραμμής υπολογίστηκε σε 3 εκατομμύρια δραχμές, διπλάσιο από αυτό που είχε προϋπολογιστεί – και τελικά κηρύχθηκε έκπτωτη. Νέος διαγωνισμός προκηρύχθηκε για τις 10 Μαρτίου του 1861. Στο νέο διαγωνισμό μοναδικός μειοδότης παρουσιάστηκε ο αντιπρόσωπος της γαλλικής εταιρείας του Μαρκησίου De La Laurencie, στην οποία παραχωρήθηκε η κατασκευή και το αποκλειστικό προνόμιο εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής για 72 έτη. Ωστόσο και η δεύτερη γαλλική εταιρεία δεν κατόρθωσε να προχωρήσει το έργο λόγω και των γεγονότων της εκθρόνισης του Όθωνα το 1862 και κηρύχθηκε έκπτωτη.¹²

1855, στο Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί Σιδηρόδρομοι...*, σ. 48 και Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οί πρώτοι Έλληνικοί Σιδηρόδρομοι, ...* σ. 29 κ.εξ.

10. Οι τροποποιήσεις αφορούσαν ουσιαστικά την παράταση από 55 σε 75 έτη του προνομίου αποκλειστικής εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου από τον ανάδοχο. (Βλ. Νόμος ΥΙΕ' δημοσιευθείς εν τῇ «*Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως*» αριθ. 17 της 12 Ιουνίου 1857, Περί τροποποιήσεως τοῦ ἀπὸ 22 Νοεμβρίου 1855 ΤΖ' Νόμου περὶ συστάσεως Σιδηροδρόμου ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 4 και *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος*, τόμος Α', τεύχος Ι, ΤΕΕ 1935, σ. 221).

11. Εξέχουσες προσωπικότητες της εποχής συμμετείχαν στην ελληνική εταιρεία, όπως ο Γεώργιος Σταύρος, διοικητής της Εθνικής Τράπεζας, ο βαρόνος Σίμων Σίνας, η Ελένη Τοσίτσα, ο Ν. Ανάργυρος, ο Αντώνιος Παπαδάκης, ο Κωνσταντίνος Δουρούτης, ο Ανδρέας Κορομηλάς, ο Χ. Τισαμενός και ο Παύλος Καλλιγας. Τη γαλλική εταιρεία αντιπροσώπευε ο Φραγκίσκος Φεράλδης. (Βλ. Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί Σιδηρόδρομοι...*, σ. 50 και Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οί πρώτοι ελληνικοί Σιδηρόδρομοι*, πρωτότυπη Ιστορική Μελέτη, Τυπογραφείον Γ. Ή Καλλέργη & Σια, Αθήνα 1936, σ. 34).

12. Βλ. Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οί ελληνικοί Σιδηρόδρομοι...*, σ. 49 κ.εξ.



Στη συνέχεια το έργο ανέλαβε ο Βρετανός κεφαλαιούχος Edouard Pickering ο οποίος, μετά τη ρύθμιση των λεπτομερειών για τις απαλλοτριώσεις κτημάτων από τα οποία θα περνούσε η σιδηροδρομική γραμμή, στις 14 Οκτωβρίου 1867 υπέγραψε σύμβαση με τον πρωθυπουργό και υπουργό των Εσωτερικών Αλέξανδρο Κουμουνδούρο. Η σύμβαση «Περὶ συστάσεως σιδηροδρόμου ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ» κυρώθηκε στις 23 Οκτωβρίου του 1867 με το νόμο ΣΜΑ'.¹³ Στις υποχρεώσεις του Pickering περιλαμβανόταν η κατασκευή μέσα σε εννέα μήνες απλής σιδηροδρομικής γραμμής με αφετηρία το Θησείο, ενδιάμεσο σταθμό το Νέο Φάληρο και τέρμα τον Πειραιά. Μετά από αίτημά του, όμως, ένα χρόνο περίπου αργότερα, στις 26 Οκτωβρίου του 1868, του δόθηκε παράταση της προθεσμίας και δυνατότητα επέκτασης των εργασιών του, με το νόμο ΤΙΔ' «Περὶ Παρατάσεως τῆς πρὸς ἀποπεράτῳσιν τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς προθεσμίας, κατασκευῆς θαλασσίων λουτρῶν ἐν Φαλήρῳ κ.λπ.». ¹⁴

Στα τέλη του ίδιου έτους, μη μπορώντας να αποπερατώσει το έργο αλλά και προκειμένου να διευρυνθούν οι εργασίες του, ο Pickering μεταβίβασε την επιχείρησή του σε νέα αγγλική εταιρεία που ιδρύθηκε με την επωνυμία «Ἀνώνυμος Ἑταιρεία τοῦ ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ σιδηροδρόμου» και στις 23 Δεκεμβρίου 1868 υπογράφηκε καινούργια σύμβαση μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης με υπουργό των Εσωτερικών το Δημήτριο Βούλγαρη και των αντιπροσώπων της νεοσύστατης εταιρείας, του βουλευτή Edouard Watkin και του μηχανικού H. W. Tyler. Το έργο ολοκληρώθηκε τελικά το Φεβρουάριο του 1869 υπό τη διεύθυνση του Αντωνίου Μάτσα και με τη βοήθεια Ἀγγλων μηχανικών. Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Ανώνυμης Εταιρείας «Σιδηρόδρομος Ἀθηνῶν Πειραιῶς» (Σ.Α.Π. Α.Ε.) με διευθυντή τον Αντώνιο Μάτσα αποτελούνταν από τον τραπεζίτη Αλέξανδρο Σκουζέ, το μηχανικό Ιωάννη Σκαλτσούνη και το δικηγόρο Δ. Δαμασκηνό.

Τα επίσημα εγκαίνια της γραμμής προγραμματίστηκαν αρχικά για τις 15 Φεβρουαρίου του 1869, αλλά αναβλήθηκαν για τις 27 του ίδιου μήνα λόγω απαραίτητων συμπληρωματικών εργασιών. Στην τελετή συμμετείχαν η βασι-

13. Βλ. Νόμος ΣΜΑ' δημοσιευθείς ἐν τῇ «Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως» ἀρ. 64 τῆς 1ης Νοεμβρίου 1857, Περὶ συστάσεως Σιδηροδρόμου ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ καὶ Σύμβασις μεταξὺ τοῦ πρωθυπουργοῦ καὶ ὑπουργοῦ τῶν ἐσωτερικῶν Ἀλέξανδρου Κουμουνδούρου καὶ τοῦ Ἐδουάρδου Πίκερινγκ, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 4, καθὼς καὶ *Τεχνικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος*, τόμος Α', τεῦχος Ι, ΤΕΕ 1935, σ. 222.

14. Βλ. Νόμος ΤΙΔ' δημοσιευθείς ἐν τῇ «Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως» ἀρ. 3 τῆς 8ης Ἰανουαρίου 1869, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 4.



λισσα Όλγα (ο βασιλιάς Γεώργιος απουσίαζε σε ταξίδι στην Ευρώπη), ο πρωθυπουργός Θρασύβουλος Ζαΐμης, υπουργοί, στρατιωτικοί, διπλωμάτες και άλλοι επίσημοι, οι οποίοι και επιβιβάστηκαν στην αμαξοστοιχία, που εκτέλεσε τη διαδρομή Αθήνα-Πειραιάς σε 19 περίπου λεπτά.¹⁵ Ο Τύπος της εποχής εκθείασε το γεγονός της έναρξης λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Ο Αίών έγραφε:

«Ο σιδηρόδρομος ήρξατο τακτικῶς ἐργαζόμενος ἀπὸ τῆς τελευταίας Παρασκευῆς. Ἡ συρροή τῶν ἐπιβατῶν εἶναι μεγίστη. Οἱ πάντες δ' ὁμολογοῦσι τὰς μεγίστας ὠφελείας, ἃς ἡ κάταρξις τοῦ ἔργου τούτου ὑπὸ σπινθίζονται. Εὐχόμεθα καὶ αὐθις, ἵνα ἡ μικρὰ αὕτη γραμμὴ ὑπάρξει ἡ ἀρχὴ τοῦ καθ' ὅλην τὴν ἐπικράτειαν συμπλέγματος σιδηροδρόμων».¹⁶

Ο ατμοκίνητος Σ.Α.Π. (1869-1904)

Ωστόσο, τα έσοδα της εταιρείας δεν ήταν τα αναμενόμενα κυρίως λόγω της αρχικά μικρής επιβατικής και εμπορικής κίνησης, σε σημείο που να μην είναι βιώσιμη. Έτσι, ο Edouard Pickering, μη μπορώντας να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την επιχείρηση. Το 1875 η αγγλική εταιρεία εξαγοράζεται έναντι του ποσού των εξήντα χιλιάδων στερλινών από την Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως,¹⁷ που είχε ιδρυτή τον Αλέξανδρο Σκουζέ. Δημιουργείται νέα ανώνυμη εταιρεία με την ίδια επωνυμία «Ανώνυμος Έταιρεία του άπ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» σκοπός της οποίας σύμφωνα με το άρθρο 4 του καταστατικού της ήταν:

«ἡ χρησιμοποίησις καὶ ἀνάπτυξις τοῦ παραχωρουμένου σιδηροδρόμου ἀπ' Αῑθηνῶν εἰς Πειραιᾶ, τοῦ κλάδου τοῦ Φαλήρου καὶ τῶν συνεχόμενων τροchioδρόμων, ὡς καὶ ἡ κατὰ προέκτασιν ἢ διακλάδωσιν τούτων κατασκευὴ καὶ ἐκμετάλλευσις, ἢ θάτερον τούτων, πάσης ἄλλης σιδηροδρομικῆς καὶ τροchioδρομικῆς γραμμῆς καὶ παντὸς ἄλλου μέσου συντελοῦντος εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῆς κινήσεως καὶ τὴν ἐν γένει δι' ἔργων ἐπὶ ἐπωφελεστέροις ὁροις ἐκμετάλλευσιν».¹⁸

15. Βλ. Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οἱ πρῶτοι Ἑλληνικοὶ Σιδηρόδρομοι, ...* σ. 40 και Λεύκωμα, 130 χρόνια ΗΣΑΠ, 1869-1999, Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς Α.Ε., Αθήνα 2005, Γ' έκδοση, σ. 25.

16. Εφημερίδα Αἰών, 3-3-1869.

17. Βλ. Λεύκωμα, 130 χρόνια ΗΣΑΠ, ό.π., σ. 26.

