

2-32 ΑΦΙΕΡΩΜΑ

● Ιστορική πορεία του Πειραιά. Από τον Θεμιστοκλή και τον «Χρυσό αιώνα» του Περικλέους έως σήμερα.

● Το λιμάνι του Πειραιά. Από την ακμή των κλασικών χρόνων στις σημερινές προσπάθειες άρτιας οργάνωσης και εκσυγχρονισμού.

● Ναυτιλιακό κέντρο. Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και στο μεγαλύτερο της Αν. Μεσογείου.

● Πόλη της ναυτιλίας. Από τη ραγδαία μεταπολεμική ανάπτυξη στην κρίση του '80 και τη σημερινή πραγματικότητα.

● Πειραιϊκό εμπόριο. Η ακμή και η παρακμή του Πειραιά ως εμπορικού κέντρου.

● Το «ελληνικό Μάντσεστερ». Ιστορία της πειραιϊκής βιομηχανίας.

● Ρετσίνας και Κούππας. Δύο απο τις σημαντικότερες ελληνικές επιχειρήσεις - στυλοβάτες της πειραιϊκής βιομηχανίας.

● Βιομηχανική αρχιτεκτονική. Η ανόρθωσή μας διαφορετικής αρχιτεκτονικής, υποταγμένης στις ανάγκες της βιομηχανικής παραγωγής.

● Η πόλη του Πειραιά. Το πολεοδομικό σχέδιο, τα πρώτα δημόσια κτίρια και οι νεοκλασικές κατοικίες.

● Ο Λέων του Πειραιώς. Το επιβλητικό άγαλμα που άρπαξε ο Μοροζίνης, κοσμή την είσοδο του Ναυστάθμου Βενετίας.

Φωτογραφία εξωφύλλου: Κεντρικό λιμάνι του Πειραιά.

Υπεύθυνος «Επτά Ημερών»:
ΒΗΣ. ΣΤΑΥΡΑΚΑΣ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Ιστορική πορεία του Πειραιά

Από τον Θεμιστοκλή και τον «Χρυσό αιώνα» του Περικλέους έως σήμερα



Ο Πειραιάς το 1811 σε υδατογραφία που φιλοτέχνησε εκ του φυσικού ο W. Haygarth. Το 1808 ο Chateaubriand δεν είδε στον Πειραιά ούτε μια βάρκα, ενώ ο Rouquerville, το 1816, αναφέρει ότι στο λιμάνι ήταν αγκυροβολημένα οκτώ Υδραϊκά και Ψαριανά σκάφη. Ελη περιέβαλλαν το λιμάνι και από εγκαταστάσεις υπήρχαν μόνο ένα παράπηγμα όπου ζούσε ο Τούρκος Τελωνοφύλακας, ένα κτίσμα όπου έμεναν 5-6 ψαράδες, το μισοερειπωμένο μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα με 8-10 μοναχούς και το σπίτι του Γάλλου Καϊράκ.

Του **Δημήτρη Φερούση**

Συγγραφέα

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ υπήρξε κατά την Τεταρτογενή περίοδο της ιστορίας, νησί. «Εν πρότερον ο Πειραιεύς νήσος» έγραψε ο Σουΐδας. Και φυσικά ονομάστηκε Πειραιάς ή Περαιάς από το «πέραν», το πέρασμα, δηλαδή, που ήταν αναγκαίο για να περάσει κανείς από τη μία πλευρά της Αττικής στην άλλη. Υστερα όμως από χιλιάδες χρόνια, ποτάμια και χείμαρροι μεταφέροντας ιλύ και πέτρες ένωσαν τις αντικρινές ακτές και έτσι δημιουργήθηκε το Αλίπεδο.

Πρωτοελλαδική ζωή στον Πειραιά εμφανίζεται γύρω στο 2600 π.Χ., όταν δημιουργούνται συνοικισμοί στην περιοχή Αγίου Γεωργίου, στο Κερατσίνι. Αν και έχουν βρεθεί όστρακα και λίθινα εργαλεία που σηματοδοτούν οργανωμένη ζωή πριν από αυτή τη χρονολογία. Ωστόσο, η

συστηματική αρχαιολογική σκαπάνη και έρευνα, εντοπίζει εγκατοίκηση του Πειραιά γύρω στα 1300 π.Χ. Τότε κατέρχονται από τον Ορχομενό της Βοιωτίας οι Μινύες, που οργανώνουν τη ζωή τους στο νησάκι του Κουμουνδούρου και στην Καστέλλα,

Επιμέλεια αφιερώματος:
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΡΑΪΟΥ

έχοντας για λιμάνι τους τη Μουνιχία (Τουρκολίμανο). Του δίνουν αυτό το όνομα για να τιμήσουν τον αρχηγό του Μούνιχο, τον οποίο αργότερα θεοποιούν. Μετά τα προϊστορικά χρόνια, η ακμή του Πειραιά αρχίζει κατά το 510 π.Χ.

Όταν, δηλαδή, ανέλαβε ο Κλεισθένης να ιδρύσει την αθηναϊκή δημοκρατία. Τότε, μας πληροφορεί ο Ιούλιος Πολυδεύκης, οι τέσσερις δήμοι: Κερατσίνι, Πειραιάς, Ξυπετή (Μο-

σχάτο;) και Φάληρο ανήκαν σ' ένα κοινό «σύνδεσμο», το «Τετράκωμο Ηράκλειο», του οποίου το ιερό βρίσκεται στη συνοικία Καμίνια του Πειραιά. Στη συνέχεια, το 493 π.Χ. ο Θεμιστοκλής αρχίζει τα πρώτα λιμενικά έργα και τις οχυρώσεις, ενώ ταυτόχρονα παρουσιάζεται η πρώτη ανάπτυξη της πόλης.

Μακρά τείχη

Μετά τη νίκη των Ελλήνων στο Μαραθώνα, το 490 π.Χ., ο Θεμιστοκλής δημιουργεί πανίσχυρο στόλο, ο οποίος έδρα και ορμητήριό του είχε τον Πειραιά. Και ιδιαίτερα τα τρία λιμάνια του: τον Κάνθαρο - το κυρίως λιμάνι - τη Ζέα - πολεμικό ναύσταθμο με νεώρια και νεώσοικους - και τη Μουνιχία - επίσης πολεμικό όρμο. Τότε για πρώτη φορά ο Πειραιάς αποκτά τα Μακρά Τείχη, που όπως μας πληροφορεί ο Θουκυδίδης, εί-



Αποψη Ακτής Μισαούλη και Αγίου Σπυριδώνος. Τα αρχοντικά των βιομηχάνων και των μεγαλεμπόρων, σχεδιασμένα συχνά από γνωστούς αρχιτέκτονες όπως ο Τσίλερ, τα εντυπωσιακά δημόσια κτίρια και τα περιποιημένα σπίτια, μετέτρεπαν τον Πειραιά του χθες σε μια πόλη όπου η αρχιτεκτονική και ο ρυθμός ζωής ήταν στα μέτρα του ανθρώπου.

χαν μήκος 60 στάδια. Δηλαδή περίπου 11 χιλιόμετρα. Τα οποία αργότερα συμπλήρωσε ο Κίμωνας με δύο άλλα αναγκαία, τα λεγόμενα «Βόρειο» και «Φαληρικό».

Επακολούθησε η ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 με όλα τα επακόλουθα της για την Αθήνα και τον Πειραιά. Και στη συνέχεια η ανασύνταξη του επίνειου και η άνθησή του σε όλους τους τομείς της ζωής, του εμπορίου και της ναυτιλίας. Ωσπου το 460 π.Χ. εμφανίζεται στο προσκήνιο ο γιος του Ξάνθιππου, Περικλής.

Την εποχή αυτή, οικοδομώντας ο Περικλής τον «Χρυσούν αιώνα» της αθηναϊκής αϊγλης, εξωραϊζεται και το φυσικό επίνειό της, ο Πειραιάς, με επιβλητικά κτίρια: το «Εμπόριον» με τις πέντε στοές μπροστά στο «Μεγάλο Λιμάνι», το «Δείγμα», όπου οι έμποροι έδειχναν τα δείγματα των εμπορευμάτων τους, τα θέατρα, τους ναούς, τα ονομαστά ιερά και τεμένη, όπως το «Δισωτήριον», την «Εστία», την «Μουνιχία Αρτέμιδα» κ.ά. Και κυρίως ανασυγκροτείται το κέντρο της πόλης με πλατείες, φαρδείς δρόμους και δημόσια καταστήματα από τον πρώτο πολεοδόμο της Ιστορίας, τον Ιππόδαμο το Μιλίσιο. Εξάλλου τράπεζες, εμπορικά συγκροτήματα και χρηματιστήρια δημιουργούν μια πρωτοφανή συναλλαγματική διακίνηση εμπορευμάτων, νομισμάτων χρυσού και προϊόντων.

Εποχή ακμής

Ετσι ο Πειραιάς γίνεται το «Εμπόριον της Ελλάδος», αναπόσπαστο μέρος της αθηναϊκής Πολιτείας.

Αργότερα, το 346 π.Χ. πλάι στο λιμάνι της Ζέας υψώθηκε και το μεγαλεπήβολο οικοδόμημα, η λίθινη Σκευοθήκη, κατασκευασμένη από τον ξακουστό Ελευσίνιο αρχιτέκτονα Φίλωνα, της οποίας τα πέτρινα θεμέλια βρέθηκαν το 1989 στην οδό Δευτέρας Μεραρχίας, στο Πασαλιμάνι. Κα-

τά την ιστορική αυτή περίοδο έσφυζε ο Πειραιάς από ζωή και κίνηση στη στεριά και στη θάλασσα. Πλούσιοι έμποροι, βιομήχανοι, βιοτέχνες και πλοιοκτήτες, όπως ο Εύνομος, ο Σάτυρος, ο Κέφαλος, ο Τιμόθεος, ο Μίθρας, ο Καλλίας, ο Πασίωνας και άλλοι δημιουργούν τις προϋποθέσεις

μιας καθολικής ανάπτυξης και προόδου. Ενώ στα σπίτια τους συγκεντρώνονται συχνά ο Πλάτων, ο Λυσίας, ο Ισταίος, ο Δημοσθένης (λέγεται ότι είχε σπίτι στον Πειραιά), ο Σωκράτης, ο Μένανδρος (κι αυτός είχε σπίτι μεγάλο στο επίνειο), ο Μέτων,

Συνέχεια στην 4η σελίδα



Ο Πειραιάς στην πρώτη δεκαετία του νεώτερου βίου του. Δεκαεννιά ολόκληρους αιώνες, από το 86 π.Χ. έως το 1836, ο Πειραιάς έμεινε στη σιωπή και την εγκατάλειψη. Επανεμφανίζεται στο προσκήνιο της Ιστορίας για να εξελιχθεί και πάλι στο μεγαλύτερο εμπορικό, ναυτιλιακό και αργότερα βιομηχανικό κέντρο της χώρας. (Φωτ. από το βιβλίο «Πειραιάς», της Λίζας Μιχαηλί)



Η Ακτή Μιαούλη με το τραμ της παραλίας στην περίοδο του Μεσοπολέμου, γύρω στα 1930. (Αρχείο Γ. Χατζημανωλάκη)

Συνέχεια από τη 3η σελίδα

ο Πρόκλος για να συζητήσουν ή να διασκεδάσουν. Εξάλλου στα περιλάμπρα θέατρα –της Ζέας και της Μουνηχίας– κατέβαιναν και δίδασκαν τα έργα τους, ο Αισχύλος, ο Σοφοκλής, ο Ευριπίδης και φυσικά ο Μένανδρος, συγκεντρώνοντας θεατές απ' όλες τις περιοχές της Ελλάδας.

Παρακμή

Με την έναρξη του Πελοποννησιακού πολέμου το 431 π.Χ. αρχίζει η μεγάλη περιπέτεια της Αθήνας και του Πειραιά. Και μετά των πανωλεθρία του αθηναϊκού στόλου στους Αιγός ποταμούς το 405 π.Χ. οι Σπαρτιάτες επιβάλλουν σκληρούς όρους μεταξύ των οποίων και η κατεδάφιση των Μακρών Τειχών και των οχυρώσεων του Πειραιά. Ταυτόχρονα εγκαθιστούν, ως κυβέρνηση, φίλους τους ολιγαρχικούς, τους «Δέκα Αρχοντες», τους οποίους ύστερα από λίγο ανέτρεψε ο Θρασύβουλος. Εξάλλου, το 394 π.Χ. ο Κόνωνας με 80 πλοία, αφού νίκησε τους Λακεδαιμόνιους στην Κνίδα, κατέλαβε και την πειραιϊκή χερσόνησο. Επισκεύασε ξανά τα Μακρά Τείχη, στόλισε με μνημεία την πόλη και της έδωσε μία νέα τόνωση.

Στο σημείο αυτό τερματίζεται η δόξα του Πειραιά. Στο προσκήνιο παρουσιάζονται ο Αλέξανδρος και κατόπιν οι επίγονοί του. Η μακεδονική κυριαρχία κράτησε 170 χρόνια. Στο

διάστημα αυτό ο Πειραιάς γνώρισε πολλές οδύνες, αλλά και μικρές αναλαμπές. Ωσπου τη θέση της μακεδονικής κυριαρχίας κατέλαβε η ρωμαϊκή βαναυσότητα. Το 86 π.Χ. κατέφθασε στην Αττική ο Ρωμαίος στρατηγός Σύλλας, ο οποίος ενώ σχετικά εύκολα άλωσε την Αθήνα, αποκρούστηκε, επί ένα ολόκληρο χρόνο από τους Πειραιώτες που είχαν στρατηγό τον Αρχέλαο. Τελικά, όμως, ο Σύλλας κατέλαβε και τον Πειραιά, τον οποίο κατέστρεψε ολοσχερώς «διά πυρός και σιδήρου».

Εκτοτε διάφοροι επιδρομείς και κατακτητές, όπως Γότθοι, Ερουλοί, Βαράγγοι, ο Αλάριχος ο Α', Βενετοί, Καταλανοί, Φράγκοι και Τούρκοι καταφθάνουν, συνεχίζοντας την ερήμωση της πόλης. Γύρω, όμως, στο 176 δημιουργείται μια υποψία ζωής και τότε θεωρείται πιθανό ότι τοποθετήθηκε μπροστά στο λιμάνι το μαρμάρينو λιοντάρι από το οποίο αργότερα ο Πειραιάς έλαβε την ονομασία Πόρτο Λεόνε, Πόρτο Δράκο ή Ντράκο και Πόρτο Ασλάν. Το λιοντάρι αυτό στα 1688 έγινε λεία του Μοροζίνι και μεταφέρθηκε στη Βενετία.

Έτσι, για δεκαεennιά ολόκληρους αιώνες, από το 86 π.Χ., δηλαδή, μέχρι το 1836 μ.Χ., οπότε ο Πειραιάς ξαναεμφανίσθηκε στο προσκήνιο της Ιστορίας, μένει στη σιωπή και στην εγκατάλειψη. Σε όλη αυτή τη μοναξιά της πειραιϊκής περιπέτειας, μοναδικοί κάτοικοι ήταν καμιά δεκαριά μοναχοί της Μονής του Αγίου

Σπυριδώνα, που βρισκόταν εκεί από τον 11ο αιώνα μ.Χ.

Το 1835 στα ερείπια της Μονής αυτής πραγματοποιήθηκε το πρώτο δημοτικό συμβούλιο, το οποίο ανέδειξε ως πρώτο δήμαρχο τον Υδραίο μπουρλοτιέρη Κυριάκο Σερφιώτη. Από τότε, αρχές του Γενάρη 1836, έχοντας μόνο 300 κάτοικους αρχίζει να συγκροτείται τάχιιστα η νεώτερη φυσιογνωμία του Πειραιά. Ιδιαίτερα, μετά την αγγλογαλλική κατοχή του 1854 - 1857, που η ανάπτυξη της πόλης και του λιμανιού παίρνουν πρωτοφανείς διαστάσεις. Σημαντική άνοδος παρατηρείται και στα Γράμματα, στον τοπικό Τύπο και γενικά στην πνευματική κίνηση, που προσφέρουν μοναδική αυτάρκεια και αυτοπεποίθηση στο λαό. Οι δήμαρχοι Πέτρος Σ. Ομηρίδης, Λουκάς Ράλλης, Θεόδωρος Γ. Ρετσίνας, Τρύφων Μουτζόπουλος και άλλοι, υπήρξαν άνθρωποι ευρύτερης παιδείας, οραματισμών, υπευθυνότητας, εντιμότητας και ήθους. Αληθινοί πατριώτες και δημογέροντες, που αγάπησαν τον Πειραιά και κατάφεραν με το παράδειγμά τους να κινητοποιήσουν το λαό δημιουργικά. Εναν λαό ο οποίος προερχόταν κυρίως από Χιώτες, Υδραίους και άλλους νησιώτες.

Το 1860 αρχίζει τη λειτουργία του ο πρώτος αλευρόμυλος του Παναγιώτη Καπράνου. Το 1866 φθάνουν πολλοί πρόσφυγες από την Κρήτη, ύστερα από την εκεί επανάσταση κατά των Τούρκων. Το 1869 γίνεται

η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας και Πειραιά με ατμοκίνητο σιδηρόδρομο.

Το 1872 χτίζεται το χρηματιστήριο (Ρολόι), το 1876 φωτίζεται η πόλη με φωταέριο, ενώ το 1873 ο Πειραιάς έχει ήδη ανακηρυχθεί σε Δήμο Α' τάξης. Το 1884 αρχίζει η οικοδόμηση του δημοτικού θεάτρου.

Καταστροφές

Στην εικοσαετία του 1890-1910 ολοκληρώνεται η οικονομική ακμή του Πειραιά, ενώ μετά το 1922 διπλασιάζεται η πληθυσμός του, φθάνοντας περίπου τις 250.000. Μέχρι και το 1940 ο Πειραιάς κράτησε ανοδικούς ρυθμούς σ' όλα τα επίπεδα ανάπτυξής του. Όμως, κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο υπέστη τρομακτικές καταστροφές από εχθρικούς και συμμαχικούς αεροπορικούς βομβαρδισμούς, καθώς και από εκρήξεις που έγιναν μέσα στο λιμάνι του. Καταστράφηκε περίπου το 75% των οικοδομών του, ενώ η βιομηχανική, οικονομική και κοινωνική ζωή του άλλαξε ριζικά. Ολα μετατοπίστηκαν σε άλλα κέντρα. Ενώ το ανθρώπινο δυναμικό της πόλης, ιδιαίτερα τα αστικά κέντρα, οι μεγάλοι επιχειρηματίες βιομήχανοι καθώς πολιτικοί και πνευματικοί ηγέτες έφυγαν, κυρίως, για την Αθήνα. Στη συνέχεια ο Πειραιάς, ως παραγωγική πόλη πέρασε βαθιά κρίση, η οποία όμως, στις μέρες μας διαγράφει μια κάμψη.

Το Λιμάνι του Πειραιά

Από την ακμή των κλασικών χρόνων στις σημερινές προσπάθειες άρτιας οργάνωσης και εκσυγχρονισμού



Το λιμάνι του Πειραιά το 1915, στην πρώτη του αεροφωτογραφία. (Αρχείο Γ. Χατζημανωλάκη).

Του Γιάννη Χατζημανωλάκη

Συγγραφέα

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ του φυσικού χώρου και της γεωγραφικής θέσης του Πειραιά, υπήρξε καθοριστική στη διαμόρφωση της ιστορικής μοίρας του. Η κατά καιρούς ανάπτυξη του λιμένα του συνδέθηκε πάντοτε με περιόδους ανάλογης ακμής και προόδου της πόλης. Κι όπως είναι γνωστό, στους δεκαπέντε περίπου αιώνες της παρακμής του λιμένα, πόλη δεν υπήρξε.

