

## 02 | Πειραιάς

Ένα μεγάλο λιμάνι γεννιέται

## Περιεχόμενα

### A. Πειραιάς : Ιστορικά στοιχεία.

#### 1. 1832 – 1860 / Η ίδρυση.

- Ο Πειραιάς γίνεται δήμος.
- Σχέδιο πόλης , συγκοινωνίες και διάνοιξη της οδού Αθηνών – Πειραιώς.
- Η δευτερογενής παραγωγή.
- Το εργοστάσιο του Λουκά Ράλλη.

#### 2. 1860 – 1875 / Η απογείωση της βιομηχανίας.

- Τομείς ανάπτυξης.
- Οι ευνοϊκοί όροι της ανάπτυξης.
- Η εργατική τάξη.

#### 3. 1875 – 1885 / Η επιβράδυνση.

#### 4. 1885 – 20ος αιώνας / Το μεγάλο λιμάνι.

- Τομείς ανάπτυξης.

#### 5. Δεκαετία 1960 – σήμερα / Η αποβιομηχάνιση.

- Χωρικές ενότητες του Πειραιά.
- Περιοχές ενδιαφέροντος.

### B. Η επίσκεψη / Εργοστάσια στην περιοχή Λεύκα.

#### 1. Η Κεραμοποιία Δεληβέρη.

#### 2. Το Εργοστάσιο – Μηχανοστάσιο του ΟΣΕ.

#### 3. Η Κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα.

### Γ. Αντρέας Φραγκιάς, «Άνθρωποι και Σπίτια» / Απόσπασμα (Αντί επιλόγου)

Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
Σχεδιασμός – Χώρος – Πολιτισμός

Διπλωματική εργασία με τίτλο : “ Διαδρομές στη Βιομηχανική Πολιτιστική Κληρονομιά. Πειραιάς / Ν.Ιωνία – Οδηγοί Επίσκεψης”

Σταθάκη Ελένη

Επιβλ. Καθ. Σόνια Χαραλαμπίδου

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
Μάρτιος 2015

Α1.  
1832 - 1860 / Η ίδρυση.

Ένα χρόνο μετά τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, το 1832, η Αθήνα, περιορισμένη μέχρι πρότινος στο ελάχιστο και με περιθωριακή σημασία στο χώρο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, επιλέχθηκε από την βαυαρική εξουσία ως πρωτεύουσα. Στα περιορισμένα μέχρι τότε σύνορα, απόκτησε πολύ σύντομα ευρύτερη απήχηση, τόσο στον ελληνισμό που κατοικούσε έξω από την ελληνική επικράτεια όσο και στο πλαίσιο των διεθνών σχέσεων. (Λιάπης et al., 1989:82)

Πειραιάς 1940 - Υδατογραφία. Συλλογή Α.Νικολάς Μιχελή., 1993:85

Το μικρό χωριό που ήταν μέχρι τότε ο Πειραιάς, η ασήμαντη τοποθεσία, ο όρμος όπου ο ταξιδιώτης έβλεπε «ένα μοναστήρι, ένα τελωνείο, μερικά μαγαζιά και τέσσερα αραξοβόλια...» (Derping., 1823 στο Αγριαντώνη., 1986:100), συμμετείχε μαζί της, στη γενικότερη αλλαγή ροπής της αστικοποίησης του ελληνικού χώρου που έλαβε χώρα μετά την Απελευθέρωση, καθώς αποτελούσε το επίνειο της πόλης των Αθηνών, (τουλάχιστον μέχρι το 1892 και την κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών - Πατρών), την κύρια πύλη εισόδου στην Ελλάδα, αλλά και το κύριο σημείο άφιξης της ακτοπλοΐας που συνέδεε την ηπειρωτική χώρα των Κυκλάδων και του Σαρωνικού. (Λιάπης et al., 1989:82)

Το ελληνικό κράτος, επιδιώκοντας τη γρήγορη οικοδόμηση γύρω από το λιμάνι της πρωτεύουσας, παραχώρησε στους νεοφερμένους επικοιστές, γη σε χαμηλές τιμές, επιτρέποντας τους να τη χειριστούν με τους δικούς τους όρους και τα δικά τους όρια. (Τσοκόπουλος., 1984:59)



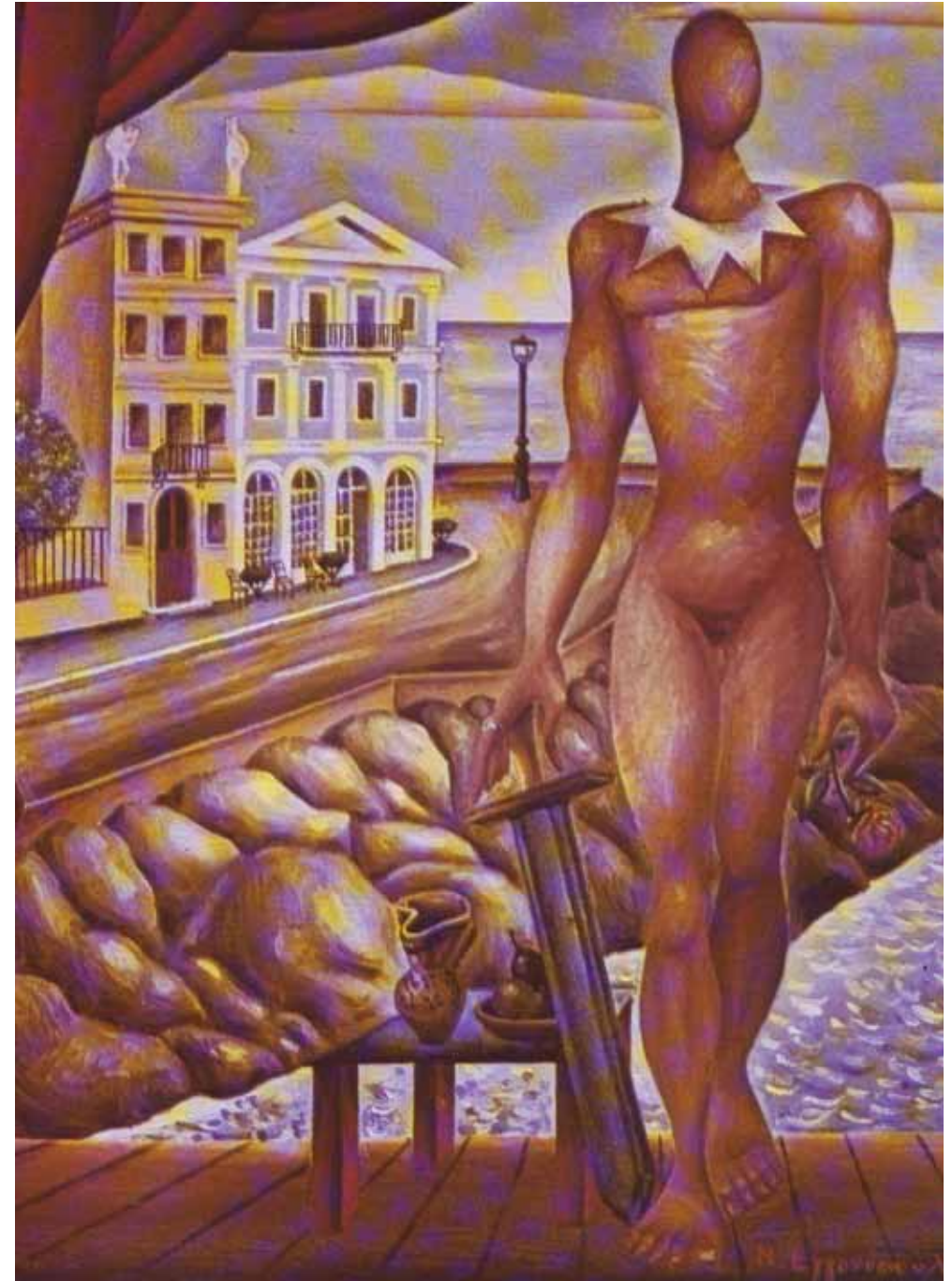
- Ο Πειραιάς γίνεται δήμος.

“Προϊόν” διασταύρωσης της εξουσίας, των μεταναστών και των πρακτικών τους είναι η δημιουργία του δήμου Πειραιώς, το 1835. Ο δήμος θα αποτελέσει ένα όργανο κρατικής διοίκησης τοπικό και θα αναλάβει τον οργανωτικό και οικονομικό ρόλο που απαιτείται για να συγκροτηθεί η πόλη, να υπερβεί δηλαδή την κρατική ώθηση και να περάσει στο στάδιο της αυτοοργάνωσης της.  
(Τσοκόπουλος., 1984:60)

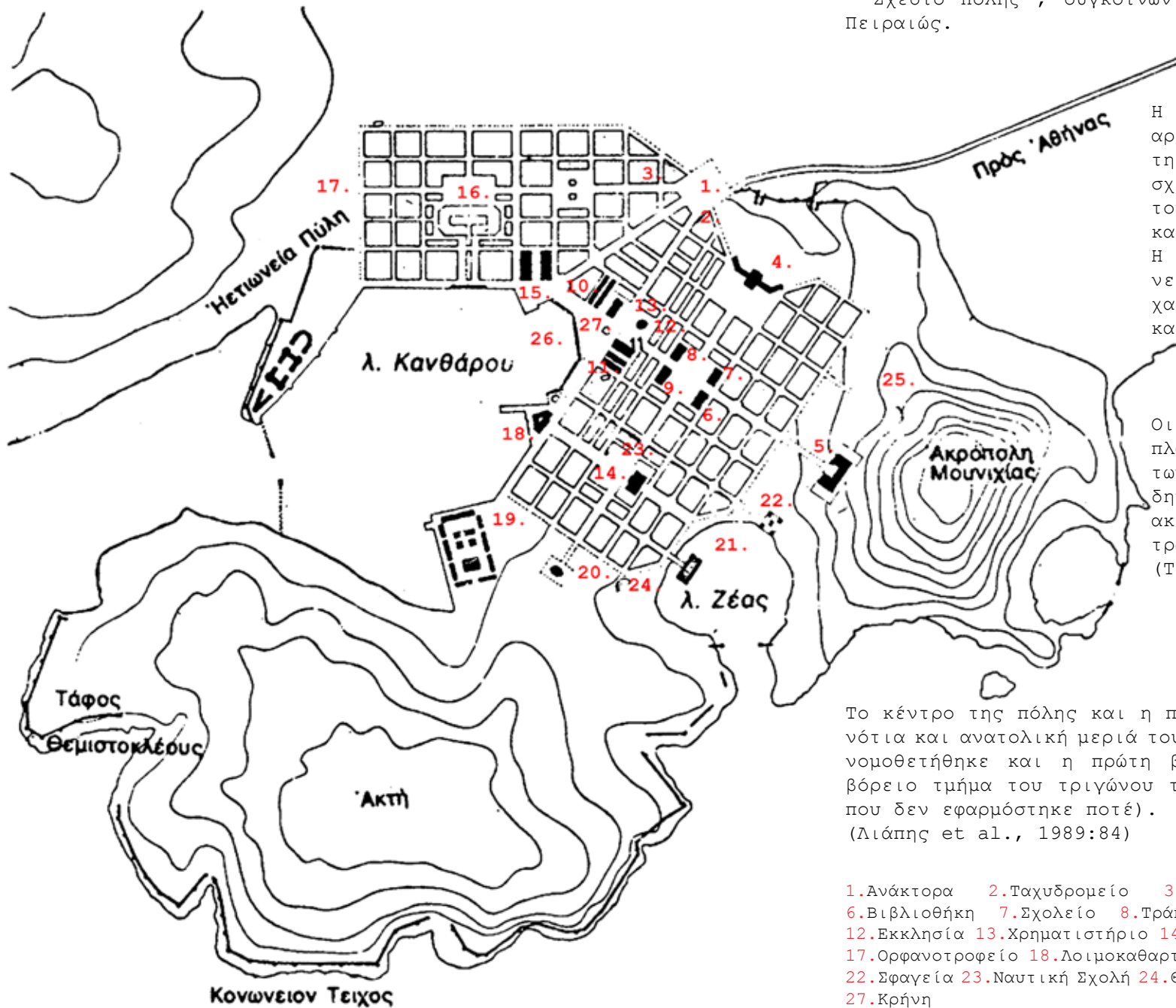
Η δραστηριότητα του Πειραιά συνεπώς, καθημερινά επεκτείνεται. Το λιμάνι εξασφαλίζει τη σύνδεση της πρωτεύουσας, όπου εγκαθίσταται η διοίκηση, με την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό.

Υποχρεωτικός σταθμός για όλους όσους κάνουν το ταξίδι της Αθήνας, έλληνες και ξένους, ο Πειραιάς ζει τα πρώτα χρόνια από τις υπηρεσίες που απαιτεί αυτό το καθημερινό πήγαινε-έλα των ταξιδιωτών. Ένας κόσμος μικροεπιχειρηματιών αρχίζει να διαμορφώνεται στο λιμάνι. Ο αριθμός των πραγματικών τεχνιτών είναι ασήμαντος στα 1837 : ανάμεσα στους 161 επαγγελματίες υπάρχουν μόνο 4 σιδεράδες και φαναρτζήδες, 6 κατασκευαστές διαφόρων προϊόντων (άμαξες, βαφές, καλάθια) και 1 υφάντρια. Οι «βιομηχανικές καταβολές» της πόλης δηλαδή, είναι πενιχρές, σχεδόν ανύπαρκτες. Και ωστόσο ο Πειραιάς, σταθμός περαστικών και τόπος παροχής υπηρεσιών αρχικά, θα γίνει σιγά σιγά ο κύριος προμηθευτής της γειτονικής πρωτεύουσας, μέσω του εξωτερικού εμπορίου άλλα και χάρη στη δική του παραγωγή, το κέντρο του χονδρικού εμπορίου και η «βιομηχανική ζώνη» της μεγαλύτερης πόλης του βασιλείου και στη συνέχεια του συνόλου της χώρας.  
(Αγριαντώνη., 1986:100)

Νίκος Εγγονόπουλος, “Στον Πειραιά”, Λάδι  
Πηγή : Μιχελή., 1993:15



- Σχέδιο πόλης , συγκοινωνίες και διάνοιξη της οδού Αθηνών Πειραιώς.



Η βαυαρική εξουσία αναθέτει στους αρχιτέκτονες Κλεάνθη και Schaoubert, τη μελέτη του σχεδίου της πόλης. Το σχέδιο μετά από τις τροποποιήσεις του βασιλικού συμβούλου Μ.Κlenze, κατατέθη στις 13 Αυγούστου του 1834. Η κεντρική του ιδέα στηριζόταν στη νεοκλασική γεωμετρία, τη σαφήνεια των χαράξεων, τη διάκριση των περιοχών και των χρήσεων γης μεταξύ τους.

Οι δύο αρχιτέκτονες δημιούργησαν οχτώ πλατείες και προέβλεψαν τις θέσεις των εκκλησιών, των σχολείων και των δημόσιων κτιρίων. Το σχέδιο προέβλεπε ακόμη χώρους για χρηματιστήριο, για τράπεζα, για αγορά και αποθήκες (Τσοκόπουλος., 1984:62).

Το κέντρο της πόλης και η περιοχή κατοικίας χωροθετήθηκαν στη νότια και ανατολική μεριά του λιμανιού ενώ με βασιλικό διάταγμα, νομοθετήθηκε και η πρώτη βιομηχανική ζώνη στην Ελλάδα, στο βόρειο τμήμα του τριγώνου του τότε έλους Λιμνή Αλών. (σχέδιο που δεν εφαρμόστηκε ποτέ). (Λιάπης et al., 1989:84)

1. Ανάκτορα
2. Ταχυδρομείο
3. Ξενοδοχείο
4. Στρατών
5. Νοσοκομείο
6. Βιβλιοθήκη
7. Σχολείο
8. Τράπεζα
9. Δημαρχείο
10. Αγορά
11. Θέατρο
12. Εκκλησία
13. Χρηματιστήριο
14. Αγ. Σπυρίδων
15. Αποθήκες
16. Εκκλησία
17. Ορφανοτροφείο
18. Λοιμοκαθαρητήριο
19. Αποθήκες
20. Εκκλησία
21. Λουτρά
22. Σφαγεία
23. Ναυτική Σχολή
24. Θέατρο Ζέας
25. Θέατρο Μουνηχίας
26. Κήποι
27. Κρήνη

Την ίδια εποχή ξεκινά και η κατασκευή της οδού Αθηνών – Πειραιώς. Η χάραξη του άξονα της οδού συνέδεε οπτικά το λιμάνι με την Ακρόπολη των Αθηνών. Η διεύθυνση δε αυτού του άξονα αποτελούσε άξονα συμμετρίας του ιδεατού σχήματος του Κανθάρου (της φυσικής κοιλότητας του λιμανιού) (Λιάπης et al., 1989:86)

Η οδός που τελείωσε το 1835, είχε μήκος περίπου 8 χιλιόμετρα και στοίχισε 126.277 δραχμές. Οι πηγές την μνημονεύουν ως λιθόστρωτη και η εκμετάλλευσή της ανήκε στον δήμο Αθηνών. Η κύρια χρήση της ήταν η μεταφορά των εμπορευμάτων : της επιτόπιας παραγωγής που επρόκειτο να εξαχθεί και κυρίως των εισαγόμενων ειδών που κατευθύνονταν στην Αθηνά. (Τσοκόπουλος., 1984:150-151)



Η χάραξη της οδού Πειραιώς  
Λιάπης et al., 1989:86

30 χρόνια αργότερα, το 1855, νομοθετείται και η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας –Πειραιά, από τον τότε πρωθυπουργό Μαυροκορδάτο. Οι εργασίες, υπό τη διεύθυνση του έλληνα μηχανικού Αντ. Μάτσα και με τη συνεργασία ξένων μηχανικών, τελείωσαν τον Φεβρουάριο του 1869. Η γραμμή συνέδεε τον Πειραιά με το Θησείο και είχε μήκος 8,5 χιλιόμετρα. Ο σιδηρόδρομος απορρόφησε σταδιακά το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης ανάμεσα στην πρωτεύουσα και στο επίγειο της. Κατάφερε να μειώσει στο ένα τρίτο περίπου τον χρόνο του ταξιδιού και κυρίως προσέφερε μεγαλύτερη ασφάλεια στη μεταφορά. Με το σιδηρόδρομο άρχισε μια νέα εποχή στις σχέσεις του Πειραιά με την Αθήνα, καθώς κατέληγε κατευθείαν στο λιμάνι – γύρω από αυτό περιστρεφόταν η οικονομία και η ζωή της πόλης. (ό.π., 1984:152)

