

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Τ.



Γραβούρα του πρώτου σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών στην περιοχή Θησείων το έτος εγκαινίων του ΣΑΠ 1869.

Αρχείο ΗΣΑΠ

Ημερολόγιο

2015





ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

ΜΕΝΑΝΔΡΟΥ 51 - 4^{ος} όροφος - Τ.Κ. 104.37 - Αθήνα

Τηλ.: 210 52.28.664 - 210 52.33.865 - 210 41.90.755 - Φαξ: 210 52.43.451

www.somsyntaxiouchon-isap.gr

e-mail: info@somsyntaxiouchon-isap.gr

Εγκρ. Απόφ. 961/71-4284/72-2816/76-293/85-1033/85-2159/97-3175/04-6220/08

Ιδρυτικό μέλος της Α.Γ.Σ.Σ.Ε.



**το Διοικητικό Συμβούλιο
και η Ελεγκτική Επιτροπή
του Σωματείου Συνταξιούχων Η.Σ.Α.Π.**



ΕΥΧΟΝΤΑΙ

*Η καινούργια χρονιά να είναι καλύτερη,
σεράτη καρές και υγεία, καρόγελο, αισιοδοξία
και κυρίως αγάπη.*

*Η ιστορία μας διδάσκει πως καταφέραμε πάρα πολλά,
όταν έχουμε στόχους και ελπίδα.*



Πρόεδρος
Αντιπρόεδρος
Γεν. Γραμματέας
Αν. Γεν. Γραμματέας
Ταμίας
Αναπλ. Ταμίας
Έφορος
Μέλη

Ρουσιός Ευθύμης
Γεωργίου Δημήτρης
Μητροκώτσας Νίκος
Κουτσονικόχλας Νίκος
Αναγνωστόπουλος Γιώργος
Χειμώνας Γιάννης
Κουλοβασιλοπούλου Φωτεινή
Μπονάρου Ηλίας
Ντρής Λάμπρος
Ζαχαρής Γιάννης
Ξιαρχογιαννόπουλος Ηλίας

Ελεγκτική Επιτροπή
Πρόεδρος
Γραμματέας
Μέλη

Χειμώνας Βαγγέλης
Αρβανίτης Γιώργος
Γερεντέ Αικατερίνη
Θεοδωρόπουλος Βαγγέλης
Γιαννάκης Αχιλλέας

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

Το ημερολόγιο του έτους 2015 είναι αφιερωμένο
σε αυτούς που οραματίστηκαν και σε αυτούς που πραγματοποιήσαν
το όνειρο της ένωσης της Αθήνας με τον Πειραιά με αστικό σιδηρόδρομο.

ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ 1835 - 1869



Την περίοδο αυτή η συγκοινωνία ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά γινόταν με άμαξες και υποζύγια καθώς με καμήλες, άλογα, γαϊδουράκια.

Η Αθήνα μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό ήταν μία μικρή πόλη, κεφαλοχώρι μάλιστα, με επτά χιλιάδες κατοίκους. Αρλιά με πολύ μεγάλο όνομα και με σωρούς ερείπια, από πέτρες και μάρμαρα, που μιλούσαν για το ένδοξο παρελθόν της πόλης.

18 Σεπτεμβρίου 1834 Με διάταγμα της Αντιβασιλείας έγινε πρωτεύουσα του νεοσύστατου εθνητικού κράτους. Και όμως, αυτή η εποχή της πρώτης ύπαρξης του νέου εθνητικού κράτους δεν απέχει πολύ από αυτήν όπου τέθηκε σε λειτουργία η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την Αθήνα με το επίγειό της, τον Πειραιά. Η ανάγκη για την κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής που να συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά, άρχισε να συνειδητοποιείται από τα πρώτα σχεδόν χρόνια που η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του εθνητικού κράτους. Μέχρι τότε η συγκοινωνία ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά γινόταν με άμαξες και υποζύγια. Το συγκοινωνιακό πρόβλημα των δύο αυτών πόσεων γινόταν μέρα με τη μέρα οξύτερο, όσο αυτές μεγάλωναν πληθυσμιακά. Η Αθήνα είχε φθάσει τις 40.000 κατοίκους και ο Πειραιάς τις 6.500 στις αρχές του 1860.