Στοιχεία που να τεκμηριώνουν αξιοποίηση του λιμένα του Πειραιά κατά τους πρώτους ιστορικούς χρόνους, δεν υπάρχουν. Όταν όμως ο Θεμιστοκλής, στις αρχές του 5ου αι. π.Χ., έπεισε τους Αθηναίους να μεταφέρουν εκεί το επίνειό τους από το Φάληρο, ο Πειραιάς διαμορφώθηκε σε υποδειγματικό λιμάνι.

Η επιλογή του Θεμιστοκλή υπήρξε επιτυχής. Με τα φυσικά πλεονεκτήματα που διέθετε ο Πειραιάς με τους τρεις «αυτοφυείς» λιμένες του (Μέγα, Ζέα, Μουνιχία) και με τα έργα που εκτελέστηκαν, αναδείχθηκε σύντομα σε ασφαλέστατο πολεμικό και

Συνέχεια στην 6η σελίδα



Το λιμάνι του αρχαίου Πειραιά (αναπαράσταση), στην περίοδο της μεγάλης ακμής του, τον 5ο αι. π.Χ.

Συνέχεια από την 5η σελίδα

άρτιο σε συγκρότηση, οργάνωση και εκμετάλλευση εμπορικό λιμάνι. Με θαυμάσια τείχιση που ίχνη της σώζονται έως σήμερα. Με όλες τις προβλήτες, μώλους, αποθήκες για τα εμπορεύματα (τις περίφημες «Στοές»), νεώρια - και στους πολεμικούς ναυστάθμους της Ζέας, της Μουνιχίας και του Κανθάρου νεωσοίκους, σκευοθήκες κ.ά. Με δημόσια κτίρια, ιερά, θέατρα και άριστη ρυμοτομία. Σε γενικές γραμμές σε μια πόλη που έσφυζε από ζωή και δίκαια είχε αποκληθεί «Εμπόριον της Ελλάδος», «εις ο - κατά τον Θουκυδίδη - επεσέρχεται διά το μέγεθος της πόλεως εκ πάσης γης τα πάντα».

Πρώτο λιμάνι

Και η ιστορία επαναλαμβάνεται. Όταν το λιμάνι καταστράφηκε, στους ρωμαϊκούς χρόνους, η πόλη άρχισε να μαραζώνει και σιγά σιγά ερημώθηκε, για να παραμείνει έρημη (οι μικρές «εστίες ζωής» που, κατά διαστήματα, υπήρξαν δεν αναιρούν το γενικό χαρακτηρισμό) από τους πρώτους μεταχριστιανικούς αιώνες ως το τέλος της Τουρκοκρατίας. Με ονόματα «δάνεια» και, φυσικά, ξενικά (Porto Leone, Porto - Draco). Και μόνον όταν, μετά τη δημιουργία του νεότερου ελληνικού κράτους και τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα, το 1834, άρχισαν να διαγράφονται προοπτικές για τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα, εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για τον εμποικισμό του Πειραιά από ανθρώπους, που προέρχονταν απ' όλα τα σημεία του ελληνικού χώρου. Οι άνθρωποι αυτοί, που όπως αποδείχθηκε στην πράξη, διέθεταν και ικανότητες και δυνατότητες, αποτέλεσαν το δυναμικό «πυρήνα» του πληθυσμού της νέας πόλης. Και με τις υπεράν-



Λεμβούχοι στην Ακτή Τζελέπη, αρχές του αιώνα, περιμένοντας το αγώγι. Είτε για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, είτε για την επιβίβαση ή αποβίβαση των επιβατών. Οι λεμβούχοι απομακρύνθηκαν από το λιμάνι, αφού πρώτα αποζημιώθηκαν, το 1930, οπότε τα πλοία έδεναν στα κρηπιδώματα που εν τω μεταξύ είχαν κατασκευαστεί.

θρωπες προσπάθειες τους μπόρεσε ο Πειραιάς να εξελιχθεί και να αναδειχθεί στο σπουδαιότερο εμποροναυτιλιακό κέντρο της χώρας.

Στην ανάδειξή του σε πρώτο λιμάνι της χώρας, θέση που πενήντα χρόνια διεκδικούσε από τη Σύρο, συνέβαλαν, ως τα τέλη του 19ου αι., και ορισμένα γεγονότα.

Ενδεικτικά σημειώνω τη σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα, το 1869, κι αργότερα με τις άλλες πόλεις της Ελλάδας, τις πρώτες αξιό-

λογες προσπάθειες για τη βιομηχανική ανάπτυξη του τόπου (1860-1870) και τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου το 1893, που έκανε πλεονεκτικότερη τη θέση του Πειραιά προς τη Δύση, σε συνδυασμό και με την οριστική στροφή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας προς τον ατμό.

Εργα

Στα τέλη του 19ου αιώνα το «θαύμα» της αναδημιουργίας είχε ολο-

κληρωθεί. Με την οριστική διαμόρφωση της πόλης. Με την ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας. Και με τη σταθερή αύξηση του πληθυσμού, που έφτασε το 1896 τους 51.020 κατοίκους. Ακόμα, στο λιμάνι, που με τους θεσμούς του Μωλικού Ταμείου (1636-48), της Επιτροπής Προκυμαίας Πειραιώς (1848-1861) και ιδιαίτερα της Εφορευτικής Επιτροπείας του Λιμένος (1861-1911) βρισκόταν ουσιαστικά υπό τον έλεγχο του Δήμου, είχαν εκτελεστεί ορισμένα βασικά έργα που του παρείχαν τη δυνατότητα ν' ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της λιμενικής κίνησης της εποχής (2.500 περίπου πλοία και 1.500.000 τόννους εμπορευμάτων το χρόνο).

Με την οριστική όμως στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών προς την ατμοκίνητη ναυτιλία, γύρω στις αρχές του αιώνα μας, που δημιούργησε εντελώς νέες συνθήκες στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, τα ελάχιστα αυτά λιμενικά έργα ήταν πλέον ανεπαρκή. Επίσης και το όλο σύστημα της διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα εχώλαινε.

Με την ίδρυση της Λιμενικής Επιτροπής το 1911, σημειώθηκε το πρώτο «βήμα» για τη διοικητική του αυτοτέλεια και την απεξάρτησή του από το Δήμο. Και ακολούθησε το δεύτερο -και περισσότερο αποφασιστικό- με την ίδρυση το 1930, του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και τη συγκέντρωση με ενιαίο φορέα όλων των σχετικών με τη οργάνωση, τη διοίκηση και την εκμετάλλευση του λιμένα αρμοδιοτήτων που πολλές -και ιδιαίτερα η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων- ήταν έως τότε στα χέρια ιδιωτών. Εν τω μεταξύ, στην περίοδο 1924-1931, είχαν εκτελεστεί τα πρώτα μεγάλα από την εθνική μας παλιγγενεσία λιμενικά έργα, συνολικού κόστους 500 εκατομμυρίων, με τα οποία διαρρυθμίστηκε



Το λιμάνι του Πειραιά, με τη «Δογάνα» (το τελωνείο) στα πρώτα οθωνικά χρόνια. Υδατογραφία του Κελεμπέργκερ. (Εθνικό Ιστορικό Μουσείο).



Ανέλκυση ναυαγίων της πολεμικής περιόδου στο κεντρικό λιμάνι. 1985. (Αρχείο Γ. Χατζημανωλάκη).

κυρίως η Β.Δ. πλευρά του λιμένα. Και στο τέλος της δεκατίας του '30 το λιμάνι είχε εκσυγχρονιστεί ως προς τις εγκαταστάσεις και το μηχανικό εξοπλισμό του, ώστε να ανταπο-

κρίνεται στις απαιτήσεις της κίνησής του, που είχε αισθητά αυξηθεί.

Η πολεμική περιπέτεια του Έθνους (1940-44) είχε τις ανάλογες επιπτώσεις στην πόλη και το λιμάνι του Πει-

ραιά. Ιδιαίτερα στο τελευταίο ήταν άμεσες και ανασχετικές στην απρόσκοπτη –ως τότε– και σταθερά ανοδική πορεία του. Τα πολεμικά γεγονότα, όπως ο βομβαρδισμός από γερμανικά «στούκας» και η έκρηξη του α/π «Κλαν Φρέιζερ» (6-4-1944) και η ανατίναξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, κατά την αποχώρηση των Γερμανών (12-10-1944), είχαν ως αποτέλεσμα την πλήρη σχεδόν καταστροφή του λιμανιού, με ζημιές, που, κατά σχετικές εκτιμήσεις της εποχής, υπολογίστηκαν σε 325.000.000 προπολεμικές δραχμές.

Στην περίοδο 1945-50 αποκαταστάθηκαν οι ζημιές της πολεμικής περιόδου και ανανεώθηκε ο τεχνικός εξοπλισμός ώστε να μπορέσει το λιμάνι να επιτελέσει την αποστολή του. Έργα όμως σημαντικά, με στόχο την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του, άρχισαν να εκτελούνται μόνο μετά το 1955. Και, φυσικά, εξακολουθούν να εκτελούνται ως σήμερα.

Με αρκετές τροποποιήσεις και παρεκκλίσεις από το αρχικό σχέδιο, γνωστό ως «σχέδιο του μείζονος λιμένος Πειραιώς», ως το 1982, που υπαγορεύτηκαν από τις τεχνολογι-

κές εξελίξεις και τις νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν στον χώρο των θαλασσιών μεταφορών, με την επαναστατική αλλαγή στον χειρισμό των φορτίων, μετά την «εισβολή» των containers. Και με εγκατάλειψη του αρχικού «σχεδίου», από το 1982 και μετά και πλήρη αναθεώρηση της λιμενικής πολιτικής, που ξεκινάει από μια νέα αντίληψη, αντιμετωπίζοντας το όλο θέμα της επέκτασης και του εκσυγχρονισμού του λιμένα, σε συνάρτηση με τη ζωή και τα προβλήματα του «περιβάλλοντος χώρου», δηλαδή της πόλης και –πλάι– της περιοχής του «μείζονος Πειραιώς».

Με τα έργα που εκτελέστηκαν και εκτελούνται –και που ανάμεσά τους περιλαμβάνεται και ο μεγάλος Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο– και με τις συνεχείς προσπάθειες για την άρτια οργάνωση και τον πλήρη εκσυγχρονισμό του, το πρώτο λιμάνι της χώρας προετοιμάζεται για να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την «πρόκληση» του 2.000, μέσα στα πλαίσια της νέας πραγματικότητας που διαμορφώνεται στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο.



Η Ακτή Τζελέπη, το 1935. (Αρχείο Γ. Χατζημανωλάκη).

Ναυτιλιακό κέντρο

Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και στο μεγαλύτερο της Αν. Μεσογείου

Της **Τζελίνας Χαρλαύτη**

Λέκτορας Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ υπήρξε το κατ' εξοχήν ναυτιλιακό κέντρο του ελληνικού στόλου καθ' όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα. Αν η Σύρος, ήταν το ναυτιλιακό κέντρο των ιστιοφόρων κατά τον 19ο αιώνα, από την εποχή της μετάβασης από το ιστίο στον ατμό, ο Πειραιάς λειτούργησε ως κέντρο ατμοπλοίων. Πήρε τη θέση της Σύρου και πενήντα χρόνια μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους, έγινε το πρώτο λιμάνι της χώρας. Το 1880 κατείχε την τέταρτη θέση ανάμεσα στα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, το 1914 ανέβηκε στη δεύτερη θέση μετά την Κωνσταντινούπολη, ενώ σήμερα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Τα πλοία που εξυπηρετούσε ο Πειραιάς ως λιμάνι ήταν πολύ διαφορετικά από αυτά που εξυπηρετούσε ως ναυτιλιακό κέντρο. Το λιμάνι ασχολείτο με το εξωτερικό εμπόριο καθώς και τις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας.

Όμως η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν έμεινε προσκολλημένη στις περιορισμένες παραγωγικές δραστηριότητες του μικρού ελληνικού κράτους και το ελληνικό εξαγωγικό εμπόριο κατείχε παραδοσιακά ελάχιστο χώρο στα φορτία που μετέφερε ο στόλος.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος, που ήταν (και είναι) κατ' εξοχήν ποτοπόρος, ανέπτυξε τη δράση του σε διεθνή ύδατα μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών. Οργανώθηκε και αναπτύχθηκε χάρη σε ένα επιχειρηματικό δίκτυο ελληνικών εμποροναυτιλιακών κοινοτήτων διασκορπισμένων στα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και της Βόρειας Ευρώπης κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα.

Από το 1930 έως τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου οι Έλληνες μετέφεραν το μεγαλύτερο μέρος των χύδην φορτίων (όπως τα σιτηρά) από την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα προς τη Δυτική Μεσόγειο και Βόρειο Ευρώπη, ανάλογα με την προσφορά της Ανατολής και τη ζήτηση της Δύσης. Κύριοι κόμβοι του δικτύου στα μέσα του 19ου αιώνα ήταν τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, η Σύρος, η Αλεξάνδρεια, η Μασσαλία και το Λονδίνο ενώ τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, ο κύριος όγκος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είχαν έδρα τον Πειραιά και ορισμένα νησιά του Αιγαίου, ενώ λιγότερες επιχειρήσεις είχαν έδρα την Κωνσταντινούπολη και το Λονδίνο. Οι επιχειρήσεις του Πειραιά διαχειρίζονταν τα δύο τρίτα της χωρητικότητας του στόλου.

Ο Πειραιάς, ως κέντρο της ναυτι-



Ο «Θεμιστοκλής», ένα από τα πρώτα ελληνικά υπερωκεάνια που εκτελούσαν τη γραμμή Ελλάδα - Β. Αμερική, στις αρχές του αιώνα. (Αρχείο Σπ. Μανουσάκη).

λίας στις αρχές του αιώνα, όπως και σήμερα, απετελείτο από εφοπλιστικά γραφεία, ναυτιλιακούς πράκτορες, προμηθευτές πλοίων, ναυλομεσιτικά γραφεία, ασφαλιστικές εταιρίες, νηογνώμονες, τράπεζες που ασχολούντο με ναυτιλιακά και μεσιτικά γραφεία πληρωμάτων.

Για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών ιδρύθηκε το 1861 το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο με έδρα τον Πειραιά, καθώς και ο Οίκος Ναύτου κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου.

Το τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα, ο Πειραιάς αποτελούσε έναν από τους σημαντικότερους ανθρακευτικούς σταθμούς της Ανατολικής Μεσογείου. Εκτός αυτών, από τα τέλη του 19ου αιώνα παρείχε δυνατότητες ναυπηγοεπισκευών με τα Μηχανουργεία και τις δεξαμενές Βασιλειάδη και με το Μηχανουργείο Μακ Δουάλ, καθώς και με δεκάδες τεχνικών που παρείχαν εξειδικευμένες εργασίες για πλοία.

Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Πα-

γκοσμίου Πολέμου και του Μεσοπολέμου η ελληνική ναυτιλία εξακολουθούσε να μεταφέρει χύδην φορτία αλλά εξαπλώθηκε πέρα από τα χωρικά ύδατα της Ευρώπης και εξασφάλισε σημαντικό μερίδιο του θαλασσιού εμπορίου στον Ατλαντικό, τον Ινδικό και Ειρηνικό ωκεανό. Παρ' όλη τη διεθνή δραστηριότητα του στόλου και τη σημασία των γραφείων του Λονδίνου, ο Πειραιάς παρέμεινε το σημαντικότερο κέντρο του στόλου, όπου έδρευαν οι 283 ναυτιλια-



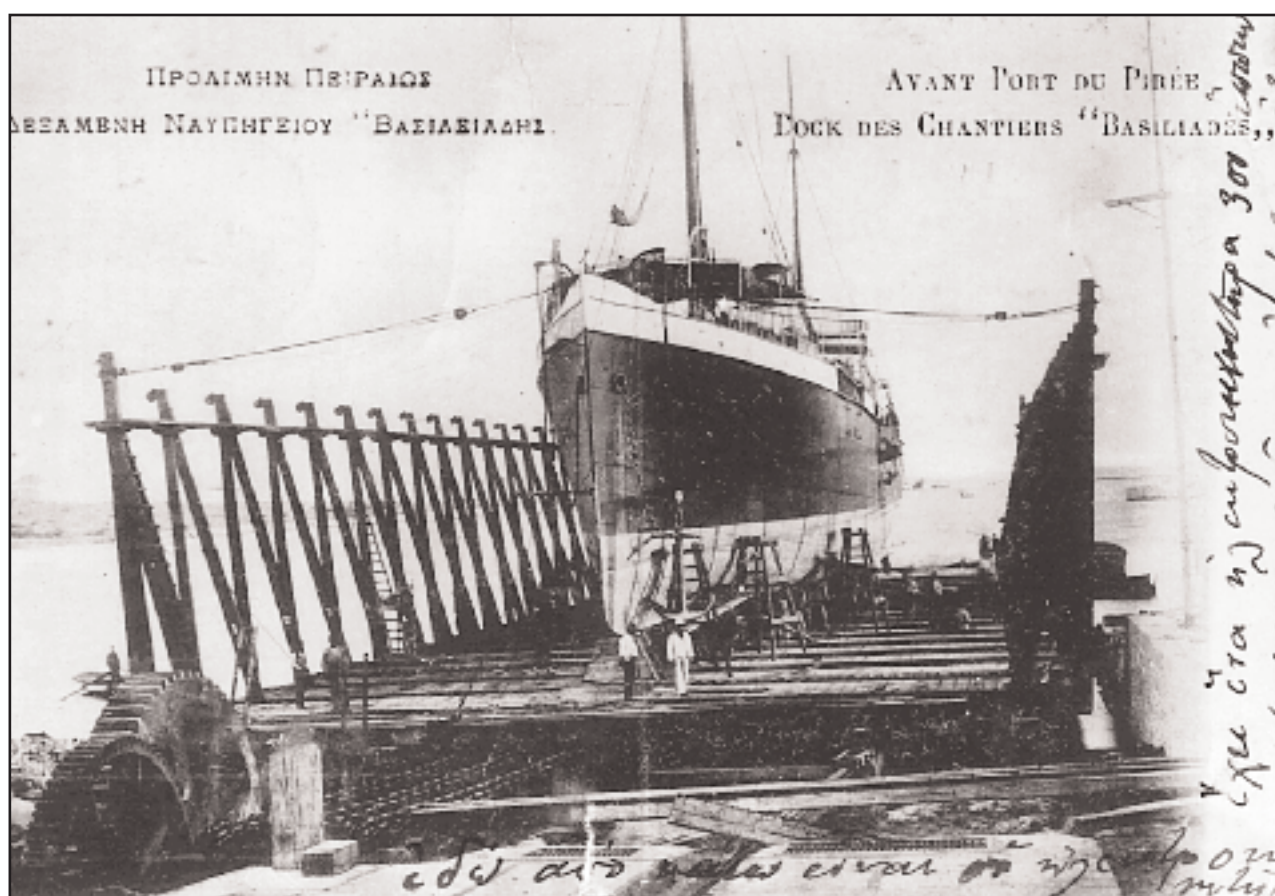
Ιστιοφόρα στο λιμάνι του Πειραιά, στις αρχές του αιώνα, όταν ο ρόλος τους στις θαλάσσιες μεταφορές είχε ήδη μειωθεί λόγω της μετάβασης από το ιστίο στον ατμό. (Φωτ. Borel Boissomas, Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη).

