

ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ
ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

2025

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ



📍 Πλ. Λουδοβίκου 1, Μέγαρο ΗΣΑΠ Πειραιά, 1^{ος} όροφος, Τ.Κ. 185 31

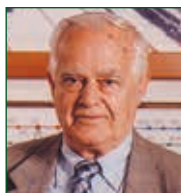
☎ 210.5228664 - 5233865 - 210 4190755 - 210 4221488

🌐 www.ssisap.gr ✉ info@ssisap.gr

Εγκρ. Απόφ. 961/71-4284/72-2816/76-2493/85-1033/85-2159/97-3175/04-6220/08-64/12-258/15

Ιδρυτικό μέλος της Α.Γ.Σ.Σ.Ε.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ



Ρουσιάς Ευθύμιος
Πρόεδρος



Ζαχαρίας Ιωάννης
Αναπρόεδρος



Μητροκώστας Νικόλαος
Γεν. Γραμματέας



**Τριανταφύλλου
Τριαντάφυλλος**
Αναπληρωτής
Γραμματέας



Ντρης Λάμπρος
Ταμίας



Χειμώνας Ιωάννης
Αναπλ. Ταμίας



**Κουλοβασιλοπούλου
Φωτεινή**
Έφορος



Μαντάς Μιχαήλ
Μέλος



Σιαπάτης Νίκος
Μέλος



Μπασιάς Αναστάσιος
Μέλος



Σκάρλος Θωμάς
Μέλος

ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ



Χειμώνας Ευάγγελος
Πρόεδρος



Γεωργιάς Αντώνιος
Γραμματέας



Μαζούρης Ιωάννης
Μέλος



Τουρναβίτης Κων/νος
Μέλος



Βαλιάνος Πέτρος
Μέλος



Το Διοικητικό Συμβούλιο και η Ελεγκτική Επιτροπή του Σωματείου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ

εύχονται

Χρόνια πολλά, καλή χρονιά, αγάπη, ειρήνη, ευτυχία και Δημιουργικότητα
... να βλέπουμε μπροστά και να χαμογελάμε



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

ημερολόγιο 

Αφιέρωμα

στους μεγάλους οραματιστές και πρωτεργάτες των ΣΑΠ - ΕΗΣ

Αλέξανδρος Κ. Βλάχκαλη - Νικόλαος Α. Βλάχκαλη - Στρατή Ανδρεάδη

Αλέξανδρος Κ. Βλάχκαλης

Γεννήθηκε στην Κωνσταντινούπολη το 1873. Το 1874 μετά τον θάνατο του πατέρα του, εγκαταστάθηκε στον Πειραιά, υπό την κηδεμονία του θείου του μηχανικού και επιχειρηματία Νικόλαου Βλάχκαλη (ο οποίος είχε έρθει στην Ελλάδα από την Οδησό το 1870).



Αλέξανδρος Κ. Βλάχκαλης

1891-1896. Σπούδασε στο Πολυτεχνείο της Ζυρίχης Μηχανολόγος. Από το 1897 εργάστηκε ως Μηχανικός και Αρχιμηχανικός στο μηχανουργείο Βασιλειάδη. Είναι κατασκευαστής της ατμομηχανής «Ελληνίς» (έσυρε για χρόνια τα βαγόνια του σιδηροδρόμου Αθήνα-Κηφισιά).

Η μεγάλη του ανοδική πορεία αρχίζει αρχές του 1904 όταν ο έως τότε διαχειριστής της Εταιρείας ΣΑΠ Ν. Τριανταφυλλίδης, υπέβαλε την πα-

ραίτησή του γιατί όπως δήλωσε, του ήταν αδύνατο να παρακολουθήσει τη μετατροπή του ατμοκίνητου σιδηροδρόμου σε ηλεκτροκίνητο. Το συμβούλιο παρακάλεσε τότε τον σύμβουλο Ν. Θ. Βλάχκαλη να αναλάβει και τη διαχείριση της Εταιρείας μαζί με τον ανιψιό του τον Αλέξανδρο Κ. Βλάχκαλη. Αλλά τον Ιούλιο του 1904 ο Νικόλαος Βλάχκαλης αποχώρησε από τη θέση του διαχειριστή και διορίστηκε Διευθυντής – Διαχειριστής ο Αλέξανδρος ο οποίος όμως ήταν πολύ νέος, μόλις 31 ετών, και η ηλικία του προκαλούσε κάποιους δισταγμούς στους υπευθύνους της Εταιρείας. Οι δισταγμοί τους όμως αποδείχθηκαν αβάσιμοι.

Ο Αλέξανδρος Βλάχκαλης στάθηκε άξιος της αποστολής του και δεν είναι υπερβολή να πούμε, ότι σ' αυτόν οφείλεται η καταπληκτική εξέλιξη των Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων. Είναι ο κατ' εξοχήν Άγιος της ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρόμων. Είναι ο Μηχανικός – Μηχανολόγος και επιχειρηματίας, που κατέχει εξαιρετική θέση, λόγω του υπαρκτού έργου του, ανάμεσα στους επιστήμονες – βιομηχάνους, που σφράγισαν με τα έργα τους την ανάπτυξη της Ελλάδας το πρώτο μισό του 20ου αιώνα.



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Το όραμά του, διατυπώνεται με σαφήνεια στην ομιλία του κατά τα εγκαίνια του υπόγειο σταθμού στην Ομόνοια το 1930, μπροστά στον Πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο, ο οποίος και επικροτεί «Υπάρχουν τινές φρονούντες ότι παρόμοια έργα είναι τον τόπον πρόωρα. Και βεβαίως, εκ πρώτης όψεως, πρόωρα φαίνονται. Αλλά αι ανάγκαι αι οποίαι τα επιβάλλουν δεν έχουν την αξίαν της επικαιρότητας απλώς εις ορισμένον χρονικόν όριον. Εάν, ούτως εκρίνοντο όλα τα μεγάλα έργα, ήθελαν ευρεθή, κατά την πρώτην των εμφάνισιν, απολύτως πρόωρα, διότι ουδείς θα ελάμβανεν υπόψιν ότι είναι προορισμένα να εξυπηρετήσουν, επί μακρόν χρόνον, τας ανακυπτούσας ανάγκας και ότι, πριν ή καταστώσι, απηραιοωμένα ή άχρηστα, θα έπρεπε να τα διαδεχθούν άλλα, τα οποία και εκείνα, κατά την πρώτην εμφάνισιν, θα εκρίνοντο πρόωρα, ενώ ουδέν άλλο θα ήσαν ειμή η συνέχεια των παλαιών...».

Για την ιστορία, ας σημειωθεί, ότι από τότε βασισμένος σε στοιχεία για την ανάπτυξη της Αθήνας, είχε κάνει την πρόβλεψη ότι «ο νέος σταθμός και το νέο τμήμα της σήραγγος (κάτω από την 3η Σεπτεμβρίου μέχρι την Πλατεία Αττικής), θα καταστεί δυνατόν, μελλοντικώς να συνδιασθή και με άλλους κλάδους υπογείου συγκοινωνίας. Αυτό όμως αποτελεί μέριμναν και έργον των μεταγενεστέρων μας».

Είχε συλλάβει το κοινωνιακό πρόβλημα στην προέκτασή του, με τον τεχνοκρατικό ορθολογισμό που τον διέκρινε.

Ένα από τα όνειρα του Αλέξανδρου Βλάχαλη ήταν η επέκταση του σιδηροδρόμου μέχρι την Κηφισιά. Οι συνεχιστές του έργου του, τον ενστερνίστηκαν.

Θα χρειαζόταν πολλές σελίδες μεγάλου βιβλίου για την περιγραφή του σημαντικού έργου

του που δεν ολοκληρώθηκε στη διάρκεια της θητείας του, όπως μεταξύ των άλλων, το όνειρό του για τη δημιουργία δικτύου υπογείου σιδηροδρόμου στην περιοχή της πρωτεύουσας. Ο Αλέξανδρος Βλάχαλης αποχώρησε από τη Διοίκηση της Εταιρείας ΕΗΣ, τον Απρίλιο του 1945.

Τον διαδέχτηκαν αυτά τα πολύ δύσκολα χρόνια, ο υιός του Νικόλαος Βλάχαλης και ο καθηγητής Στρατής Ανδρεάδης.

Πέθανε το 1955 στην Αθήνα, δύο χρόνια πριν τη λειτουργία της ηλεκτροκίνητης γραμμής Πειραιάς – Κηφισιά που ήταν το όνειρό του και που το έκαναν πραγματικότητα οι άξιοι διάδοχοι του Νικόλαος Βλάχαλης και Στρατής Ανδρεάδης.

Νικόλαος Αλέξανδρου Βλάχαλης

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1907. Σπούδασε στο Βέλγιο στην Ειδική Σχολή των Πολιτικών Μηχανικών και των Τεχνών και Βιομηχανίας του Πανεπιστημίου της Γάνδης.



Νικόλαος Α. Βλάχαλης

Το 1927 πήρε το δίπλωμα του Μηχανικού Μηχανολόγου και στις 12-8-1939 προσελήφθηκε στους ΕΗΣ ως Υποδιευθυντής και από την 1-10-1945 ονομάστηκε Τεχνικός Διευθυντής. Αποχώρησε από τους ΕΗΣ την 1-10-1975.

Πέθανε στην Αθήνα το 1978.



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Στρατής Ανδρεάδης

Γεννήθηκε στους Βροντάδες Χίου το 1905. Καταγόταν από εύπορη οικογένεια εφοπλιστών και

συνέχισε με συνέπεια την οικογενειακή παράδοση. Σπουδές στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και μετεκπαίδευση στο Πανεπιστήμιο του Παρισιού, όπου και αναγορεύτηκε διδάκτορας.



Στρατής Ανδρεάδης

Το 1939 διορίστηκε καθηγητής του Διοικητικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης καθώς και στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο της Αθήνας (ΑΣΟΕΕ), όπου παρέμεινε τριάντα χρόνια. Παράλληλα, ασχολήθηκε με τραπεζικές και εφοπλιστικές επιχειρήσεις. Διετέλεσε Πρόεδρος και Γενικός Διευθυντής της Εμπορικής Τράπεζας (1952-1974) καθώς και των τραπεζών Ιονικής – Λαϊκής – Αττικής – Πειραιώς – Επενδύσεων, ασφαλιστικών εταιρειών και βιομηχανικών μονάδων όπως Ναυπηγεία Ελευσίνας – Χημικά Λιπάσματα Καρβάλης.

Διετέλεσε επίσης Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και το 1945 μαζί με τον Νικόλαο Α. Βλάχκαλη ανέλαβαν τους Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους μέχρι το τέλος του 1975 που κρατικοποιήθηκαν. Πέθανε το 1987.

Ο Νικόλαος Βλάχκαλης και ο καθηγητής Στρατής Ανδρεάδης διαδέχτηκαν τα δύσκολα χρόνια τον Αλέξανδρο Κ. Βλάχκαλη. Αποδειχθήκαν άξιοι συνεχιστές του έργου του Αλέξανδρου Βλάχκαλη που θα χρειαζόταν πολλές σελίδες μεγάλου βιβλίου για την περιγραφή του σημαντικού έργου στη διάρκεια της θητείας των στους Ελληνικούς Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους.

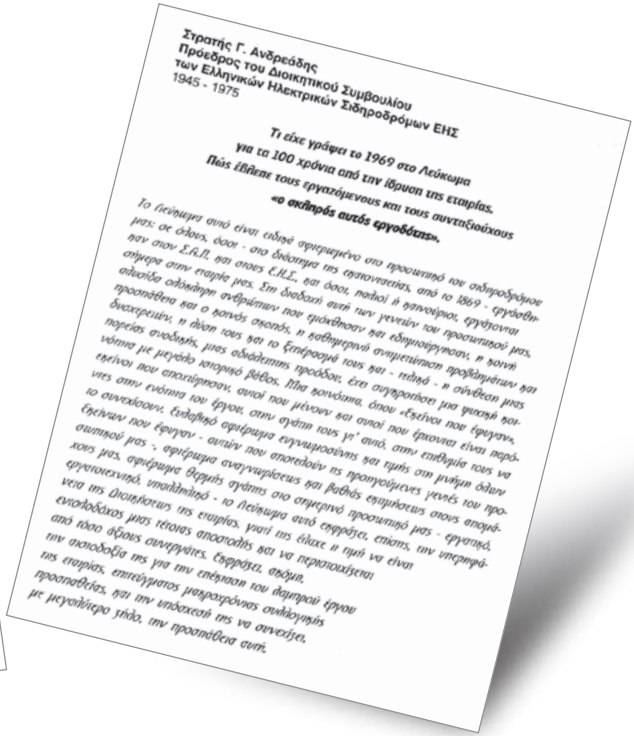
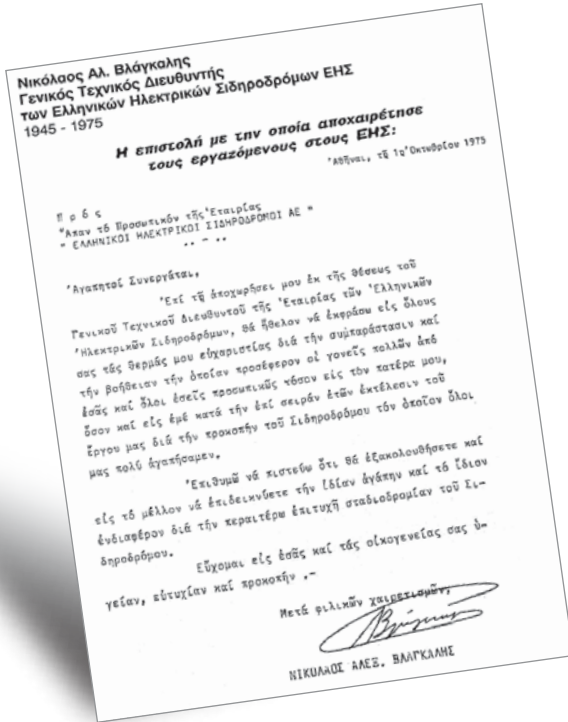


Η φωτογραφία φέρει ιδιόχειρη αιφέρωση του διευθυντή των ΕΗΣ Αθ. Βλάχκαλη, που γράφει «για αυτούς που μόχθησαν να ξαναφτιάξουν τα κατεστραμμένα τρέινα».





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ



Η Αθήνα πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους

Ήταν μία μικρή πόλη, κεφαλοχώρι μάλλον, με επτά χιλιάδες κατοίκους, με πολύ μεγάλο όνομα και σωρούς ερείπια από πέτρες και από μάρμαρα, που μιλούσαν για το ένδοξο παρελθόν. Τα σπίτια ήταν συγκεντρωμένα γύρω από την Ακρόπολη, που δέσποζε επάνω τους σαν κάστρο. Ήταν μία μικρή πολιτεία, ξεχασμένη μέσα στους αιώνες της σκληριάς, ξεχασμένη κι από πριν. Φυτοζωούσε αιώνες και αιώνες, και μόνο οι λίγοι σπουδασμένοι αναπολούσαν την παλιά της δόξα. Είχε σκορπίσει στα πέρατα της Οικουμένης τα πνευματικά της φώτα και είχε αποδώσει μέσα σ' έναν αιώνα ό,τι άλλες πόλεις ή κράτη δεν μπόρεσαν να προσφέρουν μέσα σε χιλιάδες χρόνια.

Και ύστερα ατύχησε. Έχασε την ηγεμονία της κι άρχισε να μαραζώνει. Χρειάστηκε να περάσουν

αιώνες για να φανεί το σαράκι της παρακμής που την έτρωγε. Η πόλη μπορεί να κατακτήθηκε από τους Ρωμαίους, μπορεί να έγινε επαρχία του Ρωμαϊκού κράτους, αλλά οι Ρωμαίοι υποκλίθηκαν στο μεγαλείο της. Η Αθήνα ήταν η πόλη του φωτός, έτσι την έβλεπαν, έτσι την ένιωθαν. Οι αιώνες εκύλησαν και τέλος εσήμανε το 1821 με τους αγώνες, τα θαύματα, τις δικόνειες, τα σκαμπανεβάσματα της δόξας και της συμφοράς.

Και κάποτε η Αθήνα ελευθερώθηκε. Τότε οι ελεύθεροί Έλληνες θυμήθηκαν την ιστορία της, το παρελθόν της, την παλιά δόξα της, το περασμένο μεγαλείο της. Και γι' αυτό τη διάβλεξαν για πρωτεύουσα του νεοσύστατου Ελληνικού Κράτους. Πρωτεύουσα ένα κεφαλοχώρι με χίλια πεντακόσια σπίτια και εκατόν είκοσι και πλέον



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

εκκλησιές, που μόνο οι τριάντα είχαν στέγη και μπορούσαν να λειτουργηθούν. Αυτή, λοιπόν, η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του νέου Ελληνικού Βασιλείου με διάταγμα της Αντιβασιλείας στις 18 Σεπτεμβρίου 1834. Ο Όθωνας εγνώριζε, ήδη τη νέα πρωτεύουσά του. Μία επίσκεψη του στις 11 Μαΐου του 1833 τον είχε φέρει στην πόλη της Παλλήδος. Είχε επισκεφθεί τότε πολλούς αρχαιολογικούς τόπους με την καθοδήγηση του Γερμανού αρχαιολόγου Λουδοβίκου Ρος. Ήρθε δεύτερη φορά τον Μάρτιο του 1834. Τότε μπήκε και ο θεμέλιος λίθος των ανακτόρων του. Ήταν μακριά τ' ανάκτορά του από την παλιά Αθήνα, αυτή όμως έμελλε να μεγαλώσει και ν' αγκαλιάσει τ' ανάκτορά του.

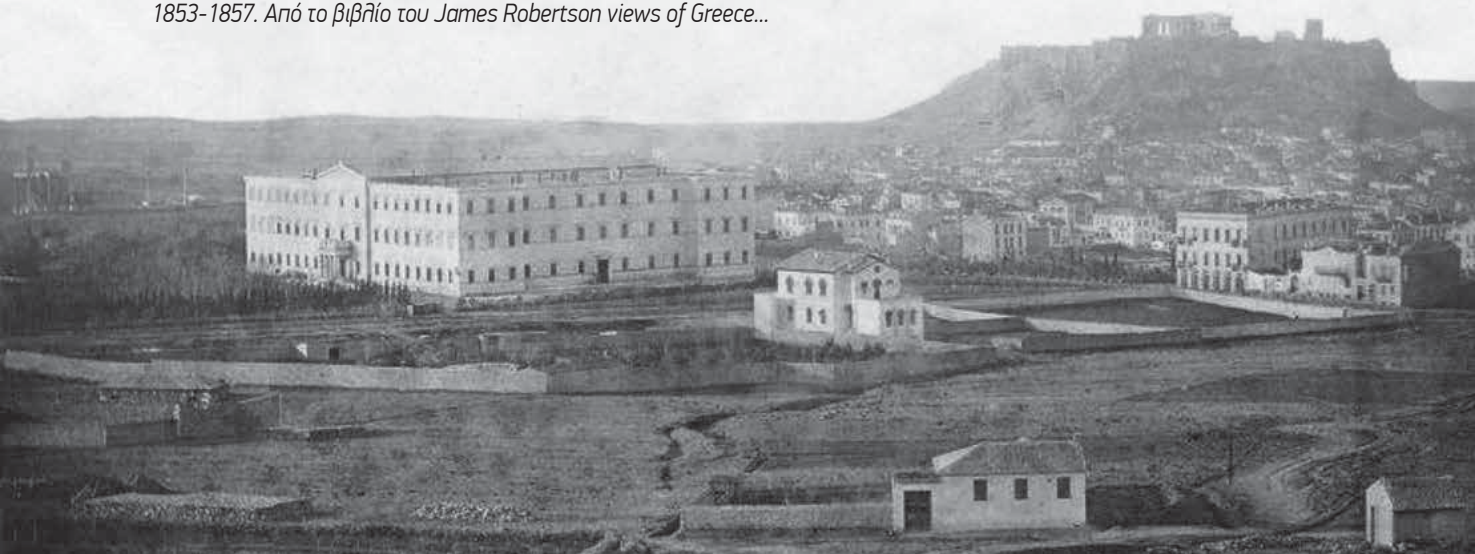
Τι ήταν όμως τότε η Αθήνα; Ένα κεφαλοχώρι, αλλιά με μέλλον και ευρύτατη προοπτική. Έγιναν σχέδια επί σχεδίων. Ξένοι πολεοδομοί και δικοί μας ανέλαβαν τη χάραξη των δρόμων, των πλατειών, του πρασίνου. Για την ώρα όλοι οι δρόμοι είναι στενοί, καμωμένοι μόνο για άλογα και μουλάρια. Στα περικόρα, όπως από τον Πειραιά στην Αθήνα, δεν μπορεί κανείς να μεταφέρει μεγαλύτερα φορτία, απ' όσα μπορεί να σηκώσει μία καμήλα. Το πότε έφεραν τα χρήσιμα αυτά ζώα στην

Ελλάδα, δεν το γνωρίζουμε. Καμήλες, μερικοί φοίνικες, γυναίκες στις βρύσες με τα σταμνιά στα κεφάλια τους, άνδρες με τουρμπάνια, όλα αυτά έδιναν στον κλασικό τόπο ένα περίεργα ανατολίτικο, βιβλικό χρώμα. όπως αναφέρει στο βιβλίο του «Αναμνήσεις και Ανακοινώσεις από την Ελλάδα» ο Γερμανός αρχαιολόγος Λουδοβίκος Ρος που έγινε και καθηγητής στο Πανεπιστήμιο της Αθήνας.

Πέρασαν όμως από τότε ακόμη δύο χρόνια, ώσπου να εμφανιστούν τα πρώτα τετράχρονα αμάξια στην Αθήνα. Ο Όθωνας ήρθε επίσημα στη νέα πρωτεύουσα την 1η Δεκεμβρίου του 1834. Ανέβηκε από την οδό Πειραιώς και διασχίζοντας την Ηρακλειδών ξεπέζεψε στο θησαίο, τότε ναό του Αγίου Γεωργίου και εκεί παρακολούθησε τη δοξολογία για την καθιέρωση της νέας πρωτεύουσάς του.

Να μιλήσουμε για συγκοινωνίες την εποχή εκείνη θα ήταν μάλλον αστείο. Τα άλογα, τα γαϊδουράκια, οι άμαξες, ήταν τα μόνα μεταφορικά μέσα. Η πρωτεύουσα όμως μεγάλωνε. Το 1837, δύο χρόνια περίπου μετά την εγκατάσταση του Όθωνος, ο πληθυσμός της Αθήνας φθάνει στους 12.700 κατοίκους. Άρχισαν να κτίζονται σπίτια

Αθήνα, άποψη των Ανακτόρων και της Ακρόπολης από τον Λυκαβηττό, περίπου 1853-1857. Από το βιβλίο του James Robertson views of Greece...





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

διώροφα, αρχοντικά. Μπήκαν τα θεμέλια για διάφορα δημόσια κτίρια, χαράχθηκαν δρόμοι. Άρχισαν να κυκλοφορούν άμαξες και η αύξηση του πληθυσμού της πρωτεύουσας με τη συρροή νέων κατοίκων από όλη τη χώρα όλο και μεγαλώνει. Παράλληλα δε, σημειώνεται ανάλογη αύξηση και του πληθυσμού του Πειραιά. Με

την αύξηση του πληθυσμού των δύο πόλεων, άρχισε να δημιουργείται πρόβλημα συγκοινωνίας μεταξύ τους. Και το πρόβλημα αυτό παρουσιάζεται μέρα με την ημέρα οξύτερο. Τα υποζύγια και τ' αμαξάκια αρχίζουν να μην επαρκούν. Τη λύση του προβλήματος θα έλυνε η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά.

Ο Σιδηρόδρομος από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και τα πλεονεκτήματά του

Οι μακρινές ρίζες του σιδηροδρόμου, με την έννοια του μέσου σταθερής τροχιάς, εντοπίζονται κάπου στο 3000 π.Χ. όταν οι Σουμέριοι και οι διάδοχοί τους Βαβυλώνιοι επένδυσαν με πέτρα τις εσοχές, που δημιουργούσε το βάρος των κυλιόμενων τροχών στους πλέον χρησιμοποιούμενους διαδρόμους. Αυτό το προϊστορικό σύστημα των «λιθόδρομων» έφτασε στο απόγειό του την εποχή του Περικλή, με την εμφάνιση της «Εκτροπής» της πρώτης ιστορικά καταγεγραμμένης αλλαγής τροχιάς. Με τη δημιουργία διακλαδώσεων, παρακαμπτηρίων και συνδετικών γραμμών, οι μέχρι τότε ανεξάρτητοι διάδρομοι σταθερής τροχιάς αναβαθμίστηκαν σε ένα λειτουργικό πλέγμα με χαρακτηριστικά δικτύου.

Σχεδόν μία χιλιετία αργότερα, ξανασυναντάμε το «σιδηρόδρομο» στην Μεσαιωνική Ευρώπη, αυτή τη φορά με διαφορετικό πρόσωπο και διαφορετική αποστολή. Οι λίθινες αυλακώσεις έχουν αντικατασταθεί από ξύλινες τροχιές, που εδράζονται σε πέτρινους όγκους. Για την εξομάλυνση των μικροανωμαλιών του εδάφους χρησιμοποιείται το έρμα (θρύμματα πέτρας ή άμμος) και για πρώτη φορά έχουμε μια προσεγγιστική εικόνα της

μελλοντικής μορφής της σιδηροδρομικής επιδομής. Νέο πεδίο εφαρμογής αποτελούν τα κάθε είδους ορυχεία και μεταλλεία, που χρησιμοποιούν το «σιδηρόδρομο» σαν αποδοτικό και ευέλικτο μέσο μεταφοράς των προϊόντων τους. Υποτυπώδη ξύλινα βαγονέτα, που κυλούν σε αντίστοιχες τροχιές ωθούμενα από εργάτες, απεικονίζονται για πρώτη φορά γύρω στα 1350.