18. Βλ. Καταστατικὸν τῆς Ἀνωνύμου Ἑταιρείας τοῦ ἀπ' Αῑθηνῶν εἰς Πειραιᾶ σιδηροδρόμου, Ἐν Αῑθήναις, Τύποις Π.Δ. Σακελλαρίου, 1921, σ. 5-6, στο: ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 1.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι η κατασκευή του ατμοκίνητου σιδηρόδρομου προς Πειραιά δεν ήταν ένα αποκλειστικά συγκοινωνιακό έργο. Η εταιρεία έκανε και πολεοδομία, αναλαμβάνοντας να κατασκευάσει στον όρμο του Φαλήρου θαλάσσια λουτρά, που τα συνέδεσε με ιπποσιδηρόδρομο με το σταθμό του Πειραιά, να ανακαινίσει και να επεκτείνει ξενοδοχείο στο Νέο Φάληρο, να ηλεκτροφωτίσει την πλατεία, να ξανακτίσει το θεατράκι του Φαλήρου και να το λειτουργεί καλώντας θιάσους από το εξωτερικό, να φτιάξει κήπο και λούνα-παρκ. Έκανε, επίσης, έργα επέκτασης του αποχετευτικού αγωγού βαθύτερα στη θάλασσα, ώστε να καθαρίσουν τα νερά του όρμου του Νέου Φαλήρου.¹⁹

Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα άρθρου ελληνικού περιοδικού που εκδίδεται στη Γερμανία (Αύγουστος 1881), που αναφέρει στο βιβλίο του ο Κτενιάδης:

«Πρὸ δεκαπέντε ἐτῶν τὸ Φάληρον ἦτο ἐντελῶς ἔρημον, ὁ δὲ Πειραιεὺς εὐρίσκετο εἰς μαρασμῶδη κατάστασιν. Οἱ λουόμενοι κατήρχοντο ἐν ἀμάξαις εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ λουτρά τῆς λεγόμενης Μουνυχίας ἢ εἰς τὸ Φάληρο, τὸ σήμερον λεγόμενον παλαιόν, κατ' ἀντίθεσιν τοῦ σήμερον ἰδρυθέντος νέου. Τὰς δὲ μικρὰς νύχτας τοῦ θέρους διήρχοντο ὡς ἡδύναντο κάλλιον ἢ χειρόν οἱ Ἀθηναῖοι τῶν χρόνων ἐκείνων, οἵτινες καίπερ μόλις ὀλίγα ἔτη ἀφιστάμενοι τῶν καθ' ἡμᾶς ἡμερῶν, φαίνονται ἀνήκοντες εἰς τοὺς προϊστορικοὺς χρόνους. Ἄλλ' ἐξεπολιτίσθησαν ἔκτοτε αἱ Ἀθῆναι, ἐν δὲ τῷ Νέῳ Φαλήρῳ ἐδημιουργήθη νέος ἀνύπαρκτος κόσμος. Ἡ γέννησις αὐτοῦ ὀφείλεται εἰς τὸν σιδηρόδρομον ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ. Τὸ πρῶτον βῆμα ὑπῆρξεν ἡ κατασκευὴ βραχυτάτης διακλαδώσεως χάριν τῶν λουτρῶν. Τὸ μικρὸν κατάστημα τοῦ σταθμοῦ περιέλαβε ξενῶνα ἐστιατόριον, μετ' ὀλίγον ἰδρύθη ξυλόπηκτον ὑπαίθριον θέατρον. Τὰ τέως ἀκατοίκητα ἐλώδη παράλια ἤρχισαν νὰ ἀγοράζωνται τὸ μὲν κατ' ἀρχὰς κατὰ στρέμμα, ἔπεται δὲ κατὰ πῆχυν, μὲ νόμισμα τότε μὲν χαλκοῦν, σήμερον δέ, ἂν μὴ χρυσοῦν, ἀλλὰ πάντως ἀργυροῦν. Τὴν σήμερον ἀντὶ νὰ ἔλθει τὸ Φάληρον πρὸς ἡμᾶς διὰ τῶν ἀλιέων, κατερχόμεθα ἡμεῖς πρὸς τὸν νεοπαγὴν συνοικισμὸν ἐν τῷ ἐτέρῳ μυχῷ τοῦ Φαληρικοῦ κόλπου διὰ τοῦ σιδηροδρόμου».²⁰

19. Βλ. Θάνος Βλαστός, «Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον», στο *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων*, Αθήνα, Εκδόσεις Μίλητος, 2007. Ηλεκτρονική δημοσίευση www.environ-develop.ntua.gr/uploads/Vlastos1.pdf, σ. 33.

20. Ν. Κτενιάδης, *Οἱ πρῶτοι ἑλληνικοὶ Σιδηρόδρομοι*, ὁ.π.



Η σιδηροδρομική ιδέα στην Ελλάδα ωριμάζει μέσα και σε μία ατμόσφαιρα ευρύτερης αισιοδοξίας των δεκαετιών 1870-1880 και το 1882 η Ελλάδα του Τρικούπη θα αποτολμήσει μία αξιόλογη για τα μέτρα της χώρας προσπάθεια κατασκευής σιδηροδρόμων σε μεγάλο μέρος της επικράτειας. Εκτός από τα δίκτυα Πελοποννήσου και Θεσσαλίας, στις 22 Ιουνίου 1882 με το νόμο ΑΜΖ' αποφασίστηκε η κατασκευή «σιδηροδρόμου από Λαυρίου εις Αθήνας» και τον Δεκέμβριο του 1882 ιδρύθηκε η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής», η οποία ανέλαβε να κατασκευάσει έργα υποδομής ατμοκίνητου σιδηροδρομικού δικτύου, που θα ένωνε την Αθήνα με το Λαύριο και θα είχε μία διακλάδωση από το Νέο Ηράκλειο προς την Κηφισιά.²¹ Οι δύο γραμμές εγκαινιάστηκαν το 1885. Ο σιδηρόδρομος της Κηφισιάς, που έμεινε γνωστός με το όνομα «Θηρίο» λόγω του θορύβου και του καπνού του, θα αποτελέσει πολύ αργότερα τμήμα του σιδηροδρόμου Κηφισιάς-Πειραιά.²² Και εδώ πρέπει να αναφερθεί, ότι οι «Σιδηρόδρομοι Αττικής» είχαν επιπλέον τη συμβατική υποχρέωση να επενδύσουν για τον καλλωπισμό του προαστίου της Κηφισιάς με τη δημιουργία του Άλσους και τον ηλεκτροφωτισμό των δρόμων, έργα που την ανέδειξαν σε κέντρο αναψυχής.²³

Στο μεταξύ ο πληθυσμός της Αθήνας αυξανόταν και το αστικό τοπίο άλλαζε. Ενώ στη δεκαετία του 1860 η πρωτεύουσα αριθμούσε περί τους 40.000 κατοίκους, στα τέλη της δεκαετίας του 1880 είχε ξεπεράσει τους 100.000.²⁴ Το 1889 μεταξύ της ανώνυμης εταιρείας Σ.Α.Π. και της «Εταιρείας Προεκτάσεως του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» του επιχειρηματία Στέφανου Ψύχα υπογράφηκε σύμβαση η οποία επικυρώθηκε στις 20 Μαΐου του 1889 με το νόμο ΑΨΞΔ',²⁵ βάσει της οποίας η δεύτερη εταιρεία αναλάμβανε τη συντήρηση των κτηρίων στους νέους σταθμούς Ομόνοιας και Μοναστηρακίου, καθώς επίσης και την προέκταση της γραμμής από το Θησείο προς το Μοναστηράκι και την Ομόνοια μέσα σε δύο χρόνια. Η γραμμή – την

21. Βλ. Αθανάσιος Καλαμίδας, *Σιδηροδρομική Πολιτική*, Έν Αθήναις, Τυπογραφείον Έστία, 1913, σ. 79 κ.εξ., *Τεχνική Έπετηρίς τής Ελλάδος*, τ. Α', τεύχος Ι, ΤΕΕ 1935, σ. 222 και Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οί πρώτοι Έλληνικοί Σιδηρόδρομοι*, πρωτότυπη Ιστορική Μελέτη, Τυπογραφείον Γ. Ή Καλλέργη & Σια, Αθήνα 1936, σ. 101 κ.εξ.

22. Βλ. 130 χρόνια ΗΣΑΠ, ό.π., σ. 113.

23. Βλ. Θάνος Βλαστός, «Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον», ό.π., σ. 34.

24. Βλ. Βλαστός, ό.π., σ. 8-9.

25. Βλ. Συμβάσεις προεκτάσεως του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, νόμος ΑΨΞΔ', στο ΓΑΚ, *Αρχείο ΗΣΑΠ*, φάκελος 2.

οποία θα εκμεταλλευόταν η εταιρεία του Ψύχα έναντι ποσού 37.000 δρχ., το οποίο θα έπρεπε να καταβάλει ετησίως στον Σ.Α.Π. – έπρεπε να είναι διπλή, το τμήμα Μοναστηράκι-Ομόνοια, όπως και ο σταθμός της Ομόνοιας, έπρεπε να είναι υπόγεια και η διάρκεια της εκμετάλλευσης οριζόταν σε 99 χρόνια.²⁶ Τα εγκαίνια της υπόγειας σήραγγας μήκους 660 μέτρων έγιναν στις 17 Μαΐου 1895 στη μεγάλη αίθουσα του παλαιού σταθμού της Ομόνοιας, χοροστατούντος του Αρχιεπισκόπου Αθηνών και ενώπιον διακοσίων περίπου προσκεκλημένων, ενώ στον εξωτερικό χώρο του σταθμού είχαν συγκεντρωθεί χιλιάδες Αθηναίοι πολίτες.²⁷

Η υπόγεια σήραγγα προκάλεσε ποικίλα σχόλια στον Τύπο της εποχής, καταδεικνύοντας την αντίδραση του κόσμου απέναντι στην καινοτομία:

«Τί νὰ σοῦ πῶ, ἀδελφέ, λέγει κάποιος ἐκ τῶν προσκεκλημένων. Νομίζω ὅτι πρόκειται νὰ μᾶς κλείσουν «κατὰ βαρβάρων» μὲ τὸν Ὑπόγειον. Καὶ κύψας εἰς τὸ αὐτὶ τοῦ πλησίον του ἱσταμένου ἠρώτησε σοβαρῶς

- Ἔκαμες τὴν διαθήκην σου;

- Ὅχι

- Ἐξωμολογήθης τοῦλάχιστον;

- Οὐτε.

- Ἐγὼ δὲν εἶχα τὸ θάρρος νὰ ἔλθω ἀπροετοίμαστος. Αὐτὴ ἡ σήραγξ μοῦ φαίνεται σὰν καρμανιόλα.»²⁸

Την επόμενη χρονιά ο Σ.Α.Π. παρουσίασε αυξημένη επιβατική κίνηση, λόγω ενός ιδιαίτερου γεγονότος, της πρώτης αναβίωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, που έλαβε χώρα στην Αθήνα το 1896. Οι χιλιάδες ξένοι επισκέπτες από όλο τον κόσμο έφταναν με ατμόπλοια στον Πειραιά και ανέβαιναν με τους συρμούς του Σ.Α.Π. στην Αθήνα για να παρακολουθήσουν τους Αγώνες.²⁹

Ο Σ.Α.Π. και η ηλεκτροκίνηση (1904-1925)

Περίπου μία δεκαετία μετά τη σύμβαση μεταξύ τους, το 1900, οι δύο εταιρείες (Σ.Α.Π. και «Έταιρεία Προεκτάσεως...») συγχωνεύθηκαν και μάλιστα η σχετική σύμβαση – που κυρώθηκε με το νόμο ΒΨΞΕ' στις 11 Απριλίου

26. Βλ. Λευτέρης Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί Σιδηρόδρομοι...*, σ. 133.

27. Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οί πρώτοι έλληνικοί Σιδηρόδρομοι, ...* σ. 46-47.

28. Βλ. μεταξύ άλλων την επίσημη ιστοσελίδα του ΗΣΑΠ (<http://www.isap.gr/page.asp?id=41>).

29. Βλ. Λεύκωμα, *130 χρόνια ΗΣΑΠ*, ό.π., σ. 28.

1900³⁰ προέβλεπε την αντικατάσταση του ατμού με ηλεκτρισμό στην ενιαία γραμμή Ομόνοιας-Πειραιά. Οι ιθύνοντες είχαν αντιληφθεί ότι ο ατμήλατος σιδηρόδρομος δεν επαρκούσε και ότι ο θόρυβος και η ρύπανση των ατμομηχανών του Σ.Α.Π. ήταν σοβαρά μειονεκτήματα, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της αστικής του χρήσης.

Τη σύμβαση του 1900 υπέγραψαν ο πρωθυπουργός και υπουργός των Εσωτερικών, Γεώργιος Θεοτόκης, ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Σ.Α.Π., Ν. Δ. Φιλάρετος και ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της «Εταιρείας Προεκτάσεως» Ιωάννης Α. Βαλαωρίτης. Την ηλεκτροκίνηση και τη συντήρηση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων ανέλαβε, με σύμβαση που υπογράφηκε το 1901, η «Ελληνική Ήλεκτρική Εταιρεία» – η οποία είχε ιδρυθεί το 1899 από το μηχανικό Κωνσταντίνο Νικολαΐδη, το μηχανικό Αντώνιο Μάτσα και το διοικητή της Εθνικής Τράπεζας Στέφανο Στρέιτ.³¹ Η «Ελληνική Ήλεκτρική Εταιρεία» συνεργαζόταν με τη γαλλική εταιρεία «Thomson Houston De La Mediterranee» και μάλιστα είχε εξαγοράσει από την «Εταιρεία Έργοληπτών» ολόκληρη την επιχείρηση ηλεκτροφωτισμού της Αθήνας.³²

Η γραμμή Αθηνών-Πειραιώς ηλεκτροδοτήθηκε τελικά στις 16 Σεπτεμβρίου του 1904 και ο σιδηρόδρομος μετατράπηκε από ατμοκίνητος σε ηλεκτροκίνητο. Τα πρώτα ηλεκτροκίνητα οχήματα της γραμμής των ΗΣΑΠ κυκλοφορούσαν σε συρμούς έως 6 οχημάτων, οι οποίοι μπορούσαν να μεταφέρουν έως 714 επιβάτες.³³ Λαμβάνοντας υπόψη ότι το δίκτυο του ΟΣΕ

30. Βλ. Νόμος ΒΞΨΕ' δημοσιευθείς εν τῇ «*Εφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως*» ἀρ. 124 τῆς 25 Μαΐου 1900, Περὶ κυρώσεως συμβάσεως διὰ τὴν συγχώνευσιν τῶν ἐταιρειῶν τοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν Πειραιῶς καὶ τῆς Προεκτάσεως αὐτοῦ ὡς καὶ περὶ τῆς δι' ἡλεκτρισμοῦ ἔλξεως, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 4.

31. Καταστατικὸν τῆς Ἑλληνικῆς Ἡλεκτρικῆς Ἐταιρείας, Συστήματος Thomson-Houston (4 Αυγούστου 1899), ἐγκριθέν διὰ τοῦ ἀπὸ 5ης Σεπτεμβρίου 1899 Β. Διατάγματος, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 47.

32. Βλ. *Εφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, τεῦχος πρῶτον, ἀριθμὸς φύλλου 124, 25-5-1900, *Τεχνικὴ Ἐπετηρίς τῆς Ἑλλάδος*, τ. Α', τεῦχος II, Ἐκδόσεις Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, Ἀθῆναι 1937, κεφάλαιον Ε', σ. 473-474, καθὼς καὶ Σύμβασιν μεταξὺ τῆς Ἐταιρείας τοῦ ὑπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ Σιδηροδρόμου καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ἡλεκτρικῆς Ἐταιρείας (Συστήματος Thomson Houston) περὶ παροχῆς ρεύματος καὶ συντηρήσεως τῆς ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως τῆς γραμμῆς τῆς ἐταιρείας τοῦ ὑπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ Σιδηροδρόμου, ἐν Ἀθήναις, ἐκ τοῦ Τυπογραφείου Γ.Σ. Βλαστοῦ, 1901, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 2.

33. Βλ. Αναστάσιος Γουδέλης, ΗΣΑΠ: 100 χρόνια ηλεκτροκίνησης, εισήγηση σε διημερίδα με θέμα: *Ηλεκτροκίνητα μέσα μεταφοράς στην Ελλάδα - Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές*, ΤΕΕ, Ἀθήνα, 12-13 Ιαν., 2006, σ. 4. (http://library.tee.gr/digital/m2102/m2102_goudelis.pdf)

στην ελληνική επικράτεια άρχισε να ηλεκτροδοτείται τη δεκαετία του 1990, γίνεται αντιληπτή η πρωτοπορία και η αξία της ηλεκτροδότησης της γραμμής Αθηνών-Πειραιώς το 1904.

Στις αρχές του 20ού αιώνα ο ηλεκτρισμός στην Ελλάδα ήταν κάτι το καινούριο και η πλειονότητα της κοινής γνώμης είχε σχετική άγνοια. Και μπορεί οι Αθηναίοι και οι Πειραιώτες να μην αντιδρούσαν πια όπως οι χωρικοί της δεκαετίας του 1860 που θεωρούσαν το σιδηρόδρομο διαβολικό μηχανήμα «που τὸ ἐκουβάλησαν οἱ παληόφραγκοι γιὰ νὰ μᾶς χαντακώσουν»,³⁴ όταν η εταιρεία του Pickering ανέλαβε να κατασκευάσει την πρώτη γραμμή του ατμοκίνητου σιδηρόδρομου, ωστόσο αντίκριζαν με μεγάλη δυσπιστία την ηλεκτροκίνηση. Η Ραλλού Βλάχκαλη, σύζυγος του Αλέξανδρου Βλάχκαλη, ο οποίος το 1904 σε ηλικία μόλις 31 ετών διορίστηκε διαχειριστής της εταιρείας Σ.Α.Π., ιστορούσε αργότερα:

«Τὸ κοινόν, ὃχι μόνον ἐφοβεῖτο τὴν χρησιμοποίησιν ἡλεκτρισμοῦ διὰ τὴν κίνησιν τοῦ σιδηροδρόμου, ἀλλὰ καὶ εὐκόλως ἐπείθετο, ἀπὸ τὰς πλέον ἀπιθάνους διαδόσεις, διαδόσεις αἵτινες προεκάλουν πανικόν. Οὕτως, ἐκυκλοφόρει ἡ διάδοσις, ὅτι οἱ ἐπιβάται τῶν ἡλεκτρικῶν ἀμαξοστοιχιῶν ὑφίστανται ἡλεκτροπληξίαν καὶ ὅτι ἡ ἐταιρεία εἶχεν ὀργανώσει εἰδικὸν συνεργεῖον, τὸ ὁποῖον περισυνέλεγε τὰ πτώματα καὶ τὰ ἔρριπτεν εἰς τὴν θάλασσαν! Ὁ σύζυγός μου διὰ ν' ἀντιμετωπίσῃ αὐτὴν τὴν δυσάρεστον κατάστασιν, καὶ εἰς παραδειγματισμὸν τῶν φοβουμένων, ἀπεφάσισεν, ὅπως, καθ' ἐκάστην ἐσπέραν, τὸν συνοδεύω καὶ ἐγὼ εἰς καταβάσεις διὰ τοῦ ἡλεκτροκίνητου σιδηροδρόμου, πρὸς Πειραιᾶ, καὶ εἰς ἀναβάσεις ἐκεῖθεν, πρὸς Ἀθήνας. Μὲ ἐχρησιμοποιεῖ λοιπόν, ὡς ζῶν παράδειγμα τῆς ἐλλείψεως κινδύνων! Ὀλίγον δὲ κατ' ὀλίγον ὑπερέπηδῃσε τὰς δυσκολίας τῆς πρώτης περιόδου τῶν ἡλεκτρικῶν σιδηροδρόμων.»

Ασφαλώς, παρά τους αρχικούς φόβους και τους δισταγμούς, όλοι καμάρωναν για το νέο απόκτημα της πρωτεύουσας, κατανοώντας ότι ένα σημαντικό εκσυγχρονιστικό έργο είχε υλοποιηθεί στην Αθήνα. Ωστόσο, οι δημοσιογράφοι της εποχής δεν έπαυαν να τονίζουν την εύθυμη πλευρά. Στο πνεύμα αυτό ο χρονογράφος των «Καιρών», με το ψευδώνυμο «Φαληριώτης», εκθέτει τις εντυπώσεις του από το πρώτο ταξίδι του με τον Ηλεκτρικό στις 18 Σεπτεμβρίου του 1904, δύο ημέρες μετά την έναρξη της λειτουργίας

34. Ν. Σ. Κτενιάδης, *Οἱ πρῶτοι Ἑλληνικοὶ Σιδηρόδρομοι, ...* σ. 26.



ου. Σε χρονογράφημά του, που έχει τον τίτλο «Μὲ τὸν ἠλεκτρικὸ», γράφει α εξής:

« – Ἐνα διὰ τὸ Φάληρον πρώτης.

« – Μετ' ἐπιστροφῆς;

« – Ἀπλοῦν, ἀπλοῦν. Δὲν μπορῶ νὰ εἶμαι βέβαιος ἂν θὰ φθάσω ζωντανός... μ' ἓνα βλέμμα ὀλίγον ἡλίθιον. Καὶ μαζὶ μὲ τὴν ἄφωνον αὐτὴν ἀπάντησιν μοῦ ἔδωσε καὶ τὸ ἀπλοῦν εἰσιτήριο, χωρὶς νὰ προσθέσῃ τίποτε ἄλλο. Ὅταν ἀπесύρθην ἀπὸ τὴν θυρίδα ἓνας κύριος, ὁ ὁποῖος τὴν στιγμὴν ἐκείνην εὐρίσκετο ὀπίσω μου, μὲ ἐπλησίασε δειλὰ καὶ μὲ μίαν φωνὴν ὀλίγον τρέμουσαν:

« – Μὰ λέτε, κύριε, νὰ διατρέχουμε κανένα κίνδυνον;

« – Εἴσθε ἔγγαμος, κύριε, ἔχετε γυναῖκα, παιδιά;

Ὁ ἄγνωστος κύριος ἔλαβε τὴν ὄψιν σουδαρίου καὶ ἤρχισε νὰ ρίπτῃ ἀνήσυχὰ βλέμματα γύρω του.