κές εταιρίες που διαχειρίζονταν το 96% του στόλου. Ο κύριος άξονας πάνω στον οποίο ανδρώθηκε η ελληνική ναυτιλία, όπως είχε διαμορφωθεί ήδη από τις αρχές του αιώνα, ήταν Πειραιάς - Λονδίνο.

Κυψέλη

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος έφερε μεγάλες ανακατατάξεις και «ερήμωσε» τον Πειραιά για δύο δεκαετίες. Έτσι οι δεκαετίες του 1940 και 1950 είδαν την απομάκρυνση της «μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας» από τον Πειραιά, ο οποίος παρέμεινε σημαντικός για τον ποντοπόρο στόλο, μόνο ως «αγορά» πληρωμάτων. Όμως από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, ο Πειραιάς ακολούθησε μια αλματώδη ανάπτυξη η οποία εξακολουθεί μέχρι και σήμερα. Αν το 1958 είχαν μείνει μόνο 58 ναυτιλιακές εταιρίες στον Πειραιά σήμερα υπάρχουν πάνω από 800 και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας αποτελεί και το κύριο κέντρο διαχείρισης του μεγαλύτερου στόλου του κόσμου.

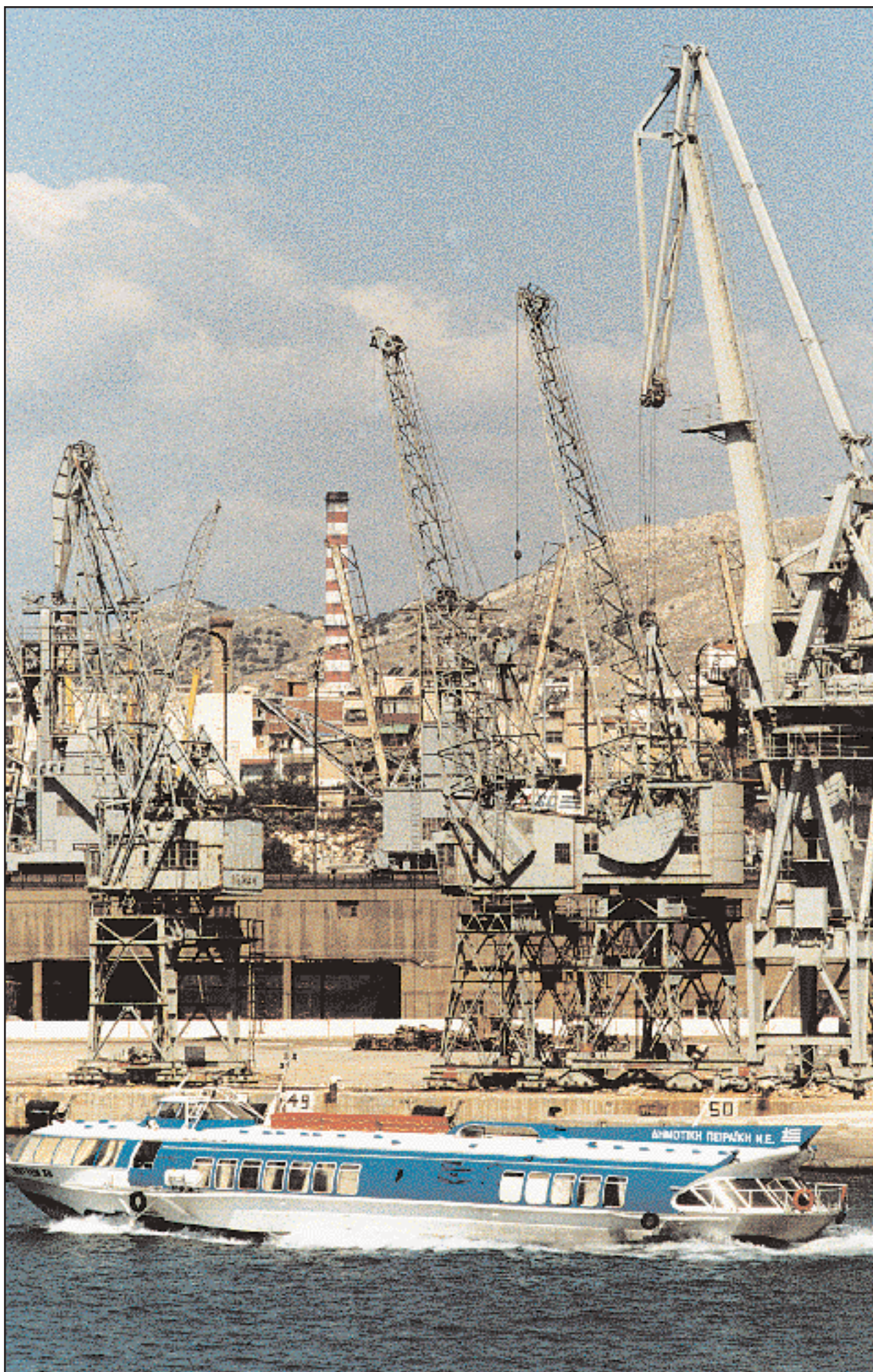
Είναι ίσως σημαδιακό ότι όπως και το 1914 έτσι και το 1994 τα δύο τρίτα της χωρητικότητας του ελληνόκτητου (υπό διάφορες σημαίες), στόλου το διαχειρίζονται επιχειρήσεις με έδρα τον Πειραιά: Την «κυψέλη» της ελληνικής ναυτιλίας.



Η σκάρα του ναυπηγείου «Βασιλειάδη» στον Πειραικό Προλιμένα, όπου από το 1860 έως τα μέσα του αιώνα επισκευάζονταν ελληνικά και ξένα σιδερένια πλοία.

Πόλη της ναυτιλίας

Από τη ραγδαία μεταπολεμική ανάπτυξη στην κρίση του '80 και τη σημερινή πραγματικότητα



Του Δημήτρη Καπράνου

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Εννοιες ταυτόσημες. Οι καλές ημέρες της πόλεως, συναντούν τις καλές εποχές της ναυτιλίας. Αντίθετα, η ναυτιλία προσφέρει στην πόλη και κατά τις εποχές της κρίσεως. Βεβαίως, κάποια στιγμή η ναυτιλιακή επιχείρηση αρχίζει να απαιτεί παροχή καλύτερων υπηρεσιών. Κι αν δεν τις βρει, αλλάζει έδρα. Κάτι, δηλαδή, που έχει αρχίσει ήδη να συμβαίνει στον Πειραιά. Την τελευταία δεκαετία, μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αρχίζουν να εγκαταλείπουν την Ακτή Μιαούλη και εγκαθίστανται κατά μήκος της παραλίας (Γλυφάδα, Βούλα, Βουλιαγμένη) ή στα βόρεια προάστια. Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει ανάγκη από σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, χώρους σταθμεύσεως, εύκολη πρόσβαση. Προσόντα, δηλαδή, που ο σημερινός Πειραιάς δεν έχει και δεν προβλέπεται να αποκτήσει σύντομα.

Η πόλη του Πειραιώς, μεταπολεμικά, στηρίχθηκε κατ' εξοχήν στην εμπορική ναυτιλία. Η ραγδαία ανάπτυξη της «παραδοσιακής» πλέον ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, που είχε ως αφετηρία τα 100 «Liberties» επαναφέρει στην πόλη τη ζωή που της είχε αφαιρέσει η λαίλαπα του πολέμου της Κατοχής και του Εμφυλίου. Οι караβοκυραιοί, νοικοκύρηδες και «σφιχτοί» στήνουν τα γραφεία τους και οργανώνονται συστηματικά.

Στις 22 Οκτωβρίου 1960, ο βασιλεύς Παύλος σε επίσημη τελετή, στη νεόδμητη αίθουσα δίπλα στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (σήμερα στο ισόγειο φιλοξενούνται τα «Mc Donald's») παραδίδει στον πλοιοκτήτη Σταύρο Λιβανό, τη σημαία του χιλιοστού ελληνικού πλοίου του «Atlantic Empress». Ο Πειραιεύς, καθώς φεύγει το 1960, είναι πλέον η καρδιά της διεθνούς ναυτιλίας. Η ελληνική σημαία έχει υψωθεί σε 1.043 πλοία, χωρητικότητας 5,4 εκ. ton. gross ενώ άλλα 585, χωρητικότητας 6,02 εκ. ton. gross, ταξίδευαν υπό ξένες σημαίες.

Σύγχρονο θαύμα

«Greeks have a word for this: ΘΑΥΜΑ» έγραψε βρετανική εφημερίδα στα μέσα της δεκαετίας του '60. Πράγματι, η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ένα σύγχρονο θαύμα. Ο θαυμαστός της κόσμος, ο κόσμος που διαφεντεύουν άνθρωποι προικισμένοι με το θείο δώρο της ναυτιλίας και του εμπορίου, δίδει στον Πειραιά τη δυνατότητα να αναπτυχθεί. Βεβαίως, δίπλα στην Ακτή Μιαούλη, που από «Καρβουνιάρικα» μετατρέπεται σε «Σίτυ», ανθεί και η κνίδη της «αντιπαροχής». Μέσα σε λίγα χρόνια (1965-1975) η Πειραιϊκή μεταποιείται και μεταβάλλεται σε α-

Συνέχεια στην 12η σελίδα

Το σύμπλεγμα των γερανών, στον ντόκο του λιμανιού, η καμινάδα της ΔΕΗ για φόντο και η ακαθορίστου χρώματος θάλασσα. Λιμάνι του Πειραιά προς το 2000. Ας ελπίσουμε ότι η μετατροπή του σε επιβατικό θ' αλλάξει την εικόνα επί τα βελτίω... (Φωτ. Γ. Κανελλόπουλος)



Το σύγχρονο υπερδεξαμενόπλοιο του ομίλου Ωνάση Olympic Loyalty. Η ελληνική σημαία πάντα παρούσα στις θάλασσες όλου του κόσμου. Αίγλη, δύναμη και παράδοση, ζυμώνονται με την αρμύρα της θάλασσας...



Το θρυλικό υπερωκεάνιο «Πατρίς» δεμένο με τον Πειραιά και με τα χιλιάδες υγρά μαντήλια, που ανέμιζαν στην ακτή, όταν το σκάφος άφηνε το λιμάνι με κατεύθυνση τη μακρινή πέμπτη Ηπειρο, την Αυστραλία της μετανάστευσης...

Συνέχεια από την 10η σελίδα

κτη πολυκατοικιών. Οι περισσότερες οδοί της πόλεως σκιάζονται από άμορφες μάζες τσιμέντου και σιδήρου. Ο Πειραιεύς ηττάται κατά κράτος από τους εργολάβους. Διασώζεται (κι αυτή τραυματισμένη) η Καστέλλα...

Το 1980, είκοσι χρόνια μετά το χιλιοστό πλοίο, ελληνική σημαία κυματίζει σε 3.942 πλοία, ολικής χωρητικότητας 41.228.593 κόρων. Μαζί με τα ελληνόκτητα, υπό ξένες σημαίες, η δύναμη του ελληνόκτητου στόλου ξεπερνά τα 4.000 πλοία.

Ο Πειραιεύς, εν τω μεταξύ, έχει εναγκαλισθεί τη ναυτιλία και σχεδόν ζει απ' αυτήν. Τα ναυτιλιακά γραφεία έχουν «ανέβει» από την Ακτή Μιαούλη στο κέντρο, έχουν περάσει στην Ακτή Κονδύλη ενώ οι παραναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν πληθύνει εντυπωσιακά. Πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυλομεσίτες, τροφοεφόδια, νομικά γραφεία, εδρεύουν πλέον μόνιμως στον Πειραιά.

Κρίση

Η κρίση, που διαφαίνεται στις αρχές της δεκαετίας του '80 και γίνεται αισθητή (έχει προηγηθεί και η άλλη, του 1977), γίνεται εμφανής τον Ιούνιο του 1984. Η ελληνική ναυτιλία έχει χάσει σχεδόν 1.000 από τα 4.000 πλοία της ενώ τα 500 από τα 3.000 είναι παροπλισμένα. Είναι τα χρόνια που οι υπουργοί Ναυτιλίας ψάχνουν για αγκυροβόλια.

Είναι παράλληλα η εποχή που ο Πειραιεύς ανακαλύπτει την ανεργία των ναυτικών. Ανεργία η οποία αποκαλύπτει και ένα μεγάλο πρόβλημα. Η γλώσσα των αριθμών λέει ότι εάν τα πλοία που έφυγαν γυρίσουν στην ελληνική σημαία κι ακόμη εάν τα παροπλισμένα πλοία επιστρέψουν στην ενεργό δράση, οι ναυτικοί μας δεν



Το λιμάνι ασφυκτιά. Η θάλασσα «ενώνεται» με την άσφαλο μέσω των σκαφών. Πουθενά χώρος για αναπνοή, χώρος για αποσυμφόρηση. Και η κατάσταση επιδεινώνεται συνεχώς...

θα επαρκούν για την επάνδρωσή τους! Η κρίση αποκαλύπτει την πραγματικότητα: Ο Έλληνας δεν γίνεται πλέον εύκολα ταξιδιάρης. Προτιμά την ασφάλεια της ξηράς και τα ταξίδια... από την τηλεόραση!

Είναι η εποχή που ο Πειραιάς ανακαλύπτει τους ξένους ναυτικούς, τριτοκοσμικούς στην πλειονότητά τους. Τα φθηνά, σχεδόν αδρανή, ξενοδοχεία της πρώην Τρούμπας, γεμίζουν από «προσφερόμενους» χαμηλόμισθους ναυτικούς από την Ασία και την Αφρική. Οι αριστερές διοικήσεις των μηχανικών και των

ναυτών, έχουν πλέον «ζωντανό» αντικείμενο...

Δυστυχώς, καμία από τις δημοτικές αρχές της πόλεως του Πειραιώς, δεν φρόντισε να συνδέσει τον Δήμο με τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η πόλη αρκείται στις εισπράξεις κάποιων τελών ενώ παράλληλα δεν φροντίζει να βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών «αντικαθιστά» κράτος και Δήμο και προωθεί τις διαδικασίες για την εκπόνηση μελέτης προς βελτίωση των παρεχόμενων

τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών...

Το 1990 βρίσκει την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε ανάκαμψη. Η νοικοκυρεμένη πολιτική των εφοπλιστών τους επαναφέρει στο παιχνίδι και στοχεύουν την κορυφή. Βεβαίως, έχει πλέον καταστεί εμφανές ότι δεν υπάρχουν αρκετοί Έλληνες ναυτικοί. Ηδη, ο Πειραιάς γνωρίζει και τη νέα «μόδα». Τη ναυτολόγηση των συνταξιούχων...

Τον Ιανουάριο του 1995, ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται πάλι στην πρώτη θέση του πίνακος με βάση τη χώρα προελεύσεως του πλοιοκτήτη. Αριθμεί 2.925 πλοία, χωρητικότητας 117.000.000 dw (πηγή LLoyd's Register of Shipping).

Η πόλη του Πειραιώς δεν είναι πλέον (μάλλον ποτέ δεν υπήρξε) «εργατούπολη». Είναι η κατ'εξοχήν πόλη της ναυτιλίας στη Μεσόγειο. Η ελληνική ναυτιλία, εξακολουθεί να παραχωρεί στον Πειραιά το προνόμιο της φιλοξενίας των περισσότερων γραφείων της. Συνάλλαγμα ύψους 2 δισ. δολαρίων έφερε πέρυσι στη χώρα η δύναμη, που κατέχει σήμερα το 44% του συνόλου του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ελέγχει το 16% της παγκοσμίου χωρητικότητας. Κι' αυτή η δύναμη, η μοναδική που πλέει «πρόσω ολοταχώς» την ώρα που η χώρα «κάνει κράτει», εδρεύει σήμερα στον Πειραιά.

Η πορεία των χρόνων έχει αποδείξει ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία γνωρίζει να αντέχει τις κρίσεις και μάλιστα να βγαίνει ενισχυμένη απ' αυτές. Μέχρι στιγμής, η πόλη του Πειραιώς, που φθίνει τόσο από απόψεως πληθυσμού όσο και από ποιότητα ζωής, δεν φαίνεται ικανή να συμβαδίσει με την πορεία της μεγάλης δυνάμεως που φιλοξενεί. Ελπίδα κάθε Πειραιώτη είναι να σταθεί η πόλη ικανή να μιμηθεί την εμπορική ναυτιλία και τους ανθρώπους που μοχθούν γύρω της.



Το νεώτερο ελληνικό επιβατηγό πλοίο, το «Superfast I», των «Επιχειρήσεων Αττικής», που δρομολογήθηκε ήδη στη γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας. Ναυπηγήθηκε στη Γερμανία και παρελήφθη στις 3 Απριλίου 1995.

Πειραιϊκό εμπόριο

Η ακμή και η παρακμή του Πειραιά ως εμπορικού κέντρου

Της **Αγγελικής Παρδάλη-Λαίνου**

Λέκτορας Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

ΜΕΤΑ την Επανάσταση του 1821, η πλήρως κατεστραμμένη οικονομία της Ελλάδας και η υφιστάμενη δομή της οικονομίας με μοναδικό αγροτικό προσανατολισμό και κύρια παραγωγή καπνό, σταφίδα, βαμβάκι είχαν ως αποτέλεσμα την εισαγωγή από το εξωτερικό όλων των άλλων αναγκαίων προϊόντων. Το ρόλο του κύριου εισαγωγικού λιμανιού της χώρας τον παίζει από πολύ νωρίς ο Πειραιάς, κυρίως γιατί βρίσκεται δίπλα στην κεντρική διοίκηση που είναι εγκατεστημένη στην Αθήνα.

Το 1842, ο Πειραιάς, ήταν ακόμα ένα χωριουδάκι και το λιμάνι του ένας φυσικός όρμος. Πολλοί όμως πρότειναν το χωριουδάκι αυτό να γίνει η «ελεύθερη εμπορική ζώνη» της Ελλάδας. Στη μεγάλη διαμάχη που ακολούθησε και εμφανίστηκε έντονα στον Τύπο της εποχής, το προνόμιο αυτό διεκδικούσαν τα σπουδαιότερα λιμάνια της χώρας: η Σύρος (η μόνη βιομηχανική πόλη της χώρας και το μεγαλύτερο έως τότε διαμετακομιστικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου) και η Πάτρα (η κύρια μέχρι τότε εξαγωγική πύλη των αγροτικών προϊόντων της Ελλάδας στην Ευρώπη). Η διαμάχη, κράτησε πάνω από σαράντα χρόνια, ήδη όμως από το 1875 κυριάρχησε ο Πειραιάς.

Το νεοσύστατο κράτος κληρονόμησε από τους Τούρκους ένα παραδοσιακό σύνολο δρόμων και μονοπατιών που εξυμνητούσε τις μεταφορές με υποζύγια. Το επίπεδο της ποιότητας των χερσαίων μεταφορών ήταν τόσο χαμηλό ώστε η μεταφορά, για παράδειγμα, ενός τόννου βάμβακος από την Λιβαδειά στον Πειραιά, να κοστίζει περισσότερο από ό,τι αν έφθανε εκεί από την Αλεξάνδρεια. Η συγκοινωνιακή πολιτική στα μετά το 1880 χρόνια, βοήθησε καθοριστικά στην επέκταση της ενδοχώρας του Πειραιά.