Ο 18ος αιώνας σηματοδοτεί την έκρηξη της Βιομηχανικής Επανάστασης. Στα ιστορικά «wagonways» - ιππήλατα δίκτυα, που εξυπηρετούν τα ανθρακωρυχεία και τα μεταλλουργεία της Βρετανίας – εμφανίζεται ο μεταλλικός με όνυχα τροχός και η σιδηροτροχιά. Τον Ιούλιο του 1803 εγκαινιάζεται ο Surrey Iron Railway, ο πρώτος ιπποσιδηρόδρομος δημόσιας χρήσης στον κόσμο, η εκμετάλλευση του οποίου είναι αποκλειστικά εμπορευματική. Η απουσία επιβατικής εκμετάλλευσης οφείλεται σε δύο λόγους: πρώτον, στην αδυναμία αυτών των ιππήλατων σιδηροδρόμων να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά την άμαξα, και δεύτερον, στις επιφυλάξεις γύρω από την ασφάλειά τους. Ο όρος «επιβατικές μεταφορές» αποκτά νόημα μόνο μετά την εφαρμογή της μη-



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

χανικής έλξης. Η είσοδος του ατμήλατου σιδηροδρόμου στην αγορά των χερσαίων μεταφορών είναι τόσο δυναμική, που μας επιτρέπει να μιλάμε για «απόλυτη κυριαρχία».

Η ημερομηνία των εγκαινίων του Surrey Iron Railway είναι σταθμός στην εξέλιξη του σιδηροδρόμου. Για πρώτη φορά, ο σιδηρόδρομος μετατρέπεται από αφοσιωμένο «εργαλείο» σε κοινωνικό αγαθό.

Στα 1803 ο πρωτοπόρος βρετανός εφευρέτης Richard Trevithick μετατρέπει την ατμομηχανή σε ατμάμαξα και η Βιομηχανική Επανάσταση κυλάει για πρώτη φορά πάνω σε σιδηροτροχιές. Είναι αλήθεια ότι ο ατμήλατος σιδηρόδρομος δεν πρέπει να θεωρείται σύγχρονος με την έναρξη της Βιομηχανικής Επανάστασης. Πρέπει όμως να θεωρείται ως ο πλέον αποτελεσματικός καταλύτης μέσα στη Βιομηχανική Επανάσταση, αφού υλοποίησε την υπερτοπική σύνδεση των πρώτων υλών με τα μέσα παραγωγής και διοχέτευσε τα

προϊόντα τους στα διάφορα καταναλωτικά κέντρα.

Το 1829 ο αυτοδίδακτος μηχανικός George Stephenson κατασκευάζει την «Rocket», την πρώτη πραγματικά επιτυχημένη ατμάμαξα στην ιστορία των σιδηροδρόμων. Την ίδια χρονιά, στη διάρκεια του ιστορικού διαγωνισμού στο Rainhill, ο «Rocket» κινείται με την εντυπωσιακή για την εποχή ταχύτητα των 46,8km/h. Ο George Stephenson, ήταν ο πρώτος τεχνικός, που τοποθέτησε το κάθε τμήμα της ατμάμαξας στη σωστή του θέση, δημιουργώντας μια μηχανή που μπορούσε να εγγυηθεί το μέλλον της.

Το Σεπτέμβριο του 1830 εγκαινιάζεται ο σιδηρόδρομος Liverpool – Manchester, το πρώτο «μοντέρνο» σιδηροδρομικό δίκτυο στον κόσμο. Η γραμμή είναι διπλή σε ολόκληρο το μήκος, η έλιξη εξασφαλίζεται αποκλειστικά με ατμάμαξες και η κίνηση των επιβατικών συρμών γίνεται για πρώτη φορά βάσει δρομολογίων.

Η οικονομική επιτυχία του σιδηροδρόμου

Ο ιπποκίνητος Τροχιόδρομος στην Πλατεία Συντάγματος, 1882





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Liverpool – Manchester συντελεί στη ραγδαία εξάπλωση των σιδηροδρόμων σε Αμερική και Ευρώπη. Στα 1840 οι περισσότερες χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης διαθέτουν τις δικές τους γραμμές και στην Αμερική αρχίζουν οι πρώτες συζητήσεις για τον σιδηρόδρομο, που θα συνδέσει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό. Είναι αλήθεια ότι στην Ευρώπη ο σιδηρόδρομος προσαρμόστηκε σε ένα ήδη υπάρχον αγροτικό και σε αρκετές περιπτώσεις βιομηχανικό περιβάλλον, συνδέοντας πόλεις, που ήταν γνωστές από την εποχή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Αντίθετα στην Αμερική ο σιδηρόδρομος ήταν αυτός, που κυριολεκτικά ανακάλυψε τη χώρα. Τα καραβάνια των πιονιέρων

ακολουθούσαν την κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής και οι πρόχειροι καταυλισμοί, που στήνονταν κατά μήκος της μετατρέπονταν γρήγορα σε πόλεις, το πρώτο κτίριο των οποίων ήταν ο σιδηροδρομικός σταθμός. Ο σιδηρόδρομος δεν είναι μία απλή υποδομή μεταφορών, όπως ο αυτοκινητόδρομος, αλλά ένα οργανωμένο και πλήρες σύστημα παροχής δημόσιας μαζικής συγκοινωνίας και μεταφοράς. Μία σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάζεται, όχι για να υπάρχει σαν υποδομή, αλλά για να παράσχει οργανωμένη και ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, με καθορισμένα δρομολόγια, σίγουρη, αξιόπιστη και ασφαλή μεταφορά.

Το πρόβλημα της συγκοινωνίας Αθηνών-Πειραιώς

Με την αύξηση του πληθυσμού των δύο πόλεων, άρχισε να δημιουργείται πρόβλημα συγκοινωνίας μεταξύ τους. Και το πρόβλημα αυτό παρουσιάζεται μέρα με την ημέρα οξύτερο. Τα υποζύγια και τ' αμαξάκια αρχίζουν να μην επαρκούν.

Ο Βαυαρός Στρογγ, που είχε υπογράψει το 1835 σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο για τη

συγκοινωνία της Αθήνας με τον Πειραιά, χρησιμοποιούσε στην αρχή λίγα αμάξια, που αργότερα έφθασαν γύρω στα πεντακόσια, για τις μεταφορές και τις συγκοινωνιακές ανάγκες των δύο πόλεων, και μερικά παμφορεία ή πολυφορεία, όπως τα έλεγαν τότε, για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων κάθε είδους.

Αλλά και αυτά δεν επαρκούσαν.



Παμφορείο στην περιοχή Πειραιά, στα τέλη 19ου αιώνα



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Πρώτες προτάσεις για σιδηροδρομική συγκοινωνία

Πώς θα μπορούσε να λυθεί το συγκοινωνιακό πρόβλημα; Η λέξη σιδηρόδρομος βρισκόταν στα χείλη πολλών. Ήδη από το 1843 ο Αλέξανδρος Ραγκαβής συνέλαβε την ιδέα και επρότεινε την ίδρυση σιδηροδρόμου για τη συγκοινωνία της Αθήνας με τον Πειραιά. Η πρότασή του όμως δεν βρήκε υποστήριξη. Ο λαός δεν ήταν ακόμη ώριμος ν' αποδεχθεί τον νεωτερισμό. Η μακρόχρονη συνήθεια της συγκοινωνίας με υποζύγια και με αμάξια δεν ήταν εύκολο να παραμεριστεί.

Έπειτα η χρησιμοποίηση του ατμού στη συγκοινωνία της ξηράς, σχετικώς νεότερη τότε εφεύρεση, ήταν για πολλούς επικίνδυνη. Τον σιδηρόδρομο τον θεωρούσαν σαν μηχανήμα σατανικό, που ήθελαν να το φέρουν εδώ «οι παλιόφραγκοι

για να μας χαντακώσουν», όπως έλεγαν. Δεν ήταν εύκολο να καταπολεμηθεί η δυσπιστία του πλήθους σε τέτοιες περιπτώσεις. Αλλά στην προκειμένη περίπτωση ήταν πολλοί που αντιδρούσαν για καθαρά αντιπολιτευτικούς λόγους. Έτσι, η πρόταση του Αλέξανδρου Ραγκαβή, για την ίδρυση σιδηροδρόμου που θα ένωνε την Αθήνα με το επίνειό της, στην αρχή σκόνηταψε.

Η πρόοδος όμως δεν αναχαιτίζεται. Άλλωστε, η ανάγκη συγκοινωνιακού μέσου, όσο το δυνατόν πιο άνετου και γρήγορου, μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά, γινόταν όλο και πιο έντονη. Έτσι, ύστερα από λίγα χρόνια η ιδέα αρχίζει να ωριμάζει. Και το 1855 γίνεται η πρώτη προσπάθεια για τη νομοθετική κατακύρωσή της.

Το πρώτο νομοσχέδιο για τη σύσταση σιδηροδρόμου

Η κατάθεση του πρώτου νομοσχεδίου «Περί ιδρύσεως του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς» έγινε στις 16 Ιουνίου του 1855 από τον τότε Πρωθυπουργό και Υπουργό Εσωτερικών Αλέξανδρο Μαυροκορδάτο. Ο Πρωθυπουργός καταθέτοντας το νομοσχέδιο μίλησε στη Βουλή για τη μεγάλη σημασία του. Η Βουλή επιδοκίμασε ομόφωνα το νομοσχέδιο και, ύστερα από εξονυχιστική συζήτηση των διατάξεών του, εψήφισε τον νόμο ΤΖ' «Περί συστάσεως σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά» που δημοσιεύθηκε στο φύλλο 48 (28-12-1855) της «Εφημερίδος της Κυβερνήσεως».

Ο νόμος αυτός πρέπει να θεωρηθεί ως εξαιρετικά σημαντικός στην πολιτιστική ιστορία της χώρας μας, γιατί έδωσε τη δυνατότητα στο νεοσύστατο Ελληνικό Κράτος ν' αποκτήσει σιδηροδρομική συγκοινωνία, έστω και σε περιορισμένη τότε έκταση, και ν' ακολουθήσει στον τομέα αυτόν το παράδειγ-



Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος



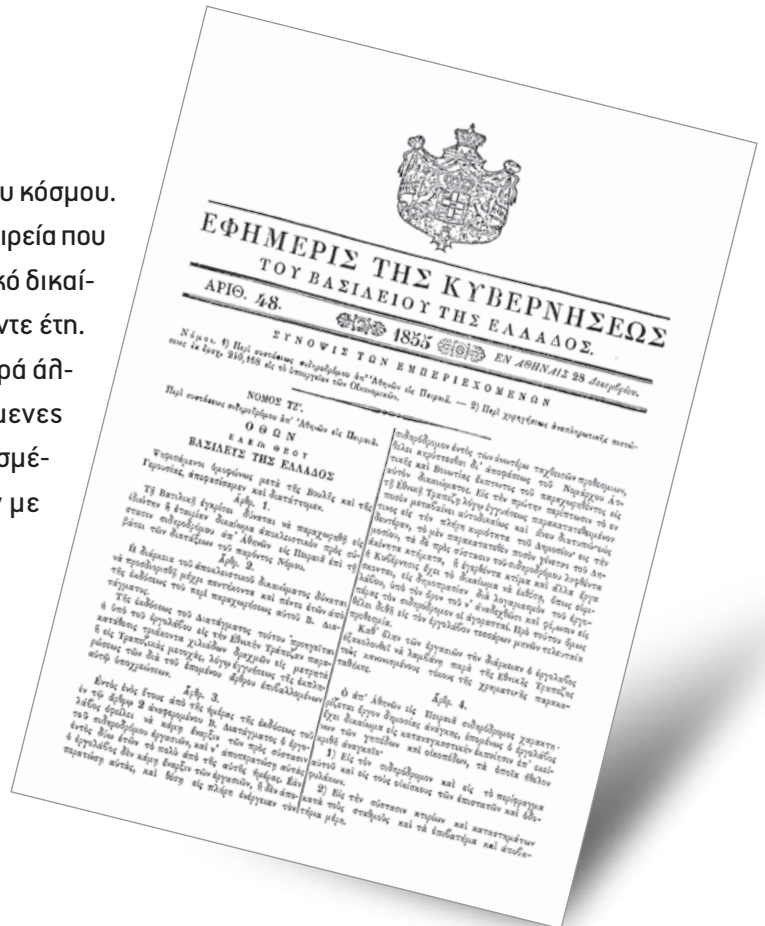
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

μα των άλλων πολιτισμένων κρατών του κόσμου. Ο αρχικός αυτός νόμος καθόριζε ότι η εταιρεία που θ' αναλάβει το έργο θα έχει αποκλειστικό δικαίωμα να το εκμεταλλεύεται πενήντα πέντε έτη. Αλλά τον νόμο ΤΖ' τον ακολούθησε σειρά άλλων, που ανάλογα με τις παρουσιαζόμενες κάθε φορά ανάγκες τροποποιούσαν ορισμένες διατάξεις του ή τον συμπλήρωναν με άλλες.



Κωνσταντίνος Προβελέγγιος

Μετά τη δημοσίευση του νόμου ΤΖ', η Κυβέρνηση περίμενε προσφορές από εταιρείες ή ιδιώτες για την ανάληψη του έργου. Αλλά παρατηρήθηκε κάποια απροθυμία από τους ενδιαφερόμενους, γιατί δεν θεωρούσαν ικανοποιητική τη χρονική διάρκεια των πενήντα πέντε ετών, που όριζε ο νόμος στο αποκλειστικό δικαίωμα του αναδόχου. Γι' αυτό ακολούθησε ο νόμος ΥΙΕ' (12-6-1857) που παρέτεινε το προνόμιο σε εβδομήντα πέντε έτη. Λίγο αργότερα, τον Οκτώ-



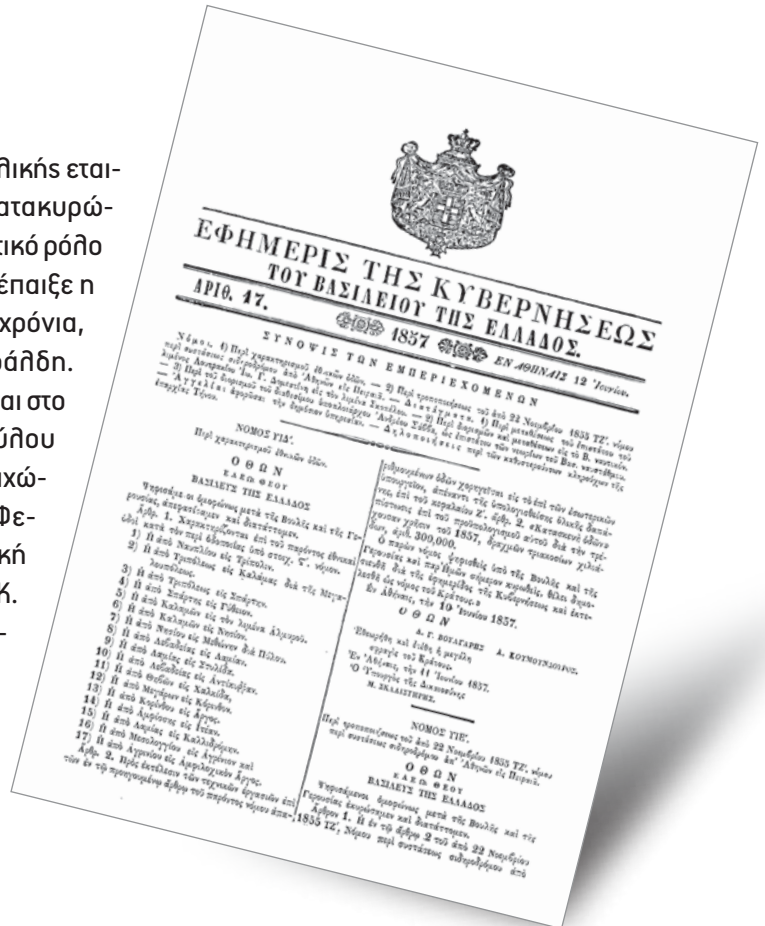
Η εφαρμογή του Νόμου ΤΖ'

βριο του 1857, δημοσιεύθηκε διάταγμα που κατόνισε τις λεπτομέρειές της εφαρμογής του νόμου ΤΖ', με τις τροποποιήσεις του νόμου ΥΙΕ', και όρισε ημέρα δημοπρασίας την 30η Νοεμβρίου του 1857. Η δημοπρασία ήταν πανηγυρική. Την παρακολούθησαν με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον οι Αθηναίοι και οι Πειραιώτες, που δεινοπαθούσαν με τα παμφορεία και τις άμαξες. Σε αυτήν έλαβαν μέρος δύο εταιρείες, μία Ελληνική και μία Γαλλική. Οι προτάσεις του Φραγκίσκου Φε-



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

ράλδη, που ήταν αντιπρόσωπος της Γαλλικής εταιρείας, κρίθηκαν προσφορότερες και κατακυρώθηκε σ' αυτόν η δημοπρασία. Αποφασιστικό ρόλο στην απόφαση που πήρε η Κυβέρνηση έπαιξε η ελάττωση του προνομίου από 75 σε 72 χρόνια, που ήταν μέσα στις προτάσεις του Φεράλδη. Στις 10 Δεκεμβρίου του 1857 υπογράφεται στο συμβολαιογραφείο Αθηνών του Π. Πούλη το συμβόλαιο (αριθ.1579) για την παραχώρηση του προνομίου στον Φραγκίσκο Φεράλδη. Αντιπροσωπεύοντας την Ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε το συμβόλαιο ο Κ. Προβελήγγιος, Υπουργός των Εσωτερικών. Ο Φεράλδης δεν ηδυνήθει να εκπληρώσει τις εκ της συμβάσεως αναληφθείσες υποχρεώσεις του και ως εκ τούτου εκηρύχθηκε έκπτωτος.



Νέα διακήρυξη για την κατασκευή και εκμετάλλευση του έργου

Στις 10 Δεκεμβρίου 1860 το Υπουργείο των Εσωτερικών εδημοσίευσε νέα διακήρυξη ιδιωτικού συναγωνισμού για την κατασκευή και εκμετάλλευση του «απ' Αθηνών εις Πειραιάς σιδηροδρόμου» και όρισε ημέρα δημοπρασίας τη 10η Μαρτίου 1861. Το προνόμιο παραχωρήθηκε αυτή τη φορά στους Δεκάτζ – Δελαθορονσί και Παγαβέλη, που άρχισαν την κατασκευή της σιδηρο-

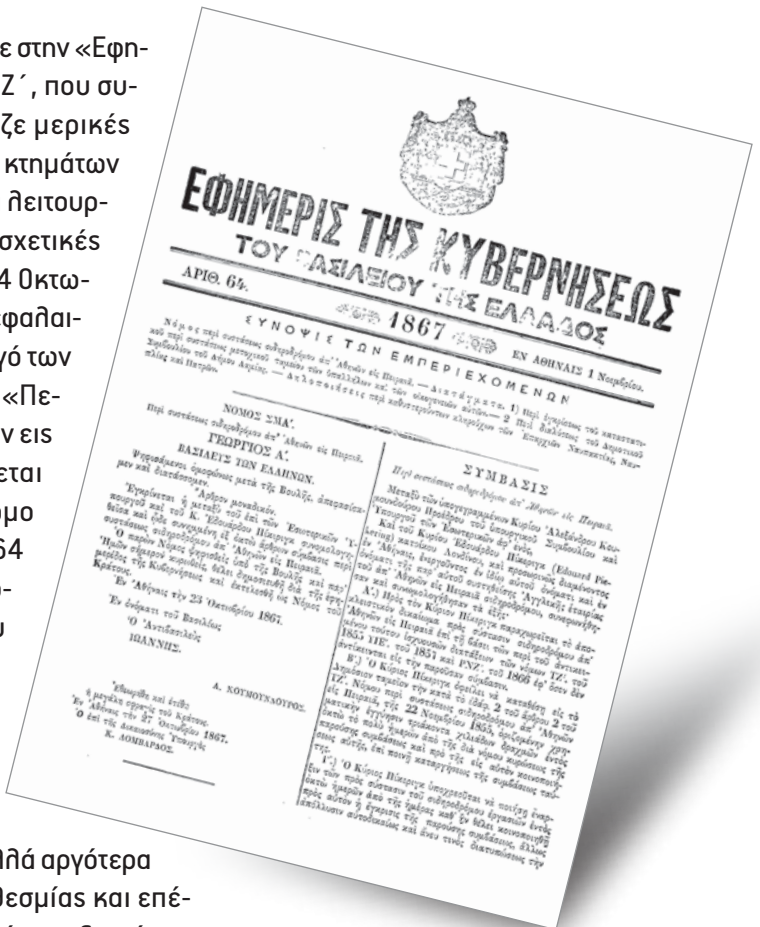
δρομικής γραμμής, αλλά δεν μπόρεσαν να προχωρήσουν όσο έπρεπε μέσα στην προθεσμία που τους είχε οριστεί. Ίσως τα πολιτικά γεγονότα της εποχής εκείνης και η εκθρόνιση του Όθωνος συντέλεσαν στη βραδύτητα της πορείας του έργου. Τελικά, και αυτοί οι ανάδοχοι κηρύχθηκαν έκπτωτοι ως εκπρόθεσμοι.



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Η τελετική σύμβαση για τη σύσταση του σιδηροδρόμου

Στις 7 Μαρτίου του 1866 δημοσιεύθηκε στην «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» ο νόμος ΠΝΖ΄, που συμπλήρωνε τον αρχικό ΤΖ΄, και καθόριζε μερικές λεπτομέρειες για τις αποζημιώσεις των κτημάτων που έπρεπε να απαλλοτριωθούν, για να λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος. Ύστερα από τις σχετικές διαπραγματεύσεις, υπογράφεται στις 14 Οκτωβρίου του 1867 σύμβαση με τον Άγγλο κεφαλαίου Εδουάρδο Πίκεριγκ και τον Υπουργό των Εσωτερικών Αλέξανδρο Κουμουνδούρο «Περί συστάσεως σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά». Η σύμβαση αυτή επικυρώνεται στις 23 Οκτωβρίου του 1867 με τον νόμο ΣΜΑ΄, που δημοσιεύθηκε στο φύλλο 64 (1-1-1867) της «Εφημερίδας της Κυβερνήσεως». Έτσι από τον Νοέμβριο του 1867 ο Εδουάρδος Πίκεριγκ άρχισε τις εργασίες του. Κατά τη σύμβαση έπρεπε μέσα σε 9 μήνες να κατασκευάσει απλή σιδηροδρομική γραμμή με αφετηρία το Θησείο, με ενδιάμεσο σταθμό το Νέο Φάληρο και με τέρμα τον Πειραιά. Αλλά αργότερα ο Πίκεριγκ εξήτησε παράταση της προθεσμίας και επέκταση των εργασιών του. Η αίτησή του γίνεται δεκτή και στις 26 Οκτωβρίου 1868 υπογράφεται ο νόμος ΤΙΔ΄ «Περί παρατάσεως της προς αποπεράτωσιν του σιδηροδρόμου Αθηνών και Πειραιώς προθεσμίας, κατασκευής θαλασσιών λουτρών εν Φαλήρω κ.λπ.».





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Η ίδρυση του Σ.Α.Π.

Ύστερα από σχετικές ενέργειες και διαπραγματεύσεις μεταξύ του Εδ. Πίκεριγκ και εταιρικού ομίλου, ιδρύεται αγγλική εταιρεία με τον τίτλο «Ανώνυμος Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» και στις 8 Αυγούστου του 1868 γίνεται η μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Εδ. Πίκεριγκ στη νέα εταιρεία. Παράλληλα, ο Εδουάρδος Πίκεριγκ εξουσιοδότησε τον Σταύρο Νεγρεπόντε και τον Ιωάννη Μύλληρ Γκρκατς να ενεργήσουν στην Ελληνική Κυβέρνηση, ν' αναγνωρίσει τη νέα εταιρεία και να συνάψει μαζί της νέα σύμβαση με τους ίδιους όρους που καθόριζε η σύμβαση της 23-10-1867. Στις 23 Δεκεμβρίου του 1868 υπογράφεται νέα σύμβαση με τη νεοσύστατη αγγλική εταιρεία. Τη σύμβαση αυτή υπέγραψαν ο Έντουαρντ Γουότκιν και ο Ερρίκος Τάιλερ ως αντιπρόσωποι της εταιρείας, και ο Πρωθυπουργός Δημήτριος Βούλγαρης, ως Υπουργός των Εσωτερικών, με βάση τους νόμους ΤΖ' του 1855 και ΣΜΑ' του 1867. Ο Σ.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς) όπως ονομάσθηκε η νέα εταιρεία, προχωρούσε εντατικά στο έργο του με διευθυντή τον Αντώνιο Μάτσα και με τη βοήθεια μερικών Άγγλων συναδέλφων του. Χωρίς όμως να λυθεί το θέμα της αποζημίωσης των ιδιοκτητών του απαλλοτριωθέντος χώρου, καθώς οι κάτοχοι των οικοπέδων δί'ων δί' ήρχετο η γραμμή ήγειραν πληθώρα αγωγών κατά της εταιρείας.



Δημήτριος Βούλγαρης

Η Ακρόπολη. Φωτογραφία από τη συλλογή του MOMA. © Francis Frith





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Ο πρώτος ατμοκίνητος σιδηρόδρομος αρχίζει

ΤΑ ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ 27 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1869

Όταν τα έργα πλησίαζαν στο τέλος, ο Σ.Α.Π., συγκρότησε το πρώτο του Διοικητικό Συμβούλιο που το αποτελούσαν οι Αλέξανδρος Σκουζές, τραπεζίτης – Ιωάννης Σκαητσούνης, μηχανικός και Δημήτριος Δαμασκηνός, δικηγόρος και εγκατέστησε τα γραφεία του στην οικία Χρηστομάνου στην οδό Νοσοκομείου.