« – Ὅχι, εἶμαι ἐλεύθερος, ἐψέλλισε, ἀλλὰ γιατί μοῦ κάνετε αὐτὴν τὴν ἐρώτησιν;

« – Ἀπλῶς ἔτσι. Δηλαδή φόβος μεγάλος δὲν ὑπάρχει. Ὁ κίνδυνος ὅμως πάντοτε ὑφίσταται. Ἐχει, βλέπετε, κανεὶς νὰ κάμῃ μὲ ἠλεκτρισμό, ἓναν ἐχθρὸ ἀόρατο, ὁ ὁποῖος, ἐκεῖ πού καπνίζεις τὸ τσιγάρο σου ἀνύποπτος, χωρὶς νὰ σοῦ ζητήσῃ τὴν ἄδειαν καὶ χωρὶς οὔτε νὰ σὲ προειδοποιήσῃ κἄν, μπορεῖ νὰ ἔλθῃ φρίστ, νὰ περάσῃ ἀπὸ τὸ σῶμα σου καὶ φρίστ... νὰ φύγῃ ἀμέσως πάλι καί, ἐνῶ πηγαίνεις δι' ὑπόθεσίν σου στὸν Πειραιά, νὰ ἀλλάξῃς δρόμο καὶ νὰ τραβήξῃς διὰ τὸ νεκροταφεῖον. Τὸν ἀτμὸ τοῦλάχιστον τὸν ἀκούεις νὰ ξεφεύγῃ μένα εὐθυμο σφύριγμα καλοπληρωμένου ἀγωγιάτου ἀπὸ τὴν μηχανὴ καὶ τὸν βλέπεις ἀπ' τὸ παραθυράκι σου νὰ τρέχει νὰ συναντήσῃ τὰ σύγνεφα, τοὺς οὐρανίους ἀδελφούς του, καὶ μάλιστα κάποτε περνᾷ φιλικώτατα ἀπὸ ἐμπρός σου καὶ σοῦ θωπεύει τὸ πρόσωπο μὲ ἀβρότητα ψεκᾷδων κολώνιας. Ὁ ἠλεκτρισμὸς ὅμως, κύριε, εἶναι ἓνας δολοφόνος πού σὲ κτυπάει ξαφνικὰ καὶ σὲ τεντώνει χάμω πτῶμα, σ' ἓνα δευτερόλεπτο. Ὁ ἠλεκτρισμός... μὰ φεύγετε; Δὲ θὰ κατεβῆτε;

« – Θὰ κατέβω ἀργότερα. Ἐνθυμήθηκα κάποια δουλειά μου. Χαίρετε κύριε.

Κι ὁ ἄγνωστος κύριος δρασκέλισε μ' ἓνα πήδημα τὴ θύρα τοῦ σταθμοῦ Ὁμονοίας καὶ μὲ τὸ δεύτερο εὐρέθη στὴ μέση τοῦ δρόμου...

Φαληριώτης»



Άλλο χρονογράφημα, του Γρηγόριου Ξενόπουλου στην εφημερίδα «Αθήναι» και με τίτλο «Παράξενη Ζωή. Δια τον φόβον των Αθηναίων», αναφέρει:

«Ανύποπτοι οί κεχρηναῖοι, οί κύπτοντες αὐτὰς τὰς ἡμέρας ἀπὸ τὸ κιγκλίδωμα τοῦ παρὰ τὴν Ὀμόνοϊαν σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ, παρίστανται εἰς μίαν στιγμὴν τοῦ Ἀθηναϊκοῦ πολιτισμοῦ, παράδοξον καὶ χαρακτηριστικὴν. Δύο ἀμαξοστοιχίαι συναντῶνται κάτω εἰς τὸ ὑπόγειον. Ἡ μία εἶναι ἡ παλαιά, ἡ ἀτμήλατος. Ἡ ἄλλη εἶναι ἡ νέα, ἡ ἠλεκτρικὴ. Κι ὅταν ἡ μία ἔρχεται, ἡ ἄλλη φεύγει. Διὰ μίαν στιγμὴν ὁ ἀτμὸς συμπίπτει μὲ τὸν ἠλεκτρισμόν. Διὰ μίαν στιγμὴν ἀποχαιρετῶνται. Εἰς μίαν στιγμὴν ἀποχωρίζονται. Διὰ τὸν φόβον τῶν Ἀθηναίων, ἡ Ἑταιρεία διατηρεῖ ἀκόμῃ καὶ τὰς δύο ἀμαξοστοιχίας. Ἡ μία εἶναι διὰ τοὺς συντηρητικούς, διὰ τοὺς μισονεῖστάς, διὰ τοὺς δειλοὺς καὶ τοὺς φιλησύχους. Ἡ ἄλλη εἶναι διὰ τοὺς νεωτεριστὰς καὶ τοὺς τολμηροὺς, διὰ τοὺς ἔχοντας τὴν γενναιότητα ν' ἀψηφοῦν τοὺς κινδύνους τοῦ νέου.

Διὰ μίαν στιγμὴν ἀποχαιρετῶνται. Εἰς μίαν στιγμὴν ἀποχωρίζονται. Τὸ θέαμα εἶναι σπάνιον καὶ ἐνδιαφέρον. Ὀφείλεται εἰς μερικὰς περιπτώσεις, καὶ βέβαια δὲν θὰ διαρκέσῃ πολὺ. Ὀλίγας ἡμέρας ἀκόμῃ, καὶ τὸ ἓνα ρεῦμα ἀπορροφᾷ τὸ ἄλλο, ἡ μία ἀμαξοστοιχία χωνεύει τὴν ἄλλην, ὁ ἠλεκτρισμὸς νικᾷ τὸν ἀτμόν. Καὶ οἱ κύπτοντες ἀπὸ τὸ κιγκλίδωμα τοῦ σταθμοῦ, θὰ βλέπουν εἰς τὸ ἐξῆς μίαν δύναμιν, ἓνα σύστημα, μόνον ἓνα Θεόν. Ἡ πάλη μεταξὺ τοῦ παλαιοῦ καὶ τοῦ νέου, τοῦ ἐρχομένου καὶ τοῦ ἀπερχομένου, τοῦ παρελθόντος καὶ τοῦ μέλλοντος, δὲν θὰ φαίνεται πλέον ἐντοπισμένη ἐκεῖ κάτω, εἰς τὸ ἴδιον σημεῖον, εἰς τὴν ἰδίαν στιγμὴν. Καὶ θὰ εἶναι ἀνάγκη νὰ τὴν ἀναζητήσῃ ἡ φαντασία εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τόπου καὶ χρόνου, εἰς ὅλην τὴν ἐπιφάνειαν αὐτῆς τῆς χώρας καὶ εἰς ὅλην τῆς τὴν ἱστορίαν ὅπου παρόμοιοι ἀγῶνες, μεταξὺ παλαιῶν καὶ νέων, λανθάνοντες ἢ ἀπτοί, νοητοὶ ἢ ὁρατοί, ἐσημείωσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν θριαμβευτικὴν πορείαν πρὸς τὴν πρόοδον καὶ τὸν πολιτισμόν. ΓΡ. Ξ»³⁵

Στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και της εξάπλωσης της χρήσης του ηλεκτρισμού την περίοδο 1908-1910, ο μέχρι τότε ιππήλατος τροχιόδρομος

35. Αποσπάσματα από το βιβλίο: Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι 1869-1969, Ε.Η.Σ., Αθήνα 1970, στο 106 χρόνια από τότε που κινήθηκε ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος (<http://www.somsyntaxiouchon-isap.gr>).

τραμ) Πειραιά-Περάματος,³⁶ που είχε λειτουργήσει από το 1883 και ανήκε στον Σ.Α.Π., έγινε ηλεκτροκίνητος και επεκτάθηκε μέχρι το Σταθμό Λαρίσης, ενώ το 1910 οι «Σιδηρόδρομοι Ἀττικῆς» εξαγοράστηκαν από την Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία.

Στα επόμενα χρόνια, ο Σ.Α.Π. θα προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες στη χώρα, ιδιαίτερα κατά τους βαλκανικούς πολέμους του 1912-1913, διευκολύνοντας τις στρατιωτικές μεταφορές από την παραλιακή τροchioδρομική γραμμή προς το Σταθμό Λαρίσης, παραχωρώντας στο κράτος μία αμαξοστοιχία 10 οχημάτων του ατμήλατου σιδηροδρόμου για να χρησιμοποιηθεί σαν κινητό νοσοκομείο και αξιοποιώντας το ξενοδοχείο που του ανήκε στο Φάληρο σαν ναυτικό νοσοκομείο.³⁷

Την ίδια περίοδο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1920 λαμβάνει χώρα μία εκρηκτική αύξηση του πληθυσμού, που επιτάσσει τη βίαιη επέκταση του πολεοδομικού ιστού της Αθήνας. Πριν ακόμα την εγκατάσταση των προσφύγων της Μικράς Ασίας (1923-1928), οπότε και διπλασιάστηκε απότομα ο πληθυσμός του λεκανοπεδίου, ο ρυθμός αύξησης των κατοίκων στην πρωτεύουσα ξεπερνούσε το αντίστοιχο ποσοστό όλης της χώρας, της οποίας η δημογραφία κατά το 19ο αιώνα και μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 20ού χαρακτηρίζεται από απότομες αλλαγές που προκαλούν οι εδαφικές επεκτάσεις. Από το 1848 έως το 1920 ο πληθυσμός του βασιλείου πολλαπλασιάζεται επί 5 και της Αθήνας επί 15. Ιδιαίτερα μετά το 1870 ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού στην πρωτεύουσα επιταχύνεται και παραμένει σε υψηλό επίπεδο μέχρι το 1920.³⁸

Οι κάτοικοι της πρωτεύουσας αυξήθηκαν από 130.000 το 1900, σε 190.000 το 1910, 450.000 το 1920 και πάνω από 800.000 το 1928. Η πρωτεύουσα απλώθηκε, προκειμένου να στεγάσει τον δυσανάλογα μεγάλο αριθμό νέων κατοίκων χωρίς πειθάρχηση σε πολεοδομικούς κανόνες.³⁹ Στο πλαίσιο

36. Το τραμ της παραλίας του Πειραιά κατασκευάστηκε το 1883 ως ιππήλατος τροχιόδρομος, που εκτελούσε τη διαδρομή από τον σταθμό του Σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς στον Πειραιά έως το Τελωνείο. Την περίοδο 1908-1910 επεκτάθηκε μέχρι το Σταθμό Λαρίσης του Πειραιά, η γραμμή του διαπλατύνθηκε σε κανονικό εύρος και απέκτησε ηλεκτροκίνηση, με τα εγκαίνια να λαμβάνουν χώρα στις 12 Απριλίου 1910. Ο τροχιόδρομος της παραλίας του Πειραιά καταργήθηκε το 1960. (Βλ. Λεύκωμα, 130 χρόνια ΗΣΑΠ, ό.π., σ. 27, 58 και 135).

