

ΣΑΠ - ΕΗΣ - ΗΣΑΠ - ΣΤΑ.ΣΥ

2025 ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ  
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ  
ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

*Αφιερωμένο*

στους μεγάλους οραματιστές και πρωτεργάτες των ΣΑΠ - ΕΗΣ

*Αλέξανδρος Κ. Βριάγκαρη - Νικόλαος Α. Βριάγκαρη - Στρατή Ανδρεάδη*





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

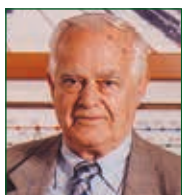
📍 Πλ. Λουδοβίκου 1, Μέγαρο ΗΣΑΠ Πειραιά, 1<sup>ος</sup> όροφος, Τ.Κ. 185 31

☎ 210.5228664 - 5233865 - 210 4190755 - 210 4221488

🌐 [www.ssisap.gr](http://www.ssisap.gr) ✉ [info@ssisap.gr](mailto: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**  
Αντιπρόεδρος



**Μηροκώστας Νικόλαος**  
Γεν. Γραμματέας



**Τριανταφύλλου  
Τριαντάφυλλος**  
Αναπληρωτής  
Γραμματέας



**Νερης 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. Βλάχγκαλη - Νικόλαος Α. Βλάχγκαλη - Στρατή Ανδρεάδη*

### *Αλέξανδρος Κ. Βλάχγκαλης*

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 Βλάχγκαλη (ο οποίος είχε έρθει στην Ελλάδα από την Οδησό το 1870).

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 ΣΑΠΝ. Τριανταφυλλίδης, υπέβαλε την παραίτησή του γιατί όπως δήλωσε, του ήταν αδύνατο να παρακολουθήσει τη μετατροπή του ατμοκίνητου σιδηροδρόμου σε ηλεκτροκίνητο.

Η μεγάλη του ανοδική πορεία αρχίζει αρχές του 1904 όταν ο έως τότε διαχειριστής της Εταιρείας ΣΑΠΝ. Τριανταφυλλίδης, υπέβαλε την παραίτησή του γιατί όπως δήλωσε, του ήταν αδύνατο να παρακολουθήσει τη μετατροπή του ατμοκίνητου σιδηροδρόμου σε ηλεκτροκίνητο.

Το συμβούλιο παρακάλεσε τότε τον σύμβουλο Ν. Θ. Βλάχγκαλη να αναλάβει και τη διαχείριση της Εταιρείας μαζί με τον ανιψιό του τον Αλέξανδρο Κ. Βλάχγκαλη. Αλλά τον Ιούλιο του 1904 ο Νικόλαος Βλάχγκαλης 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 Βλάχγκαλης 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.

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 ανακυπούσας 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



Αλέξανδρος Κ. Βλάχγκαλης



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

πρόβλεψη ότι «ο νέος σταθμός και το νέο τμήμα της σήραγγας (κάτω από την 3η Σεπτεμβρίου μέχρι την Πλατεία Αττικής), θα καταστεί δυνατόν, μελλοντικώς να συνδιασθή και με άλλους κλάδους υπογείου συγκοινωνίας. Αυτό όμως αποτελεί μέριμνα και έργον των μεταγενεστέρων μας». Είχε συλλάβει το συγκοινωνιακό πρόβλημα στην προέκτασή του, με τον τεχνοκρατικό ορθολογισμό που τον διέκρινε.

Ένα από τα όνειρα του Αλέξανδρου Βλάχκαλη 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 Βλάχκαλης αποχώρησε από τη Διοίκηση της Εταιρείας ΕΗΣ, τον Απρίλιο του 1945, τον διαδέχτηκαν αυτά τα πολύ δύσκολα χρόνια, ο υιός του Νικόλαος Βλάχκαλης 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 Βλάχκαλης και Στρατής Ανδρεάδης.

### *Νικόλαος Αλέξανδρου Βλάχκαλης*

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



Νικόλαος Α. Βλάχκαλης

### *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 μετακπαίδευση στο Πανεπιστήμιο του Παρισιού, όπου και αναγορεύτηκε διδάκτορας. 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.



Στρατής Ανδρεάδης

**Ο Νικόλαος Βλάχκαλης και ο καθηγητής Στρατής Ανδρεάδης διαδέχτηκαν τα δύσκολα χρόνια τον Αλέξανδρο Κ. Βλάχκαλη. Αποδεδείχθηκαν 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.**



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

Νικόλαος Αλ. Βλάχκαλης  
Γενικός Τεχνικός Διευθυντής  
των Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων ΕΗΣ  
1945 - 1975

**Η επιστολή με την οποία αποκαιρέτσε  
τους εργαζόμενους στους ΕΗΣ:**

Αθήναι, τῆ 19 Ὀκτωβρίου 1975

Π ρ ό ς  
"Απαν τῶ Προσωπικόν τῆς Ἐταιρίας  
" ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΕ "

Ἄγαπτοί Συνεργάται,

Ἐπί τῆ ἀποχωρήσει μου ἐκ τῆς θέσεως τοῦ  
Γενικοῦ Τεχνικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἐταιρίας τῶν Ἑλληνικῶν  
Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, θά ἤθελα νά ἐκφράσω εἰς ὅλους  
σας τās θερμάς μου εὐχαριστίας διὰ τήν συμπράστασιν καί  
τήν βοήθειαν τήν ὁποίαν προσέφερον οἱ γονεῖς πολλῶν ἀπό  
ἐσῶς καί ὅλοι ἐσεῖς προσωπικῶς τόσον εἰς τόν πατέρα μου,  
ὅσον καί εἰς ἐμέ κατά τήν ἐπί σειράν ἐτῶν ἐκτέλεσιν τοῦ  
ἔργου μας διὰ τήν προκοπήν τοῦ Σιδηροδρόμου τόν ὁποῖον ὅλοι  
μας πολὺ ἀγαπήσαμεν.

Ἐπιθυμῶ νά πιστεύω ὅτι θά ἐξακολουθήσετε καί  
εἰς τό μέλλον νά ἐπιδεικνύετε τήν ζῆλον ἀγάπην καί τό ζῆλον  
ἐνδιαφέρον διὰ τήν περαιτέρω ἐπιτυχῆ σταδιοδρομίαν τοῦ Σι-  
δηροδρόμου.

Εὐχομαι εἰς ἐσῶς καί τās οἰκογενείας σας ὁ-  
γαίαν, εὐτυχίαν καί προκοπήν .-

Μετά φιλικῶν χαίρετεσσών,

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΛΕΞ. ΒΛΑΧΚΑΛΗΣ

Στρατής Γ. Ανδρεάδης  
Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου  
των Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων ΕΗΣ  
1945 - 1975

Τι εἶχε γράψει το 1969 στο Λεύκιωμα  
για τα 100 χρόνια ἀπό τὴν ἰδρυση τῆς εταιρίας.  
Πῶς ἐβλῆπε τους εργαζόμενους καὶ τους συνταξιούχους  
«ο σκλήρῶς αὐτῶς εργοδότης».

Ἕνα αὐτὸ εἶναι εἰδικῶς σφαιρωμένο στο προσωπικὸ τοῦ σιδηροδρόμου  
ἄνους, ὅσοι - στο διάστημα τῆς ἐξατονταετίας, ἀπὸ το 1869 - ἐργάστη-  
σαν Σ.Α.Π. καὶ στοὺς Ε.Η.Σ., καὶ ὅσοι, παῖδοι ἢ γαινοῦργοι, ἐργάζονται  
σήμερα στὴν εταιρία μας. Στὴ διαδοχὴ αὐτῶν τῶν γενεῶν τοῦ προσωπικοῦ μας,  
προσπάθεια καὶ ολόκληρη ἀνθρώπινη που ἐμῶς ἔχθησαν καὶ ἐδημιούργησαν, ἡ κοινὴ  
δυσχερῶν, ἡ λύση τοὺς καὶ το ζήτησμά τοὺς καὶ - τελικῶς - ἡ σύνθεσις μας  
πορείας ἀνοδικῆς, μίας ἀδιάλειπτης προόδου, ἔχει συνηροτήσει μίση ψυχικὴ κοι-  
νότητι με μεγάλα ἱστορικὸ βάθος. Μία κοινότητι, ὅπου «ἐκείνοι που ἐφυγαν»,  
ἐκείνοι που ἀποκαίρησαν, αὐτοὶ που μένουν καὶ αὐτοὶ που ἐρχονται εἶναι παρό-  
ντες στὴν ἐνότητι τοῦ ἔργου, αὐτοὶ που ἀγάπη τοὺς γι' αὐτὸ, στὴν ἐπιθυμία τοὺς να  
ἐκείνων που ἐφυγαν - αὐτῶν που ἀποτελοῦν τὴς προηγουμένους γενεῶν τοῦ προ-  
σωπικοῦ μας -; ἀφιέρωμα ἀναγνωρίσεως καὶ βαθιῆς ἐπιθυμῆσεως τοὺς ἀπομά-  
χους μας, ἀφιέρωμα θερμῆς ἀγάπης στο σημερινὸ προσωπικὸ μας - ἐργασιῶν,  
ἐργασιοτεχνικὸ, υπαλληλικὸ - το Λεύκιωμα αὐτὸ ἐκφράζει, ἐπίσης, τὴν υπερηφά-  
νεια τῆς Διοικήσεως τῆς εταιρίας, γιατί τῆς ἔλαχε ἡ τιμὴ να εἶναι  
ἐνιστοδόχος μίας τέτοιας ἀποστολῆς καὶ να περιστοιχίζεται  
ἀπὸ τόσο ἀξίους συνεργάτες. Ἐκφράζει, ἀκόμη,  
τὴν αἰσιοδοξία τῆς γιὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἀσφαλοῦ ἔργου  
τῆς εταιρίας, ἐπιτεύγματος μακροχρόνιας συλλογικῆς  
προσπαθείας, καὶ τὴν υποσχασὴ τῆς να συνεχίσει,  
με μεγαλύτερο ζῆλο, τὴν προσπάθεια αὐτή.



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

## Η Αθήνα πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους

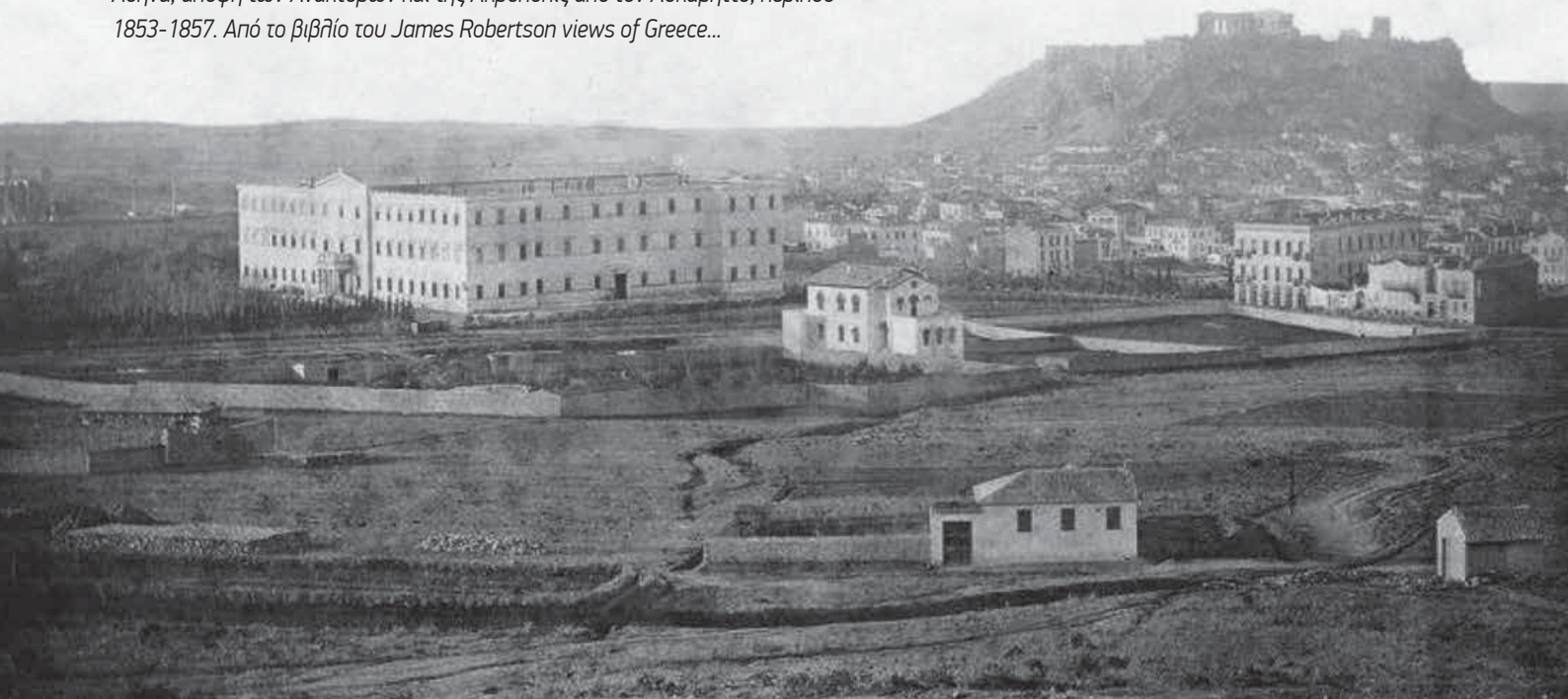
Ήταν μία μικρή πόλη, κεφαλοχώρι μάλλον, με επτά χιλιάδες κατοίκους, με πολύ μεγάλο όνομα και σωρούς ερείπια από πέτρες και από μάρμαρα, που μιλούσαν για το ένδοξο παρελθόν. Τα σπίτια ήταν συγκεντρωμένα γύρω από την Ακρόπολη, που δέσποζε επάνω τους σαν κάστρο. Ήταν μία μικρή πολιτεία, ξεχασμένη μέσα στους αιώνες της σκλαβιάς, 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 υποκλήθηκαν 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 διχόνοιες, τα σκαμπανεβάσματα της δόξας και της συμφοράς.

Και κάποτε η Αθήνα ελευθερώθηκε. Τότε οι ελεύθεροι Έλληνες θυμήθηκαν την ιστορία της, το παρελθόν της, την παλιά δόξα της, το περασμένο μεγαλείο της. Και γι' αυτό τη διάλεξαν για πρωτεύουσα του νεοσύστατου Ελληνικού Κράτους. Πρωτεύουσα ένα κεφαλοχώρι με χίλια πεντακόσια σπίτια και εκατόν είκοσι και πλέον 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 Παλλιάδος. Είχε επισκεφθεί τότε πολλούς αρχαιολογικούς τόπους με την καθοδήγηση του Γερμανού αρχαιολόγου Λουδο-

*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

βίκου 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, αλλή με μέλλον και ευρύτατη προοπτική. Έγιναν σχέδια επί σχεδίων. Ξένοι πολιοδόμοι 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 Δε-

κεμβρίου του 1834. Ανέβηκε από την οδό Πειραιώς και διασχίζοντας την Ηρακλειδών ξεπέζεψε στο Θησείο, 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 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 όλα τα μέρη της χώρας 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 ιπποκίνητος Τροχιόδρομος στην Πλατεία Συντάγματος, 1882*





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

## Ο Σιδηρόδρομος από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και τα πηλεονεκτήματά 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 «λίθόδρομων» έφτασε στο απόγειό του την εποχή του Περικλή, με την εμφάνιση της «Εκτροπής» της πρώτης ιστορικά καταγραμμένης αλλαγής τροχιάς. Με τη δημιουργία διακλαδώσεων, παρακαμπτηρίων και συνδυετικών 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 μελλοδικής 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 εκμετάλλευσή του οποίου είναι αποκλειστικά εμπορευματική. Η απουσία επιβατικής εκμετάλλευσής 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 μηχανικής 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.

Η ατμάμαξα «Rocket», του μηχανικού George Stephenson







## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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 έλξη εξασφαλίζεται αποκλειστικά με ατμάμαξες και η κίνηση των επιβατικών συρμών γίνε-

ται για πρώτη φορά βάσει δρομολογίων.

