

## ΣΑΝ ΝΑ ΗΤΑΝ ΣΗΜΕΡΑ



## ΓΕΓΟΝΟΤΑ

**1863** - Ανοίγει στην Κων/πολη η Ροβέρτειος Σχολή.

**1904** - Εγκαινιάζεται η ηλεκτροδότηση του σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά.

**1960** - Επαναλαμβάνονται στις Βρυξέλλες οι συνομιλίες για την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα με κυριότερη εκκρεμότητα προς διευθέτηση την πώληση ελληνικών γεωργικών προϊόντων και ελληνικών καπνών στις χώρες της Κοινής Αγοράς.

**1963** - Αναβάλλεται για τα τέλη Σεπτεμβρίου η Πανορθόδοξος Σύνοδος της Ρόδου και ο Πατριάρχης Αθηνών καλεί στην Κωνσταντινούπολη αντιπροσωπεία της Εκκλησίας της Ελλάδος προς διευθέτηση των διαφορών.

**1966** - Ο πρώην υπουργός και βουλευτής της Ε.Ρ.Ε. Ευάγγελος Αβέρωφ ανακοινώνει ότι θα άρει την εμπιστοσύνη του στην κυβέρνηση.

**1975** - Η Παπούα Νέα Γουινέα αποκτά την ανεξαρτησία της από την Αυστραλία.

**1978** - Η Ελλάδα νομιμοποιεί τις αμβλώσεις υπό προϋποθέσεις.

**1982** - Λαμβάνουν χώρα, υπό την ανοχή του ισραηλινού στρατού, μαζικές δολοφονίες Παλαιστινίων αμάχων από χριστιανικές παραστρατιωτικές οργανώσεις στα στρατόπεδα προσφύγων της Σάμπρα και της Σατίλα, στο νότιο Λίβανο.

**2007** - Πραγματοποιούνται στην Ελλάδα βουλευτικές εκλογές.

## ΓΕΝΝΗΣΕΙΣ

**1924** - Λορίν Μπακόλ, ηθοποιός

**1934** - Τζορτζ Τσακίρης, Αμερικανός ηθοποιός, τραγουδιστής και χορευτής

**1937** - Κ. Αναστασάτος, καλαθοσφαιριστής

**1943** - Όσκαρ Λαφοντέν, πολιτικός

**1953** - Κώστας Τριπολιτής, στιχουργός

**1957** - Σταμάτης Γονίδης, τραγουδιστής

**1983** - Κατ. Αυγουστάκη, τραγουδίστρια

**1988** - Δημ. Σιόβας, ποδοσφαιριστής

## ΘΑΝΑΤΟΙ

**1896** - Π. Καλλιγιάς, νομικός και πολιτικός

**1972** - Ιωάννης Γιαννόπουλος, πολιτικός

**1977** - Μαρία Κάλλας, Ελληνίδα υψίφωνος

**1978** - Λαυρέντης Διανέλλος, ηθοποιός

**1987** - Δημήτριος Παπασπύρου, πολιτικός

**2012** - Νικ. Αναγνώστου, μητροπολίτης

## Γραμμή Ηλεκτρικού (Μετρό Αθήνας)

**Ε**να χρόνο αφού η Αθήνα γίνεται πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους, το 1835, κατατίθεται η πρώτη πρόταση στην Ελληνική Κυβέρνηση από τον Φρειδερίκο Φεράλδην για κατασκευή σιδηροδρόμου, χωρίς να βρει αντίκρισμα. Την ίδια τύχη θα έχει η πρόταση οκτώ χρόνια αργότερα, όταν επαναλήφθηκε από τον Αλέξανδρο Ραγκαβή.

Το 1855, ο Πρωθυπουργός Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος κατέθεσε Νομοσχέδιο το οποίο δημοσιεύτηκε ως νόμος ΤΖ' στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 28 Δεκεμβρίου. Σύμφωνα με το Νόμο, ο απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηρόδρομος χαρακτηρίστηκε έργο δημοσίας ανάγκης, προκειμένου να προβεί ο εργολάβος στις αναγκαίες εκποιώσεις οικοπέδων. Επίσης, παραχωρήθηκε το δικαίωμα εκμετάλλευσης στην εταιρεία ή τον ιδιώτη που θ' αναλάμβανε το έργο για 55 χρόνια. Δύο χρόνια αργότερα, το δικαίωμα αυτό αυξήθηκε σε 75 χρόνια. Αμέσως άρχισαν προσπάθειες ανάθεσης του έργου, που δεν είχαν όμως επιτυχία. Δώδεκα χρόνια αργότερα, το 1867, το έργο κατακυρώθηκε τελικά στον Άγγλο επιχειρηματία Εδουάρδο Πίκερινγκ. Ο επίγειος σιδηρόδρομος αρχίζει να κατασκευάζεται το Νοέμβριο του ίδιου έτους. Τον επόμενο χρόνο, το 1868, ο Πίκερινγκ ανέθεσε τη συνέχεια του έργου στη νεοϊδρυθείσα εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς» (ΣΑΠ ΑΕ). Τελικά ήταν έτοιμος στις 17 Φεβρουαρίου αυτού του έτους και την ίδια ημέρα, η ΣΑΠ προχώρησε στο πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο.