37. Βλ. Λεύκωμα, 130 χρόνια ΗΣΑΠ, ό.π., σ. 59.

38. Βλ. Guy Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μίας μεσογειακής πρωτεύουσας* (μτφ. Πέτρος Ρυλμόν), Αθήνα, Εκδ. Εξάντας, 1976, σ. 142 κ.εξ.

39. Βλ. Θάνος Βλαστός, «Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον», ό.π., σ. 9.

αυτού του πολεοδομικού πανικού, ο Σιδηρόδρομος Αθηνών Πειραιώς έπαιξε σημαντικό ρόλο στην κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών της πρωτεύουσας.

Η εταιρεία Ε.Η.Σ. Α.Ε. (1925-1975)

Στις 17 Οκτωβρίου 1925 υπογράφηκε σύμβαση «Περὶ προμηθείας ἡλεκτρισμοῦ καὶ περὶ μεταφορῶν» μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου – εκπροσωπούμενου από τον υπουργό της Συγκοινωνίας, Αναστάσιο Ταβουλάρη και τον υπουργό των Οικονομικών, Γεώργιο Κοφινά – και του Συνδικάτου Μελετών και Επιχειρήσεων, εκπροσωπούμενου από τον πρόεδρό του, Υποδιοικητή της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Εμμανουήλ Τσουδερό, και αφετέρου της βρετανικής εταιρείας «The Power and Traction Finance Company Limited» με έδρα το Λονδίνο εκπροσωπούμενης στην Ελλάδα από τον πληρεξούσιο της εταιρείας, Sir Gerald F. Talbot.⁴⁰ Με βάση τη σύμβαση αυτή οι τέσσερις εταιρείες: α) «Σ.Α.Π.», β) «Σιδηρόδρομοι Ἀττικῆς», γ) «Τροχιόδρομοι Ἀθηνῶν, Πειραιῶς καὶ Περιχώρων» και δ) «Power and Traction Finance Company» συγχωνεύθηκαν σε δύο εταιρείες, τους «Ἑλληνικοὺς Ἡλεκτρικοὺς Σιδηροδρόμους» (Ε.Η.Σ.) και την «Ἡλεκτρικὴ Ἐταιρεία Μεταφορῶν» (Η.Ε.Μ.).

Η Ανώνυμη Εταιρεία Ε.Η.Σ., στην οποία καθήκοντα Γενικού Διευθυντή ανέλαβε ο Αλέξανδρος Βλάχκαλης, είχε ως σκοπό την εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού δικτύου του Σ.Α.Π., δηλαδή τον σιδηρόδρομο Αθήνας-Πειραιά και τον τροχιόδρομο (τραμ) Πειραιά-Περάματος.⁴¹ Στο άρθρο 3

40. Βλ. *Ἐφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, αριθ. Φύλλου 309, τ. Α//17-10-1925.

41. «Σκοπὸς τῆς Ἐταιρείας εἶναι ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ ὑπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ Σιδηροδρόμου ἢ ἄλλων σιδηροδρόμων ἀτμήλατων ἢ ἡλεκτροκίνητων ἢ τροchioδρομικῶν γραμμῶν καὶ παντὸς ἐν γένει μέσου συγκοινωνίας καὶ πᾶσα ἐν γένει ἐργασία τείνουσα ἀμέσως ἢ ἐμμέσως πρὸς τινὰ τῶν σκοπῶν τούτων καὶ εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῆς κινήσεως καὶ εἰς τὴν ἐν γένει δι' ἔργων ἐπὶ ἐπωφελεστέροις ὅροις ἐκμετάλλευσιν ἰδίᾳ δὲ ἡ ἐκμετάλλευσις ξενοδοχείων, λουτρῶν ἢ ἄλλων ψυχαγωγικῶν κέντρων εἰς συνοικισμούς, κατὰ μῆκος τῶν γραμμῶν, ἃς ἐκμεταλλεύεται πρὸς ἐπαύξησιν τῆς κινήσεως τῶν μέσων συγκοινωνίας. Πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν ἀνωτέρω σκοπῶν, οἱ ἐκ τῶν ἰδρυτῶν Συνδικάτον μελετῶν καὶ ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ ἐν Λονδίνῳ Ἐταιρεία Power and Traction Finance Co Ltd διὰ τοῦ νομίμου αὐτῶν ἀντιπροσώπου, ἐκχωροῦσι καὶ μεταβιβάζουσι πρὸς τὴν διὰ τοῦ παρόντος συνισταμένην Ἐταιρείαν, ὑπὸ τὴν ιδιότητα αὐτῶν ὡς ἀναδόχων τῆς ἀπὸ 17 Οκτωβρίου 1925 (Εφ. Κυβ. Τ. Α' 309) Συμβάσεως περὶ προμήθειας ἡλεκτρισμοῦ καὶ περὶ μεταφορῶν πάντα τὰ δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις αὐτῶν τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τῆς Συμβάσεως ταύτης καὶ ἀναγομένας εἰς τὰ ἀντικείμενα τῶν ἄρθ. 1 στοιχ. Ε/. 47

του καταστατικού οριζόταν η διάρκεια της εταιρείας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1985.⁴² Στα επόμενα χρόνια η εταιρεία Ε.Η.Σ. επέδειξε ιδιαίτερη συνέπεια στην κατασκευή έργων για την προώθηση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Το 1928 εγκαινιάστηκαν το νέο μέγαρο του σταθμού Πειραιά⁴³ και ο σταθμός της Καλλιθέας, άρχισε να κατασκευάζεται η σήραγγα για την επέκταση του σιδηροδρόμου από την Ομόνοια μέχρι το σταθμό της Αττικής και θεμελιώθηκε ο νέος υπόγειος σταθμός στην πλατεία Ομονοίας, ο οποίος ολοκληρώθηκε δύο χρόνια αργότερα, με τα εγκαίνια να λαμβάνουν χώρα στις 21 Ιουλίου του 1930 παρουσία του πρωθυπουργού της Ελλάδος, Ελευθέριου Βενιζέλου. Παράλληλα με την κατασκευή έργων, η Ε.Η.Σ. Α.Ε. παραγγέλλει το 1938 στη γερμανική εταιρεία Siemens-Schuckertwerke νέο τροχαίο υλικό και ηλεκτρικό εξοπλισμό, ωστόσο το πρόγραμμα αυτό θα παγώσει λόγω του πολέμου. Καθυστερήσεις θα επιφέρει ο πόλεμος και η Κατοχή και στην ολοκλήρωση και εκμετάλλευση της νέας σήραγγας και των σταθμών Βικτώριας και Αττικής, που τελικά θα άρχιζε λίγα χρόνια μετά την απελευθέρωση, το 1948.⁴⁴

Στο μεταξύ, κατά τη διάρκεια της γερμανικής Κατοχής η επιβατική κίνηση στο σιδηρόδρομο αυξάνεται υπερβολικά λόγω μη ύπαρξης άλλου παράλληλου συγκοινωνιακού μέσου. Ταυτόχρονα, οι Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι μεταφέρουν με τις εμπορικές τους αμαξοστοιχίες τρόφιμα και εφόδια του Ερυθρού Σταυρού στο σταθμό του Θησείου από την ελεύθερα ζώνη του λιμένος Πειραιώς, συμβάλλοντας στον επισιτισμό της Αθήνας. Στις αρχές του 1944 με το βομβαρδισμό του Πειραιά καταστρέφονται σχεδόν ολοσχερώς οι εγκαταστάσεις των Ε.Η.Σ. και διακόπτεται περίπου για ένα μήνα η σιδηροδρομική συγκοινωνία. Με το τέλος του πολέμου το προσωπικό των

καί 53 τῆς Συμβάσεως ταύτης ὡς καὶ τοῦ ἄρθ. 1 στοιχ. γ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν τροχιοδρομικὴ καὶ διὰ λεωφορείων συγκοινωνίαν τῆς παραλιακῆς γραμμῆς Πειραιῶς.» Βλ. Καταστατικὸν τῆς ἄνωμυμου Ἑταιρείας Ἑλληνικοὶ Ἡλεκτρικοὶ Σιδηρόδρομοι Α.Ε., Ἐν Ἀθήναις, Τύποις Π. Δ. Σακελλαρίου, 1926, ἄρθρο 2, σ. 7-8, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 68.

42. Βλ. *ό.π.*, σ. 8.

43. Ευρωπαϊκὸν προδιαγραφὸν ἔργο του αρχιτέκτονα Ιωάννη Μιχ. Αξελού (1874-1940), ἀπόφοιτου τῆς École Royale des Beaux Arts των Βρυξελλῶν, καὶ του ἀδελφοῦ του Μιλτιάδη Μιχ. Αξελού, πολιτικοῦ μηχανικοῦ του Πολυτεχνείου των Βρυξελλῶν. Ἡ κατασκευὴ του μεγαλοπρεποῦς, ἐκλεκτικιστικοῦ οἰκοδομήματος με το μεγάλο αψιδωτό θόλο πραγματοποιήθηκε τὴν περίοδο 1928-29 καὶ ἀποτελεῖ δημιουργικὴ προσαρμογὴ των ευρωπαϊκῶν του προτύπων στα ἐλληνικά δεδομένα τῆς ἐποχῆς. (Βλ. <http://www.culture2000.tee.gr/ATHENS/GREEK/main2.html>)

44. Βλ. Λεύκωμα, *130 χρόνια ΗΣΑΠ*, *ό.π.*, σ. 133.