Η οικονομική επιτυχία του σιδηροδρόμου 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 караβάνια των πιονέρων 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 οργανωμένα και ολοκληρωμένα κοινωνιακή εξυπηρέτηση, με καθορισμένα δρομολόγια, σίγουρη, αξιόπιστη και ασφαλή μεταφορά.

Σιδηρόδρομος Liverpool-Manchester, 1830





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

## 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 Α-

θήνας 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

## 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 έωνε την Αθήνα με το επίνειό της, στην αρχή σκόνταψε. 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.



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

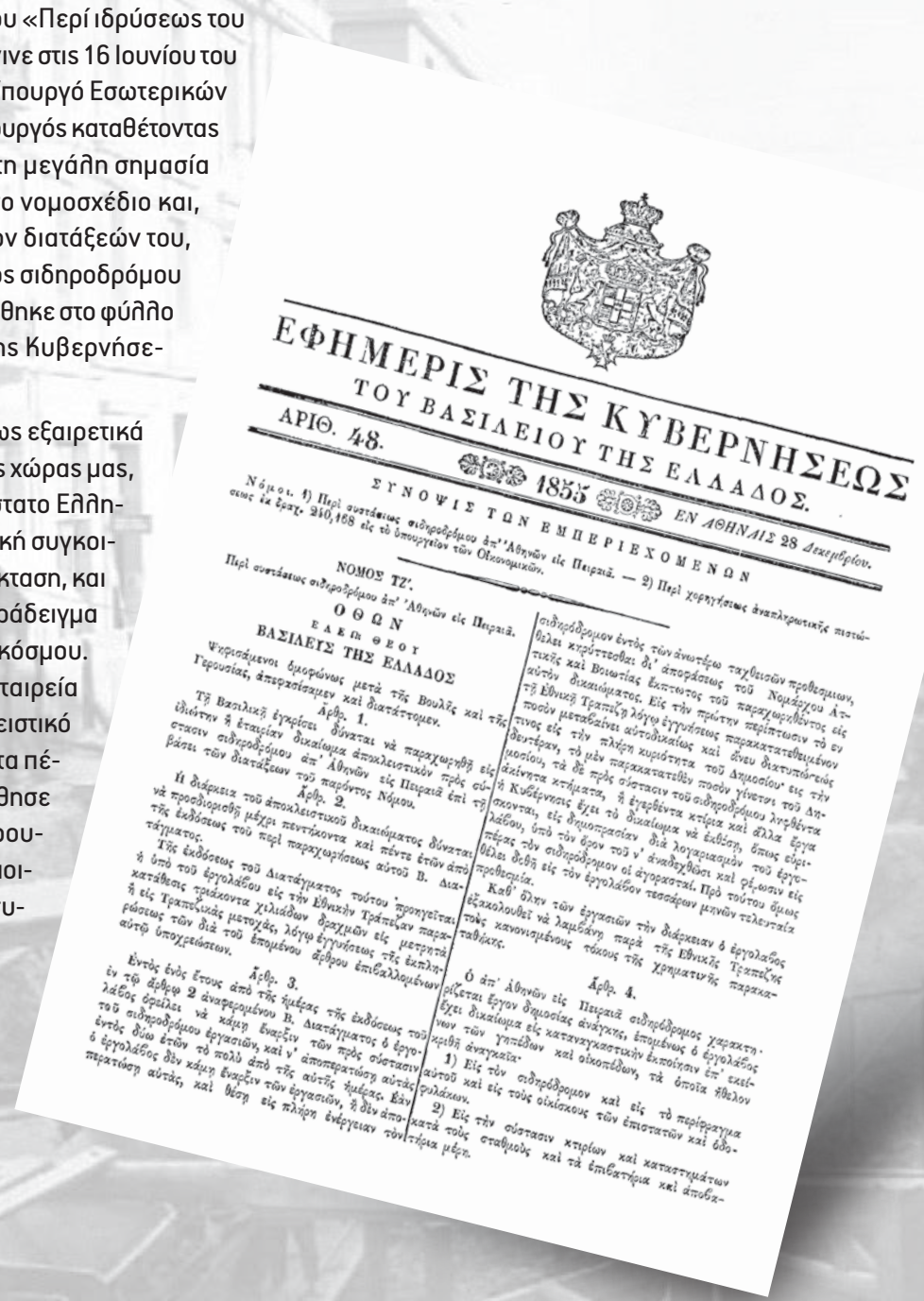
# Το πρώτο νομοσχέδιο για τη σύσταση σιδηροδρόμου

Η κατάθεση του πρώτου νομοσχεδίου «Περί ίδρύσεως 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 παράδειγμα 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.



Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

# Η εφαρμογή του Νόμου ΤΖ΄

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 Οκτώβριο του 1857, δημοσιεύθηκε διάταγμα που κανόνισε 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 Φεράλδη, 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. Πούλλου το συμβόλαιο (αριθ.1579) για την παραχώρηση του προνομίου στον Φραγκίσκο Φεράλδη. Αντιπροσωπεύοντας την Ελληνική Κυβέρνηση υπέγραψε το συμβόλαιο ο Κ. Προβελθέγγιος, Υπουργός των Εσωτερικών. Ο Φεράλδης δεν ηδυνήθει να εκπληρώσει τας εκ της συμβάσεως αναληφθείσας υποχρεώσεις του και ως εκ τούτου εκηρύχθηκε έκπτωτος.



Κωνσταντίνος Προβελέγγιος



### ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ. ΑΡΙΘ. 47. 1857 ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ 12 'Ιουνίου.

#### ΣΥΝΟΨΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Νόμοι. 1) Περί χαρακτηρισμού ιδιωτικών οδών. — 2) Περί τροποποιήσεως του από 22 Νοεμβρίου 1855 ΤΖ΄ νόμου περί συστάσεως σιδηροδρόμου από Αθηνών εις Πειραιά. — Διάταγμα κ.τ.λ. 3) Περί μεταβιβάσεως του έπιπέτου του λιμένος Λαυρακίου 'Ιω. Γ. Δραγουμή εις τὴν λιμένα Σπάρτης. — 4) Περί διορισμῶν και μεταβιβάσεων εἰς τὸ Β. ναυτικόν. — 5) Περί τοῦ διορισμοῦ τοῦ διαβεβημένου υποπλοίαρχου 'Ανδρέου Σάββα, εἰς ἐπίπετον τῶν ναυτῶν τοῦ Βασιλ. ναυσταθμοῦ. — Ἄλλα κ.τ.λ. 6) Ἄρροισι: τὴν θανάτων ὑπαισθητῶν. — 7) Ἄλλοι ποινῆς εἰς ἐκτὸς τῶν καθυστερηθέντων πληροῦσιν τῆς

#### ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ΄

Περί χαρακτηρισμῶν ιδιωτικῶν οδῶν.

#### Ο Θ Ω Ν

ΕΛΕΘ ΘΕΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ψηφισάμεν οἱ ἑμπορίων μετὰ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας, ἀπεραιώσαμεν καὶ διατάξαμεν.

Ἄρθρ. 1. Χαρακτηρίζονται ἐπὶ τοῦ παρόντος ἑθνικαὶ οδοὶ κατὰ τὸν περὶ ἀξιοποιήσεως ὑποτοχ. 5. νόμον.

- 1) Ἡ ἀπὸ Ναυπλίου εἰς Τρίπολιν.
- 2) Ἡ ἀπὸ Τριπόλεως εἰς Καλαμάς διὰ τῆς Μεγαλοπόλεως.
- 3) Ἡ ἀπὸ Τριπόλεως εἰς Σπάρτην.
- 4) Ἡ ἀπὸ Σπάρτης εἰς Γυθιον.
- 5) Ἡ ἀπὸ Καλαμών εἰς Νοτιόν.
- 6) Ἡ ἀπὸ Καλαμών εἰς Νοτιόν.
- 7) Ἡ ἀπὸ Πηλείου εἰς Μεθώνων διὰ Πύλου.
- 8) Ἡ ἀπὸ Λευκάδας εἰς Λακίαν.
- 9) Ἡ ἀπὸ Λευκάδας εἰς Στυλίδαν.
- 10) Ἡ ἀπὸ Λευκάδας εἰς Αντικυβέρταν.
- 11) Ἡ ἀπὸ Θεσβῶν εἰς Χαλκίδαν.
- 12) Ἡ ἀπὸ Μεγαρίων εἰς Κόρινθον.
- 13) Ἡ ἀπὸ Κορίνθου εἰς Ἄργον.
- 14) Ἡ ἀπὸ Ἄργου εἰς Ἴκων.
- 15) Ἡ ἀπὸ Λακίας εἰς Καλλιδρόμην.
- 16) Ἡ ἀπὸ Μεσολογγίου εἰς Ἄγγρινον καὶ Ἄγγρινον εἰς Ἀμφιλοχικὸν Ἄργον.
- 17) Ἡ ἀπὸ Ἄγγρινου εἰς Ἀμφιλοχικὸν Ἄργον.

ῥυθμιζόμενων οδῶν χορηγεῖται εἰς τὸ ἐπὶ τῶν ἐσωτερικῶν ὑπογραμμῶν, ἀπέναντι τῆς ὑπολογισθείσης ὀλικῆς διαπίστευσις ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ αὐτοῦ διὰ τὴν τρέχουσαν χρόνον τοῦ 1857, ὄγκου τριακοσίων χιλιάδων, ἀριθ. 300,000.

Ὁ παρὸν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας καὶ περὶ ἡμῶν αἰμάτων κυρωθεὶς, θέλει δημοσιεῖσθαι διὰ τῆς ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθῆ ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Αθήναις, τὴν 10 'Ιουνίου 1857.  
Ο Θ Ω Ν  
Α. Γ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ Α. ΚΟΙΝΟΥΛΟΓΙΣΤΟΣ.  
Ἐπιφύθη καὶ ἐξέθη ἡ μεγάλη  
σφραγὶς τοῦ Κράτους.  
Ἐν Αθήναις, τὴν 11 'Ιουνίου 1857.  
Ὁ Υπουργὸς τῆς Δικαιοσύνης  
Μ. ΣΚΑΛΙΤΣΗΣ.

#### ΝΟΜΟΣ ΓΙΕ΄

Περί τροποποιήσεως τοῦ ἀπὸ 22 Νοεμβρίου 1855 ΤΖ΄ νόμου περί συστάσεως σιδηροδρόμου ἀπὸ Αθηνῶν εἰς Πειραιά.

#### Ο Θ Ω Ν

ΕΛΕΘ ΘΕΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ψηφισάμεν οἱ ἑμπορίων μετὰ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας ἐκρωσάσαμεν καὶ διατάξαμεν.

Ἄρθρ. 1. Ἡ ἐν τῷ ἄρθρῳ 2 τοῦ ἀπὸ 22 Νοεμβρίου 1855 ΤΖ΄ Νόμου περί συστάσεως σιδηροδρόμου ἀπὸ



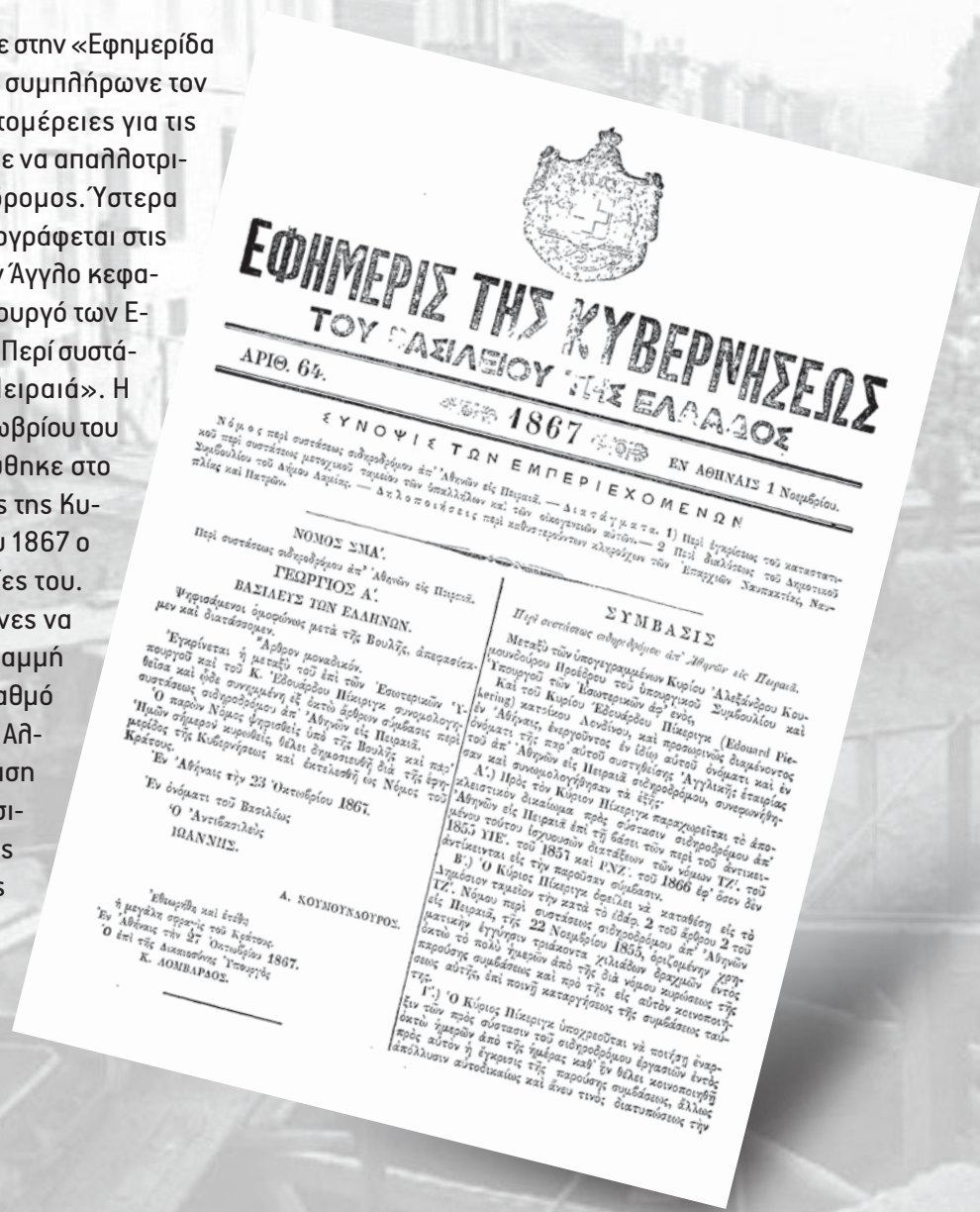
## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

### 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 πρόνομο παραχωρήθηκε αυτή τη φορά στους Δεκάτζ – Δελαθορονσί και Παγανέλη, που άρχισαν την κατασκευή της σιδηροδρομικής 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.

### Η τελική 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 θησαίο, 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 αποπεράτωσης του σιδηροδρόμου Αθηνών και Πειραιώς προθεσμίας, κατασκευής θαλασσίων 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 Γκρατς 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 ληθεί το θέμα της αποζημίωσης των ιδιοκτητών του απαλλοτριωθέντος χώρου, καθώς οι κάτοχοι των οικοπέδων δι'ων δι' 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 Σκαλιτσούνης, 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 καθε-

σμένοι, μηχανικοί, πολίτευτές, δημοσιογράφοι 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 παλλαικικού 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 από 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

### Τὸ πρῶτον δρομολόγιον.

Ἡ ἐταιρεία καθόρισε τὸ δρομολόγιον τοῦ σιδηροδρόμου διὰ τῆς ἀκολουθούσης ἀνακοινώσεώς της, ἐκδοθείσης τὴν 25 Φεβρουαρίου 1869.

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

Ἄνα γω ρήσεις: Καθ' ἐκάστην ἐκ Πειραιῶς εἰς τὰς ὥρας 6, 7, 9, 11, 2, 3.30, 5.30, 7. Ἐκτάκτως 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. Ἐκτάκτως κατὰ Κυριακὴν καὶ Δευτέραν εἰς τὰς 5.15.

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

Παιδιά 3 μέχρι 12 ἐτῶν θέλουσι πληρῶσαι 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 πληρῶσαι λ. 10.

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

Ὁ Γεν. Διαχειριστὴς  
M. C. Tidmarsh



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

βασιλίσσας Όλγας, ήταν σκεπασμένη με δάφνες και μυρτιές, και 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 τραίνο 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 ξαναπαίνουν στον συρμό όλοι και ξεκινάει για το Θησείο όπου θα βρίσκεται σε 16 λεπτά.



