

ΣΑΝ ΝΑ ΉΤΑΝ ΣΗΜΕΡΑ

ΕΠΕΤΕΙΟΙ: ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΟΜΟΦΥΛΟΦΟΒΙΑΣ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΥΠΕΡΤΑΣΗΣ.

ΠΟΡΤΑΖΟΥΝ: ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΣ, ΑΝΔΡΟΝΙΚΗ, ΙΟΝΙΑ.

ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1792: Μία ομάδα μεσιτών συγκεντρώνεται σε μια καφετέρια της Νέας Υόρκης και δημιουργεί το Χρηματιστήριο της πόλης. Οι πρώτες συναλλαγές γίνονται κάτω από ένα δέντρο, στη Γουόλ Στριτ.

1895: Εγκαινιάζεται ο παλιός σταθμός του σιδηροδρόμου Πειραιώς - Αθηνών (νυν Ηλεκτρικός) στην Πλατεία Ομονοίας, στη διασταύρωση των οδών Λυκούργου και Αθηνάς. Αποτελεί τμήμα της προέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 1.465 μέτρων, από τα οποία τα 660 μ. αποτελούν θολωτή σήραγγα, που άρχισε να κατασκευάζεται το 1889.

1902: Ο αρχαιολόγος Βαλέριος Στάτης ανακαλύπτει τον Μηχανισμό των Αντικυθήρων, που θεωρείται ως ένα από τα πρώτα υπολογιστικά μηχανήματα.

1920: Η Αμερικανική Γερουσία αναγνωρίζει για πρώτη φορά με ψήφισμά της τα ελληνικά δικαιώματα στην Βόρειο Ήπειρο.

1931: Ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος δηλώνει από το Βόλο ότι δεν πρόκειται να καταργήσει τις «ελευθερίες του Τύπου, αλλά την ασυδοσία», με αφορμή την ψήφιση από τη Βουλή του νόμου 5060 «Περί Τύπου». Προηγήθηκε οικεία επίθεση αντιπολιτεύμενων εφημερίδων κατά του Βενιζέλου, με χαρακτηρισμούς όπως «Κυβέρνησης Κλεπτών».

1937: Με τον Αναγκαστικό Νόμο 677, η δικτατορία Μεταξά μειώνει τα αγροτικά χρέα και απαλλάσσει τους αγρότες από τη μάστιγα της τοκογλυφίας.

ΓΕΝΝΗΣΕΙΣ

1866: Ερίκ Σπί, γάλλος συνθέτης (Γύμνοπαδιές)

1875: Ανδρέας Μιχαλακόπουλος, εξέχων φιλελεύθερος πολιτικός, ο οποίος χρημάτισε πρωθυπουργός για 9 μήνες το διάστημα 1924-1925. (Θαν. 7/3/1938)

1943: Βίκο Μοσχολιού, λαϊκή τραγουδίστρια.

ΘΑΝΑΤΟΙ

1510: Σάντρο Μποτιτσέλι, ιταλός ζωγράφος της Αναγέννησης. (Γεν. 1/3/1445)

1838: Σαρλ Μορίς Ντε Ταλεϊράν, γνωστότερος στην Ελλάδα ως Ταλεϊράνδος, υπουργός Εξωτερικών του Μεγάλου Ναπολέοντα. (Γεν. 2/2/1754)

1886: Τζον Ντίρι, αμερικανός σιδηρουργός, πρωτοπόρος στην κατασκευή γεωργικών μηχανημάτων. (Γεν. 7/2/1804)

Η ιστορία του σιδηροδρόμου Πειραιά – Κηφισιάς



Μηχανή ατμήλατου σιδηροδρόμου στον Πειραιά

Ο αστικός σιδηρόδρομος Πειραιά - Κηφισιάς, γνωστός ως «Ηλεκτρικός», μετράει σχεδόν ενάμισι αιώνα ζωής. Αποκίνητος αρχικά και πλεκτροκίνητος αργότερα, ο σιδηρόδρομος συνέδεσε το 1869 την Αθήνα με τον Πειραιά, που μέχρι τότε οι άμαξες και τα πανηγυρεία ήταν το μόνο μέσο συγκοινωνίας μεταξύ τους.

Η πρώτη ιδέα για τη δημιουργία του τέθηκε από τον Φρειδερίκο Φεράλδο το 1835, ένα χρόνο αφότου η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, αλλά απορρίφθηκε από την τότε κυβέρνηση. Οκτώ χρόνια αργότερα, το 1843, ο Αλέξανδρος Ραγκαβής επαναλαμβάνει δημόσια την πρόταση, αλλά και πάλι δεν υπάρχει ανταπόκριση.

Το 1855 ο πρωθυπουργός και υπουργός Εξωτερικών, Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος, καταθέτει το πρώτο νομοσχέδιο για την ίδρυση σιδηροδρόμου Αθήνας - Πειραιά. Είναι ο Νόμος TZ «περί συστάσεως σιδηροδρόμου Απ' Αθηνών εις Πειραιά», ο οποίος δίνει το δικαίωμα εικετάλλευσης στην εταιρία που θ' αναλάμβανε το έργο για 55 χρόνια. Το 1857 το δικαίωμα αυτό αυξάνεται σε 75 χρόνια.