Ε.Η.Σ. θα καταβάλει υπεράνθρωπες προσπάθειες για την ανοικοδόμηση και επισκευή των εγκαταστάσεων και την άμεση ανακατασκευή του τροχαίου υλικού⁴⁵ από τις ζημιές του πολέμου, ενώ μετά το θάνατο του Αλέξανδρου Βλάγκαλη, το 1945, τη γενική διεύθυνση ανέλαβαν ο γιος του Νικόλαος Βλάγκαλης και ο εφοπλιστής Στρατής Ανδρεάδης, οι οποίοι προώθησαν την περαιτέρω επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 1952, ο Ανδρεάδης ανέλαβε και τη διοίκηση της Εμπορικής Τράπεζας, η οποία ήδη από τα χρόνια της γερμανικής Κατοχής είχε επενδύσει, μεταξύ άλλων (εταιρειών, ακινήτων κλπ.), και σε μετοχές των Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων. Στο πλαίσιο αυτό, η Ε.Η.Σ. Α.Ε. και ο όμιλος της Εμπορικής του Ανδρεάδη θα διάγουν βίους παράλληλους μέχρι που πέρασαν στο ελληνικό δημόσιο το 1975.⁴⁶

Σε αντίθεση με την Ε.Η.Σ. Α.Ε., η Ήλεκτρική Έταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ. Α.Ε.) – η δεύτερη εταιρεία που προέκυψε από τη Σύμβαση του 1925 και είχε αναλάβει το δίκτυο τραμ της Εταιρείας Τροchioδρόμων και κυρίως τη γραμμή Αθήνας-Κηφισιάς των παλαιών Σιδηροδρόμων Αττικής – δεν είχε να επιδείξει ανάλογη πρόοδο στα έργα ευθύνης της. Οι Βρετανοί εκπρόσωποί της, Sir Gerald F. Talbot και Horace A. Reid, υπέγραψαν δώδεκα χρόνια μετά τη σύμβαση του 1925, στις 19 Ιουλίου 1937, συμπληρωματική σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο,⁴⁷ με την οποία η εταιρεία τους αναλάμβανε στα δύο επόμενα έτη να κατασκευάσει διπλή γραμμή ηλεκτρικού σιδηρόδρομου από το σταθμό της Αττικής μέχρι το υφιστάμενο τότε τέρμα του ατμήλατου σιδηροδρόμου στην Κηφισιά.⁴⁸ Την περίοδο 1938-

45. Ουσιαστικά επρόκειτο για τα πρώτα ηλεκτροκίνητα οχήματα, που είχαν τεθεί σε κυκλοφορία το 1904 και τα οποία μετά την ανακατασκευή τους το 1945, διατηρήθηκαν για ακόμα 40 έτη, αφού αποσύρθηκαν οριστικά από την κυκλοφορία το 1985. (Βλ. Γουδέλης, Αναστάσιος, *ΗΣΑΠ: 100 χρόνια ηλεκτροκίνησης*, ό.π., σ. 4)

46. Βλ. «Η ιστορία της Εμπορικής Τράπεζας», στο www.emporiki.gr και «Η ιστορία της Εμπορικής: Από το σαραφικό του Εμπεδοκλέους στον κολοσσό του Ανδρεάδη», στο *Βήμα*, 30/07/2006.

47. Η Σύμβαση κυρώθηκε με αναγκαστικό νόμο (υπ. Αριθ. 803) της 24ης Ιουλίου 1937 και δημοσιεύθηκε στις 3 Αυγούστου του ίδιου έτους. Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως του Βασιλείου τής Ελλάδος*, 3 Αυγούστου 1937, αρ. φύλλου 296, τεύχος πρώτον, σ. 1891 κ.εξ. στο ΓΑΚ, *Αρχείο ΗΣΑΠ*, φάκελος 71.

48. Βλ. Σύμβασις της από 17ης Οκτωβρίου 1925 Συμβάσεως «περί προμηθείας ήλεκτρισμού καὶ περὶ μεταφορῶν»..., Μέρος 2ον, Άρθρα 2, 3 και 11, στο Ὑπουργεῖον Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων, Αναγκαστικὸς Νόμος 803/1937 «Περὶ κυρώσεως τῆς ἀπὸ 19 Ἰουλίου ἐ.ἔ. συμπληρωματικῆς συμβάσεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἑταιρείας

1940 εκτελέστηκαν τα πρώτα έργα υποδομής (γέφυρες, ορύγματα, σταθμοί) για τον νέο αυτό ηλεκτρικό σιδηρόδρομο (Πλ. Αττικής-Κηφισιά), τα οποία όμως διακόπηκαν την περίοδο της Κατοχής και τελικά το έργο αυτό δεν ολοκληρώθηκε ποτέ από την Η.Ε.Μ. Στο μεταξύ, από τον Αύγουστο του 1938, είχε καταργηθεί ο ατμήλατος σιδηρόδρομος της Κηφισιάς (με το παρατσούκλι «Θηρίο»)⁴⁹.

Μετά την επιβράδυνση που προκάλεσε η παγκόσμια οικονομική κρίση της δεκαετίας του 1930, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, η Κατοχή και ο Εμφύλιος Πόλεμος στην Ελλάδα, η αθηναϊκή ανάπτυξη ξεκινάει στις αρχές της δεκαετίας του 1950 πιο έντονη παρά ποτέ, με την πρωτεύουσα να συγκεντρώνει τον δημογραφικό δυναμισμό και να ταυτίζεται με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.⁵⁰ Σε αυτό το νέο σκηνικό θα γίνει πραγματικότητα η ολοκλήρωση των έργων του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου μέχρι την Κηφισιά και η ενοποίηση ουσιαστικά των δύο γραμμών (Αθηνών-Πειραιώς και Αθηνών-Κηφισιάς) σε μία, που αποπερατώθηκε από την Ε.Η.Σ. βάσει συμβάσεως – και αυτής συμπληρωματικής της από 17 Οκτωβρίου 1925 συμβάσεως «περί προμηθείας ηλεκτρισμού και περί μεταφορών» – η οποία κυρώθηκε στις 13 Οκτωβρίου 1954⁵¹ μεταξύ του ελληνικού δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τον υπουργό Συγκοινωνιών, Στυλιανό Κούνδουρο, της εταιρείας Ε.Η.Σ. Α.Ε., εκπροσωπούμενης από τους Στρατή Ανδρεάδη και Νικόλαο Βλαγκάλη, και της εταιρείας Η.Ε.Μ. Α.Ε., εκπροσωπούμενης από τον Robert Maxwell. Σύμφωνα με αυτή εγκρίθηκε από το ελληνικό δημόσιο η παραχώρηση από την Η.Ε.Μ. στους Ε.Η.Σ. του δικαιώματος ολοκλήρωσης των έργων ηλεκτροκίνησης και εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου Αθήνας-Κηφισιάς, την

Μεταφορών», εν Αθήναις, εκ του Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου, 1937, σ. 5 κ.έξ. (ΓΑΚ, Αρχείο ΗΣΑΠ, φάκελος 71).

49. Ο Τίμος Μωραϊτίνης γράφει σχετικά σε χρονογράφημά του στην εφημερίδα *Ἔθνος*, 9/9/1938: «Μετὰ μακροχρόνιον νόσον ἀπεβίωσεν χθὲς ὁ Σταμάτης, ὁ γνωστὸς ἀνάπηρος τῆς Κηφισιάς. Ὁ μεταστὰς ἐγεννήθη πρὸ 53 ἐτῶν στὴν Ἀθήνα. Ἀπὸ τὰ πρῶτά του βήματα ἔδειξε ὁ Σταμάτης τὴν κλίσιν του πρὸς τὴν στωϊκὴν φιλοσοφίαν. Ἔσυρε μὲ βαρυθυμία καὶ ἀδιαφορία τὰ βήματά του, συνεχῶς καπνίζων καὶ σφυρίζων... Μεσόκοπον πλέον, ἔρημον καὶ χωρὶς φίλους, τὸν εὐρῆκεν ὁ ἠλεκτρισμὸς καὶ πρὸ ὀλίγων ἡμερῶν ἔπεσε ἠλεκτρόπληκτος. Αἱ τελευταῖαι του θελήσεις ὑπῆρξαν ἐν ἀσθενὲς σφύριγμα ἀποδοκιμασίας κατὰ τῆς ἠλεκτροκινήσεως. Ἀλλὰ οὐδεὶς τὸν ἤκουσε...». (Βλ. *Λεύκωμα, 130 χρόνια ΗΣΑΠ*, ὁ.π., σ. 115).

50. Βλ. Guy Burgel, *Αθήνα...*, σ. 144.

51. *Ἐφημερίς τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος*, 13 Οκτωβρίου 1954, τεῦχος πρῶτον, ἀρ. φύλλου 255, σ. 2137 κ.έξ., στο ΓΑΚ, Αρχείο ΗΣΑΠ, φάκελος 74.



οποία οι δύο εταιρείες είχαν συμφωνήσει με μεταξύ τους σύμβαση ήδη από τις 26 Ιουνίου 1950.⁵²

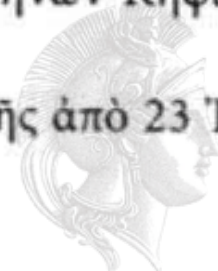
Όπως έγραφε ο ίδιος ο Κούνδουρος στην εισηγητική του έκθεση στη Βουλή πριν την κύρωση της συμπληρωματικής σύμβασης, στις 31 Αυγούστου 1954:

«Διὰ τῆς ἀπὸ 23 Ἰουλίου 1954 συμπληρωματικῆς συμβάσεως μεταξύ τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν Ἑταιρειῶν ὑπὸ τῆς ἐπωνυμίας «Ἑλληνικοὶ Ἡλεκτρικοὶ Σιδηρόδρομοι Α.Ε.» καὶ «Ἡλεκτρικὴ Ἑταιρεία Μεταφορῶν Α.Ε.» τὴν κύρωσιν τῆς ὁποίας διώκει τὸ ὑπὸ κρίσιν σχέδιον Νομ. Δ/τος, παρέχεται κυρίως ἡ συγκατάθεσις τοῦ Δημοσίου εἰς τὴν πραγματοποιήσιν καὶ ἐκτέλεσιν τῆς μεταξύ τῶν ἄνω δύο Ἑταιρειῶν συμβάσεως ἀπὸ 26 Ἰουνίου 1950.[...]

.... ἡ ἀνάληψις τῆς κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Κηφισιὰν Σιδηροδρόμου ὡς αὐτοτελοῦς σιδηροδρομικοῦ δικτύου παρ' ἑταιρείας ἄλλης ἀπὸ τὴν ἐκμεταλλευσομένην τὸν ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ σιδηρόδρομον, ἀπετέλεσεν ἐσφαλμένην βασικῶς κατανομήν καὶ τὸ κυριώτερον ἴσως ἐμπόδιον τῆς μὴ κατασκευῆς αὐτοῦ μέχρι τοῦδε. Ὁ ἀπ' Ἀθηνῶν εἰς Κηφισιὰν σιδηρόδρομος, ἀποτελῶν προέκτασιν καὶ συμπλήρωμα τοῦ ὑπάρχοντος σιδηροδρόμου Πειραιῶς-Ἀθηνῶν δὲν ἔπρεπε ν' ἀποχωρισθῇ ἀπ' αὐτοῦ καὶ ν' ἀναληφθῇ παρ' ἄλλου ἀπὸ τὴν ἐκμεταλλευσομένην καὶ τὸ ὑπάρχον τμήμα τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Πειραιῶς Ἑταιρείαν. Τοιοῦτοτρόπως διὰ τῆς ἐγκρινομένης ἤδη συμβάσεως μεταξύ τῶν δύο ὡς εἴρηται Ἑταιρειῶν ἀπὸ 26 Ἰουνίου 1950 συντελεῖται ἡ προσήκουσα ἀνακατανομὴ καὶ ὑποκατάστασις τῶν ΕΗΣ εἰς τὰ σχετικὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς ΗΕΜ, ἡ παρέχουσα τὴν βάσιμον βεβαιότητα ὅτι ἐπὶ τέλους θέλει πραγματοποιηθῇ ἡ ἡλεκτροκίνητος σιδηροδρομικὴ ἐπικοινωνία μεταξύ Πειραιῶς-Ἀθηνῶν καὶ Κηφισιάς πρὸς ἐξυπηρέτησιν στοιχειώδους συγκοινωνιακῆς ἀνάγκης, κατόπιν μάλιστα τῆς μεγάλης αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ τῆς περιοχῆς τῆς Πρωτευούσης ...»⁵³

52. Βλ. Σύμβασις 23.7.1954 μεταξύ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου Ἑλληνικῶν Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων Α.Ε. καὶ Ἡλεκτρικῆς Ἑταιρείας Μεταφορῶν Α.Ε., στο ΓΑΚ, Ἀρχεῖο ΗΣΑΠ, φάκελος 74 καὶ Σύμβασις τῆς 26 Ἰουνίου 1950 (Μεταβίβασις Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Κηφισιάς ἀπὸ τῆς Η.Ε.Μ. εἰς τοὺς Ε.Η.Σ.), στο ΓΑΚ, Ἀρχεῖο ΗΣΑΠ, φάκελος 608.