Θεράσβουλος Ζαΐμης

Στις 27 Φεβρουαρίου του 1869 ο πρώτος ελληνικός σιδηρόδρομος ένωνε 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 άψυχα 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.

*Στις 17 Φεβρουαρίου του 1869 εκτελείται το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο του ατμοκίνητου αστικού σιδηροδρόμου Αθήνας (Θησείου) – 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 τόσοσους άξιους συνεργάτες. Εκφράζει ακόμη, την αισιοδοξία της για την επέκταση του λαμπρού έργου της εταιρείας, επιτεύγματος μακροχρόνιας συλλογικής προσπάθειας, και την υπόσχεσή της να συνεχίσει, με μεγαλύτερο ζήλο, την προσπάθεια αυτή».

Ο Σταθμός του ΗΣΑΠ στον Πειραιά  
κατά την δεκαετία του 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 αλληλεπένδετη 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 Βλάχκαλη, 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-Θε-

όφιλο Φεράλδης, αντιπρόσωπο της γαλλικής εταιρείας 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, Δελιοθωρανού και Παγκανέλη. Αλλά και η δεύτερη γαλλική εταιρεία κηρύσσεται έκπτωτη γιατί δεν μπόρεσε να προχωρήσει όσο έπρεπε το έργο, καθώς μεσολάβησαν 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 ΡΝΖ´ με τον οποίον καθορίζεται η προθεσμία αποπεράτωσης γραμμής και σταθμών.

■ **Οκτώβριος 1867.** Υπογράφεται σύμβαση με τον Άγγλο κεφαλαίουχο Εδουάρδο Πίκεριγκ και τον Υπουργό των Εσωτερικών Αλέξανδρο Κουμουνδούρο «Περί συ-



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

στάσεως 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 αφετηρία 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. Σκαλτσούνη, Δ. Δαμασκηνό και εγκαθίστα τα γραφεία του στην οικία Χρηστομάνου.

■ **17 Φεβρουαρίου 1869.** Γίνεται η πρώτη γενική δοκιμή.

### Ο ΑΤΜΗΛΑΤΟΣ ΣΑΠ 1869 – 1904

■ **27 Φεβρουαρίου 1869.** Γίνονται τα επίσημα εγκαίνια του Σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιά του πρώτου Ελληνικού Σιδηροδρόμου στον κόσμο μετά του Λονδίνου το 1863 και της Νέας Υόρκης το 1867 από τη βασίλισσα Όλγα, η οποία αντιπροσώπευε τον βασιλιά Γεώργιο, ο οποίος βρισκόταν στο εξωτερικό. Παρών ο Πρωθυπουργός Θ. Ζαΐμης, Υπουργοί, επίσημοι και πλήθος κόσμου παρευρέθηκαν στην εκδήλωση. Τον αγιασμό τέλεισε ο Μητροπολίτης Αθηνών Θεόφιλος. Επιτέλους ένα όνειρο 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 είναι στη διάθεση του επιβατικού κοινού. Γράφει η εφημερίδα «Αιών» στο φύλλο της 3ης Μαρτίου 1869 «*Ο σιδηρόδρομος ήρξατο τακτικός εργαζόμενος από της τελευταίας Παρασκευής. Η συρροή των επιβατών είναι μεγίστη. Οι πάντες δ' ομολογώσι 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 συμπλέγματος σιδηροδρόμου*».

■ **1870.** Η τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως εξαγοράζει τον ΣΑΠ. Η Διοίκηση καταργεί την 3η θέση επιβατών και



Το αρχικό κτίριο του σταθμού ΣΑΠ στον Πειραιά, 1880



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

καθιερώνει χιλιομετρικό τιμολόγιο εισιτηρίων.

■ **1881.** Καταστροφή εκ πυρκαϊάς παλαιού θεάτρου Φαλήρου και ανοικοδόμηση 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 ιπποσιδηροδρόμου (ιππήλατου τροχιοδρόμου) του ΣΑΠ στον Πειραιά, από τον σιδηροδρομικό σταθμό μέχρι το Τελωνείο, κατά μήκος της παραλιακής οδού του λιμανιού.

■ **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.).

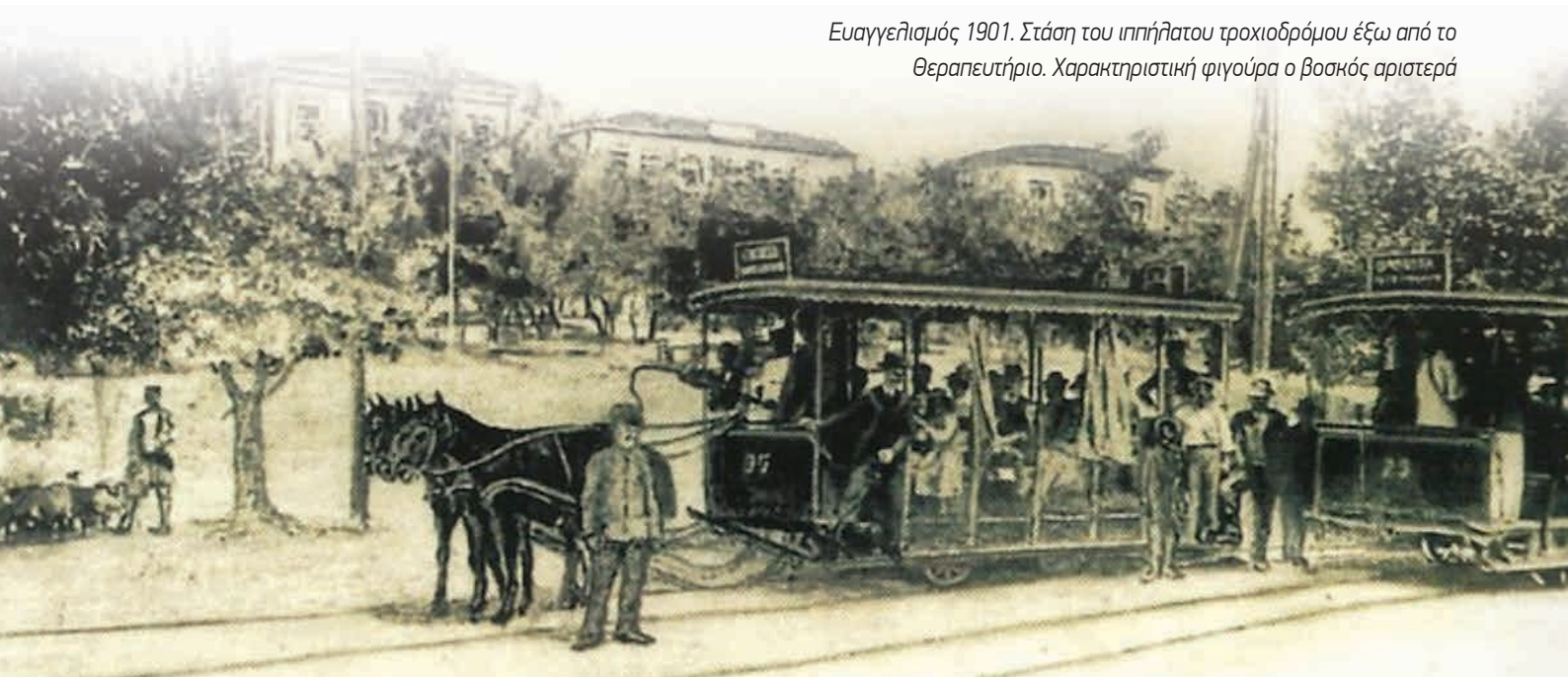
■ **1888.** Κατασκευάζεται στο εργοστάσιο των ΣΑΠ στον Πειραιά η βασιλική σιδηροδρομική άμαξα, προσφορά για τα 25 χρόνια της βασιλείας του Γεωργίου Α΄ (Σήμερα βρίσκεται στο Μουσείο του ΟΣΕ). Πρώτο παρουσιάστηκε δε στην Α΄ Διεθνή Έκθεση «Ολυμπίων» που έγινε στο νεόκτιστο τότε Εκθεσιακό Μέγαρο του Ζαπείου, 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 διπλοσσιασμού τις μέχρι τότε μονής γραμμής που ολοκληρώνονται ένα χρόνο αργότερα, δηλαδή το 1891.

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





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **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 Τριανταφύλληου, εισήλθον εις την αναμένουσαν αμαξοστοιχίαν, διανύσασαν μετ' επιστροφής την μέχρι του σταθμού Μοναστηρακίου απόστασιν, από δε της επομένης ημέρας ήρχισαν τα κανονικά δρομολόγια, από Ομόνοιας εις Πειραιά».

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

γιορτή της Ολυμπιάδας της Αθήνας.

■ **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-Ομόνοιας. Έτσι στο σημείο αυτό τελειώνει η πρώτη περίοδος του ατμοκίνητου αστικού σιδηροδρόμου και αρχίζει η νέα περίοδος της ηλεκτροκίνησης υπό τη Διεύθυνση του νεαρού Αλέξανδρου Βλάχου.

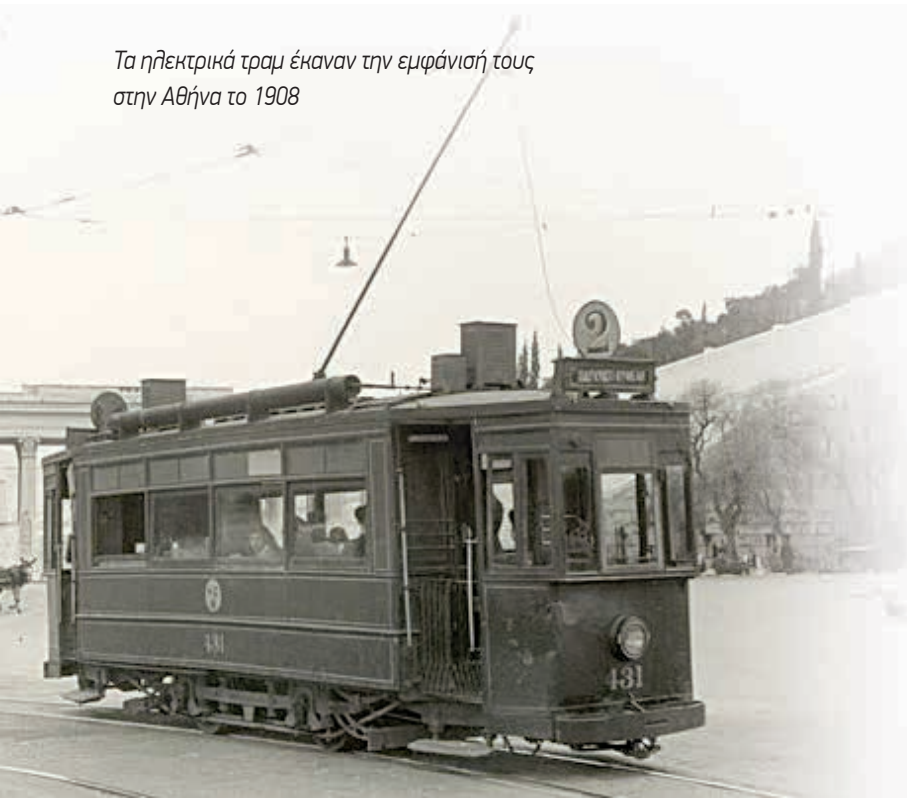
■ **1910.** Ηλεκτροκίνηση του Τροχιοδρόμου Παραλίας έναρξη 12 Απριλίου.

■ **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 προκυμαίας 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 κινητού νοσοκομείου και την αξιοποίηση του ξενοδοχείου «Μέγα» στο Φάληρο για ναυτικό νοσοκομείο.

*Τα ηλεκτρικά τραμ έκαναν την εμφάνισή τους στην Αθήνα το 1908*





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

- **1914.** Προμήθεια 9 οχημάτων του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και 2 του Τραμ της παραλίας.
- **1915.** Εγκαινιάζεται η επέκταση της τροchioδρομικής 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 τροchioδρόμου λόγω ελλείψεως ρεύματος. Ίδρυσις συσσιτίου δια το προσωπικόν.
- **1918.** Επαναλειτουργία του Τροchioδρόμου. 28 Απριλίου Μετατροπή του από 8 Μαρτίου 1907 συσταθέντος ταμιευτηρίου προσωπικού εις Ταμείον Συντάξεως, ο κανονισμός υπεβλήθη εις Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας προς έγκρισιν.
- **1919.** Έγκρισις 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

Αμερικάν 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.

### 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 αγκομαχητών 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.

*Το Θηρίο στην οδό 3ης Σεπτεμβρίου. 1925*





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **1925-1926.** Ιδρύονται δύο εταιρείες με πρωτοβουλία του Ελληνοαγγλικού Ομίλου «POWER NAPTRACTION GINANCE 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 τρόλϋϊ) και διαπλάτυνσης – 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.

■ **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 κλεισίμα-

τος 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 προασιακή 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 ηλεκτροδότηση μέσω επίγειας «τρίτης τροχιάς» - Κατασκευή σύμφωνα με την πρακτική προασιακών 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 «θηρίου 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 κλίσιν 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 ηλεκτροπληγικός. Αι τελευταίαι του θελήσεις υπήρξαν εν ασθενές σφύριγμα αποδοκιμασίας κατά την ηλεκτροκινήσεως. Αλλά ουδείς τον ήκουε...»* (Απόσπασμα από χρονογράφημα του Τίτου Μωραϊτίνη στην Εφημερίδα «Εθνος» 9-9-1939)



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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



27 1071107 1945



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

■ **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 θησαυρίου από την ελεύθερη ζώνη του λιμένας Πειραιώς, όπου πλεούριζε 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 τροχιοδρόμων των ΕΗΣ. Η συγκοινωνία των τρενών αποκαθίσταται στις 7-2-1944 και αρ-

ετά αργότερα αποκαθίσταται και η τροχιοδρομική γραμμή. Οι σήραγγες των ΕΗΣ στην περίοδο των βομβαρδισμών από την εχθρική αεροπορία χρησιμεύουν 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.** Αποχώρησης του Διευθυντού Αλεξάνδρου Βλάχοκλη εκ της υπηρεσίας μετά από 41 χρόνια στη Διεύθυνση των ΣΑΠ-ΕΗΣ. Διορισμός των Στρατή Ανδρεάδη και Νικολάου Βλάχοκλη ως Γενικών Διευθυντών της επιχειρήσεως.

■ **1948.** Τον Μάρτιο αρχίζει η εκμετάλλευση της νέας σήραγγας καθώς και του σταθμού Βικτώριας 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.

■ **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 ιθυτήρια 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 παραπήλασι των συρμών του ΜΕΤΡΟ του Βερολίνου.





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ



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

■ **1954.** Κύρωσις υπό της Κυβερνήσεως Στρατάρχου 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 εκμετάλλευσ-

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



σης 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 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 εκμετάλλευση του σταθμού Ν. Ηρακλείου ενώ παράλληλα καταργείται η προασιακή γραμμή Αθηνών – Λαυρίου.



Συρμός 6ης παραλαβής, 1963

■ **Στις 18-8-1957** αρχίζει η εκμετάλλευση 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.



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

■ **1959.** Οι ΕΗΣ παραλαμβάνουν και τα υπόλοιπα οχήματα της παραλαβής και είκοσι τέσσερα λεωφορεία CHAUSSON. Ολοκληρώνεται το νέο αμαξοστάσιο 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 ανοικοδόμησης εις την αυτήν θέσιν νέου κτιρίου με υπόγειο σιδηροδρομική εγκατάσταση και με ιδιωτικό σταθμό για 232 αυτοκίνητα.

■ **1963.** Ολοκληρώνεται η ανέγερση των Κεντρικών 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 Πατισίων

*Το κτίριο του ΕΗΣ και κατόπιν ΗΣΑΠ στη συμβολή των οδών Αθηνάς και Λυκούργου, 1963*



*Μεταλλικός συρμός 7ης Παραλαβής, 1968*

– 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 (υπερμερίζονος τύπου).