Το λιμάνι περίμενε βέβαια μέχρι και το 1869 για να συνδεθεί με την Πελοπόννησο με την αρχή της λειτουργίας του σιδηροδρομικού σταθμού της γραμμής Αθήνας – Πελοποννήσου, παραπλεύρως του σιδηροδρομικού σταθμού της γραμμής Αθήνας- Πειραιά (ολοκληρώθηκε το 1892 ). Η λειτουργία του σταθμού έβαλε σε κίνηση και τη γραμμή σύνδεσης του λιμανιού με το εθνικό δίκτυο. Η διέλευση του τρένου γινόταν βόρεια της βιομηχανικής ζώνης και το σιδηροδρομικό δίκτυο συνδέθηκε με την ιστορία της περιοχής, ορίζοντας ταυτόχρονα και το μεσόγειο όριο της βιομηχανικής ζώνης σε σχέση με τον υπόλοιπο δήμο και τις γύρω περιοχές. (Λιάπης et al., 1989:84)

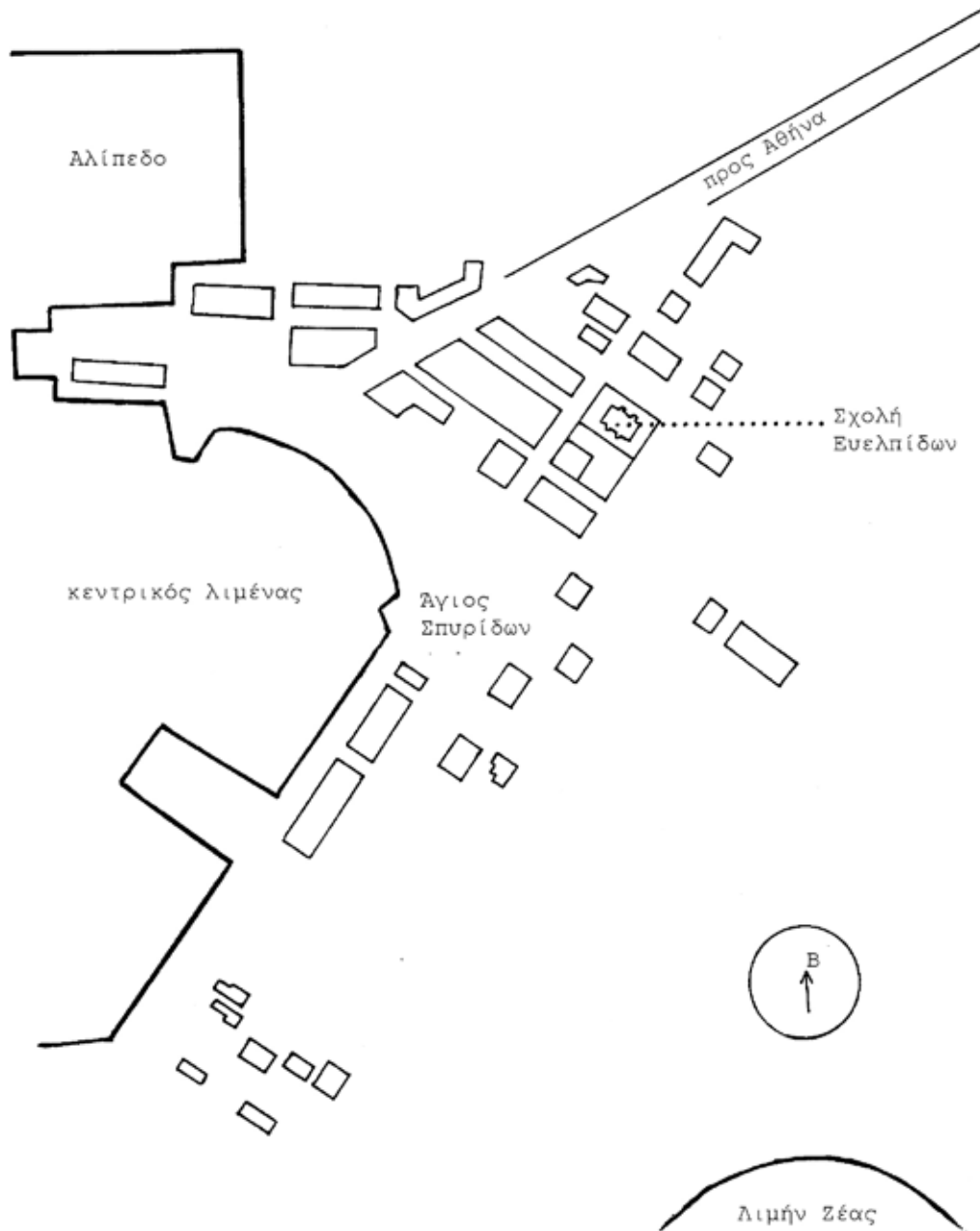
- Η δευτερογενής παραγωγή.

Το 1835, όταν σαράντα ένας κάτοικοι του Πειραιά ζητούσαν να ιδρυθεί δήμος, ο συνολικός πληθυσμός στην περιοχή δεν ξεπερνούσε τα 150 με 200 άτομα. Ένα μόνο χρόνο μετά, μια απογραφή του νεοϊδρυόμενου δήμου ανέβασε τον πληθυσμό σε 1.011 κατοίκους. Εκτοτε ο πληθυσμός πολλαπλασιάστηκε γρήγορα, διπλασιάστηκε μέχρι το 1840, τετραπλασιάστηκε το 1845 και έγινε 10 φορές μεγαλύτερος το 1870. Παράλληλα, η Αθήνα απλωνόταν με γρήγορο ρυθμό : 10.000 κάτοικοι στο τέλος του πολέμου, 30.000 το 1850, 45.000 το 1870. (Τσοκόπουλος., 1984:83)

Η πρώτη πρωτογενής δραστηριότητα που πήρε σημαντικές διαστάσεις στον Πειραιά ήταν η κατασκευή τούβλων και κεραμιδιών που προορίζονταν για τις νέες οικοδομές της πρωτεύουσας και του επίγειου της. Τα κεραμιδοποιεία ήταν ευκαιριακές εγκαταστάσεις που λειτουργούσαν τους τέσσερις ή πέντε μήνες καλού καιρού. Τα τούβλα και τα κεραμίδια ψήνονταν πρόχειρα σε πρόχειρους φούρνους που θερμαίνονταν με ξύλα, ενώ το εργατικό δυναμικό απαρτιζόταν κυρίως από εποχικούς μετανάστες.

Άλλοι κλάδοι παραγωγής που αναπτύχθηκαν στο λιμάνι, καθώς αυξανόταν η κίνησή του ήταν : μια μικρή βιοτεχνία τροφίμων (αλευροποιία, με ανεμόμυλους και αλογόμυλους), η βιοτεχνία ποτών και ζυμαρικών (με τρία μανεστροποιεία, ένα εξ' αυτών με έδρα στην Κωνσταντινούπολη) και η σαπωνοποιία - η οποία τροφοδοτούταν με λάδι από την Κόρινθο. Πολλά βαφεία αναπτύχθηκαν επίσης στον Πειραιά, για τη βαφή των νησιώτικων ενδυμασιών, καθώς και εργαστήρια κατασκευής βαφών για τα πλοία και τις κατοικίες που διαρκώς αυξάνονταν. (Μιχελή., 1993:139)

Τα προϊόντα της παραγωγής εκείνης της εποχής, αποτελούσαν δηλαδή, είδη πρώτης ανάγκης, που τροφοδοτούσαν τους κατοίκους, τους περαστικούς, αλλά και τα πληρώματα των πλοίων. Η μοναδική αξιοσημείωτη εξαίρεση σε τούτη την εικόνα ήταν το μεταξουργείο του Λουκά Ράλλη. (Αγριαντώνη., 1986:101-104)



- Το εργοστάσιο του Λουκά Ράλλη.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1850 η επιδημία που έπληξε τη σηροτροφία στη Γαλλία προκάλεσε απότομη άνοδο της ζήτησης κουκουλιών, που συνοδεύτηκε από θεαματική άνοδο της τιμής τους, με αποτέλεσμα, οι περιοχές της ανατολικής Μεσογείου, όπου ευδοκίμωσε από παλιά η σηροτροφία, να αρχίσουν να τροφοδοτούν την ευρωπαϊκή μεταξοβιομηχανία με την πρώτη ύλη. Η Ελλάδα δεν αποτέλεσε εξαίρεση στον κανόνα. Οι αγρότες των σηροτροφικών ελληνικών περιοχών ανταποκρίθηκαν αμέσως στην έκκληση εξωτερικών αγορών και στράφηκαν μαζικά στην παραγωγή των κουκουλιών, που είχαν γίνει πολύτιμη πλέον πρώτη ύλη προς εξαγωγή, εγκαταλείποντας την επί τόπου κατεργασία τους.

Η διαδικασία της παρακμής της αγροτικής βιοτεχνίας και της εξειδίκευσης της υπαίθρου στην παραγωγή της πρώτης ύλης, επέτρεψε τη συγκέντρωση της κατεργασίας του μεταξιού στα εργοστάσια. Στον τομέα αυτό υπήρξε ένας πρόδρομος : ο Λουκάς Ράλλης, ένας Χιώτης μεγαλέμπορος, μια από εκείνες τις ισχυρές προσωπικότητες του επιχειρηματικού κόσμου που σημάδεψαν με τη δράση τους την εποχή τους. Εγκατεστημένος αρχικά στην Ερμούπολη, όπως οι περισσότεροι συμπατριώτες του, διέβλεψε πολύ γρήγορα ότι το μέλλον ήταν στον Πειραιά, όπου και μετοίκησε γύρω στα 1837/38. Δήμαρχος της πόλης για πολλά χρόνια, μεγαλέμπορος, βιομήχανος και τραπεζίτης ταυτόχρονα, ο Λουκάς Ράλλης συνέβαλε πολλαπλά στην ανάπτυξη της οικονομικής ζωής του λιμανιού της πρωτεύουσας (Αγριαντώνη., 1986:56)

Στον Πειραιά λοιπόν ο Ράλλης ίδρυσε το 1844 ένα μεταξουργείο με 40 λεκάνες που απασχολούσε ανάλογο αριθμό γυναικών. Το 1847, το εξόπλισε με μια ατμομηχανή ενός ίππου, την πρώτη που εγκαταστάθηκε μόνιμα στην Ελλάδα. (αγορασμένη το 1837 από τον ζακυνθινής καταγωγής Ανδρέα Μπόννη, του οποίου ο αλευρόμυλος έμελε μετά από πολλές περιπέτειες να κλείσει το 1845). Ο Ράλλης, διεύρυνε έτσι την παραγωγική του δύναμη, ώστε να μπορεί να απευθυνθεί με αξιώσεις στην εξωτερική αγορά. Το μεταξουργείο βρισκόταν έξω από την πόλη, ήταν διώροφο και είχε συνολική έκταση 2.000 τετραγωνικά μέτρα. Ο Ράλλης δε δίστασε να χρησιμοποιήσει στην παραγωγή 60-80 «άπορα κοράσια» και με τη φιλανθρωπία του αυτή συμπιέσει ταυτόχρονα την εργατική δύναμη στο μικρότερο της κόστος, περίπου μια δραχμή ημερομίσθιο κατά μέσο όρο. (Τσοκόπουλος., 1984:192-193)

Στην κεντρική αίθουσα του μεταξουργείου γινόταν ο αναπηνισμός του μεταξιού, δηλαδή η εξαγωγή της κλωστής από τα κουκούλια και το τύλιγμά της σε «κυκλίες» (δέματα). Μπροστά από κάθε εντοιχισμένο λέβητα, με νερό που ζεσταινόταν με ατμό, στεκόταν μια εργάτρια και «έβγαζε» από τα κουκούλια το μετάξι στην αρχική του μορφή. Την εργασία επέβλεπε η «ανελίτρια», που ήταν η διευθύντρια και η παιδαγωγός των κοριτσιών. Καθόταν και αυτή μπροστά από τα καζάνια και καθάριζε το νερό όταν χρειαζόταν. Το κλωνάρι του θυμαριού και το ζεστό νερό ήταν τα όργανα που χρησιμοποιούνταν στη φάση αυτή της επεξεργασίας.

Το μετάξι συσκευαζόταν σε δέματα μέσα σε ένα δεύτερο κτίριο του εργοστασίου και στη συνέχεια έπαιρνε το δρόμο για τη Γαλλία, που εισήγαγε τότε μεγάλες ποσότητες ελληνικού μεταξιού.

Οι εισπράξεις του εργοστασίου έφταναν τις 147.000 δραχμές - από τις οποίες όμως αφαιρούσαν, για απόσβεση κεφαλαίου, οι 120.000 που στοίχιζε η πρώτη ύλη καθώς και τα έξοδα αποστολής και οι τελωνιακοί δασμοί. (Μιχελή., 1993:140-143)

Το 1854 το μεταξουργείο λειτουργούσε εννέα μήνες τον χρόνο και παρήγαγε 1.600 οκάδες λεπτό μετάξι και άλλο τόσο περίπου χονδρό μετάξι και σκύμβαλα. Η ποιότητα της παραγωγής του μεταξουργείου ήταν υψηλή και η επιχείρηση γνώρισε άνθηση τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1860, το μεταξουργείο εισήλθε σε μια διαδικασία αργής κρίσης (Τσοκόπουλος., 1984:205)

Αν και μεταξύ 1853 και 1859 ιδρύθηκαν τέσσερα νέα μεταξουργεία στην Ελλάδα : Μια εγγλέζικη εταιρία που εγκατέστησε γύρω στα 1852 σε ένα αθηναϊκό μέγαρο ένα μεταξουργείο (οι σωζόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς), η ετερόρρυθμος «Σηρική Εταιρία Αθανάσιος Δουρούτης και Σία» στην Αθήνα, το μεταξουργείο του γάλλου Φουρναίρ στη Μεσσήνη και του επίσης γάλλου Ντυράν στην Άνδρο, ο Ράλλης ηγείται κατά μια δεκαετία τους άλλους πρωτεργάτες της μεταξοβιομηχανίας στην Ελλάδα. (Αγριαντώνη., 1986:57-58)

Παράλληλα, το μεταξουργείο του, επιτέλεσε μια σημαντική υπηρεσία : βοήθησε στην ανάπτυξη ενός σημαντικού συστήματος δευτερογενούς παραγωγής που αποτελούσαν από βιοτέχνες και μανουφακτούρες. Κυρίως όμως απέδειξε ότι η μοντέρνα βιομηχανία στην Ελλάδα μπορεί να υπάρξει και να ζήσει. (Τσοκόπουλος., 1984:194-195)



A2.

1860 - 1875 / Η απογείωση της βιομηχανίας.

Δείγμα ελληνικής πόλης που σταδιακά μετατρέπεται σε βιομηχανικό κέντρο, αποτελεί ο Πειραιάς στις αρχές της δεκαετίας του 1860. Η πόλη δηλαδή των 300 κατοίκων του 1835, που σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές είχαν γίνει 2.611 το 1841, φτάνει στους 11.000 και απογειώνεται οικονομικά μετά το 1860. Δεκατρία καινούργια εργοστάσια προστίθενται στα ήδη υπάρχοντα και η βιομηχανία (που βέβαια δεν υποσκελίζει το εμπόριο ακόμη) μπαίνει στο επίκεντρο τους ενδιαφέροντος. (Μιχελή., 1993:135)



Πειραιάς, Υδατογραφία από το "la grece contemporaine" του E.About  
Πηγή : Μιχελή., 1993:95

- Τομείς ανάπτυξης.

Τρείς είναι οι βιομηχανικοί κλάδοι που αναπτύσσονται στον Πειραιά κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου.

Κατ' αρχήν η αλευροβιομηχανία. Το 1860 ιδρύεται το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο του Πειραιά, ο αλευρόμυλος του Παναγιώτη Καπράνου. Σύντομα ακολουθούν και άλλοι, όπως αυτοί των Δημοκά και Σεφερλή, δίνοντας λύση σε ένα βασικό πρόβλημα : την έλλειψη ψωμιού, που μέχρι τότε υπήρχε στην αγορά των πόλεων. Το εισαγόμενο σιτάρι που μέχρι τότε τα εμπορικά πλοία απλά και μόνο ξεφόρτωναν στον Πειραιά (η Θεσσαλία, αργεί ακόμη να απελευθερωθεί) πλέον αλέθεται στις ατμοκίνητες βιομηχανίες του Πειραιά, οι οποίες εφοδιάζουν με τα προϊόντα τους τις περισσότερες ελληνικές πόλεις.

Έπειτα η βιομηχανία του βάμβακος, με ένα εκκοκκιστήριο και τρία κλωστήρια. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας αυτής, συνδέεται στενά με την ευρωπαϊκή συγκυρία των πρώτων ετών του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου, όπου οδήγησε σε άνοδο της ζήτησης και αντίστοιχα της τιμής πώλησης του βαμβακιού. Το γεγονός αυτό προκάλεσε μια σημαντική ανταπόκριση της ελληνικής αγροτικής οικονομίας. Πολλοί ήταν οι καλλιεργητές που στράφηκαν στην καλλιέργεια του βάμβακος εγκαταλείποντας τα δημητριακά. (Μιχελή., 1993:25)  
Πράγματι ενώ στο τέλος της δεκαετίας του 1850 η συνολική εθνική παραγωγή σε βαμβάκι δεν ξεπερνούσε τους 400 τόνους, από το 1861 η καλλιέργεια απλώθηκε στη Βοιωτία με τέτοια ταχύτητα ώστε να διαφεύγει από κάθε στατιστική. (περίπου 1.520 τόνοι το 1863) (Αγριαντώνη., 1986:74)

Βέβαια το επίπεδο των παραγωγικών δυνάμεων που κινητοποιούσαν αυτά τα εργοστάσια ήταν σχετικά χαμηλό, οι δύο βιομηχανικοί κλάδοι - η αλευροβιομηχανία και η βαμβακοβιομηχανία - αρκούνταν στην απλή μεταποίηση, καλύπτοντας μόνο ένα τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας.

Τέλος η μηχανουργία και η σιδηρουργία, με πρωτοπόρο το μηχανουργείο του Κ.Παναγιωτόπουλου που ιδρύθηκε το 1868 και ανέλαβε τη διεκπεραίωση κάθε παραγγελιάς που αφορούσε σε μηχανές και εν γένει τεχνολογικό εξοπλισμό. Δημιουργήθηκε έτσι, κατά συνέπεια, μια στοιχειώδης διασύνδεση των εργοστασίων μεταξύ τους. (Τσοκόπουλος., 1984:228-230)

- Οι ευνοϊκοί όροι της ανάπτυξης.  
(σε ελεύθερη απόδοση από : Αγριαντώνη., 1986:129-139)

#### 1. Η δημογραφία.

Προς το τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα ο ελληνικός πληθυσμός, ένας πληθυσμός πυκνότερος, σταθερά και ομαλά αυξανόμενος, ήταν σε θέση να αξιοποιεί αποδοτικότερα τους φυσικούς πόρους της χώρας και κυρίως αποτελούσε μια επαρκή ποσοτική προϋπόθεση που επέτρεπε να εμφανιστούν κάποιες αλλαγές στη δομή του και στις οικονομικές του συμπεριφορές.