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

Το 1835 ο Γάβριλος 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 υποστήριξη.

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 επενδυτών για να αναλάβουν το έργο.

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

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

Μάρτιος 1861 Γίνεται νέα δημοπρασία που κατακυρώνεται στους Δεκάζ, Δελιοχορανσό και Παγκανέλη. Αηλιά και η δεύτερη γαβηλική εταιρία κηρύσσεται έκπλιτη γιατί δεν μπόρεσε να προχωρήσει όσο έπρεπε το έργο, καθώς μεσοβίαβησαν πομπικά γεγονότα με την εκθρόνιση του βασιλιά Όθωνα.

14 Μαΐου 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.

22 Φεβρουαρίου 1866 Ψηφίζεται ο νόμος ΡΝΖ' με τον οποίο καθορίζεται η προθεσμία αποπεράτωσης γραμμής και σταθμών.

14 Οκτωβρίου 1867 Υπογράφεται σύμβαση με τον Άγγλο κεφαλαίουχο Εδουάρδο Πίκεριγκ και τον Υπουργό των Εσωτερικών Αλέξανδρο Κουμουνοδούρο «Περί συστάσεως Σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά».

23 Οκτωβρίου 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 υπ' Αθηνών εις Πειραιά και τανάπαρτην 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 δε τοις οχήμασι 3ης τάξεως ορίζονται εις λεπτά 45 δι' έκαστον άτομον κατ' ανώτατον όριον. Τα οχήματα απασών των τάξεων πρέπει να ώσιν επαρκή προς τας εκάστοτε παρουσιαζόμενας ανάγκας...»

Νοέμβριος 1867 Ο ανάδοχος του έργου Εδουάρδος Πίκεριγκ αρχίζει τις εργασίες κατασκευής του έργου με αφειτηρία το Θησείο, με ενδιάμεσο σταθμό το Νέο Φάληρο και με τέρμα τον Πειραιά.

26 Οκτωβρίου 1868 Γίνεται δεκτή η παράταση της προθεσμίας και επέκταση των εργασιών με τον νόμο ΤΠΔ' «Περί παρατάσεως της προς αποπεράτωση του Σιδηροδρόμου Αθηνών και Πειραιώς προθεσμίας, κατασκευής θαλασσιών λιντρών εν Φαλήρω...».

23 Δεκεμβρίου 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 Γουότικιν 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. Σκαβητσούνη, Δ. Δαμασκηνό και εγκαθιστά τα γραφεία του στην οικία Χρυστομάνου.

17 Φεβρουαρίου 1869 Γίνεται η πρώτη γενική δοκιμή.

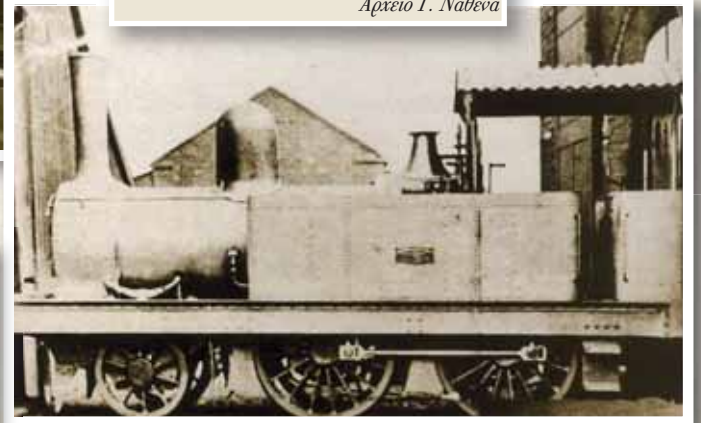
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.