Εισαγωγές - Εξαγωγές

Η προαναφερθείσα δομή της οικονομίας προσδιόρισε τον χαρακτήρα του λιμανιού του Πειραιά σε κυρίαρχο εισαγωγικό. Φορείς της διαχείρισης των εισαγωγών (παραγγελία - παραλαβή και διάθεση στην ενδοχώρα) δεν μπορούσε να είναι άλλη από την εμπορική αστική τάξη. Επειδή μετά την επανάσταση του 1821 δεν υπήρχε συγκροτημένη ελληνική αστική τάξη με γηγενή προέλευση και με την αντίστοιχη εμπειρία και συσώρευση, το χώρο κατέλαβαν οι επαναπατριζόμενοι Έλληνες κεφαλαιούχοι των μέχρι τότε ακμαζουσών παροικιών του εξωτερικού. Ετσι σχηματίστηκε, γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, ο βασικός πυρήνας της ελληνικής αστικής εμπορικής τάξης που απετελείτο κυρίως από Χιώτες

VERMOUTH

DÉMOSTHÈNE POURIS

LE PIRÉE
MAISON FONDÉE EN 1868
50 Croix et Médailles
Membre du Jury Hors concours
Exposition Internationale de Bordeaux 1907

Στον κλάδο της οινοπνευματοποίησης - ποτοποιίας το 1900 λειτουργούσαν στον Πειραιά 12 μεγάλα εργοστάσια και 21 βιοτεχνίες. Το χονδρικό εμπόριο των προϊόντων αυτών το αναλάμβαναν κυρίως οι ίδιοι οι παραγωγοί. Επειδή ο ανταγωνισμός ήταν μεγάλος δεν άργησαν να φανούν και διαφημίσεις, όπως αυτή του οίκου του Δημοσθένη Πουρή.

εμπόρους. Οι διάφοροι εμπορικοί οίκοι εγκαταστάθηκαν γύρω από το λιμάνι, από τα πρώτα χρόνια της σύγχρονης ζωής της πόλης.

Το 1850 το 93,2% του συνολικού εμπορίου που διεξαγόταν από το λιμάνι του Πειραιά ήταν εισαγωγές και το 6,8% εξαγωγές. Τα σπουδαιότερα

από τα εισαγόμενα εμπορεύματα ήταν υφάσματα, δημητριακά, οινοπνευματώδη, υλικά οικοδομών, μέταλλα κ.ά., ενώ τα αντίστοιχα εξαγόμενα ήταν δημητριακά, μεταξι, βδέλλες, καπνός, κρασιά κ.ά.

Οι κυριότερες εισαγωγές γύρω στο 1860 ήταν κυρίως δημητριακά

(ρωσικό σιτάρι) και οι κυριότερες εξαγωγές δημητριακά και ακατέργαστο μετάξι. Στη διάρκεια της δεκαετίας του '60, λόγω του αμερικανικού εμφύλιου πολέμου και της αύξησης της ζήτησης του μπαμπακιού στην Αγγλία ο Πειραιάς γίνεται εξα-

Συνέχεια στην 14η σελίδα



Το νέο τελωνείο, το 1867. *Illustration Paris, 1867. Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιά.* Το 1869 η Σύρος αντιπροσωπεύει το 22% των συνολικών τελωνειακών εισπράξεων της χώρας. Ακολουθούν η Κέρκυρα (15%), ο Πειραιάς (14%), η Πάτρα (12%) κ.ά. Το 1874 ο Πειραιάς κατέχει την πρώτη θέση με 21%. Ακολουθούν η Πάτρα (17%), η Σύρος (15%) κ.ά.

Συνέχεια από την 13η σελίδα

γωνικό κέντρο του μπαμπακιού (το καλύτερο μπαμπάκι της Λιβαδειάς λεγόταν διεθνώς «μπαμπάκι του Πειραιά» γιατί η εξαγωγή του γινόταν από εκεί).

Το 1865 εξάγεται βαμβάκι αξίας 3.300.000 φράγκων ενώ στα χρόνια που ακολουθούν μεγάλη συμμετοχή είχε και ο άνθρακας.

Η συγκέντρωση πρώτων υλών στο λιμάνι (κυρίως γαιάνθρακα που ήταν η κινητήρια δύναμη της ατμοκίνητης βιομηχανίας) και η εύκολη διακίνηση των προϊόντων από τη θάλασσα (αφού οι χερσαίοι δρόμοι ήταν ανύπαρκτοι) κατέστησαν τον Πειραιά ι-δανικό μέρος όχι μόνο για την ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και για την εγκατάσταση και την ανάπτυξη της

βιομηχανίας. Η ραγδαία ανάπτυξη του πρώτου πυρήνα της ελληνικής βιομηχανίας στον Πειραιά ήταν αποτέλεσμα: Της οικονομικής ισχυροποίησης της ήδη εγκατεστημένης εμπορικής αστικής τάξης, μέσα από τη συγκέντρωση του κεφαλαίου από τα υψηλά εμπορικά κέρδη που πετύχαινε. Των αναγκαιοτήτων που δημιουργούσε, η λειτουργία του λιμανι-

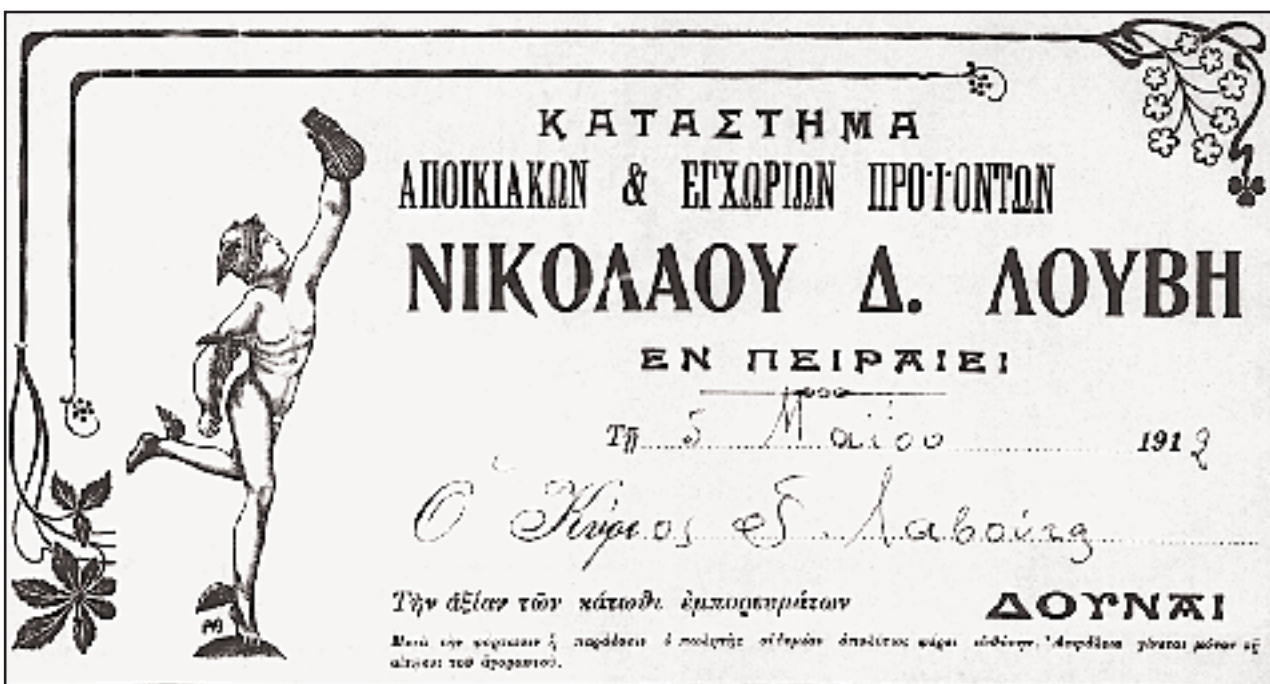
ού, κυρίως οι επισκευές των πλοίων (ναυπηγεία, σιδηρουργεία). Της υφιστάμενης τεχνολογίας που απαιτούσε ως κινητήρια δύναμη το ογκώδες κάρβουνο του οποίου το μεταφορικό κόστος προς τις πηγές παραγωγής των αγροτικών πρώτων υλών της ελληνικής ενδοχώρας (π.χ. το βαμβάκι, ο καπνός) ήταν αποτρεπτικό για την εγκατάσταση σχετικών βιομηχανιών με βάση τη συγκεκριμένη τεχνολογία (ατμοκίνητες) στις περιοχές αυτές. Ο περιοριστικός αυτός παράγοντας ίσχυε και για τις προς επεξεργασία εισαγόμενες πρώτες ύλες, ήτοι: σιτάρι (ανάπτυξη της αλευροβιομηχανίας στον Πειραιά), βαμβάκι (ανάπτυξη αρχικά του κλάδου της νηματουργίας και μετέπειτα του κλάδου της υφαντουργίας) και σταφίδα (ανάπτυξη του κλάδου της οινοπνευματοποιίας - ποτοποιίας).

Δόξες

Στις αρχές του 20ού αιώνα το πειραιϊκό εμπόριο έφτασε στις μεγάλες τους δόξες. Το διακινούσαν μεγάλοι εμπορικοί οίκοι που κάλυπταν τις ανάγκες σχεδόν όλης της Ελλάδας, αφού τα εμπορεύματα έφταναν από το εξωτερικό στο λιμάνι του Πειραιά και από εκεί με την ακτοπλοία ή τις χερσαίες μεταφορές διαμοιράζονταν στις διάφορες περιοχές της χώρας. Οι έμποροι του Πειραιά είχαν σχέσεις με εμπορικούς οίκους του εξωτερικού και μέσω των ευρωπαϊκών χρηματιστηρίων γνώριζαν τις διακυμάνσεις των τιμών. Επειδή για τις εργασίες αυτές χρειαζόταν πείρα οι πειραιϊκοί οίκοι είχαν αναλάβει εξ ολοκλήρου την διακίνηση των προϊόντων αυτών (πολλοί από τους εμπόρους αυτούς διατηρούσαν γραφεία και στις παροικίες αφού από αυτές προέρχονταν). Μεγάλη ανάπτυξη στα χρόνια αυτά πήρε το εμπόριο των λεγόμενων «αποικιακών». Ολοι σχεδόν οι εμπορικοί οίκοι ήταν εγκατεστημένοι στους δρόμους κοντά στο λιμάνι και τους σταθμούς ΣΠΑΠ, ΣΕΚ, ΕΗΣ. Ήταν η πιο ακριβοπληρωμένη αστική περιοχή. Στο καφενείο «ΣΑΓΚΑΝΑ» σύχναζαν οι έμποροι και εκεί γίνονταν μεγάλες εμπορικές πράξεις και με μόνο τον εμπορικό λόγο των συμβαλλομένων. Μετά το 1926, όταν ιδρύθηκε το Χρηματιστήριο Εμπορευμάτων, οι εμπορικές συμβάσεις καταχωρούνταν σε ειδικό



Μεγάλη ανάπτυξη γνώρισε στις αρχές του 20ου αιώνα το εμπόριο των αποικιακών προϊόντων. Τα τιμολόγια των εμπορικών οίκων ήταν εικονογραφημένα με το σήμα της εταιρίας. (Αρχείο Σπ. Μανουσακή).





Το ρωσικό σιτάρι φθάνει στον Πειραιά πριν από το 1852. Από τα πρώτα χρόνια της ζωής της πόλης, πολλοί σιτέμποροι στράφηκαν και προς τη μεταποίηση και ίδρυσαν αλευρόμυλους. Η προώθηση των εμπορευμάτων στην ενδοχώρα γινόταν κυρίως με την ακτοπλοΐα.

βιβλίο από επισήμους μεσίτες του Χρηματιστηρίου (ήταν 25 και τους διόριζε το υπουργείο Εμπορίου).

Μετά το 1880, η ραγδαία ανάπτυξη εσωτερικού δικτύου μεταφορών στην ενδοχώρα είχε ως αποτέλεσμα τη σταδιακή μείωση του μεταφορικού κόστους, που ήταν έως τότε αποτρεπτικό για εγκατάσταση βιομηχανίας στους χώρους παραγωγής των γεωργικών πρώτων υλών. Αναπόφευκτα η πόλη του Πειραιά έχασε το συγκριτικό πλεονέκτημα και από τις αρχές του 20ού αι. άρχισε η σταδιακή αποβιομηχάνισή της.

Με την αποβιομηχάνιση έχουμε βέβαια κρίση και στο εμπόριο που και αυτό με τη σειρά του σταδιακά οδηγείται στην παρακμή. Η διαδικασία αυτή που άρχισε περίπου κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε ολοκληρωθεί (αφού βέβαια επέδρασαν και άλλοι εξωτερικοί παράγοντες).

Στη «Φωνή του Πειραιά» (10/9/1953) διαβάζουμε: «... παραλλήλως προς την βιομηχανία απορροφάται ήδη και το Πειραιϊκόν εμπόριον από την πρωτεύουσα. Οσοι έμποροι επιδιώκουν να επιζήσουν, μεταφέρουν την έδρα τους στην Αθήνα. Είναι εμφανής η παρακμή.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο σταδιακά εξαφανίστηκαν όλοι σχεδόν οι εμπορικοί οίκοι, ο κλάδος των αποικιακών νέκρωσε. Καμιά εμπορική πράξη δεν καταχωρείται πλέον στο χρηματιστήριο εμπορευμάτων και οι 25 επίσημοι μεσίτες απεχώρησαν προς άλλες απασχολήσεις. Ο εμπορικός και βιομηχανικός Πειραιάς του χθες έπαψε να υπάρχει».

Κατάστημα Ασουμανίων
ΑΝΤΩΝ. Β. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ & ΣΑ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΑΡΙΘ. 187

α 26 Μαρτίου 1953

Ο Κύριος Α. Γεωργ. Παυσιόπουλος Δόξα

Την αξία των παρακάτω εμπορευμάτων ορισθέντων με τινόντων καιρούς Αξία του αει προούρητη εισφοράς
 δια Αρμ/ίς παραλαβών Αθηνών, Αθηνών

Τόσσα ένοσάοι μετά την παραλαβήν των εμπορευμάτων είναι έσοφάοι

30	Λαμπύ Δείξ	Πλα Αλλά	256	9.3.40	102 -
10	"	"	50	46.40	64
2	"	Καφίνατο	7.15	14.30	
		Καρτ. γαρβελιάνο			154 18 0.45

ΛΕΠ. 10 ΔΕΦΑ ΤΔΕ

Στον Πειραιά στις αρχές του 20ου αι. ήταν εγκατεστημένοι περισσότεροι από 25 εμπορικοί οίκοι αποικιακών. Ενας από τους μεγαλύτερους ήταν ο οίκος Αντων. Δημητρίου. (Αρχείο Σπ. Μανουσάκη).



Διαφημιστικό της ποτοποιίας Ηβη-Φινόπουλου. Είναι από τα πιο χαρακτηριστικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής και βρίσκεται στην οδό Πειραιώς.

Το «ελληνικό Μάντσεστερ»

Ιστορία της Πειραιϊκής Βιομηχανίας

Του **Βάσια Τσοκόπουλου**

Ιστορικού

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ είναι η μόνη περίπτωση βιομηχανικής συγκέντρωσης του 19ου αιώνα με πλάτος, βάθος και διάρκεια: η βιομηχανία κάλυψε όλους τους βασικούς κλάδους, πέτυχε στην ανανέωση του τεχνικού εξοπλισμού, αντιπαρήλθε όλες τις κρίσεις και διατηρήθηκε μέχρι σήμερα, βασικό στοιχείο της οικονομικής δομής και της ταυτότητας της πόλης.

Το 1837 ένας Επτανήσιος τυχοδιώκτης εισήγαγε την πρώτη ατμομηχανή στην Ελλάδα για μια επιχείρηση ατμομύλου. Η επιχείρηση χρεοκόπησε και η μηχανή έφτασε στα χέρια του Λουκά Ράλλη, Χιώτη εμπόρου, παρακλάδι της μεγάλης εμπορικής οικογένειας, από τους πρώτους έποικους του Πειραιά, με νεωτεριστικές ιδέες και με γνήσιο επιχειρηματικό πνεύμα. Αυτός ίδρυσε το 1846 το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο στην Ελλάδα, ένα μεταξουργείο με δύναμη 6 ίππων, όπου βρήκαν δουλειά 80 με 100 άτομα, κυρίως νεαρά κορίτσια. Το 1860, ιδρύεται ένα ακόμη σημαντικό εργοστάσιο, το σιδηρουργείο Βασιλειάδη με στόχο, μεταξύ άλλων, να κατασκευάζει και μηχανές. Μια πυρκαγιά που θα το καταστρέψει το 1868 κινητοποιεί την τοπική κοινωνία και προκαλεί την πρώτη έμπρακτη επικουρία

του κράτους προς τη βιομηχανία.

Η επαναδραστηριοποίηση του Βασιλειάδη συμπίπτει με μια στροφή προς τη δευτερογενή παραγωγή με μαζικές διαστάσεις. Μέχρι τότε η παραθαλάσσια θέση, το καλό φυσικό λιμάνι, η χρηματική στενότητα και η προέλευση των πρώτων οικιστών είχαν στρέψει την πόλη προς το εμπόριο. Όμως, η ανάπτυξη της καλλιέργειας του βάμβακος στην Ελλάδα σε συνδυασμό με μια ευνοϊκή νομοθεσία, μια κάμψη του εμπορίου (1868-9) και μια ορισμένη συσσώρευση θα στρέψουν την επένδυση προς τη βιομηχανία. Μεταξύ 1860 και 1870 είχαν ιδρυθεί στο βόρειο τμήμα της πόλης σε μια ιδιαίτερη πολεοδομική ζώνη 13 ατμοκίνητα εργοστάσια, με σύγχρονο εξοπλισμό και δυναμικές τάσεις· άλλα 26 μέχρι το 1875.

Ελληνικό Μάντσεστερ

Αρχίζει τότε η περίοδος της βιομηχανικής απογείωσης, μια διαδικασία που στο φαντασιακό επίπεδο θα φτάσει να παρομοιάσει τον Πειραιά με την πόλη-σύμβολο της βιομηχανικής επανάστασης: το «ελληνικό Μάντσεστερ» ή, ακόμα, η «Μαγχεστρία της Ανατολής», θα αρχίσει να διεισδύει στις κοντινές βαλκανικές αγορές, ενώ οι ατμόμυλοι του τροφοδοτούν με αλεύρι όλη την παραλιακή Ελλάδα.

Συνέχεια στην 18η σελίδα



Ό,τι απέμεινε από τα εργοστάσια μωσαϊκών πλακών και κεράμων Δηλαβέρη που ιδρύθηκαν το 1868 και των τεχνικών παραγωγής στην πειραιϊκή βιομηχανία ήδη από τον 19ο αι. (Φωτ. Γ. Κανελλ)



888 και το 1897. Είναι δείγματα της ποικιλίας των κλά-
 λόπουλος).



Ιδρυμένη το 1888 η κονιακοποιία Μεταξά είναι μια από τις πρωτοποριακές βιομηχανίες του Πειραιά, που όχι μόνο άνοιξε το δρόμο προς τις εξωτερικές αγορές, αλλά κατάφερε να διατηρήσει την επιτυχία της επί τρεις γενιές έως σήμερα. Στη φωτογραφία τιμολόγιο της εταιρίας. (Αρχείο Σπ. Μανουσάκη).



Τιμολόγιο του καταστήματος Κ. Αγιομαυρίτη (Αρχείο: Σπ. Μανουσάκη). Παράλληλα με την ανάπτυξη της βιομηχανίας πλη-
 θαίνουν και τα καταστήματα εισαγωγής και εμπορίας βιομηχανικών προϊόντων. Αγιομαυρίτης, Ζαχαρίου, Λ. Αγγελόπουλος
 κ.α., στο τέλος του 19ου αι. διαθέτουν εργαλεία, μηχανές και αναλαμβάνουν μελέτες βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε όλη
 την Ελλάδα.