#### 2. Η ανάπτυξη των ανταλλαγών.

Καινοτομία του 19ου αιώνα αποτέλεσε το γεγονός, ότι οι εξωτερικές ανταλλαγές συμπάρευσαν μεταβολές στις καλλιέργειες (και προόδευσαν ανάλογα με αυτές), ενώ οι νέες καλλιέργειες απευθύνονταν εξ αρχής στη διεθνή αγορά. Έτσι ένα τμήμα ολοένα και μεγαλύτερο, του αγροτικού κόσμου εγκατέλειψε προοδευτικά την παραδοσιακή πολυκαλλιέργεια που αποσκοπούσε στην αυτάρκεια, για να εξειδικευτεί στις εμπορευματικές καλλιέργειες που προορίζονταν για εξαγωγή.

#### 3. Η ανάπτυξη του αστικού τομέα.

Καθ' όλο το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, παρατηρείται μια αναδόμηση του αστικού δικτύου, που ανατρέπει τις παλιές ιεραρχίες, διευρύνει τα χάσματα και μετατοπίζει τους πόλους έλξης. Ενδεικτικά για πόλεις από 5.000 κατοίκους και πάνω:

Εύνορα 1833					Εύνορα 1864 (+Επτάνησα)			
Έτος	Συνολικός πληθυσμός	Πόλεις		Αναλογία αστικού πληθυσμού	Συνολικός πληθυσμός	Πόλεις		Αναλογία αστικού πληθυσμού
		Αριθμός	Κάτοικοι			Αριθμός	Κάτοικοι	
1856	1.062,627	12	138.718	13,05%				
1861	1.096,810	13	152.183	13,87%				
1870	1.228,378	15	168.175	13,70%	1.457,894	19	214.283	14,70%
1879	1.435,037	19	231.376	16,12%	1.679,470	23	277.830	16,50%
1889	1.600,082	23	344.677	21,54%	1.843,141	27	395.330	21,45%

Εύνορα 1881 (+Θεσσαλία)				
1889	2.187,208			
1896	2.433,806			
1907	2.631,952	39	627.972	23,80%

#### 4. Το διεθνές πλαίσιο.

Καθώς το στοιχείο που υποκινούσε τους μετασχηματισμούς της ελληνικής οικονομίας του 19ου αιώνα ήταν κυρίως οι εξωτερικές ανταλλαγές της χώρας, οι παράγοντες που ενέργησαν σε μεγάλη διάρκεια είναι οι εξής:

α. Η εξάπλωση του καπιταλισμού σε παγκόσμια κλίμακα.

β. Η διεύρυνση της βιομηχανικής επανάστασης.

γ. Η ένταξη της Ελλάδας στη διεθνή αγορά με συνέπεια σημαντικές μεταβολές της δομής της οικονομίας της.

- Η εργατική τάξη.

Ένας από τους βασικούς λόγους της εγκατάστασης και της ανάπτυξης των εργοστασίων είναι το γεγονός ότι για πρώτη φορά, υπάρχουν στον αστικό χώρο αρκετοί άνθρωποι που δεν έχουν άλλες πηγές εισοδημάτων εκτός από την αμοιβή της καθημερινής τους εργασίας. Άνθρωποι φτωχοί, αγρότες ή χειρώνακτες της πόλης υπήρχαν ασφαλώς και πριν, όμως ο μικρός αυτός κόσμος της εξαρτημένης εργασίας της πόλης, αδύναμος, δεν ήταν ούτε σταθερός ούτε οριστικά αποκομμένος από τους τόπους καταγωγής του. (Αγριαντώνη., 1986:189) Από τη δεκαετία του 1860 και μετά, αρχίζει να πρώτο-δημιουργείται μια συμπαγέστερη εργατική τάξη στον Πειραιά.

Τα πρώτα χρόνια οι εργάτες πληρώνονταν σε ετήσια βάση και συχνά η αμοιβή ήταν σε είδος και σε χρήμα. Οι συνθήκες δουλειάς ήταν άθλιες και η συνεχής, πολλές φορές δωδεκάωρη ή και δεκαπεντάωρη εργασία αποτελούσε κανόνα. Πληροφορίες για τη ζωή στα εργοστάσια και τις συγκεκριμένες συνθήκες δουλειάς υπάρχουν ελάχιστα από εκείνη την εποχή. Η εργατική κίνηση ήταν ακόμη υποτυπώδης και δεν ανησυχούσε τον Τύπο. (Μιχελή., 1993:161)

Μετά τη δεκαετία του 1870 το ημερομίσθιο γίνεται συγκεκριμένο και μετρήσιμο οικονομικό μέγεθος στον αστικό χώρο. Εκείνη την εποχή, εκδίδονται οι πρώτες εργατικές εφημερίδες και δημιουργούνται οι πρώτες εργατικές οργανώσεις (στην πραγματικότητα επαγγελματικά σωματεία. Η ύπαρξη τους, φυσικά δεν περνά απαρατήρητη. Φόβοι και ανησυχίες εκδηλώνονται, σχετικά με το χαρακτήρα των κοινωνικών μεταβολών που επιφύλλασε το μέλλον- ένα μέλλον που έμοιαζε, σ' εκείνη τη σύντομη μεταβατική περίοδο, ανοιχτό σε όλες τις προοπτικές. (Αγριαντώνη., 1986:191)

Το 1875, στον Πειραιά, η κύρια όψη της φυσιογνωμίας του εργατικού δυναμικού είναι η έλλειψη εξειδικεύσεων, γεγονός που οφείλεται στη φτώχεια της βιοτεχνικής παράδοσης της χώρας. Όσον αφορά την κατά φύλο και ηλικία σύνθεση του, το 46,5% του συνόλου των εργατών εργοστασίου, αντιπροσωπεύεται από γυναίκες, κορίτσια και αγόρια. Εξαίρεση αποτελεί ο μεταλλευτικός τομέας που απασχολεί αποκλειστικά άνδρες. Η μικρή αυτή διαθεσιμότητα - η έλλειψη των ανδρικών εργατικών χεριών, που αποτέλεσε ασφαλώς σημαντικό πλεονέκτημα για ορισμένους τομείς ( κυρίως την κλωστοϋφαντουργία ), εξηγεί τη γρήγορη σχετικά διάδοση της μηχανής. Είναι όμως, από μια άλλη άποψη, σχετική : η μετατροπή ενός αγρότη ή ενός τεχνίτη σε εργάτη βιομηχανίας συνεπάγεται αλλαγές στα ήθη, στις νοοτροπίες, στην ιεράρχηση των κοινωνικών αξιών - αλλαγές που γίνονταν, καθώς φαίνεται, με πολύ βραδύ ρυθμό στην Ελλάδα του 19ου αιώνα. (ό.π., 1986:193-194)

“Αυτό είναι λοιπόν το ΑΟΥΤΕΛ.

Αυτός είμαι και εγώ μέσα σε αυτό/ τέσσερα χρόνια και πάω για το πέμπτο - και, βλέπεις, δεν ξέρω περισσότερα να σου πω. Σκέφτομαι μόνο πως δεν είναι κανένα πράγμα παράξενο και που να γίνεται μονάχα με μένα - επειδή τυχαίνει κ' είμαι και λίγο κουτός. Και άλλους να ρωτήσεις, που δεν είναι, δε θα ξέρουν κι αυτοί να σου πουν περισσότερα.

Θέλω να πω πως χιλιάδες και χιλιάδες άνθρωποι κάθε μέρα, σε χιλιάδες και χιλιάδες τέτοια μεγαθήρια, μπαίνουμε - βγαίνουμε και δουλειά δεν έχουμε μ' αυτό που γίνεται μέσα, δουλειά δεν έχουμε με τους άλλους που βρίσκονται δίπλα μας.

Όπως το' πα κιόλας, μια τζαμαρία με χωρίζει απ' όλα, τα μηχανήματα, την παραγωγή, το μηχανισμό της, το σύστημα.

Όλα μέσα από αυτή την τζαμαρία τα βλέπω - όσα βλέπω.

Και τα πρόσωπα που' ναι γύρω μου, μέσα από αυτήν τα βλέπω και αυτά.

Δεν την καλοβλέπω τη μορφή τους, είναι κάπως σα να μην έχουνε πρόσωπο.

Οι άλλοι, λέω, από την άλλη μεριά της, δεν θα με βλέπουνε καν.”

Δημήρης Χατζής

“Το Διπλό Βιβλίο”., 1977:27-28

A3.

1875 – 1885 / Η επιβράδυνση.

Στις απαρχές της εκβιομηχάνισης, η ελληνική βιομηχανία απευθύνεται ουσιαστικά στην εγχώρια αγορά, με προϊόντα πρώτης ανάγκης. Προσαρμόζεται λοιπόν μοιραία στη φυσιογνωμία της αγοράς αυτής που είναι αγορά χαμηλών εισοδημάτων, ελάχιστα διαφοροποιούμενη και της οποίας η απορροφητική ικανότητα δεν ξεπερνά τα αυστηρά χρειάδη αντικείμενα των πρώτων βιοτικών αναγκών. Άμεση συνέπεια της υποχρέωσης αυτής είναι ότι τα προϊόντα της ελληνικής βιομηχανίας είναι χονδροειδή, οι διαδικασίες κατεργασίας συνοπτικές ή στοιχειώδεις, η επεξεργασία μέτρια και η ποικιλία των προϊόντων περιορισμένη. (Αγριαντώνη., 1986:219)

Παράλληλα, η προστιθέμενη αξία των προϊόντων της ελληνικής βιομηχανίας είναι σχετικά μικρή ενώ η κατ' αναλογία συμμετοχή των πρώτων υλών στην τιμή κόστους είναι μεγάλη.

Από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1870 μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1980 ξεσπούν οι λανθάνουσες μέχρι τότε κρίσεις. Το 1875 ξεσπά κρίση υπερπαραγωγής που πλήττει κυρίως τη βαμβακοβιομηχανία, ενώ ένα χρόνο μόλις αργότερα, λόγω της ανατολικής κρίσης, η Εθνική Τράπεζα σταματά τις πιστώσεις. Από το 1882, η κυκλοφορία των τραπεζογραμμάτων διογκώνεται επικίνδυνα, τη στιγμή που τα εισοδήματα της παρακμάζουσας εμπορικής ναυτιλίας δεν επαρκούσαν πλέον για να καλύψουν το έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών. Η Ελλάδα άρχισε να ζει ξοδεύοντας περισσότερο από τα πραγματικά εισοδήματα της. (ό.π., 1986:227-229)

Η κρίση έγινε αισθητή με ξεχωριστή οξύτητα στον Πειραιά. Η πειραιϊκή βιομηχανία υποχρεώθηκε να αναθεωρήσει τους ρυθμούς ανάπτυξης της. Η τύχη της πλέον εξαρτιόταν από την επιτάχυνση της διαδικασίας εκβιομηχάνισης, με την ευρύτατη έννοια του όρου, της εν λόγω οικονομίας στο σύνολό της. (ό.π., 1986:223)

Δεξιά : Γκραβούρα εποχής  
Μιχελή., 1993:139

A4.

1885 – 20ος αιώνας / Το μεγάλο λιμάνι.

Παρά την κρίση της προηγούμενης περιόδου, η πειραιϊκή βιομηχανία παρουσιάζει ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ 1875 και 1883. Ήταν άλλωστε και η μοναδική βιομηχανία της χώρας που είχε σχηματίσει μια δομή πυκνή και συμπαγή ώστε να δημιουργήσει τη δική της δυναμική. Η ανάκαμψη είχε εκτατικό χαρακτήρα και στηρίχθηκε κατά προτεραιότητα στο συντελεστή εργασία. Το 1883 ο Πειραιάς συγκεντρώνει το 34,5% του συνόλου των μηχανικών εγκαταστάσεων της χώρας, το 56,4% της συνολικής ιπποδύναμης και το 51% του συνόλου των βιομηχανικών εργατών. (Αγριαντώνη., 1986:231)

Στον Πειραιά λοιπόν, κατασκευάζονται τα πρώτα λιμενικά έργα, δημιουργούνται τα ναυπηγεία (ναυπηγείο Βασιλειάδη 1896-1898) και αναπτύσσεται ο κλάδος της σιδηροβιομηχανίας (μεταλλουργεία, μηχανουργεία, σιδηρουργεία, μηχανοστάσια).

Την ίδια περίοδο αναπτύσσονται τα καπνεργοστάσια (Κεράνης, Παπαστράτος), η χαρτοβιομηχανία (στο Νέο Φάληρο λειτουργεί από το 1877 χαρτοποιείο – το μοναδικό τότε στην Ελλάδα), καθώς και η χημική βιομηχανία στην οποία υπάγονται τα ελαιουργεία, τα σαπωνοποιεία και τα οινοπνευματοποιεία, τα οποία αποτελούν μάλιστα μια από τις σημαντικότερες βιομηχανικές επιχειρήσεις, με τα μεγαλύτερα αυτά των αδερφών Φινοπούλου, καθώς και των Κοτσώνη. Ακολουθούν οι αδερφοί Μπαρμπαρέση, οι Ι.Τρικόκης, Ν.Βατίστας, Θ.Βαρβαρέσος και αυτή των αδερφών Σπυρίδωνα και Ηλία Μεταξά, που στο τέλος εξειδικεύονται στην κονιακοποιία, αρχίζοντας να κάνουν εξαγωγές αρχικά στην Τουρκία και την Αίγυπτο και ύστερα σε ολόκληρο τον κόσμο. (Μιχελή., 1993:155)





Το 1900 ο Πειραιάς μετράει 86 ατμοκίνητα εργοστάσια και το ένα τρίτο του ενεργού πληθυσμού του είναι εργάτες. Νέο ποιοτικό στοιχείο είναι ο εξηλεκτισμός, που ξεκινά στην Ελλάδα μόλις τότε. Από το 1906 λειτουργεί ο σταθμός ηλεκτρικής ενέργειας στο Φάληρο και η ηλεκτρική ενέργεια αρχίζει να διαδίδεται ως κινητήρια δύναμη. Την ίδια εποχή αρχίζει και η επέκταση και σε άλλους κλάδους : εκτός από τη χημική βιομηχανία που απογειώνεται (ίδρυση 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 βρίσκονται στον Πειραιά παρ' όλο που τα όρια τους κράτους έχουν μεγαλώσει μετά τους βαλκανικούς πολέμους και νέες βιομηχανίες έχουν προστεθεί (Θεσσαλονίκη, Νάουσα) ή έχουν δημιουργηθεί (Ελευσίνα). (Τσοκόπουλος Βάσιος., Αφιέρωμα : Ιστορική Πορεία του Πειραιά. Εφημερίδα «Καθημερινή», 30/04/95)



Η αρχική βιομηχανική ζώνη είναι ήδη κορεσμένη και οι νέες βιομηχανίες εγκαθίστανται στους οδικούς άξονες της Θηβών (περιοχή Λεύκας και Καμινίων), της οδού Πειραιώς και στην περιοχή του Νέου Φαλήρου, αφορούν δε, κυρίως σε κλάδους της χημικής βιομηχανίας, της βιομηχανίας ποτών και τροφίμων, αλλά και της κεραμοποιίας και της κλωστοϋφαντουργίας. Στην Θηβών χωροθετούνται οι οχλούσες χρήσεις (μηχανοστάσια ΣΠΑΠ και ΣΕΚ, κεραμοποιία Δηλαβέρη), στην Πειραιώς και στο Νέο Φάληρο συγκεντρώνονται κυρίως ελαφρότερες βιομηχανίες (μύλοι, βιομηχανίες τροφίμων και χάρτου, χημικά εργοστάσια, καπνεργοστάσια, κλωστοϋφαντουργεία). Την ίδια περίοδο, αρχίζει και η εκμετάλλευση των μεγάλων αναξιοποίητων εκτάσεων στα δυτικά της πόλης, στη Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, με την κατασκευή των ναυπηγικών συγκροτημάτων Βασιλειάδη (1898-1912), την ανάπτυξη κατά μήκος της ακτής μεγάλων βιομηχανικών μονάδων (Ανώνυμη Εταιρεία Χημικών Λιπασμάτων του Κανελλόπουλου το 1909, αγγειοπλαστείο - τσιμεντοποιείο «Ζαβογιάννη - Ζαμάνη και Σία» το 1907, ατμοηλεκτρικός σταθμός Αγ.Γεωργίου το 1929, κυλινδρόμυλος «Μύλοι Αγ.Γεωργίου Αττικής»).

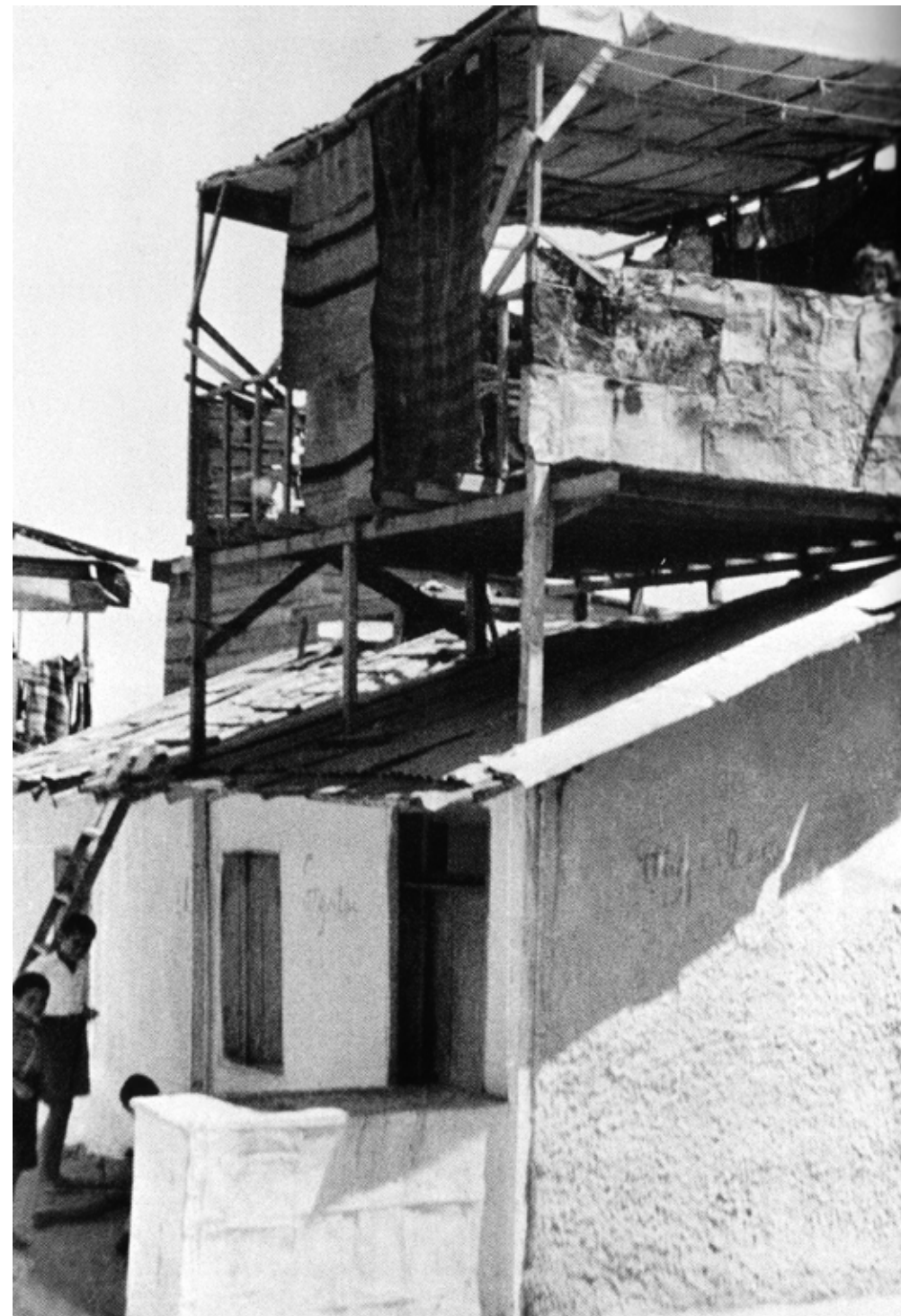
Η άφιξη των προσφύγων της Μικράς Ασίας το 1922, οδηγεί σε ταχεία αύξηση του πληθυσμού της πόλης. Από τις 133.482 ψυχές του 1920, ο πληθυσμός του Πειραιά έφτασε απότομα τις 254.584. Ταυτόχρονα, άλλαξε και η κοινωνική σύνθεσή του : ενώ μέχρι τότε κυριαρχούσε ακόμη το μικροαστικό στοιχείο, με την εγκατάσταση των προσφύγων ο Πειραιάς έγινε εργατούπολη.