Εργοστάσιο σταθμού Πειραιά.
Αρχείο ΗΣΑΠ

Μία από τις πρώτες ατμάμαξες του ΣΑΠ «Όβγα» που πιθανότατα κίνησε τον σιδηρόδρομο των εγκαινίων στις 27/2/1869

Αρχείο Γ. Νάθενα



Ατμάμαξα.
Αρχείο ΗΣΑΠ

Τὸ πρῶτον δρομολόγιον.

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

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

Ἄναχωρήσεις: 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 δρχ. 1, Β' θέσις λ. 75, Γ' λ. 45.

Οἱ ἐπιβάται δὲν δύνανται πρὶν πληρώσωσι τὸ δικαίωμα τῆς μεταβάσεώς των καὶ λάβωσι τὸ εἰσιτήριόν των νὰ πλησιάσωσιν ἐπὶ τῶν πρὸ τῶν ἀμαξοστοιχιῶν διαδρόμων.

Παιδιά 3 μέχρι 12 ἐτῶν θέλουσι πληρῶναι τὸ ἥμισυ τῶν δικαιωμάτων.

Ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἐπιβάτας Α' θέσεως νὰ φέρωσιν ἀποσκευὴν βάρους 50 ὀκάδων. Εἰς τοὺς τῆς Β' θέσεως ὀκ. 40 καὶ εἰς τοὺς Γ' θέσεως ὀκ. 30. Ἐκάστη πεντὰς ὀκάδων ἐπὶ πλεόν τοῦ ὀρισθέντος βάρους θέλει πληρῶναι λ. 10.

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

Ὁ Γεν. Διαχειριστὴς
M. C. Tidmarsh

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

Ο ΑΤΜΗΛΑΤΟΣ ΣΑΠ 1869 - 1904



27 Φεβρουαρίου 1869 Γίνονται τα επίσημα εγκαίνια του σιδηροδρόμου Αθήνας - Πειραιά του πρώτου ελληνικού σιδηροδρόμου και του τρίτου Αστικού Σιδηροδρόμου στον κόσμο μετά του Λονδίνου το 1863 και της Ν. Υόρκης το 1867, από τη βασίλισσα Όλγα, η οποία αντιπροσώπευε τον Βασιλιά Γεώργιο, ο οποίος απουσίαζε στο εξωτερικό. Παρών ο πρωθυπουργός Θ. Ζαΐμης, Υπουργοί, επίσημοι και πλήθος κόσμου. Το Αγιασμό τέλεσε ο Μητροπολίτης Αθηνών Θεόφιλος. Επιτέλους το όνειρο γίνεται πραγματικότητα.

Η ατμομηχανή με 10 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή των 8 χιλιομέτρων από το Θησείο στον Πειραιά σε 19 περίπου λεπτά.

Οι δύο πόλεις Αθήνα και Πειραιάς έχουν πλέον συνδεθεί με σιδερένιες τροχιές. Μεταξύ της χρονολογίας του πρώτου δρομολογίου, το 1869 και της 16 Σεπτεμβρίου του 1904 που πραγματοποιήθηκε η Ηλεκτροδότηση του Σιδηροδρόμου, μεσοδιάβησαν η στρώση της διπλής γραμμής και η έναρξη κατασκευής σήραγγας το 1889 από το Θησείο μέχρι την Ομόνοια (Λυκούργου και

Αθηνάς) όπου και ο παλαιός σταθμός της Ομόνοιας ο οποίος εγκαινιάστηκε στις 17 Μαΐου του 1895.

28 Φεβρουαρίου 1869 Ο σιδηρόδρομος αρχίζει να κυκλοφορεί κανονικά για το κοινό. Η προσέλευση του κόσμου είναι μεγάλη, όπως μας πληροφορεί η 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' ομοηγοῦσι τα μεγίστα ωφελείας, ας η κάταρξις του έργου τούτου υπόσχεται. Ενχόμεθα καν άνθις ίνα η μικρά αυτή γραμμή υπάρξη η αρχή του καθ' ὅλην την επικράτειαν συμπλέγματος σιδηροδρόμων».