Ενώ τα εγκαίνια της γραμμής είχαν προγραμματιστεί να γίνουν στις 15 Φεβρουαρίου του 1869, θεωρήθηκε αναγκαίο να αναβληθούν για τις 27 Φεβρουαρίου επειδή η επιτροπή που επιθεώρησε τη σιδηροδρομική γραμμή έκρινε ότι θα πρέπει να γίνουν ορισμένες συμπληρώσεις. Η πρώτη γενική δοκιμή έγινε στις 17 Φεβρουαρίου. Και η ατμομηχανή έσυρε έξι οχήματα, στα οποία ανέβηκαν διακόσιοι καλεσμένοι, μηχανικοί, πολιτευτές, δημοσιο-

γράφοι και άλλα επίλεκτα μέλη της αθηναϊκής κοινωνίας. Την απόσταση από την Αθήνα έως τον Πειραιά, την εκάλυψε σε δεκαεννέα λεπτά.

Στις 25 Φεβρουαρίου του 1869 η εταιρεία καθόρισε το πρώτο δρομολόγιο του σιδηροδρόμου με τιμές θέσεων, Α' θέσης δραχ.1, Β' θέσης λεπτά 75, Γ' θέσης λεπτά 45. Παιδιά τριών μέχρι δώδεκα ετών πληρώνουν το ήμισυ του εισιτηρίου. Επιτρέπεται εις τους επιβάτες Α' θέσεως να φέρουν αποσκευές βάρους 50 οκάδων. Εις τους Β' θέσεως 40 οκάδες και εις τους της Γ' θέσεως 30 οκάδες.

Τα επίσημα εγκαίνια του πρώτου Ελληνικού Σιδηροδρόμου έγιναν με κάθε μεγαλοπρέπεια στις 27 Φεβρουαρίου του 1869, στις 2 μ.μ. και πήραν τη μορφή παλλαικού συναγερμού. Το όνειρο που έτρεφαν τόσα χρόνια οι Αθηναίοι και οι Πειραιώτες, έμελλε να γίνει επιτέλους, ύστερα από τόσες περιπέτειες, τόσα βάσανα, τόσες καθυστερήσεις, πραγματικότητα. Είχε πια και η Ελλάδα τον σιδηρόδρομό της. Ήταν μικρή η γραμμή του, μόλις 8 χιλιόμετρα. ήταν όμως η αρχή. Γρήγορα η χώρα θ' αποκτούσε κι άλλους σιδηροδρόμους. Τα υψώματα γύρω απ' το θησείο, όπου ήταν ο πρώτος σταθμός, είχαν γεμίσει από πολύχρωμο πλήθος με τα καλά του, που συνωστίζονταν, για να απολαύσουν το θέαμα. Μέσα στο πλήθος έβλεπε κανείς ακόμα και φουστανέλες και βράκες. Η ατμομηχανή, που της είχαν δώσει το όνομα της βασίλισσας Όλγας, ήταν σκεπασμένη με δάφνες και μυρτιές, και

Τὸ πρῶτον δρομολόγιον.

Ἡ ἐταιρεία καθώρισε τὸ δρομολόγιον τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τῆς ἀκολουθοῦντος ἀνακοινώσεώς της, ἐκδοθεῖσης τὴν 25 Φεβρουαρίου 1869.

Εἰδοποιεῖται τὸ κοινὸν ὅτι αἱ ἐργασίαι τοῦ σιδηροδρόμου ἀρχοῦν τὴν 28 Ἰσταμένου κατὰ τὸ δρομολόγιον τοῦτο, ὅπερ ἰσχύει μέχρι νεωτέρας ἐκδοχῆς.

Ἄ ν α ζ ρ ῆ σ ε ι ς : Καθ' ἐκάστην ἐκ Πειραιῶς εἰς τὰς ὥρας 6, 7, 9, 11, 2, 3,30, 5,30, 7. Ἐκτὰ τὴν κατὰ Κυριακὴν καὶ Δευτέραν εἰς τὰς 4,45 π.μ. Καθ' ἐκάστην ἐξ Ἀθηνῶν εἰς τὰς 6,30, 8,30, 10,30, 12, 3, 5, 6,30, 8. Ἐκτὰ τὴν κατὰ Κυριακὴν καὶ Δευτέραν εἰς τὰς 5,15.

Τιμαὶ τῶν θέσεων : Α' θέσις δρχ. 1, Β' θέσις λ. 75, Γ' λ. 45.
Οἱ ἐπιβάται δὲν δύνανται πρὶν πληρώσωσι τὸ δικαίωμα τῆς μεταβάσεως τῶν καὶ λάβωσι τὸ εἰσιτήριόν των νὰ πλησιάσωσιν ἐπὶ τῶν πρὸ τῶν ἀμαξοστοιχιῶν διαδρόμων.

Παιδιά 3 μέχρι 12 ἐτῶν θέλουσι πληρῶναι τὸ ἥμισυ τῶν δικαιωμάτων.
Ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἐπιβάτας Α' θέσεως νὰ φέρωσιν ἀποσκευὴν βάρους 50 οκάδων. Εἰς τοὺς τῆς Β' θέσεως ὀκ. 40 καὶ εἰς τοὺς Γ' θέσεως ὀκ. 30. Ἐκάστη πεντὰς οκάδων ἐπὶ πλέον τοῦ ὀρισθέντος βάρους θέλει πληρῶναι λ. 10.

Ἡ ἐταιρεία θέλει καταβάλλει πᾶσαν δυνατὴν προσπάθειαν ὅπως ἐξασφαλίσῃ τὴν ἀκριβῆ ἀναχώρησιν καὶ ἀφίξιν τῶν ἀμαξοστοιχιῶν οὐδέποτε ὅμως ὑποχρῶσαι περὶ τούτου ἀναλαμβάνει.

Ὁ Γεν. Διαχειριστὴς
M. C. Tidmarsh



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

τα δέκα βαγόνια πίσω της, με πρώτο, το επίσημο, το βασιλικό, στολισμένο και αυτό με μυρτιές και δάφνες, περίμεναν τους επίσημους ταξιδιώτες τους. Γύρω στις 1 μ.μ. άρχισαν να φθάνουν οι καλεσμένοι και γρήγορα γέμισαν τα εννέα βαγόνια. Έφθασαν και οι επίσημοι. Ο Πρωθυπουργός Θ. Ζαΐμης, οι Υπουργοί, η βασίλισσα Όλγα, καθώς ο βασιλιάς Γεώργιος απουσίαζε στο εξωτερικό, κατέβηκε από την άμαξα και στάθηκε μπροστά στον Μητροπολίτη Αθηνών Θεόφιλο. Μέσα σε κατανυκτική σιωπή έψαλαν τον αγιασμό και ράντισαν την ατμομηχανή με το αγιασμένο νερό. Η μεγάλη στιγμή έφθασε, το τρένο ξεκινούσε βγάζοντας πυκνές τουλίπες καπνού από την καπνοδόχο του, να τρέχει και να σφυρίζει. Τα σφυρίγματα πνίγονται από τις ζητωκραυγές. Δεκαπέντε λεπτά έκανε να φθάσει στον Πειραιά, όπου τους περίμενε ο Δήμαρχος με το Δημοτικό Συμβούλιο και ο λαός του Πειραιά. Κατεβαίνει η βασίλισσα, οι επίσημοι, οι καλεσμένοι. Λόγο εκφωνεί ο Δήμαρχος Πειραιά, προσφέρονται κεράσματα και ξαναμπαίνουν στον συρμό όλοι και ξεκινάει για

το θησαίο όπου θα βρίσκεται σε 16 λεπτά.

Στις 27 Φεβρουαρίου του 1869 ο πρώτος ελληνικός σιδηρόδρομος ένωσε την πρωτεύουσα με το επίγειό της και ο σιδηρόδρομος αυτός ατμοκίνητος ως το 1903, ηλεκτροκίνητος ύστερα, έμελλε να ζήσει και να συνδεθεί αναπόσπαστα με τη νεότερη ιστορία της Αθήνας και του Πειραιά. Χαρές, νίκες, δόξες, κατοχή, απελευθέρωση, Δεκεμβριανά, πρόοδος, όλα τα γνώρισε, σε όλα έλαβε μέρος. Τα άσπυχα δεν έχουν γλώσσα να μιλήσουν. Αν όμως ο σιδηρόδρομος, ο ΣΑΠ., οι ΕΗΣ, ο ΗΣΑΠ, οι ΣΤΑ.ΣΥ μπορούσε να μιλήσει, να εκφράσει τα όσα έζησε στα εκατόν πέντε του χρόνια, και τι δεν θα είχε να ιστορήσει.



Θεοδύβουλος Ζαΐμης

Στις 17 Φεβρουαρίου του 1869 εκτελείται το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο του ατμοκίνητου αστικού σιδηροδρόμου Αθήνας (Θησαίου) – Πειραιά.





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Η συμβολή του αστικού σιδηροδρόμου

στην εθνική και κοινωνική ζωή

και η συμβολή του προσωπικού του

Στον Εθνικό τομέα και στον τομέα των πολιτιστικών και κοινωνικών υπηρεσιών και ψυχαγωγίας η εταιρεία του αστικού σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς ΣΑΠ – ΕΗΣ – ΗΣΑΠ – ΣΤΑ.ΣΥ έχει πολλά να επιδείξει και με τις αντίστοιχες παροχές της έχει αναπόσπαστα συνδεθεί με την ιστορία του έθνους και την εξέλιξή του. Ο σιδηρόδρομος διαχρονικά έζησε όλες τις εθνικές μας περιπέτειες. «Δοκίμασε τον αποκλεισμό το 1886, έζησε τη συμφορά το 1897, τη δόξα το 1912-1913. Έγινε βασιλικός νεκροπομπός δύο φορές. Μετέφερε τη σορό του Γεωργίου Α΄ το 1913, του Κωνσταντίνου, της Όλγας και της Σοφίας το 1936. Πόνεσε με το δράμα των προσφύγων το 1922. Κουβάλησε τραυματίες, έφερε τη ζωή στην Αθήνα, μεταφέροντας τρόφιμα στα δύσκολα χρόνια της Κατοχής 1941-1945. Έζησε με τους επιβάτες του, Έλληνες και ξένους, τους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Αθήνα το 1896. Μάλιστα ο ΣΑΠ δώρισε στην Επιτροπή των Αγώνων γήπεδο στο Νέο Φάληρο και με δαπάνες του κατασκεύασε εκεί το ποδηλατοδρόμιο (μετέπειτα στάδιο Καραϊσκάκη). Έζησε, επίσης, τους Ολυμπιακούς Αγώνες το 1906. Κατέκτησε δε και το χρυσό μετάλλιο με την άψογη εξυπηρέτηση που

προσέφερε στα εκατομμύρια των επιβατών στους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004 στην Αθήνα.

Η συμβολή των εργαζομένων στους ΣΑΠ – ΕΗΣ – ΗΣΑΠ – ΣΤΑ.ΣΥ είναι τεράστια τόσο στη διαχρονικά άρτια, κατά το δυνατόν, λειτουργία των μέσω αυτών και στην καθημερινή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, όσο και στην επίπονη προσπάθεια αναστήλωσης και ανασυγκρότησης των δικτύων τους μετά τις καταστροφές και τον πόλεμο, την κατοχή και τα γεγονότα του βομβαρδισμού του Πειραιά το 1944.

Παράλληλα, αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή τους στην Εθνική Αντίσταση και στους συνδικαλιστικούς αγώνες για τη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου και των συνθηκών εργασίας τους. Τα λόγια του Στρατή Ανδρεάδη με τη συμπλήρωση των 100 χρόνων λειτουργίας των ΣΑΠ – ΕΗΣ το επιβεβαιώνουν. «Ευλαβικό αφιέρωμα ευγνωμοσύνης και τιμής στη μνήμη όλων εκείνων που έφυγαν – αυτών που αποτελούν τις προηγούμενες γενιές του προσωπικού μας - αφιέρωμα θερμής αγάπης στο σημερινό προσωπικό μας – εργατικό, εργατοτεχνικό, υπαλληλικό – το Λεύκωμα αυτό εκφράζει, επίσης, την υπερηφάνεια της Διοικήσεως της εταιρείας, γιατί της έλαχε η τιμή να είναι εντολοδόχος μιας τέτοιας αποστολής και να περιστοιχίζεται από τόσους άξιους συνεργάτες. Εκφράζει ακόμη, την αισιοδοξία της για την επέκταση του λαμπρού έργου της εταιρείας, επιτεύχματος μακροχρόνιας συλλογικής προσπάθειας, και την υπόσχεσή της να συνεχίσει, με μεγαλύτερο ζήλο, την προσπάθεια αυτή».

Ο Σταθμός του ΗΣΑΠ στον Πειραιά, 1960.





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

1869 - 2025

ΣΑΠ - ΕΗΣ - ΗΣΑΠ - ΣΤΑ.ΣΥ

Μέσα από τέσσερις αλλαγές ονομασίας στα 156 χρόνια η ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. είναι, ίσως, η παλαιότερη ελληνική επιχείρηση και η ιστορία της είναι αλληλένδετη με τη σύγχρονη ιστορία της πατρίδας μας. Η αίσθηση της διαχρονικότητας της εταιρείας είναι εντυπωσιακή ακόμα και σήμερα

Το ημερολόγιο του έτους 2025 είναι αφιερωμένο σε όλους αυτούς που με τον ακάματο ζήλο τους και τη δύναμη του πνεύματός τους και των χεριών τους, με πρωτεργάτη τον Αλέξανδρο Βλάχακη, μετουσίωσαν το όραμα της δημιουργίας και της συνεχούς αναπόπτυξης του Σιδηροδρόμου. Ένα έργο που μέχρι σήμερα προκαλεί τον σεβασμό μας.

ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ 1835 - 1869

■ Το 1835 ο Γάλλος μηχανικός Φραγκίσκος Φεράλδης προτείνει στην ελληνική κυβέρνηση την κατασκευή σιδηροδρόμου, απλής γραμμής, μεταξύ Αθήνας και Πειραιά. Η πρόταση αυτή θα απασχολήσει έντονα την κοινή γνώμη, θα μείνει όμως στα χαρτιά.

■ Το 1843 ο Αλέξανδρος Ραγκαβής προτείνει με τη σειρά του τη δημιουργία σιδηροδρόμου για τη συγκοινωνία της Αθήνας με τον Πειραιά. Η πρότασή του όμως δεν βρίσκει ανταπόκριση.

■ 16 Ιουνίου 1855. Ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος Πρωθυπουργός και Υπουργός Εσωτερικών καταθέτει το πρώτο νομοσχέδιο «Περί ιδρύσεως του σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς». Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομόφωνα από τη βουλή και δημοσιεύτηκε ως νόμος ΤΖ' «Περί συστάσεως Σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά» στο ΦΕΚ 48/28-12-1855.

■ Ιούνιος 1857. Με τον νόμο ΥΙΕ παρατείνεται από 55 σε 75 έτη το αποκλειστικό δικαίωμα του αναδόχου. Με τον νόμο αυτό η κυβέρνηση αποσκοπούσε στην ενθάρρυνση των επενδύσεων για να αναλάβουν το έργο.

■ Νοέμβριος 1857. Γίνεται δημοπρασία για την εκτέλεση του έργου που κατακυρώνεται στον Φραγκίσκο-Θεόφιλο Φεράλδη, αντιπρόσωπο της γαλλικής εταιρίας που τη διεκδίκησε (μαζί με μία ελληνική).

■ Δεκέμβριος 1857. Υπογράφεται το σχετικό συμβόλαιο με το Ελληνικό Δημόσιο. Ξεσπούν αντιδράσεις από την αντιπολίτευση και μερίδα του Τύπου, επειδή προτιμήθηκε ο γαλλικός όμιλος. Τελικά ο Φεράλδης δεν μπορεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του και κηρύσσεται έκπτωτος.

■ Μάρτιος 1861. Γίνεται νέα δημοπρασία που κατακυρώνεται στους Δεκάζ, Δελιοθορανού και Παγκανέλη. Αλλά και η δεύτερη γαλλική εταιρία κηρύσσεται έκπτωτη γιατί δεν μπόρεσε να προχωρήσει όσο έπρεπε το έργο, καθώς μεσολάβησαν



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

πολιτικά γεγονότα με την εκθρόνιση του βασιλιά Όθωνα.

■ **Μάιος 1863.** Δημοσιεύτηκε το υπ' αριθμ. 20/1863 ΦΕΚ εγκριτικό θέσπισμα του υποβληθέντος σχεδιαγράμματος κατασκευής του υπ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου με το οποίο χωροθετούνται οι σταθμοί Αθήνας και Πειραιά.

■ **Φεβρουάριος 1866.** Ψηφίζεται ο νόμος ΠΝΖ' με τον οποίον καθορίζεται η προθεσμία αποπεράτωσης γραμμής και σταθμών.

■ **Οκτώβριος 1867.** Υπογράφεται σύμβαση με τον Άγγλο κεφαλαιούχο Εδουάρδο Πίκεριγκ και τον Υπουργό των Εσωτερικών Αλέξανδρο Κουμουνδούρο «Περί συστάσεως Σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά».

■ **Οκτώβριος 1867.** Επικυρώνεται η σύμβαση με τον νόμο ΣΜΑ (ΦΕΚ 64/1-11-1867) η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει: «Ο κύριος Πίκεριγκ υποχρεούται να ενεργήσει την απ' Αθηνών εις Πειραιά και τανάπαλιν συγκοινωνίαν δι' οχημάτων τριών τάξεων, ομοίων των εν χρήσει εν τη δυτική Ευρώπη. Τα δε διόδια μεν τοις οχήμασι 1ης και 2ης τάξεως θέλει ορίζει αυτός κατά βούλησιν, εν δὲν τοις οχήμασι 3ης τάξεως ορίζονται εις λεπτά 45 δι' έκαστον άτομον κατ' ανώτατου ορίου. Τα οχήματα

απασών των τάξεων πρέπει να ώσιν επαρκή προς τας εκάστοτε παρουσιαζόμενας ανάγκες...»

■ **Νοέμβριος 1867.** Ο ανάδοχος του έργου Εδουάρδο Πίκεριγκ αρχίζει τις εργασίες κατασκευής του έργου με αφητηρία το θησείο, ενδιάμεσο σταθμό το Νέο Φάληρο και με τέρμα τον Πειραιά.

■ **Οκτώβριος 1868.** Γίνεται δεκτή η παράταση της προθεσμίας και επέκταση των εργασιών με τον νόμο ΤΙΔ' «Περί παρατάσεων της προς αποπεράτωση του Σιδηροδρόμου Αθηνών και Πειραιώς προθεσμίας, κατασκευής θαλασσίων λουτρών εν Φαλήρω...».

■ **Δεκέμβριος 1868.** Ιδρύεται μετά από διαπραγματεύσεις αγγλική εταιρία με τον τίτλο «Ανώνυμος Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» όπου ο Πίκεριγκ μεταβιβάζει τις υποχρεώσεις του. Τη σύμβαση αυτή υπέγραψαν ο Εντ Γουότκιν και ο Ερρίκος Τάιλερ ως αντιπρόσωποι της εταιρείας και ο Πρωθυπουργός Δημ. Βούλγαρης ως Υπουργός των Εσωτερικών, με βάση τους νόμους ΤΖ' του 1855 και ΣΜΑ' του 1867. Ο ΣΑΠ συγκροτεί το πρώτο του Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από τους Α. Σκουζέ, Ι. Σκαλλτσούνη, Δ. Δαμασκηνό και εγκαθιστά τα γραφεία του στην οικία Χρυστομάνου.

Το αρχικό κτίριο του σταθμού ΣΑΠ στον Πειραιά, 1880





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **17 Φεβρουαρίου 1869.** Γίνεται η πρώτη γε-
νική δοκιμή.

Ο ΑΤΜΗΛΑΤΟΣ ΣΑΠ 1869 – 1904

■ **27 Φεβρουαρίου 1869.** Γίνονται τα επίσημα
εγκαίνια του Σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιά του
πρώτου Ελληνικού Σιδηροδρόμου στον κόσμο με-
τά του Λονδίνου το 1863 και της Νέας Υόρκης το
1867 από τη βασίλισσα Όλγα, η οποία αντιπροσώ-
πευε τον βασιλιά Γεώργιο, ο οποίος βρισκόταν στο
εξωτερικό. Παρών ο Πρωθυπουργός Θ. Ζαΐμης,
Υπουργοί, επίσημοι και πλήθος κόσμου παρευρέ-
θηκαν στην εκδήλωση. Τον αγιασμό τέλεσε ο Μη-
τροπολίτης Αθηνών Θεοφίλος. Επιτέλους ένα ό-
νειρο πολλών ετών γίνεται πραγματικότητα. Η
ατμομηχανή με 10 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή
των 8,5 χιλιομέτρων από το Θησείο στον Πειραιά
σε 18 περίπου λεπτά.

■ **28 Φεβρουαρίου 1869.** Ο Σιδηρόδρομος εί-
ναι στη διάθεση του επιβατικού κοινού. Γράφει η
εφημερίδα «Αιών» στο φύλλο της 3ης Μαρτίου
1869 «Ο σιδηρόδρομος ήρξατο τακτικός εργαζό-
μενος από της τελευταίας Παρασκευής. Η συρροή

των επιβατών είναι μεγίστη. Οι πάντες δ' ομολο-
γώσι τας μεγίστας ωφελείας ας η κάταρξις του
έργου τούτου υπόσχεται. Ευχόμεθα καν άνθης ίνα
η μικρά αυτή γραμμή υπάρξη η αρχή του καθ' όλην
την επικράτειαν συμπλήγματος σιδηροδρόμου».

■ **1870.** Η τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως ε-
ξαγοράζει τον ΣΑΠ. Η Διοίκηση καταργεί την 3η
θέση επιβατών και καθιερώνει χιλιομετρικό τιμο-
λόγιο εισιτηρίων.

■ **1881.** Καταστροφή εκ πυρκαϊάς παλαιού
θεάτρου Φαλήρου και ανοικοδόμησης νέου.

■ **1882.** Τελειώνει η ανέγερση του σταθμού
Πειραιά και αρχίζει να κτίζεται ο σταθμός Θησείου
καθώς και οι αποβάθρες των στάσεων Ν. Φαλήρου
και Μοσχάτου.

■ **1883.** Αλλάζει η χάραξη της γραμμής στο
ύψος του Ν. Φαλήρου, προκειμένου να περάσει
κοντά από την παραλία.

■ **1883.** Κατασκευάζεται η γραμμή του ιππο-
σιδηροδρόμου (ιππήλατου τροχιοδρόμου) του ΣΑΠ
στον Πειραιά, από τον σιδηροδρομικό σταθμό μέχρι
το Τελωνείο, κατά μήκος της παραλιακής οδού του
λιμανιού.

Ευαγγελισμός 1901. Στάση του ιππήλατου τροχιοδρόμου έξω από το
Θεραπευτήριο. Χαρακτηριστική φιγούρα ο βοσκός αριστερά





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **Μεταξύ των ετών 1881-1884** παραλαμβάνεται καινούργιο τροχαίο υλικό για τον Σιδηρόδρομο, 5 ατμάμαξες αγγλικής κατασκευής στις οποίες δόθηκαν τα ονόματα Ξούθος, Ίων, Φάληρος, Θησεύς, Κόδρος καθώς και 9 επιβατάμαξες που κατασκευάστηκαν κατά κύριο λόγο στο εργοστάσιο του ΣΑΠ, στον Πειραιά.

■ **1885.** Κατασκευή εν τω εργοστασίου Πειραιώς μιας αμάξης Γ΄ θέσεως και 2 αμαξών του σιδηροδρόμου Πειραιώς Πελοποννήσου. Επέκταση της γραμμής του Ιπποσιδηροδρόμου προς Τρούμπαν και σταθμόν Πελοποννήσου.

■ **1886.** Ελάττωση της επιβατικής κινήσεως λόγω της επιστρατεύσεως και του αποκλεισμού των Ελληνικών Λιμένων παρά του Αγγλικού, Γαλλικού και Ρωσικού στόλου. Κατασκευή 3 λεωφορείων δια της ευκολωτέραν συγκοινωνίαν του σταθμού Αθηνών (Θησείου) μετά του κέντρου της πόλεως.

■ **1887.** Κατασκευή νέας εξέδρας εν Φαλήρου δια την μουσικήν (Φ. ΓΚΙΡΑΣ Πρόεδρος Δ.Σ.).

■ **1888.** Κατασκευάζεται στο εργοστάσιο των ΣΑΠ στον Πειραιά η βασιλική σιδηροδρομική άμαξα, προσφορά για τα 25 χρόνια της βασιλείας του Γεωργίου Α΄ (Σήμερα βρίσκεται στο Μουσείο του ΟΣΕ). Πρώτο παρουσιάστηκε δε στην Α΄ Διεθνή Έκθεση «Ολυμπίων» που έγινε στο νεόκτιστο τότε Εκθεσιακό Μέγαρο του Ζαπείου, τον Οκτώβριο του 1888.

■ **14 Δεκεμβρίου 1888.** Σύμβαση μεταξύ της εταιρείας ΣΑΠ και του Στεφάνου Ψύχα περί προεκτάσεως της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι Ομονοίας.

■ **12 Ιανουαρίου 1889.** Υπογράφηκε η σχετική σύμβαση που αφορούσε την προέκταση της γραμμής από το Θησείο στο Μοναστηράκι και την

Ομόνοια. Με ορύγμα 450 μέτρων από το Θησείο στο Μοναστηράκι και υπόγεια σήραγγα μήκους 660 μέτρων Μοναστηράκι-Ομόνοια.

■ **1890.** Αντικατάσταση του παλαιού συστήματος τροχοπέδης, δια νέου «αυτοματικού». Παράλληλα ξεκινούν τα έργα διπλασιασμού τις μέχρι τότε μονής γραμμής που ολοκληρώνονται ένα χρόνο αργότερα, δηλαδή το 1891.

■ **1891.** Ο ΣΑΠ κατασκευάζει στο εργοστάσιό του στον Πειραιά τη μεγάλη εξέδρα του Φαλήρου, την οποίαν και τοποθετεί στην παραλία μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του.