Οι άλλοτε έρημες ή εξοχικές περιοχές όπου βρίσκονταν τα όρια της πόλης πυκνοκατοικήθηκαν : η Δραπετσώνα, η Αμφιάλη, το Ικόνιο, η Ανάσταση, το Κουτσικάρι, ο Καραβάς, το Πέραμα, τα Ταμπούρια, ο Άγιος Διονύσιος, ο Άγιος Βασίλειος, τα Λιπάσματα, ο Κορυδαλλός, η Κρεμυδαρού, δημιούργησαν το πολεοδομικό τοπίο του προσφυγικού Πειραιά. (Μιχελή., 1993:231). Ο πολλαπλασιασμός αυτός των βιομηχανικών εργατών παράλληλα με τη μεγέθυνση της αστικοποίησης υποστήριξε την εκβιομηχάνιση, παρέχοντας άφθονο, φθηνό εργατικό δυναμικό.

Παράγκες στην Κοκκινιά (κάτω)

Σπίτι στην Δραπετσώνα 1931-32 (δεξιά)

Κατάλογος έκθεσης Βουλής των Ελλήνων., 2006:155,156



Πέραν όμως του προσφυγικού εργατικού δυναμικού, ο νόμος του 1922 περί προαγωγής της εθνικής βιομηχανίας και το «άκρως προστατευτικό» δασμολόγιο του 1923 βρίσκονται στη ρίζα της νέας εξάπλωσης της βιομηχανίας, παρά τις κρίσεις που προκαλούσε η διακύμανση του συναλλάγματος και η ρευστότητα των συνθηκών.



Πρόσφυγες σε αναζήτηση εργασίας  
Κατάλογος έκθεσης Βουλής των Ελλήνων., 2006:33

Μέχρι τότε η βιομηχανία του Πειραιά όπως και των υπολοίπων βιομηχανικών πόλεων του κράτους, αναπτυσσόταν σχετικά αυτόνομα, σε σχέση με το σύνολο της οικονομίας, ακόμη 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 νέου κύκλου εκβιομηχάνισης η πειραιϊκή βιομηχανία μετέχει οργανικά πλέον στην ανάπτυξη μας εθνικής βιομηχανίας συστατικού στοιχείου της εθνικής οικονομίας του Ελληνικού κράτους. (Τσοκόπουλος Βάσιος., Αφιέρωμα : Ιστορική Πορεία του Πειραιά. Εφημερίδα «Καθημερινή», 30/04/95)

Στα μέσα της δεκαετίας του 1920 ιδρύεται και το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά, σκοπός του οποίου ήταν η πραγματοποίηση των επιδιώξεων των εργατών - ένα ακόμη στοιχείο που αποδεικνύει τη σημαντική βιομηχανική ανάπτυξη της περιόδου, ενώ στη συνέχεια, το 1928, ιδρύονται και τα Ναυπηγεία Περάματος. Μέχρι και το 1940 η πόλη συνεχίζει σταθερά την ανοδική της πορεία σε όλους τους παραγωγικούς τομείς (εμπόριο, βιομηχανία, ναυτιλία) ενώ η αστικοποίηση και η εκβιομηχάνιση είναι δύο διαδικασίες που πραγματοποιούνται παράλληλα.

Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, κύριος τομέας απασχόλησης ήταν η παραγωγή καταναλωτικών αγαθών με προορισμό την τοπική αγορά. Τέλος τη δεκαετία του 1950 ανάπτυξη παρουσίασαν οι κλάδοι των πετρελαιοειδών, των ναυπηγείων και της παραγωγής οικοδομικών προϊόντων, λόγω της μαζικής εσωτερικής μετανάστευσης από την επαρχία και της ανάγκης για στέγαση.

Μετά τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα, η συνεχής ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών, των οδικών και των σιδηροδρομικών δικτύων, είχε σαν αποτέλεσμα μια πιο γρήγορη και εύκολη μεταφορά των εμπορευμάτων σε ολόκληρη τη χώρα. Το γεγονός αυτό, αφαιρέσε από τον Πειραιά το προνόμιο της ιδανικής θέσης για την εγκατάσταση της βιομηχανίας. Η βιομηχανία πλέον μπορούσε να αναπτυχθεί στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας ή ακόμη και να απομακρυνθεί από αυτήν, εκμεταλλευόμενη την προσβασιμότητα σε μέχρι τότε δύσκολες επαρχιακές περιοχές, που το εθνικό οδικό δίκτυο προσέφερε.

- Τομείς ανάπτυξης.

Στη διάρκεια των εκατό περίπου χρόνων που χωρίζουν την εποχή της «απογείωσης» της βιομηχανίας στον Πειραιά (1860 – 1875) έως την περίοδο της αποβιομηχάνισης (1960–1980), αναπτύχθηκαν ορισμένοι βιομηχανικοί κλάδοι, ιδιαίτερα σημαντικοί για την οικονομία ολόκληρης της χώρας. Συγκεκριμένα στον Πειραιά άνθησε:

#### Η Βυρσοδεψία.

Ο κλάδος αυτός κατέχει ξεχωριστή θέση στη βιομηχανική ιστορία της Ελλάδας, μιας και είναι ένας από τους παλαιότερους κλάδους, με δραστηριότητα που χρονολογείται από τη δεκαετία του 1830, όταν λειτούργησαν τα πρώτα βυρσοδεψεία στην Ερμούπολη. Μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα η κατεργασία των δερμάτων (δέψη) γίνονταν με φυσικές ύλες, ενώ από το 1910, άρχισαν να ιδρύονται στην περιοχή του Πειραιά τα πρώτα βυρσοδεψεία που χρησιμοποιούσαν χημικές μεθόδους δέψης (οι οποίες και επικράτησαν οριστικά μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο).

#### Η Επεξεργασία Αγροτικών Προϊόντων.

Ο κλάδος της επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων καλύπτει δεκάδες διαφορετικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε όλη τη χώρα. Από τις απαρχές της εκβιομηχάνισης της Ελλάδας έως σήμερα ο τομέας αυτός αναπτύσσεται διαρκώς και συνεχώς ιδρύονται βιομηχανίες. Ενδεικτικά αναφέρονται οι μύλοι Νικολετόπουλου (1910) και η καπνοβιομηχανία Κεράνη (1939 και 1969) στην οδό Πειραιώς.

#### Η Μεταξουργία και η Κλωστοϋφαντουργία.

Οι περισσότεροι βιομηχανικοί τομείς που αναπτύχθηκαν στον ελλαδικό χώρο ήταν μεταποιητικοί, βασίζονταν δηλαδή στην παραγωγή καταναλωτικών αγαθών. Ο κυριότερος μεταποιητικός τομέας που αναπτύχθηκε στον ελληνικό χώρο ήταν ο νηματουργικός, ο οποίος περιλαμβάνει της διαδικασίες παραγωγής νήματος από φυσικές (μετάξι, βαμβάκι, μαλλί) ή συνθετικές ίνες. Τα βιομηχανικά προϊόντα που παράγονταν ήταν νήματα, υφάσματα, σχοινιά κ.α. Ο κλάδος γνώρισε ραγδαία ανάπτυξη κατά την δεκαετία του 1880, ενώ η κλωστοϋφαντουργία ήκμαζε μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1960, χάρη στη διαθεσιμότητα ειδικευμένου και φθηνού εργατικού δυναμικού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα στον Πειραιά αποτελούν τα «Κλωστοϋφαντήρια Φαλήρου» (1934), το εργοστάσιο «Πρωτόπαππα» (1900–1906), το εργοστάσιο «Ρετσίνα» (1862).

#### Η Μεταλλουργία και η Μηχανουργία.

Μέχρι και τα μέσα του 19ου αιώνα και την ίδρυση των πρώτων επιχειρήσεων μηχανουργικών κατασκευών στη Σύρο και τον Πειραιά (Ελληνική Ατμοπλοΐα και Γ. Βασιλειάδη αντίστοιχα), οι τεχνικές και τα επαγγέλματα του τομέα κατεργασίας μετάλλου βρίσκονταν σε πρωτόγονο στάδιο, ενώ τα κοιτάσματα σιδήρου και λιγνίτη της χώρας παρέμεναν ανεκμετάλλευτα. Η απογείωση όμως του κλάδου στηρίχθηκε στην ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Εργοστάσιο Μηχανοστάσιο του ΟΣΕ στη Λεύκα του Πειραιά (1886).

#### Ο κλάδος της μαζικής παραγωγής ενέργειας.

Η κινητήρια δύναμη των εργοστασίων, στις απαρχές της εκβιομηχάνισης ήταν το νερό και ο ατμός. Στα 19ου αιώνα – αρχές του 20ου, η ίδρυση των ατμοηλεκτρικών σταθμών του Νέου Φαλήρου (1899–1972) και της Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου (1905–1977), εγκαινιάζουν μια νέα εποχή για τη βιομηχανία. Οι επιχειρήσεις στρέφονται προς την ηλεκτροκίνηση.





### Η Χημική Βιομηχανία.

(σαπωνοποιία, βιομηχανία οξέων και λιπασμάτων, χρωματοβιομηχανία, βιομηχανία εκρηκτικών υλών, υαλουργία, βιομηχανία πολυμερών).

Οι πρώτες επιχειρήσεις του κλάδου αναπτύχθηκαν στα μέσα του 19ου αιώνα, κυρίως στον Πειραιά, έχοντας όμως περισσότερο μορφή εργαστηρίων ή μικρών εργοστασίων, παρά οργανωμένων βιομηχανιών. Οι πρώτες αμιγείς βιομηχανίες αναπτύχθηκαν στις αρχές του 20ου αιώνα και κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, ωφελημένες από την άφιξη του προσφυγικού εργατικού δυναμικού. Παραδείγματα αποτελούν : το συγκρότημα της «Α.Ε. Χρωματουργία Πειραιώς, ΧΡΩΠΕΙ» (1882-δεκαετία 1970), το συγκρότημα Λιπασμάτων Δραπετσώνας (1909-1985) το εργοστάσιο «Ελαΐς» στην οδό Πειραιώς(1920), η φαρμακοβιομηχανία «Σάνιτας», το εργοστάσιο πλαστικών Arco (1959).

### Η Χαρτοβιομηχανία.

Η χαρτοποιία εισήχθη στην Ελλάδα κατευθείαν στη βιομηχανική της μορφή, καθώς δεν υπήρχαν στη χώρα προβιομηχανικοί μύλοι χαρτιού. Το πρώτο εργοστάσιο ιδρύθηκε το 1877 στον Πειραιά (Βαρουξάκη) και λειτούργησε για πολλές δεκαετίες. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου δημιουργήθηκαν και άλλες βιομηχανίες που επωφελήθηκαν από την πολεμική δραστηριότητα αλλά και την ανάπτυξη της καπνοβιομηχανίας.

### Η Βιομηχανία Οικοδομικών Προϊόντων.

Η ανάπτυξη του κλάδου αυτού ξεκινά με τα κεραμιδοποιεία, στις αρχές του 19ου αιώνα, είναι μάλιστα η πρώτη πρωτογενής δραστηριότητα που πήρε σημαντικές διαστάσεις στον Πειραιά. Εν τούτοις, ο κλάδος παραγωγής οικοδομικών προϊόντων γνώρισε άνθηση μεταπολεμικά, δημιουργώντας την τελευταία ίσως γενιά βιομηχανικών εγκαταστάσεων του 20ου αιώνα για την Ελλάδα. Χαρακτηριστικά αναφέρονται τα εργοστάσια μωσαϊκών πλακών και κεραμοποιεία Ευσταθίου και Κρίτωνος Δηλαβέρη στον Πειραιά (1888 - αρχές δεκαετίας του 1980) και το εργοστάσιο τσιμέντου «ΑΓΕΤ Ηρακλής» στη Δραπετσώνα (1911).

### 5. Δεκαετία 1960 - σήμερα / Η αποβιομηχάνιση.

Από τη δεκαετία του 60' και μετά ο Πειραιάς εισέρχεται βίαια σε μια φάση αποβιομηχάνισης, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας κρίσης της βιομηχανίας. Το 1973 συγκεκριμένα αποτελεί κρίσιμη χρονιά, καθώς η παγκόσμια πετρελαϊκή κρίση και το τέλος της δικτατορίας ανέβασαν τον πληθωρισμό της χώρας στο 20%, ένδειξη ότι η ελληνική οικονομία άρχισε να «χάνει» σε παραγωγικότητα. Η πτωτική πορεία της ελληνικής βιομηχανίας κορυφώνεται τη δεκαετία του 80' και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα.

Στον Πειραιά από την δεκαετία του 80' και μετά, έκλεισαν πάνω από 300 μικρές και μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, καταργώντας χιλιάδες θέσεις εργασίας που δεν αναπληρώθηκαν παρά την άνοδο του τριτογενούς τομέα και της ναυτιλίας. Ταυτόχρονα, οι εγκαταλειμμένες μονάδες, άφησαν πίσω τους σημαντικούς σε μέγεθος (κυρίως λόγω της πρότερης χρήσης τους) χώρους, συχνά επιβαρημένους περιβαλλοντικά, που διακόπτουν τον σχιφτοδεμμένο αστικό ιστό, δημιουργώντας κενά - νεκρές ζώνες στο χώρο. Εν τούτοις οι εγκαταλειμμένες αυτές μονάδες διαθέτουν πλούσια κτιριακή υποδομή, σημαντικής ιστορικής, κοινωνικής και αρχιτεκτονικής αξίας. Σαν αποτέλεσμα, ο Πειραιάς αποτελεί πλέον μια πόλη με ιδιαίτερη φυσιογνωμία, όπου το παρόν συνδιαλέγεται με το παρελθόν μέσω των ενθυμίων του βιομηχανικού οργανισμού που κάποτε βίωσε.



- Χωρικές ενότητες του Πειραιά.

Ο Πειραιάς αποτελείται από ένα σύνολο χωρικών ενοτήτων, διαφορετικής δραστηριότητας που καθορίζουν την ιδιαίτερη πολυλειτουργική και πολεοδομικά, πολυσύνθετη φυσιογνωμία του.

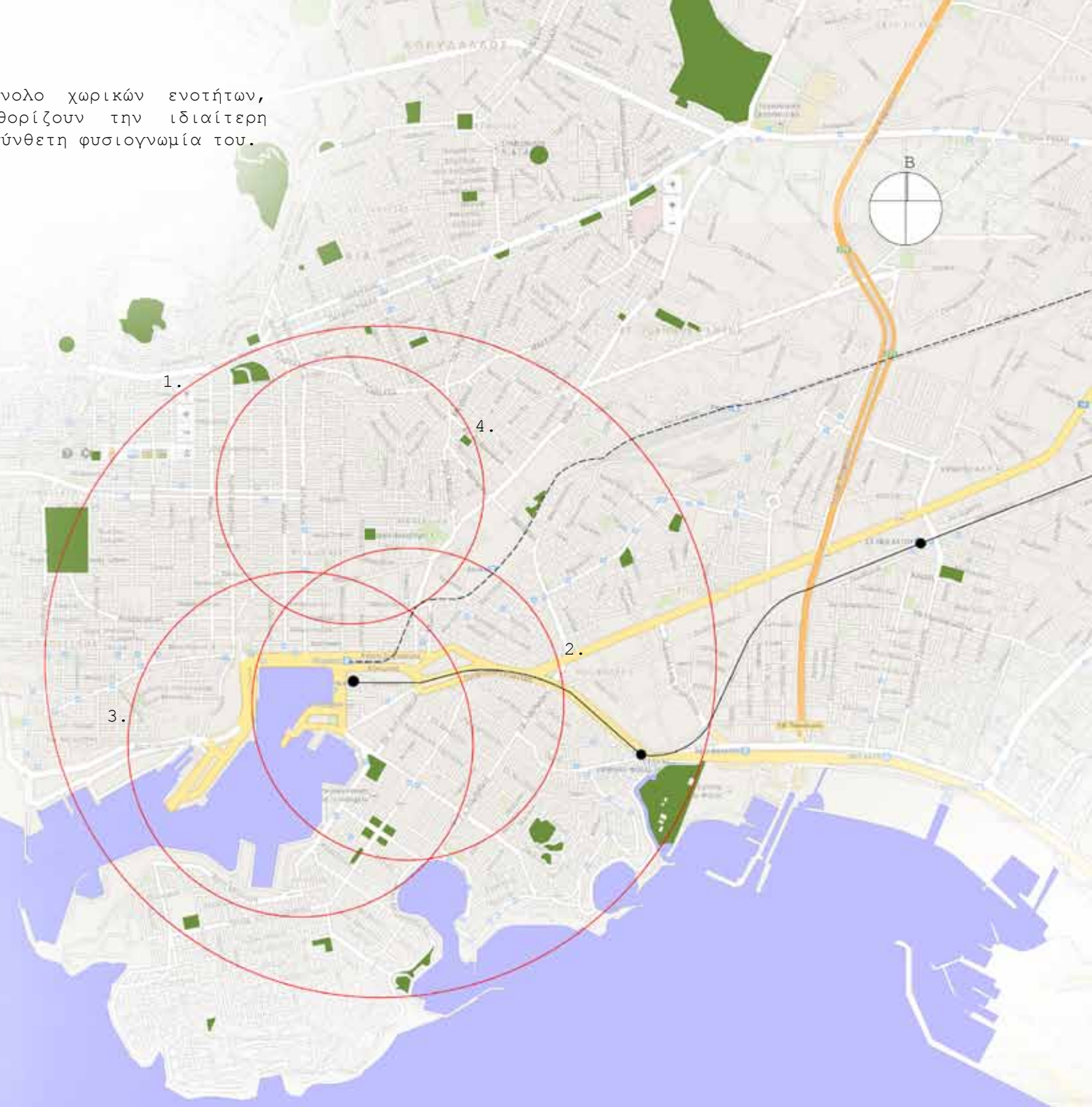
Σε ένα γενικό πλαίσιο διακρίνονται :

1. Το Κέντρο (από την Ευαγγελίστρια και τη Γούβα μέχρι την Τερψιθέα), η περιοχή της Πειραιϊκής χερσονήσου (Φρεατιύδα - Πειραιϊκή), η Καστέλλα, το Νέο Φάληρο, τα Καμίνια και η περιοχή ανάμεσα στα όρια της οδού Θηβών και του Δήμου Κερατσινίου όπου συγκροτούνται οι πυκνοδομημένες περιοχές αμιγούς κατοικίας.

