

Το τραμ το τελευταίο...

/ [Ιστορία - Εθνικά Θέματα](#)



Το τελευταίο κουδούνισμα από καμπανάκι αθηναϊκού τραμ ακούστηκε έξω από το αμαξοστάσιο της Αγίας Τριάδας Κεραμικού, τα μεσάνυχτα της 15ης προς 16η Οκτωβρίου του 1960. Τα τραμ, πράσινα ή κίτρινα, που στα 52 χρόνια της ζωής τους διακίνησαν κάπου 3 δισεκατομμύρια άτομα, δεν επρόκειτο να ξαναδούν τους δρόμους της Αθήνας.

Η ιστορία του αθηναϊκού τραμ

Τα πρώτα τραμ έκαναν την εμφάνισή τους στους δρόμους της Αθήνας το 1882. Ήταν ελαφρά οχήματα, κλειστά το χειμώνα με 16 θέσεις και ανοιχτά το καλοκαίρι με 20 θέσεις, τα οποία έλκονταν από τρία άλογα. Τα 800, συνολικώς, άλογα ήταν μικρασιάτικα, μικρόσωμα και νευρώδη, αλλά κατάλληλα για τις επικλινείς οδούς της Αθήνας και τις συνεχείς στάσεις.

Αυτές οι πρώτες γραμμές συνέδεσαν το κέντρο της Αθήνας με τα τότε προάστια, δηλαδή τα Πατήσια, τους Αμπελοκήπους και την Κολοκυνθού, καθώς και την

Πλατεία Ομονοίας με το Σύνταγμα, το Γκάζι και τον Κεραμικό Δίπυλο, ενώ αργότερα, το 1902, εξυπηρέτησαν τις οδούς Ιπποκράτους, Μητροπόλεως και Αχαρνών.

Το ατμήλατο τραμ του Φαλήρου ξεκίνησε να λειτουργεί το 1887. Με αφετηρία μπροστά στην Ακαδημία Αθηνών, διέσχισε τις λεωφόρους Πανεπιστημίου, Αμαλίας και Θησέως, έφτανε στις Τζιτζιφιές, κι από εκεί, μέσω της παραλιακής λεωφόρου, κατέληγε στο Φάληρο, όπου υπήρχαν τότε παραθαλάσσια κέντρα αναψυχής και θαλάσσια λουτρά.

Στις 30 Οκτωβρίου του 1908 κυκλοφόρησαν τα πρώτα ηλεκτρικά τραμ, τα οποία επρόκειτο να αντικαταστήσουν σταδιακά τα ιππήλατα. Τα επόμενα δύο χρόνια, το δίκτυο του τραμ απέκτησε 257 οχήματα -150 κινητήρια και 107 ρυμουλκούμενα- μαζί με τα παλιά, που επαναχρησιμοποιήθηκαν ως ρυμουλκούμενα.

Τα βαγόνια ήταν βελγικής κατασκευής, κλειστά, με ηλεκτροφωτισμό και πρωτοποριακά τοποθετημένα αναπαυτικά καθίσματα, με πρόβλεψη για 16 θέσεις καθημένων και 14 ορθίων, με δύο κινητήρες ιδανικούς για τις κλίσεις των αθηναϊκών γραμμών και με μπεζ χρωματισμό. Τόση ήταν η εντύπωση που προξένησαν τα νέα τραμ στους Αθηναίους, ώστε πολλοί ταξίδευαν ως το τέρμα και επέστρεφαν, χωρίς άλλο σκοπό, μόνο και μόνο για να απολαύσουν την άνεση της διαδρομής, η οποία άλλωστε δεν κόστιζε παρά μια δεκάρα.

Το 1939 εκποιείται μεγάλος αριθμός ρυμουλκούμενων οχημάτων βελγικής κατασκευής, ενώ όλα τα εν χρήσει τροchioδρομικά οχήματα ανακαινίζονται και το χρώμα τους γίνεται βαθύ πράσινο, εξ ου και η ονομασία «πράσινα». Την επόμενη χρονιά παραλαμβάνονται τα 60 μεγάλα, σύγχρονα τροchioδρομικά οχήματα που προέβλεπε η συμπληρωματική σύμβαση που είχε συνάψει το Ελληνικό Δημόσιο το 1937. Τα νέα οχήματα, γνωστά ως «κίτρινα», λόγω του χρώματός τους, είχαν κατασκευασθεί από την ιταλική κοινοπραξία OM/CGE/Breda του Μιλάνου και ξεχώριζαν για τον αεροδυναμικό σχεδιασμό τους, που είχε ως πρότυπο τα τραμ του Μιλάνου.

Στις 28 Οκτωβρίου 1940, οι τροχιόδρομοι της Αθήνας συμμετέχουν στην επιστράτευση. Είναι κλασικές πλέον οι εικόνες των υπερφορτωμένων τραμ με τους ενθουσιώδεις επίστρατους που έσπευδαν να παρουσιαστούν και να φύγουν για το μέτωπο.

Μετά την Κατοχή αρχίζει η φθίνουσα πορεία των τραμ της Αθήνας, με την κατάργηση ορισμένων γραμμών. Η πραγματική, όμως, κατάργηση συμπίπτει με το θεαματικό ξήλωμα των σιδηροτροχιών στον κόμβο των Χαυτείων, από συνεργεία

του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, τις πρώτες πρωινές ώρες της 16ης Νοεμβρίου 1953, και τον επακόλουθο παροπλισμό των γραμμών Πατησίων – Αμπελοκήπων και Κυψέλης – Παγκρατίου.

Το τελευταίο κουδούνισμα από καμπανάκι αθηναϊκού τραμ ακούστηκε έξω από το αμαξοστάσιο της Αγίας Τριάδας Κεραμικού, τα μεσάνυχτα της 15ης προς 16η Οκτωβρίου του 1960. Τα τραμ, πράσινα ή κίτρινα, που στα 52 χρόνια της ζωής τους διακίνησαν κάπου 3 δισεκατομμύρια άτομα, δεν επρόκειτο να ξαναδούν τους δρόμους της Αθήνας.

Παρέμενε, ωστόσο, η γραμμή του τραμ του Περάματος. Στις 4 Απριλίου 1977, Μεγάλη Δευτέρα απόγευμα, το τραμ του Περάματος, προερχόμενο από το Πέραμα και κατευθυνόμενο στον Πειραιά, στολισμένο με λουλούδια και πανό, κάνει το τελευταίο του δρομολόγιο. Φτάνει στην πλατεία Λουδοβίκου του Πειραιά, έξω από το σταθμό του Ηλεκτρικού. Οι επιβάτες κατεβαίνουν. Ο οδηγός Γιάννης Κωστόπουλος χτυπάει για τελευταία φορά το καμπανάκι και οδηγεί το όχημα 77 στο αμαξοστάσιο της οδού Κόνωνος. Εκείνη τη στιγμή γράφτηκε ο επίλογος της μεγάλης ιστορίας των Ελληνικών τραμ, ή, όπως τουλάχιστον θέλουμε να ελπίζουμε, ο επίλογος της πρώτης περιόδου του ελληνικού τραμ.

44 χρόνια αργότερα, το τραμ επέστρεψε στους δρόμους της πρωτεύουσας, πλήρως εκσυγχρονισμένο. Ξεκίνησε τη λειτουργία του στις 19 Ιουλίου 2004, ενόψει και των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.