■ **1975.** Ανακοινώνεται ότι θα εξετασθεί η δυνατότητα εκσυγχρονισμού και επέκτασης της γραμμής Τραμ Πειραιά – Περάματος προς Σκαραμαγκά – 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 12η νυκτερινή σταματά οριστικά η λειτουργία του τροχιοδρόμου (Τραμ)



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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 σύνταξη κατασκευαστικής προμελέτης για το νέο 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 Πανευρωπαϊκών 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 πεντάδυμων συρμών SIEMENS-MAN (8ης παραλαβής) (Κολούμπια).

*Μεταλλικός συρμός Ανατολικής Γερμανίας το λεγόμενο «καναρίνι», 1982*



*Μεταλλικός συρμός 8ης Παραλαβής, 1983*

■ **1984.** Αρχίζει η παραλαβή των νέων τετράδυμων 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

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





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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 παλαιοί 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 ανεγκυστήρων).

Μεταλλικός συρμός 10ης παραλαβής, 1994



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 πεντάδυμους 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

Μεταλλικός συρμός 11ης παραλαβής, 2000





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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.

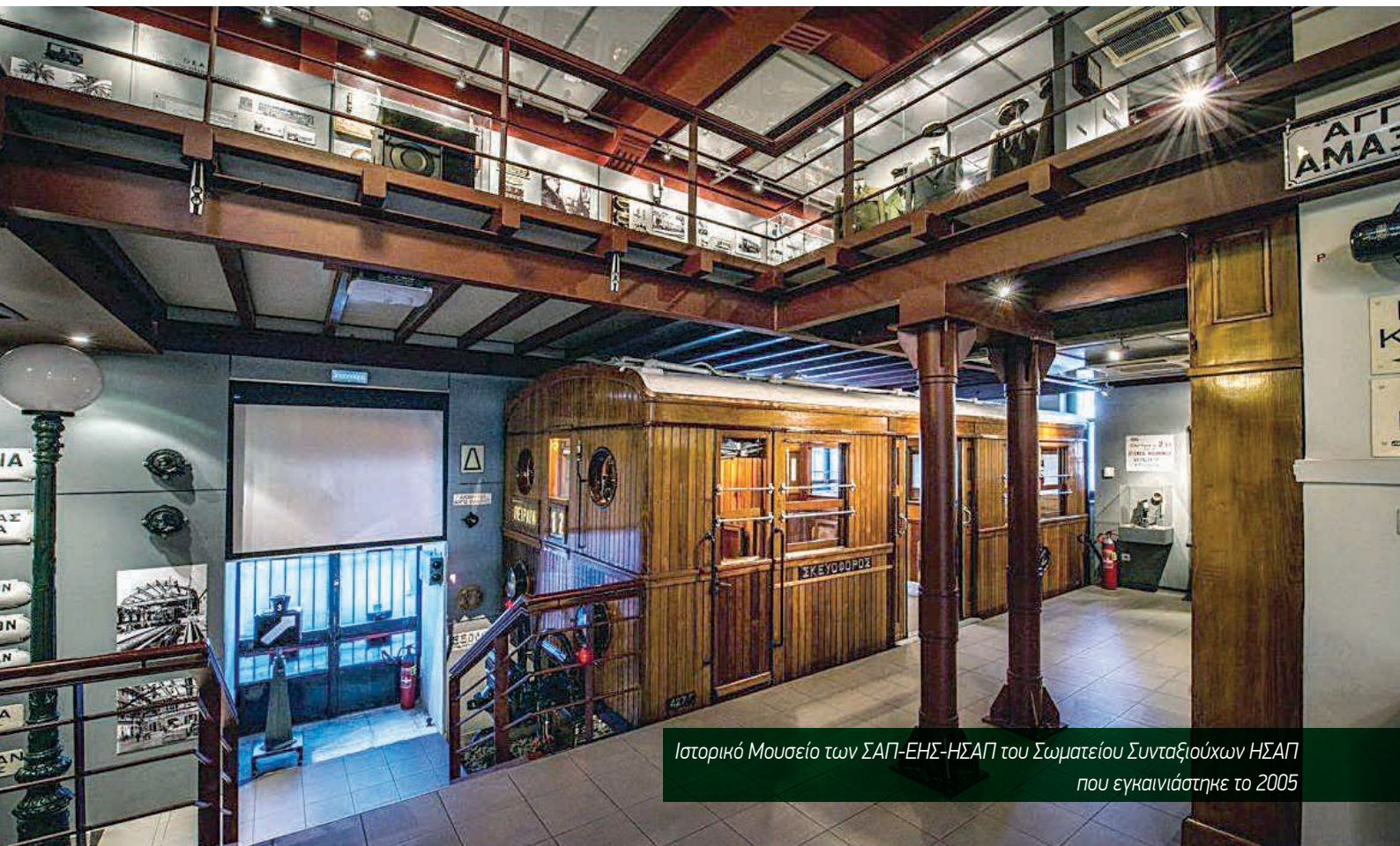
- **2003.** Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας στον σταθμό Ειρήνης.
- **4-11-2003.** Εγκαινία του ανακαινισμένου σταθμού Καλλιθέας από τον Πρωθυπουργό της Ελλάδας κ. Κώστα Σημίτη. Κάτι ανάλογο είχε να συμβεί από το 1930 όταν ο Ελευθέριος Βενιζέλος εγκαινίασε στον σταθμό 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 – 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



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



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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 της 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 – ΤΕΑΜ.

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

■ **3-3-2009** αλητοσυμμορίες μεταμφιεσμένοι «μα-

σκαράδες» 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 Εταιρείας 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 χρονοντούλαπο της Ιστορίας.

*Το αμαξοστάσιο του Θησείου*





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

- **17-6-2011.** Συστάθηκε η εταιρία ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. (Σταθερές Συγκοινωνίες) ΦΕΚ 1454 με τη συνέχιση των εταιρειών: Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών-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.
- **1908-1910.** Ηλεκτροκινείται και επεκτείνεται ως τον σταθμό Λαρίσης στον Πειραιά ο τροχιόδρομος (Τραμ) της Παραλίας Πειραιά, που λειτουργεί ως τροφοδοτικό μέσο του σιδηροδρόμου για τη σύνδεσή του με τις προκυμαίες του λιμανιού. Παραλαμβάνονται 7 τροchioδρομικά οχήματα αγγλικής κατασκευής.
- **1915.** Η παραλιακή τροchioδρομική γραμμή επεκτείνεται μέχρι το Βασιλικό Περίπτερο (Παλατάκι) στο Ξαβέρι. Προμήθεια 2 οχημάτων του Τραμ της Παραλίας.
- **1930-1935.** Κατασκευή της γραμμής Πειραιά – Πε-

Το τραμ της Παραλίας, 1910





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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

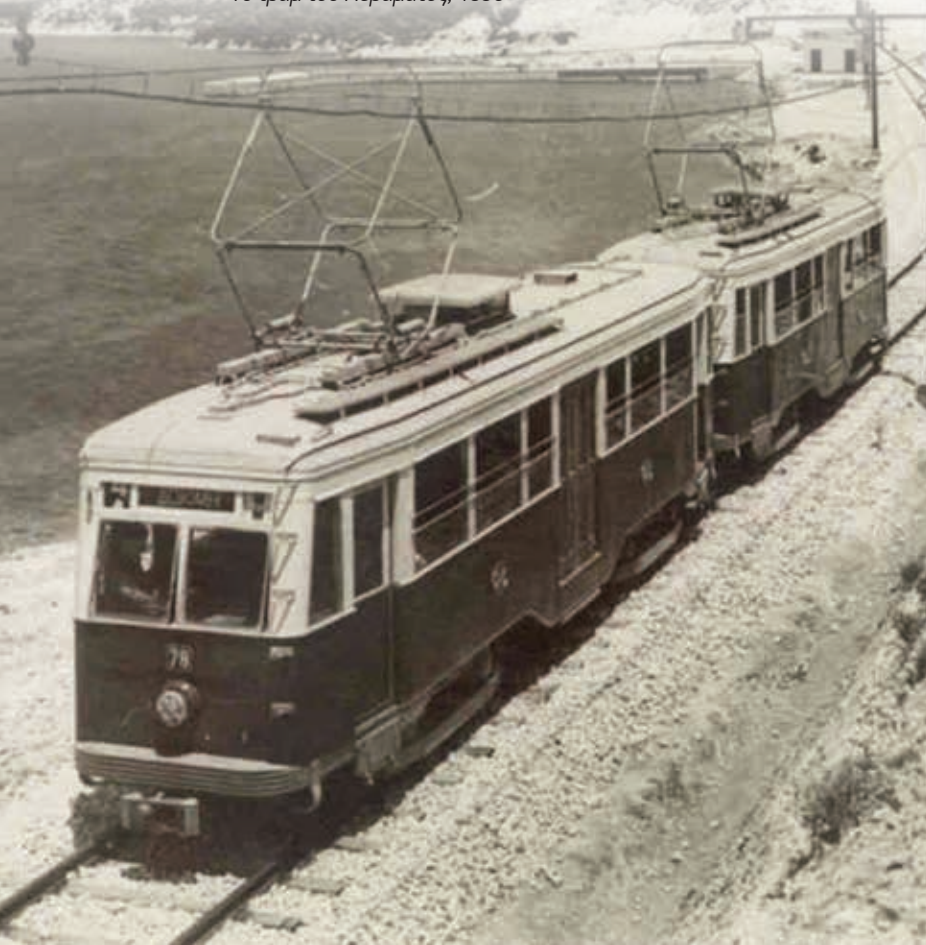
■ **1955.** Το Τραμ του Περάματος φθάνει στη μέγιστη ακμή του μεταφέροντας 8.237.000 επιβάτες. Κάθε ώρα εκτελούνται δύο τύποι δρομολογίων, τα δρομολόγια Κ-Μ-Ξ-Π Πειραιά Περάματος με συρμούς δύο οχημάτων και τα τοπικά δρομολόγια Λ-Ν Πειραιάς – Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου με μονό όχημα.

■ **1960.** Καταργείται ο τροχιοδρόμος της Παραλίας 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 τραμ του Περάματος, 1936*



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







## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

### 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. Ύστερα 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.

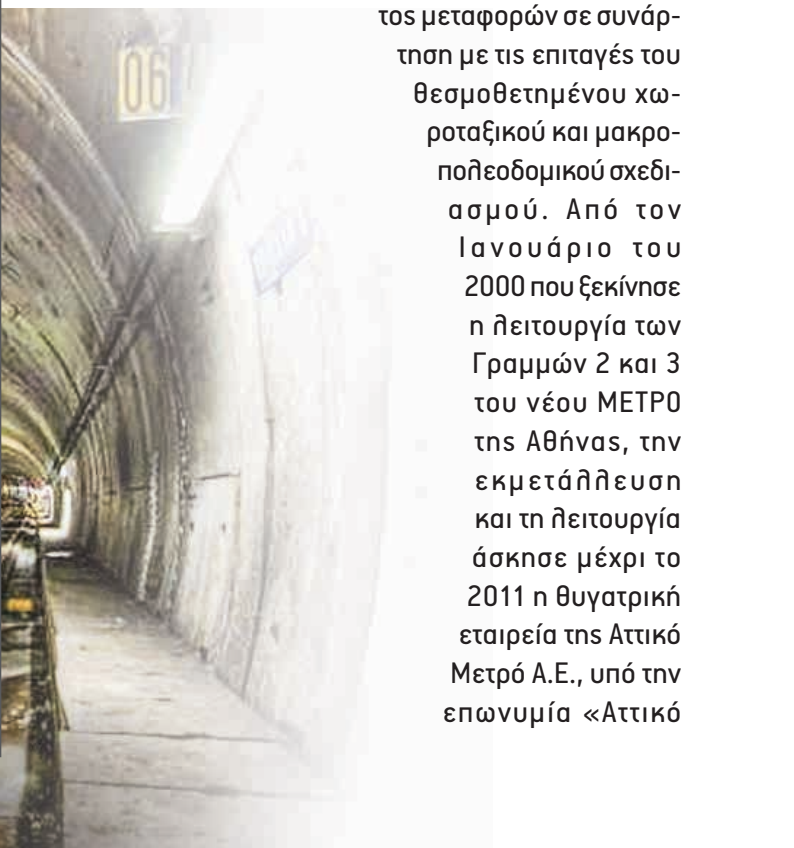
Η Αττικό Μετρό, βάσει του ιδρυτικού της νόμου, εποπτευόταν από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ο Νόμος 1955 του 1991 εκτός από την ίδρυση της εταιρείας, κύρωσε και τη σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Κοινοπραξίας Ολυμπιακό Μετρό, που επηλέγη ως ανάδοχος για το Βασικό Έργο των Γραμμών 2 και 3. Τον Νοέμβριο του 1992 ξεκίνησαν οι κυρίως κατασκευαστικές εργασί-

ες 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 Σεπόλια – 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 Σεπόλια – Άγιος Αντώνιος και Δάφνη – Άγιος Δημήτριος στη Γραμμή 2, καθώς και Εθνική Άμυνα – Δουκίσσης Πλακεντίας 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





## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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 σηράγγων 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 συσχέτιση 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 Κώστα 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 λαού 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



Συρμός μετρό σειρά I, 2000



Συρμός μετρό σειρά II, 2004



Συρμός μετρό σειρά III, 2014



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

– ΦΙΞ – ΝΕΟΣ ΚΟΣΜΟΣ – ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ – ΔΑΦΝΗ.

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

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

■ **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 δρομοδογούνται 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 υλοποιήθηκαν σε χρόνο ρεκόρ, την τριετία 2002 – 2004, ακολουθώντας τις πλέον αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας και εφαρμόζοντας καινοτόμες τεχνολογίες για την έδραση της υποδομής και επιδομής, το τροχαίο υλικό και



## ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΗΣΑΠ

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.

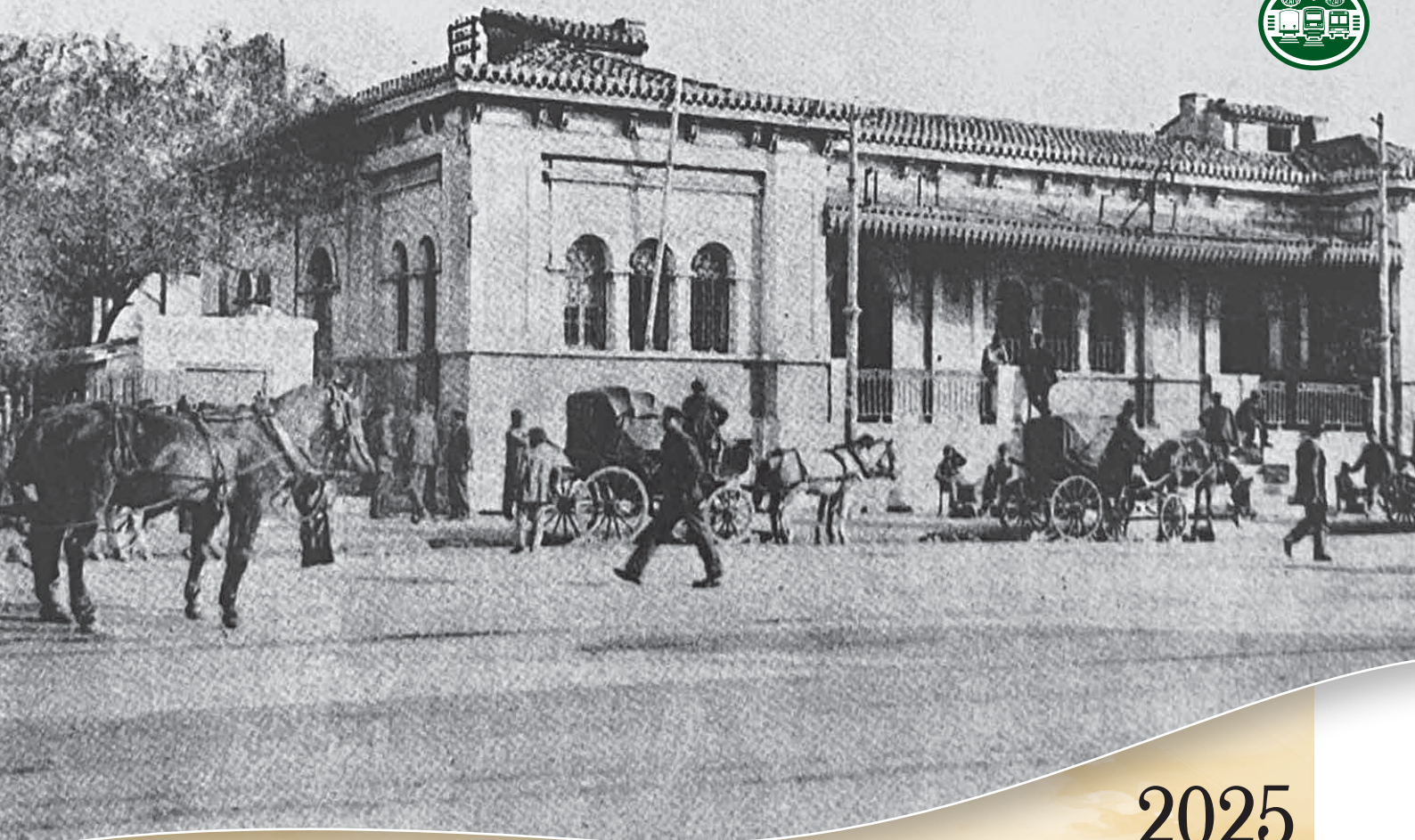
■ **8 Δεκεμβρίου 2021.** Το Τραμ από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Φάληρο, έφθασε στον Πειραιά.