1870 Υπογράφεται νέα σύμβαση μεταξύ του Δημοσίου και του ΣΑΠ, βάσει της οποίας χορηγείται προθεσμία 10 ετών στην εταιρεία, προκειμένου να οικοδομήσει τον οριστικό σταθμό στην Αθήνα.

Φεβρουάριος 1871 Η πρόσθετος Σύμβαση περιορίζει τη δεκαετή προθεσμία κατασκευής του οριστικού σταθμού της Αθήνας στα 3 έτη, Νόμος Τ.ΠΖ 24/4/1871

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α΄

Βασιλεύς των Ελλήνων

Α. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ

Υπ. Εσωτερικών

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

1875 Μεταβίβασις υπό της εν Λονδίνο Αγγλικής Εταιρείας του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, του δικαιώματος υποθήκης επί του σιδηροδρόμου εις την Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως δυνάμει των συμβολαίων, εκτελεστέων δια της υπ' αριθ. 972/1875 αποφάσεως του Πρωτοδικείου Αθηνών.

15 Μαΐου 1875 Έγκρισις κανονισμού υπηρεσίας θεάτρων Φαλήρων.
(Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ Πρωθυπουργός)

1881 Καταστροφή εκ πυρκαϊάς παλαιού θεάτρων Φαλήρων και ανοικοδομίσις νέων.

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

1883 Αρθιάζει η χάραξη της γραμμής στο ύψος του Ν. Φαλήρων, προκειμένου να περάσει κοντά από την παραλία.

1883 Κατασκευάζεται η γραμμή του υποσιδηροδρόμου (υπήλατου 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 το σιδηρόδρομο, 5 ατμάμαζες αγγλικής κατασκευής στις οποίες δόθηκαν τα ονόματα Ξούθος, Ίων, Φάληρος, Θησεύς, Κόδρος καθώς και 9 επιβατάμαζες που κατασκευάστηκαν κατά κύριο λόγο στο εργοστάσιο ΣΑΠ, στον Πειραιά.

1884 Υπογράφεται βασιλικό Διάταγμα που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 137 του 1884 και αφορά «Περί ασφαλείας και αστυνομίας των σιδηροδρόμων».

1885 Κατασκευή εν τω εργοστασίον Πειραιώς μιας αμάξης Γ' θέσεως και 2 αμαζών του σιδηροδρόμου Πειραιώς Πελοποννήσου. Επέκτασις της γραμμής του Ιπποσιδηρο-δρόμου προς Τρούμπα και σταθμόν Πελοποννήσου.

1886 Εξλιπίσις της επιβατικής κινήσεως λόγω της επιστρατεύσεως και του αποκλεισμού των Ελληνικών Λιμένων παρά τον Αγγλικό, Γαλλικό και Ρωσικό στόλον. Κατασκευή 3 βλεφορείων δια την ευκολωτέραν συγκοινωνίαν του σταθμού Αθηνών (Θησείου) μετά του κέντρου της πόλεως.

1887 Κατασκευή νέας εξέδρας εν Φαλήρω δια την μουσικήν (Φ. ΓΚΙΡΑΣ, Πρόεδρος Δ.Σ.)