■ **30 Μαρτίου 1893.** Η «Εταιρεία Προεκτάσεως» καλεί τον ΣΑΠ να παραλάβει τη νέα γραμμή, ο ΣΑΠ όμως αρνείται γιατί βρίσκει στο έργο αρκετές ατέλειες και δεν εκπλήρωνε τους όρους που καθόριζε η σύμβαση με τον Στέφανο Ψύχα. Τελικά μετά από δικαστικούς αγώνες επέρχεται συμβιβασμός και αφού γίνονται κάποιες επιδιορθώσεις του έργου παραλαμβάνεται.

■ **17 Μαΐου 1895.** Γίνονται τα εγκαίνια της προέκτασης της γραμμής εις την αίθουσα του παλαιού σταθμού της Ομόνοιας από τον Αρχιεπίσκοπο Αθηνών «Ενώπιον διακοσίων προσκεκλημένων και αντιπροσώπων του τόπου. Μετά την τέλεση του αγιασμού οι προσκεκλημένοι κατήλθον εις την αποβάθραν του σιδηροδρόμου και υπό την οδηγίαν του τότε Διευθυντού Τριανταφύλλου, εισήλθον εις την αναμένουσαν αμαξοστοιχίαν, διανύσαν μετ' επιστροφής την μέχρι του σταθμού Μοναστηρακίου απόστασιν, από δε της επομένης ημέρας ήρχισαν τα κανονικά δρομολόγια, από Ομονοίας εις Πειραιά».

■ **1896.** Σημαντική χρονιά για τον ΣΑΠ που με τους συρμούς του συμμετείχε και αυτός στη μεγάλη ειρηνική γιορτή της Ολυμπιάδας της Αθήνας.



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

- **1898.** Προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός για την ηλεκτροκίνηση του Δικτύου.
- **11 Απριλίου 1900.** Παρατάθηκε μέχρι το 1945 η σύμβαση του ΣΑΠ. Η σύμβαση κυρώθηκε στις 25 Μαΐου 1900 με τον νόμο ΒΨΞΕ΄.
- **1901.** Άρχισαν τα έργα υποδομής για τη λειτουργία του νέου ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Επιλέχτηκε σύστημα ισόγειας ρευματοληψίας με τρίτη τροχιά τοποθετημένη σε μονωτήρες παράπλευρα με τις γραμμές ονομαστική τάση ηλεκτροφόρου γραμμής 550-600Volt και ρεύμα συνεχές.

Ο Σ.Α.Π. ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ 1904 – 1925

- **16 Σεπτεμβρίου 1904.** Γίνονται τα εγκαίνια της νέας ηλεκτροκίνητης διπλής γραμμής του αστικού σιδηροδρόμου Πειραιά-Θμόνοιος. Έτσι στο σημείο αυτό τελειώνει η πρώτη περίοδος του αστικού σιδηροδρόμου και αρχίζει η νέα περίοδος της ηλεκτροκίνησης υπό τη Διεύθυνση του νεαρού Αλέξανδρου Βλάχακη.
- **1910.** Ηλεκτροκίνηση του Τροχιοδρόμου Παραλίας έναρξη 12 Απριλίου.
- **1911.** Ίδρυσις συνεταιρισμού δια την προμήθειαν εις τους υπαλλήλους και τις οικογένειές των είδη πρώτης ανάγκης.
- **1911.** Προμήθεια από Goosens δύο «υβριδικών» ηλεκτραμαξών με τις οποίες ξεκινά η εμπορευματική μεταφορά μεταξύ της προκουμιάς Κεντρικού Λιμένος Πειραιώς και της Αθήνας. Τοποθετείται γερανός στον εμπορικό σταθμό του ΣΑΠ στο Θησείο για τη διευκόλυνση των φορτοεκφορτώσεων.
- **1912.** Ο ΣΑΠ στηρίζει το αγωνιζόμενο έθνος

στις στρατιωτικές μεταφορές και παραχωρεί στο κράτος αμαξοστοιχία 10 οχημάτων για χρήση κινήτου νοσοκομείου και την αξιοποίηση του ξενοδοχείου «Μέγα» στο Φάληρο για ναυτικό νοσοκομείο.

- **1914.** Προμήθεια 9 οχημάτων του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και 2 του Τραμ της παραλίας.
- **1915.** Εγκαινιάζεται η επέκταση της τροχιοδρομικής γραμμής παραλίας Πειραιά μέχρι το Βασιλικό Περίπτερο στο Ξαβέρι.
- **1917.** Ελάττωση της επιβατικής κινήσεως λόγω της εμπολέμου καταστάσεως. Δυσχέρεια λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Έλλειψη ανταλλακτικών και ρεύματος, ένεκα του αποκλεισμού.
- **7 Νοεμβρίου 1917.** Διακοπή λειτουργίας του τροχιοδρόμου λόγω ελλείψεως ρεύματος. Ίδρυσις συσσιτίου δια το προσωπικόν.
- **1918.** Επαναλειτουργία του Τροχιοδρόμου. 28 Απριλίου Μετατροπή του από 8 Μαρτίου 1907 συσταθέντος ταμειουτηρίου προσωπικού εις Ταμείον Συντάξεως, ο κανονισμός υπεβλήθη εις Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας προς έγκρισιν.
- **1919.** Έγκρισιν κανονισμού Ταμείου Συντάξεως Προσωπικού ΕΗΣ.
- **1920.** Απόφασις Δ. Συμβουλίου, κατασκευής εν τω εργοστασίω Πειραιώς 12 σιδηροδρομικών οχημάτων. Αποστολή του Διευθυντού της Εταιρείας εις Ευρώπην και Αμερικήν δια προμήθειαν απαιτούμενου υλικού.
- **1923.** Αποπεράτωση κατασκευής 12 ξύλινων οχημάτων στο Εργοστάσιο του Πειραιά.
- **1924-1925.** Αντικατάσταση συστήματος σηματοδότησης και αποκλεισμού με σύγχρονα (φωτοσήματα) από τη SIEMENS – NALSKE για μείωση χρονοαποστάσεων μεταξύ συρμών σε 3 λεπτά.



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

ΤΟ ΘΗΡΙΟ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ 1882 - 1938

- **1882.** Ιδρύεται Εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αττικής» για την κατασκευή και εκμετάλλευση γραμμής Αθηνών – Λαυρίου με διακλάδωση από Ν. Ηράκλειο προς Κηφισιά, με ατμήλατη έλξη 1883-1885. Μετά τα έργα υποδομής, εγκαινιάζεται στις 4 Φεβρουαρίου 1885 πρώτα το τμήμα Αθηνών (Πλ. Αττικής) – Κηφισιάς και μετά το τμήμα Ν. Ηρακλείου – Λαυρίου. Ο σιδηρόδρομος αυτός, λόγω των αγκομαχτηών και των μαύρων καπνών του, έμεινε γνωστός με το παρατσούκλι «Θηρίο».
- **1889.** Επέκταση της γραμμής του «Θηρίου» από την Πλατεία Αττικής μέχρι την Ομόνοια (Πλατεία Λαυρίου).
- **1901.** Οι «Σιδηρόδρομοι Αττικής» αναλαμβάνουν την εκτέλεση έργων εξωραϊσμού της Κηφισιάς (ηλεκτροφωτισμός, άλσος με εστιατόριο, θέατρο, καφενείο κ.λπ.).
- **1910.** Οι «Σιδηρόδρομοι Αττικής» εξαγοράζονται από την Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία με στόχο την ηλεκτροκίνηση του Σιδηροδρόμου της Κηφισιάς.
- **1925-1926.** Ιδρύονται δύο εταιρείες με

πρωτοβουλία του Ελληνοαγγλικού Ομίλου «POWER NAPTRACTION FINANCE COMPANY» και Ελληνικών Τραπεζών:

α) ΕΗΣ (Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι) που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του δικτύου ΣΑΠ, με την υπάρχουσα γραμμή του ηλεκτρικού και σήραγγας με διπλή γραμμή μεταξύ Ομόνοιας και Πλατείας Αττικής, για να ενωθεί με τον σιδηρόδρομο της Κηφισιάς.

β) ΗΕΜ (Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών), που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση δικτύου Τραμ και της γραμμής Κηφισιάς, με υποχρέωση βελτίωσης του δικτύου, ίδρυσης λεωφορειακών γραμμών (αργότερα τρόλεϊ) και διαπλάτυσης – εκσυγχρονισμού της γραμμής του «Θηρίου».

ΟΙ Ε.Η.Σ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 1926 - 1975

Ιδρύονται τον Απρίλιο οι Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (Ε.Η.Σ.) κληρονομώντας το συγκοινωνιακό δίκτυο καθώς και το ενεργητικό και παθητικό του ΣΑΠ.

Το Θηρίο στην οδό 3ης Σεπτεμβρίου. 1925





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **7-1-1928.** Θεμελιώνεται ο νέος υπόγειος σταθμός στην Πλατεία Ομόνοιας, που έχει ανασκαφεί για τον σκοπό αυτό ολόκληρη σε βάθος 8 μέτρων.

■ Το ίδιο έτος εγκαινιάζεται το νέο μεγαλοπρεπές Μέγαρο του Σταθμού Πειραιά με τον μεγάλο μεταλλικό αψιδωτό θόλο (μικρογραφία του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού στο Μιλάνο), καθώς και ο σταθμός της Καλλιθέας.

■ **1928-1930.** Κατασκευάζεται η σήραγγα για την επέκταση της γραμμής του ηλεκτρικού από την Ομόνοια μέχρι τον Σταθμό Αττικής.

■ **21-7-1930.** Ο Πρωθυπουργός της Ελλάδας Ελευθέριος Βενιζέλος εγκαινιάζει τον νέο υπόγειο πολυτελή σταθμό της Ομόνοιας. Ενώ ολοκληρώνεται και ο νέος υπόγειος σταθμός «Βικτώρια», που προσωρινά δεν θα λειτουργήσει. Οι συρμοί του ηλεκτρικού τερματίζουν στο νέο σταθμό «Ομόνοια». Ανακατασκευάζεται ο σταθμός «Νέο Φάληρο».

■ **1931.** Έναρξη εγκαταστάσις συστήματος κλεισίματος των θυρών των οχημάτων του σιδηροδρόμου με πεπιεσμένο αέρα.

■ **1931.** Κατασκευάζεται από την ΗΕΜ η ενωτική γραμμή Αγίων Αναργύρων – Νέου Ηρακλείου.

■ **1936.** Εγκαινιάζεται στις 20-7-1936 η προαστιακή τροχιοδρομική γραμμή (Τραμ) Πειραιά – Περάματος μήκους 10 χιλιομέτρων.

■ **1937.** Πύκνωση των δρομολογίων του αστικού σιδηροδρόμου ανά 5'. Κατασκευή στο εργοστάσιο ΕΗΣ 3 τροχιοδρομικών οχημάτων για τη γραμμή Παραλίας με εξοπλισμό SIEMENS.

■ **1937.** Συμπληρώνεται η συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου και ΗΕΜ με σύμβαση για πλήρες σχέδιο του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Αθηνών – Κηφισιάς που προβλέπει – Διπλή γραμμή με ηλε-

κτροδότηση μέσω επίγειας «τρίτης τροχιάς» - Κατασκευή σύμφωνα με την πρακτική προαστιακών σιδηροδρόμων – Χρήση της υπάρχουσας χάραξης του ατμήλατου σιδηροδρόμου – Απαγόρευση ισόπεδων διαβάσεων.

■ **1938.** Παραγγελία στην SIEMENS SCHUKER TWERKE για την ανακαίνιση του τροχαίου υλικού και αγορά νέου ηλεκτρικού εξοπλισμού. Το πρόγραμμα αυτό στη συνέχεια αποδυναμώνεται, λόγω των γεγονότων του πολέμου.

■ **1938.** Καταργείται ο ατμήλατος σιδηρόδρομος «Θηρίο της Κηφισιάς». Ξεκινάει από την ΗΕΜ η εκτέλεση των πρώτων έργων υποδομής (γέφυρες-ορύγματα-σταθμοί) για τον νέο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο Αθήνας – Κηφισιάς αλλά το 1940 διακόπτονται.

«Μετά μακροχρόνιον νόσον απεβίωσεν χθες ο Σταμάτης, ο γνωστός ανάπηρος της Κηφισιάς. Ο μεταστάς εγενήθη προ 53 ετών στην Αθήνα. Από τα πρώτα του βήματα έδειξε ο Σταμάτης την κλίσην του προς την στωικήν φιλοσοφίαν. Έσυρε με βαρυθυμία και αδιαφορία τα βήματά του, συνεχώς καπνίζων και σφυρίζων... Μεσόκοπον πλέον, έρημον και χωρίς φίλους, τον ευρήκεν ο ηλεκτρισμός και προ ολίγων ημερών έπεσε ηλεκτρόπληκτος. Αι τελευταίαι του θελήσεις υπήρξαν εν ασθενές σφύριγμα αποδοκμασίας κατά την ηλεκτροκινήσεως. Αλλά ουδείς τον ήκονε...» (Απόσπασμα από χρονογράφημα του Τίτου Μωραϊτίνη στην Εφημερίδα «Έθνος» 9-9-1939)

Δεκαεννέα χρόνια αργότερα, ο σιδηρόδρομος θα επιστρέψει στην Κηφισιά, αυτήν τη φορά σαν ηλεκτρικός.

■ **1941-1944.** Οι ΕΗΣ βοηθούν στον επισιτισμό της Αθήνας καθώς με τις εμπορικές τους αμαξοστοιχίες κουβαλούν εφόδια και τρόφιμα του Ερυθρού Σταυρού στον σταθμό του Θησείου από την



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

ελεύθερη ζώνη του λιμένας Πειραιώς, όπου πλεύριζε το τουρκικό καράβι «Κουρτουλούς» και όσα το διαδέχτηκαν στις ανθρωπιστικές αποστολές τους. Το 1942 εφαρμόζεται στον ηλεκτρικό ενιαία τιμή εισιτηρίου. Το 1943 αφομοιώνονται οι θέσεις σε μία. Στις 11-1-1944 βομβαρδίζεται ο Πειραιάς από την Αμερικανική Αεροπορία και καταστρέφονται σχεδόν ολοσχερώς οι εγκαταστάσεις των ΕΗΣ (σταθμός – εργοστάσιο – αμαξοστάσιο – οχήματα). Διακόπεται η λειτουργία των σιδηροδρόμων και των τροchioδρόμων των ΕΗΣ. Η συγκοινωνία των τραινών αποκαθίσταται στις 7-2-1944 και αρκετά αργότερα αποκαθίσταται και η τροchioδρομική γραμμή. Οι σήραγγες των ΕΗΣ στην περίοδο των βομβαρδισμών από την εχθρική αεροπορία χρησιμοποιούν και σαν καταφύγιο των κατοίκων, αφού, φυσικά, διακόπεται η κυκλοφορία των συρμών.

■ **1945.** Έναρξη ανοικοδόμησης και επισκευής εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού από τις ζημιές του πολέμου, με υπεράνθρωπες προσπάθειες του προσωπικού στο εργοστάσιο των ΕΗΣ.

■ **26 Απριλίου 1945.** Αποχώρησις του Διευθυντού Αλεξάνδρου Βλάχακη εκ της υπηρεσίας μετά από 41 χρόνια στη Διεύθυνση των ΣΑΠ-ΕΗΣ. Διορισμός των Στρατή Ανδρεάδη και Νικολάου Βλάχακη ως Γενικών Διευθυντών της επιχείρησης.

■ **1948.** Τον Μάρτιο αρχίζει η εκμετάλλευση της νέας σήραγγας καθώς και του σταθμού Βικτωρίας που παρέμεινε ανενεργός προπολεμικά. Αρχικά, η κυκλοφορία μετά την Ομόνοια γίνεται σε μονή γραμμή, με διαδικασία σκυτάλης.

■ **1949.** Στις 30 Ιουνίου αρχίζει η εκμετάλλευση του σταθμού Αττικής από τους ΕΗΣ. Οπότε το σύνολο της προπολεμικά κατασκευασμένης σήραγγας Ομόνοιας – Αττικής τίθεται σε εκμετάλλευση.



Συρμός 5ης παραλαβής, 1951, πλησιάζει τον σταθμό του Θησείου

■ **1950.** Με σύμβαση παραχωρείται από την ΗΕΜ στους ΕΗΣ το δικαίωμα ολοκλήρωσης των έργων ηλεκτροκίνησης καθώς και εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου Αθήνας – Κηφισιάς. Η σύμβαση κυρώνεται το 1954 και η διάρκεια του προνομίου επεκτείνεται μέχρι 31-12-1975. Γίνεται η πρώτη πρόταση κατασκευής νέου δικτύου υπογείου σιδηροδρόμου στο κέντρο της Αθήνας.

■ **1950.** Ιδρύθηκε η παιδική εξοχή στην Βαρυμπόμπη και άρχισε τη λειτουργία της το καλοκαίρι του 1950.

■ **1951.** Παραλαμβάνεται από τη Δυτική Γερμανία και κυκλοφορεί στο δίκτυο το νέο υπερσύγχρονο τροχαίο υλικό κατασκευής SIEMENS – MAN αποτελούμενο από 24 μεταλλικά οχήματα (12 κινητήρια και 12 ιθυντήρια 5ης παραλαβής), οι επονομαζόμενοι μεταλλικοί 5ης παραλαβής. Οι συρμοί αυτοί διέθεταν εξοπλισμό αυτόματης ζεύξης, αυτόματο σύστημα για το άνοιγμα και κλείσιμο θυρών με τηλεχειριστήριο και σχεδιασμό παραπήλσιο των συρμών του ΜΕΤΡΟ του Βερολίνου.

■ **1954.** Κύρωση υπό της Κυβερνήσεως Στρα-



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

τάρχου Αλεξάνδρου Παπάγου της συμβάσεως μεταξύ ΕΗΣ και ΗΕΜ αφυρώσεως επέκτασιν της σιδηροδρομικής γραμμής από Αττικής μέχρι Κηφισίας. Δια της νέας αυτής συμβάσεως οι ΕΗΣ αναλαμβάνουν την εκμετάλλευσιν της λεωφορειακής γραμμής Ζαπτείου – Πειραιώς μέσω της λεωφόρου Συγγρού.

- **12-11-1954.** Έναρξη λειτουργίας κα εκμετάλλευσης του σταθμού Πετράλωνα.
- **1955.** 20 Μαΐου παραλαβή των 24 λεωφορείων CHAUSSON.
- **11 Ιουνίου.** Έναρξη λειτουργίας και εκμετάλλευσης της λεωφορειακής γραμμής Πειραιώς – Ζαπτείου – Πειραιώς – Περάματος και Τελωνείου – Σταθμού Λαρίσης.
- **1956.** Στις 12 Φεβρουαρίου ο ηλεκτρικός φθάνει στα Άνω Πατήσια και στις 14 Μαρτίου στην Νέα Ιωνία ενώ ταυτόχρονα αρχίζει η κατασκευή

Chausson των ΕΗΣ δρομολόγηση 1955 στη γραμμή "32 Αθήναι - Πειραιεύς



Συρμός 6ης παραλαβής 1958

της γέφυρας στο Μαρούσι και του σταθμού που βρίσκεται επάνω της. Κατασκευάζεται το αμαξοστάσιο σιδηροδρόμου και λεωφορείων στην Πλατεία Ιπποδαμείας. Παραλαμβάνονται 12 ακόμα λεωφορεία CHAUSSON.

- **Στις 4-3-1957** αρχίζει η εκμετάλλευσιν του σταθμού Ν. Ηρακλείου ενώ παράλληλα καταργείται η προαστιακή γραμμή Αθηνών – Λαυρίου.
- **Στις 18-8-1957** αρχίζει η εκμετάλλευσιν του σταθμού Κηφισίας και την 1η Σεπτεμβρίου του σταθμού Αμαρουσίου που φτιάχτηκε στην αερογέφυρα πάνω από την οποία περνάει ο ηλεκτρικός χωρίς να διχοτομεί το ωραίο προάστιο. Εκπονείται μελέτη 2 νέων γραμμών ΜΕΤΡΟ στην Αθήνα από Γάλλους ειδικούς.
- **1958.** Παραλαβή 28 νέων (μεταλλικών) οχημάτων του σιδηροδρόμου από τη SIEMENS-MAN 6ης παραλαβής. Εγκαίνια παιδικού σταθμού στο Νέο Φάληρο σε ιδιόκτητο χώρο.
- **1959.** Οι ΕΗΣ παραλαμβάνουν και τα υπόλοιπα οχήματα 6ης παραλαβής και είκοσι τέσσερα λεωφορεία CHAUSSON. Ολοκληρώνεται το νέο α-



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

μαξοστάσιο στην Πλατεία Ιπποδαμείας.

■ **1960.** Καταργείται ο τροχιόδρομος της Παραλίας στον Πειραιά. Επεκτείνονται μέχρι τα λιπάσματα οι λεωφορειακές υπηρεσίες των ΕΗΣ. Μελέτη προεκτάσεως του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου κατά μήκος της παλαιάς γραμμής Λαυρίου μέχρι τον Γέρακα. Τα σχέδια αυτά ωστόσο δεν υλοποιούνται. Γίνεται η προμήθεια 24 νέων Πράσινων Λεωφορείων CHAUSSON για να ενισχύσουν τις λεωφορειακές υπηρεσίες των ΕΗΣ (Ομόνοια – Πειραιάς, Ζάππειο – Πειραιάς).

■ **1961.** Παραγγελία 24 λεωφορείων CHAUSSON – SAVIEM.

■ **4 Αυγούστου.** Έναρξη λειτουργίας και εκμεταλλεύσεως του σταθμού Αγίου Ελευθερίου. Κατεδάφιση του επί των οδών Αθηνάς και Λυκούργου κτιρίων της εταιρείας ΕΗΣ και ανοικοδόμησις εις την αυτήν θέσην νέου κτιρίου με υπόγεια σιδηροδρομική εγκατάσταση και με ιδιωτικό σταθμό για 232 αυτοκίνητα.

■ **1963.** Ολοκληρώνεται η ανέγερση των Κε-

Το κτίριο του ΕΗΣ και κατόπιν ΗΣΑΠ στη συμβολή των οδών Αθηνάς και Λυκούργου, ανέγερση 1963-1964



Μεταλλικός συρμός 7ης Παραλαβής, 1968

ντρικών Γραφείων των ΕΗΣ στη συμβολή των οδών Αθηνάς – Λυκούργου στην Ομόνοια. Εκπονείται από τις Τεχνικές Υπηρεσίες των ΕΗΣ νέα μελέτη για δημιουργία 3 νέων γραμμών ΜΕΤΡΟ στο κέντρο της Αθήνας (Γραμμή Πατησίων – Συγγρού, Γραμμή Περιστερίου – Στ. Λαρίσης – Ομόνοιας – Συντάγματος – Βασ. Σοφίας – Αμπελοκήπων – Χαλανδρίου και Γραμμή Λεωφ. Αλεξάνδρας).

■ **1964.** Τοποθέτηση αυτόματων πωλητών εισιτηρίων κατά το πρότυπο των ξένων μετρό. Έναρξη λειτουργίας του σταθμού αυτοκινήτων Autosilo.

■ **1965.** Πεθαίνει ο Κωνσταντίνος Τριανταφυλλόπουλος και Πρόεδρος του Δ.Σ. εκλέγεται ο καθηγητής Στρατής. Γ. Ανδρεάδης.

■ **1968.** Παραλαβή 9 δίδυμων νέων συρμών από την SIEMENS-MAN 7ης παραλαβής. Η παραλαβή ολοκληρώνεται το 1969. Έναρξη παραλαβής των πρώτων λεωφορείων εκ των 25 παραγγελθέντων στο εργοστάσιο ΒΙΑΜΑΞ τύπου MERCEDES (υπερμείζονος τύπου).

■ **1975.** Ανακοινώνεται ότι θα εξετασθεί η δυ-



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

νατότητα εκσυγχρονισμού και επέκτασης της γραμμής Τραμ Πειραιά – Περάματος προς Σκαρμαγκά – Ελευσίνα.

Ο ΗΣΑΠ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 1976 - 2025

■ **1976.** Οι ΕΗΣ κρατικοποιούνται και μετονομάζονται σε «Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών – Πειραιώς» ΗΣΑΠ με τον νόμο 352 ΦΕΚ Α 147/16-6-1976.

■ **1977.** Στις 23 Μαρτίου και από ώρα 12h νυκτερινή σταματά οριστικά η λειτουργία του τροχιοδρόμου (Τραμ) Πειραιά – Περάματος. Η γραμμή και οι εγκαταστάσεις παραδίδονται σιγά-σιγά στη φθορά. Το θέρος του 1977 ανατίθεται από το Υπουργείο Μεταφορών στην Ελληνογαλλική κοινοπραξία SOFRETU – SGTE – SOGELERG – ΑΔΚ η σύμβαση κατασκευαστικής προμελέτης για το νέο

Μεταλλικός συρμός Ανατολικής Γερμανίας το λεγόμενο «καναρίνι», 1982



Μεταλλικός συρμός 8ης Παραλαβής, 1983

ΜΕΤΡΟ της Αθήνας.

■ **1978.** Οι ΗΣΑΠ εντάσσονται στο σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας που εποπτεύει ο νεοϊδρυθείς (1977) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣ, σήμερα ΟΑΣΑ).

■ **1981.** Οι ΗΣΑΠ παραλαμβάνουν 60 νέα λεωφορεία μείζονος τύπου από τον οίκο VOLVO – ΣΑΡΑΚΑΚΗ. Παράλληλα συνάπτουν σύμβαση με τη SIEMENS-MAN για την προμήθεια 75 νέων σιδηροδρομικών οχημάτων.