Το δίκτυο του Τραμ είναι 53,984 χιλιόμετρα και 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, 2018





Το αρχικό κτήριο του σταθμού ΣΑΠ στον Πειραιά, 1869

# 2025 Γανουάριος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
		✘ ΠΕΡΙΤΟΜΗ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ, Βασιλείου του Μεγάλου (ΑΡΓΙΑ)	Σιλβέστρου πάπα Ρώμης, Θεαγένους ιερομάρτ., Σεραφείμ του Σάρωφ	Μαλαχίου προφήτου, Γορδίου μάρτυρος, Θαμμάιδος μάρτυρος	✘ Σύναξη των Αγίων 70 Αποστόλων, Θεοκτίστου οσίου, Ευθείου νέου, Ονουφρίου	✘ ΠΡΟ ΤΩΝ ΦΩΤΩΝ, Θεοπέμπτου, Θεωνά Συγκληπτικής οσίων, Τατιανής
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
✘ ΤΑ ΑΓΙΑ ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ ΤΟΥ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ (ΑΡΓΙΑ)	✘ Η Σύναξη Ιωάννου του Προδρόμου και Βαπτιστού	Γεωργίου Χοζεβίτου, Δομνίκης Οσίας, Κύρου Κων/πόλεως, Παρθένος Εδεσσαίας	Πολυέκτου μάρτυρος, Ευστρατίου οσίου του θαυματουργού	✘ Γρηγορίου επισκόπου Νύσσης, Δαμετιανού επισκόπου Μελιτινής, Μαρκιανού	Θεοδοσίου οσίου του Κοινοβιάρχου, Αγαπίου οσίου, Μιχαήλ του θαυματουργού	✘ ΜΕΤΑ ΤΑ ΦΩΤΑ, Τατιανής, Ευθασίας, Μερτίου και Πέτρου μαρτ., Σάββα Σερβίας
<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
Ερμούλου και Στρατονίκου μαρτύρων, Πακωμίου οσίου, Μαξιμίου Καυσακαλυβίτου	Αγνής μάρτυρος, Των εν Σινά και Ραϊθώ αναφερθέντων πατέρων	Παύλου του θηβαίου, Ιωάννου του Καλυβίτου οσίων, Πανσοφίου	Προσκήνησης αλύσεως Αποστόλου Πέτρου, Πευσίππου και Νεονίλλης μαρτύρων	✘ Αντωνίου του Μεγάλου, Αντωνίου Βεροίας, Γεωργίου νεομάρτ. Ιωαννίνων	✘ Αθανασίου και Κυρίλλου Πατριαρχών Αλεξανδρείας, Θεοδούλης	✘ ΙΒ΄ ΛΟΥΚΑ (10 ΛΕΠΡΩΝ), Μάρκου του Ευγενικού, Μακαρίου του Αιγυπτίου
<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
✘ Ευθυμίου του Μεγάλου, Ζαχαρίου Άρτης, Ευσεβίου μαρτύρων	Ⓞ Πανσέληνος Μαξιμου ομολογητού, Νεοφίτου, Αγνής, Πατρόκου, Ευγενίου μάρτυρος	✘ Τιμοθέου αποστόλου, Αναστασίου του Πέρσου οσιομάρτυρος, Ιωσήφ Κρήτης	Κλήμεντος επισκόπου Αγκύρας, Αγαθαγγέλου μάρτυρος, Διονυσίου εν Ολύμπω	Ξένης οσίου, Ζωσιμά οσίου, Βαβύλα ιερομάρτ., Μακεδονίου μάρτυρος	✘ Γρηγορίου του θεολόγου, Μαργαρίτας οσίας, Αυξεντίου νεομάρτυρος	✘ ΙΕ΄ ΛΟΥΚΑ (ΖΑΚΧΑΙΟΥ), Ξενοφώντος, Αμωνά οσίων, Συμεών οσίου του Παλαιού
<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>
✘ Ανακομιδή Λειψάνων Ιωάννου του Χρυσοστόμου, Δημητρίου νεομάρτυρος	Εφραίμ του Σύρου, Παλαδίου και Ιακώβου οσίων, Χάριτος μάρτυρος	✘ Ανακομιδή λειψάνων Ιγνατίου του θεοφόρου, Δημητρίου Χίου	✘ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΙΕΡΑΡΧΩΝ, Θεοδώρου Μυτιλήνης	✘ Κύρου και Ιωάννου των Αναργύρων, Αρσενίου εν Πάρω, Αθανασίας μάρτ.		
<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>		
	Ⓞ Νέα Σελήνη					



Αίθουσα εκθεμάτων στο Ιστορικό Μουσείο, 2005  
των ΣΑΠ-ΕΗΣ-ΗΣΑΠ του Σωματείου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ

# 2025 Φεβρουάριος

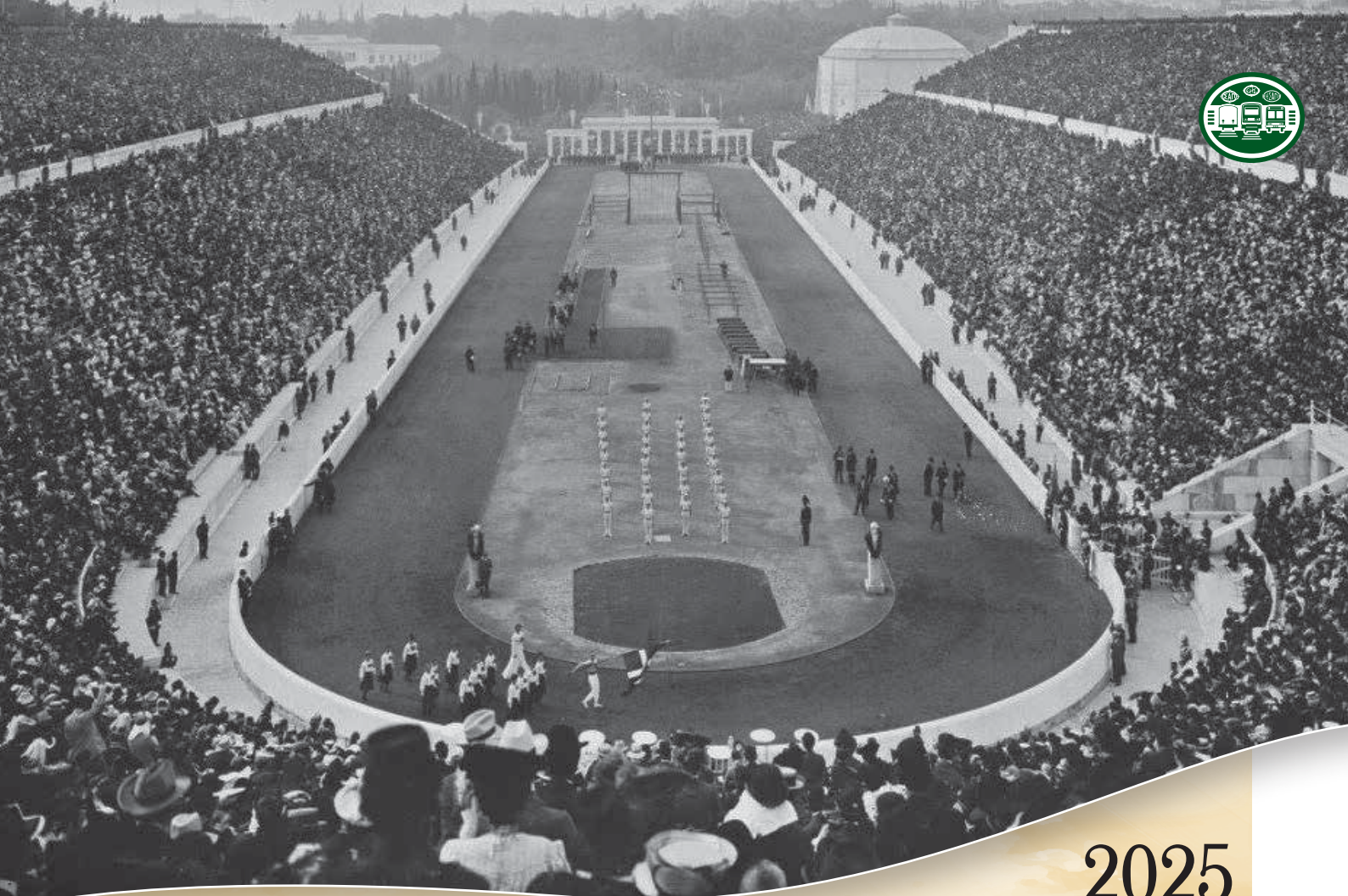
Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
					Τρύφωνος μάρτυρος, Περπέτουας μάρτυρος, Αναστασίου νεομάρτ., Ναυπλίου	✘ Η ΥΠΑΓΑΝΤΗ ΤΟΥ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ, Αγαθοδώρου μάρτυρος, Ιορδάνου
Σιμεών του θεοδόχου, Άνης προφήτιδος, Σταματίου, Λαζάρου	Ισίδωρου του Πηλουσιώτου, Νικολάου ομολογητού, Αβραμίου ιερομάρτυρος	Αγάθης, Θεοδούλης μαρτύρων, Θεοδοσίου οσίου εν Σκοπέλω, Πολυεύκτου	✘ Φωτίου Πατριάρχου Κωνσταντινουπόλεως, Βουκόλου επισκόπου Σμύρνης	Παρθενίου επισκ. Λαμπιάκου, Λουκά οσίου του εν Στεριώ, Γεωργίου νεομάρτυρος	Ζαχαρίου προφήτου, Θεοδώρου του Στρατηλάτου μεγαλομάρτυρος	✘ ΤΕΛΩΝΟΥ ΚΑΙ ΦΑΡΙΣΑΙΟΥ (ΑΡΧΗ ΤΡΙΩΔΙΟΥ), Νικηφόρου μάρτυρος, Παγκρατίου
3	4	5	6	7	8	9
✘ Χαράλαμπος ιερομάρτ., Αναστασίου Ιεροσολ., Ζήνωνος, Ταχυδρόμου οσίου	✘ Βλασίου ιερομάρτυρος, Θεοδώρας της Αυγουστας, Προφυρίου οσίου	Μελετίου πατρ. Αντιοχείας, Αντωνίου πατρ. Κων/πόλεως, Ευγενίου οσίου	Ακύλα και Πρισκίλλης αποστόλων, Μαρτινιανού οσίου, Ευλογίου	✘ Αυξεντίου, Μάρωνος οσίων, Γεωργίου Μυτιλήνης νεομάρτ., (Βαλεντίνου)	Ονησίμου αποστόλου, Ευσεβίου οσίου, Ανθίμου εν Χίω, Μαίωρος μάρτυρος	✘ ΤΟΥ ΑΣΤΟΥ (ΙΕ΄ ΛΟΥΚΑ), Παμφίλου, Ουάλεντος μαρτύρων, Φλαβιανού Κων/λεως
10	11	12	13	14	15	16
✘ Θεοδώρου του Τήρωνος, Μαρκιανού και Παυλικερίας, Θεοδώρου νεομαρτύρων	Λέοντος πάπα Ρώμης, Αγαπίου ομολογητού, Παρηγορίου μάρτυρος	☪ Πανσέληνος ✘ Φιλοθέης Αθηνάιας, Αρχίππου, Φιλήμονος, Απφίας αποστόλων, Κόνωνος οσίου	Λέοντος επισκόπου Κατάνης, Αγάθωνος πάπα Ρώμης, Σαδώκ (ΣΙΚΚΝΟΠΕΜΠΤΗ)	Τιμοθέου εν Συμβόλοις οσίου, Ευσταθίου Αντιοχείας, Ζαχαρίου	✘ Των εν τοις Ευγενίου μαρτύρων, Θαλασσίου οσίου, Ανθούσης (ΨΥΧΟΣΑΒΒΑΤΟ)	✘ ΤΗΣ ΑΠΟΚΡΕΩΣ, Πολυκάρπου ιερομάρτ., επισκόπου Σμύρνης, Γοργονιάς
17	18	19	20	21	22	23
✘ Α΄ και Β΄ εύρεσης της τιμίας κεφαλής Ιωάννου του Προδρόμου, Εράσμου	Ταρασίου πατρ. Κωνσταντινουπόλεως, Ρηγίνου ιερομ. επισκ. Σκοπέλου, Μαρκέλλου	✘ Φωτεινής της Σαμαρείτιδος, Πορφυρίου επισκόπου Γάζης	Προκοπίου του Δεκαπολίτου ομολογητού, Γελασίου μάρτυρος	Βασιλείου οσίου ομολογητού, Κυράνης νεομάρτ., Κασσιανού οσίου του Ρωμαίου		
24	25	26	27	28	☪ Νέα Σελήνη	



Απόκριες στον σταθμό του Μοσχάτου, 1999

# 2025 Μάρτιος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
					Ευδοκίας οσιαμάρτυρος, Αντωνίνης, Μαρκέλλου μαρτύρων, Δομνίνης	✘ ΤΗΣ ΤΥΡΙΝΗΣ, Νικολάου του Πλανά, Ηουκίου, Θεοδότη μαρτύρων, Ευθαλίας
					<b>1</b>	<b>2</b>
✘ ΚΑΘΑΡΑ ΔΕΥΤΕΡΑ, Ευτροπίου, Κλεονίκου (Αρχή νηστείας Πάσχα - ΑΡΓΙΑ)	Γερασίμου του Ιορδάνου, Παύλου και Ιουλιανής μαρτύρων, Γρηγορίου Κύπρου	Κόνωνος οσίου, Αρχελαίου, Ευλαμπίου, Ευλογίου μαρτύρων	Των εν Αμορίω 42 Μαρτύρων, Εύρεσης Τιμίου Σταυρού, Αρκαδίου οσίου	✘ Α' ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Λαυρεντίου οσίου, Εφραίμ Αντισοείας, Ευγενίου, Αγαθοδώρου	✘ Αγίου Θεοδώρου μνήμη του δια κολλύβων θαύματος, Θεοφιλάτου επισκ. Νικομηδείας	✘ Α' ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΟΡΘΟΔΟΞΙΑΣ), των Αγίων 40 Μαρτύρων εν Σεβαστεία, Καισαρίου
<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
Κοδράτου Κορίνθου, Αναστασίας της Πατρικίας, Κυπριανού, Κρήσεντος, Μιχαήλ	Σωφρονίου Ιεροσολύμων, Θεοδώρας οσίας εν Άρτη, Τροφίμου και Θαλλού μαρτ.	Συμεών του Νέου θεολόγου, Θεοφάνους ομολογητού, Γρηγορίου Διαλόγου	Ανακομιδή λειψάνων Νικηφόρου Πατριάρχου Κων/πόλεως, Πουπλιού επισκ. Αθηνών	✘ Β' ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Βενεδίκτου οσίου, Ευσχήμονος ομολογ. επισκ. Λαμψάκου	Αγαπίου μάρτυρος, Αριστοβούλου αποστόλου, Τιμοθέου, Μανουήλ, Ρωμύλου νεομ.	✘ Β' ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΠΑΛΑΜΑ), Σαββίνου, Ρωμανού, Ιουλιανού μαρτύρων
<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
✘ Αλεξίου οσίου ανθρώπου του Θεού, Θεοσπηρίτου οσίου ομολ/τού, Παύλου μαρτ.	Κυρίλλου πατριάρχου Ιεροσολύμων, Τροφίμου και Ευκαρπίωνος μαρτύρων	Χρυσάνθου και Δαρείας μαρτύρων, Δημητρίου νεομάρτ., Κλαυδίου, Ιλαρίας, Διοδώρου	Των εν Μονή Αγίου Σάββα αναιρεθέντων πατέρων, Νικήτα ομολογητού	☾ Πανσέληνος ✘ Γ' ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Ιακώβου ομολογητού, Θωμά πατρ. Κων/λεως, Δομνίνης	Βασιλείου ιερομ. επισκ. Αγκύρας, Καλλινίκης μάρτυρος, Δροσίδος, Ευθυμίου νεομάρτ.	✘ Γ' ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΣΤΑΥΡΟΠΡΟΣΚΥΝΗΣΕΩΣ), Νίκωνος και των συν αυτώ 199 Μαρτύρων
<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
Αρτέμιονος και Ζαχαρίου οσίων, Παρβενίου Πατριάρχου Κωνσταντινουπόλεως	✘ Ο ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΓΙΑΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ (ΕΘΝΙΚΗ ΕΟΡΤΗ - ΑΡΓΙΑ)	✘ Η Σύναξη Αρχαγγέλου Γαβριήλ, των εν Γοθία 26 Μαρτ. Κοδράτου, Θεοδοσίου μαρτ.	Ματρώνη Θεο/νίκης οσίας, Φιλίππου και Λυδίας μαρτύρων, Παύλου Κορίνθου	✘ Δ' ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ, Ιλαρίωνος οσίου, Ηρωδίωνος εκ των 79 Αποστόλων, Στεφάνου	Μάρκου επισκόπου Αρεθουσίων, Ιωνά, Βαρακχισίου μαρτ., Ευσταθίου Βιθυνίας	✘ Δ' ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΛΙΜΑΚΟΣ), Ιωάννου οσ. συγγραφέως της Κλίμακος
<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>
Υπατίου ιερομάρτ. επισκόπου Γαγγρών, Ακακίου ιερομάρτυρος, Θεοφίλου Κρήτης					☾ Νέα Σελήνη	
<b>31</b>						