17 Μαΐου 1888 Γίνεται η πρώτη εκτροχίαση συρμού του ΣΑΠ και ήταν ευτυχώς αναίμακτη, όπως ανέφερε σχετική ανακοίνωση της Εταιρείας. «Τη 4:30 μ.μ.ενώ ανήρχετο η αμαξοστοιχία εις Αθήνας κατά την πρώτη διακλήδωσιν, ολίγον ανωτέρω του εν Πειραιεί παρατήγηματος του δημοτικού φόρου εκόπησαν οι σιδηροί σύνδεσμοι μίας αμάξης. Συνέπεια τούτου υπήρξεν η εκτροχίασις τριών αμαζών, εκ των επτά, ας περιείχεν η αμαξοστοιχία, διακοπήσις της μεταξύ Πειραιώς – Φαλήρων συγκοινωνίας επί 1 ½ ώραν. Εκ των επιβατών τρεις εμωλωπίσθησαν ελαφρώς, εξ' ων ο εις ο ανάπτων τους φονούς των αμαζών. Η γενομένη ζημία είναι ασήμαντος».

6 Φεβρουαρίου 1887 Η Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας με πρόεδρο τον Θ. Γκίκα αποδέχεται την πρόταση για προέκταση της γραμμής του ΣΑΠ μέχρι την Ομόνοια.

Το 1888 κατασκευάζεται στο εργοστάσιο του ΣΑΠ στον Πειραιά η βασιλική σιδηροδρομική άμαξα, προσφορά για τα 25 χρόνια της βασιλείας του Γεωργίου Α'.

1888 Ιδρύεται από τον Στέφανο Ψύχα η «Εταιρεία της προεκτάσεως του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου».

12 Ιανουαρίου 1889 Υπογράφηκε η σχετική σύμβαση που αφορούσε την προέκταση της γραμμής από το Θησείο στο Μοναστηράκι και την Ομόνοια. Με όργανο 450 μέτρων από το Θησείο στο Μοναστηράκι και υπόγεια σήραγγα μήκους 660 μέτρων Μοναστηράκι – Ομόνοια.

20 Μαΐου 1889 Με τον νόμο ΑΨΞΔ' επικυρώνεται η σύμβαση.

1890 Ο σιδηρόδρομος Αθήνας – Πειραιά αρθιάζει το παλαιό σύστημα τροχοπέδης με νέο «Αυτοματικό». Παράλληλα ξεκινούν τα έργα διπλασιασμού της μέχρι τότε μονής γραμμής, που ολοκληρώνονται ένα χρόνο αργότερα, δηλαδή στα 1891.

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

1891 Ο ΣΑΠ κατασκευάζει στο εργοστάσιό του τη μεγάλη εξέδρα του Φαλήρου, την οποία και τοποθετεί στην παραλία μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της.

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 εκπληρώνει τους όρους που καθόριζε η σύμβαση με το 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 χοροστατούντος του Αρχιεπίσκοπου Αθηνών.

«Ενώπιον διακοσίων προσκεκλημένων και αντιπροσώπων του τόπου. Μετά την τέλεση του αγιασμού οι προσκεκλημένοι κατήλθον εις την αποβάθραν του σιδηροδρόμου και υπο την οδηγίαν του τότε διευθυντού Τριανταφύλλου, εισήλθον εις την αναμένονσαν αμαξοστοιχίαν, διανύσαν μετ' επιστροφής την μέχρι του σταθμού Μοναστηρακίου απόστασιν, από δε της επομένης ημέρας ήρχισαν τα κανονικά δρομολόγια, από Ομονοίας εις Πειραιά».

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

28 Μαρτίου 1898 Ο Υπουργός των Εσωτερικών Γ. Θεοτόκης, ο πρόεδρος του ΣΑΠ Ν. Φιλιπρέτης και ο πρόεδρος της «Εταιρείας Προεκτάσεως» Ι. Βασιλωρίτης υπογράφουν σύμβαση για τη συγχώνευση των δύο εταιρειών και την αντικατάσταση της ατμοκίνητης έρξης με ηλεκτρική.

11 Απριλίου 1900 Παρατάθηκε μέχρι το 1945 η σύμβαση του ΣΑΠ. Η σύμβαση κυρώθηκε στις 25 Μαΐου 1900 με τον νόμο ΒΨΞΕ'

1901 Αρχισαν 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 550-600 Volt και ρεύμα συνεχές.