■ **1982.** Στις 3 Σεπτεμβρίου γίνονται τα εγκαίνια του νέου σταθμού «ΕΙΡΗΝΗ» κοντά στο Ολυμπιακό Στάδιο της Αθήνας για την εξυπηρέτηση των αθλητικών εκδηλώσεων. Παραλαβή 24 οχημάτων από το δίκτυο του Ανατολικού Βερολίνου (BVB) δανεικά για την εξυπηρέτηση των Πανερωπαϊκών Αγώνων Στίβου (τα λεγόμενα καναρίνια λόγω του κίτρινου χρώματός των). Οι ΗΣΑΠ συνάπτουν σύμβαση με την LEW (Ανατολικής Γερμανίας) για προμήθεια 50 νέων σιδηροδρομικών οχημάτων (Σογιούζ).

■ **1983.** Αρχίζει η παραλαβή των νέων πεντά-



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ



Μεταλλικός συρμός, ο λεγόμενος «Σογιούζ», 9ης Παραλαβής, 1984

δυμων συρμών SIEMENS-MAN (8ης παραλαβής) (Κολούμπια).

■ **1984.** Αρχίζει η παραλαβή των νέων τετρά-δυμων συρμών (9ης παραλαβής) και συνεχίζεται η παραλαβή των συρμών της 8ης παραλαβής SIEMENS-MAN.

Συνάπτεται σύμβαση ανάθεσης στη SIEMENS του εκσυγχρονισμού της σηματοδότησης του δικτύου. Ανατίθεται επίσης στην AMBER η προμήθεια και εγκατάσταση Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας των συρμών στην Ομόνοια, που υλοποιείται 2 χρόνια αργότερα.

■ **1985.** Ολοκληρώνεται η παραλαβή των 125 νέων οχημάτων. Το νέο τροχαίο υλικό της SIEMENS-MAN (που πήρε το παρατσούκλι «Κολούμπια» από το προσωπικό των ΗΣΑΠ). Επιστρέφονται τα 24 δανεικά οχήματα από το μετρό του Ανατ. Βερολίνου (τα επωνομασθέντα και καναρίνια λόγω του χρώματός τους). Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι παλιοί όσο και ιστορικοί ξύλινοι συρμοί (κατασκευής 1904-1914-1923).

■ **1986-1988.** Εκσυγχρονισμός και αναδιάρθρωση των εγκαταστάσεων τεχνικής υποστήριξης και εναπόθεσης των συρμών στον σταθμό Πειραιά. Συντήρηση, επισκευή και ανακαίνιση 13 σταθμών του δικτύου. Εγκατάσταση νέων υποσταθμών ανόρθωσης για τις ανάγκες της έλξης.

■ **6-2-1989.** Στις 6 Φεβρουαρίου αρχίζει η εκμετάλλευση του σταθμού «ΤΑΥΡΟΣ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» που διαθέτει παρκινγκ για ΙΧ οχήματα.

■ **Στις 27 Μαρτίου** αρχίζει η εκμετάλλευση του σταθμού «ΚΑΤ» πλησίον του Νοσοκομείου ΚΑΤ στην Κηφισιά. Και οι δύο σταθμοί είναι προσβάσιμοι για άτομα με ειδικές ανάγκες.

■ **1991-1993.** Αναμόρφωση σταθμού Κηφισιάς. Τροποποίηση γραμμολογίας για αύξηση χωρητικότητας εναπόθεσης συρμών, επέκταση αποβάθρας. Προσαρμογή σταθμών Καλλιθέας και Μοσχάτου για ΑΜΕΑ (εγκατάσταση ανεληκυστήρων).

Μεταλλικός συρμός 10ης παραλαβής, 1994





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ



Μεταλλικός συρμός 11ης παραλαβής, 2000

Ίδρυση (το 1991) της Εταιρείας «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» για να διευθύνει και να επιβλέπει την κατασκευή των γραμμών 2 και 3 του Μετρό της Αθήνας.

■ **1994.** Παραλαμβάνονται 50 καινούρια οχήματα (10η παραλαβή) που συγκροτούν 10 πεντάδymous συρμούς από την Κοινοπραξία Ελληνικών Ναυπηγείων – MAN-AEG-SIEMENS.

■ **1995.** Αποσύρονται από την κυκλοφορία οι μεταλλικοί συρμοί πρώτης γενιάς (5ης παραλαβής).

■ **1996-2000.** Αντικατάσταση παλαιών χειροκίνητων χειριστηρίων μηχανημάτων με νέα τηλεχειριζόμενα.

■ **2000.** Ανανέωση του τροχαίου υλικού με τη σταδιακή παραλαβή 120 νέων οχημάτων 11ης παραλαβής μέχρι τις αρχές του 2004.

• Κατασκευή νέου Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας για την κεντρική επιτήρηση λειτουργίας του συστήματος.

• Κατασκευή τεσσάρων νέων υποσταθμών.

■ **2001.** Ολοκληρώθηκε η ανάπλαση των σταθμών Πειραιά και Αγίου Ελευθερίου οι οποίοι εγκαινιάστηκαν στις 27 Σεπτεμβρίου από τον Υπουργό Μεταφορών κ. Χρήστο Βερελή.

■ **2002.** Την 1-1-2002 σταματά μετά από 47 χρόνια προσφοράς στους κατοίκους της Αθήνας του Πειραιά - του Κερατσινίου – της Δραπετσώνας και του Περάματος η μονάδα των Πράσινων Λεωφορείων.

Παραχωρήθηκε ο χώρος του ταχυδρομείου στον σταθμό του Πειραιά για να στεγασθεί το «Ιστορικό Μουσείο» των ΣΑΠ-ΕΗΣ-ΗΣΑΠ του Σωματείου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ.

■ **2003.** Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας στον σταθμό Ειρήνης.

■ **4-11-2003.** Εγκαίνια του ανακαινισμένου σταθμού Καλλιθέας από τον Πρωθυπουργό της Ελλάδας κ. Κώστα Σημίτη. Κάτι ανάλογο είχε να συμβεί από το 1930 όταν ο Ελευθέριος Βενιζέλος εγκαινίασε στον σταθμό Ομόνοιας.

■ **26-2-2004.** Επίσκεψη του Πρωθυπουργού κ. Κώστα Σημίτη στον Πειραιά, στον χώρο όπου γίνονται οι εργασίες για τη στέγαση του Μουσείου Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων. Ολοκληρώθηκε η ανάπλαση 23 σταθμών και η κατασκευή του νέου σταθμού Νερατζιώτισσας μεταξύ των σταθμών Ειρήνης και Αμαρουσίου.

Καθοριστική υπήρξε η συμμετοχή της Α.Ε. ΗΣΑΠ και των εργαζομένων στην επιτυχή διοργάνωση των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων. Λειτουργήσε επί 24ώρου βάσεως και μετέφερε απρόσκοπτα περί τα 13 εκατομμύρια επιβάτες κατά τον μήνα Αύγουστο. «Δέκα με τόνο πήραν τα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς της Πρωτεύουσας –



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Πρωταθλητής ο ΗΣΑΠ» γράφει η Εφημερίδα «Έθνος» στις 16 Αυγούστου 2004.

■ **23-11-2005.** Εγκαινιάστηκε από τον Υπουργό Μεταφορών κ. Μιχάλη Λιάπη, το Μουσείο των Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (ΣΑΠ-ΕΗΣ-ΗΣΑΠ) του Σωματείου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ στον Πειραιά.

Ολοκληρώθηκε ο εκσυγχρονισμός του συστήματος σηματοδότησης.

■ **7-12-2006.** Ο ΗΣΑΠ και τα Σωματεία Συνταξιούχων και Εργαζομένων στο πρόσωπο του συναδέλφου τους Γιάννη Παπαδημητρίου και του Μανώλη Γλέζου, σε εκδήλωση που έγινε στο Εργοστάσιο των ΗΣΑΠ τίμησαν τους αγωνιστές της Εθνικής Αντίστασης κατά την περίοδο της Γερμανοϊταλικής Κατοχής 1940-1945.

■ **4-4-2007** τέθηκε εκτός λειτουργίας το αναλογικό ραδιοδίκτυο VHF. Λειτουργεί μόνο το ψηφιακό σύστημα ραδιοδικτύου (TERRA) η επέκταση του οποίου ολοκληρώθηκε και καλύπτει πλήρως το δίκτυο και τις σήραγγες.

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες αναπαλαίωσης και

ανακατασκευής του αμαξοστασίου Αττικής στο οποίο πρόκειται να μεταφερθούν διάφορες υπηρεσίες.

■ **2008.** Υπογράφηκε η σύμβαση για την πλήρη ανακαίνιση υποδομής και επιδομής (στρωτήρες σιδηροτροχιές) της γραμμής έγινε εγκατάσταση συστήματος κλιματισμού (ψύξης – θέρμανσης) στα σιδηροδρομικά οχήματα.

■ **1-8-2008.** Το Ταμείο Συντάξεων Προσωπικού ΗΣΑΠ εντάχθηκε στο ΙΚΑ – TEAM.

■ **1-10-2008.** Το Ταμείο Αλληλοβοήθειας Προσωπικού ΗΣΑΠ (ΤΑΠ-ΗΣΑΠ) εντάχθηκε στο ΤΑΥ-ΤΕΚΩ.

■ **3-3-2009** αθλητοσυμμορίες μεταμφιεσμένοι «μασκαράδες» έκαψαν 9 βαγόνια και προξένησαν ζημιές στις κτιριακές εγκαταστάσεις στο σταθμό Κηφισιάς.

Απόφαση για την αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων εγκαταστάσεων του παιδικού σταθμού στο Ν. Φάληρο.

■ **18-4-2011.** Με απόφαση του Δ.Σ. της Εται-



Ιστορικό Μουσείο των ΣΑΠ-ΕΗΣ-ΗΣΑΠ του Σωματείου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ
Εγκαινιάστηκε το 2005



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

ρείας παραχωρήθηκαν στο Σωματείο Συνταξιούχων ΗΣΑΠ οι νέοι χώροι επέκτασης του Μουσείου.

170 εργαζόμενοι των ΗΣΑΠ μετατάσσονται ως υπεράριθμοι σε άλλους οργανισμούς. Άμεσα όμως τα κενά που άφησαν καλύπτονται από άλλους εργαζόμενους.

■ **17-6-2011.** Είναι η ημέρα που σίγησε ο ΗΣΑΠ.

Είναι η ημέρα που κάποιοι ανιστόρητοι πολιτικοί στο όνομα του δήθεν εκσυγχρονισμού των Αστικών Συγκοινωνιών διέλυσαν μία εταιρεία με 142 χρόνια ιστορική διαδρομή και σαν ορφανό το έδωσαν για υιοθεσία. Να είναι όμως σίγουροι ότι για μας ο Ηλεκτρικός δεν πρόκειται να σβήσει από το νου και την καρδιά μας σε αντίθεση με αυτούς τους ανιστόρητους που σε λίγο δεν θα τους θυμάται κανείς καθώς δεν είναι άξιοι ούτε για το χρονοτύπλο της Ιστορίας.

■ **17-6-2011.** Συστάθηκε η εταιρία ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. (Σταθερές Συγκοινωνίες) ΦΕΚ 1454 με τη συνέχιση των εταιρειών: Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθη-

νών-Πειραιώς (ΗΣΑΠ), Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας (Α.Μ.Ε.Λ.) και ΤΡΑΜ Α.Ε.

■ **2012.** Έναρξη λειτουργίας πινάκων τηλεματικής στους σταθμούς της Γραμμής 1 (πρώην ΗΣΑΠ).

■ **2017.** Εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

■ **Μάρτιος 2019.** Μετά από περιπλάνηση στα Μουσεία της χώρας επανήλθαν στις θέσεις τους οι 42 εναπομείναντες συνάδελφοί μας από τους 170 που είχαν απομακρυνθεί το 2011 ως πλεονάζων προσωπικό από τους ΗΣΑΠ.

■ **Ιούνιος 2022.** Αποφασίστηκε η αναβάθμιση 14 συρμών της Γραμμής 1.

Τα ιππήλατα και ηλεκτρικά Τραμ των ΣΑΠ-ΕΗΣ-ΗΣΑΠ

■ **1883.** Κατασκευάζεται ιπποσιδηρόδρομος (ιππήλατο Τραμ) μεταξύ σταθμού ΣΑΠ Πειραιά και Τελωνείου, μέσω της παραλιακής οδού στο λιμάνι.

Το τραμ της Παραλίας, 1910





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **1908-1910.** Ηλεκτροκινείται και επεκτείνεται ως τον σταθμό Λαρίσης στον Πειραιά ο τροχιοδρόμος (Τραμ) της Παραλίας Πειραιά, που λειτουργεί ως τροφοδοτικό μέσο του σιδηροδρόμου για τη σύνδεσή του με τις προκυμαίες του λιμανιού. Παραλαμβάνονται 7 τροχιοδρομικά οχήματα αγγλικής κατασκευής.

■ **1915.** Η παραλιακή τροχιοδρομική γραμμή επεκτείνεται μέχρι το Βασιλικό Περίπτερο (Παλατάκι) στο Ξαβέρι. Προμήθεια 2 οχημάτων του Τραμ της Παραλίας.

■ **1930-1935.** Κατασκευή της γραμμής Πειραιά – Περάματος, που ο σχεδιασμός της είχε ξεκινήσει από τον ΣΑΠ το 1890 (παράλληλα με την ενεργοποίηση του Ναυστάθμου Σαλαμίνας). Η γραμμή μήκους 10 χιλ. έχει χαρακτήρα τροχιοδρό-

μου στο πρώτο χιλιόμετρο (κοινή όδευση σε διπλή γραμμή με το ηλεκτρικό Τραμ της Παραλίας και ηλεκτρικού προαστιακού ελαφρού σιδηροδρόμου στο υπόλοιπο της διαδρομής μέχρι Πέραμα (σε μονή γραμμή, με 6 διασταυρώσεις).

■ **1936.** Εγκαίνια της γραμμής ελαφρού σιδηροδρόμου, Τραμ Πειραιά – Περάματος, που επικράτησε να λέγεται «Το τραινάκι του Περάματος». Τα 12 τροχιοδρομικά οχήματα που προμηθεύτηκαν οι ΕΗΣ για τη λειτουργία της γραμμής αυτής ιταλικής κατασκευής (Breda-OM-CGE), παρουσίαζαν πολλές τεχνικές και σχεδιαστικές καινοτομίες.

■ **1937.** Κατασκευή στο εργοστάσιο των ΕΗΣ 3 τροχιοδρομικών οχημάτων με εξοπλισμό SIEMENS για τον τροχιοδρόμο της Παραλίας.

■ **1944.** Στον καταστροφικό βομβαρδισμό της

Το τραμ του Περάματος, 1936



Εργαζόμενοι των ΕΗΣ μπροστά στο τραμ του Περάματος κατά τη διάρκεια της κατοχής.





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

11-1-1944 οι εγκαταστάσεις και ορισμένα οχήματα των Τραμ των ΕΗΣ υφίστανται σοβαρές ζημιές και η τροχιοδρομική συγκοινωνία διακόπτεται για ένα διάστημα.

■ **1955.** Το Τραμ του Περάματος φθάνει στη μέγιστη ακμή του μεταφέροντας 8.237.000 επιβάτες. Κάθε ώρα εκτελούνται δύο τύποι δρομολογίων, τα δρομολόγια Κ-Μ-Ξ-Π Πειραιά Περάματος με συρμούς δύο οχημάτων και τα τοπικά δρομολόγια Λ-Ν Πειραιάς – Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου με μονό όχημα.

■ **1960.** Καταργείται ο τροχιοδρόμος της Παράλης στον Πειραιά.

■ **1975.** Μελετάται η επέκταση της τροχιοδρομικής γραμμής Πειραιά – Περάματος μέχρι τον Σκαραμαγκά και την Ελευσίνα. Αλλά το σχέδιο δεν προχωρεί.

■ **1977.** Το Τραμ του Περάματος καταργείται κλείνοντας έτσι την πρώτη περίοδο λειτουργίας των τραμ στην περιοχή Αθήνας και Πειραιά.

Το ΜΕΤΡΟ μπαίνει στη ζωή μας

Το νέο ΜΕΤΡΟ της Αθήνας είναι το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό και τεχνικό έργο που λειτούργησε τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Υστερα από πολυετή κυοφορία προτάσεων, σχεδιασμών, μελετών και διαβουλεύσεων άρχισε να παίρνει «σάρκα και οστά» τον Φεβρουάριο του 1987 με την προκήρυξη διαγωνισμού για το λεγόμενο «Βασικό Έργο». Μπήκε, όμως, σε τροχιά υλοποίησης με την ίδρυση της εταιρείας «Αττικό Μετρό Α.Ε.» Νόμος 1955 του 1991, που είχε ως αντικείμενο τη μελέτη, κατασκευή, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου του Νομού Αττικής και του Νομού Θεσσαλονίκης.

Η Αττικό Μετρό, βάσει του ιδρυτικού της νόμου, εποπτευόταν από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ο Νόμος 1955 του 1991 εκτός από την ίδρυση της εταιρείας, κύρωσε και τη σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Κοινοπραξίας Ολυμπιακό Μετρό, που επελέγη ως ανάδοχος για το Βασικό Έργο των Γραμμών 2 και 3. Τον Νοέμβριο του 1992 ξεκίνησαν οι κυρίως κατασκευαστικές εργασίες στο εργοτάξιο του Σταθμού Λαρίσης και τον Ιούνιο του 1993 έγινε η παραλαβή του πρώτου μηχανήματος διάνοιξης σπράγγων (Τ.Β.Μ) που πήρε την ονομασία «Ιάσων ο Μετροπόντικας».

Το βασικό έργο αφορούσε τα τμήματα Σεπόλεια – Δάφνη και τμήμα της Γραμμής 2 και Κεραμικός – Εθνική Άμυνα που όμως τροποποιήθηκε σε Μοναστηράκι – Εθνική Άμυνα κεντρικό τμήμα της Γραμμής 3 καθώς και το αμαξοστάσιο – τεχνική επισκευαστική βάση Σεπολίων. Οι επεκτάσεις Α' φάσης αφορούσαν τα τμήματα Σεπόλεια – Άγιος Αντώνιος και Δάφνη – Άγιος Δημήτριος στη Γραμμή 2, καθώς και Εθνική Άμυνα – Δουκίσσης Πλα-





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

κεντίας και από εκεί προς το Αεροδρόμιο Αθηνών και Μοναστηράκι – Αιγάλεω στη Γραμμή 3. Στο πλαίσιο των επεκτάσεων κατασκευάστηκαν και τρία ακόμη αμαξοστάσια στον Σταυρό, τον Ελαιώνα και στο Ελληνικό, καθώς επίσης και σταθμοί μετεπιβίβασης.

Ο σχεδιασμός των επεκτάσεων του ΜΕΤΡΟ προέκυψε από μία Γενική Συγκοινωνιακή Μελέτη που εκπόνησε η Αττικό Μετρό Α.Ε. μεταξύ των ετών 1995-2000 «Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό», η οποία αξιολόγησε το βέλτιστο σενάριο ανάπτυξης των Μ.Σ.Τ. στην Αττική, στο πλαίσιο ανάπτυξης του συνολικού της συστήματος μεταφορών σε συνάρτηση με τις επιταγές του θεσμοθετημένου χωροταξικού και μακροπολεοδομικού σχεδιασμού. Από τον Ιανουάριο του 2000 που ξεκίνησε η λειτουργία των Γραμμών 2 και 3 του νέου ΜΕΤΡΟ της Αθήνας, την εκμετάλλευση και τη λειτουργία άσκησε μέχρι το 2011 η θυγατρική εταιρεία της Αττικό Μετρό Α.Ε., υπό την επωνυμία «Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας» (Α.Μ.Ε.Λ.) και από το 2011 μετά τη συγχώνευση της τελευταίας με τους ΗΣΑΠ Α.Ε. και του ΤΡΑΜ Α.Ε., η νέα εταιρεία ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε., που ανέλαβε τη λειτουργία όλων των αστικών Μ.Σ.Τ. περιοχής Αθήνας – Πειραιά.

Το έργο του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας είναι εξ' ολοκλήρου υπόγειο. Για την κατασκευή των υπογείων σταθμών και σπράγγων χρησιμοποιήθηκαν σύγχρονες μέθοδοι που εξασφάλισαν έντεχνη, ασφαλή και ταχεία αποπεράτωση του έργου. Οι μέθοδοι κατασκευής του έργου χρησιμοποιήθηκαν μεμονωμένα ή σε συνδυασμό, όπου κρίθηκαν εφαρμόσιμες, πάντα σε συσχέτισμό με το γεωλογικό παράγοντα και τις επιτόπου συνθήκες του περιβάλλοντος χώρου.

■ **28 Ιανουαρίου 2000.** Η Αθήνα γιορτάζει.

Εγκαινιάζεται πανηγυρικά το νέο ΜΕΤΡΟ της Αθήνας με εντυπωσιακή τελετή στον σταθμό του Συντάγματος, παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας Κωστή Στεφανόπουλου, του Πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη, πολλών επισήμων και εκατοντάδων προσκεκλημένων. Τα εγκαίνια έγιναν από τον Αρχιεπίσκοπο Αθηνών και Πάσης Ελλάδος Χριστόδουλο. Ενώ από την επόμενη μέρα δέχεται την επίσκεψη χιλιάδων Αθηναίων που σπεύδουν να το γνωρίσουν από κοντά, να το περιεργαστούν και να ταξιδέψουν με τους συρμούς του.

■ **29 Ιανουαρίου 2000.** Το ΜΕΤΡΟ στη χρήση του ήσού με δωρεάν μετακίνηση τις πρώτες ημέρες για να το γνωρίσουν οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου της Αττικής.

■ **29 Ιανουαρίου 2000.** Έναρξη λειτουργίας της Γραμμής 2 του ΜΕΤΡΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ – ΣΕΠΟΛΙΑ με 7 σταθμούς ΣΥΝΤΑΓΜΑ – ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ – ΟΜΟΝΟΙΑ (ανταπόκριση με τη Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ) – ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ (σύνδεση με τον ΟΣΕ και τον Προαστιακό) – ΑΤΤΙΚΗ (ανταπόκριση με τη Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ) – ΣΕΠΟΛΙΑ.

■ **29 Ιανουαρίου 2000.** Έναρξη λειτουργίας της Γραμμής 3 ΣΥΝΤΑΓΜΑ – ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ με 7 σταθμούς ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ανταπόκριση με τη Γραμμή 2) – ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ – ΜΕΓΑΡΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ – ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ – ΠΑΝΟΡΜΟΥ – ΚΑΤΕΧΑΚΗ – ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ).

■ **16 Νοεμβρίου 2000.** Επέκταση της Γραμμής 2 μέχρι ΔΑΦΝΗ με ενδιάμεσους σταθμούς ΑΚΡΟΠΟΛΗ – ΣΥΓΓΡΟΥ – ΦΙΞ – ΝΕΟΣ ΚΟΣΜΟΣ – ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ – ΔΑΦΝΗ.

■ **22 Απριλίου 2003.** Επέκταση της Γραμμής από ΣΥΝΤΑΓΜΑ μέχρι το ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ.

■ **5 Ιουνίου 2004.** Επέκταση της Γραμμής 2



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

από ΔΑΦΝΗ μέχρι τον ΑΓΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΟ (Αλέξανδρος Παναγούλης).

■ **24 Ιουλίου 2004.** Επέκταση της Γραμμής 3 από ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ στο ΧΑΛΑΝΔΡΙ.

■ **28 Ιουλίου 2004.** Επέκταση της Γραμμής 3 από ΧΑΛΑΝΔΡΙ μέχρι τον σταθμό ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ.

■ **30 Ιουλίου 2004.** Η Γραμμή 3 έφτασε στο ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, χρησιμοποιώντας μετά τον σταθμό ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ το δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου.

■ **9 Αυγούστου 2004.** Επέκταση της Γραμμής 2 από ΣΕΠΟΛΙΑ στον σταθμό ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.

■ **Ιούλιος 2006.** Οι συρμοί της Γραμμής 3 προς ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ πραγματοποιούν στάσεις στους σταθμούς ΚΑΝΤΖΑ – ΚΟΡΩΠΙ – ΠΑΛΛΗΝΗ.

■ **26 Μαΐου 2007.** Επέκταση της Γραμμής 3 από ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ μέχρι το ΑΙΓΑΛΕΩ με ενδιάμεσους σταθμούς ΚΕΡΑΜΙΚΟΣ – ΕΛΑΙΩΝΑΣ.

■ **2 Σεπτεμβρίου 2009.** Λειτουργήσε ο σταθμός ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ της Γραμμής 3.

■ **23 Ιουλίου 2010.** Λειτουργήσε ο σταθμός ΧΟΛΑΡΓΟΣ της Γραμμής 3.

■ **30 Δεκεμβρίου 2010.** Λειτουργήσε ο σταθμός ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ της Γραμμής 3.

■ **1η Μαρτίου 2012.** Υπογράφηκε η σύμβαση επέκτασης της Γραμμής 3 από ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ στο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

■ **6 Απριλίου 2013.** Επέκταση της Γραμμής 2 από τον σταθμό ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ στην ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ με ενδιάμεσο σταθμό το ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ.

■ **26 Ιουλίου 2013.** Έγινε επέκταση της Γραμμής 2 από τον σταθμό ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ μέχρι τον σταθμό ΕΛΛΗΝΙΚΟ με ενδιάμεσους σταθμούς ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ – ΑΛΙΜΟ – ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ.



Συρμός μετρό σειρά I, 2000



Συρμός μετρό σειρά II, 2004



Συρμός μετρό σειρά III, 2014



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **14 Δεκεμβρίου 2013.** Έγινε επέκταση της Γραμμής 3 από τον σταθμό ΑΙΓΑΛΕΩ στον σταθμό ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

■ **Τον Ιούλιο του 2020.** Έγινε η επέκταση της Γραμμής 3 από τον σταθμό ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ μέχρι τον σταθμό ΝΙΚΑΙΑ με ενδιάμεσους σταθμούς ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ.

■ **Στις 10 Οκτωβρίου.** Έγινε η επέκταση της Γραμμής 3 από τον σταθμό ΝΙΚΑΙΑ μέχρι τον σταθμό ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ με ενδιάμεσους σταθμούς ΜΑΝΙΑΤΙΚΑ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ.