53. Εἰσηγητικὴ ἐκθεσις, ἀπὸ τοῦ σχεδίου Ν.Δ. «περὶ κυρώσεως τῆς ἀπὸ 23 Ἰουλίου 1954



Τα έργα συνεχίστηκαν και παρά τις αρκετές δυσκολίες που ανέκυψαν τον Μάρτιο του 1957 αρχίζει η εκμετάλλευση του σταθμού του Ν. Ηρακλείου, τον Αύγουστο η εκμετάλλευση του σταθμού της Κηφισιάς και τον Σεπτέμβριο του σταθμού του Αμαρουσίου. Έτσι, το 1957, δεκαεννέα χρόνια μετά την κατάργηση του ατμοκίνητου «Θηρίου», ο σιδηρόδρομος θα επιστρέψει στην Κηφισιά, αυτή τη φορά σαν ηλεκτρικός, και θα γίνει πραγματικότητα η απευθείας συγκοινωνία του Πειραιά με την Κηφισιά, ενώ την ίδια περίοδο καταργήθηκε η προαστιακή σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Λαυρίου. Για τις ανάγκες της ενιαίας πλέον γραμμής Κηφισιάς-Πειραιά η Ε.Η.Σ. Α.Ε. παραγγέλλει και παραλαμβάνει κατά τη δεκαετία του 1950 και του 1960 από τη Δυτική Γερμανία νέο υπερσύγχρονο τροχαίο υλικό.⁵⁴

Παρά τις κατά καιρούς προτάσεις για κατασκευή υπόγειας ή εντός ορύγματος σιδηροδρομικής γραμμής, ιδιαίτερα στο τμήμα Αττικής-Κηφισιάς, η γραμμή του «Ηλεκτρικού» ήταν επίγεια, όπως εξάλλου όριζαν όλες οι κατά καιρούς συμβάσεις. Η κατασκευή υπόγειας σήραγγας για όλη τη γραμμή θα απαιτούσε υπέρογκη δαπάνη, όπως προέκυπτε από μελέτες της εταιρείας Ε.Η.Σ., σε μία περίοδο που η εύρεση κεφαλαίων ήταν ιδιαίτερα δύσκολη, αλλά ακόμα και αν τελικά τα κεφάλαια αυτά εξασφαλιζόνταν, η απόσβεσή τους θα βάρυνε υπέρμετρα το επιβατικό κοινό. Εξάλλου, η πρόταση για κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αττικής-Ν. Ιωνίας εντός απλού

συμπληρωματικής συμβάσεως της από 17 Οκτωβρίου 1925 όμοιας «περί προμηθείας ηλεκτρισμού και περί μεταφορών» πρὸς τὴν Εἰδικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Συντάγματος, στο ΓΑΚ, *Αρχείο ΗΣΑΠ*, φάκελος 75.

54. Το 1952 παραλαμβάνονται και κυκλοφορούν στο δίκτυο σύγχρονοι για την εποχή συρμοί κατασκευής SIEMENS-MAN. Νεότερες εκδόσεις των οχημάτων αυτών παραλαμβάνονται το 1958 βάσει σύμβασης του 1956 για την προμήθεια 16 κινητήριων οχημάτων, 16 ρυμουλκούμενων οχημάτων, καθώς και ανταλλακτικών μεταξύ της Ε.Η.Σ. Α.Ε. και της γερμανικής εταιρείας Siemens-Schuckertwerke A.G. Παράλληλα, η γερμανική εταιρεία με δεύτερη σύμβαση του 1956 θα παρείχε στην ελληνική εταιρεία εξαρτήματα ηλεκτρικής πέδησης, προκειμένου να μετασκευασθούν δώδεκα συρμοί, προμήθειας του 1952, οι οποίοι θα μπορούσαν έτσι να λειτουργήσουν μαζί με τους 16 νέους συρμούς. Το 1968 παρελήφθησαν και τέθηκαν σε κυκλοφορία και άλλες νεότερες εκδόσεις οχημάτων κατασκευής Siemens-MAN. Οι συρμοί αυτοί δυτικογερμανικής προέλευσης, που αποκτήθηκαν από τους Ε.Η.Σ. στις δεκαετίες του '50 και του '60 αποσύρθηκαν περί το 2000. [Βλ. Αναστάσιος Γουδέλης, *ΗΣΑΠ: 100 χρόνια ηλεκτροκίνησης, ό.π.*, Σύμβασις προμήθειας 16 κινητηρίων οχημάτων και 16 ρυμουλκούμενων οχημάτων ως και των ανταλλακτικών τεμαχίων αυτών και Σύμβασις προμήθειας εξαρτημάτων δια την μετασκευήν των 12 συρμών προμηθείας 1952 δια ηλεκτρικήν πέδην αντιστάσεως (πέδη κατωφέρειας) και δια σύνθεσιν μετά των νέων συρμών, 29 Νοεμβρίου 1956, στο ΓΑΚ, *Αρχείο ΗΣΑΠ*, φάκελος 76].

ορύγματος (και όχι σήραγγας), που ωστόσο θα έδινε τη δυνατότητα υπογειοποίησης του «Ηλεκτρικού» στο μέλλον, απορρίφθηκε με το επιχείρημα της δημόσιας υγιεινής και ασφάλειας των συρμών, καθώς την περίοδο εκείνη η Αθήνα δεν διέθετε κατάλληλο αποχετευτικό δίκτυο και αγωγούς ομβρίων υδάτων.⁵⁵

Η προέκταση της ηλεκτρικής σιδηροδρομικής γραμμής προς τα βόρεια προάστια υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα μεταπολεμικά συγκοινωνιακά έργα στη περιοχή της πρωτεύουσας. Επρόκειτο να αποσυμφορήσει τη συγκοινωνιακή κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης, να εξυπηρετήσει συνοικισμούς με μικροαστική πληθυσμιακή σύνθεση, όπως η Νέα Ιωνία, που ενώνονταν με τις βιομηχανικές τότε περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά, και να συμβάλει στη μεγάλη πολεοδομική και οικονομική ανάπτυξη των βορείων προαστίων. Παράλληλα, το έργο αυτό εξυπηρετούσε και την εθνική οικονομία, η οποία, αφού απέβλεπε την εποχή εκείνη στον εξηλεκτρισμό της χώρας με την κατασκευή μεγάλων υδροηλεκτρικών έργων σε όλη την επικράτεια, που θα καθιστούσαν φθηνή την ηλεκτρική ενέργεια, είχε συμφέρον από την επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, που σήμαινε μείωση δαπάνης συναλλάγματος για την εισαγωγή καυσίμων και ανταλλακτικών αυτοκινήτων, λεωφορείων κλπ.

Ο σημερινός «Ηλεκτρικός» (Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.)

Στο πλαίσιο της υπόθεσης Ανδρεάδη,⁵⁶ το 1976 η Ανώνυμη Εταιρεία «Έλληνικοί Ήλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» κρατικοποιήθηκε με το νόμο 352/1976 «Περὶ κυρώσεως τῆς ἀπὸ 10/12-2-1976 πράξεως νομοθετικοῦ περιεχομένου τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας περὶ ιδρύσεως Ὁργανισμοῦ (Η.Σ.Α.Π.) πρὸς ἀνάληψιν τῶν παρὰ τῶν Ε.Η.Σ. Α.Ε. ἐκτελουμένων μετα-

55. Βλ. σχετική Έκθεση, στο ΓΑΚ, *Αρχείο ΗΣΑΠ*, φάκελος 608.

56. Τον Νοέμβριο του 1975 ελεγκτές της Τράπεζας της Ελλάδος ήγειραν ζήτημα παράνομων χρηματοδοτήσεων στις θυγατρικές της Εμπορικής Τράπεζας. Η υπόθεση παρεπέμφθη στη Δικαιοσύνη και ο Ξενοφών Ζολώτας διόρισε προσωρινό επίτροπο να διοικεί την τράπεζα. Ενόσω εξελισσόταν η δικαστική διαμάχη του Δημοσίου με τον Στρατή Ανδρεάδη, ο προσωρινός επίτροπος προέβη σε μεγάλη αύξηση κεφαλαίου αποκλείοντάς τον από αυτήν. Έτσι ο Ανδρεάδης απώλεσε τον έλεγχο του 51% της Εμπορικής και το ποσοστό του περιορίστηκε σε 25%. (Βλ. μεταξύ άλλων «Η βεντέτα» Καραμανλή-Παπαληγούρα με τον Ανδρεάδη», *Καθημερινή*, 8 Δεκεμβρίου 2007 και «Η ιστορία της Εμπορικής: Από το σαραφικό του Εμπεδοκλέους στον κολοσσό του Ανδρεάδη», *Το Βήμα*, 30 Ιουλίου 2007).

φορῶν».⁵⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 2, οι «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς» αποτελούν δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για χάρη του δημόσιου συμφέροντος, κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Το 1978 οι Η.Σ.Α.Π. εντάχθηκαν στο Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών της ελληνικής πρωτεύουσας, που επόπτευε ο τότε νεοϊδρυθείς (1977) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών (τότε Ο.Α.Σ. και από τα τέλη του 1993 μέχρι σήμερα Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών – Ο.Α.Σ.Α.).

Στο μεταξύ, ήδη από τις 17 Οκτωβρίου του 1974 είχε δημοσιευθεί πρόσκληση υποβολής προσφορών και τελικά στις 4 Ιουνίου 1977 υπογράφηκε Σύμβαση για την εκτέλεση προμελέτης κατασκευής κεντρικού δικτύου μετρό στην Αθήνα μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Συγκοινωνιών Γεώργιο Βογιατζή, και της Κοινοπραξίας των Γαλλικών Οίκων Μελετών Sofre Transports Urbains A.E. (SOFRETU), Societe Generale de Techniques et d'Etudes (S.G.T.E.) και Sogelerg A.E., που στην Ελλάδα συνεργάζονταν με το γραφείο συμβούλων-μηχανικών Αρώνης-Δρέττας-Καρλαύτης. Όπως ανέφερε η εφημερίδα της κυβερνήσεως της 19ης Ιανουαρίου 1977, «ή κατασκευή του κεντρικού δικτύου του ΜΕΤΡΟ Αθηνών αποτελεί αντικείμενον προφανώς και αναμφισβητήτως κατεπείγον, λόγω της κατά τα τελευταία έτη συνεχώς επιδεινούμενης κυκλοφοριακής συμφορήσεως εις τὸ κέντρον τῶν Ἀθηνῶν καὶ τῶν ἐκ ταύτης δυσμενῶν οἰκονομικῶν καὶ κοινωνικῶν ἐπιπτώσεων».⁵⁸

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 οι προμήθειες σε βαγόνια, συρμούς και εν γένει τροχαίο υλικό για τους ΗΣΑΠ είχαν πάντοτε αναφορά και στη συμβατότητά τους για χρήση στο μελλοντικό μετρό⁵⁹ και μάλιστα από το φθινόπωρο του 1978 μέχρι τα τέλη του 1979 η διοίκηση των ΗΣΑΠ μετά από συσκέψεις με στελέχη του ΟΑΣ και της SOFRETU είχαν καταλήξει στα κοινά τεχνικά χαρακτηριστικά των μελλοντικών οχημάτων για το δίκτυο του ηλε-

57. *Εφημερίς τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας*, ἀριθ. φύλλου 147, τεῦχος πρῶτο, 16 Ιουνίου 1976.