2. Η κεντρική περιοχή βόρεια της Πειραιϊκής Χερσονήσου, με τις σημαντικότερες πλατείες του Πειραιά που αποτελεί το κέντρο εμπορίου, διοίκησης και υπηρεσιών, το οποίο διευρύνεται προς τα νοτιο-δυτικά, διεισδύοντας σε ζώνες κατοικίας, βιομηχανίας και χονδρεμπορίου.

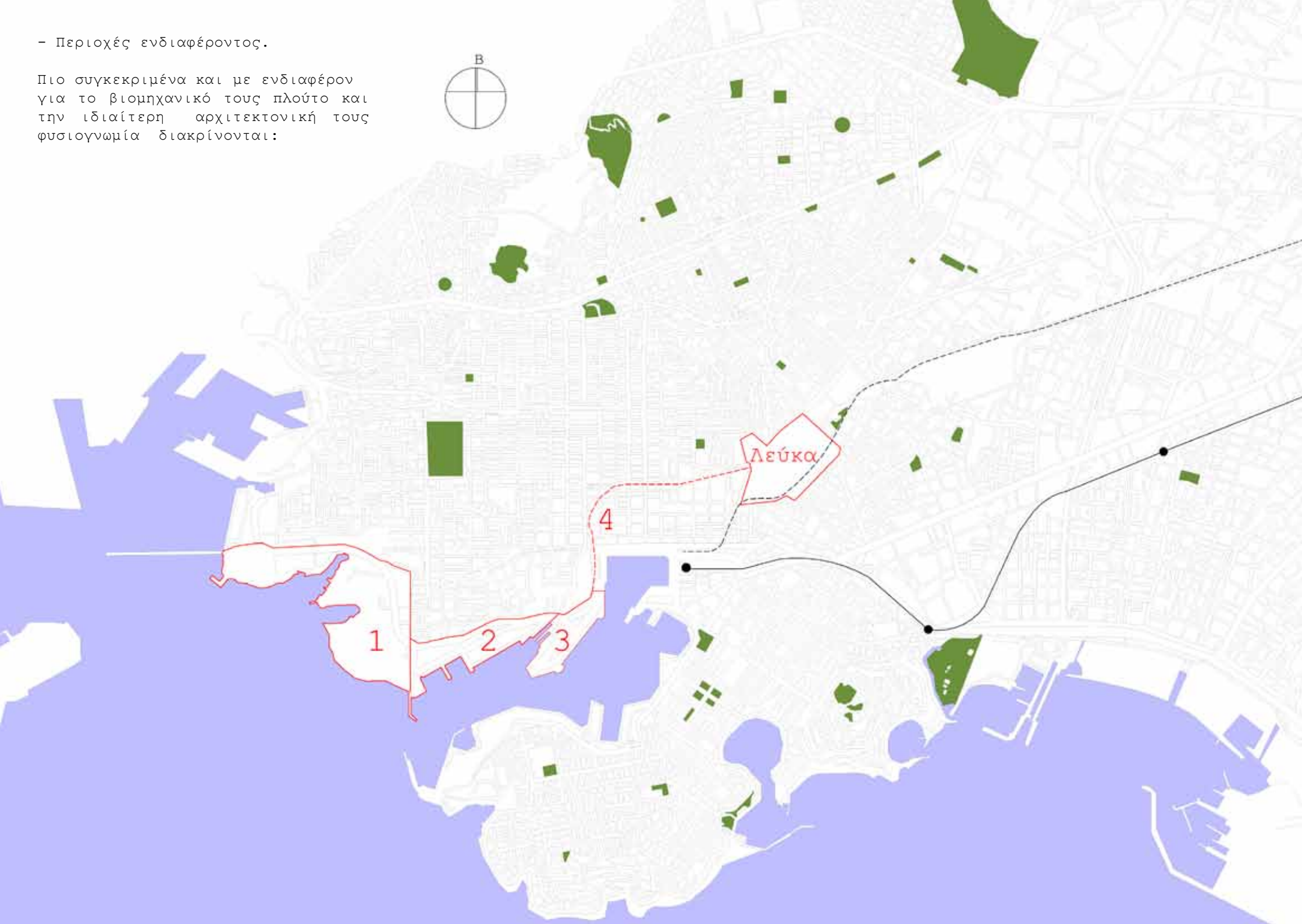
3. Η λιμενική ζώνη που περιλαμβάνει κατ' αρχάς τις μεγάλες ενότητες γραφειακών χώρων, τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ και το κεντρικό λιμάνι, δηλαδή το επιβατικό. Το Εμπορικό λιμάνι εκτείνεται από τη Δραπετσώνα έως το νέο Ικόνιο. Η λιμενική ζώνη περιλαμβάνει επίσης και τη Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος.

4. Οι περιοχές των Καμινιών και του Αγ. Διονυσίου (περιοχές με μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανικών και βιοτεχνικών χρήσεων και ελάχιστη παρουσία κατοικίας). Χαρακτηριστική σε αυτές τις περιοχές, είναι η ύπαρξη αρκετών κενών κτιρίων και πολλών εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών χώρων.



- Περιοχές ενδιαφέροντος.

Πιο συγκεκριμένα και με ενδιαφέρον για το βιομηχανικό τους πλούτο και την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική τους φυσιογνωμία διακρίνονται:



## 1. Η Λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας.

Βρίσκεται στα δυτικά του Πειραιά, στη συνέχεια της ακτής Βασιλειάδη και αποτελεί σημαντικό τμήμα της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης. Περιλαμβάνει τον χώρο του εργοστασίου των λιπασμάτων, τις εγκαταστάσεις της τσιμεντοβιομηχανίας ΑΓΕΤ Ηρακλής, τις δεξαμενές καυσίμων και ορυκτελαίων της BP και της MOBIL, το εργοστάσιο παραγωγής γύψου, διάφορες βιοτεχνίες επεξεργασίας δέρματος, το εργοστάσιο παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ (ΑΗΣ Αγ.Γεωργίου) και τις εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ.

Πλέον έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέες εγκαταστάσεις συνολικής έκτασης 24 στρεμμάτων που περιλαμβάνουν τη μονάδα του υαλουργείου (με καμινάδα και οκτώ Σιλό), τον υποσταθμό της ΔΕΗ, το Κτίριο του Ινστιτούτου Ερευνών, τα κτίρια των σφαγείων.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 1417/Β/7-11-2002) το συγκρότημα του εργοστασίου Λιπασμάτων και Χημικών Προϊόντων της Δραπετσώνας αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα βιομηχανικά συγκροτήματα της χώρας, με συνεχή λειτουργία από το 1909 ως το 1980, που διατηρεί ακέραιο τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του και αποτελεί τοπόσημο για την πόλη και για το λιμάνι του Πειραιά.



## 2. Η Ακτή Βασιλειάδη.

Είναι η βόρεια ακτή του προλιμένα του Πειραιά, στη περιοχή της Δραπετσώνας, στα δυτικά της Ηετιώνειας ακτής. Φέρει το όνομά της από το ναυπηγείο «Γ.Βασιλειάδης» που εγκαταστάθηκε σε αυτή τη θέση το 1898 (μεταφέρθηκε από την τοποθεσία Καραβά όπου βρισκόταν από το 1860) και περιλάμβανε ναυπηγικές εγκαταστάσεις, μηχανοποιείο και πολλές άλλες μονάδες. Το ναυπηγείο με τη χαρακτηριστική εσχάρα - νεωλκείο λειτουργούσε μέχρι και το 1963. Η κύρια αποθήκη - τμήμα του ναυπηγείου - ανακαινίστηκε και πλέον φιλοξενεί το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας (ΥΕΝ).

## 3. Η Ηετιώνεια ακτή.

Πρόκειται για τον βραχώδη ορμίσκο στα δυτικά του κεντρικού λιμένα Πειραιώς, στο λόφο Καστράκι της Δραπετσώνας. Στη βόρεια πλευρά της ακτής βρίσκεται ένας αρχαιολογικός χώρος - τμήμα των οχυρωματικών τειχών του Πειραιά, από τον 3ο π.χ αιώνα. Στον μιχό της (περιοχή «Κρομμυδαρού») κατασκευάστηκαν το 1891 δύο ναυπηγο-επισκευαστικές δεξαμενές. Τη δεκαετία του 1930 συμπληρώθηκαν με δύο αποθήκες ενώ το μέτωπο ολοκληρώθηκε με την κατασκευή του Σιλό δημητριακών (πολυώροφη σιταποθήκη) και του ταινιόδρομου (σιδηροδρομική αποβάθρας), για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων από τα πλοία, το 1936. Το Σιλό, καθώς και ο ταινιόδρομος και δύο ανυψωτικοί γερανοί έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέοι.

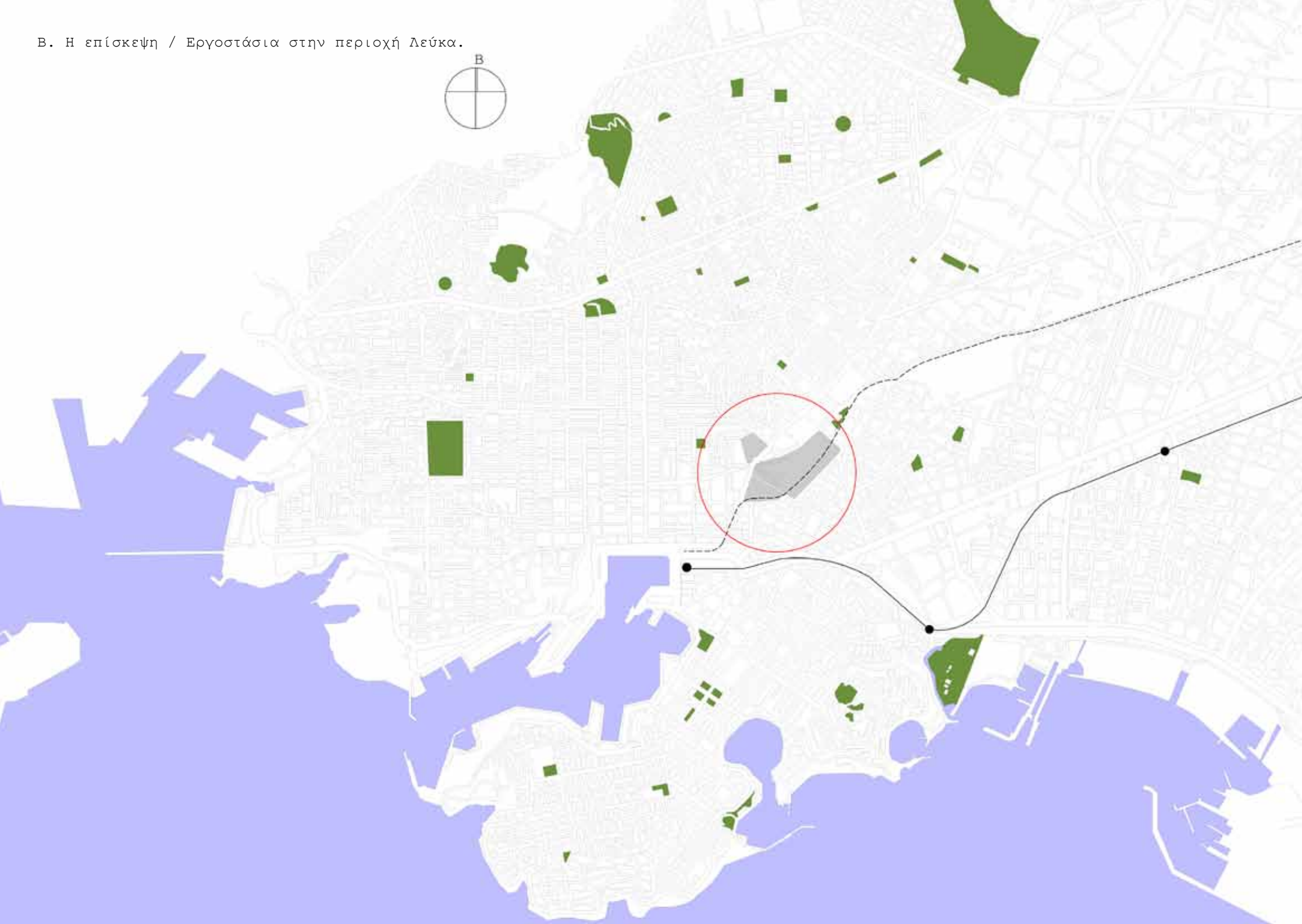
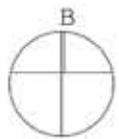
## 4. Οι Ανενεργές γραμμές του ΟΣΕ.

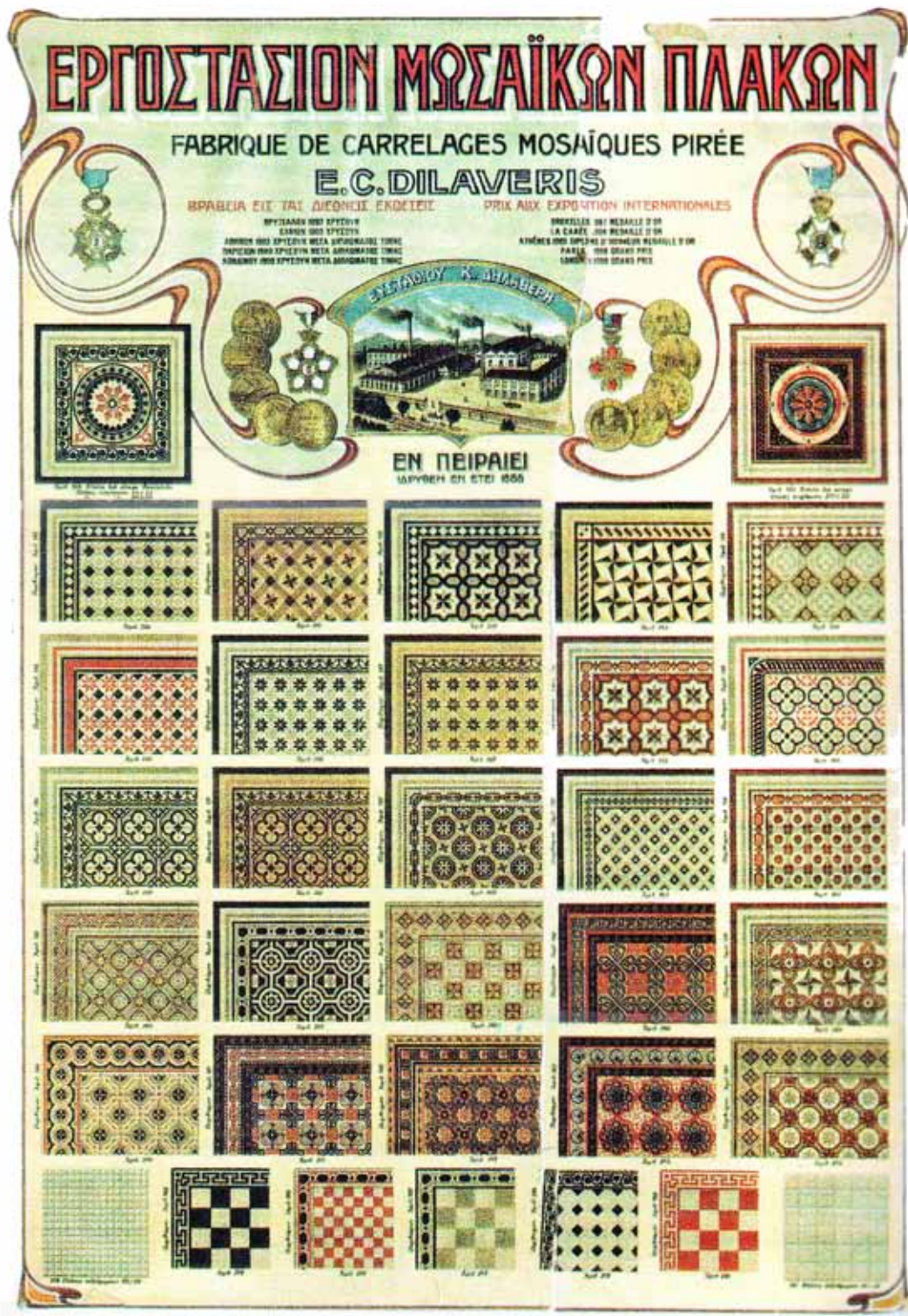
Πρόκειται για τις παλιές σιδηροδρομικές γραμμές των ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) που συνέδεαν το σταθμό του Αγ.Διονυσίου με το σταθμό Λαρίσης. Το δρομολόγιο αυτό καλύπτεται πλέον από τον προαστιακό σιδηρόδρομο και οι γραμμές παραμένουν ανενεργές, κυρίως στο κομμάτι από τη Λεύκα προς τον Αγ.Διονύσιο. Το κομμάτι μεταξύ της Λεύκας και του σταθμού Λαρίσης χρησιμοποιείται για τη μεταφορά των συρμών προς επισκευή, από και προς το μηχανοστάσιο του ΟΣΕ.

Ανήκουν ιδιοκτησιακά στον ΟΣΕ και πρόσφατα επισκευάστηκαν. Στα πλαίσια του Αναπτυξιακού Προγράμματος Πειραιά 2010-2020, προτάθηκε η μετατροπή του κομματιού από την οδό Ρετσίνα ως την Ηετιώνεια ακτή σε πεζόδρομο - ποδηλατόδρομο.

Αριστερά : Ταινιόδρομος φόρτωσης της Εταιρείας Λιπασμάτων στη είσοδο του λιμανιού του Πειραιά  
Αποψη του συγκροτήματος  
Απομεινάρια των κλιβάνων στο Υαλουργείο μετά την αποξήλωση του το 1996  
Πολύζος et al., 1998:18,37,205

Β. Η επίσκεψη / Εργοστάσια στην περιοχή Λεύκα.