Παναθηναϊκό στάδιο, Ολυμπιακοί αγώνες 1906

# 2025 Απρίλιος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
	Μαρίας Αιγυπτίας, Μακαρίου οσίου, Γερωντίου και Βασιλείδου μαρτύρων	✘ Ο ΜΕΓΑΣ ΚΑΝΩΝ, Θεοδώρας Παρθένου, Τίτου οσίου, Αμφιανού, Αιδεσίου	✘ Ιωσήφ του Υμνογράφου, Νικίτα ομολογητού, Ελπιδοφόρου μάρτυρος	✘ Ο ΑΚΑΘΙΣΤΟΣ ΥΜΝΟΣ, Γεωργίου οσίου του εν Μαλεώ, Θεωνά, Πλάτωνος	✘ Κλαυδίου, Διοδώρου, Διδύμου, Νικηφόρου μαρτύρων, Θεοδώρας οσίας εν Βεσ/νίκη	✘ Ε΄ ΝΗΣΤΕΙΩΝ (ΜΑΡΙΑΣ ΑΙΓΥΠΤΙΑΣ), Γρηγορίου Σιναΐτου, Ευτυχίου Κωνσταντινουπόλεως
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
Καλλισπίου και Ακαλίνης μαρτύρων, Γεωργίου Μυτιλήνης	✘ Ηρωδίωνος, Ρούφου, Ερμού αποστόλων, Αγάβου, Κελεστίνου πάπα Ρώμης	✘ Ευτυχίου μάρτυρος, Βαδύμου ιερομάρτυρος, Υπομονής, Ραφαήλ Μυτιλήνης	✘ Γρηγορίου Ε΄ ιερομάρτυρος, Τερεντίου και των συν αυτώ μαρτύρων	✘ Αντύπα επισκόπου Περγάμου, Τριφαιίνης Κυζίκου οσίας, Ματρώνης οσίας	✘ Η ΑΝΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΛΑΖΑΡΟΥ, Ανθούσης σ., Ακακίου Καυσοκαλυβίτου, Βασιλείου	✘ ΤΩΝ ΒΑΪΩΝ, Μαρτίνου ομολογητού πάπα Ρώμης, Θεοδοσίου και Ζωΐλου μαρτ.
<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
✘ Μ. ΔΕΥΤΕΡΑ, Ιωσήφ του Παγκάλου, Θωμαιδός, Τριφιμού μαρτύρων, Αριστάρχου	✘ Μ. ΤΡΙΤΗ, Των Δέκα Παρθένων, Λεωνίδου επισκόπου Αθηνών, Κρήσκεντας μαρτ.	✘ Μ. ΤΕΤΑΡΤΗ, Της αλειψάσης τον Κύριο μύρα, Αγάπης, Ειρήνης, Χιονίας μαρτ.	✘ Μ. ΠΕΜΠΤΗ, Ο Μυστικός Δείπνος, Μακαρίου Κορινθίου, Συμεών, Αδριανού	✘ Μ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, Τα Άγια Πάθη του Κυρίου, Κυρίλλου πατριάρχου Κων/λεως	✘ Μ. ΣΑΒΒΑΤΟ, Η Ταφή του Κυρίου, Παφνουτίου ιερομάρτυρος, Φιλίππας μάρτυρος	☾ Πανσέληνος ✘ ΤΟ ΑΓΙΟΝ ΠΑΣΧΑ, Η ΑΝΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΩΤΗΡΟΣ ΧΡΙΣΤΟΥ (ΟΛΑ ΚΛΕΙΣΤΑ)
<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
✘ ΔΕΥΤΕΡΑ ΔΙΑΚΑΙΝΗΣΙΜΟΥ, Ιανουαρίου ιερομάρτ., Αναστασίου Σιναΐτου	✘ Ραφαήλ, Νικολάου και Ειρήνης νεομαρτύρων, Ναθαναήλ επισκόπου	✘ Γεωργίου του Τροπαιοφόρου, Λαζάρου του Βασκού νεομάρτ., Δονάτου Περγάμου	✘ Ελισάβετ οσίας της θαυματουργού, Σάββα Στραπλάτου, Νικολάου νεομάρτυρος	✘ ΤΗΣ ΖΩΟΔΟΧΟΥ ΠΗΓΗΣ, Μάρκου αποστόλου του Ευαγγελιστού, Νίκης μάρτυρος	✘ Βασιλέως ιερομάρτυρος επισκόπου Αμμοσσίας, Γλαφύρας και Ιούστας οσίων	✘ ΤΟΥ ΘΩΜΑ, Συμεών επισκόπου Ιερουσαλμών, Ευλογίου οσίου
<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>
Των εν Κυζίκω (9) Μαρτύρων, Θεογόνιδος, Μέμνωνος οσίου, Θαυμασίου	✘ Ιάσωνος και Σωσιπάτρου εκ των 70 Αποστόλων, Κερκύρας μάρτυρος	✘ Ιακώβου αποστόλου, Δονάτου επισκ. Ευροίας, Αργυρής νεομάρτυρος, Προύσσης				☾ Νέα Σελήνη
<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>				

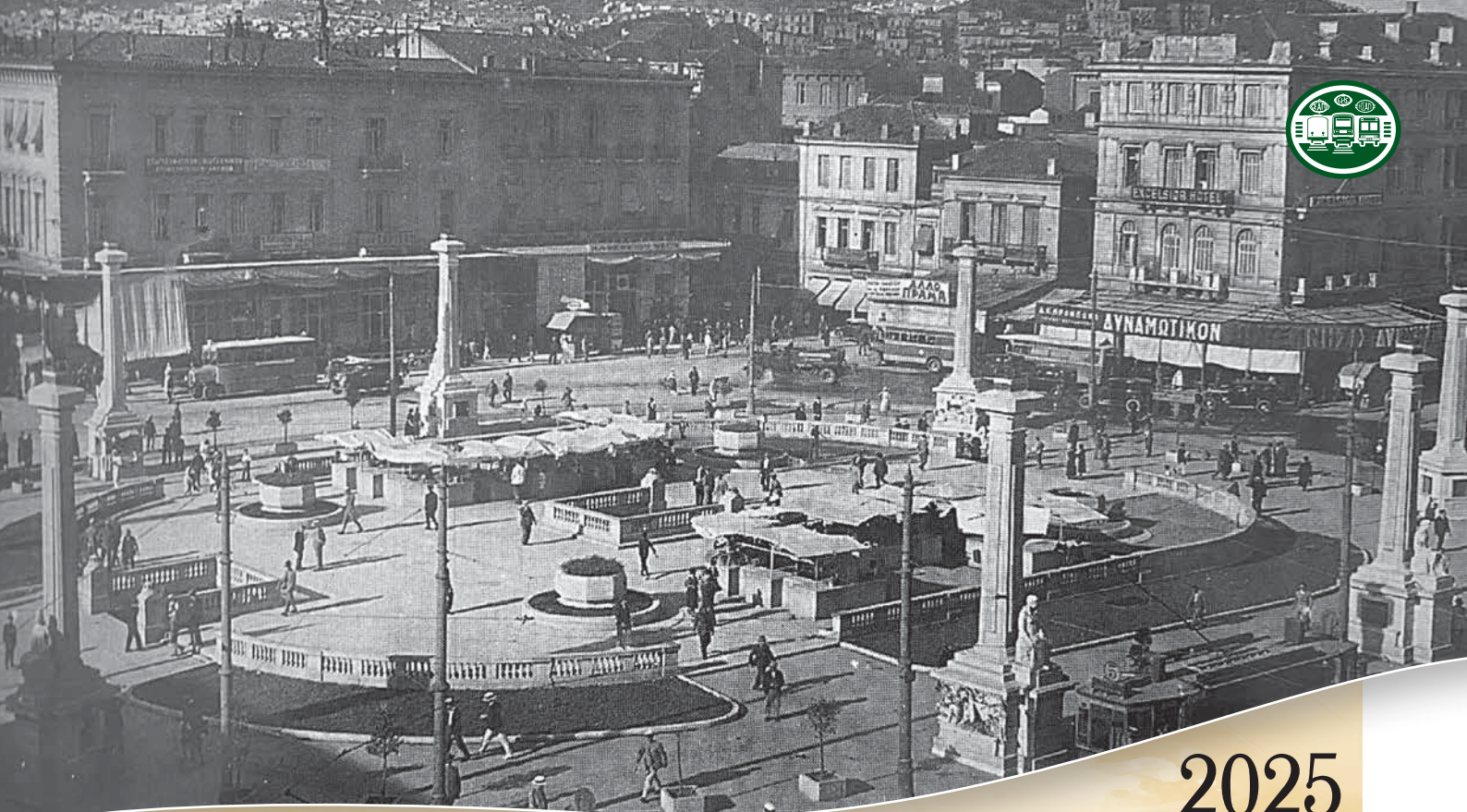




# 2025 Μάιος

Σταθμός Εθνικής Άμυνας, έργο του Κώστα Τσόκλη «υπόγειο πάρκο»

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
			Ιερεμίου του προφήτου, Ευθυμίου εκ Δημητσάνης, (ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΕΟΡΤΗ - ΑΡΓΙΑ)	✘ Ανακομιδή Λειψάνων Αθανασίου του Μεγάλου	Τιμοθέτου και Μαύρας μαρτ., Πέτρου επισκόπου Άργους, Διοδώρου, Μάρκου	✘ ΤΩΝ ΜΥΡΟΦΟΡΩΝ, Πελαγίας, Νικηφόρου, Αντωνίου μαρτύρων, Ιλαρίου οσίου
			<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
✘ Ειρήνης μεγαλομάρτ., Ευθυμίου οσίου επισκ. Μαδύτου, Νεοφύτου μάρτυρος	Ιώβ του Δικαίου και Πολυάθλου, Σεραφείμ οσίου, Δονάτου, Θερινού μαρτύρων	✘ Ανάμνηση θαύματος Φανερώσεως του Τιμίου Σταυρού, Ακακίου οσίου	✘ Ιωάννου του θεολόγου, Αρσενίου του Μεγάλου. Των εν Μάρκη Αλεξ/πόλεως 5 νεομάρτ.	✘ Ησαΐου του προφήτου, Χριστοφόρου, Επιμάχου μαρτύρων, Νικολάου	Σίμωνος αποστόλου του Ζηλωτού, Λαυρεντίου οσίου εν Σαλαμίνη, Αλφειού	✘ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΥΤΟΥ, Κυρίλλου και Μεθοδίου ισαποστόλων, Μωκίου ιερομάρτυρος
<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
Επιφανείου επισκόπου Κύπρου, Γερμανού Κων/πόλεως, Θεοδώρου εν Κυθήραις	Γλυκερίας, Ευθυμίου, Παισικάκου μαρτύρων, Σεργίου ομολογητού	✘ ΤΗΣ ΜΕΣΟΠΕΝΤΗΚΟΣΤΗΣ, Ισιδώρου εν Χίω, Θεράποντος ιεροδάρτ., Λεοντίου	Αχιλλείου Λαρίσης, Παχωμίου οσίου του Μεγάλου, Καλλής οσίας, Δημητρίου μάρτ.	✘ θεοδώρου του ηγιασμένου, Γεωργίου ομολογητού, Νικολάου νεομάρτυρος, Ισαακίου	Ανδρονίκου και Ιουνίας εκ των 70 Αποστόλων, Αθανασίου Χριστιανουπόλεως	✘ ΤΗΣ ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΔΟΣ, Διονυσίου, Ηρακλείου, Παυλίνου, Πέτρου, Χριστίνης μαρτύρων
☪ Πανσέληνος <b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
Πατρικίου επισκόπου Προύσσης ιερομάρτ., Μετάνδρου & Πολυαίνου μαρτύρων	θαλλελαίου μάρτυρος του Ιαματικού, Λυδίας της Φιλιππσίας, Νικήτα Χίου, Ιωσήφ	✘ Κωνσταντίνου και Ελένης των ισαποστόλων, Παχωμίου οσίου, Βησσαρίωνος	Βασιλικού μάρτυρος, Παύλου και Δημητρίου εκ Τριπόλεως νεομαρτύρων	Μιχαήλ επισκόπου Συνδών, Συνεσίου επισκόπου Κύπρου, Μαρίας Μυροφόρου	Συμεών θαυμαστορεΐτου οσίου, Μελετίου, Μαρκανίης, Σωσάνης, Σεραπίωνος μαρτύρων	✘ ΤΟΥ ΤΥΦΑΛΟΥ, Γ' Εύρεσης Τιμίας Κεφαλής Ιωάννου του Προδρόμου, Κελεστίνου
<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>
✘ Κάρπου και Αλφραίου εκ των 70 Αποστόλων, Αβερκίου, Ελένης	Ιωάννου του Ρώσου ομολογητού, Ελλαδίου ιερομάρτυρος, Θεράποντος	✘ Απόδοσης εορτής Πάσχα, Ευτυχούς επισκόπου Μελιτινής, Ελκιωνίδος μάρτυρος	✘ ΤΗΣ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ, Θεοδοσίας μάρτυρος, Επέτειος αλώσεως Κωνστ/πόλεως 1453	Ισαακίου ηγουμένου μονής Δαλμάτων, Βαρλαάμ οσίου, Ναταλίου μάρτυρος	Ερμείου αποστόλου, Των εν Ασκάλων 5 Μαρτύρων, Ευσεβίου μάρτυρος, Χριστίνης	
<b>26</b>	☪ Νέο Σελήνη <b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	



Πλατεία Ομονοίας, με τις Μούσες πάνω σε βάρη, τα οποία ανεγέρθησαν λόγω του αεραγωγού του υπογείου υποσταθμού, 1930