Επειτα από ανεπιτυχείς προτάσεις ανάθεσης του έργου, το 1867 κατακυρώνεται στον άγγλο επιχειρηματία Εδουάρδο Πίκερινγκ, ο οποίος το Νοέμβριο του ίδιου έτους αρχίζει να κατασκευάζει το έργο. Ενα χρόνο μετά, το 1868, ο Πίκερινγκ μεταβιβάζει τις υποχρεώσεις του στην ίδρυθείσα από όμιλο Ανώνυμη Εταιρία του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» - Σ.Α.Π. Α.Ε.

Στις 17 Φεβρουαρίου του 1869 η εταιρία έχει τελειώσει το έργο και γίνεται η πρώτη δοκι-

μή της διαδρομής. Τα επίσημα εγκαίνια γίνονται μέσα σε ατμόσφαιρα γενικής χαράς, στις 27 Φεβρουαρίου 1869, με επιβάτες στο πρώτο δρομολόγιο τη Βασιλίσσα Όλγα, τον Πρωθυπουργό Ζαΐμη, υπουργούς, στρατιωτικούς, δημωράτες και άλλους εποπόμους. Επιπέλους, το όνειρο γίνεται πραγματικότητα. Η απομπή με 6 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή των 8 χιλιομέτρων

από το Θορείο στον Πειραιά περίπου σε 19 λεπτά. Οι δύο πόλεις, Αθήνα και Πειραιάς, έχουν πλέον συνδεθεί με σιδερένιες γραμμές.

Τα σχόλια του τύπου της εποχής πολλά και καλά. Στις 3 Μαρτίου του 1869 ο «Αιών» γράφει: «Ο σιδηρόδρομος ήρξατο τακτικώς εργαζόμενος από της τελευταίας Παρασκευής. Η συρροή των επιβατών είναι μεγίστη. Οι πάντες δ' ομολογούσι τας μεγίστας ωφελείας, ας η κάταρξη του έργου τούτου υποσχεντείται. Ευχόμεθα και αύθις, ίνα η μικρά αύτη σύραγμα υπάρχει η αρχή του καθ' όλην την επικράτειαν συμπλέγματος σιδηροδρόμων».

Από το πρώτο επίσημο δρομολόγιο, το 1869, έως τις 16 Σεπτεμβρίου του 1904 οπότε πραγματοποιήθηκε η πλεκτροδότηση του σιδηροδρόμου, μεσολάβησαν η στρώση διπλής γραμμής και η έναρξη κατασκευής σύραγγας το 1889 από το Θορείο μέχρι την Ομόνοια (Λυκούργου και Αθηνάς), όπου δημιουργήθηκε και ο παλιός σταθμός της Ομόνοιας, ο οποίος εγκαινιάστηκε στις 17 Μαΐου του 1895.

Η υπόγεια σύραγγα και η πλεκτροδότηση προκάλεσε πάλι πολλά και ποικίλα σχόλια του Τύπου της εποχής. Αξίζει να αναφερθούν μερικά που καταδεικνύουν την αντίδραση του κόσμου

της εποχής εκείνης σε κάθε καινοτομία. «Τί να ουσ πω, αδελφέ, λέγει κάποιος εκ των προσκεκλημένων. Νομίζω ότι πρόκειται να μας κλείσουν «κατά βαρβάρων» με τον Υπόγειον. Και κύψας εις το αυτό του πλησίον του ισταμένου πρώτης σοβαρώς:

- Έκαμες πιν διαθήκην σου;
- Όχι.
- Εξωμολογήθης τουλάχιστον;

- Ούτε.
- Εγώ δεν είχα το θάρρος να έλθω απροετοίμαστος. Αυτή η σύραγξ μου φαίνεται σαν καρμανιόλα.» Σε άλλο δημοσίευμα, στις 18 Σεπτεμβρίου του 1904, ο χρονογράφος των «Καιρών» με το ψευδώνυμο «Φαληριώπης», γράφει για τον πλεκτρικό, πλέον, σιδηρόδρομο:

- Ένα δια το Φάληρον πρώτης.
- Μετ' επιστροφής;
- Απλούν, απλούν. Δεν μπορώ να είμαι βέβαιος αν θα φθάσω ζωντανός...

Το 1926 οι ΣΑΠ (Σιδηρόδρομοι Αττικής) που εκμεταλλεύονται το «Θηρίο» της Κηφισιάς, δηλαδάνει τη Γραμμή από Πλατεία Αττικής μέχρι Κηφισιά, με διακλάδωση από Ν. Ηράκλειο μέχρι Λαύριο, και οι «Τροχιόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς» που εκμεταλλεύονται τα Τραμ, συνεργάζονται με τον αγγλικό όμιλο «Πάουερ». Από τη συνεργασία αυτή προκύπτουν δύο Εταιρίες: Η «Ηλεκτρική Εταιρία Μεταφορών» (ΗΕΜ) που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση των Τραμ και της Γραμμής της Κηφισιάς και οι «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (ΕΗΣ).

Την 1 Ιανουαρίου του 1976 οι ΕΗΣ περιέχονται στο Ελληνικό Δημόσιο και μετονομάζονται σε ΗΣΑΠ. Α.Ε. (Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς). Σε όλη αυτή τη διαδρομή του, από το 1869 έως σήμερα, ο σιδηρόδρομος έζησε σημαντικές μεγαλείς και συμφορές. Μετέφερε βασιλείς, υψηλούς επισκέπτες, έδωσε το παρών στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1896, μετέφερε στρατιώτες του πολέμου 1912 - 1913. Βομβαρδίστηκε και επέζησε, πραγματοποιώντας εκατομμύρια δρομολόγια, που εξυπηρέτησαν διοικητομύρια επιβάτες.