Ο πρώτος ατμοκίνητος σιδηρόδρομος της Ελλάδας εγκαινιάστηκε στις 27 Φεβρουαρίου 1869 και ένωσε με μονή γραμμή το Θησείο με τον Πειραιά. Τα εγκαίνια του σιδηροδρόμου είχαν προγραμματιστεί για τις 15 Φεβρουαρίου του 1869 αλλά αναβλήθηκαν για τις 27 του μηνός, με επιβάτες στο πρώτο δρομολόγιο τη Βασίλισσα Όλγα, τον Πρωθυπουργό Ζαΐμη, υπουργούς, στρατιωτικούς, διπλωμάτες, άλλους επισήμους και δημοσιογράφους. Η πρώτη ατμομηχανή με 6 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή των 8,5 χιλιομέτρων από το Θησείο στον Πειραιά σε 19 περίπου λεπτά. Η λειτουργία του πρώτου ατμοκίνητου σιδηροδρόμου στην Ελλάδα ήταν γεγονός.

Ηλεκτροδοτήθηκε το 1904 και από τότε, λαμβάνοντας υπόψη διεθνή πρότυπα, μπορεί να θεωρηθεί το πρώτο μετρό της Ελλάδας. Με τα χρόνια, ο πρώτος αυτός σιδηρόδρομος έγινε γνωστός ως «Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος» ή απλώς «Ηλεκτρικός». Σταδιακά, αλλά κυρίως μετά τον

Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, επεκτάθηκε προς τα βόρεια, μέχρι που έφθασε στην Κηφισιά το 1957.

Από τότε μέχρι σήμερα, συνδέει τον Πειραιά με την Αθήνα και την Κηφισιά. Η γραμμή του Ηλεκτρικού είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος της επίγεια, αν και τα 3,2 χιλιόμετρα στο κέντρο της Αθήνας είναι υπόγεια, ενώ ορισμένοι σταθμοί στο βόρειο τμήμα της είναι υπέργειοι. Με τη δημιουργία δύο νέων, υπόγειων γραμμών μετρό το 2000, αποτέλεσε τη Γραμμή 1 του δικτύου μετρό της Αθήνας.

Η Γραμμή 1 του Μετρό της Αθήνας είναι η γραμμή «Πειραιάς - Κηφισιά», η οποία στους χάρτες απεικονίζεται με πράσινο χρώμα. Μερικές φορές αποκαλείται και «γραμμή ΗΣΑΠ», από το ακρωνύμιο της εταιρείας «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς» που υπήρχε από το 1976 μέχρι το 2011 και ήταν υπεύθυνη για τη λειτουργία της. Το μεγαλύτερο τμήμα της είναι επίγειο και μόνο το τμήμα Μοναστηράκι - Αττική στο κέντρο της Αθήνας περιλαμβάνει υπόγεια σήραγγα. Εγκαινιάστηκε το 1869 και αρχικά ένωσε τον Πειραιά με το Θησείο, ενώ το 1885 δημιουργήθηκε μια ξεχωριστή γραμμή που ένωσε την Αθήνα με το Στροφύλι. Από το 1957 μέχρι σήμερα, η Γραμμή 1 συνδέει το λιμάνι του Πειραιά με την Κηφισιά και αντιστρόφως, εκτελώντας μία διαδρομή συνολικού μήκους 25,7 χιλιομέτρων.

Από το 2000, ο Ηλεκτρικός, με τους 24 σταθμούς του, αποτελεί τμήμα του δικτύου μετρό της πρωτεύουσας που δημιουργήθηκε με τη λειτουργία των γραμμών 2 και 3 του μετρό. Βέβαια, ήδη από το 1904, χαρακτηρίζεται ως μετρό με βάση διεθνείς παραδοχές, καθώς είναι ένα αστικό και ηλεκτροκινούμενο Μέσο Σταθερής Τροχιάς, με μεγάλη χωρητικότητα, συχνά δρομολόγια και διάδρομο αποκλειστικής διέλευσης. Η γραμμή του Ηλεκτρικού είναι συνεπώς, από τεχνικής άποψης, από τα παλαιότερα μετρό του κόσμου.