Το παλιό εργοστάσιο της ΔΕΗ, η πρώτη μεγάλη μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από το 1906, στο Ν. Φάληρο.



Λουκάς Ράλλης. Ο πρώτος βιομήχανος της Ελλάδας.



Πραγματικό κομψοτέχνημα το τιμολόγιο των Αδελφών Σ. Κουμάνταρου, όπως άλλωστε όλα τα τιμολόγια των εμπορικών οίκων, βιομηχανιών, κ.α., της εποχής.

Συνέχεια από την 16η σελίδα

Μέχρι το 1880 τα εργοστάσια θα φτάσουν τον αριθμό των 55 και θα καλύψουν τους σημαντικότερους κλάδους της δευτερογενούς παραγωγής: βιομηχανία τροφίμων (ατμόμυλοι, εργοστάσια ζυμαρικών, ποτοποιίες), βαμβακοβιομηχανία (εκκοκιστήριο, νηματουργεία, βαφεία και υφαντήρια), σιδηροβιομηχανίες, αλλά και χαρτοβιομηχανία, επιπλοποιία, σαπυνοποιία κ.α. Ο Πειραιάς διέδωσε στην υπόλοιπη Ελλάδα το μοντέρνο περιεχόμενο του όρου βιομηχανία, που ήταν μέχρι τότε ασαφές και συγχέομενο με την έννοια της εν γένει οικονομικής δραστηριότητας.

Η «χρυσή» αυτή εποχή θα διακοπεί απότομα με την κρίση της βαμβακοβιομηχανίας στο τέλος της δεκαετίας του 1870 και, κυρίως, με την κρίση των ετών 1883-1887, όπου τα μισά περίπου εργοστάσια κλείνουν και το ένα τρίτο του εργατικού δυναμικού της πόλης ρίχνεται σε παρατεταμένη ανεργία.

Αλλαγές στη στρατηγική των βιομηχανικών επιχειρήσεων, εξαγορές προβληματικών μονάδων, κατασχέσεις από τις τράπεζες σημαδεύουν ακόμη αυτή τη βαθειά κρίση. Κάθε κρίση όμως είναι και αφετηρία νέας συσσώρευσης: ο Πειραιάς σε αυτό το πεδίο διαφοροποιήθηκε από τις άλλες βιομηχανικές συγκεντρώσεις

του 19ου αιώνα. Ενώ στο Λαύριο και στην Ερμούπολη η βιομηχανική κρίση είναι καταλυτικός παράγοντας βιομηχανικής παρακμής, στον Πειραιά το ίδιο φαινόμενο είναι παράγοντας ανάπτυξης: με τις αναγκαίες προσαρμογές βέβαια, χωρίς την ορμή της αρχικής αυταπάτης, η πειραιϊκή βιομηχανία εισέρχεται στο δεύτερο μεγάλο στάδιο ανάπτυξης.

Μεσολαβεί η πτώχευση του 1893 και κάποια ακόμα σκιρτήματα της κρίσης, μέχρι τις αρχές του αιώνα μας όταν αρχίζει πάλι η ανοδική πορεία. Προσαρμογές είπαμε: τα μηχανουργεία θα στραφούν στις επισκευές πλοίων, προπομποί της σύγχρονης ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, και νέοι ευέλικτοι κλάδοι θα βρεθούν στην αιχμή της ανάπτυξης, όπως η κονιακοποιία, που διεισδύει γρήγορα στις γειτονικές αγορές του βαλκανικού χώρου.

Λογοτεχνία

Η βιομηχανία έχει επιβάλει τη σφραγίδα της σε αυτό το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα. Η λογοτεχνία το απηχεί: ο Ι. Μ. Παναγιωτόπουλος θυμάται τα παιδικά του χρόνια όταν «οι φάμπρικες ούρλιαζαν, θρηνούσαν» και ο Δημοσθένης Βουτυράς «τα βραχνά σφυρίγματα των εργοστασίων (που) θ' αρχίζανε να καλούν τους εργάτες πριν ακόμα το βαθύ σκοτάδι φύγει». Βιομηχανικές εικόνες της πόλης δίνει και ο Καραγάτσης στο «Γιούγκερμαν» ή το ρεμπέτικο τραγούδι.

Το 1900 ο Πειραιάς μετράει 86 ατμοκίνητα εργοστάσια και το ένα τρίτο του ενεργού πληθυσμού του είναι εργάτες. Νέο ποιοτικό στοιχείο είναι ο εξηλεκτρισμός που ξεκινά στην Ελλάδα μόλις τότε. Από το 1906 λειτουργεί ο σταθμός παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Νέο Φάληρο και η ηλεκτρική ενέργεια αρχίζει να διαδίδεται στην πειραιϊκή, βιομηχανία ως κινητήρια δύναμη. Την ίδια εποχή αρχίζει η επέκταση και σε άλλους σύγχρονους κλάδους: εκτός από τη χημική βιομηχανία (ιδρυση της ΧΡΩΠΕΙ το 1883), τα Λιπάσματα (1909) και τα τσιμέντα (1911) στη Δραπετσώνα συμπληρώνουν την εικόνα.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος δεν ανέκοψε την ανάπτυξη της βιομηχανίας: το αντίθετο μάλιστα... Η συμμετοχή του Πειραιά στη συνολική εκβιομηχάνιση της Ελλάδας παραμένει σημαντική: από τα 137 μεγάλα εργοστάσια που ιδρύθηκαν μεταξύ 1910 και 1921, τα 37 βρίσκονταν στον Πειραιά παρ' όλο που τα όρια του κράτους έχουν μεγαλώσει μετά τους βαλκανικούς πολέμους και νέες βιομηχανικές συγκεντρώσεις έχουν προστεθεί (Θεσσαλονίκη, Νάουσα), ή έχουν δημιουργηθεί (Ελευσίνα).

Παράγων εθνικής βιομηχανίας

Η έναρξη ενός τρίτου κύκλου βιομηχανικής ανάπτυξης, ξεκινάει το 1922. Το προσφυγικό εργατικό δυναμικό ο νόμος του 1922 περί προαγωγής της εθνικής βιομηχανίας και το «άκρως προστατευτικό» δασμολόγιο του 1923 βρίσκονται στη ρίζα της νέας εξαπλώσης της βιομηχανίας, πα-



Αποψη του Πειραιά, γύρω στα 1880. Στο βάθος διακρίνονται εργοστάσια με τις καμινάδες τους. (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη).



Η Ακτή Τζελέπη κατά το 1880. Διακρίνεται το εργοστάσιο Καπράνου που άρχισε να λειτουργεί το 1860 και ήταν ο πρώτος αλευρόμυλος του Πειραιά. (Αρχείο Σπ. Μανουσάκη).

ρά τις κρίσεις που προκαλούσε η διακύμανση του συναλλάγματος και η ρευστότητα των συνθηκών.

Μέχρι τότε η βιομηχανία του Πειραιά όπως και των υπολοίπων βιομηχανικών πόλεων του κράτους, αναπτυσσόταν σχετικά αυτόνομα σε σχέση με το σύνολο της οικονομίας, ακόμα και της ίδιας της βιομηχανίας του ελληνικού κράτους: πρόκειται για μια κατά θύλακες ανάπτυξη με έντονα στοιχεία τοπικότητας. Από τη

δεκαετία του '20 και μέσα σε αυτό το πλαίσιο του τρίτου κύκλου εκβιομηχάνισης, η πειραιϊκή βιομηχανία μετέχει οργανικά πλέον στην ανάπτυξη μιας εθνικής βιομηχανίας συστατικού στοιχείου της εθνικής οικονομίας του ελληνικού κράτους. Στην Α΄ Διεθνή Εκθεση της Θεσσαλονίκης, το 1926, αυτό ήταν μια διαπίστωση: «Ενώ άλλοτε το Ελληνικόν κράτος ήτο καθαρώς αγροτικοεμπορικόν, ήδη η ελληνική οικονομία έχει τριπλήν βάση,

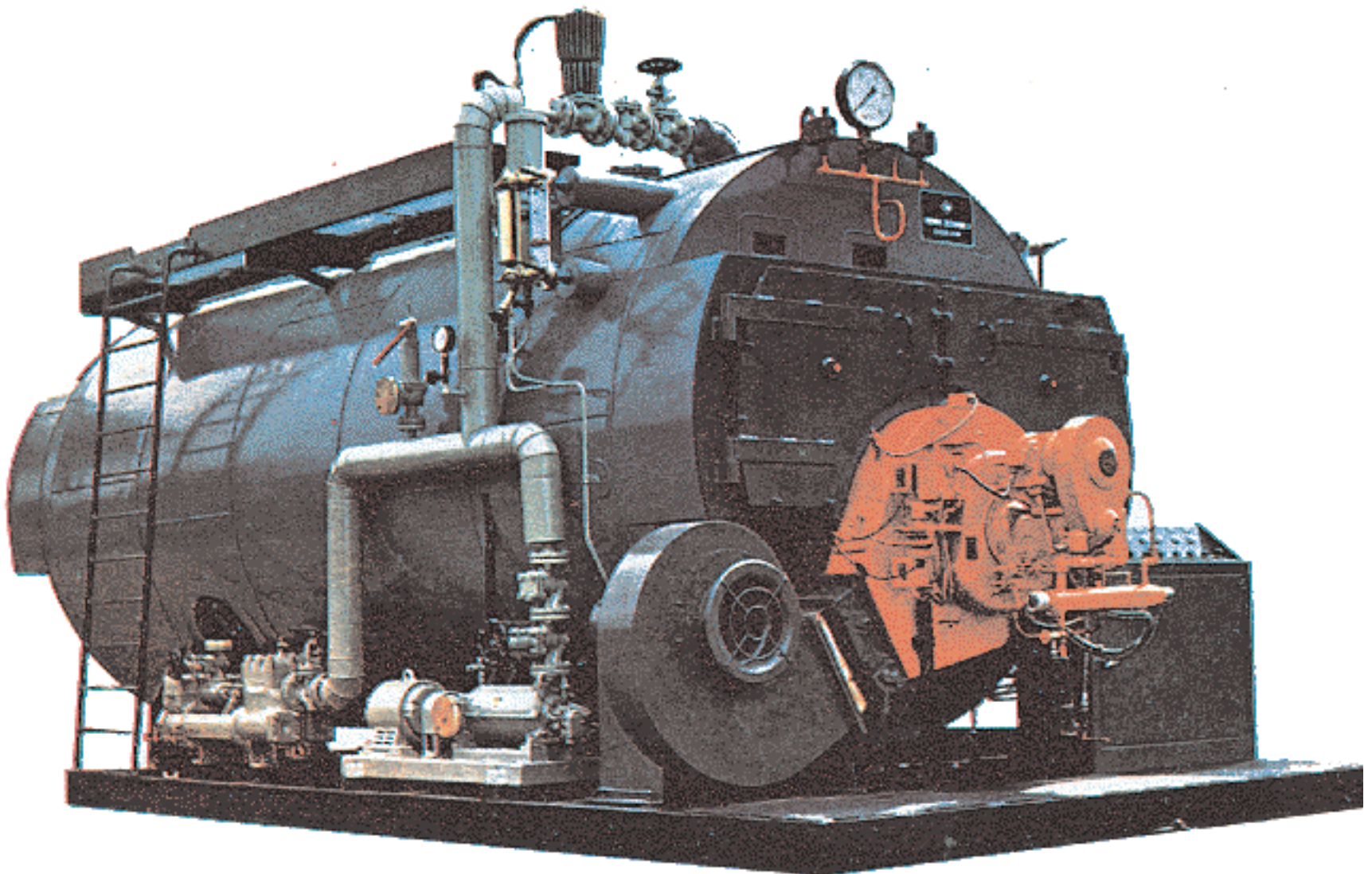
γεωργικήν, βιομηχανικήν και εμπορικην...»

Υπάρχει πλέον μια συγκροτημένη βιομηχανική δομή σε εθνικό επίπεδο, στην οποία, βέβαια, ο Πειραιάς αποτελεί τη βάση.

Η πειραιϊκή βιομηχανία είχε μέχρι τότε ολοκληρώσει τα χαρακτηριστικά της που θα εξακολουθήσουν να ισχύουν –μέσα από τις εθνικές πλέον εξελίξεις, κρίσεις και περιπέτειες–, μέχρι σήμερα...

Ρετσίνας και Κούππας

Δύο από τις σημαντικότερες ελληνικές επιχειρήσεις στυλοβάτες της πειραϊκής βιομηχανίας



Τύπος ατμολέβητα που κατασκευάζονταν στο εργοστάσιο του Κούππα. Από διαφημιστικό φυλλάδιο της εταιρίας.

Της **Χριστίνας Αγριαντώνη**

Ιστορικού στο Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών του Ε.Ι.Ε.

ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ σε γειτονικά σημεία της ιστορικής βιομηχανικής ζώνης, βρίσκονταν δυο από τις σημαντικότερες και μακροβιότερες ελληνικές βιομηχανίες, που χάθηκαν κάπως ξαφνικά και εν πολλοίς ανατιολόγητα τα τελευταία χρόνια. Ήταν η κλωστούφαντουργία των αδελφών Ρετσίνα και το μηχανοποιείο «Αχιλλέας Κούππας», δυο επιχειρήσεις ηγετικές στους κλάδους τους, στυλοβάτες της πειραϊκής βιομηχανίας. Και οι δυο ιδρύθηκαν στην πρώτη φάση της βιομηχανικής απογείωσης της πόλης, ο Ρετσίνας το 1872 και ο Κούππας το 1882, και έκλεισαν το 1979 και το 1987 αντίστοιχα - μέτρησαν δηλαδή πάνω από 100 χρόνια ζωής, ενώ τέσσερις γενιές βιομηχάνων και πολλές χιλιάδες εργαζομένων του Πειραιά διάβηκαν τις πύλες της οδού Ρετσίνα 44 και της οδού Ασκληπιού 25.

Στο σύντομο αυτό σημείωμα δεν μπορεί φυσικά να σκιαγραφηθεί με πολύ αρδές γραμμές η ιστορία των επιχειρήσεων αυτών, που μελετώνται σήμερα στο Κέντρο Νεοελληνι-

κών Ερευνών του ΕΙΕ, στο οποίο περιήλθαν πρόσφατα τα πλούσια αρχεία τους*. Ας σημειωθεί με την ευκαιρία ότι οι γνώσεις μας για την ελληνική βιομηχανική επιχείρηση παραμένουν εξαιρετικά περιορισμένες και τούτο δεν οφείλεται μόνο στις γνωστές ελλείψεις των πηγών.

Αν τα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια «ανακαλύφθηκαν» σήμερα από τους καλλιτέχνες, ο κόσμος της βιομηχανίας, ένας κόσμος κλειστός και μάλλον απομονωμένος, αν όχι υποτιμημένος, δεν φαίνεται να έχει κερδίσει ακόμη την κοινωνική αποδοχή.

Οικογενειακές επιχειρήσεις

Πολλά κοινά στοιχεία, αλλά και διαφορές που αντιστοιχούν στις διαφορετικές ανάγκες και συμπεριφορές του κλάδου τους, παρουσιάζουν οι δυο επιχειρήσεις στη μακρόχρονη διαδρομή τους. Κοινός ο τρόπος εκκίνησης, με τη μορφή της οικογενειακής επιχείρησης (που υπήρξε παντού -και όχι μόνο στην Ελλάδα- το θερμοκήπιο του βιομηχανικού καπιταλισμού) και σε φάση δημογραφικής ανάπτυξης της οικογένειας (υ-

ψηλή αρρενογονία). Τρία αδέρφια ήταν και στις δυο περιπτώσεις οι ιδρυτές: Θεόδωρος, Αλέξανδρος και Δημήτριος, οι γιοί του Γεωργίου Ρετσίνα από το Αργος, Γρηγόριος, Επαμεινώνδας και Αχιλλέας, τα παιδιά του Στυλιανού Κούππα από τη Μυτιλήνη.

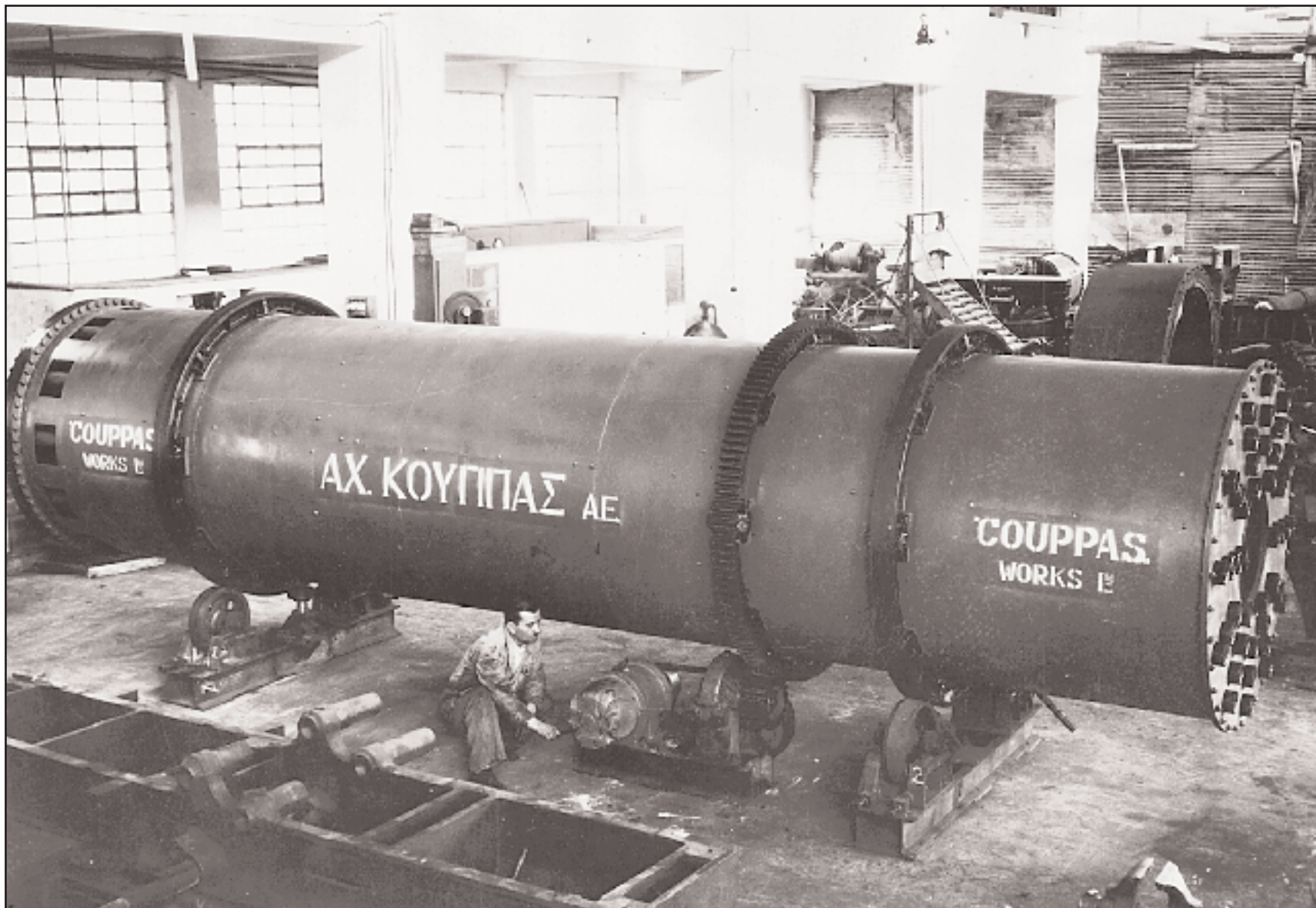
Σημαντική επίσης η συμβολή του εμπορικού κεφαλαίου της διασποράς (ενός κεφαλαίου που λίγο άδικα έχει ταυτιστεί με τις τραπεζικές επιχειρήσεις και την κερδοσκοπία στο χρηματιστήριο): συμπληρωματική στην περίπτωση των Ρετσίνα -μέσω του εμπόρου της διασποράς, γαμπρού και συνεταίρου τους από το 1884 ήταν στην περίπτωση του Κούππα αποκλειστική, αφού ο Γρηγόριος και ο Επαμεινώνδας, αυτοί που έβαλαν χρήματα, ήταν εγκατεστημένοι στην Οδησό και το Νικολαίεφ, ενώ ο Αχιλλέας, που είχε σπουδάσει μηχανικός, έβαλε μόνο τη γνώση, μια και στο μηχανουργείο η τεχνολογία και η προσωπική συμμετοχή στην παραγωγική διαδικασία ήταν πολύ πιο ζωτική.