# 2025 Ιούνιος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
						✠ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ 318 ΠΑΤΕΡΩΝ (Α΄ ΣΥΝΟΔΟΥ), Ιουστίνου Φιλοσόφου μάρτυρος <b>1</b>
Νικηφόρου αρχιεπισκόπου Κων/πόλεως, Κων/νου νεομάρτυρος εκ Μυτιλήνης <b>2</b>	Λουκιλιανού μάρτυρος και των συν αυτώ 4 νηπίων, Παύλης μάρτυρος <b>3</b>	Μάρθας και Μαρίας αδελφές του Λαζάρου, Μητροφάνους πατριάρχου Κων/πόλεως <b>4</b>	✠ Δωροθέου επισκόπου Τύρου, Νικάνδρου μάρτυρος, Γοργίου <b>5</b>	Ιλαρίωνος, Βαλερίας οσίων, Αττάλου θαυματουργού, Μαρκίας, Βησσαρίωνας <b>6</b>	✠ ΨΥΧΟΣΑΒΒΑΤΟ, Θεοδότου Αγκύρας ιερομάρτ., Ζηναΐδος μάρτυρος, Παναγή <b>7</b>	✠ ΤΗΣ ΠΕΝΤΗΚΟΣΤΗΣ, Ανακομιδή λειψάνων Θεοδώρου Στρατηλάτου <b>8</b>
✠ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΠΝΕΥΜΑΤΟΣ, Κυρίλλου αρχιεπισκόπου Αλεξανδρείας, Ανανίου <b>9</b>	Αλεξάνδρου και Αντωνίνης μαρτύρων, Θεοφάνους και Πανσέμνης οσίων <b>10</b>	✠ Βαρθολομαίου (εκ των 12) και Βαρνάβα (εκ των 70) Αποστόλων <b>11</b>	Ονουφρίου οσίου, Πέτρου του εν Άβω, Αρσενίου, Αντωνίνης, Ζήνωνος <b>12</b>	Ακυλίνης, Διοδώρου μαρτύρων, Αντιπάτρου Βόστρων μάρτυρος, Τριφυλλίου, Ευλογίου <b>13</b>	Ελισσαίου προφήτου, Μεθοδίου αρχιεπ. Κων/πόλεως, Κυρίλλου Κρήτης <b>14</b>	✠ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ ΠΑΝΤΩΝ (Α΄ ΜΑΤΘΑΙΟΥ), Ιερωνύμου οσίου, Αμμώς προφήτου, Αχαϊκού <b>15</b>
Τύχωνος επισκόπου, Αμβροσίου Κύπρου, Μάρκου, Απολλωνιάδος μαρτύρων <b>16</b>	Ισαύρου, Μανουήλ, Σαβήλ, Ισμαήλ, Φήλικος, Ιννοκεντίου μαρτύρων <b>17</b>	☪ Πανσέληνος Λεοντίου εξ Αιγίνης, Υπατίου, Θεοδούλου, Αιθερίου μαρτύρων <b>18</b>	Ιούδα αποστόλου του θεαδέλφου, Παΐσιου οσίου του Μεγάλου, Ζήνωνος οσίου, Ζωσίμου <b>19</b>	Μεθοδίου ιερομάρτυρος επισκόπου Πατάρων, Νικολάου Καβάσιλα, Καλλίστου οσίου <b>20</b>	Αφροδισίου, Ιουλιανού μαρτύρων, Τερεντίου ιερομ. επισκόπου Ικονίου, Νικήτα Νισυρίου <b>21</b>	✠ Β΄ ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Ευσεβίου επισκ. Σμοσάτων ιερομάρτ., Ζήνωνος και Ζηνά <b>22</b>
Αριστοκλέους, Δημητρίου και Αθανασίου μαρτύρων, Αग्रυπίνης <b>23</b>	✠ Το Γενέθλιον Ιωάννου του Προδρόμου, Αθανασίου οσίου του Παρίου <b>24</b>	Φεβρωνίας οσιομάρτυρος, Ορεντίου, Γεωργίου και Προκοπίου νεομαρτύρων ☪ Νέα Σελίνη <b>25</b>	Δαβίδ οσίου του εν Θεσσαλονίκης, Ιωάννου επισκόπου Γαθίας, Ανθίωνα οσίου <b>26</b>	Σαμφών του Ξενοδόκου, Ιωάννας και Μαρίας των Μυροφόρων, Ανέκτου μάρτυρος <b>27</b>	✠ Ανακομιδή λειψάνων Κύρου και Ιωάννου των Αναργύρων, Παππίου <b>28</b>	✠ ΠΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΠΑΥΛΟΥ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΚΟΡΥΦΑΙΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ <b>29</b>
✠ Η ΣΥΝΑΞΗ ΤΩΝ ΔΩΔΕΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ, Μιχαήλ, Ανδρονίκου <b>30</b>						



# 2025 Ιούλιος

Πλητεία Συντάγματος, 1911

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
	✘ ΚΟΣΜΑ ΚΑΙ ΔΑΜΙΑΝΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ ΕΝ ΡΩΜΗ	Κατάθεση Τιμίας Εσθίας της Θεοτόκου εν Βλακέρναις, Λάμπρου νεομάρτυρος	Υακίνθου, Θεοδότῃς, Γερασίμου, Διομήδους μαρτύρων, Ανατολίου Κων/πόλεως	Ανδρέου του Μελωδού επισκόπου Κρήτης, Μιχαήλ Χωνιάτη, Λουκίας μάρτυρος	Αθανασίου των εν Ἄβω και Λαμπαδοῦ οσίων, Κυπριανού νεομάρτυρος	✘ Δ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Σισώη του Μεγάλου, Φιλήμονος, Ονησίμου, Αρχίππου αποστόλων
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
✘ Κυριακῆς μεγαλομάρτυρος, Θωμά Μαλεΐνου, Ευσεβίας, Λουκιανού νεομάρτυρων	✘ Προκοπίου μεγαλομάρτ., Θεοφίλου οσίου του Μυροβλήτου, Θεοδοσίας, Αναστασίου	Παγκρατίου ιερομάρτ., Μιχαήλ Πακνανά νεομάρτ., Πρόβου μάρτ., Μεθοδίου, Λάμπης	Ἵων εν Νικοπόλεως τῆς Αρμενίας 45 Μαρτύρων, Γρηγορίου επισκόπου Ἄσσου	✘ Ευφημίας μεγαλομάρτυρος, Ὁλγας ισαποστόλου, Νεκταρίου Βρυούλων	Πρόκλου και Ιλαρίου μαρτύρων, Βερονίκης οσίας, Παΐσιου Αγιορείτου, Σάββα	✘ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ ΠΑΤΕΡΩΝ (Δ' ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ), Σύναξης αρχ. Γαβριήλ
<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
✘ Νικοδήμου Αγιορείτου, Ακύλα αποστόλου, Ιωσήφ Θεο/νίκης, Ιούστου μάρτυρος	Κηρύκου και Ιουλίνης, Λολιανού μαρτύρων, Βλαδιμήρου ισαποστ., Ματρώνης Χίου	Αθηναγένους ιερομάρτυρος, Αντιόχου, Φαύστου μαρτύρων	☪ Πανσέληνος ✘ Μαρίνης μεγαλομάρτ., Κλήμεντος επισκ. Αχρίδος, Βερονίκης, Στεφάνου μαρτύρων	Αιμιλιανού, Παύλου, Υακίνθου, Ουαλεντίνης, θεῆς μαρτύρων	Μακρίνης και Δίου οσίων, Θεοδώρου Εδέσσης, Ευγενίου μάρτ., Στεφάνου Σερβίας	✘ ΣΤ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Του προφήτου Ηλίου του Θεοβίτου, Φλαβιανού μάρτυρος, Ααρών
<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
Συμεών του δια Χριστῶν Σαλού, Παρθενίου Ραδοβυζίων, Ιωάννου, Ονουφρίου οσίων	Μαρίας Μαγδαληνῆς Μυροφόρου, Μαρκελλῆς παρθενομάρτυρος	Ιεζεκὴλ προφήτου, Φωκά και Απολλωνίου ιερομάρτ. Πελαγίας οσίας εν Τήνω	✘ Χριστίνης μεγαλομάρτυρος, Αθηνάγορα μάρτυρος, Θεοφίλου Ζακύνθου ☪ Νέα Σελήνη	✘ Κοίμησης Ἁγίας Ἄνης, Ολυμπιάδος διακονίσσης μάρτυρος, Ευπραξίας οσίας	✘ Παρασκευῆς αθληφόρου οσιομάρτ., Ερμολάου και Ερμοκράτους ιερομαρτ.	✘ Ζ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Παντελεήμονος μεγαλομ. του Ιαματικού, Ανθούσης οσίας
<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>
Προχόρου, Νικάνορος, Τίμωνος αποστόλων, Ειρήνης Χρυσοβαλάντου, Παρμενιά διακόνου	Καλλινίκου, Μάμαντος μαρτύρων, Θεοδότῃς και των τέκνων αὐτῆς μαρτύρων	Σίλα, Σιλουανού, Κρήσκεντος, Ανδρονίκου, Επαινετοῦ εκ των 70 Αποστόλων	Προεόρτια Προδρόμου του Τιμίου Σταυρού, Ευδοκίμου του δικαίου, Ιωσήφ Ἀριμαθαίας			
<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>			



Το τραμ στην παραλιακή διαδρομή, 2004

# 2025 Αύγουστος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
				Πρόδος Τιμίου Σταυρού, Των 7 Μακκαβαίων μαρτύρων εν Πέργη (Αρχή νηστείας)	✘ Ανακομιδή Λειψάνων Στεφάνου πρωτομάρτυρος, Θεοδώρου νεομάρτυρος	✘ Η' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Δαλμάρου, Ισαακίου, Φάιστου, Θεοκλήτους οσίων, Σαλώμης
				1	2	3
Των εν Εφέσω 7 παιδων, Ευδοκίας οσιομάρτυρος, Ίας, Ιαμβλικού, Εφέσου μαρτύρων	Ευσηγνίου μάρτυρος, Νόννας μητρός Αγίου Γρηγορίου, Ευγενίου Αιτωλικού οσίου	✘ Η ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΣΩΤΗΡΟΣ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ (ΚΑΤΑΛΥΣΙΣ ΙΧΘΥΟΣ)	Δομητίου οσιομάρτυρος, Νικάνορος οσίου του θαυματουργού, Θεοδοσίου, Ναρκίσσου	Αιμιλιανού ομολογητού επισκόπου Κυζίκου, Μύρωνος επισκόπου Κρήτης	Ματθία αποστόλου, Των εν τη Χαλκή Πύλη 10 Μαρτύρων, Ψή οσίου, Μαρίας Πατρικίας	✘ Θ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Λαυρεντίου διακόνου, Ξύστου επισκόπου Ρώμης, Ιηπολίτου
4	5	6	7	8	9	10
Εύηλου διακόνου, Νήφωνος Κων/πόλεως, Ανάμνηση θαύματος Αγίου Σπυρίδωνος	Φωτίου, Ανικίτου, Παμφίλου, Καπίτωνος, Κάσταρος μαρτύρων	Μαξίμου ομολογητού, Ευδοκίας Βασιλίσσης, Δωροθέτου, Ξένης, Τύκωνος μαρτύρων	Μιχαίου προφήτου, Μαρκέλλου και Ουρσικίου ιερομαρτύρων	✘ Η ΚΟΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΓΙΑΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ (ΑΡΓΙΑ)	Αγίου Μανδηλίου, Τιμοθέου Ευρίπου, Διομήδους, Αλκιβιάδου, Γερασίου οσίου	✘ Ι' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Μύρωνος, Παύλου, Ιουλιανού, Θύρσου, Φιλίππου μαρτύρων
11	12	13	14	15	16	17
Φλώρου, Λαύρου, Λέοντος, Ερμού, Πολυαίνου, Σεραπίωνος μαρτύρων	Ανδρέα Στρατιλάτου και 2.593 Μαρτύρων, Ευτυχιανού μάρτυρος, Θέκλας, Θεοφάνους	Σαμουήλ προφήτου, Λουκίου, Ηλιοδώρου, Φωτεινής μαρτύρων, Μέμνωνος	θαδδαίου αποστόλου, Βάσσης και των τέκνων αυτής μαρτύρων	Αγαθονίκου, Ανθούσης, Ακινδύνου, Ζωτικού μαρτύρων, Ευλαλίας	✘ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΚΟΙΜΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ, Ειρηνναίου ιερομάρτυρος, Λούπου	✘ ΙΑ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Κοσμά του Αιτωλού, Ευτυχούς ιερομάρτυρος, Διονυσίου
18	19	20	21	22	23	24
					☾ Νέα Σελήνη	
Τίτου αποστόλου επισκ. Γορτύνης, Βαρβολομαίου αποστ., Ευμενίου, Μηνά μαρτύρων	Αδριανού και Ναταλίας μαρτύρων, Ιωάσαφ οσίων, Τιθή	✘ Φανουρίου ιερομάρτυρος, Ποίμενος οσίου, Ανθούσης, Λιβερίου μαρτύρων	Μωυσέως Αιθίοσης, Διομήδους, Λαυρεντίου μάρτυρος, 33 Μαρτύρων Ηρακλείας	✘ ΑΠΟΤΟΜΗ ΤΙΜΙΑΣ ΚΕΦΑΛΗΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΔΡΟΜΜΟΥ, Θεοπίστης οσίας	Αλεξάνδρου, Παύλου και Ιωάννου πατριαρχών Κωνσταντινουπόλεως, Ευθαλίας	✘ ΙΒ' ΜΑΤΘΑΙΟΥ, Η Κατάθεση της Αγίας Ζώνης της Θεοτόκου, Αριστείδου οσίου
25	26	27	28	29	30	31



Αποβάθρα σταθμού Αγ. Αντώνιος και συρμός III γενιάς

# 2025 Σεπτέμβριος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
✘ Αρχή της Ινδίκτου, Συμεών του Στυλίου, Μελετίου οσίου, Ιησού του Ναυή <b>1</b>	✘ Μάμαντος μάρτυρος, Ιωάννη πατριάρχου Κων/λεως του Νηστευτού, Φιλαδέλφου <b>2</b>	✘ Ανθίμου ιερομάρτυρος, Θεοκτίστου οσίου, Χαρίτωνος μάρτυρος, Πολυδώρου <b>3</b>	✘ Μιουσέως προφήτου, Βαβύλα ιερομάρτυρος, Ερμιόνης, Βεβαίας, Ιερουσαλήμ <b>4</b>	✘ Ζαχαρίου προφήτου πατρός Προδρόμου, Αβδαίου, Ουρβανού, Θεοδώρου μάρτυρος <b>5</b>	✘ Ανάμνηση του εν Χώναις θαύματος Αρχαγγέλου Μιχαήλ, Καλοδόπης μάρτυρος <b>6</b>	✘ ΠΡΟ ΤΗΣ ΥΨΩΣΗΣ, Σώζοντος μάρτυρος, Ευψυχίου και Οησιφώρου αποστόλων <b>7</b> ☪ Πανσέληνος
✘ Το Γενέσιο της Θεοτόκου, Αθανασίου νομομάρτ. Θεσ/νίκης, Αρτεμιδώρου μάρτυρος <b>8</b>	✘ Η σύναξη Ιωακείμ και Άνης των θεοπατέρων, Χαρίτωνος, Θεοφάνους <b>9</b>	✘ Μηνωδώρας, Μητροδώρας, Νυμφοδώρας μαρτύρων, Πουλκερίας <b>10</b>	✘ Θεοδώρας και Ευφροσύνη οσίων, Ευανθίας μάρτυρος, Παύλου Εφέσου <b>11</b>	✘ Αυτονόμου ιερομάρτυρος, Ιουλιανού μάρτυρος, Κουρνούτου, Ικονίου, Τατιανού <b>12</b>	✘ Κορνηλίου Εκατόνταρχου, Αριστείδου μάρτυρος, Ιεροθέου, Ιβηρίτου οσίων <b>13</b>	✘ Η ΥΨΩΣΗ ΤΟΥ ΤΙΜΙΟΥ ΚΑΙ ΣΩΠΟΙΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ (ΝΗΣΤΕΙΑ) <b>14</b>
✘ Νικήτα μεγαλομάρτυρος, Φιλοθέου οσίου, Συμεών Θεσσαλονίκης, Βησσαρίωνος <b>15</b>	✘ Ευφημίας μεγαλομάρτυρος, Μελιτινής μάρτυρος, Μαρτίνου Ρώμης <b>16</b>	✘ Σοφίας, Πίστεως, Ελπίδος και Αγάπης μαρτύρων, Αγαθοκλείας <b>17</b>	✘ Εμμενίου επισκόπου Γορτύνης Κρήτης, Αριάδνης μάρτυρος, Κάστορος <b>18</b>	✘ Τροφίμου, Σαββατίου, Δορμιμέδοντος μαρτύρων <b>19</b>	✘ Ευσταθίου μεγαλομάρτ., Ιλαρίωνος οσιομάρτ., Θεοπίστης, Μαρτίνου, Υπασίου μαρτ. <b>20</b>	✘ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΥΨΩΣΗ, Ιωνά του προφήτου, Κοδράτου αποστόλου, Μελετίου <b>21</b> ☪ Νέα Σελήνη
✘ Φωκά ιερομάρτυρος, Φωκά Κηπουρού, Ισαάκ και Μαρτίνου μαρτύρων <b>22</b>	✘ Σύλληψη Ιωάννου του Προδρόμου, Νικολάου νομομάρτυρος, Καρπενησίου, Ξανθίππης <b>23</b>	✘ Παναγίας Μυρτιδιωτίσσης (Κυθίων), Θέκλας Ισαπ., Σιλουανού Αθωνίτου <b>24</b>	✘ Ευφροσύνης οσίας και Παιφουτίου του πατρός, Τάτης, Ευγενίου μαρτύρων <b>25</b>	✘ ΜΕΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ ΤΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ ΚΑΙ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΟΥ, Γεδεών <b>26</b>	✘ Αριστάρχου αποστόλου, Καλλιστάτου μάρτυρος, Ακυλίνης μάρτυρος <b>27</b>	✘ Α΄ ΛΟΥΚΑ, Βαρούχ προφήτου, Χαρίτωνος ομολογητού, Νεοφύτου και Αυξεντίου <b>28</b>
✘ Κυριακού του αναχωρητού, Πετρωνίας, Δορμιμέδοντος, Δάδα μαρτύρων <b>29</b>	✘ Γρηγορίου επισκόπου Αρμενίας του Φωτιστού, Στρατονίκου, Μαρδονίου μαρτύρων <b>30</b>					