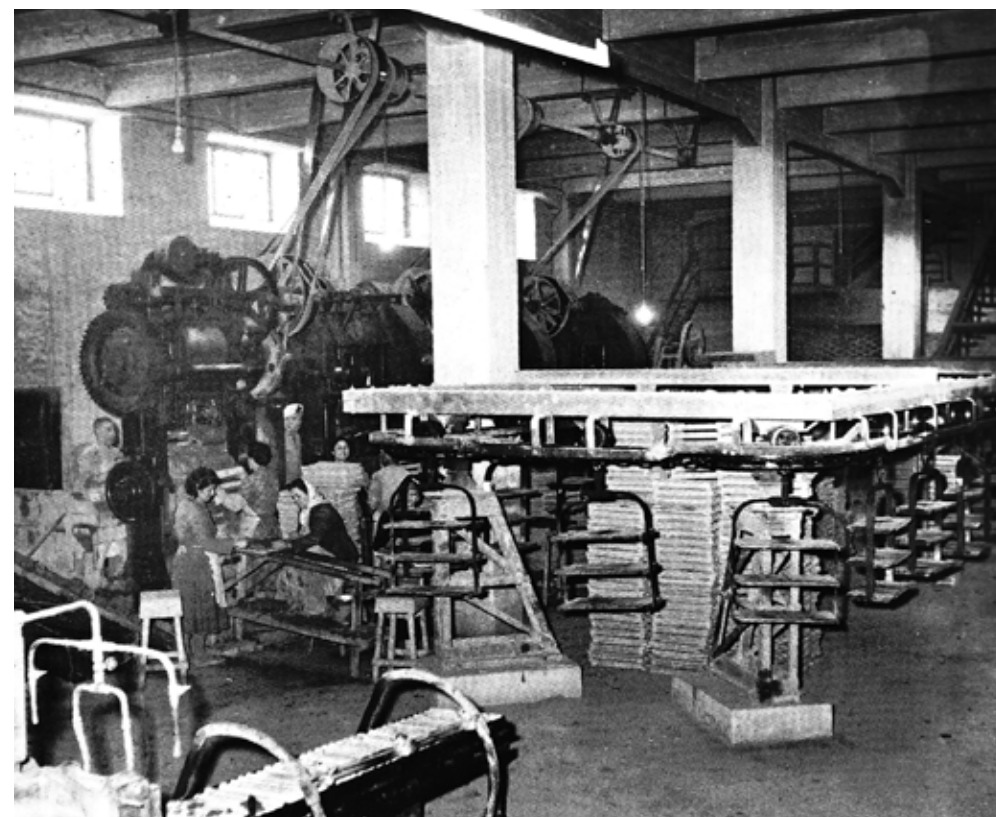
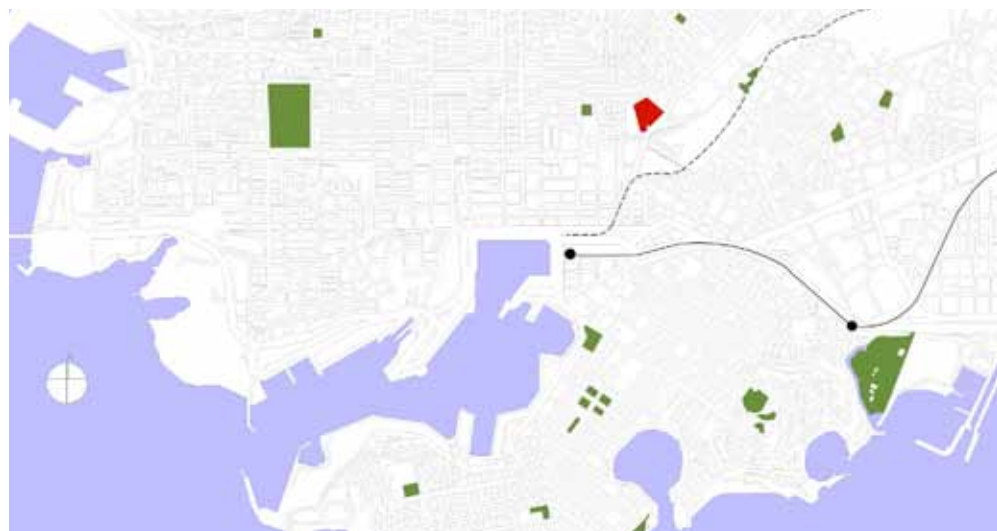
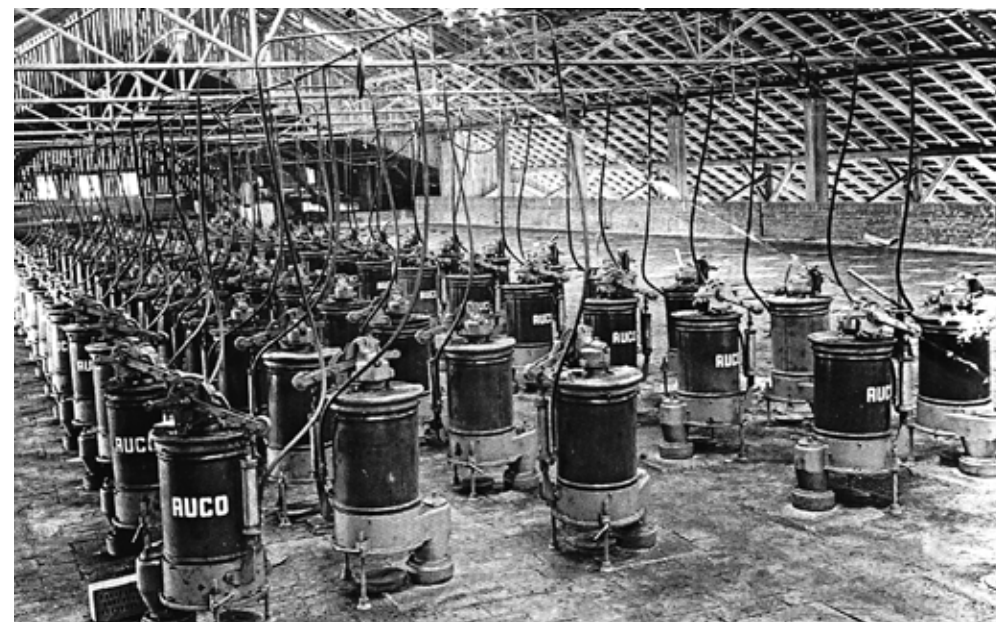
1.Η Κεραμοποιία Δηλαβέρη.

Το 1988 ο Ευστάθιος Δηλαβέρης ίδρυσε το εργοστάσιο μωσαϊκών πλακών στον μυχό του λιμανιού, στη συμβολή των οδών Χαϊδαρίου και Κάστορος. Το εργοστάσιο κατασκεύαζε μωσαϊκές πλάκες κάθε τύπου : Βενετίας, Γαλλίας, Γερμανίας και Βελγίου για τα δάπεδα οικιών, καταστημάτων, καφενείων, ξενοδοχείων, εκκλησιών, νοσοκομείων, σχολείων, θεάτρων, λουτρών και πεζοδρομίων. Οι χρωματισμοί τους ήταν « εγκεχαραγμένοι (φυτευτοί) βαθέως » ώστε να διατηρούνται ζωντανοί και να μη ξεθωριάζουν. Μέσα στις δύο πρώτες δεκαετίες λειτουργίας του, πλακοστρώθηκαν πολλά δημόσια κτίρια, στη Αθήνα και τον Πειραιά, από το εργοστάσιο Δηλαβέρη. Μεταξύ τους : το νοσοκομείο Ευαγγελισμός, το Στρατιωτικό Νοσοκομείο, τα καταστήματα της Εθνικής Τραπέζης, το Ζάννειο Νοσοκομείο, ο Ναός του Αγ.Νικολάου, το Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο θηλέων κ.α (Πολύζος et al., 1998:298)

Ανήσυχος επιχειρηματίας επέκτεινε την επαγγελματική του δραστηριότητα ιδρύοντας εργοστάσιο κεραμοποιίας 1897 σε οικόπεδο που βρισκόταν μεταξύ των οδών Αγίου Διονυσίου, Κάστορος και Κέκρωπος.

Λίγο αργότερα τον Μάρτιο του 1902 αγόρασε ένα οικοπέδο 12,5 στρεμμάτων από την Εθνική Τράπεζα στη θέση «Λόφος Καραβά» (περιβάλλεται από τις οδούς Πειραιώς, Θηβών, Δηλαβέρη, Πίνδου και Μακεδονίας - στα βόρεια του συγκροτήματος του ΟΣΕ) και προχώρησε στην ίδρυση ενός νέου εργοστασίου «ευρωπαϊκών κεράμων και μωσαϊκών πλακών». Με την επιλογή της θέσης αυτής στην περιοχή των εργοστασίων, ο Ε.Δηλαβέρης εξασφάλισε για τη νέα βιομηχανία του νερό, το άλλοτε «δημοτικό φρέαρ», και απέκτησε εύκολη πρόσβαση στο οδικό δίκτυο για τη μεταφορά της πρώτης ύλης από το Νέο Ηράκλειο Αττικής. (Πολύζος et al., 1998:299)

Η κεραμοποιία κατασκεύαζε επίπεδα κεραμίδια τύπου Μασσαλίας, καθώς επίσης και τούβλα, διάτρητα, αλλά και λεία πεπιεσμένα. Αποτελούσε δε, μια υποδειγματική για τα δεδομένα βιομηχανία, τόσο από πλευράς κόστους κατασκευής, όσο και από πλευράς εξελιγμένων τεχνικών παραγωγής.

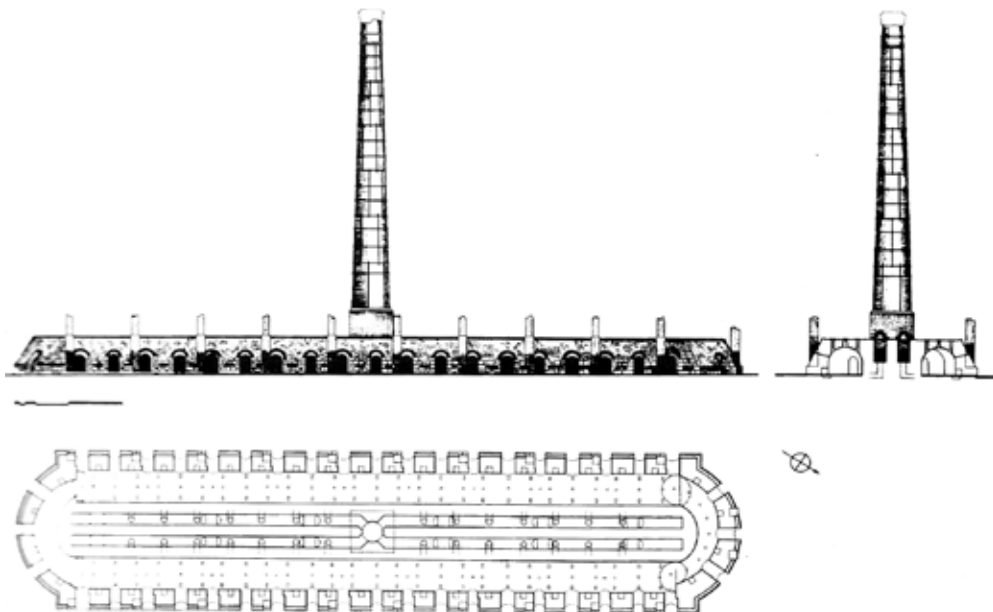


Δεξιά : Απόψεις του εσωτερικού του νέου εργοστασίου.  
Γεννήτριες ατμού (πάνω)  
Οι ξύλινες σχάρες όπου τοποθετούνται τα κεραμίδια μετά το retouche για ξήρανση (κάτω)  
Πολύζος et al., 1998:306

Στο εργοστάσιο λειτουργούσε η κάμινος Hoffman – η πρώτη που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα, για το ψήσιμο των κεραμικών και τεχνητό ξηραντήριο. Το τελευταίο αποτελεί και τον σημαντικότερο νεωτερισμό της κεραμοουργίας καθώς της επέτρεπε να λειτουργεί όλο τον χρόνο ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών και κατά συνέπεια να μπορεί να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε παραγγελία. Από την άλλη μεριά με τον τεχνητό τρόπο ξήρανσης ελεγχόταν και η ποιότητα του τελικού προϊόντος. Αυτά τα δύο στοιχεία, σηματοδοτούν κατ' ουσίαν το πέρασμα από την εποχιακή μικροβιοτεχνία στο εργοστάσιο. (Πολύζος et al., 1998:300)

Το εργοστάσιο συνέχισε να λειτουργεί ως το 1982, οπότε διέκοψε την λειτουργία του και η έκταση των 30 στρεμμάτων που ήταν χωροθετημένο παραχωρήθηκε ιδιοκτησιακά στο Δήμο Πειραιά, όπως άλλωστε επιθυμούσε στη διαθήκη του και ο Κρίτωνας Δηλαβέρης, γιός του Ευστάθιου που ανέλαβε την επιχείρηση. Οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου κατεδαφίστηκαν το 1985 και καταστράφηκε το σύνολο του εξοπλισμού του συγκροτήματος.

Κάτω : Κάτοψη , Κύρια όψη & Εγκάρσια τομή της καμίνου  
 Δεξιά : Βόρεια όψη της καμίνου (πάνω)  
 & Πανοραμικό των τμημάτων των εγκαταστάσεων που σώζονται μετά την κατεδάφιση του 1985 (κάτω)  
 Πολύζος et al., 1998:298,301,302





Διασώζεται μόνο η κάμινος Hoffman με την κυκλική στοά και την καμινάδα, οι άλλες καμινάδες του εργοστασίου και το κτίριο διοίκησης επί της οδού Θηβών, τα οποία το 1991 κηρύχθηκαν διατηρητέα μνημεία (ΦΕΚ 300Β/8/5/1191).

Σήμερα ο χώρος του εργοστασίου έχει μετατραπεί σε πάρκο, ενώ το κτίριο διοίκησης παραμένει εγκαταλελειμμένο και περιφραγμένο. Τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του πάρκου πραγματοποιήθηκαν κάποια έργα, αλλά από τότε και έπειτα ο χώρος εγκαταλείφτηκε, με αποτέλεσμα να παρουσιάζει σήμερα μια εικόνα απογοητευτική. Ο χώρος διεκδικήθηκε παλαιότερα από τον «Ολυμπιακό» με σκοπό τη μετατροπή του σε κολυμβητήριο με εμπορικό κέντρο.

Κάτω : Το εσωτερικό της κυκλικής στοάς του φούρνου ( οι εξωτερικοί τοίχοι είναι χτισμένοι με πέτρα και έχουν επενδυθεί με πυρότουβλα που διαμορφώνουν το χώρο της το θόλο της στοάς)

Δεξιά : Άποψη της καμίνου και του φούρνου. (Οι πεσσοί από τούβλα στην περίμετρο του κτίσματος στήριζαν πιθανώς μεταλλική στέγη που έχει αφαιρεθεί)

Ιδία επεξεργασία



## 2. Το Εργοστάσιο – Μηχανοστάσιο του ΟΣΕ.

Το εργοστάσιο και μηχανοστάσιο του ΟΣΕ βρίσκεται στην περιοχή Λεύκα του δήμου Πειραιά και εκτείνεται στην βορειοανατολική πλευρά του λιμανιού. Καταλαμβάνει μια ενιαία έκταση 122 στρεμμάτων στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής των Καμινίων. Η έκταση αυτή είναι επίπεδη και χωρίζεται από τις δύο υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές (βόρεια από τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης και νότια από τη μετρική γραμμή Πελοποννήσου) που διασχίζουν το ακίνητο χωρίζοντας το σε τρία τμήματα. Στη θέση της μετρικής γραμμής τα τελευταία χρόνια διέρχεται η νέα γραμμή του προαστιακού σιδηρόδρομου με τερματικό σταθμό το λιμάνι του Πειραιά. Εντός της έκτασης του συγκροτήματος λειτουργεί ο σταθμός «Λεύκα».

Το ακίνητο έχει τρεις εισόδους : την κεντρική από τη Λ.Θηβών (χωρίς να έχει πρόσωπο σε αυτήν), μία από την οδό Φαλήρου και μία από την οδό Υμηττού. Παρόλο το μέγεθός του, ο χώρος είναι ευδιάκριτος μόνο από τις οδούς Φαλήρου και Βασιλικών (στις υπόλοιπες πλευρές είτε τα γύρω κτίρια είτε τα κτίρια του ίδιου οικοπέδου αποτελούν όριο προς τον δρόμο).



- Ιστορική εξέλιξη και περιγραφή εγκαταστάσεων.

Το εργοστάσιο και μηχανοστάσιο του ΟΣΕ ξεκίνησε τη λειτουργία του στα τέλη της δεκαετίας του 1880 και έφτασε στην πρώτη του ολοκληρωμένη μορφή στα 1918 (το πρώτο ολοκληρωμένο τοπογραφικό διάγραμμα του χώρου των πρώην ΣΕΚ, μέσα στα όρια του σημερινού οικοπέδου, φέρει ημερομηνία 8 Μαΐου 1918).

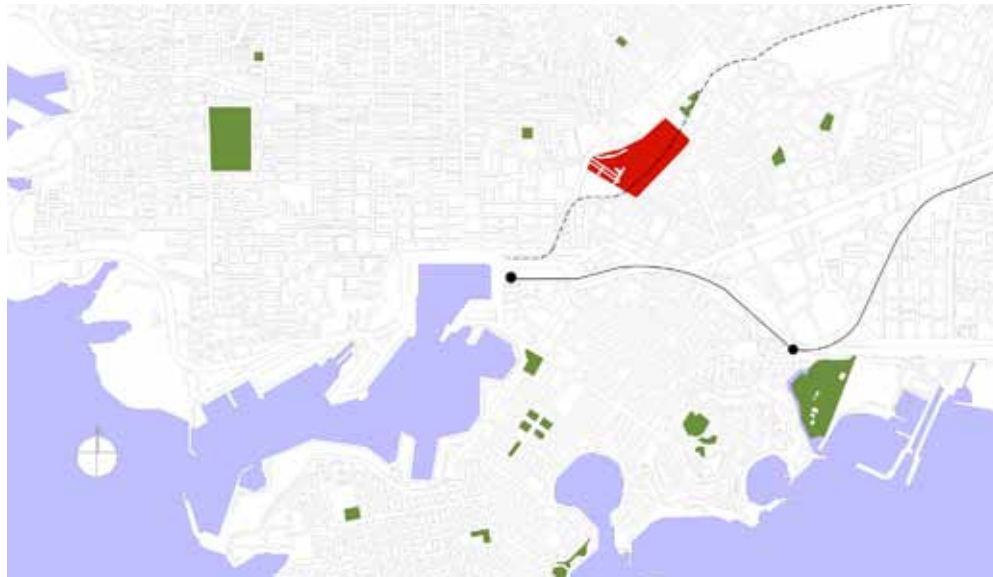
Μέχρι σήμερα εξακολουθεί να είναι ένα από τα βασικά συγκροτήματα συντήρησης και επισκευής των ελληνικών σιδηρόδρομων, καθώς συνεχίζει να βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία. Μεγάλα τμήματα του, όπως το κυκλικό μηχανοστάσιο και η κεντρική αίθουσα του εργοστασίου, λειτουργούν σε κελύφη και με εξοπλισμό των αρχικών τους φάσεων, εξυπηρετώντας τις σύγχρονες ανάγκες επισκευών του ΟΣΕ.