Κοινή ακόμη η ανάδειξη ενός από τους τρεις ιδρυτές σε πραγματικό «αφεντικό» του εργοστασίου, πρόσωπο - κλειδί για την εδραίωση της

βιομηχανίας στη φάση του πατερναλιστικού καπιταλισμού: ήταν ο Θεόδωρος Ρετσίνας, προσωπικότητα ισχυρή που διατέλεσε και δήμαρχος του Πειραιά και βουλευτής και φυσικά ο Αχιλλέας Κούππας. Και οι δυο επιχειρήσεις παρέμειναν κατά βάση οικογενειακές, παρόλο που στον μεσοπόλεμο (1925 ο Ρετσίνας, 1938 ο Κούππας) μετατράπησαν σε ανώνυμες εταιρίες. Τα ηνία παρέλαβαν τότε ο Στυλιανός Κούππας, γιος του Γρηγορίου και ο Κωνσταντίνος Δρούλιας, σύζυγος εγγονής του Θεοδώρου.

Παραγωγή

Διαφορετικούς ρυθμούς ακολούθησε η ανάπτυξη των δύο επιχειρήσεων. Βιομηχανία καταναλωτική, η επιχείρηση Ρετσίνα πραγματοποίησε άλματα μόλις κατόρθωσε να εξασφαλίσει μαζική πελατεία, με τα δριλινα υφάσματα που πρώτη λάνσαρε στην αγορά. Στο τέλος του 19ου αιώνα είχε τρία εργοστάσια στον Πειραιά (στις οδούς Θηβών, Ασκληπιού και Πυθαγόρα) αφού στο μεταξύ είχε εξαγοράσει άλλες τέσσερις επιχειρήσεις και απασχολούσε περίπου 2.000 εργάτες και εργάτριες, ένας



Ετοιμασία αυλωτού ξηραντηρίου στο εργοστάσιο Κούππα. Δεκαετία 1960. (Αρχείο Κούππα)

μικρός γίγας δηλαδή για τα ελληνικά μεγέθη. Πολύ πιο αργόσυρτη ήταν η ανάπτυξη του μηχανουργείου, που αποτυπώνει την επίπονη διαδικασία διείσδυσης των νεότερων τεχνικών του μετάλλου στο σύνολο της ελληνικής παραγωγικής δομής. Εδώ δεν υπάρχει τυποποίηση και μαζική παραγωγή· το εργοστάσιο (χυτήριο, λεβητοστάσιο, μηχανουργείο) δουλεύει με παραγγελίες και αρχικά κατασκευάζει κάθε λογής αντικείμενα από σίδηρο, χαλκό και ορείχαλκο: εξαρτήματα μηχανημάτων, αντλίες, πιεστήρια και μαγκανοπήγαδα, αλλά και σιδερένια μπαλκόνια, σκάλες, ντεπόζιτα και στέγαστρα. Οι αυξητικές φάσεις ταυτίζονται με τις περιόδους εντατικοποίησης της επενδυτικής προσπάθειας από την πλευρά της βιομηχανίας, που θα γίνει σιγά σιγά ο κύριος πελάτης του Κούππα. Από το 1892 ο Κούππας κατασκευάζει ατμολέβητες και μικρές ατμομηχανές· στον μεσοπόλεμο αναλαμβάνει ολόκληρο τον εξοπλισμό μύλων και μακαρονοποιείων, ελαιουργείων, σαπωνοποιείων, κ.λπ. Αποφασιστική ώθηση θα δοθεί στη δεκαετία του 1930, όταν η εντατικοποίηση των επενδύσεων επέτρεψε να εμφανιστούν οι πρώτες μονάδες βαριάς μεταλλουργίας στην Ελλάδα. Το εργοστάσιο επεκτάθηκε στα διπλανά οικοπέδα, οι τεχνικές ανανεώθηκαν—από τις καρφωτές λαμαρίνες στην οξυγονοκόλληση και την ηλεκτροσυγκόλληση. Την ίδια εποχή και ο Ρετσίνας, που είχε πέσει σε επενδυτικό

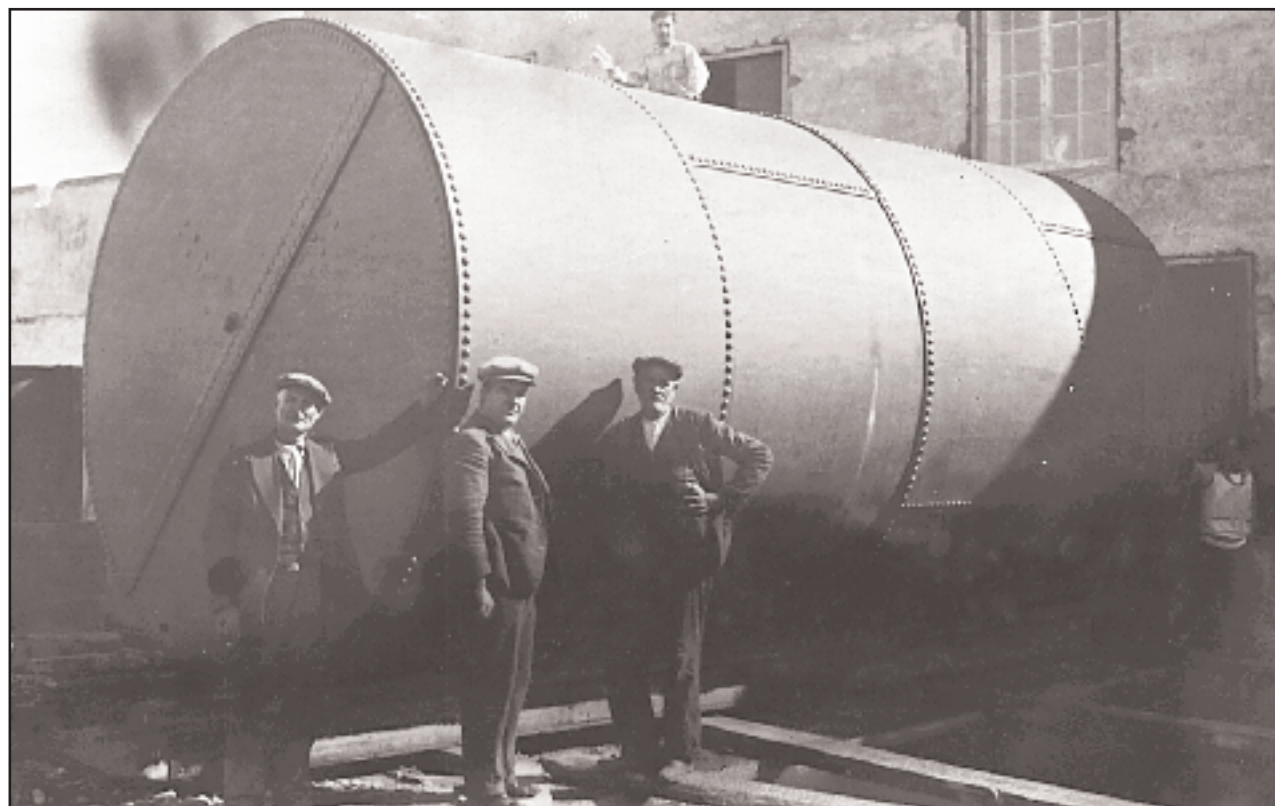
λήθαργο την προηγούμενη δεκαετία, όταν τα εργατικά χέρια ήταν ιδιαίτερα φτηνά, ανανέωσε τον εξοπλισμό του με τις δακτυλιοφόρες κλώστρες (ring frames) και τον εξηλεκτρισμό της εγκατάστασης.

Συμπληρωματικά λειτουργούσαν οι δύο επιχειρήσεις στην αγορά ερ-

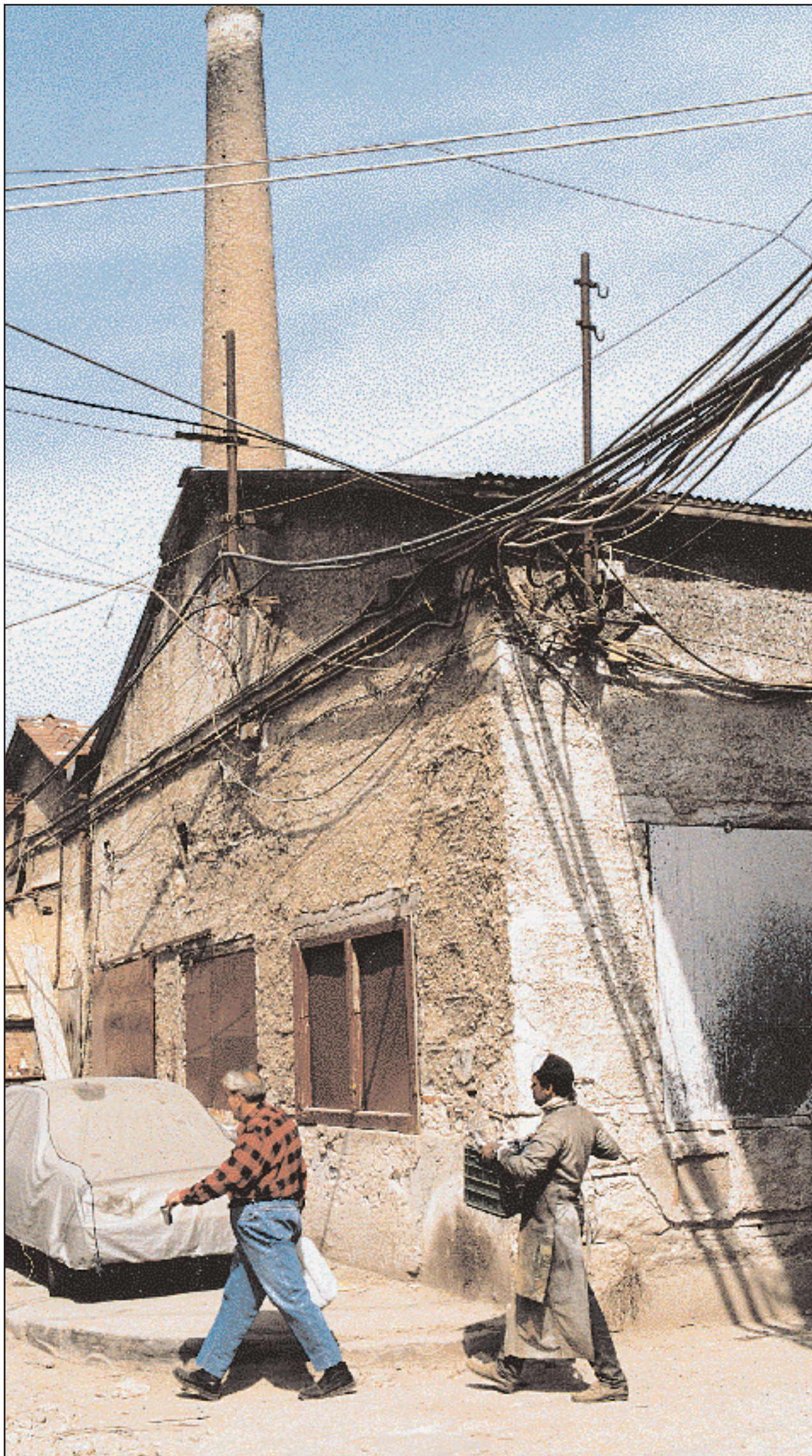
γασίας του Πειραιά: οι άνδρες στο μηχανουργείο, οι γυναίκες στο υφαντήριο. Απασχολούσαν όμως και παιδιά, πολλά παιδιά: από τους 40 εργάτες του Κούππα στα 1885, οι 12 έπαιρναν λιγότερο από μια δραχμή μεροκάματο, ήταν δηλαδή νεαρά μαθητευόμενα αγόρια. Το 1933 του

Ρετσίνα, το 50% του γυναικείου εργατικού δυναμικού ήταν κορίτσια ηλικίας από 14 ως 19 ετών. Τα μεροκάματα, πάντα φθηνότερα και πιο ομοιόμορφα στην κλωστούφαντουργία, παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές στο μηχανουργείο: εδώ η ειδι-

Συνέχεια στην 22η σελίδα



Στου Κούππα προπολεμικά, εργάτες μπροστά σε μεταλλική δεξαμενή. (Αρχείο Κούππα)



Ερημος τόπος είναι από το 1979 η κλωστοϋφαντουργία των αδελφών Ρετσίνα. Ιδρύθηκε το 1872 και υπήρξε από τους στυλοβάτες της πειραϊκής βιομηχανίας. (Φωτ. Γ. Κανελλόπουλος)

Συνέχεια από την 21η σελίδα

κευμένη εργασία σπανίζει τα πρώτα χρόνια. Αλλωστε οι καλύτεροι τεχνίτες του Κούππα, μόλις μάθουν τη δουλειά, ανοίγουν δικές τους επιχειρήσεις (οι αδελφοί Μαντελένη, ολόκληρη οικογένεια που δούλεψε στο Κούππα, έκαναν δικό τους μηχανουργείο στον Πειραιά γύρω στα 1895 - 1900). Η κινητικότητα είναι υψηλή, ιδιαίτερα στις γυναίκες. Το 1933, το 58% των γυναικών του Ρετσίνα είχαν λιγότερο από πέντε χρόνια υπηρεσίας στο εργοστάσιο. Στα χρόνια 1885-1890, με μέσο όρο απασχόλησης 50 άτομα τον χρόνο, πέρασαν από τον Κούππα 205 άτομα συνολικά· η συντριπτική πλειοψηφία, 180 άτομα, έμειναν μόνο 1 ή 2 χρόνια. Ωστόσο με το πέρασμα του χρόνου, το προσωπικό σταθεροποιείται, ιδίως στο μηχανουργείο, που διαμορφώνει πιο ισχυρή εργατική ταυτότητα και κάποια περηφάνεια: η τεχνική δεξιότητα παραμένει εδώ βασικό γνώρισμα του εργαζόμενου.

Ευαίσθητη στις διακυμάνσεις της αγοραστικής δύναμης των εισοδημάτων, η κλωστοϋφαντουργία θα δυσκολευτεί να ορθοποδήσει μετά τις καταστροφές του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ανασυντάσσεται κρατώντας μόνο το ένα από τα τρία εργοστάσια, για να ξαναρχίσει την ανοδική πορεία της γύρω στα μέσα της δεκαετίας του 1960.

Την ίδια εποχή, ο Κούππας γνωρίζει μέρες δόξας. Ατμογεννήτριες, πλήρεις ατμοπαραγωγοί μονάδες εργοστασίων, υδατοφράκτες και συμμετοχή σε μεγάλα τεχνικά έργα: με το υψηλό επιπέδου τεχνικό προσωπικό της, την αποτελεσματικότητά και την καλή οργάνωση, η επιχείρηση αποκτά στέρεο όνομα στην αγορά. Και οι δύο βιομηχανίες θα επιχειρήσουν την έξοδο από τα στενά πλέον όρια του Πειραιά: ο Ρετσίνας με το εργοστάσιο του Αιγίου και μια νέα εταιρία (την «Αχαϊκή Α.Ε.») και ο Κούππας με το εργοστάσιο του Ασπροπύργου.

Κατάρρευση

Πώς έφτασαν οι επιχειρήσεις αυτές, πραγματικά επιτεύγματα της ελληνικής βιομηχανίας, στην κατάρρευση της δεκαετίας του 1980; Η διαδικασία ήταν και εδώ κοινή: υπερχρέωση κατά την επέκταση, δυσκολίες αποπληρωμής κατά την ύφεση, ένταξη στις προβληματικές, ξεπούλημα. Ήταν άραγε «ύβρις» οι φιλοδοξίες τους; Ήταν εκμαυλιστικές οι ευκολίες του δανεισμού στην προηγούμενη φάση; Μόνον η νηφάλια ιστορική έρευνα ίσως μπορέσει να απαντήσει στο ερώτημα.

Μένει πάντως έντονη και πικρή η αίσθηση ότι η κάποια ευκολία με την οποία εξανεμίστηκαν τόσες συσσωρευμένες εμπειρίες και τεχνικές δεξιότητες μαρτυρεί τουλάχιστον άγνοια και αδιαφορία για τη σημασία τους.

* Το αρχείο Ρετσίνα παραχωρήθηκε στο ΚΝΕ/ΕΙΕ από το διευθυντή της εταιρίας κ. Ανδρέα Δροϋλια και το αρχείο Κούππα από την εταιρία «Μηχανική Α.Ε.», στην οποία έχει περιέλθει η ιδιοκτησία του ακινήτου. Και τα δύο εντοπίστηκαν στους χώρους των εργοστασίων και σήμερα ταξινομούνται και καταλογίζονται ως εντάξει να είναι σύντομα διαθέσιμα στην ιστορική έρευνα.

Βιομηχανική αρχιτεκτονική

Η ανόρθωση μιας διαφορετικής αρχιτεκτονικής υποταγμένης στις ανάγκες της βιομηχανικής παραγωγής



Ελάχιστο απομεινάρει του 1910, η Πύλη του «Κεραμεικού» από το ομώνυμο μεγάλο βιομηχανικό συγκρότημα. Μια δυναμική αρχιτεκτονική μιας εξίσου δυναμικής βιομηχανίας. (Φωτ.: Γ. Κανελλόπουλος)

Του **Νίκου Μπελαβίλα**

Δρος Αρχιτεκτονικής

ΑΠΟ τη στιγμή της γέννησης του νεότερου Πειραιά, η βιομηχανία σε μια εμβρυακή μορφή έκανε δειλά την εμφάνισή της. Στις εικόνες της εποχής του 1850 διακρίνονται μικρά εργοστάσια που δείχνουν πως η βιομηχανική περίοδος είχε αρχίσει. Αλλα από αυτά προς τα βόρεια, πίσω από το Αλίπεδο, και άλλα πέρα από τον Άγιο Σπυρίδωνα, στήθηκαν χωρίς να φαίνεται ακόμη καθαρά, η μελλοντική μετατροπή του έλους σε βιομηχανική ζώνη. Πριν τα χρόνια του σιδηροδρόμου, η ακτή ήταν το μόνο στοιχείο που ασκούσε έλξη σε αυτές τις εγκαταστάσεις. Και αφού ο Πειραιάς διέθετε δεκάδες σημεία που μπορούσαν να μετατραπούν σε αγκυροβόλια, οι ανάλογες θέσεις προσεφέροντο για εγκατάσταση βιομηχανικών χρήσεων.