16 Σεπτεμβρίου 1904 γίνονται τα εγκαίνια της νέας ηλεκτροκίνητης διτλής γραμμής του αστικού σιδηροδρόμου Πειραιά - Ομονοίας.

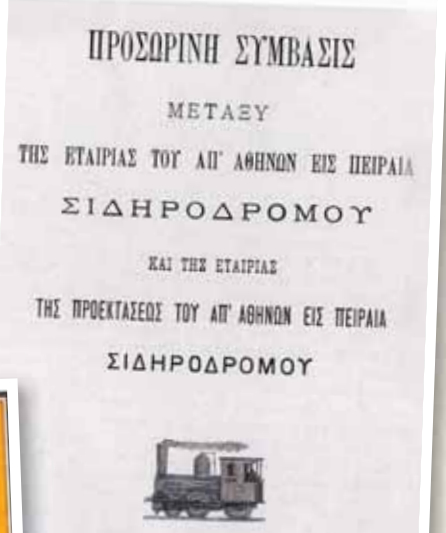
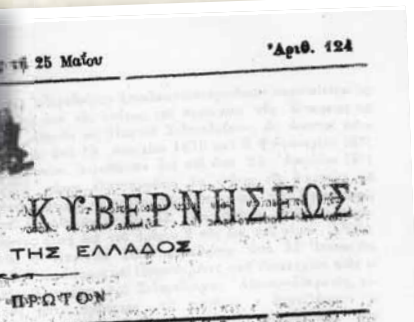
Έτσι στο σημείο αυτό τερματίζει η πρώτη περίοδος του ατμοκίνητου αστικού σιδηροδρόμου και αρχίζει η νέα περίοδος της ηλεκτροκίνησης και υπό την Διεύθυνση του νεαρού Αλέξανδρου Βσιλάγκαλη.

Ηλεκτράμαξα των ΣΑΠ.
Αρχείο ΗΣΑΠ



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αριθ. 124/25/05/1900.
 "Νόμος ΒΨΞΕ" περί κηρώσεως συμβάσεως δια την
 συγχώνευσιν των Εταιριών του Σιδηροδρόμου
 Αθηνών-Πειραιώς και της προεκτάσεως αυτού ως και
 περί της δι' ηλεκτρισμού έξψεως".



Οι τίτλοι της προσωρινής σύμβασης που υπογράφηκε
 στις 24/2/1895 και αφορούσε την παραχώρηση της
 εκμετάλλευσής της προέκτασης του σιδηροδρόμου από
 το σταθμό του Θησείου μέχρι τον σταθμό Ομόνοια.
 Αρχείο ΗΣΑΠ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
 ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 ΤΡΙΤΗΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Περί κηρώσεως συμβάσεως δια την συγχώνευσιν των Εταιριών του Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς και της προεκτάσεώς αυτού ως και περί της δι' ηλεκτρισμού έξψεως.

ΝΟΜΟΣ ΒΨΞΕ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ'
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

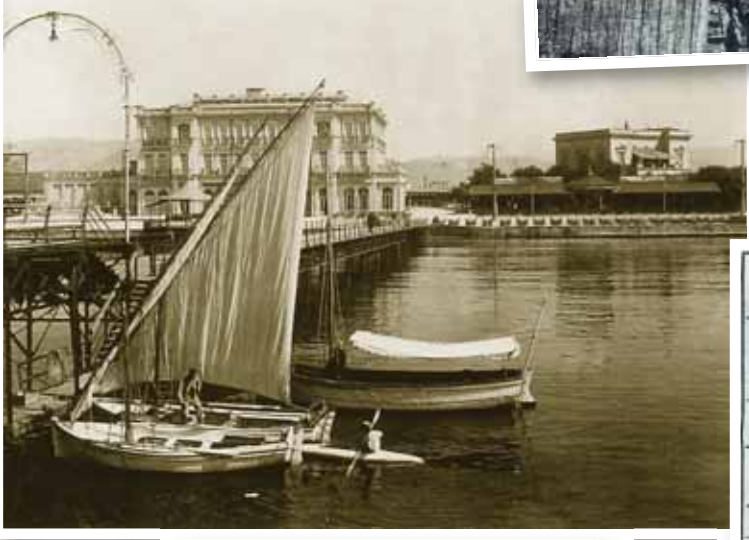
Υποσημαίνει δημοσίως μετά της Βουλής, έπικρασίαν και έκτελέσασιν