Άλλα τμήματα όπως το χυτήριο και το βαφείο σταμάτησαν τη λειτουργία τους πριν λίγα χρόνια.

Στη σημερινή του μορφή η εγκατάσταση προέκυψε μετά τη συγχώνευση των ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου) και ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) και τη δημιουργία του ΟΣΕ το 1971, και διοικητικά χωρίζεται σε δύο τμήματα : το Εργοστάσιο ή ΚΕΠ (Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιά), που περιλαμβάνει τους χώρους επισκευών των πρώην ΣΕΚ και ΣΠΑΠ, και το Μηχανοστάσιο, που περιλαμβάνει τους χώρους συντήρησης και συγκρότησης των συρμών των πρώην ΣΠΑΠ, που ιδρύθηκε το 1882 και μέχρι το 1940 χειριζόταν το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου (Πολύζος et.al., 1998:145)



Το κυκλικό μηχανοστάσιο (πάνω) & Το χυτήριο (κάτω)  
Πολύζος et al., 1998:145,148,154



Ιστορικά, σε σχέση δηλαδή με τις δραστηριότητες που ανέπτυξε αλλά και αρχιτεκτονικά, λόγω των προσθηκών σε κτιριακές υποδομές, το συγκρότημα μπορεί να χωριστεί σε τρεις φάσεις :

Η πρώτη περίοδος εγκαταστάσεων (1920) περιλαμβάνει :

Το κυκλικό μηχανοστάσιο, το παλαιότερο της εταιρείας ΣΠΑΠ με περιστρεφόμενη πλάκα διαμέτρου 20μ, που χρονολογείται πιθανότατα από το 1886. Βρίσκεται στο ΝΔ σημείο της εγκατάστασης, είναι λίθινο, χτισμένο περιφερειακά γύρω από την περιστροφική πλάκα που διευκολύνει την είσοδο / έξοδο του τροχαίου υλικού ή εξασφαλίζει την αναστροφή των ατμαμαξών.

Το Ευλουργείο. Βρίσκεται στο κύριο συγκρότημα επισκευών και λειτουργεί επίσης σαν χώρος αποσυναρμολόγησης. Είναι στεγασμένο στο μεσαίο τμήμα του με ένα μεταλλικό δικτύωμα και στα πλαϊνά του με οδοντωτή στέγη. Διαθέτει δε, εσωτερική πλατφόρμα παράλληλης μετατόπισης πλάτους 9 μέτρων.

Το Καμινευτήριο και ο Χώρος Επισκευής Ηλεκτροκινητήρων που λειτουργούν από το 1902. Στο καμινευτήριο πραγματοποιείται η κατασκευή κορσέδων σύνδεσης των βαγονιών και η κατασκευή των στοιχείων ανάρτησης των τρένων.

Το Χυτήριο - Ευλουργείο : το Χυτήριο, βρίσκεται στο συγκρότημα που κατασκευάστηκε το 1902 αρχικά ως κατοικία του επιστάτη, αποθήκη υλικού και βαφείο. Παρήγαγε τα τροχοπέδιλα (φρένα τρένων) μέχρι και το 2007, όποτε και σταμάτησε να λειτουργεί λόγω έλλειψης εργατικού δυναμικού. Στο χυτήριο σώζεται ολόκληρος ο εξοπλισμός του.

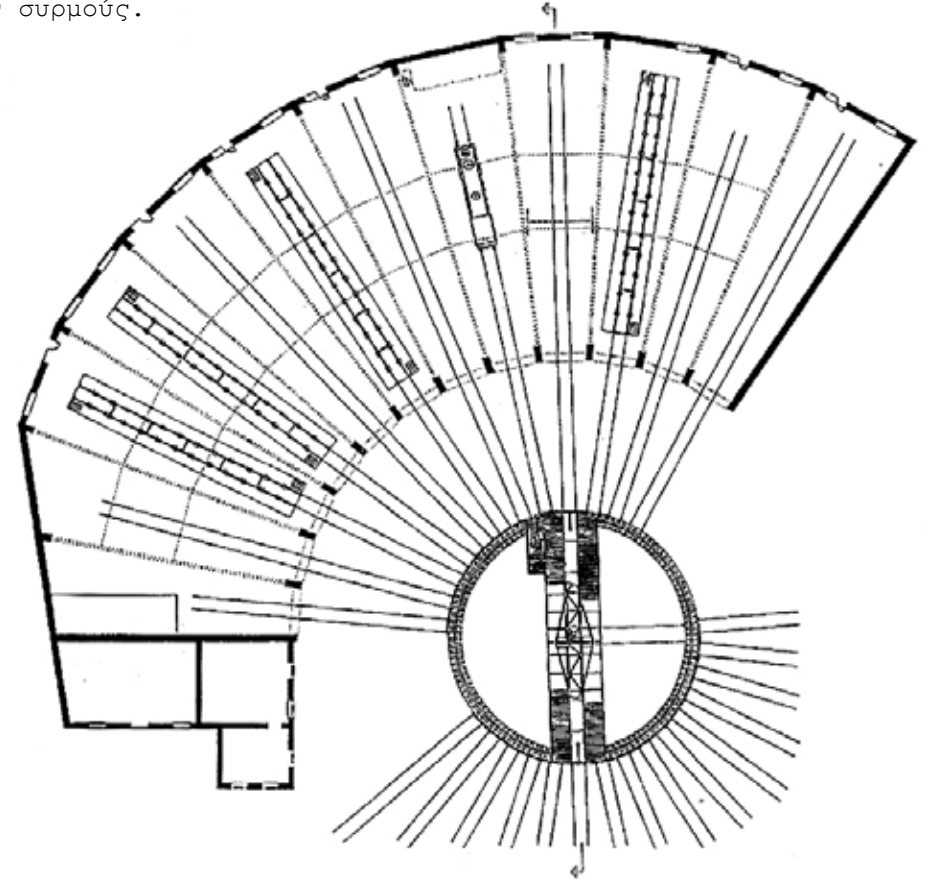
Η δεύτερη περίοδος εγκαταστάσεων (1939) περιλαμβάνει :

Τη σημαντικότερη ίσως προσθήκη στον χώρο των ΣΕΚ που έγινε το 1936. Πρόκειται για το κτίριο του Νέου Εργοστασίου, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στα τοπογραφικά της εποχής, που βρίσκεται στη ΝΑ πλευρά του συγκροτήματος. Κτίστηκε από γερμανούς τεχνικούς, έχει μεταλλικό φέροντα οργανισμό και πλήρωση από τούβλα και τέσσερις γερανογέφυρες που εκτελούν την ανύψωση και μεταφορά βαρέων αντικειμένων. Το κτίριο αυτό ονομάζεται και «Μεταλλική πτέρυγα» σε αντιδιαστολή με τα υπόλοιπα παλαιότερα λιθόκτιστα κτίρια. Η προσθήκη του άλλαξε τη μορφή αλλά και την κλίμακα της εγκατάστασης, καθώς το εμβαδόν του είναι περίπου ισοδύναμο με τη μέχρι τότε συνολική κτιριακή έκταση.

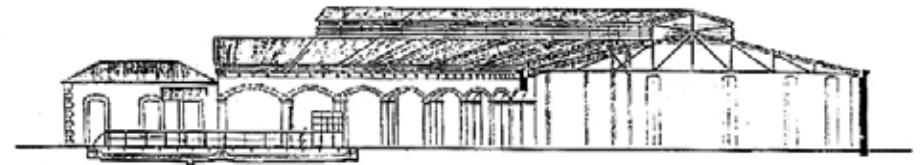
Η Τρίτη περίοδος εγκαταστάσεων (1978 - 1995) περιλαμβάνει :

Το κτίριο επισκευής νηζελοκινητήρων, το οποίο κατασκευάστηκε το 1960 και βρίσκεται στη ΝΔ πλευρά της μεταλλικής πτέρυγας, καθώς και τα αποδυτήρια και το ιατρείο για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων.

Επίσης, στον χώρο των πρώην ΣΠΑΠ, μεταξύ των παλαιών εγκαταστάσεων και του κυκλικού κτιρίου, προστίθεται μια νέα μεταφορική πλάκα πλάτους 37 μέτρων και κτίζονται δύο νέα υπόστεγα που εξυπηρετούν τους συρμούς.



Κάτοψη και όψη του κυκλικού μηχανοστασίου με την περιστροφική πλάκα στο χώρο των πρώην ΣΠΑΠ. Πολύζος et al., 1998:148



Εξέλιξη του εργοστασίου - μηχανοστασίου του ΟΣΕ.  
(Πολύζος et al., 1998:147). Το βόρειο (επάνω) τμήμα είναι το συγκρότημα των ΣΕΚ και το νότιο (κάτω), εκείνο των ΣΠΑΠ.

Α φάση - Οι εγκαταστάσεις όπως είχαν διαμορφωθεί γύρω στα 1918 και την υπάρχουσα κατάσταση. Στο τμήμα των ΣΕΚ βρίσκονται:

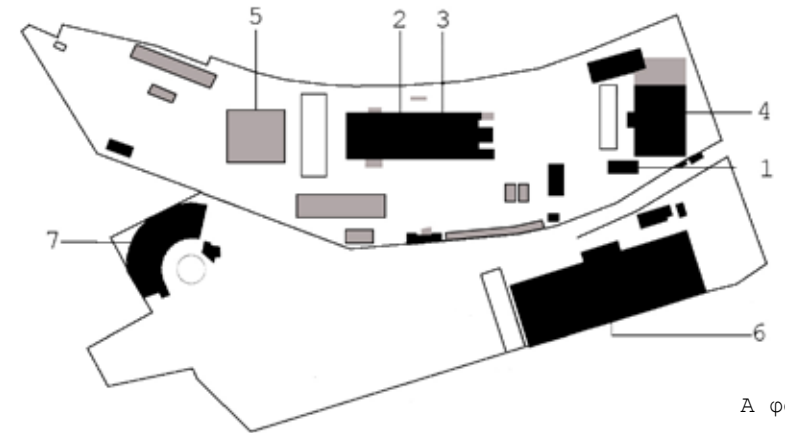
1. Το κτίριο του 1902, αρχικά κατοικία του επιστάτη, σήμερα Χημείο.
2. Το Καμινευτήριο και Χυτήριο
3. Χώρος εργαλειομηχανών και εγκαταστάσεων αποσυναρμολόγησης των ατμαμάξων.
4. Συγκρότημα πέντε κτιρίων που στέγαζε τις εργασίες επισκευής των βαγονιών και περιελάμβανε Ευλουργείο, Βαφείο και Ταπητουργείο. Εξυπηρετείτο από πλατφόρμα παράλληλης μετατόπισης πλάτους 12μ. Σήμερα η μεταφορική πλάκα έχει επικαλυφθεί και στο συγκρότημα στεγάζεται το Χυτήριο και το Προτυποποιείο.
5. Κτίριο που προβλέπεται στις μελέτες του 1918 για την επισκευή και κατασκευή λεβήτων. Σήμερα δεν υπάρχουν ίχνη αυτού του κτιρίου και δεν είναι βέβαιο ότι χτίστηκε. Η πλατφόρμα (πλάτους 18μ.) παράλληλης μετακίνησης για ατμομηχανές που φαίνεται ανάμεσα στα κτίρια 5 και 2, συνέδεε λειτουργικά τη γραμμή κυκλοφορίας με αυτά. Καταργήθηκε και μεταφέρθηκε σε μετέπειτα επέκταση του εργοστασίου. Στον χώρο των ΣΠΑΠ βρίσκονται :
6. Το κύριο συγκρότημα επισκευών. Σήμερα στεγάζει : Ευλουργείο, εργαλειομηχανές (Τορνευτήριο), Καμινευτήριο, Χυτήριο και χώρο αποσυναρμολόγησης, με εσωτερική πλατφόρμα παράλληλης μετατόπισης (πλάτους 9μ.) και εξωτερική πλατφόρμα (πλάτους 14μ.). το σχήμα της κάτοψης επιβάλλει την ύπαρξη δικτύου υποστρωμάτων μέσα στον χώρο προκειμένου να στηριχτεί η ξύλινη στέγη. Το μεσαίο τμήμα του κτιρίου είναι στεγασμένο με μεταλλικό δικτύωμα.
7. Το παλαιότερο κυκλικό Μηχανοστάσιο των ΣΠΑΠ, με την περιστροφική πλάκα.

Β φάση - οι εγκαταστάσεις το 1939. Εκτός από δευτερεύουσες τροποποιήσεις και προσθήκες, στο χώρο των ΣΕΚ έχουν προστεθεί :

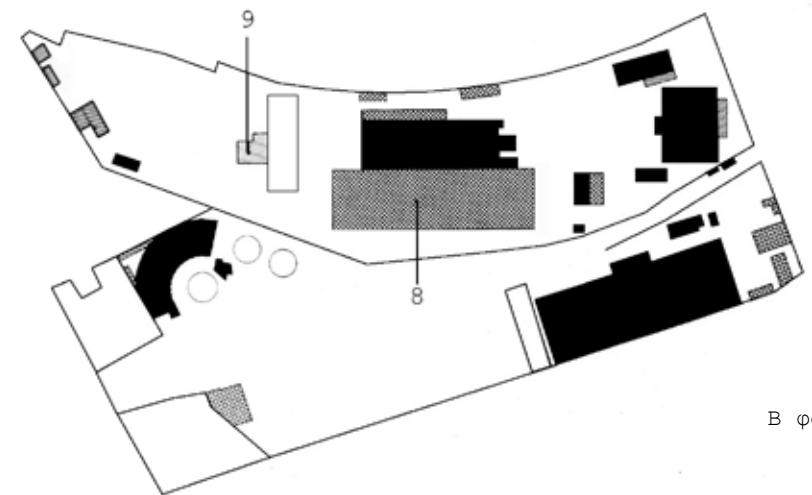
8. Η μεταλλική πτέρυγα που χτίστηκε το 1936. Μεταστεγάστηκε εδώ από το εφαπτόμενο κτίριο 3, ο χώρος αποσυναρμολόγησης των μηχανών έλξης και μέρος των εργαλειομηχανών.
9. Κτίσμα που εξυπηρετούσε τις εφοδιοφόρους των μηχανών έλξης. Ανάμεσα στα δύο κτίρια υπάρχει μια πλατφόρμα παράλληλης μετακίνησης πλάτους 19μ.

Γ φάση - Οι εγκαταστάσεις στην τελευταία τελευταία φάση 1978 - 1995. Στο χώρο των ΣΕΚ, οι σημαντικότερες προσθήκες έγιναν το 1960 και είναι:

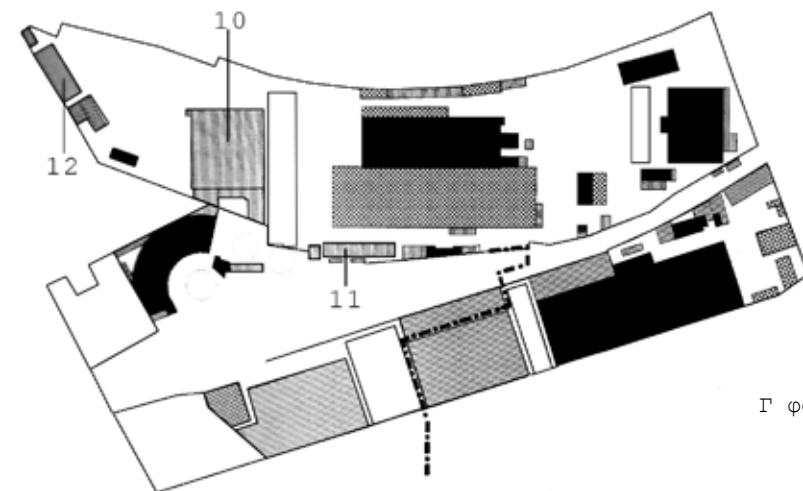
10. Το κτίριο για την επισκευή των ντιζελοκινητήρων (στη θέση του 9). Περιέχει δύο γερανογέφυρες. Η προϋπάρχουσα μεταφορική πλάκα έχει επεκταθεί σε μήκος.
11. Αποδυτήρια
12. Ιατρείο



Α φάση



Β φάση



Γ φάση



Σε αυτή και στην επόμενη σελίδα : Σημερινές απόψεις του συγκροτήματος  
Πηγή: <http://www.protagon.gr/?i=protagon.el.fwtografia&id=1040>  
(τελευταία επίσκεψη 7/10/14)

*« Το βιομηχανικό - σιδηροδρομικό συγκρότημα της Λεύκας περιλαμβάνει εγκαταστάσεις εξαιρετικής αρχιτεκτονικής και τεχνικής, μεταξύ αυτών η περιστροφική πλατφόρμα και το κυκλικό μηχανοστάσιο (κυρηγμένο διατηρητέο μνημείο από το ΥΠΠΟ. Το συγκρότημα είναι ένα άγνωστο κόσμημα της ιστορίας του Πειραιά και ένα σημαντικό τεκμήριο της σιδηροδρομικής ιστορίας »*

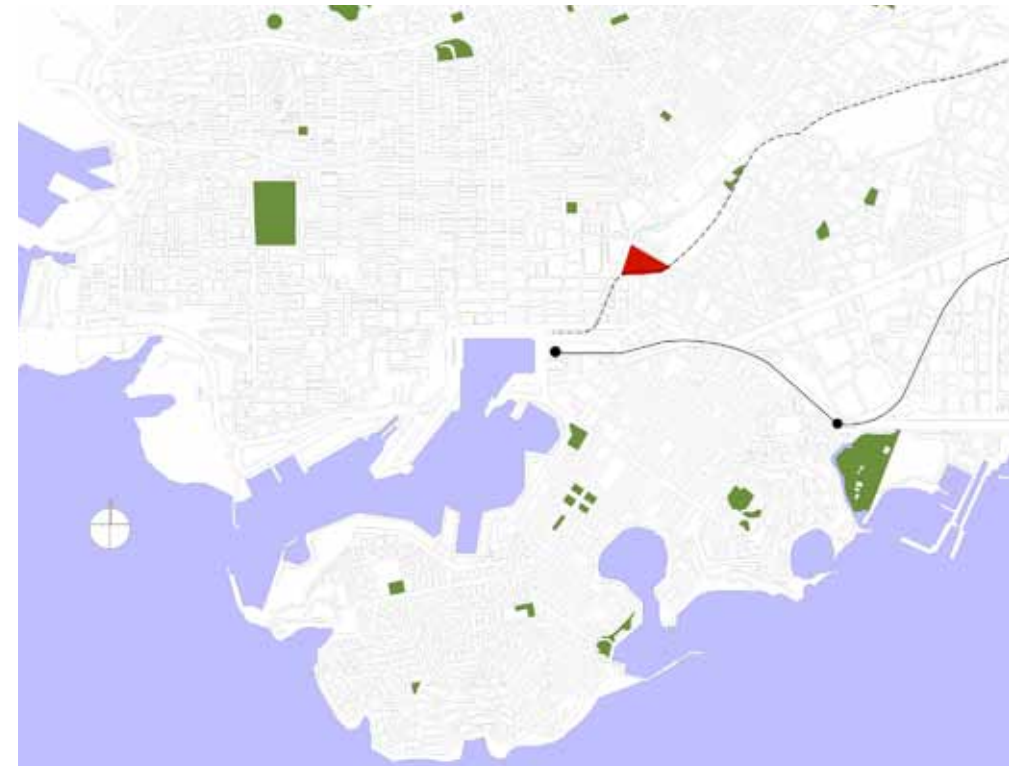
Μπελαβίλας Ν., [www.TICCIH.gr](http://www.TICCIH.gr)