Ένα από τα πρώτα κτίρια με λιμενική χρήση, αλλά με χαρακτηριστικά βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, οι αποθήκες του Στ. Κλεάνθη, κτίστηκαν

κατά τη δεκαετία του 1850, στην άκρη της ακτής στον Άγιο Νικόλαο, ενώ στην Καστέλλα κτίστηκε ένα μικρό βιομηχανικό συγκρότημα λίγο πριν ο Ε. Τσίλερ αρχίσει να σχεδιάζει τα αρχοντικά. Την ίδια στιγμή ο λόφος του Βώκου και η Παλιά Κοκκινιά είχαν τα χαρακτηριστικά αξιόλογων «εξοχών» με επαύλεις που αναφέρονται έως το 1875. Η κατασκευή του τριπλού σιδηροδρομικού δικτύου στις τρεις τελευταίες δεκαετίες του αιώνα, η επιχωμάτωση του έλους και η ανάγκη των εμπορών και των πλοιοκμητών να υψώσουν τα μέγαρα τους γύρω από το κέντρο της πόλης και τις κοντινές ακτές, εκ των πραγμάτων έστειλε τα εργοστάσια, μετά το 1870, στη βόρεια ακτή του λιμανιού και κατά μήκος των δύο πλέον διαμορφωμένων αξόνων, της Πειραιώς και της Θηβών.

Το πριν λίγα χρόνια αραιοκτισμένο με μικρές βιομηχανικές μονάδες πεδίο της Βρωμόλιμνης, ραγδαία αποκτήσε τη μορφή συγκροτημένης βιομηχανικής ζώνης. Τα κτίρια έφθασαν μέχρι το μετά την επιχωμάτωση θα-

λάσσιο μετωπο, καλύπτοντας το αρχαίο Διαμέσου Χώμα. Η ακτή καταλήφθηκε από ναυπηγεία. Στην καρδιά της ζώνης μεγάλα συγκροτήματα δημιουργήθηκαν στους χώρους που όριζε η από το 1864 επέκταση του σχεδίου της πόλης προς τα βόρεια.

Περίτεχνες όψεις

Την περίοδο που ο κεντρικός Πειραιάς εισερχόταν στη νεοκλασική του διαδρομή με τα αρχοντικά, τα δημόσια μέγαρα και τις επαύλεις, γύρω από τις γραμμές των τρένων, την Θηβών και την Πειραιώς ανορθώθηκε μια διαφορετική αρχιτεκτονική, υποταγμένη στις ανάγκες της βιομηχανικής παραγωγής. Η πρώτη γενιά αυτών των εργοστασίων που ελάχιστα δείγματα τους διασώζονται σήμερα, αναπτύχθηκε από τα 1870 έως το 1900. Οι βαριές κατασκευές και οι τεράστιοι όγκοι ελάφρυναν μέσα από την εντυπωσιακή επεξεργασία των όψεων. Οι λίθινες τοιχοποιίες διακόπτονταν από τους απόλυτους κανάβους των ανοιγμάτων. Και αυτά

περιγράφονταν τις περισσότερες φορές με κορνίζες από εμφανή συμπαγή τούβλα που όριζαν τα περιγράμματα και τα ανακουφιστικά τόξα των υπερθύρων. Στα τελειώματα των κτιρίων και στους ενδιαμέσους πεσσούς, οι γωνιόλιθοι από «πουριά» και σπανιότερα από μάρμαρο συγκρατούσαν τους υψηλούς τοίχους. Οι μεγάλες αίθουσες σε εκείνα τα πρώτα εργοστάσια στεγάζονταν με ξύλινες κατασκευές, δίρριχτες στέγες τις περισσότερες φορές, με πολύ μεγάλες διαστάσεις. Οι στέγες κατέληγαν σε αετώματα και το «μάτι του βοδιού», ο στρογγυλός φεγγίτης, ολοκλήρωνε απαραίτητα τη σύνθεση της όψης. Οι καμινάδες, κτισμένες με τούβλα σε όλο τους το ύψος, και πολύ σπάνια με πέτρα, είχαν συνήθως πέτρινες βάσεις με καμάρες όπου κατέληγαν οι καπναγωγοί. Στην απόληξή τους παινιδίζαν κοσμητές ή οδοντωτά στεφάνια σε πολλά επίπεδα. Η κεραμοποιία Δηλαβέρη του 1897, με τα κτίρια που καταδαφίσθηκαν μόλις το 1985, αλλά

Συνέχεια στην 27η σελίδα



Οι δεξαμενές ελλιμενισμού Βασιλειάδη, απετέλεσαν ένα από τα μεγαλύτερα έργα της πόλης στην αλλαγή του αιώνα. Σε μια σπάνια φωτογραφία διακρίνονται οι θεμελιώσεις, κάτω από το επίπεδο της θάλασσας και το όρυγμα ενώ στο βάθος διακρίνεται η βιομηχανική ζώνη. (Αρχείο Γιάννη Χατζημανωλάκη)



Το συγκρότημα των λιμενικών αποθηκών του Στ. Κλεάνθη, της δεκαετίας του 1850, πριν από την κατεδάφισή τους. Σήμερα σώζεται ερειπωμένο, μικρό τμήμα του κτιρίου, στην οδό Ευπλοίας. (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)



Η εμφανής λιθοδομή, οι γωνιόλιθοι, οι κοσμήτες και οι κορνίζες των ανοιγμάτων, ο στρογγυλός φεγγίτης στο αέτωμα της όψης περιγράφουν την όψη του κεντρικού κτιρίου της «Ηβη» επί της οδού Πειραιώς. (Φωτ. Γ. Κανελλόπουλος)



Ενα από τα χαρακτηριστικά δείγματα της εισαγόμενης αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών είναι ο Σταθμός του Αγίου Διονυσίου, κτισμένος στα 1904. (Φωτ. Γ. Κανελλόπουλος)



Γυαλί και ατσάλι με αρθρωτές συνδέσεις στεγάζουν την αποβάθρα επιβατών, του Ηλεκτρικού Σταθμού Πειραιώς. Η τέλεια ελαστική κατασκευή άντεξε στις βόμβες που έπεσαν στο εσωτερικό της κατά τον βομβαρδισμό του λιμανιού το 1944. (Φωτ. Γ. Κανελλόπουλος)



Η πεζογέφυρα του σταθμού στον Αγιο Διονύσιο της Δραπετσώνας, ταυτόσημη με την ιστορία των προσφυγικών συνοικισμών, σήμερα κινδυνεύει από τον νέο συγκοινωνιακό κόμβο που προγραμματίζεται στην περιοχή. Από το 1992 χρησιμοποιείται σαν χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων. (Φωτ. Ντ. Αργυρόπουλος)

Συνέχεια από την 23η σελίδα

και το μεγάλο καμίνι που διασώζεται, το συγκρότημα υφαντουργίας Ρετσίνα του 1873, οι αποθήκες Χαράκογλου και το εργοστάσιο οινοπνεύματος της Ηβη στην Πειραιώς, ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία.

Ενας άλλος τύπος κτιρίων της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής εκείνης της εποχής, αναπτύχθηκε μαζί με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρόκειται για

τους σταθμούς και τα αμαξοστάσια των τρένων με αρχιτεκτονικές μορφές εισαγόμενες από την Κεντρική Ευρώπη.

Ενα από τα καλύτερα δείγματα αποτελεί ο σταθμός του Αγίου Διονυσίου, κτισμένος στα 1904 με μορφολογία που παραπέμπει όμως στις προηγούμενες του δεκαετίες. Αντίθετα, στο σύγχρονό του σταθμό του Ηλεκτρικού εφαρμόστηκε μια πρω-

τοποριακή για την Ελλάδα χρήση μετάλλου και γιαιού. Η μεγάλη αρθρωτή τοξωτή κατασκευή που στέγαζε τις πλατφόρμες επιβατών, εντυπωσιάζει ακόμη και σήμερα.

Η αλλαγή του αιώνα καθιέρωσε τις μεταλλικές κατασκευές. Στις στεγασίες εγκαταλείφθηκε το ξύλο. Με τη μείωση των φορτίων τα ύψη μεγάλωσαν. Στον ατμοηλεκτρικό σταθμό της ΔΕΗ στο Νέο Φάληρο φαίνεται η ολοκλήρωση αυτής της στροφής. Στο κεντρικό κτίριο του 1924 οι πολύ ελαφρές μεταλλικές στέγες με καμπύλα στοιχεία, καλυμμένες με αυλακωτές λαμαρίνες, στηρίχθηκαν σε πέτρινους τοίχους, που διατήρησαν όλες τις προηγούμενες τεχνικές, ενώ υψώθηκαν σε ύψος που υπερβαίνει τα 15 μ. χωρίς ενδιάμεσους ορόφους. Και ενώ στις όψεις παρέμεινε η διακοσμητική διάθεση με στοιχεία εκλεκτικισμού πλέον, με αετώματα και μαρμάρινες κλίμακες, το νεοφερμένο οπλισμένο, σκυρόδεμα δοκιμάστηκε στις θεμελιώσεις του κτιρίου.

Μέσα στην παλαιότερη ζώνη, στους Μύλους Νικολετόπουλου του 1910, διακρίνεται ακόμη το ζευγάρι της πέτρινης αρχιτεκτονικής με συγκρότημα που ιδρύεται την ίδια χρονιά, ο Κεραμεικός, επενδύθηκε εξωτερικά με ψηφιδωτά από τα πολύχρωμα πλακίδια που παρήγαγε, ενώ ο βιομήχανος Δηλαβέρης κατασκεύαζε στην είσοδο του εργοστασίου

ου ένα εντυπωσιακό δώροφο οικοδόμημα, με κινηματογράφο, κατοικία και καταστήματα στο σύνολο του από εμφανές τούβλο της κεραμουγείας του. Από την άλλη πλευρά του λιμανιού στα δυτικά της πόλης μια νέα γενεά κτιρίων, που έχουν δουλευτεί με μπετόν και ατσάλι, στήθηκε μετά το 1910.

Τα λιπάσματα και η βόρεια δώροφη προβλήτα με τον ταινιόδρομο για την μεταφορά των σάκκων με τα χημικά στα πλοία, το Τσιμεντάδικο που εγκαταστάθηκε στα 1911 στο λιμανάκι της Δραπετσώνας, μετέφεραν το βάρος της βιομηχανικής ζωής προς την ακτή των μετέπειτα προσφυγικών συνοικιών. Οι δίδυμες δεξαμενές ελλιμενισμού Βασιλειάδη που ολοκληρώθηκαν εκείνη την εποχή, η απομάκρυνση των ναυπηγείων από την ακτή και οι νέες λιμενικές αποθήκες που κατέλαβαν τις προβλήτες του λιμανιού έδωσαν την νέα εικόνα που χαρακτήρισε τον Πειραιά κατά τον μεσοπόλεμο.

Στα αμέσως επόμενα χρόνια ο ερχομός των προσφύγων έκλεισε απότομα την πρώτη εκείνη ανθηρή περίοδο. Οι νέες συνοικίες τυλίξαν τη ζώνη, τοποθετώντάς την στη μέση του σύγχρονου πολεοδομικού συγκροτήματος μετατρέποντάς την ταυτόχρονα σε τείχος που μέχρι τις ημέρες μας χωρίζει τις «βρώμικες» από τις «καθαρές» γειτονίες του Πειραιά.



Κλωστήριον και Υφαντήριον Γαβριήλ και Σφαέλλου. Ενα τυπικό βιομηχανικό κτίριο σε πτέρυγες και στο βάθος άλλες εργοστασιακές μονάδες.



Το Χρηματιστήριο εμπορευμάτων, το αποκαλούμενο «Ρολόι», ήταν άλλοτε το κτίριο-σύμβολο της πόλης. Το κτίσιμό του ολοκληρώθηκε το 1873, ενώ από το 1880 στέγαζε το δημαρχείο της πόλης. Κατεδαφίστηκε στη δεκαετία του 1970. (Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιώς).

Η πόλη του Πειραιά

Το πολεοδομικό σχέδιο, τα πρώτα δημόσια κτίρια και οι νεοκλασικές κατοικίες

Του **Νικόλα Ντόριζα**

Αρχιτέκτονος Μηχανικού

Η ΠΡΩΤΗ φορά, που ο έρημος έως τότε Πειραιάς, εμπλέκεται στους πολεοδομικούς σχεδιασμούς του 19ου αιώνα, είναι το 1832, όταν ο Gutensohn, αρχιτέκτονας του Λουδοβίκου του Α΄ της Βαυαρίας, πρότεινε τη δημιουργία της πρωτεύουσας του νεοσύστατου τότε ελληνικού κράτους, στην Πειραιϊκή Χερσόνησο, με πρόβλεψη τη σταδιακή επέκτασή της προς την Αθήνα. Την πρότασή του βάσισε στο προφανές πλεονέκτημα της ύπαρξης του λιμένα. Δεν έγινε όμως δεκτή και επιλέχθηκε η Αθήνα.

Το πρώτο Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης καταρτίστηκε το 1834 από τους Σταμάτη Κλεάνθη (1802-1862) και Eduard Schaubert (1794-1868), οι οποίοι, μόλις ένα χρόνο πριν ολοκλήρωσαν την πρότασή τους για το σχέδιο της Αθήνας.

Το σχέδιο του Πειραιά είχε καλύτερη αντιμετώπιση από εκείνο της Αθήνας, δεδομένου ότι εφαρμόστηκε χωρίς σημαντικές αποκλίσεις. Σε

αυτό συνέβαλαν οι εξής παράγοντες:

Το 1833, ο Πειραιάς ήταν μια έρημη χερσόνησος, χωρίς προϋπάρχοντα οικισμό, που να δημιουργεί προβλήματα συνδυασμού του με το νέο Σχέδιο. Μεγάλο μέρος των εκτάσεων που περιλαμβάνονταν στο Σχέδιο, ανήκε αρχικά στη Μονή του Αγίου Σπυρίδωνα, ενώ αργότερα μεταβίβαστηκε στο κράτος. Ετσι, το παιχνίδι της κερδοσκοπίας από μέρους των ιδιωτών, δεν μπόρεσε να αναπτυχθεί. Τέλος, η δημοτική αρχή επέδειξε αποφασιστικότητα. Οι πρώτοι δήμαρχοι της πόλης, Κ. Σερφιώτης, Π. Ομηρίδης και Α. Θεοχάρης, σεβάστηκαν απόλυτα το Σχέδιο και οι διάδοχοί τους το τήρησαν σε γενικές γραμμές, κάνοντας ελάχιστους σημασιώδεις μετατροπές.

Το πρώτο Ρυμοτομικό Σχέδιο αναπτύχθηκε γύρω από το μυχό του μεγάλου κόλπου (το λιμάνι) και έφθανε έως τη Ζέα, όπου προβλεπόντο τα δημόσια λουτρά. «*Πρόκειται για ένα Σχέδιο νεοκλασικής πολεοδομίας με «ευρείας» λεωφόρους, ευθύγραμμοι οδοί και εκτεταμένοι χώροι προς δημι-*

ουργίαν πλατειών και δια ανέγερσιν εις προκαθορισμένας θέσεις δημοσίων και δημοτικών οικημάτων», γράφει ο Ι. Μελετόπουλος στο βιβλίο «Πειραιϊκά», εκδ. Αθήνα 1945.

Κύριο χαρακτηριστικό του είναι η εφαρμογή του Ιπποδαμείου συστήματος. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Πειραιάς και κατά την αρχαιότητα, είχε αντίστοιχο πολεοδομικό σύστημα. Οπως αναφέρει ο Αριστοτέλης στα «Πολιτικά» του, ο Ιππόδαμος «τον Πειραιά κατέτεμνεν...!». Το Σχέδιο ήταν αρκετά ολοκληρωμένο και προοδευτικό για την εποχή του. Προέβλεπε πληθυσμό 15.000 κατοίκων, κάτι που θεωρήθηκε πολύ αισιόδοξο για μια πόλη, η οποία, το 1836, αριθμούσε μόλις 1.011 άτομα.

Οι δύο αρχιτέκτονες πρόνοιαν για τη δημιουργία των απαραίτητων για την πόλη δημοσίων κτιρίων, προτείνοντας και τους χώρους εγκατάστασής τους, σαφώς καθορισμένους μέσα στα σχέδια. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα σημαντικότερα από τα πρώτα δημόσια κτίρια, εξετάζοντάς τα με τη χρονολογική σειρά κατασκευής τους.

Το πρώτο κτίριο που ανεγέρθη το 1835, αμέσως μετά την εφαρμογή του σχεδίου, ήταν το Τελωνείο, ενώ τον επόμενο χρόνο κτίστηκαν το Λοιμοκαθαρητήριο και το κτίριο της Διαμετακόμισης (κρατικές αποθήκες). Η θέση τους ήταν πάνω στο λιμάνι, δίπλα στο ναό του Αγ. Νικολάου. Το Τελωνείο αντικατέστησε την προϋπάρχουσα «Δογάνα» κτίσμα από την εποχή της Τουρκοκρατίας (17ος αι.). Το 1859, κτίστηκε στην ίδια θέση το νέο Τελωνείο, ένα συμμετρικό και μεγάλο σε διαστάσεις κτίριο, το οποίο στέγαζε και άλλες υπηρεσίες.

Στο Λοιμοκαθαρητήριο, οι επιβάτες των πλοίων που προέρχονταν από ορισμένα λιμάνια του εξωτερικού, υφίσταντο ολιγοήμερη υποχρεωτική каранτίνα. Δυστυχώς, δεν έχουν διασωθεί στοιχεία για τη μορφή του κτιρίου. Η ανεπάρκεια αποθηκευτικών χώρων στο ολόενα και αναπτυσσόμενο λιμάνι, είχε ως αποτέλεσμα, το κτίριο αυτό να μεταβληθεί, το 1863, σε αποθήκη εμπορευμάτων, ενώ το Λοιμοκαθαρητήριο μεταφέρθηκε στο έρημο νησί του Αγ. Γεωργίου,

στο στενό της Σαλαμίνας. Τον Αύγουστο του 1837, έγινε η μεταφορά της Σχολής Ευελπίδων από την Αίγινα στον Πειραιά. Κτίσθηκε στην περιοχή απέναντι από την Καθολική εκκλησία του Αποστόλου Παύλου (1836) με σχέδια του Δανού αρχιτέκτονα Cr. Hansen (1803 - 1883). Το κτίριο της σχολής ήταν διώροφο, σχήματος ορθογωνίου παραλληλογράμμου. Κύριο χαρακτηριστικό του ήταν το μαρμάρινο μπαλκόνι που καταλάμβανε όλο το κεντρικό τμήμα του κτιρίου στον πρώτο όροφο, καθώς και η αετωματική επίστεψη.

Η επιλογή της εγκατάστασης σημαντικών δημοσίων υπηρεσιών σε μια πόλη που βρισκόταν σε «εμβρυακό» στάδιο όπως ο Πειραιάς του 1837, λειτούργησε ως μοχλός ανάπτυξης βοηθώντας παράλληλα τον εποικισμό της. Η σχολή παρέμεινε έως το 1897, οπότε μετεγκαταστάθηκε στην Αθήνα.