Άρθρον 1.
 Η κηρωστική μεταξύ των κ. κ. Γ. Ν. Θεοτόκη, Προέδρου του Π. Π. ποταμικού Συμβουλίου και Υπουργού επί των Εσωτερικών, ενεργούτος εν όνοματι της Ελληνικής Κυβερνήσεως, και του Ν. Δ. Φιλιππίδου, Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, εκτελεστικού των έσων εν κηρωστική, μεταβιβάζονται υπέρ των κ. κ. Γ. Ν. Θεοτόκη, Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, ως εκπροσωπούσαν την Εταιρείαν αυτήν, και του Ν. Δ. Φιλιππίδου, Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, ως εκπροσωπούσαν την Εταιρείαν αυτήν, από έτερον, συνημολογηθέντα την 28 Μαρτίου 1900 εις άρθρον 17 σημειώσεως, περιεχουμένης των Εταιριών Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς και Προεκτάσεώς αυτού, ως και περί ηλεκτρισμού έξψεως.

Άρθρον 2.
 Η κατά το άρθρον 14 της συμβάσεως ποινική ρήτρα, εις ην υπάχεται η Εταιρεία, όρίζεται εις δραχμάς τριακόσιες χιλιάδας ήτοι 300.000.
 Ο κείων Νόμος, ύποσημαίνει μετά της Βουλής και περί των άλλων άρθρων, δημοσιεύεται δια της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως και εκτελεσθήτω ως νόμος του Κράτους.
 Εν Αθήναις, τῆς 11 Απριλίου 1900.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ
 ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

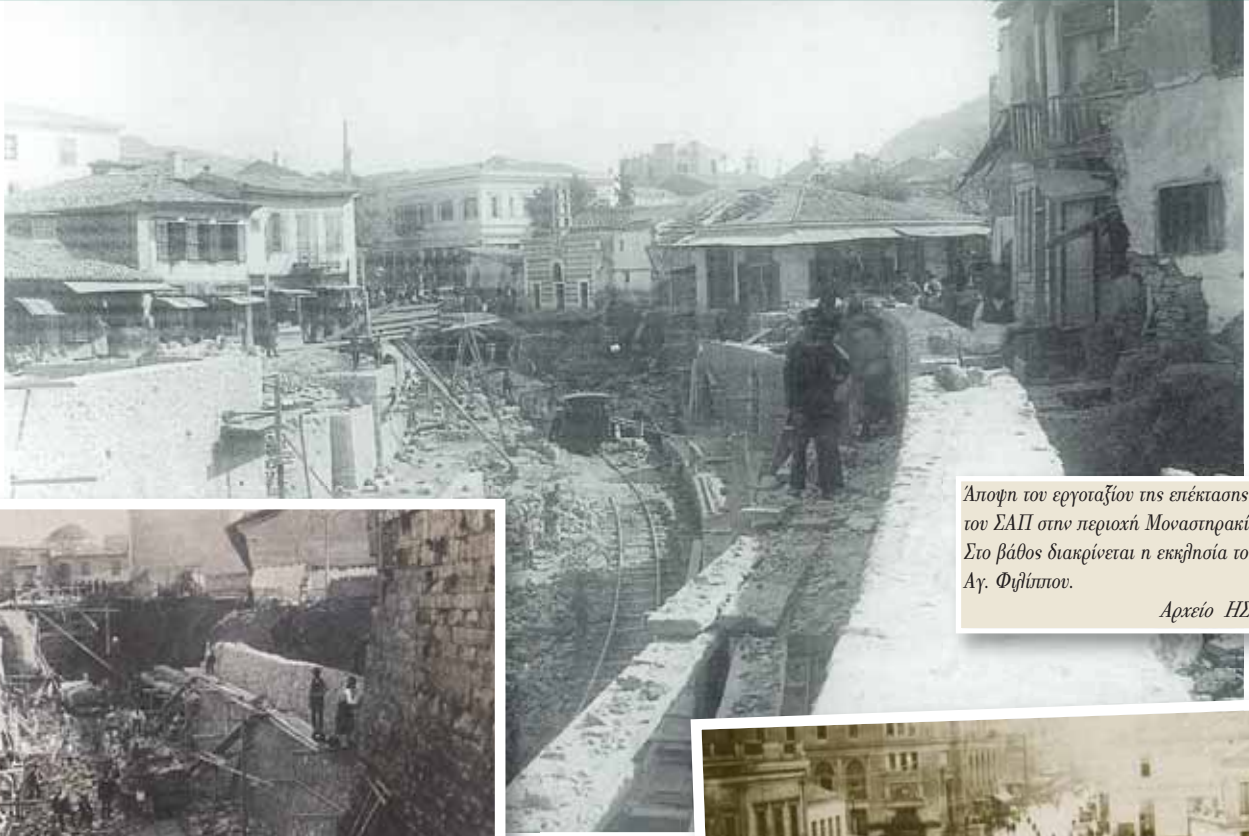
Μεταξύ των κ. κ. Γ. Ν. Θεοτόκη, Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου και Υπουργού των Εσωτερικών, ως αντιπρο-