58. Βλ. *Εφημερίς τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας*, 19 Ιανουαρίου 1977, τ. Β', ἀρ. φύλλου 23, σ. 146 κ.ἐξ. καὶ *Εφημερίς τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας*, 28 Ιουνίου 1977, τ. Α', ἀρ. φύλλου 183, σ. 1543 κ..ξ.

59. Βλ. μεταξύ άλλων, «Σύμβασις παροχῆς ἐξειδικευμένων ὑπηρεσιῶν διὰ τὴν σύνταξιν τευχῶν προδιαγραφῶν προκηρύξεως διεθνoῦς διαγωνισμοῦ τροχαίου ὑλικοῦ Η.Σ.Α.Π.» με τὴν εταιρεία Hamburg Consult, 7 Δεκεμβρίου 1979, ἀλλὰ καὶ Διακήρυξη, ἀριθ. 98/80, γιὰ προκήρυξη Δημόσιου Διεθνoῦς Μειοδοτικοῦ Διαγωνισμοῦ γιὰ προμήθεια 60 οχημάτων, 28 Ιουλίου 1980, στο ΓΑΚ, *Αρχεῖο ΗΣΑΠ*, φάκελος 695 καὶ εφημερίδα *Εξπρές*, 13 Δεκεμβρίου 1979.

κτρικού και του μετρό.⁶⁰ Μάλιστα, το φθινόπωρο του 1980 η ανάθεση και επίβλεψη πάσης φύσεως μελετών για το μετρό, αλλά και η κατασκευή και εκμετάλλευσή του πέρασε με το νόμο υπ' αριθμ. 1074 στην ΗΣΑΠ Α.Ε.⁶¹

Η μελέτη βέβαια δεν σήμαινε και την προγραμματισμένη έναρξη κατασκευής του έργου. Στις 24 Αυγούστου 1979 άρθρο της εφημερίδας «Εξπρές» για τους μελλοντικούς σταθμούς των δύο γραμμών του μετρό είχε τίτλο: «Καθορίστηκαν οι θέσεις των σταθμών του μετρό. Όταν φυσικά γίνει μετρό στην πρωτεύουσα».⁶² Πάντως, σχεδόν όλες οι εφημερίδες της εποχής έκαναν εκτενείς αναφορές στη συμφωνία του υπουργείου Συγκοινωνιών με την ξένη εταιρεία μελετών για τη μορφή του νέου δικτύου μετρό μήκους 28,2 χιλιομέτρων και για τη χωροθέτηση των νέων σταθμών, δίνοντας λεπτομερή περιγραφή, ακόμα και σχεδιαγράμματα της θέσης τους στον πολεοδομικό ιστό της πρωτεύουσας.⁶³ Η κατασκευή επρόκειτο να αρχίσει το 1981 με τις πρώτες δοκιμές κατασκευής στοών και φρεατίων προκειμένου να ολοκληρωθεί η μελέτη εφαρμογής του έργου και η έναρξη της κυρίως κατασκευής είχε ορισθεί για το 1982, ενώ προβλεπόταν ότι η πρώτη γραμμή θα έμπαινε σε λειτουργία το 1986.⁶⁴

Τελικά, περίπου μία δεκαετία μετά την υπογραφή της σύμβασης του 1977 για την εκτέλεση προμελέτης κατασκευής του μετρό, την περίοδο 1986-1988 ξεκίνησε η πιλοτική κατασκευή της σήραγγας μεταξύ Σεπολίων και Πλ. Αττικής για το νέο μετρό της Αθήνας. Το 1991 ιδρύθηκε η εταιρεία «Αττικό Μετρό Α.Ε.» με σκοπό να διευθύνει το έργο κατασκευής των δύο γραμμών του νέου μετρό της Αθήνας και το 1992 ξεκίνησαν οι κυρίως εργασίες κατασκευής από την Κοινοπραξία Ολυμπιακό Μετρό.⁶⁵

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 ξεκίνησε πρόγραμμα αναβάθμισης της γραμμής των Η.Σ.Α.Π. προκειμένου να καταστεί τεχνικά συμβατή με τις υπό κατασκευή τότε γραμμές του μετρό, που τελικά τέθηκαν σε λειτουργία

60. Βλ. μεταξύ άλλων σχετικές επιστολές από ΗΣΑΠ προς SOFRETU, στο ΓΑΚ, Αρχείο ΗΣΑΠ, φάκελος 701.

61. Βλ. *Εφημερίς της Κυβερνήσεως*, 27 Σεπτεμβρίου 1980, τ. Α', αρ. φύλλου 219, σ. 2653 κ.έξ.

62. *Εξπρές*, 25 Αυγούστου 1979.

63. Βλ. *Καθημερινή*, *Τα Νέα*, *Ελεύθερος Κόσμος*, *Απογευματινή*, *Ριζοσπάστης*, *Το Βήμα*, *Ελευθεροτυπία*, *Ακρόπολις*, *Ημερησία*, *Βραδυνή*, *Ναυτεμπορική*, 25 Αυγούστου 1979.

64. Βλ. *Ελευθεροτυπία*, *Βραδυνή*, *Μεσημβρινή* και *Daily Post*, 6 Φεβρουαρίου 1981, *Καθημερινή* και *Εξπρές*, 9 Ιουλίου 1981.

65. Βλ. *Λεύκωμα*, 130 χρόνια ΗΣΑΠ, ό.π., σ. 273.

στις αρχές του 2000 και επεκτάθηκαν στα επόμενα χρόνια. Το 2000 αποσύρθηκαν από τους Η.Σ.Α.Π. παλαιοί συρμοί κατασκευής Siemens-MAN, που είχαν κυκλοφορήσει στις δεκαετίες του 1950 και του 1960, καθώς και συρμοί κατασκευής της ανατολικογερμανικής LEW, παραλαβής του 1985. Το ίδιο έτος οι Η.Σ.Α.Π. προμηθεύτηκαν νέα οχήματα κατασκευής Siemens-Bombardier-Ελλ. Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, τα οποία σε συνδυασμό με συρμούς κατασκευής Siemens-AEG-Ελλ. Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, παραλαβής του 1995, και με συρμούς κατασκευής Siemens-MAN, παραλαβής του 1985, καλύπτουν τις σημερινές ανάγκες του δικτύου.⁶⁶

Επίλογος

Στις μέρες μας, η υπεραιωνόβια γραμμή του «ηλεκτρικού», που ακόμα πιο πριν, από το 1869, είχε λειτουργήσει ως ο πρώτος, ατμοκίνητος τότε, σιδηρόδρομος του νεοελληνικού κράτους, είναι ενταγμένη στο δίκτυο μετρό της πρωτεύουσας με την ονομασία «γραμμή 1».

Η διαδρομή της εταιρείας με το όνομα Σ.Α.Π. στην αρχή, με το όνομα Ε.Η.Σ. μετά το 1925 και με το όνομα Η.Σ.Α.Π. από το 1976 μέχρι σήμερα είναι αλληλένδετη με τη νεοελληνική ιστορία και κυρίως με την εξέλιξη της Αθήνας από μικρή πόλη λίγων χιλιάδων σε αστικό συγκρότημα εκατομμυρίων κατοίκων. Η γραμμή του σημερινού ΗΣΑΠ προσανατόλισε την ανάπτυξη της Αθήνας, αν και δεν εξυπηρέτησε από την αρχή λογικές αστικού σχεδιασμού. Ήταν αρχικά ένα υπεραστικό έργο, το οποίο ενσωματώθηκε εκ των υστέρων στην πόλη.

Στον περίπου ενάμιση αιώνα της ιστορίας του ο μητροπολιτικός αστικός σιδηρόδρομος υπήρξε για δεκαετίες το κυρίαρχο συγκοινωνιακό μέσο της πρωτεύουσας. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι, τόσο κατά την έναρξη λειτουργίας του το 1869, όσο και με τον εξηλεκτρισμό του το 1904, σηματοδότησε την τεχνολογική εξέλιξη σε μία φτωχή και υπανάπτυκτη χώρα. Συνέβαλε τέλος, την περίοδο της μεταπολεμικής ανάπτυξης της πόλης, στην κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική της ανακούφιση.

66. Βλ. Αναστάσιος Γουδέλης, *ΗΣΑΠ: 100 χρόνια ηλεκτροκίνησης*, ό.π.

Abstract

THE FIRST RAILWAY OF THE GREEK STATE. FROM THE STEAM TO THE ELECTRIC RAILWAY LINKING ATHENS TO PIRAEUS

This article describes the railway history of the Greek capital from the mid 19th century up to the present. The railway nowadays named “Line 1” of the Athens’ metropolitan network was operated in 1869 as the first (steam) railway of the Greek State, connecting the capital to its port, Piraeus. The Athens-Piraeus line was electrified in 1904, was henceforth named “ilektrikos” (electric) for the next 100 years and was extended during the following decades. After 1957, the “ilektrikos” covered the distance from Piraeus to Kifissia in less than an hour and – after the tram was discontinued in 1960 - it was the only tracked means of transport in Athens and its surroundings until the 21st century, when it was integrated into the new metropolitan network of the capital.

The company first named “Sidirodromos Athinon Pireos” (S.A.P.), then, after 1925, “Ellinikoi Ilektrikoi Sidirodromoi” (E.I.S.) and, after 1976 to the present “Ilektrikoi Sidirodromoi Athinon–Pireos” (I.S.A.P.), is strongly connected to the history of modern Greece, more particularly to the transformation of Athens from a small town of a few thousand inhabitants to an urban settlement with millions of citizens. The Kifissia-Piraeus line contributed to the expansion of Athens, especially during the post-war decades.

In its history of one and a half century, the metropolitan urban railway constituted one of the main means of transport of the Greek capital. Most importantly: At the opening of the line in 1869, as well as when it was electrified in 1904, the railway marked the start of technological progress in a poor and underdeveloped country. Moreover, during the after-war development of the city, it contributed to traffic alleviation and environmental relief.