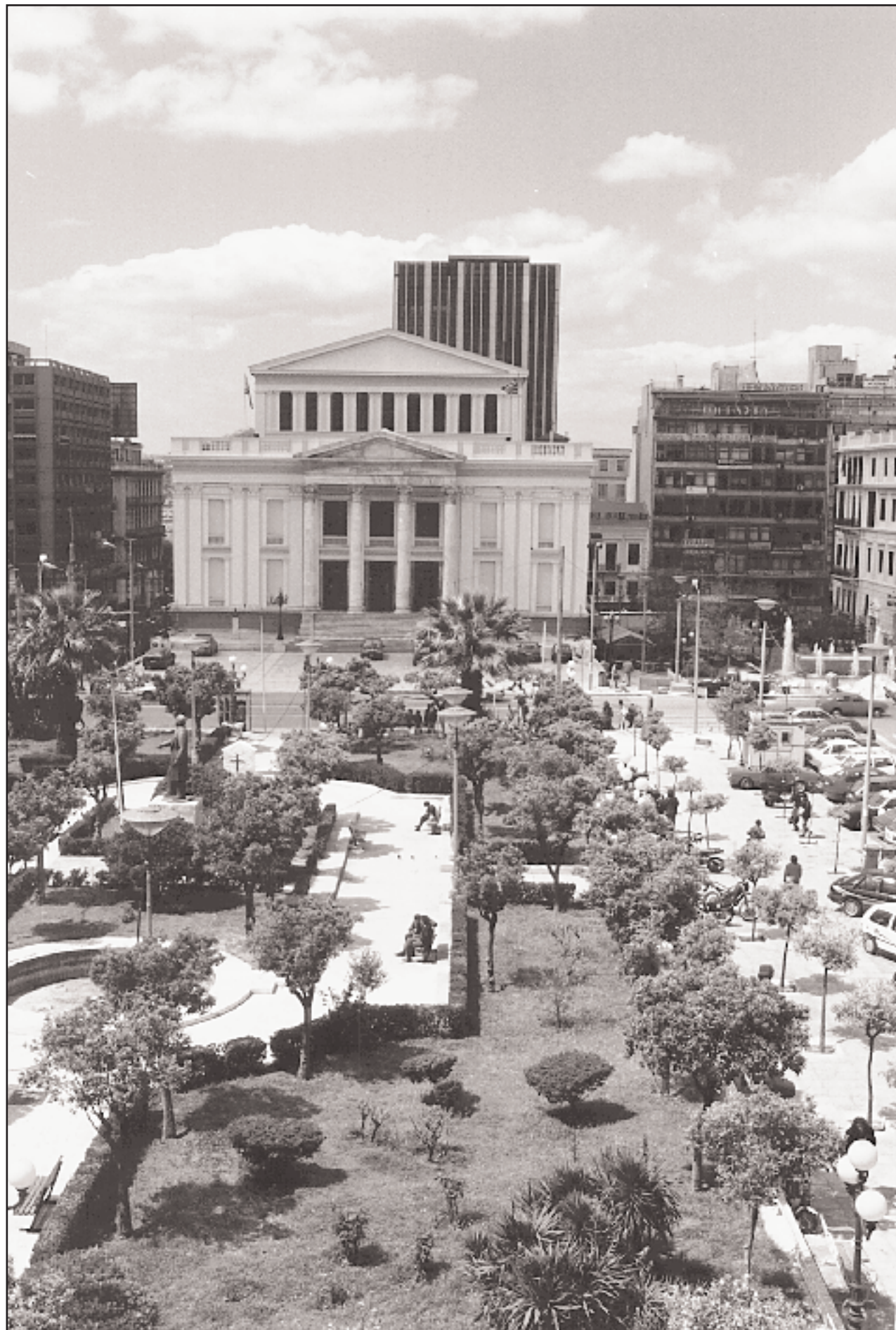
Το Χρηματιστήριο εμπορευμάτων, το αποκαλούμενο «Ρολόι», ήταν το κτίριο που έμελλε να γίνει το σύμβολο της πόλης. Η δημιουργία του αποδεικνύει τις υψηλές προθέσεις που είχε η κεντρική κυβέρνηση για το λιμάνι. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 1873 και η θέση του ήταν κοντά στην πλατεία Θεμιστοκλέους. Από το 1880 στέγαζε το δημαρχείο της πόλης. Κατεδαφίστηκε στη δεκαετία του 1970.

Η πρόταση για τα Θερινά Ανάκτορα του Γεωργίου του Α, είναι ίσως η πιο ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική μελέτη πειραιϊκού κτιρίου. Αρχιτέκτονας ήταν ο Δανός Theophil von Hansen (1813-1891). Αρχικά, η θέση που προβλεπόταν για τα ανάκτορα, ήταν στο τέλος της οδού Πειραιώς. Το 1876 όμως, ο δήμαρχος παραχώρησε για το σκοπό αυτό, ένα κτήμα στη ΒΔ ακτή της Πειραιϊκής (κοντά στον προλιμένα). Το θερινό ανάκτορο ήταν μια σύνθεση, πλούσια σε μεσογειακά στοιχεία, όπως εσωτερικές αυλές, στοές, ημιυπαίθριοι χώροι, κ.ά. Η πρόταση δεν πραγματοποιήθηκε και αντί αυτού κτίσθηκε το μικρό περίπτερο, γνωστό ως «παλατάκι», το οποίο σώζεται μέχρι σήμερα.

Το μεγάλο Θέατρο της πόλης, είναι μεταγενέστερο εκείνου της Ζακύνθου (1872) και της Πάτρας (1871), ενώ προηγήθηκε των δύο θεάτρων της Αθήνας. Ο αρχιτέκτονας που το συνέθεσε και το επέβλεψε ήταν ο Ιωάννης Λαζάριμος (1849-1913). Η κατασκευή του άρχισε το 1884 και ολοκληρώθηκε εννέα χρόνια αργότερα.

Η αρχιτεκτονική του Θεάτρου ακολουθεί τις λιτές γραμμές του νεοκλασικισμού. Κυρίαρχο στοιχείο της σύνθεσης είναι το κεντρικό μαρμάρινο πρόπυλο με τους κορινθιακού ρυθμού κίονες. Το 1958, κτίσθηκαν τα ανοίγματα της κυρίας όψεως, αλλοιώνοντας τη φυσιογνωμία του κτιρίου. Δυστυχώς στις αναστηλωτικές εργασίες που έγιναν πρόσφατα, δεν περιελήφθη και το άνοιγμα των παραθύρων αυτών, ώστε το κτίριο να επανέλθει στην αρχική του μορφή -σύμφωνα με τις διεθνείς διακηρύξεις για την αναστήλωση (Χάρτη της Βενετίας κ.ά.).

Τα σπίτια των πρώτων εποίκων της πόλης ήταν κατασκευασμένα από ξύλινες σανίδες και ονομάζονταν



Το Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς, το μεγαλύτερο ελληνικό θέατρο, έργο του Ι. Λαζάριμου και σύμβολο της πόλης. Εγκαινιάστηκε στις 9 Απριλίου 1895 από τον τότε δήμαρχο Θ. Ρετσίνα. Με την ανέγερσή του, ο αστικός κόσμος του Πειραιά είδε να εκπληρώνεται ένα μεγάλο όνειρό του.

«παραπήγματα». Πρόκειται για απλά, ισόγεια κτίσματα ενός ή δύο δωματίων περιοσμένων διαστάσεων. Με την ανάπτυξη της πόλης παραχώρησαν τη θέση τους σε λιθόκτιστες και πιο στέρεες κατασκευές. Μπορούμε να κατατάξουμε τις κατοικίες της πόλης σε τρεις τυπολογίες, ανάλογα με τη μορφή της κάτοψης και τον τρόπο συνδεσής τους με τον αστικό ιστό:

Ανεξάρτητες μονοκατοικίες: Στην

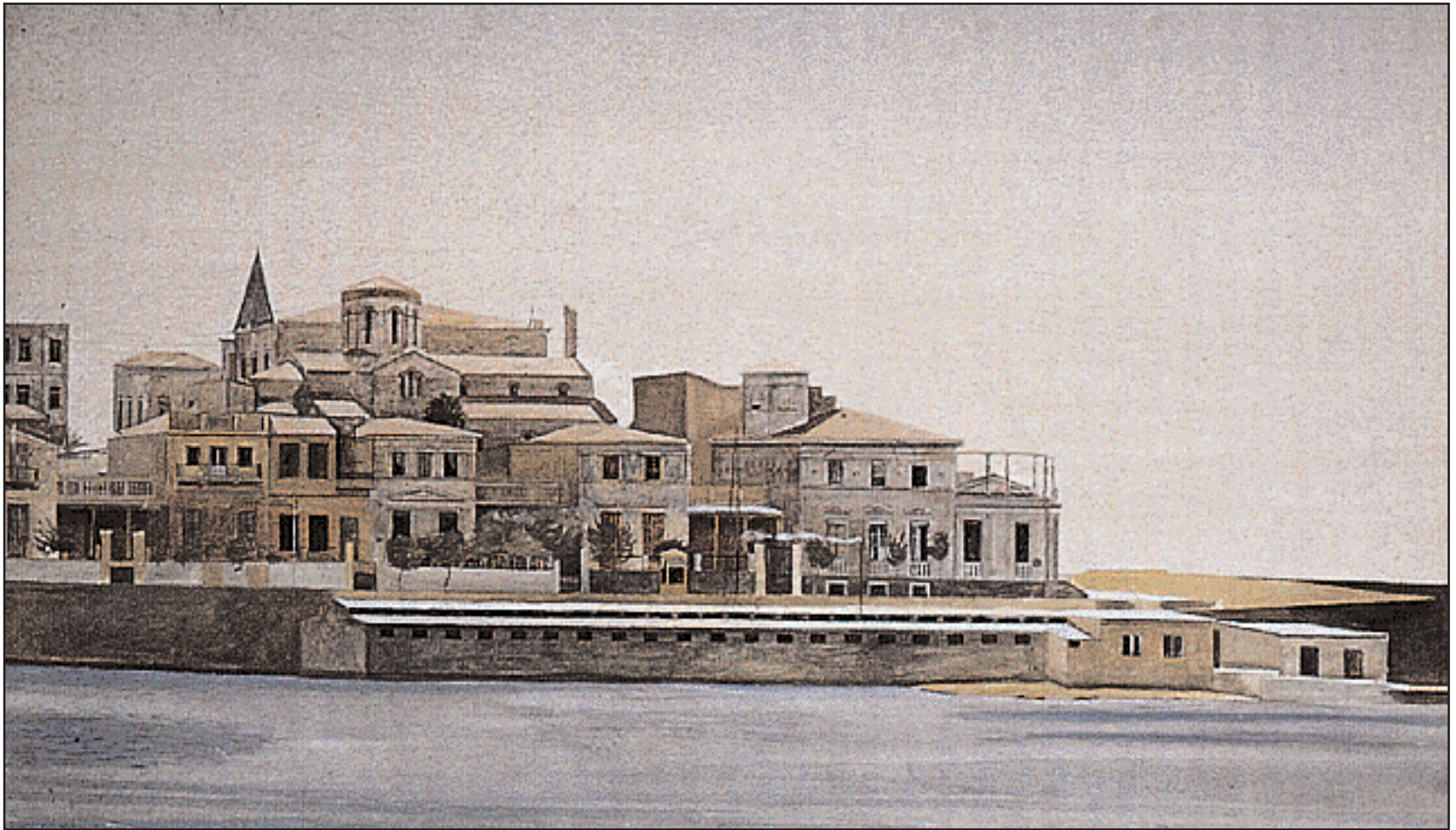
κατηγορία αυτή ανήκουν τα αστικά σπίτια που βρίσκονται μέσα σε δικό τους κήπο. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι οι δύο οικίες Πατσιάδου (1894) στην πλατεία Αλεξάνδρας, έργο του Γερμανού αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλερ (1837-1923).

Σ' αυτές παραθέριζε ο Γεώργιος ο Α' με την οικογένειά του. Η μία κατοικία κατεδαφίστηκε το 1973, ενώ η δεύτερη σώζεται. Η οικία Μεταξά (1899), στις οδούς Γ. Λαμπράκη και

Γεωργίου Β', είναι του ίδιου αρχιτέκτονα. Υστερα από μια μακρά περίοδο υποβάθμισης αγοράστηκε πρόσφατα από την Κτηματική Τράπεζα και ήδη προχωρούν οι εργασίες αναστήλωσης και αποκατάστασής της.

Κατοικίες εν σειρά: Πρόκειται για κατοικίες τοποθετημένες η μία δίπλα στην άλλη με τρόπο ώστε να παρουσιάζουν ένα συνεχές μέτωπο πάνω στον δρόμο (σύστημα συνεχούς

Συνέχεια στην 31η σελίδα



Γιάννης Τσαρούχης: Καστέλλα, τέμπρα. (Ιδρυμα Γ. Τσαρούχη).



Δημόσια κτίρια, κατοικίες, εργοστάσια και άνθρωποι σε αρμονική συνύπαρξη στον Πειραιά της νεοκλασικής περιόδου, στις αρχές του αιώνα μας. (Αρχείο Σπ. Μανουσάκη).



Η συνοικία Τσίλερ στα τέλη του 19ου αι. Δίπλα στα σπίτια που σχεδίασε ο Γερμανός αρχιτέκτονας δεσπόζει βιομηχανικό κτίσμα, ενδεχομένως το ζυθοποιείο Τσοκαρόπουλου, που ανηγέρθη πριν κτιστούν τα τρία αρχοντικά. (Τη φωτογραφία παραχώρησε στο φωτογραφικό αρχείο Μουσείου Μπενάκη ο Γ. Τσαρούχης).



Η οικία Μεταξά (1899), έργο του Ερνέστου Τσίλερ. Υστερα από μακρόχρονη υποβάθμιση, αγοράστηκε πρόσφατα από την Κτηματική Τράπεζα και έχουν αρχίσει οι εργασίες αναστήλωσης και αποκατάστασης.

Συνέχεια από την 29η σελίδα

δόμησης). Αντιπροσωπευτικά παραδείγματα είναι η οικία Λούμου (1890) και η εξαιρετική οικία επί της οδού Γεωργίου Β' 96 (1880 α' φάση) η οποία ήταν εγκατελελειμμένη, και μετά το πέρας της αναστήλωσής της θα επαναχρησιμοποιηθεί ως κατοικία.

Γωνιακές κατοικίες: Πρόκειται για τα σπίτια που καταλαμβάνουν τα γωνιακά οικόπεδα των οικοδομικών τετραγώνων. Λαμπρό παράδειγμα αποτελεί η οικία Λύτσικα (1889), γωνία Αλκιβιάδου και Γεωργίου Α'.

Σήμερα

Όσον αφορά τη σημερινή τύχη των κατοικιών της νεοκλασικής περιόδου, μετά από μία μακρά περίοδο εγκατάλειψής τους, υπάρχει η τάση να αναστηλώνονται και να επαναχρησιμοποιούνται από τον τριτογενή τομέα (τράπεζες, οργανισμοί, ναυτιλιακά γραφεία κ.ά.). Αυτό ισχύει για τα επώνυμα αρχοντικά. Από τα σπίτια της δεύτερης τυπολογίας όσα γλίτωσαν από τις κατεδαφίσεις των τριών τελευταίων δεκαετιών, στο μεγαλύτερο ποσοστό τους είναι κλειστά ή εγκαταλελειμμένα. Πολλά όμως από αυτά δεν σταμάτησαν να κατοικούνται, ενώ τα τελευταία χρόνια παρατηρείται το ευχάριστο φαινόμενο της επανάχρησης των εγκαταλελειμμένων σπιτιών.

Ο Λέων του Πειραιώς

Το επιβλητικό άγαλμα που άρπαξε ο Μοροζίνη κοσμεί την είσοδο του Ναυστάθμου Βενετίας

Του **Χρήστου Πανάγου**

Δρ. Ανωτάτης Εμπορικής, Επιτίμου Προέδρου
Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου
Αθηνών

Ο ΛΕΩΝ, σύμβολο δυνάμεως, επιβολής αλλά και ηρωισμού, από τα πανάρχαια ακόμη χρόνια χρησιμοποιήθηκε στην τέχνη. Είτε για να διακοσμήσει μνημεία και δημόσιους χώρους (πρβλ. τους λέοντες των Μυκηνών 1600 - 1100 π.Χ.), είτε για να θυμίζει πράξεις ηρωικές όπως η θυσία των Ιερολοχιτών στη Χαιρώνεια (338 π.Χ.), είτε για να εντυπωσιάζει όσους έφθαναν σε κάποιο λιμάνι, όπως συνέβαινε με τον λέοντα του Πειραιώς, το επιβλητικό άγαλμα που, κλεμμένο τώρα, βρίσκεται στην είσοδο του Ναυστάθμου της Βενετίας.

Δεν έχουμε πολλές και ακριβείς πληροφορίες για το άγαλμα αυτό. Δεν ξέρουμε καταρχήν πού είχε αρχικά τοποθετηθεί: στην είσοδο του λιμανιού του Πειραιώς ή στο βάθος του μυχού του κόλπου που σχηματίζεται για το λιμάνι. Επικρατέστερη φαίνεται η δεύτερη άποψη και φαίνεται ότι βρισκόταν στο χώρο που καταλαμβάνει σήμερα ο Τινάνειος κήπος μπροστά από την Εθνική Τράπεζα. Ούτε πάλι γνωρίζουμε το χρόνο της ανεγέρσεώς του. Άλλοι υποστήριξαν ότι είναι δημιούργημα της κλασικής εποχής (5ου αι. π.Χ.) και άλλοι πως είναι μεταγενέστερο (11ου ή 15ου αι. μ.Χ.). Αγνωστός μας είναι και ο σκοπός για τον οποίο στήθηκε, εκεί, στο μυχό του λιμανιού. Άλλοι υποστήριξαν ότι στήθηκε ως επιτύμβιο μνημείο μετά τις νίκες των Ελλήνων εναντίον των Περσών στο Μαραθώνα (490 π.Χ.) και στη Σαλαμίνα (480 π.Χ.) και άλλοι περιηγητές (Εβλιγιά Τσελεμπί, Spon, Wheeler, κ.ά.) πως χρησιμοποιήθηκε ως κρήνη, αφού από το στόμα του λέοντος με ένα σωλήνα έτρεχε νερό για τους διαβάτες. Κατά παρόμοιο τρόπο αγνοούμε και τη σημασία των γραμμάτων που είναι χαραγμένα στη ράχη του λέοντος αφού από την πολυκαίρια τα περισσότερα είναι σήμερα δυσδιάκριτα.

Το 1688 μετά την αποτυχημένη εκστρατεία του Μοροζίνη για την απελευθέρωση των Αθηνών, το άγαλμα μεταφέρθηκε με άλλους τρεις λέοντες στη Βενετία. Η αρπαγή - κλοπή και η κατακράτησή του στο Ναύσταθμο της Βενετίας προσβάλλει το παγκόσμιο κοινό αίσθημα. Πρόκειται για το μόνο και μεγαλύτερο μνημείο του Πειραιά που σώζεται έως σήμερα. Από αυτό ονομαζόταν άλλοτε ο Πειραιάς Πόρτο Λέονε και Πόρτο Δράκο (λόγω του επιβλητικού του αναστήματος του το παρομοιάζαν με δράκο) και η επιστροφή του επιβάλλεται για λόγους «διεθνούς ηθικής».

Γι' αυτόν ακριβώς το σκοπό ιδρύθηκε στον Πειραιά η «Συντονιστική



Ο Λέων του Πειραιώς, λεία και αυτός του Μοροζίνη το 1688, παραμένει από τότε φύλακας στο Ναύσταθμο της Βενετίας (από το βιβλίο «Πειραιάς», της Λίζας Μιχαηλή, εκδ. «Δρώμενα», 1988).

Επιτροπή Επιστροφής Λέοντος Πειραιώς» η οποία με τις σύντονες προσπάθειες του προέδρου της κ. Δόμβρου ενεργεί προς την κατεύθυνση αυτή. Στην κίνηση αυτή συμ-

μετέχει το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, καθώς επίσης και άλλοι φορείς και ιδιώτες. Ηδη έχει συγκεντρωθεί ποσό 16.000.000 δρχ. προκειμένου να

κατασκευαστεί αντίγραφο του λέοντος. Θα προσφερθεί στο δήμο Βενετίας από τον οποίο θα ζητηθεί να επιστρέψει στον Πειραιά τον παλιό φύλακα του λιμανιού του.