Τα εγκαίνια των τριών νέων σταθμών έγιναν από τον Πρωθυπουργό κ. Κυριάκο Μητσοτάκη.

Ο στόλος του νέου ΜΕΤΡΟ της Αθήνας των Γραμμών 2 και 3 αποτελείται από τρεις σειρές παραλαβής χρονολογικά.

1η σειρά: 28 συρμοί των 6 οχημάτων χρόνος παραλαβής το 2000.

2η σειρά: 21 συρμοί των 6 οχημάτων εκ των οποίων οι 7 συρμοί είναι διρρευματικοί και δρομολογούνται μέχρι το αεροδρόμιο, χρόνος παραλαβής το 2004.

3η σειρά: 17 συρμοί των 6 οχημάτων, χρόνος παραλαβής το 2014.

Σήμερα το Δίκτυο των ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. αποτελείται από τρεις Γραμμές ΜΕΤΡΟ 1-2-3 και το ΤΡΑΜ.

Γραμμή 1: ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΚΗΦΙΣΙΑ μήκους 25,7 χιλιόμετρα με 24 σταθμούς.

Γραμμή 2: ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ – ΕΛΛΗΝΙΚΟ μήκους 37,296 χιλιόμετρα με 20 σταθμούς.

Γραμμή 3: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ – ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ μήκους 73,346 χιλιόμετρα εκ των οποίων τα 20 χιλιόμετρα ανήκουν στον Προαστιακό Σιδηρόδρομο με 27 σταθμούς, εκ των οποίων 4 σταθμοί είναι του προαστιακού.

Το Τραμ ξανά στην πόλη

Το νέο Τραμ της Αθήνας κατασκευάστηκε με αφορμή τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004 για την εξυπηρέτηση κυρίως των Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων του παραλιακού μετώπου, σε συνδυασμό με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νοτίων προαστίων. Τα έργα υλοποίησης έγιναν σε χρόνο ρεκόρ, την τριετία 2002 – 2004, ακολουθώντας τις πλέον αυστηρές προδιαγραφές ασφάλειας και εφαρμόζοντας καινοτόμες τεχνολογίες για την έδραση της υποδομής και επιδομής, το τροχαίο υλικό και τα πληροφοριακά και επικοινωνιακά συστήματα που εγκαταστάθηκαν.

Το Τραμ ως μέσο μαζικής μεταφοράς είναι κατασκευασμένο για να εισχωρεί στον αστικό ιστό και να ενώνει δήμους και γειτονιές, προσφέροντας αξιόπιστη, γρήγορη, άνετη και ασφαλή καθημερινή μετακίνηση. Τα εγκαίνιά του έγιναν πανηγυρικά στις 17 Ιουλίου 2004 και χιλιάδες κόσμου επισκέφτηκαν τους πρώτους συρμούς, που άρχισαν να κυκλοφορούν χωρίς εισιτήριο τις πρώτες ημέρες, για καλύτερη γνωριμία με το κοινό.

■ **19 Ιουλίου 2004.** Ξεκίνησε τη λειτουργία του το ΤΡΑΜ με τρεις γραμμές.

Γραμμή 3: Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι Γλυφάδα.

Γραμμή 4: Σύνταγμα – Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Φάληρο.

Γραμμή 5: Σύνταγμα – Γλυφάδα.

Το 2007 επέκταση μέχρι την Βούλα.

■ **8 Δεκεμβρίου 2021.** Το Τραμ από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Φάληρο, έφθασε στον Πειραιά.

Το δίκτυο του Τραμ είναι 53,984 χιλιόμετρα και



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

60 στάσεις. Διαθέτει 35 οχήματα πρώτης γενιάς και από τον Αύγουστο του 2020 γίνεται σταδιακά παραλαβή 25 νέων οχημάτων.

Το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας αποτελεί το σημαντικότερο δείγμα της αναβάθμισης των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας και διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη μείωση της κυκλοφοριακής

συμφόρησης στους δρόμους της πόλης και στη μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον. Καθημερινά αποδεικνύεται στην πράξη η δέσμευση της ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. για την ασφάλεια, την προστασία, την ποιότητα, τον σεβασμό προς το περιβάλλον και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό. Η πολιτική λειτουργίας του επικεντρώνεται στον επιβάτη.

Το τραμ στην πόλη, παραλαβή 2004





30

ΔΕΥΤΕΡΑ

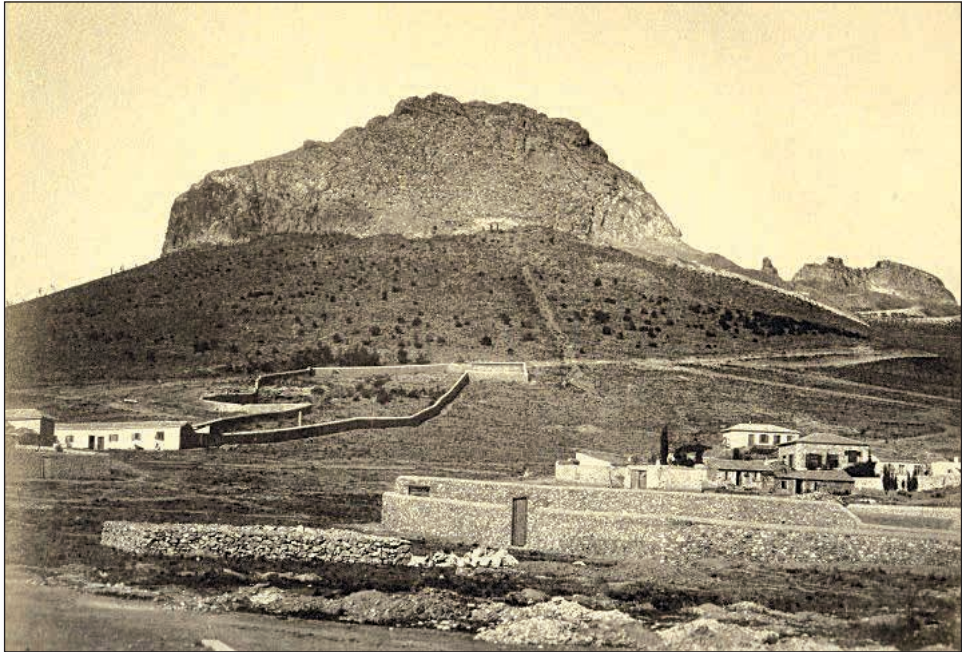
31

ΤΡΙΤΗ

01

ΤΕΤΑΡΤΗ

✚ ΠΕΡΙΤΟΜΗ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ, Βασιλείου του
Μεγάλου (ΑΡΓΙΑ)



1864. Λυκαβητός.
Το βοσκοτόπι
που διακρίνεται κάτω,
είναι το σημερινό
Κοθωνάκι,
στην περιοχή της
Δεξαμενής



06

ΔΕΥΤΕΡΑ

✘ ΤΑ ΑΓΙΑ ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ ΤΟΥ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ (ΑΡΓΙΑ)

07

ΤΡΙΤΗ

✘ Η Σύναξη Ιωάννου του Προδρόμου και Βαπτιστού

08

ΤΕΤΑΡΤΗ

Γεωργίου Χαζεβίτου, Δαμνίκης Οσίας, Κύρου Κων/
πόλεως, Παρθένος Εδεσσαίας

1882. Η πρώτη χρονιά που εμφανίστηκαν τα τραμ στους δρόμους της Αθήνας. Τα άλογα έκαναν τότε την πιο σημαντική δουλειά. Ήταν τα υπήλατα τραμ που κινούνταν στους τότε χωματόδρομους της πόλης. Επρόκειτο για ελαφρά οχήματα τα οποία έλκονταν από τρία άλογα το καθένα.



09

ΠΕΜΠΤΗ

Πολυέκτου μάρτυρος, Ευστρατίου οσίου του θαυματουργού

10

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Γρηγορίου επισκόπου Νύσσης, Δομετιανού επισκόπου Μελιτινής, Μαρκιανού

11

ΣΑΒΒΑΤΟ

Θεοδοσίου οσίου του Κοινοβιάρχου, Αγαπίου οσίου, Μιχαήλ του θαυματουργού

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

12

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΜΕΤΑ ΤΑ ΦΩΤΑ, Τατιανής, Ευθασίας, Μερτίου και Πέτρου μαρτ., Σάββα Σερβίας



1884. Ιππήλατο τραμ σε δρόμο της πρωτεύουσας.



13

ΔΕΥΤΕΡΑ

Ερμούλου και Στρατονίκου μαρτύρων, Παχωμίου οσίου, Μαξίμου Κουσσακαλυβίτου

14

ΤΡΙΤΗ

Αγνής μάρτυρος, Των εν Σινά και Ραϊθώ αναιρεθέντων πατέρων

15

ΤΕΤΑΡΤΗ

Παύλου του θηβαίου, Ιωάννου του Καλυβίτου οσίων, Πανσοφίου



**1885. Οδός Ερμού.
Στο βάθος τα Ανάκτορα
(σημερινή Βουλή).**

16

ΠΕΜΠΤΗ

Προσκύνησης αλύσεως Αποστόλου Πέτρου, Πευσίππου και Νεονίλλης μαρτύρων

17

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Αντωνίου του Μεγάλου, Αντωνίου Βεροίας, Γεωργίου νεομάρτ. Ιωαννίνων

18

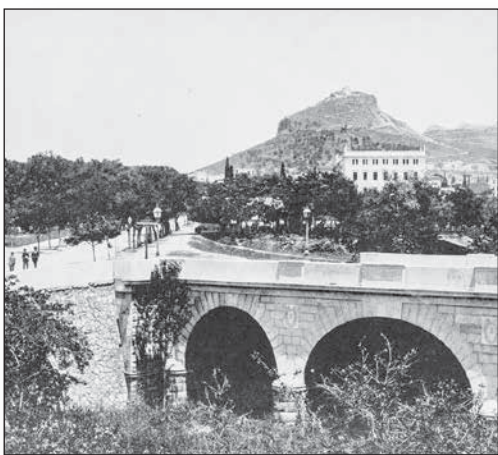
ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Αθανασίου και Κυρίλλου Πατριαρχών Αλεξανδρείας, Θεοδούλης

19

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΙΒ΄ ΛΟΥΚΑ (10 ΛΕΠΡΩΝ), Μάρκου του Ευγενικού, Μακαρίου του Αιγυπτίου



1893. Η γέφυρα του Ιλισσού μπροστά στο Παναθηναϊκό Στάδιο. Διακρίνονται τα Νέα Ανάκτορα, το σημερινό Προεδρικό Μέγαρο.



20

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Ευθυμίου του Μεγάλου, Ζαχαρίου Άρτης, Ευσεβίου μαρτύρων

21

ΤΡΙΤΗ

Μαξίμου ομολογητού, Νεοφύτου, Αγνής, Πατράκου, Ευγενίου μάρτυρας

22

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Τιμοθέου αποστόλου, Αναστασίου του Πέρσου οσιομάρτυρας, Ιωσήφ Κρήτης



1896. Προσέλευση του κοινού στο Παναθηναϊκό Στάδιο για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1896.



27

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Ανακομιδή Λειψάνων Ιωάννου του Χρυσοστόμου,
Δημητρίου νεομάρτυρος

28

ΤΡΙΤΗ

Εφραίμ του Σύρου, Παλλαδίου και Ιακώβου οσίων,
Χάριτος μάρτυρος

29

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Ανακομιδή λειψάνων Ιγνατίου του θεοφόρου,
Δημητρίου Χίου



***1898. Θμόνοια.
Λούστραι
κουλουρτζήδες
και τραμ!***

30

ΠΕΜΠΤΗ

✠ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΙΕΡΑΡΧΩΝ, Θεοδώρου Μυτιλήνης

31

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Κύρου και Ιωάννου των Αναργύρων, Αρσενίου εν Πάρω, Αθανασίας μάρτ.

01

ΣΑΒΒΑΤΟ

Τρύφωνος μάρτυρος, Περπέτουας μάρτυρος, Αναστασίου νεομάρτ., Ναυπλίου

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

02

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Η ΥΠΑΠΑΝΤΗ ΤΟΥ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ, Αγαθοδώρου μάρτυρος, Ιορδάνου



1900. Αθήνα, οδός Πανεπιστημίου.



1979 ► Σταθμός «Πειραιάς»

2024 ► Σταθμός «Πειραιάς»





1999 ► Σταθμός «Νέο Φάληρο»

2024 ► Σταθμός «Νέο Φάληρο»



*Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Άγιος Δημήτριος»*



*Σταθμός «Άγιος Αντώνιος»,
είσοδος συρμού 3ης γενιάς*



Σταθμός «Ανθούπολη»



03

ΔΕΥΤΕΡΑ

Συμεών του Θεοδόκου, Άννης προφήτιδος, Σταματίου, Λαζάρου

04

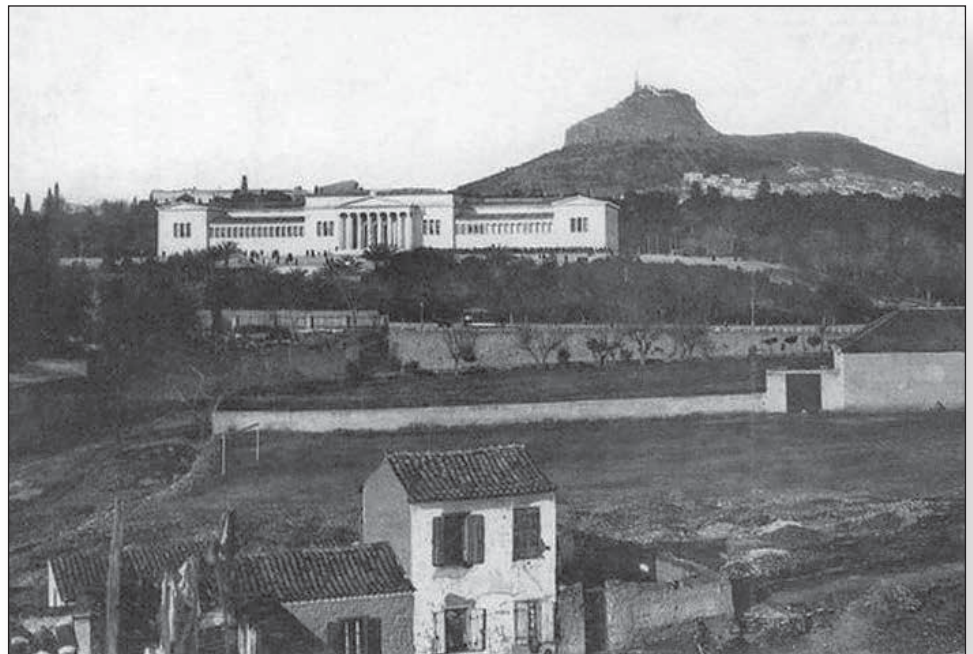
ΤΡΙΤΗ

Ισιδώρου του Πηλουσιώτου, Νικολάου ομολογητού, Αβραμίου ιερομάρτυρος

05

ΤΕΤΑΡΤΗ

Αγάθης, Θεοδούλης μαρτύρων, Θεοδοσίου οσίου εν Σκοπέλω, Πολυεύκτου



1900. Ζάππειο και Λυκαβηττός.

06

ΠΕΜΠΤΗ

✘ Φωτίου Πατριάρχου Κωνσταντινουπόλεως, Βουκόλου επισκόπου Σμύρνης

07

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Παρθενίου επισκ. Λαμψάκου, Λουκά οσίου του εν Στειρίω, Γεωργίου νεομάρτυρος

08

ΣΑΒΒΑΤΟ

Ζαχαρίου προφήτου, Θεοδώρου του Στρατηλάτου μεγαλομάρτυρος



1900. Φανοκόρος στην Αθήνα.

09

ΚΥΡΙΑΚΗ

✘ ΤΕΛΩΝΟΥ ΚΑΙ ΦΑΡΙΣΑΙΟΥ (ΑΡΧΗ ΤΡΙΩΔΙΟΥ), Νικηφόρου μάρτυρος, Παγκρατίου



17

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Θεοδώρου του Τήρωνος, Μαρκιανού και Πουλχερίας, Θεοδώρου νεομαρτύρων

18

ΤΡΙΤΗ

Λέοντος πάπα Ρώμης, Αγαπητού ομολογητού, Παρηγορίου μάρτυρος

19

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Φιλοθέης Αθηνάίας, Αρχίππου, Φιλήμονος, Αφίας αποστόλων, Κόνωνος ασίου

1903. Το ξενοδοχείο «Ακταίον» στο Φάληρο υπήρξε για αρκετά χρόνια το επίκεντρο της κοινωνικής και κοσμικής ζωής της Αθήνας και του Περαιά. Εκεί δίνονταν επίσημοι χοροί καλοκαίρι και χειμώνα. Από τα σαλόνια του παρέλασαν όλοι οι Βασιλείς, Πρίγκιπες και πολιτικοί.



20

ΠΕΜΠΤΗ

Λέοντας επισκόπου Κατάνης, Αγάθωνος πάπα Ρώμης, Σαδώκ (ΤΣΙΚΝΟΠΕΜΠΤΗ)

21

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Τιμοθέου εν Συμβόλοις οσίου, Ευσταθίου Αντιοχείας, Ζαχαρίου

22

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Των εν ταις Ευγενίου μαρτύρων, θαλασσίου οσίου, Ανθούσης (ΨΥΧΟΣΑΒΒΑΤΟ)

23

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΗΣ ΑΠΟΚΡΕΩΣ, Πολυκάρπου ιερομάρτ., επισκόπου Σμύρνης, Γοργονίας



1903. Οδός 3ης Σεπτεμβρίου, όταν ακόμη την διέσχιζε το τραμ.



24

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Α΄ και Β΄ εύρεσης της τιμίας κεφαλής Ιωάννου του Προδρόμου, Εράσμου

25

ΤΡΙΤΗ

Ταρασίου πατρ. Κωνσταντινουπόλεως, Ρηγίνου ιεραμ. επισκ. Σκοπέλου, Μαρκέλλου

26

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Φωτεινής της Σαμαρείτιδος, Πορφυρίου επισκόπου Γάζης



1905. Ευρυπίδου και Πραξιτέλους.

27

ΠΕΜΠΤΗ

Προκοπίου του Δεκαπολίτου ομολογητού, Γελασίου μάρτυρος

28

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Βασιλείου οσίου ομολογητού, Κυράννης νεομάρτ., Κασσιανού οσίου του Ρωμαίου

01

ΣΑΒΒΑΤΟ

Ευδοκίας οσιομάρτυρος, Αντωνίνης, Μαρκέλλου μαρτύρων, Δομνίνης

02

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΗΣ ΤΥΡΙΝΗΣ, Νικολάου του Πλανά, Ησακίου, Θεοδότου μάρτυρος, Ευθαλίας

ΜΑΡΤΙΟΣ



1906. Οι βασιλικές άμαξες προσέρχονται στο Παναθηναϊκό Στάδιο για τους Μεσοθυμιακούς Αγώνες.



1999 ► Σταθμός «Μοσχάτο»

2024 ► Σταθμός «Μοσχάτο»



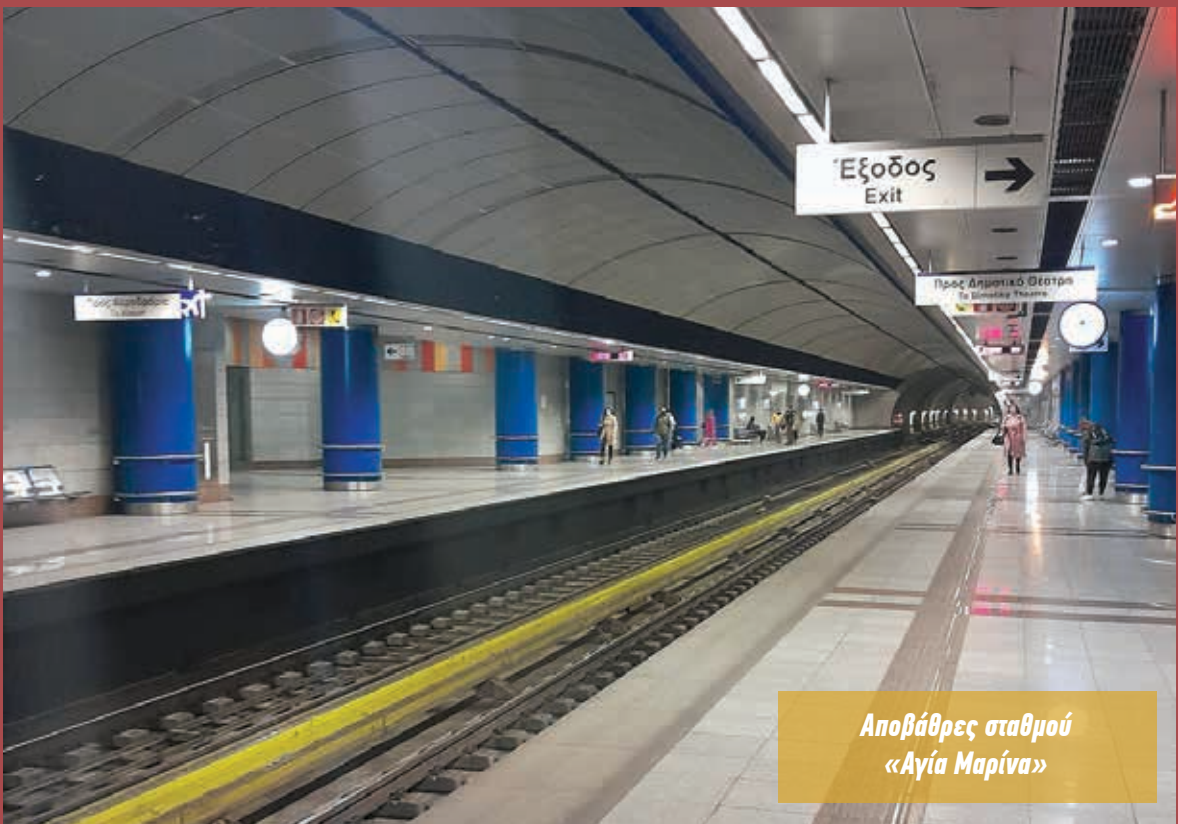


1928 ► Σταθμός «Καλλιθέα»

2024 ► Σταθμός «Καλλιθέα»



Είσοδος σταθμού «Αγία Μαρίνα»



**Αποβάθρες σταθμού
«Αγία Μαρίνα»**



**Σταθμός «Δουκίσσης Πλακεντίας»,
επίπεδο επικύρωσης εισιτηρίων**



03

ΔΕΥΤΕΡΑ

✦ ΚΑΘΑΡΑ ΔΕΥΤΕΡΑ, Ευτροπίου, Κλεονίκου (Αρχή νηστείας Πάσχα - ΑΡΓΙΑ)

04

ΤΡΙΤΗ

Γερασίμου του Ισδράνου, Παύλου και Ιουλιανής μαρτύρων, Γρηγορίου Κύπρου

05

ΤΕΤΑΡΤΗ

Κόνωνος ασίου, Αρχελάου, Ευλαμπίου, Ευλογίου μαρτύρων



1910. Απόκριες στον Πεφαιά.

06

ΠΕΜΠΤΗ

Των εν Αμορίω 42 Μαρτύρων, Εύρεσης Τιμίου Σταυρού, Αρκαδίου οσίου

07

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Α΄ ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Λαυρεντίου οσίου, Εφραίμ Αντιοχείας, Ευγενίου, Αγαθοδώρου

08

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Αγίου Θεοδώρου μνήμη του δια κολλύβων θαύματος, Θεοφυλάκτου επισκ. Νικομηδείας

ΜΑΡΤΙΟΣ

09

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Α΄ ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΟΡΘΟΔΟΞΙΑΣ), των Αγίων 40 Μαρτύρων εν Σεβαστεία, Καισαρίου



1910. Παρέλαση καρναβαλιού στην οδό Αιόλλου.



10

ΔΕΥΤΕΡΑ

Κοδράτου Κορίνθου, Αναστασίας της Πατρικίας,
Κυπριανού, Κρήσεντας, Μιχαήλ

11

ΤΡΙΤΗ

Σωφρονίου Ιεροσολύμων, Θεοδώρας σσίας εν Άρτη,
Τροφίμου και Θαλλού μαρτ.

12

ΤΕΤΑΡΤΗ

Συμεών του Νέου Θεολόγου, Θεοφάνους ομολογητού,
Γρηγορίου Διαλόγου

*1910. Δεξιά το
ξενοδοχείο «Μέγα» ή
«ξενοδοχείο του
Σταθμού»,
συμπεφρόντων
Εταιρείας
Σιδηροδρόμων, στο
βάθος το ξενοδοχείο
«Ακταίον» και
αριστερά το ξύλινο
περίπτερο, γνωστό ως
«Ταραντέλα», όπου
γίνονταν μουσικές
εκδηλώσεις.*



13

ΠΕΜΠΤΗ

Ανακομιδή λειψάνων Νικηφόρου Πατριάρχου Κων/πόλεως, Πουπλίου επισκ. Αθηνών

14

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Β΄ ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Βενεδίκτου οσίου, Ευσχήμονος ομολογ. επισκ. Λαμψάκου

15

ΣΑΒΒΑΤΟ

Αγαίου μάρτυρος, Αρισταβούλου αποστόλου, Τιμοθέου, Μανουήλ, Ρωμύλου νεομ.

ΜΑΡΤΙΟΣ

16

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Β΄ ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΠΑΛΑΜΑ), Σαββίνου, Ρωμανού, Ιουλιανού μαρτύρων



1910. Η συγκοινωνία στην Πατριάρχου Ιωακείμ.



17

ΔΕΥΤΕΡΑ

✝ Αλεξίου οσίου ανθρώπου του θεού, Θεοστηρίκτου οσίου αμολ/τού, Παύλου μάρτ.

