18 Σεπτεμβρίου 2020

Η ιστορία του σιδηρόδρομου Πειραιά – Κηφισιάς

/ Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός



Ο Αστικός Σιδηρόδρομος Πειραιά – Κηφισιάς, γνωστός ως «Ηλεκτρικός», μετράει σχεδόν ενάμισι αιώνα ζωής. Ατμοκίνητος αρχικά και ηλεκτροκίνητος αργότερα, ο σιδηρόδρομος συνέδεσε το 1869 την Αθήνα με τον Πειραιά, που μέχρι τότε οι άμαξες και τα παμφορεία ήταν το μόνο μέσο συγκοινωνίας μεταξύ τους.



Η πρώτη ιδέα για τη δημιουργία του τέθηκε από τον Φρειδερίκο Φεράλδη 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 υπήρξε ανταπόκριση.

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

Έπειτα από ανεπιτυχείς προσπάθειες ανάθεσης του έργου, το 1867 κατακυρώνεται στον άγγλο επιχειρηματία Εδουάρδο Πίκερινγκ, ο οποίος το Νοέμβριο του ίδιου έτους αρχίζει να κατασκευάζει το έργο. Ένα χρόνο μετά, το 1868, ο Πίκερινγκ μεταβιβάζει τις υποχρεώσεις του στην ιδρυθείσα 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 δοκιμή της διαδρομής. Τα επίσημα εγκαίνια γίνονται μέσα σε ατμόσφαιρα γενικής χαράς, στις 27 Φεβρουαρίου 1869, με επιβάτες στο πρώτο δρομολόγιο τη Βασίλισσα Όλγα, τον Πρωθυπουργό Ζαΐμη, υπουργούς, στρατιωτικούς, διπλωμάτες και άλλους επισήμους. Επιτέλους, το όνειρο γίνεται πραγματικότητα. Η ατμομηχανή με 6 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή των 8 χιλιομέτρων από το Θησείο 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 κάταρξις του έργου τούτου υπισχνείται. Ευχόμεθα και αύθις, ίνα η μικρά αύτη γραμμή υπάρξει 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 ηλεκτροδότηση του σιδηροδρόμου, μεσολάβησαν η στρώση διπλής γραμμής και η έναρξη κατασκευής σήραγγας το 1889 από το Θησείο μέχρι την Ομόνοια (Λυκούργου και Αθηνάς), όπου δημιουργήθηκε και ο παλιός σταθμός της Ομόνοιας, ο οποίος εγκαινιάστηκε στις 17 Μαΐου του 1895.

Η υπόγεια σήραγγα και η ηλεκτροδότηση 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. «Τι να σου πω, αδελφέ, λέγει κάποιος εκ των προσκεκλημένων. Νομίζω ότι πρόκειται να μας κλείσουν «κατά βαρβάρων» με τον Υπόγειον. Και κύψας εις το αυτί του πλησίον του ισταμένου ηρώτησε σοβαρώς:

– Έκαμες την διαθήκην σου;

– Όχι.

– Εξωμολογήθης τουλάχιστον;

– Ούτε.

– Εγώ δεν είχα το θάρρος να έλθω απροετοίμαστος. Αυτή η σήραγξ μου φαίνεται σαν καρμανιόλα.»

Σε άλλο δημοσίευμα, στις 18 Σεπτεμβρίου του 1904, ο χρονογράφος των «Καιρών» με το ψευδώνυμο «Φαληριώτης», γράφει για τον ηλεκτρικό, 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, δηλαδή 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).

Οι ΕΗΣ αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις της πρώην ΣΑΠ και ταυτόχρονα τη δέσμευση να βελτιώσουν την υπάρχουσα γραμμή και να επεκτείνουν την υπόγεια σήραγγα ως το σταθμό «Αττική» με διπλή γραμμή για να ενωθεί ο Ηλεκτρικός με την Κηφισιά, με υπόγειο σταθμό κάτω από την «Ομόνοια». Τα έργα ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 1928 και στις 21 Ιουλίου του 1930 εγκαινιάζεται από τον Ελευθέριο Βενιζέλο ο υπόγειος σταθμός «Ομόνοια». Αργότερα, το 1948 και το 1949 εγκαινιάζονται αντίστοιχα οι σταθμοί «Βικτώρια» και «Αττική».

Το 1937 η ΗΕΜ αναλαμβάνει την Ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Κηφισιάς και το 1938 καταργεί το Θηρίο για την πραγματοποίηση του έργου. Τα έργα, όμως, λόγω της κρίσιμης περιόδου, δεν ολοκληρώνονται και φτάνουμε έτσι στο 1950, οπότε παραχωρείται από την ΗΕΜ στην ΕΗΣ η ολοκλήρωση του έργου Ηλεκτροκίνησης και η εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου Αθηνών – Κηφισιάς. Οι ΕΗΣ συνεχίζουν τα έργα που καταλήγουν σταδιακά το 1957 με τη λειτουργία του σταθμού της Κηφισιάς. Έτσι, η συγκοινωνία από Πειραιά μέχρι Κηφισιά με τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο είναι πλέον πραγματικότητα.

Την 1 Ιανουαρίου του 1976 οι ΕΗΣ περιέρχονται 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 στιγμές μεγαλείου 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 δισεκατομμύρια επιβάτες.

Πηγή: iellada.gr