Η εξέδρα του σταθμού Φαλήρων και το ξενοδοχείο «ΜΕΓΑ» έργα του ΣΑΠ
 Αρχείο ΣΑΠ - ΕΗΣ - ΗΣΑΠ

ΣΤΑΘΜΟΙ	ΘΕΣΕΙΣ			ΣΥΝΟΛΟΝ κατά διαβάσεις		
	Α'	Β'	Γ'			
Αθηνών - Πειραιώς	152.614	532.572	1.058.976	1.744.162		
Αθηνών - Φαλήρων	107.455	107.064	410.154	624.673		
Πειραιώς - Φαλήρων	8.608	18.511	33.289	60.508		
Σύνολον κατά θέσεις	268.677	658.247	1,502.419	2.429.343		
Αναλογία τοις %, επί του αριθμού των έπιβατών.						
ΚΑΤΑ ΣΤΑΘΜΟΥΣ			ΚΑΤΑ ΘΕΣΕΙΣ			
ΣΤΑΘΜΟΙ	ΘΕΣΕΙΣ			ΘΕΣΕΙΣ		
	Α'	Β'	Γ'	Α'	Β'	Γ'
Αθηνών - Πειραιώς	56,88	80,80	70,48	11,95	27,69	61,86
Αθηνών - Φαλήρων	40,—	16,27	27,29			
Πειραιώς - Φαλήρων	3,20	2,83	2,23			
Σύνολον	100 —	100,—	100,—			

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Η.Σ.Α.Π.



Άποψη του εργοταξίου της επέκτασης των ΣΑΠ στην περιοχή Μοναστηρακίου. Στο βάθος διακρίνεται η εκκλησία του Αγ. Φιλίππου.
Αρχείο ΗΣΑΠ



Έργα κατασκευής της σύραγγας του ΣΑΠ υπό την οδό Αθηνάς.. Αρχείο ΗΣΑΠ



Επιβατικό βαγόνι Α' θέσης του αμιγλάνου ΣΑΠ. Αρχείο ΗΣΑΠ



Εσωτερική άποψη του βασιρικού οχήματος. Αρχείο ΗΣΑΠ



Κατασκευή βαγονιού στο εργοστάσιο ΣΑΠ. Αρχείο ΗΣΑΠ