18

ΤΡΙΤΗ

Κυρίλλου πατριάρχου Ιεροσολύμων, Τροφίμου και Ευκαρπίωνος μαρτύρων

19

ΤΕΤΑΡΤΗ

Χρυσάνθου και Δαρείας μαρτύρων, Δημητρίου νεομάρτ., Κλαυδίου, Ιλαρίας, Διοδώρου

1910. Οδός Αθηνάς, Ομόνοια. Σαλπεπιτζής, κουλουρτζής και το τραμ, ηλεκτροκινούμενο «Ομόνοια-Λυσοσιατρείον-Πατήσια».





24

ΔΕΥΤΕΡΑ

Αρτέμιωνος και Ζαχαρίου οσίων, Παρθενίου Πατριάρχου Κωνσταντινουπόλεως

Blank lines for notes on the 24th.

25

ΤΡΙΤΗ

✘ Ο ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΓΙΑΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ (ΕΘΝΙΚΗ ΕΟΡΤΗ - ΑΡΓΙΑ)

Blank lines for notes on the 25th.

26

ΤΕΤΑΡΤΗ

✘ Η Σύναξη Αρχαγγέλου Γαβριήλ, των εν Γοτθία 26 Μαρτ. Κοδράτου, Θεοδοσίου μαρτ.

Blank lines for notes on the 26th.



1912. Πληνόδοιοι ενεχυροδανειστές στο κέντρο της Αθήνας.

27

ΠΕΜΠΤΗ

Ματρώνη Θεσ/νίκης οσίας, Φιλητού και Λυδίας μαρτύρων, Παύλου Κορίνθου

28

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Δ' ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Ιλαρίωνος οσίου, Ηρωδίωνος εκ των 79 Αποστόλων, Στεφάνου

29

ΣΑΒΒΑΤΟ

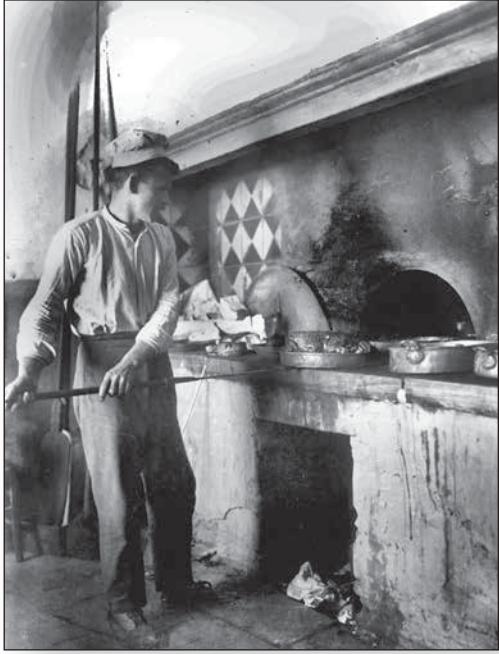
Μάρκου επισκόπου Αρεθουσίων, Ιωνά, Βαρακχασίου μαρτ., Ευσταθίου Βιθυνίας

ΜΑΡΤΙΟΣ

30

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Δ' ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΛΙΜΑΚΟΣ), Ιωάννου οσ. συγγραφέως της Κλίμακος



1914. Φούρναρης στο Κοθωνάκι.



1998 ► Σταθμός «Ταύρος»

2024 ► Σταθμός «Ταύρος»





1928 ► Σταθμός «Πετράλωνα»

2024 ► Σταθμός «Πετράλωνα»



*Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Δημοτικό θέατρο»*



*Αποβάθρες σταθμού
«Δημοτικό θέατρο»*



Αποβάθρες σταθμού
«Αιγάλεω»

03

ΠΕΜΠΤΗ

Ιωσήφ του Υμνογράφου, Νικήτα ομολογητού,
Ελπιδοφόρου μάρτυρος

04

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Ο ΑΚΑΘΙΣΤΟΣ ΥΜΝΟΣ, Γεωργίου σάϊου του εν
Μαλεώ, Θεωνά, Πλάτωνος

05

ΣΑΒΒΑΤΟ

Κλαυδίου, Διοδώρου, Διδύμου, Νικηφόρου μαρτύρων,
Θεοδώρας σσίας εν Θεσ/νίκη

06

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Ε΄ ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΜΑΡΙΑΣ ΑΙΓΥΠΤΙΑΣ), Γρηγορίου
Σιναΐτου, Ευτυχίου Κωνσταντινουπόλεως

ΑΠΡΙΛΙΟΣ



***1914.** Ανοίγει η
«Χαραυγή» το πρώτο
καμπαρέ της Αθήνας
και βρισκόταν στο
«άνω διαμέρισμα του
“Πανελληνίου”».*



07

ΔΕΥΤΕΡΑ

Καλλιοπίου και Ακαλίνης μαρτύρων, Γεωργίου
Μυτιλήνης

08

ΤΡΙΤΗ

Ηρωδίωνος, Ρούφου, Ερμού αποστόλων, Αγάβου,
Κελεστίνου πάπα Ρώμης

09

ΤΕΤΑΡΤΗ

Ευψυχίου μάρτυρος, Βαδίου ιερομάρτυρος,
Υπομονής, Ραφαήλ Μυτιλήνης



1917. Πλανόδιος
πωλητής σταφυλιών,
οδός Καραϊσκάκη,
στου Ψυρή.



21

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ ΔΕΥΤΕΡΑ ΔΙΑΚΑΙΝΗΣΙΜΟΥ, Ιανουαρίου
ιερομάρτ., Αναστασίου Σινάϊτου

22

ΤΡΙΤΗ

✠ Ραφαήλ, Νικολάου και Ειρήνης νεομαρτύρων,
Ναθαναήλ επισκόπου

23

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Γεωργίου του Τροπαιοφόρου, Λαζάρου του Βασκού
νεομάρτ., Δονάτου Περγάμου



1920. Το «Θηρία»
έκανε τέρμα στην πλ.
Λαυρίου στην Αθήνα.



28

ΔΕΥΤΕΡΑ

Των εν Κυζίκω (9) Μαρτύρων, Θεόγνιδος, Μέμνωνος οσίου, Θαυμασίου

29

ΤΡΙΤΗ

Ιάσωνος και Σωσιπάτρου εκ των 70 Αποστόλων, Κερκύρας μάρτυρος

30

ΤΕΤΑΡΤΗ

Ιακώβου αποστόλου, Δονάτου επισκ. Ευρείας, Αργυρης νεομάρτυρος, Προύσσης

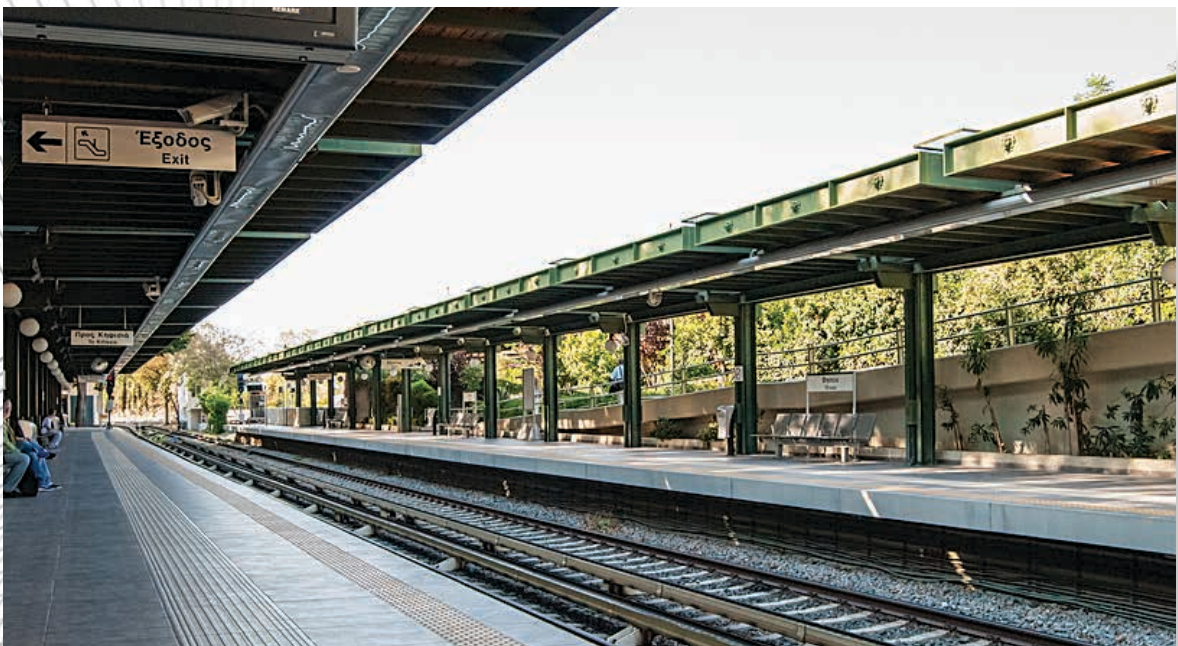


1923. Το Χημείο στην οδό Σόλωνος.



1869 ► Σταθμός «Θησείο»

2024 ► Σταθμός «Θησείο»





1915 ► Σταθμός «Μοναστηράκι»

2024 ► Σταθμός «Μοναστηράκι»



**Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Ελαιώνας»**



**Αποβάθρες σταθμού
«Ελαιώνας»**



*Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Κορυδαλλός»*



ΜΑΪΟΣ

05

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Ειρήνης μεγαλομάρτ., Ευθυμίου οσίου επισκ. Μαδύτου, Νεοφύτου μάρτυρος

06

ΤΡΙΤΗ

✠ Ιώβ του Δικαίου και Πολυάθλου, Σεραφείμ οσίου, Δονάτου, Θερινού μαρτύρων

07

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Ανάμνηση θαύματος Φανερώσεως του Τιμίου Σταυρού, Ακακίου οσίου



1928. Η σημερινή Ακτή Δηλαβέρη, που τότε λεγόταν «Λάμψη της Σελήνης» και τώρα φιλοξενεί το ΣΕΦ.

08

ΠΕΜΠΤΗ

✠ Ιωάννου του θεολόγου, Αρσενίου του Μεγάλου. Των εν Μάκρη Αλεξ/πόλεως 5 μαρτ.

09

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Ησαΐου του προφήτου, Χριστοφόρου, Επιμάχου μαρτύρων, Νικολάου

10

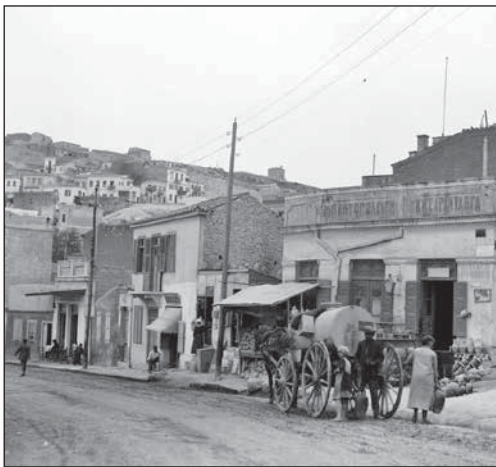
ΣΑΒΒΑΤΟ

Σίμωνος αποστόλου του Ζηλωτού, Λαυρεντίου σίου εν Σαλαμίνι, Αλφειού

11

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΥΤΟΥ, Κυρίλλου και Μεθοδίου ισαποστόλων, Μωκίου ιερομάρτυρος



1928. Παντοπωλείο Σαράνταβγα, το κάρο που λήγει νερό, στο βάθος η Καστέλλα.

22

ΠΕΜΠΤΗ

Βασιλίσκου μάρτυρας, Παύλου και Δημητρίου εκ Τριπόλεως νεομαρτύρων

23

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Μιχαήλ επισκόπου Συνόδων, Συνεσίου επισκόπου Κύπρου, Μαρίας Μυροφόρου

24

ΣΑΒΒΑΤΟ

Συμεών θαυμαστορείτου οσίου, Μελετίου, Μαρκιανής, Σώσανης, Σεραπίωνος μαρτύρων

25

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΟΥ ΤΥΦΛΟΥ, Γ΄ Εύρεσης Τιμίας Κεφαλής Ιωάννου του Προδρόμου, Κελεστίνου

ΜΑΪΟΣ



1932. Πειραιάς, Πασαλιμάνι.



ΜΑΪΟΣ

26

ΔΕΥΤΕΡΑ

✘ Κάρπου και Αλφραίου εκ των 70 Αποστόλων, Αβερκίου, Ελένης

27

ΤΡΙΤΗ

Ιωάννου του Ρώσου ομολογητού, Ελλαδίου ιερομάρτυρος, θεράποντος

28

ΤΕΤΑΡΤΗ

✘ Απόδοσης εορτής Πάσχα, Ευτυχούς επισκόπου Μελιτινής, Ελκιωνίδος μάρτυρος



1939. Η οδός Ρεσινα του Περαία.

29

ΠΕΜΠΤΗ

✠ ΤΗΣ ΑΝΑΛΗΨΗΣ, Θεοδοσίας μάρτυρος, Επέτειος αλώσεως Κωνστι/πόλεως 1453

30

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Ισαακίου ηγουμένου μονής Δαλμάτων, Βαρλαάμ οσίου, Ναταλίου μάρτυρος

31

ΣΑΒΒΑΤΟ

Ερμείου αποστόλου, Των εν Ασκάλων 5 Μαρτύρων, Ευσεβίου μάρτυρος, Χριστίνης

01

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ 318 ΠΑΤΕΡΩΝ (Α΄ ΣΥΝΟΔΟΥ), Ιουστίνου Φιλοσόφου μάρτυρος



1940. Η λεωφόρος Συγγρού.



1895 ► Σταθμός «Ομόνοια»

2024 ► Σταθμός «Ομόνοια»





1998 ► Σταθμός «Βικτώρια»

2024 ► Σταθμός «Βικτώρια»



**Αποβάθρες σταθμού
«Κεραμεικός», συρμός 2ης γενιάς**



**Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Ευαγγελισμός»**



Αποβάθρες σταθμού
«Ευαγγελισμός»



02

ΔΕΥΤΕΡΑ

Νικηφόρου αρχιεπισκόπου Κων/πόλεως, Κων/νου νεομάρτυρος εκ Μυτιλήνης

03

ΤΡΙΤΗ

Λουκιλλιανού μάρτυρος και των συν αυτώ 4 νηπίων, Παύλης μάρτυρος

04

ΤΕΤΑΡΤΗ

Μάρθας και Μαρίας αδελφές του Λαζάρου, Μπροφάνους πατριάρχου Κων/πόλεως



1940. Η οδός Βουκουρεστίου.

05

ΠΕΜΠΤΗ

✠ Δωροθέου επισκόπου Τύρου, Νικάνδρου μάρτυρος, Γοργίου

06

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Ιλαρίωνος, Βαλερίας οσίων, Αττάλου θαυματουργού, Μαρκίας, Βησσαρίωνος

07

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ ΨΥΧΟΣΑΒΒΑΤΟ, Θεοδότου Αγκύρας ιερομάρτ., Ζηναΐδος μάρτυρος, Παναγή

ΙΟΥΝΙΟΣ

08

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΗΣ ΠΕΝΤΗΚΟΣΤΗΣ, Ανακομιδή λειψάνων Θεοδώρου Στρατηλάτου



1940. «Πλεκτά διά τον στρατόν».



09

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΠΝΕΥΜΑΤΟΣ, Κυρίλλου αρχιεπισκόπου
Αλεξανδρείας, Ανανίου

10

ΤΡΙΤΗ

Αλεξάνδρου και Αντωνίνης μαρτύρων, Θεοφάνους και
Πανσέμνης οσίων

11

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Βαρθολομαίου (εκ των 12) και Βαρνάβα (εκ των
70) Αποστόλων



1940. Η Αθήνα της
Κατοχής. Άστεγοι
κάθονται πάνω στις
σχάρες του
Ηλεκτρικού για να
ζεσταθούν.

12

ΠΕΜΠΤΗ

Ονουφρίου οσίου, Πέτρου του εν Άβω, Αρσενίου, Αντωνίνης, Ζήνωνος

13

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Ακυλίνης, Διοδώρου μαρτύρων, Αντιπάτρου Βόστρων μάρτυρος, Τριφυλλίου, Ευλογίου

14

ΣΑΒΒΑΤΟ

Ελισσαίου προφήτου, Μεθοδίου αρχιεπ. Κων/πόλεως, Κυρίλλου Κρήτης

ΙΟΥΝΙΟΣ

15

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ ΠΑΝΤΩΝ (Α΄ ΜΑΤΘΑΙΟΥ), Ιερωνύμου οσίου, Αμμώς προφήτου, Αχαικού



1944. Βρετανοί στρατιώτες προχωρούν στην οδό Πανεπιστημίου.



16

ΔΕΥΤΕΡΑ

Τύχωνος επισκόπου, Αμαθούντος Κύπρου, Μάρκου, Απολλωνιάδος μαρτύρων

17

ΤΡΙΤΗ

Ισαύρου, Μανουήλ, Σαβήλ, Ισμαήλ, Φήλικος, Ιννοκεντίου μαρτύρων

18

ΤΕΤΑΡΤΗ

Λεοντίου εξ Αιγίνης, Υπατίου, Θεοδούλου, Αιθερίου μαρτύρων



1950. Οδός Πατησίων από το ύψος του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου.

19

ΠΕΜΠΤΗ

Ιούδα αποστόλου του Θεοδέλφου, Παΐσιου οσίου του Μεγάλου, Ζήνωνος οσίου, Ζωσίμου

20

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Μεθοδίου ιερομάρτυρος επισκόπου Πατέρων, Νικολάου Καβάσιλα, Καλλίστου οσίου

21

ΣΑΒΒΑΤΟ

Αφροδισίου, Ιουλιανού μαρτύρων, Τερεντίου ιερομ. επισκόπου Ικονίου, Νικήτα Νισυρίου

22

ΚΥΡΙΑΚΗ

✙ Β' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Ευσεβίου επισκ. Σαμοσάτων ιερομάρτ., Ζήνωνος και Ζηνά



1950. Πλατεία Συντάγματος, Χριστούγεννα. Οι Αθηναίοι αφήνουν τα δώρα τους στον τροχονόμο.



23

ΔΕΥΤΕΡΑ

Αριστοκλέους, Δημητρίου και Αθανασίου μαρτύρων, Αγρυπνίνης

24

ΤΡΙΤΗ

✘ Το Γενέθλιον Ιωάννου του Προδρόμου, Αθανασίου οσίου του Παρίου

25

ΤΕΤΑΡΤΗ

Φεβρωνίας οσιομάρτυρος, Ορεντίου, Γεωργίου και Προκοπίου νεομαρτύρων



1953. Η Κυψέλη χιονισμένη κι ένα από τα πρώτα τρόλλεϊ που παραλήφθησαν.

26

ΠΕΜΠΤΗ

Δαβίδ οσίου του εν Θεσσαλονίκης, Ιωάννου επισκόπου
Γοθθίας, Ανθίωνα οσίου

27

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Σαμψών του Ξενοδόχου, Ιωάννας και Μαρίας των
Μυροφόρων, Ανέκτου μάρτυρος

28

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Ανακομιδή λειψάνων Κύρου και Ιωάννου των
Αναργύρων, Παπίου

ΙΟΥΝΙΟΣ

29

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΠΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΠΑΥΛΟΥ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΚΟΡΥΦΑΙΩΝ
ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ



*1953. Κάβλαντα μέσα
σε συρμό του
ηλεκτρικού της
Αθήνας.*



1949 ► Σταθμός «Αττική»

2020 ► Σταθμός «Αττική»





1956 ► Σταθμός «Αγ. Νικόλαος»

2024 ► Σταθμός «Αγ. Νικόλαος»



*Αποβάθρες σταθμού
«Νίκαια»*



*Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Νίκαια»*





*Τα αρχαιολογικά ευρήματα στον
σταθμό «Μοναστηράκι»*



ΙΟΥΝΙΟΣ

30

ΔΕΥΤΕΡΑ

✘ Η ΣΥΝΑΞΗ ΤΩΝ ΔΩΔΕΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ, Μιχαήλ, Ανδρονίκου

Blank lines for notes under the 30th of June.

01

ΤΡΙΤΗ

✘ ΚΟΣΜΑ ΚΑΙ ΔΑΜΙΑΝΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ ΕΝ ΡΩΜΗ

Blank lines for notes under the 1st of June.

02

ΤΕΤΑΡΤΗ

Κατάθεση Τιμίας Εσθίτος της Θεοτόκου εν Βλαχέρναις, Λάμπρου νεομάρτυρος

Blank lines for notes under the 2nd of June.



1953. Αποξήλωση των γραμμών του τραμ στην Πατησίων.



07

ΔΕΥΤΕΡΑ

✦ Κυριακής μεγαλομάρτυρος, Θωμά Μαλεΐνου, Ευσεβίας, Λουκιανού νεομαρτύρων

08

ΤΡΙΤΗ

✦ Προκοπίου μεγαλομάρτ., Θεοφίλου οσίου του Μυροβλήτου, Θεοδοσίας, Αναστασίου

09

ΤΕΤΑΡΤΗ

Παγκρατίου ιερομάρτ., Μιχαήλ Πακκανά νεομάρτ., Πρόβου μάρτ., Μεθοδίου, Λάμπης



1955. Τα προσφυτικά στο Δουργούτι



14

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Νικοδήμου Αγιορείτου, Ακύλα αποστόλου, Ιωσήφ Θεοσ/νίκης, Ιούστου μάρτυρος

15

ΤΡΙΤΗ

Κηρύκου και Ιουλίνης, Λαλιανού μαρτύρων, Βλαδιμήρου ισαποστ., Ματρώνης Χίου

16

ΤΕΤΑΡΤΗ

Αθηνογένους ιερομάρτυρος, Αντίχου, Φαύστου μαρτύρων



1954. Αθηναϊκή μόδα: κοστούμι, γραβάτα και... ποδήλατο.



21

ΔΕΥΤΕΡΑ

Συμεών του δια Χριστόν Σαλού, Παρθενίου Ραδοβυζίων, Ιωάννου, Ονουφρίου οσίων

22

ΤΡΙΤΗ

Μαρίας Μαγδαληνής Μυροφόρου, Μαρκέλλης παρθενομάρτυρος

23

ΤΕΤΑΡΤΗ

Ιεζεκίλ προφήτου, Φωκά και Απολλωνίου ιερομάρτ. Πελαγίας οσίας εν Τήνω



1956. Κατασκευή του σταθμού Αμαρουσίου.

24

ΠΕΜΠΤΗ

✠ Χριστίνης μεγαλομάρτυρος, Αθηναγόρα μάρτυρος, Θεοφίλου Ζακύνθου

25

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Κοίμησης Αγίας Άννης, Ολυμπιάδος διακονίσσης μάρτυρος, Ευπραξίας οσίας

26

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Παρασκευής αθληφόρου οσιομάρτ., Ερμούλου και Ερμοκράτους ιερομαρτ.

27

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Ζ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Παντελεήμονος μεγαλομ. του Ιαματικού, Ανθούσης οσίας



1957. Ο ξύλινος συρμός στον σταθμό Ηρακλείου, λίγο μετά τα εγκαίνια του, την άνοιξη του 1957.



28

ΔΕΥΤΕΡΑ

Προχάρου, Νικάνορος, Τίμωνος αποστόλων, Ειρήνης Χρυσοβαλάντου, Παρμενά διακόνου

29

ΤΡΙΤΗ

Καλλινίκου, Μάμαντος μαρτύρων, Θεοδότης και των τέκνων αυτής μαρτύρων

30

ΤΕΤΑΡΤΗ

Σίλα, Σιλουανού, Κρήσκεντος, Ανδρονίκου, Επαινετού εκ των 70 Αποστόλων

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
---	---	---



1959. Σταθμός ΕΗΣ ΗΣΑΠ Πεφραιά.