Σήμερα, ο Ηλεκτρικός ξεκινά από το λιμάνι του Πειραιά, κατευθύνεται ανατολικά ως το Νέο Φάληρο, κινείται παράλληλα με την οδό Αθηνών - Πειραιώς, περνώντας από τα βορειοδυτικά όρια του Μοσχάτου και της Καλλιθέας, διέρχεται από τα Πετράλωνα και το κέντρο της Αθήνας (Μοναστηράκι και Ομόνοια) και συνεχίζει βόρεια μέσα από τα Πατήσια, τη Νέα Ιωνία, το Ηράκλειο και το Μαρούσι, για να καταλήξει στην Κηφισιά.

## TALK OF THE CITY



Από τον Γιώργο Χατζηβασίλη

## ΤΟ ΒΗΜΑ

## Προσφυγικό χάος και παιγνίδια εξουσίας

Η παραίτηση του γενικού γραμματέα Μεταναστευτικής Πολιτικής κ. Βουδούρη, είναι ένα ακόμα σύμπτωμα του τρόπου που λειτουργεί η κυβέρνηση. Διορισμένος εδώ και έξι μήνες με απόφαση του πρωθυπουργού, δεν κατάφερε ποτέ να συνεννοηθεί με τον υπουργό του και να αποκτήσει οποιαδήποτε αρμοδιότητα. Όχι προφανώς γιατί δεν υπήρχε αντικείμενο - ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει - αλλά γιατί η κυβέρνηση λειτουργεί ως φέουδο.

Κανένας συντονισμός, καμιά διάθεση συνεργασίας, υπονούμενα για τη διαχείριση εθνικών και κοινοτικών πόρων,

προσωπικές αντιπαλοότητες και κομματικές ίντριγκες κυριαρχούν στα περισσότερα υπουργεία. Με τον πρωθυπουργό να παρακολουθεί τις περισσότερες φορές ως θεατής τις δημόσιες αντιδικίες υπουργών και τις επιθέσεις κατά στελεχών που ο ίδιος έχει επιλέξει, γιατί κάποιοι εξακολουθούν να παριστάνουν τους δήθεν υπερασπιστές μιας πολιτικής που έχει ακυρωθεί στην πράξη, από τις επιπτώσεις στροφές και υπαναχωρήσεις του κ.Τσίπρα.

Το γιατί δεν πήρε ποτέ αρμοδιότητες ο μέχρι χτες γενικός γραμματέας, είναι θέμα του πρωθυπουργού να το λύσει. Το

θέμα της διαχείρισης του προσφυγικού είναι όμως μια βραδυφλεγής βόμβα που δεν μπορεί να αφήνεται στην τύχη της. Είδαμε μόλις χτες το ρατσιστικό ξέσπασμα στο Ωραιόκαστρο. Η κατάσταση στα Hot spots στα νησιά τείνει να γίνει ανεξέλεγκτη με σχεδόν καθημερινές συγκρούσεις. Η ίδια και ακόμα χειρότερη είναι η κατάσταση στα κέντρα φιλοξενίας που έχουν διασπαρεί ανά τη χώρα. Σε πολλά από αυτά οι συνθήκες είναι απαράδεκτες, πολλοί πρόσφυγες μένουν σε σκηνές ενώ έρχεται ο χειμώνας.

Αντί λοιπόν η κυβέρνηση να ενεργοποιηθεί, να διαμορφώσει ένα αποτελεσματικό

σχέδιο διαχείρισης της κατάστασης, αναλίσκεται σε αδιέξοδες προσωπικές συγκρούσεις και εξαγγελίες χωρίς αντίκρισμα. Ξέχασαν φαίνεται πολύ γρήγορα, το σκηνικό του περυσινού φθινοπώρου, με τις αθλιότητες στην Ειδομένη, τα λιμάνια και τα νησιά. Ας ξυπνήσουν πριν αρχίσουμε πάλι να βρισκόμαστε στα πρωτοσέλιδα του διεθνούς τύπου, πριν βρεθούμε σε ανεξέλεγκτες καταστάσεις. Γιατί τότε η κυρία Γεροβασίλη και ο κ. Πολάκης δεν θα μπορούν να απαιτούν, όπως έχουν συνηθίσει, από τα διεθνή μέσα ενημέρωσης να προβάλλουν μόνο τις κυβερνητικές ανακοινώσεις...