Εγκαίνια ξύλινου συρμού στον Πειραιά, 1923

# 2025 Οκτώβριος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
		Αναΐου εκ των 70 Αποστόλων, Ρωμανού του Μελωδού, Ιωάννη Κουκουζέλη	Κυριανού ιερομάρτυρος, Ιουστίνης, Θεοφίλου μαρτύρων, Γεωργίου νεομάρτυρος	✠ Διονυσίου Αεροπαγίτου, Δαμάριδος Αθηνών, Θεαγένους	Ιεροθέου επισκόπου Αθηνών, Δομνίνης, Καλλισθένης, Βερίνης μαρτύρων	✠ Β΄ ΛΟΥΚΑ, Χαριτίνης, Ευδοκίμου και Μαμελίχης μαρτύρων, Μεθοδίας εν Κιμώλω
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
✠ Θωμά αποστόλου, Ερωτύπιδος μάρτυρος, Μακαρίου του νέου μάρτυρος	Σεργίου και Βάκκου μεγαλομαρτύρων, Πολυχρονίου ιερομάρτ., Ιωάννου Ερημίτου	Πελαγίας και Ταϊσίας οσίων, Αρτέμιωνος, Ιγνατίου του νέου νεομάρτυρος	Ιακώβου αποστόλου του Αλφραίου, Ανδρονίκου και Αθανασίας, Αβραάμ του δικαίου	Ευλαμπίου και Ευλαμπίας μαρτύρων, Θεοφίλου ομολογητού, Βασσιανού οσίου	✠ Φιλίππου εκ των 7 διακόνων, Θεοφάνους του Γραπτού ομολογητού, Αρσακίου, Σισινίου	✠ Δ΄ ΛΟΥΚΑ (Ζ΄ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ), Πρέβου, Ταράχου, Ανδρονίκου μαρτ.
<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
Κάρπου, Παπύλου, Αγαθαδώρου, Βενιαμίν, Χρυσής μαρτύρων, Ιωάννου ιερομάρτυρος	☪ Πανσέληνος Ναζαρίου, Γερβασίου οσίων, Κοσμά του Μελωδού, Προτασίου μάρτυρος	Λουκιανού ιερομάρτυρος, Σαβίνου οσίου, Βάρσου ομολογητού, Εδέεσης	Λογγίνου Εκατόνταρχου και των συν αυτώ στρατιωτών, Δομητίου, Τερεντίου	Οσπέ του προφήτου, Ανδρέου του εν «κρίσει», Κλαυδίου, Ιλαρίωνος μαρτύρων	✠ ΛΟΥΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΟΥ, Μαρίνου μάρτυρος, Ευφροσύνης	✠ Γ΄ ΛΟΥΚΑ, Ιωήλ του προφήτου, Ουάρου μάρτυρος, Κλεοπάτρας οσίας, Φήλικος
<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
✠ Αρτεμίου μεγαλομάρτ., Γερασίμου Κεφαλληνίας, Ματρώνης Χιοπολίτιδος οσίας	Χριστοδούλου οσίου εν Πάτμω, Ιλαρίωνος του Μεγάλου, Σωκράτους μάρτυρος	Αβερκίου ισαπ. επισκ. Ιεραπόλεως, Των εν Εφέσω 7 παιδων, Γλυκερίας, Γάιος μαρτ.	✠ Ιακώβου του Αδελφοθέου, Ιγνατίου πατριάρχου Κων/πόλεως, Πετρωνίου	Αρέθα μεγαλομάρτυρος, Σεβαστιανής, Πρόκλου, Ουαλεντίνου μαρτύρων	Ταβιθάς, Μαρκιανού, Μαρτυρίου, Χρυσάνθου, Χρυσάνθου μαρτύρων	✠ ΣΤ΄ ΛΟΥΚΑ, Δημητρίου μεγαλομάρτυρος του Μυροβλήτου, Αρτεμιδώρου
<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>
☪ Νέο Σελήνη	✠ Αγίας Σκέπης της Θεοτόκου, Ευνίκης μαρτ. (ΕΘΝΙΚΗ ΕΟΡΤΗ ΤΟΥ «ΟΧΙ» ΤΟΥ '40) ΑΡΓΙΑ	Αναστασίας της Ρωμιάας, Αβραμίου οσίου, Μελιτίνης, Τιμοθέου Θράκης	Κλεώπια και Αρτεμιά αποστόλων, Ζηνοβίου και Ζηνοβίας μαρτύρων, Ευτροπίας	Στάχκος, Απελλού, Αριστοβούλου εκ των 70 Αποστόλων, Ναρκίσσου μάρτυρος		
<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>		



Ο σταθμός του μετρό στο Σύνταγμα, 2000

# 2025 Νοέμβριος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
					✘ Των Αγίων Αναργύρων Κοσμά και Δαμιανού, Δαβίδ οσίου του εν Ευβοία, Θεοδότης	✘ Ε΄ ΛΟΥΚΑ, Ακινδύνου, Πηγαίου, Ελπιδοφόρου, Ανεμοδιάστου, Αφθονίου
					1	2
Ακεψιμά, Αειθαλά, Ιωσήφ μαρτύρων, Γεωργίου Νεαπολίτου οσιομάρτυρος	Ιωαννικίου οσίου, Ερμαίου ιερομάρτυρος, Νικάνδρου επισκ. Μύρων, Πορφυρίου μάρτ.	Γαλακτίωνος και Επιστήμης μαρτύρων, Ερμά, Λίνου, Θεοτίμου, Φιλολόγου αποστόλων	Παύλου πατριάρχου Κων/πόλεως του ομολογητού, Λεονάρδου, Δημητριάνου	Των εν Μελητνή 33 Μαρτύρων, Λαζάρου Θαυματουργού, Ιέρωνος, Αθηνοδώρου	✘ Η ΣΥΝΑΞΗ ΤΩΝ ΠΑΜΜΕΓΙΣΤΩΝ ΤΑΞΙΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΙ ΓΑΒΡΙΗΛ	✘ Ζ΄ ΛΟΥΚΑ, Νεκταρίου Αγίνης, Ονσιαφόρου μάρτυρος, Θεοκτίστης οσίας, Συμεών
3	4	5	6	7	8	9
Ολυμιά, Ροδίωνος, Εράσμου, Σωσιπάτρου αποστόλων, Αρσενίου Καππαδόκου	Μηνά μεγαλομάρτυρος, Βίκτωρος και Βικεντίου μαρτύρων, Θεοδώρου Στουδίτου	☪ Πανσέληνος ✘ Ιωάννου του Ελεήμονος, Νείλου οσίου, Μαρτίνου, Νικολάου νεομάρτυρος	✘ Ιωάννου Κων/πόλεως του Χρυσοστόμου, Δαμασκηνού νεομάρτυρος εκ Γαλατά	✘ Φιλίππου αποστόλου, Κωνσταντίνου νεομ., Υδραίου, Παντελεήμονος, Θωμά	Γουρία, Σαμμωνά, Αβίβου μαρτύρων, Παΐσιου οσίου (Αρχή νηπτείας Χριστιανών)	✘ ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΟΥ
10	11	12	13	14	15	16
Γρηγορίου Νεοκαισαρείας, Γενναδίου και Μαξίμου αρχιεπ. Κων/πόλεως	Πλάτωνος μεγαλομάρτ., Ρωμανού μάρτυρος, Ζακαίου διακόνου, Αναστασίου νεομάρτ.	Αβδίου προφίτου, Βαρλαάμ, Ηλιοδώρου, Ευφημίας μαρτύρων	Γρηγορίου Δεκαπολίτου οσίου, Πρόκλου Κων/πόλεως, Δασίου, Ανατολίου	✘ ΤΑ ΕΙΣΩΔΙΑ ΤΗΣ ΥΠΕΡΑΓΙΑΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ (ΙΧΘΥΟΣ ΚΑΤΑΛΥΣΗΣ)	Αρχίππου, Φιλήμονος, Ομηνήσιμου αποστόλων, Καλλίστου Ξανθοπούλου, Αββά	✘ Θ΄ ΛΟΥΚΑ, Αμφιλοχίου επισκόπου Ικονίου οσίου, Σισινίου ομολογητού, Γρηγορίου
17	18	19	20	21	22	23
			☪ Νέα Σελήνη			
Κλήμεντος Ρώμης, Πέτρου Αλεξανδρείας, Ερμυγένους & Φιλομένου μαρτύρων	✘ Αικατερίνης μεγαλομάρτυρος, Μερκουρίου μεγαλομ., Πορφυρίου	✘ Στυλιανού οσίου, Νίκωνος «Μετανοεΐται», Γεωργίου νεομ., Χιοπολίτου	Ιακώβου του Πέρσου, Θεοδοσίου εν Τυρνάβω, Πινουφρίου, Ναθαναήλ, Ρωμανού οσίου	Στεφάνου ομολογητού, Ειρηνάρχου μάρτυρος, Ετοιμασίου, Σωκράτους	Παρανόμου και 370 Μαρτύρων, Φαίδρου μάρτ., Διονυσίου επισκ. Κορίνθου, Νικολάου	✘ ΑΝΔΡΕΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΥ, Φρουμεντίου επισκ. Αιθιοπίας
24	25	26	27	28	29	30



Υπερσύγχρονος συρμός του μετρό, σειρά 3

# 2025 Δεκέμβριος

Δευτέρα	Τρίτη	Τετάρτη	Πέμπτη	Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
Νασύμ προφήτου, Φιλαρέτου οσίου του Ελεήμονος, Θεοκλήτου Λακεδαιμονίας <b>1</b>	Αββακούμ προφήτου, Πορφυρίου και Θεοφίλου οσίων, Μυρόπης, Αβίβου μαρτύρων <b>2</b>	Σοφονίου προφήτου, Αγγελή εν Χίω, Θεοδούλου οσίου, Θεοδώρου Αλεξανδρείας <b>3</b>	✠ Βαρβάρας μεγαλομ., Ιωάννου του Δαμασκνού, Σεραφεΐμ επισκ. Φαναρίου <b>4</b>	✠ Σάββα οσίου του ηγιασμένου, Διαγένους μάρτυρος, Φιλοθέου, Νίνου <b>5</b>	✠ Νικολάου αρχιεπισκόπου Μύρων της Λυκίας του Θαυματουργού <b>6</b>	✠ Ι΄ ΛΟΥΚΑ, Αμβροσίου επισκόπου, Μεδιολάνων, Γερασίου Ευβοίας, Νεοφύτου <b>7</b>
Σωσθένους, Απολλώ, Τυχικού εκ των 70 Αποστόλων, Παταπίου οσίου, Σωφρονίου Κύπρου <b>8</b>	✠ Σύλληψη της Θεοτόκου υπό Αγίας Άννης, Σωσιθέου, Ναρσού μαρτύρων <b>9</b>	Μηνά Καλικελάδου, Ερμογένους, Ευγράφου, Θεοτέκνου μαρτύρων θωμά οσίου <b>10</b>	Δανιήλ και Λουκά Νέου των Συλπιών, Αμιλιανού, Μείρακος μαρτύρων <b>11</b>	☪ Πανσέληνος ✠ Σπυρίδωνος επισκόπου Τριμυθούνας του Θαυματουργού, Ιωάννου επισκ. Ζικνών <b>12</b>	Ευστρατίου, Αυξεντίου, Ορέστου, Λουκίας, Ευγενίου, Άρεως μαρτύρων <b>13</b>	✠ ΙΑ΄ ΛΟΥΚΑ (ΠΡΟΠΑΤΟΡΩΝ), Θύρσου, Φιλήμονος, Απολλωνίου, Αρριανού <b>14</b>
✠ Ελευθερίου ιερομάρτυρος και Ανθίας της μητρός αυτού, Βάικου, Σωσάνης μαρτ. <b>15</b>	Αγαίου προφήτου, Θεοφάνους, Μοδέστρου Ιεροσολύμων, Πρόβου, Συμεών <b>16</b>	✠ Διονυσίου Ζακύνθου επισκόπου Αγίνης, Δανιήλ προφήτου, Τριών Παιδων, Ιάκκου <b>17</b>	Σεβαστιανού, Ζωής, Νικοστράτου, Κάστορος, Δανιήλ οσίου του Μολδαβού <b>18</b>	Βονιφατίου, Ευτυχίου Βοσ/νίκης, Αγγαΐδος, Άρεως μαρτύρων, Ηλιού του Ρώσου <b>19</b>	✠ Ιγνατίου ιερομάρτυρος του Θεοφόρου, Ιωάννου Κρονστάνδης, Φιλογονίου οσίου <b>20</b>	✠ ΠΡΟ ΤΗΣ ΧΡΙΣΤΟΥ ΓΕΝΝΗΣΕΩΣ, Ιουλιανής και των συν αυτής 500 Μαρτύρων <b>21</b>
✠ Αναστασίας της Φαρμακολύτριας, Χρυσογόνου, θεοδότης μαρτύρων <b>22</b>	Των εν Κρήτη 10 Μαρτύρων, Νασύμ Φωτιστού Βουλγαρίας, Παύλου Νεοκαισαρείας <b>23</b>	✠ Παραμονή Χριστουγέννων, Ευγενίας οσίας, Βασίλας και Αχαΐκου μαρτύρων <b>24</b>	✠ Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΩΤΗΡΟΣ ΙΗΣΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ (ΑΠΑΝΤΑ ΚΛΕΙΣΤΑ) <b>25</b>	✠ Η Σύναξη της Υπεραγίας Θεοτόκου, Ευθυμίου Σάρδεων, Αμασείας, Ιούστας <b>26</b>	☪ Νέα Σελήνη ✠ Στεφάνου Πρωτομάρτυρος, Θεοδώρου του Γραπού, Λουκά Μουδανίων <b>27</b>	✠ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΓΕΝΝΗΣΗΝ ΤΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ, Των εν Νικομηδεία Διασμιρών Μαρτύρων <b>28</b>
Των υπό Ηρώδου αναιρεθέντων 14.000 Νηπίων, Μαρκέλλου, Βενιαμίν <b>29</b>	Ανυσίας οσιομάρτυρος, Φιλεταΐρου μάρτυρος, Λέοντος οσίου, Γεδεών, Θεοδώρας <b>30</b>	Μελάνης οσίας, Ζωτικού του ορφανοτρόφου, Γελασίου Μάρτυρος <b>31</b>				