1999 ► Σταθμός «Κάτω Πατήσια»

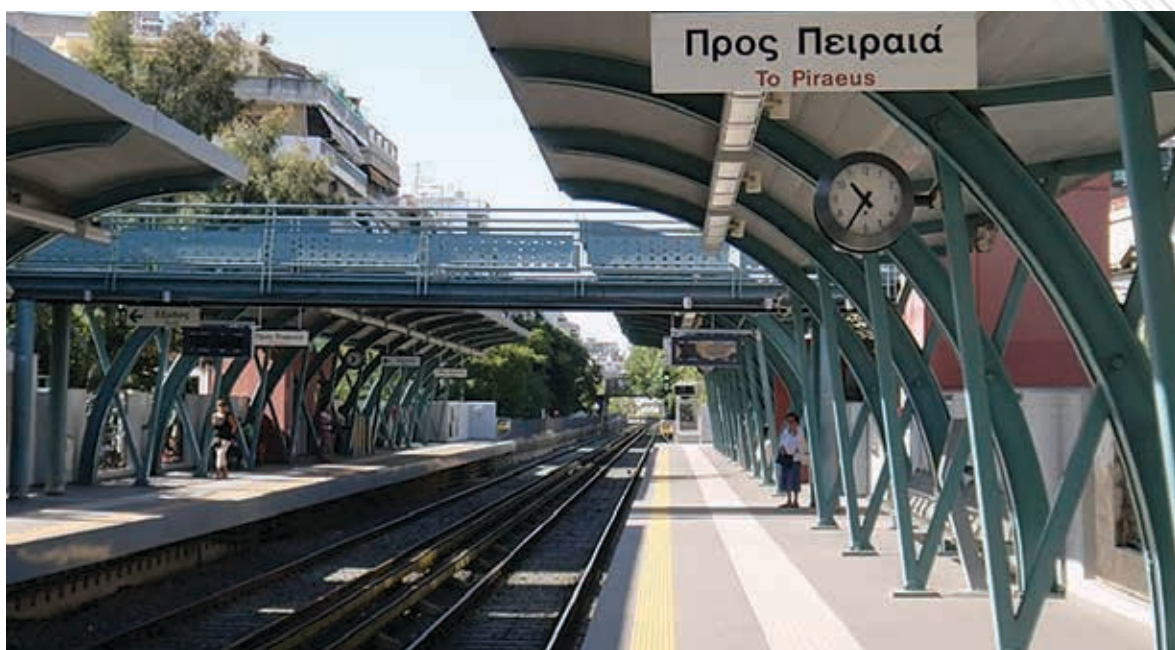
2024 ► Σταθμός «Κάτω Πατήσια»



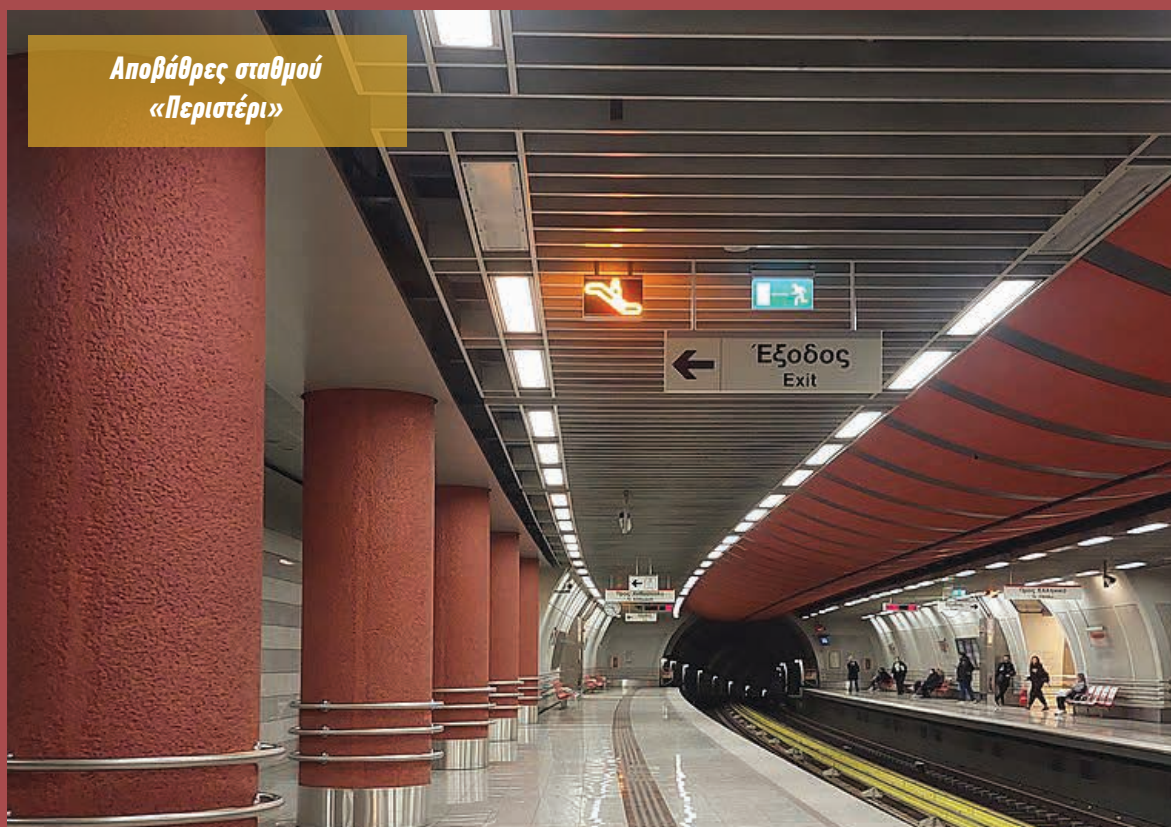


1956 ► Σταθμός «Αγ. Ελευθέριος»

2024 ► Σταθμός «Αγ. Ελευθέριος»



**Αποβάθρες σταθμού
«Περιστερί»**



**Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Περιστερί»**



*Επίπεδο επικύρωσης εισιτηρίων
σταθμού «Νομισματοκοπείο»*

0732

0731



25

ΔΕΥΤΕΡΑ

Τίτου αποστόλου επισκ. Γορτύνης, Βαρβολομαίου αποστ., Ευμενίου, Μηνά μαρτύρων

26

ΤΡΙΤΗ

Αδριανού και Ναταλίας μαρτύρων, Ιωάσαφ οσίων, Τιθόθ

27

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Φανουρίου ιερομάρτυρος, Ποίμενος οσίου, Ανθούσης, Λιβερίου μαρτύρων



1979. Συρμός 7ης παραλαβής και δίπλα ένας ιστορικός ξύλινος συρμός.



1956 ► Σταθμός «Ανω Πατήσια»

2024 ► Σταθμός «Ανω Πατήσια»





1999 ► Σταθμός «Περισσός»

2024 ► Σταθμός «Περισσός»



**Αποβάθρες σταθμού
«Πανόρμου»**



**Αποβάθρες σταθμού
«Πειραιάς»**



*Συρμώι 1ης και 2ης γενιάς
στον σταθμό «Δημοτικό θέατρο»*



01

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Αρχή της Ινδίκτου, Συμεών του Στυλίου, Μελετίου οσίου, Ιησού του Ναυή

02

ΤΡΙΤΗ

Μάμαντος μάρτυρας, Ιωάννη πατριάρχου Κων/λεως του Νηστευτού, Φιλαδέλφου

03

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Ανθίμου ιερομάρτυρος, Θεοκτίστου οσίου, Χαρίτωνος μάρτυρος, Πολυδώρου



1982. Συρμοί Ανατολικής Γερμανίας τα λεγόμενα «καναρίνια» και τα «Σογιούζ».

04

ΠΕΜΠΤΗ

Μωυσέως προφήτου, Βαβύλα ιερομάρτυρος, Ερμιόνης, Βεβαίας, Ιερουσαλήμ

05

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Ζαχαρίου προφήτου πατρός Προδρόμου, Αβδαίου, Ουρβανού, Θεοδώρου μάρτυρος

06

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Ανάμνηση του εν Χώναις θαύματος Αρχαγγέλου Μιχαήλ, Καλοδότης μάρτυρος

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

07

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΠΡΟ ΤΗΣ ΥΨΩΣΕΩΣ, Σώζοντος μάρτυρος, Ευψυχίου και Ονσιφόρου αποστόλων



**1985. Μεταλλικός
συρμός Κοζούμπια**



08

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Το Γενέσιο της Θεοτόκου, Αθανασίου νεομάρτ. Θεο/νίκης, Αρτεμιδώρου μάρτυρος

09

ΤΡΙΤΗ

✠ Η σύναξη Ιωακείμ και Άννης των Θεοπατέρων, Χαρίτωνος, Θεοφάνους

10

ΤΕΤΑΡΤΗ

Μηνοδώρας, Μητροδώρας, Νυμφοδώρας μαρτύρων, Παυλχερίας



1987. Σταθμός Μοναστηράκι.

11

ΠΕΜΠΤΗ

✠ Θεοδώρας και Ευφροσύνου οσίων, Ευανθίας μάρτυρος, Παύλου Εφέσου

12

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Αυτονόμου ιερομάρτυρος, Ιουλιανού μάρτυρος, Κουρνούτου, Ικονίου, Τατιανού

13

ΣΑΒΒΑΤΟ

Κορνηλίου Εκατόνταρχου, Αριστείδου μάρτυρος, Ιεροθέου, Ιβηρίτου οσίων

14

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Η ΥΨΩΣΗ ΤΟΥ ΤΙΜΙΟΥ ΚΑΙ ΖΩΟΠΟΙΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ (ΝΗΣΤΕΙΑ)



1987. Ο φονικός καύσωνας στην Αττική θιώνει τις ράγες της γραμμής.



15

ΔΕΥΤΕΡΑ

Νικήτα μεγαλόμάρτυρος, Φιλοθέου οσίου, Συμεών Θεσσαλονίκης, Βησσαρίωνος

16

ΤΡΙΤΗ

✠ Ευφημίας μεγαλόμάρτυρος, Μελιτινής μάρτυρος, Μαρτίνου Ρώμης

17

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Σοφίας, Πίστεως, Ελπίδος και Αγάπης μαρτύρων, Αγαθοκλείας



1988. Συρμός 7ης παραθαβής στον χιονισμένο σταθμό Κηφισιάς.

18

ΠΕΜΠΤΗ

Ευμενίου επισκόπου Γορτύνης Κρήτης, Αριάδνης
μάρτυρος, Κάστορος

19

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Τροφίμου, Σαββατίου, Δορμιμέδοντος μαρτύρων

20

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Ευσταθίου μεγαλομάρτ., Ιλαρίωνος σσιμαρτ.,
Θεοπίστης, Μαρτίνου, Υπατίου μαρτ.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ



*1988. Πρώτης γενιάς
τρόλεϊ στην οδό
Πατησίων.*

21

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΥΨΩΣΗ, Ιωνά του προφήτου, Κοδράτου
αποστόλου, Μελετίου



22

ΔΕΥΤΕΡΑ

Φωκά ιερομάρτυρας, Φωκά Κηπουρού, Ισαάκ και Μαρτίνου μαρτύρων

Series of horizontal lines for notes on September 22.

23

ΤΡΙΤΗ

✠ Σύλληψη Ιωάννου του Προδρόμου, Νικολάου νεομάρτυρας Καρπενησίου, Ξανθίππης

Series of horizontal lines for notes on September 23.

24

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Παναγίας Μυρτιδιωτίσσης (Κυθέρων), Θέκλας ισαπ., Σιλουανού Αθωνίτου

Series of horizontal lines for notes on September 24.



1990. Ομόνοια.

25

ΠΕΜΠΤΗ

Ευφροσύνης οσίας και Παφνουτίου του πατρός, Τάτης, Ευγενίου μαρτύρων

26

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ ΜΕΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΤΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ ΚΑΙ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΟΥ, Γεδεών

27

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Αριστάρχου αποστόλου, Καλλιστράτου μάρτυρος, Ακυλίνης μάρτυρας

28

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Α΄ ΛΟΥΚΑ, Βαρούχ προφήτου, Χαρίτωνος ομολογητού, Νεοφύτου και Αυξεντίου

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ



1991. Πλατεία Συντάγματος.



1956 ► Σταθμός «Πευκάκια»

2024 ► Σταθμός «Πευκάκια»





1999 ► Σταθμός «Νέα Ιωνία»

2024 ► Σταθμός «Νέα Ιωνία»



**Επίπεδο επικύρωσης εισιτηρίων
σταθμού «Σύνταγμα»**



**Αποβάθρες σταθμού
«Σύνταγμα»**



*Στρωματογραφία αρχαίου τοίχου,
στον σταθμό «Σύνταγμα»*



29

ΔΕΥΤΕΡΑ

✠ Κυριακού του αναχωρητού, Πετρωνίας, Δορυμέδοντος, Δάδα μαρτύρων

30

ΤΡΙΤΗ

Γρηγορίου επισκόπου Αρμενίας του Φωτιστού, Στρατονίκου, Μαρδονίου μαρτύρων

01

ΤΕΤΑΡΤΗ

Ανανίου εκ των 70 Αποστόλων, Ρωμανού του Μελωδού, Ιωάννη Κουκουζέλη



2000. Το μετρό ανοίγει τις πύλες του.



ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

06

ΔΕΥΤΕΡΑ

✘ Θωμά αποστόλου, Ερωπίδος μάρτυρος, Μακαρίου του νέου μάρτυρος

07

ΤΡΙΤΗ

Σεργίου και Βάκκου μεγαλομαρτύρων, Πολυχρονίου ιερομάρτ., Ιωάννου Ερημίτου

08

ΤΕΤΑΡΤΗ

Πελαγίας και Τσισίας ασίων, Αρτέμωνος, Ιγνατίου του νέου νεομάρτυρος



2002. Το ευρώ γίνεται το επίσημο νόμισμα της Ελλάδας, επί πρωθυπουργίας Κώστα Σημίτη.



ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

13

ΔΕΥΤΕΡΑ

Κάρπου, Παύλου, Αγαθαδώρου, Βενιαμίν, Χρυσής
μαρτύρων, Ιωάννου ιερομάρτυρος

14

ΤΡΙΤΗ

Ναζαρίου, Γερβασίου οσίων, Κοσμά του Μελωδού,
Πρωτασίου μάρτυρος

15

ΤΕΤΑΡΤΗ

Λουκιανού ιερομάρτυρος, Σαβίνου οσίου, Βάρσου
ομολογητού, Εδέσσης



2004. Στην Αθήνα οι
Ολυμπιακοί Αγώνες.

16

ΠΕΜΠΤΗ

Λογγίνου Εκατόνταρχου και των συν αυτώ στρατιωτών, Δομετίου, Τερεντίου

17

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Πσπέ του προφήτου, Ανδρέου του εν «κρίσει», Κλαυδίου, Ιλαρίωνος μαρτύρων

18

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ ΛΟΥΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΟΥ, Μαρίνου μάρτυρος, Ευφροσύνης

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

19

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Γ' ΛΟΥΚΑ, Ιωήλ του προφήτου, Ουάρου μάρτυρος, Κλεοπάτρας οσίας, Φήλικος



2004. Η Αθηνά και ο Φοίβος αποτέλεσαν τις μασκώτ των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.



20

ΔΕΥΤΕΡΑ

✘ Αρτεμίου μεγαλομάρτ., Γερασίμου Κεφαλληνίας,
Ματρώνης Χιοπολίτιδος οσίας

21

ΤΡΙΤΗ

Χριστοδούλου οσίου εν Πάτμω, Ιλαρίωνος του
Μεγάλου, Σωκράτους μάρτυρος

22

ΤΕΤΑΡΤΗ

Αβερκίου ισαπ. επισκ. Ιεραπόλεως, Των εν Εφέσω 7
παιδων, Γλυκερίας, Γάιος μαρτ.

*2005. Το Σωματείο
Συνταξιούχων ΗΣΑΠ
εγκαινιάζει το
Μουσείο Ηλεκτρικών
Σιδηροδρόμων, που
βρίσκεται μέσα στον
σταθμό του ΗΣΑΠ στον
Πεφαιά.*





27

ΔΕΥΤΕΡΑ

Νέστορος μεγαλομάρτ., Πρόκλης συζ. Πιλάτου, Κυριακού, Καπιτωλίνης μάρτυρος

28

ΤΡΙΤΗ

✘ Αγίας Σκέπης της Θεοτόκου, Ευνίκης μαρτ. (ΕΘΝΙΚΗ ΕΟΡΤΗ ΤΟΥ «ΟΧΙ» ΤΟΥ '40) ΑΡΓΙΑ

29

ΤΕΤΑΡΤΗ

Αναστασίας της Ρωμιάς, Αβραμίου οσίου, Μελτινής, Τιμοθέου Θράκης



2008. Ο μεγάλος χιονιάς της Αττικής, δεν σταμάτησε τα τρένα από το να εκτελέσουν τα δρομολόγιά τους.



1999 ► Σταθμός «Ηράκλειο»

2024 ► Σταθμός «Ηράκλειο»





1999 ► Σταθμός «Ειρήνη»

2024 ► Σταθμός «Ειρήνη»





03

ΔΕΥΤΕΡΑ

Ακεψιμά, Αειθαλά, Ιωσήφ μαρτύρων, Γεωργίου
Νεαπολίτου οσιαμάρτυρος

04

ΤΡΙΤΗ

Ιωαννικίου οσίου, Ερμαίου ιερομάρτυρος, Νικάνδρου
επισκ. Μύρων, Πορφυρίου μάρτ.

05

ΤΕΤΑΡΤΗ

Γαλακτίωνος και Επιστήμης μαρτύρων, Ερμά, Λίνου,
Θεοτίμου, Φιλολόγου αποστόλων

1955. Η ιστορία των «πράσινων» λεωφορείων ξεκινά και οι ΕΗΣ αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση της λεωφορειακής γραμμής Ζαπείου-Πεφραιώς μέσω της Λεωφόρου Συγγρού.





10

ΔΕΥΤΕΡΑ

Ολυμπά, Ροδίωνος, Εράσμου, Σωσιπάτρου αποστόλων, Αρσενίου Καππαδόκου

Blank lines for notes under the 10th of November.

11

ΤΡΙΤΗ

Μηνά μεγαλομάρτυρος, Βίκτωρος και Βικεντίου μαρτύρων, Θεοδώρου Στουδίτου

Blank lines for notes under the 11th of November.

12

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Ιωάννου του Ελεήμονος, Νείλου οσίου, Μαρτίου, Νικολάου νεομάρτυρος

Blank lines for notes under the 12th of November.



2011. Ο ΗΣΑΦ που αποτέλεσε μέρος της ιστορίας του νεοελληνικού κράτους, σίγησε για πάντα.

20

ΠΕΜΠΤΗ

Γρηγορίου Δεκαπολίτου οσίου, Πρόκλου Κων/πόλεως, Δασίου, Ανατολίου

21

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ ΤΑ ΕΙΣΟΔΙΑ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΓΙΑΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ (ΙΧΘΥΟΣ ΚΑΤΑΛΥΣΗΣ)

22

ΣΑΒΒΑΤΟ

Αρχίππου, Φιλήμονος, Ομνησίμου αποστόλων, Καλλίστου Ξανθοπούλου, Αββά

23

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ Θ' ΛΟΥΚΑ, Αμφιλοχίου επισκόπου Ικονίου οσίου, Σισινίου ομολογητού, Γρηγορίου



Μετρό, σειρά 3, 2014



24

ΔΕΥΤΕΡΑ

Κλήμεντος Ρώμης, Πέτρου Αλεξανδρείας, Ερμολόγου & Φιλομένου μαρτύρων

25

ΤΡΙΤΗ

✠ Αικατερίνης μεγαλομάρτυρος, Μερκουρίου μεγαλομ., Πορφυρίου

26

ΤΕΤΑΡΤΗ

✠ Στυλιανού οσίου, Νίκωνος «Μετανοείται», Γεωργίου νεομ. Χιοπολίτου



σταθμός Ομόνοια
έργο: «Θυρά»
του Νίκου Κεσσανλή

27

ΠΕΜΠΤΗ

Ιακώβου του Πέρσου, Θεοδοσίου εν Τυρνάβω, Πινουφρίου, Ναθαναήλ, Ρωμανού οσίου

28

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Στεφάνου ομολογητού, Ειρηνάρχου μάρτυρος, Ετοιμασίου, Σωκράτους

29

ΣΑΒΒΑΤΟ

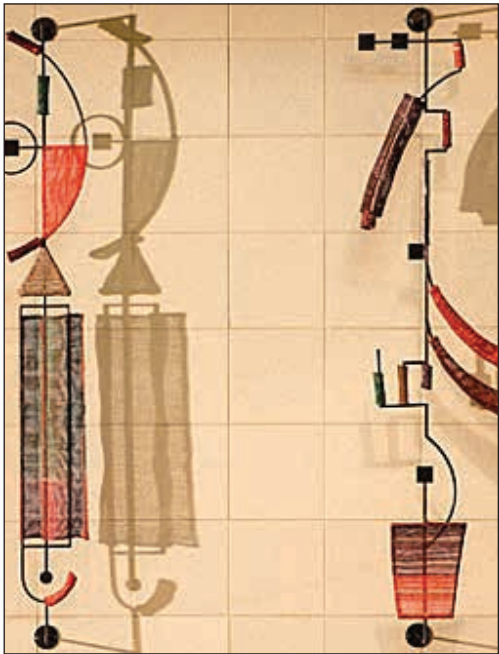
Παρανόμου και 370 Μαρτύρων, Φαίδρου μάρτ., Διονυσίου επισκ. Κορίνθου, Νικολάου

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

30

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΑΝΔΡΕΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΥ, Φρουμεντίου επισκ. Αιθιοπίας



σταθμός Κατελάκη
έργο: «*Φόρμες με*
υφαντό χαλκό» της
Βάσως Πεκλήρη



2004 ► Σταθμός «Νερατζιώτισσα»

2024 ► Σταθμός «Νερατζιώτισσα»





1999 ► Σταθμός «Μαρούσι»

2024 ► Σταθμός «Μαρούσι»







**Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Ακρόπολη»**

04

ΠΕΜΠΤΗ

✦ Βαρβάρας μεγαλ., Ιωάννου του Δαμασκνού, Σεραφείμ επισκ. Φαναρίου

05

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✦ Σάββα οσίου του ηγιασμένου, Διογένους μάρτυρος, Φιλοθέου, Νίνου

06

ΣΑΒΒΑΤΟ

✦ Νικολάου αρχιεπισκόπου Μύρων της Λυκίας του θαυματουργού

07

ΚΥΡΙΑΚΗ

✦ Ι΄ ΛΟΥΚΑ, Αμβροσίου επισκόπου, Μεδιολάνων, Γερασίμου Ευβοίας, Νεοφύτου



*σταθμός
Άγιος Δημήτριος-
Αλέξανδρος
Παναγούλης
έργο: «εις ανάμνηση
του Αλέξανδρου
Παναγούλη» του
Κώστα Ηρακλή
Γεωργίου*



08

ΔΕΥΤΕΡΑ

Σωσθένους, Απολλώ, Τυχικού εκ των 70 Αποστόλων, Παταπίου σοσίου, Σωφρονίου Κύπρου

09

ΤΡΙΤΗ

✕ Σύλληψη της Θεοτόκου υπό Αγίας Άννης, Σωσιθέου, Ναρσού μαρτύρων

10

ΤΕΤΑΡΤΗ

Μηνά Καλλικελάδου, Ερμογένους, Ευγράφου, Θεοτέκνου μαρτύρων θωμά σοσίου



σταθμός Ακρόπολη
Αντίγραφο ζωφόρου
Παρθενώνα

11

ΠΕΜΠΤΗ

Δανιήλ και Λουκά Νέου των Στυλιτών, Αιμιλιανού, Μείρακος μαρτύρων

12

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Σπυρίδωνος επισκόπου Τριμυθούντος του Θαυματουργού, Ιωάννου επισκ. Ζικνών

13

ΣΑΒΒΑΤΟ

Ευστρατίου, Αυξεντίου, Ορέστου, Λουκίας, Ευγενίου, Άρεως μαρτύρων

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

14

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΙΑ΄ ΛΟΥΚΑ (ΠΡΟΠΑΤΟΡΩΝ), Θύρσου, Φιλήμονος, Απολλωνίου, Αρριανού



*σταθμός Σύνταγμα
έργο: «Ρολόι του
Πολιτισμού», του
γλύπτη θόδωρου*

18

ΠΕΜΠΤΗ

Σεβαστιανού, Ζωής, Νικοστράτου, Κάστορος, Δανιήλ οσίου του Μολδαβού

19

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Βονιφατίου, Ευτυχίου Θεσ/νίκης, Αγγαΐδος, Άρεως μαρτύρων, Ηλιού του Ρώσου

20

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Ιγνατίου ιερομάρτυρος του Θεοφόρου, Ιωάννου Κρονστανόνης, Φιλαργίνιου οσίου

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

21

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΠΡΟ ΤΗΣ ΧΡΙΣΤΟΥ ΓΕΝΝΗΣΕΩΣ, Ιουλιανής και των συν αυτής 500 Μαρτύρων



σταθμός Εθνική Άμυνα
έργο: «Υπόγειο
Πάρκο», του Κώστα
Τσόκλη



22

ΔΕΥΤΕΡΑ

✘ Αναστασίας της Φαρμακολύτριας, Χρυσογόνου, Θεοδότης μαρτύρων

23

ΤΡΙΤΗ

Των εν Κρήτη 10 Μαρτύρων, Ναούμ Φωτιστού Βουλγαρίας, Παύλου Νεοκαισαρείας

24

ΤΕΤΑΡΤΗ

✘ Παραμονή Χριστουγέννων, Ευγενίας οσίας, Βασίλας και Αχαϊκού μαρτύρων



σταθμός Χαλάνδρι
έργο: «Διασημική
Ποίηση δίπτυχο
2004»,
του Χρίστου Καραά

25

ΠΕΜΠΤΗ

✠ Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΩΤΗΡΟΣ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ
(ΑΠΑΝΤΑ ΚΛΕΙΣΤΑ)

26

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

✠ Η Σύναξη της Υπεραγίας Θεοτόκου, Ευθυμίου
Σάρδεων, Αμασείας, Ιούστας

27

ΣΑΒΒΑΤΟ

✠ Στεφάνου Πρωτομάρτυρος, Θεοδώρου του Γραπτού,
Λουκά Μουδανίων



*σταθμός
Πανεπιστήμιο
έργο: «Αρχαϊκό
Λεξιλόγιο», του
Γιάννη Μόραλη*

28

ΚΥΡΙΑΚΗ

✠ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΓΕΝΝΗΣΙΝ ΤΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ, των εν
Νικομηδεία Δισμυρίων Μαρτύρων



29

ΔΕΥΤΕΡΑ

Των υπό Ηρώδου αναireθέντων 14.000 Νηπίων,
Μαρκέλλου, Βενιαμίν

30

ΤΡΙΤΗ

Ανυσίας οσιομάρτυρος, Φιλεταίου μάρτυρος, Λέοντος
οσίου, Γεδεών, Θεοδώρας

31

ΤΕΤΑΡΤΗ

Μελάνης οσίας, Ζωτικού του ορφανοτρόφου, Γελασίου
Μάρτυρος



*Το τραμ στην πόλη,
2018*

Συνοπτικό ημερολόγιο 2025

Ιανουάριος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Φεβρουάριος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

Μάρτιος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Απρίλιος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

Μάιος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Ιούνιος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Ιούλιος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Αύγουστος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Σεπτέμβριος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Οκτώβριος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Νοέμβριος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Δεκέμβριος

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



1999 ► Σταθμός «ΚΑΤ»

2024 ► Σταθμός «ΚΑΤ»





1999 ► Σταθμός «Κηφισιά»

2024 ► Σταθμός «Κηφισιά»







*Επίπεδο διακίνησης επιβατών
σταθμού «Αεροδρόμιο»*

*Την έκδοση του ημερολογίου επιμελήθηκαν οι
Ρουσιάς Ευθύμιος και Ντρες Λάμπρος*