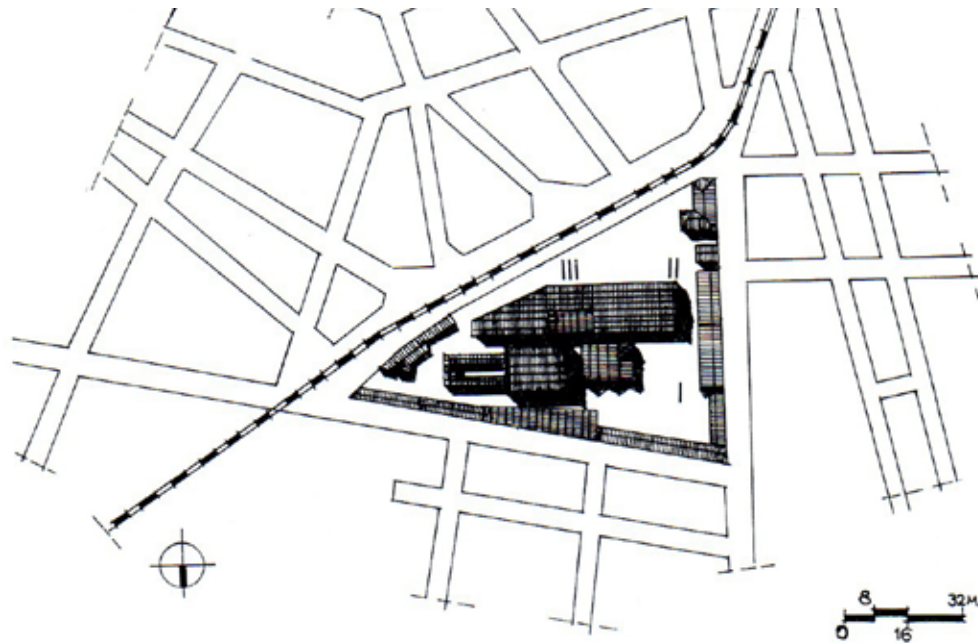


### 3. Το εργοστάσιο Ρετσίνα.

Η κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα ιδρύθηκε το 1872 στον Πειραιά από τους αδελφούς Θεόδωρο, Αλέξανδρο και Δημήτριο Ρετσίνα, γιούς του εμπόρου και ποτοποιού Γεωργίου Ρετσίνα. Το οικόπεδο της βιομηχανίας βρίσκεται σε κομβικό σημείο, στο τέρμα της οδού Θηβών, λίγα μέτρα μακριά από το λιμάνι του Πειραιά και συνορεύει προς τα δυτικά με τον οδό Ρετσίνα, προς τα βόρεια με την οδό Υμηττού και προς τα νότια με τη σιδηροδρομική γραμμή του Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Τα 2.600 τμ. της συνολικής του έκτασης σχηματίζουν μια τριγωνική, περιγεγραμμένη με σαφήνεια επιφάνεια.





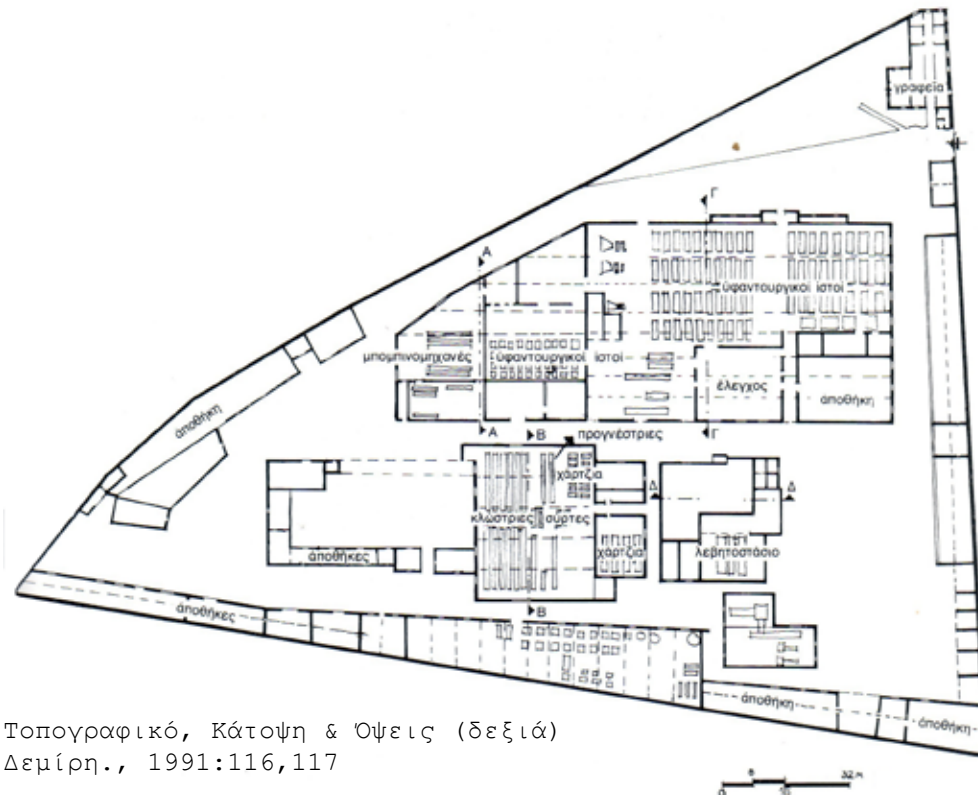


Η εταιρεία των αδερφών Ρετσίνα έμελε να κυριαρχήσει στη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά και, γύρω στα 1892, να γίνει η μεγαλύτερη στο είδος της επιχείρηση σε ολόκληρη τη Βαλκανική και τη Μέση Ανατολή. Τρεις είναι οι λόγοι αυτής της εντυπωσιακής για την εποχή της, επιτυχίας :

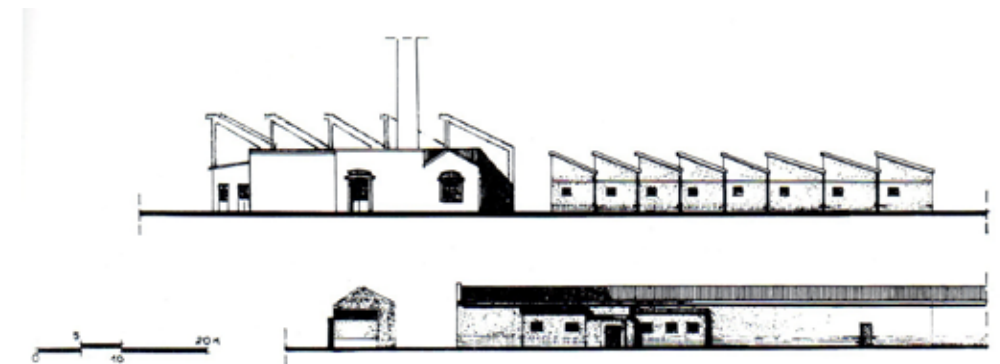
Πρώτος λόγος και ο πιο σημαντικός : η διείσδυση στην αγορά των βαμβακερών υφασμάτων με ένα προϊόν χρωματιστό, σφιχτοπλεγμένο, πάντοτε χονδροειδές αλλά πολύ ανθεκτικό. (Αγριαντώνη., 1986:232) Τα 'ντρίλινα' υφάσματα του Ρετσίνα έντυσαν επί πολλές δεκαετίες τη φτωχολογιά της Ανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων, όπως άλλοτε οι 'αμπάδες' (χοντρά υφάσματα του καιρού της τουρκοκρατίας) ή τα πρώτα τζιν για τους αμερικάνους εργάτες. Το ντρίλι ήταν ένα βαμβακερό πολύ ανθεκτικό ύφασμα, που υποκαθιστούσε το μάλλινο και έγινε δημοφιλέστατο ανάμεσα στα λαϊκά στρώματα του Πειραιά στην αρχή, της Αθήνας και άλλων πόλεων στη συνέχεια. (Μιχαηλή, . 1993:147)

Δεύτερος λόγος : η διαφοροποίηση της παραγωγής και αυτή η τάση «να κάνει λόγο από όλα», προωθημένη ως τα άκρα. Εκτός από νήματα, άστριφτα ή στριμμένα, αλεύκαστα ή βαμμένα και τα ντρίλινα, στο εργοστάσιο παράγονταν και άλλα υφάσματα. Λειτουργούσε επίσης και βαφείο - το μεγαλύτερο της πόλης και ένα εργαστήριο ραπτικής, ιδιαίτερα αποδοτικό μιας και εκτελούσε κρατικές παραγγελίες για στρατιωτικές στολές.

Τρίτος λόγος και όχι λιγότερο σημαντικός : η επιχείρηση διέθετε από την αρχή, τεχνική διεύθυνση υψηλού επιπέδου. Ο Νικόλαος Σωροκιάδης, διευθυντής του εργοστασίου, ήταν πράγματι ένα από τα ελάχιστα «στελέχη» της ελληνικής βιομηχανίας της εποχής, του οποίου το όνομα διασώζεται χάρη στα πολλαπλά δημοσιεύματά του, τεχνικού συνήθως περιεχομένου, στον τύπο της εποχής και χάρη στα βραβεία που πήρε στις διάφορες τοπικές εκθέσεις. (Αγριαντώνη., 1986:233)



Τοπογραφικό, Κάτοψη & Όψεις (δεξιά)  
Δεμίρη., 1991:116,117



Χρονολόγιο :

σε ελεύθερη απόδοση από το άρθρο της Λήδας Παπαστεφανάκη.  
Πηγή:<http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=5&ArticleID=443&CategoryID=3&lang=gr>.  
(Τελευταία επίσκεψη 07/10/14)

1827 : Ιδρύεται η κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα

1888-1891 : Η επιχείρηση επεκτείνεται, αγοράζοντας τα πτωχευμένα πειραϊκά εργοστάσια Βαρουξάκη, Δημόκα, Νικολέσση, Σταματόπουλου, Κουμάνταρου.

Αρχές της δεκαετίας του 1890 : Η επιχείρηση διαθέτει πέντε εργοστάσια στον Πειραιά, τα οποία απλώνονται σε τόξο στη βιομηχανική ζώνη της πόλης.

Α΄ εργοστάσιο στη Λεύκα, Β΄ εργοστάσιο στη γέφυρα Ιπποδαμείας, Γ΄ εργοστάσιο στην οδό Ασκληπιού, Δ΄ εργοστάσιο στην οδό Αγίου Διονυσίου, Ε΄ εργοστάσιο στην οδό Τζαβέλλα στο Νέο Φάληρο.  
Το παραγωγικό δυναμικό της επιχείρησης στα πέντε εργοστάσια αποτελείται την περίοδο αυτή από πέντε ατμομηχανές (370 ίππων συνολικά), 25.000 ατράκτους, 440 αργαλειούς. Απασχολούνται περίπου 2.000 εργάτες και εργάτριες.

Αρχές του 20ού αιώνα : Η επιχείρηση Ρετσίνα είναι η μεγαλύτερη κλωστοϋφαντουργία της χώρας.

1925 : Μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία ,με τρία εργοστάσια, το μεγαλύτερο και σημαντικότερο το Α΄ εργοστάσιο στη Λεύκα.

1925-1935 : Τα τρία εργοστάσια περνούν από την ατμοκίνηση στην πετρελαιοκίνηση. Γίνονται επίσης επενδύσεις σε κτιριακό και μηχανολογικό εξοπλισμό.

Κατοχή : Η παραγωγή του εργοστασίου επιτάσσεται.

Δεκέμβρης 1944 : Το Α΄ και το Γ΄ εργοστάσιο μετατρέπονται σε πεδία μαχών. Η λειτουργία των εργοστασίων Ρετσίνα συνεχίζεται μεταπολεμικά, παρά τα σημαντικά οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η επιχείρηση.

Αρχές της δεκαετίας του 1950 : Επιδιώκεται μια καλύτερη οργάνωση της παραγωγικής διαδικασίας με την μέγιστη αξιοποίηση του μηχανολογικού εξοπλισμού, την συγχώνευση των μονάδων και την εξειδίκευση της παραγωγής.

1955 : Η επιχείρηση τίθεται σε αναγκαστική διαχείριση.

1956 : Το Γ΄ και το Ε΄ εργοστάσιο κλείνουν. Λειτουργεί πλέον μόνο το εργοστάσιο της Λεύκας με μειωμένο προσωπικό. Τα άλλα δύο εργοστάσια πωλούνται και κατεδαφίζονται από τους νέους ιδιοκτήτες.

1960 : Μια σύντομη περίοδος ανάκαμψης ξεκινά, υπό τη διεύθυνση του Ανδρέα Κ. Δρούλια. Τα οικονομικά προβλήματα όμως δεν ξεπερνιούνται.

1981 : Η επιχείρηση κλείνει οριστικά.

1981 - σήμερα :

Η έκταση ανήκει στην Εθνική Τράπεζα.  
Στο παρελθόν, είχε χαρακτηριστεί ως χώρος πρασίνου και κάποια από τα κτίσματά του διατηρητέα. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, το συγκρότημα αποχαρακτηρίστηκε ώστε να μεταφερθούν στους χώρους του τμήματα του Πανεπιστημίου Πειραιά, σχέδιο που δεν υλοποιήθηκε τελικά.

Σήμερα, σώζονται οι λιθόκτιστοι ισόγειοι χώροι (πρώην γραφεία, αποθήκες και θυρωρείο) επί της οδού Ρετσίνα, όπου βρίσκεται και η κεντρική δίφυλλη συρόμενη πύλη του εργοστασίου, καθώς και τα κτίρια που αποτελούσαν τους κύριους παραγωγικούς χώρους του εργοστασίου και είχαν χτιστεί στο διάστημα 1875-1935 (κλωστήριο, υφαντήριο, βαφείο, λεβητοστάσιο - μηχανοστάσιο), κτίρια με δίρριχτες στέγες και καμινάδες, Κατά μήκος της οδού Υμηττού διατηρείται επίσης μια συστοιχία κτιρίων με δίρριχτες στέγες. Δεν σώζεται δυστυχώς, το αρχικό μεγάλο τριώροφο κλωστήριο της πρώτης εγκατάστασης, το μηχανουργείο και το σύνολο του μηχανολογικού εξοπλισμού.



## Γ. Απόσπασμα (Αντί επιλόγου)

Στα καφενεία κάθονται τώρα όσοι ήρθανε να πιούνε κάνα καποστάρι. Αυτό γίνεται βέβαια μόνο τις Κυριακές κι' είναι σα να χαλάει ο κόσμος.

Τ' άλλα βράδια η πλατεία ερημώνεται νωρίς γιατί όλοι κοιτάνε νάχουνε τον ύπνο διάφορο, ενώ άλλοι μαζεύονται νωρίς και κουβεντιάζουνε.

Απόψε όμως είναι αλλιώς.

Είναι Κυριακή, νίκησε η ομάδα της γειτονιάς στη μπάλα και το σπουδαίο είναι πως γίνονται πολλές κουβέντες για το κλειστό εργοστάσιο.

Στα μισά της περασμένης βδομάδας ήρθανε οι μηχανικοί κι' οι τεχνικοί σύμβουλοι της Εταιρίας και καταγράψανε το υλικό, τα μηχανήματα, τι ζημιές. Μια σειρά καινούργια, γυαλιστερά αυτοκίνητα πέρασαν τη γέφυρα και σταθήκανε μπρος στη μάντρα του εργοστασίου. Πριν όμως κατέβουνε οι μηχανικοί και οι σύμβουλοι, το πήρε χαμπάρι κι' έτρεξε όλη η γειτονιά. Τους είδανε απ' τα καφενεία, απ' τις ταράτσες και τις αυλές, λες και το κάθε σπίτι κοιτάει ποιος διαβαίνει και τι γίνεται στο μεγάλο εργοστάσιο. Σα νάχουνε στήσει όλοι το μάτι τους και τ' αυτί τους, μη τους ξεφύγει κάτι τι που θάχει σχέση μ' αυτό.....

Το εργοστάσιο είναι γεμάτο μηχανές και υλικά. Καταστρέψανε βέβαια πολλά οι γερμανοί φεύγοντας, αλλά έμειναν αρκετά και μπορεί ν' αρχίσει να αμέσως η δουλειά.

«εμείς προσφέρουμε τζάμπα τη δουλειά για να φτιάξουμε τις ζημιές, να ξεκαθαριστεί το υλικό απ' τα χαλάσματα, ώσπου να στρώσει πάλι η παραγωγή. Γιατί δε θέλετε?».

Οι μηχανικοί όμως μπήκανε μέσα κι' αρχίσανε να μετράνε και να γράφουνε.

Μεσημέριασε.

Ένας σβέλτος σκαρφάλωσε σ' ένα ψηλό δέντρο, ως την κορφή για να δει τι γίνεται μέσα απ' την μάντρα, κι' ένας άλλος πήγε φουριόζος να μπει μέσα, να δει τον άφησε να περάσει αυτός που στέκει στην πόρτα.

Κάποιος φώναξε πως αν δεν δουλέψει θα του βάλει ο ίδιος δυναμίτη, κι' οι γυναίκες είπανε να καταπιεί τη γλώσσα του αυτός ο αφορισμένος που ξεστόμισε τέτοια κουβέντα.

Η μάντρα είναι ψηλή και μπροστά έχει δέντρα.

Περιμένανε όλοι να βγούνε οι μηχανικοί μα περνούσε η ώρα, λες και τους έβιαζε η δουλειά, κι' αρχίσανε τις φωνές.

Ύστερα σαν βγήκανε, οι μηχανικοί ανεβήκανε στ' αυτοκίνητά τους, σκίσανε στη μέση τον πηχτό κόσμο κι' όλοι ξεσπάσανε σ' ένα ουρλιαχτό καθώς τους είδανε να φεύγουνε.

Την άλλη μέρα, κολλήσανε μια ανακοίνωση στη καγκελόπορτα, πως στα γραφεία της Εταιρίας αρχίζει απ' τη Δευτέρα, απογραφή των ανέργων του εργοστασίου και όποιος θέλει να πάει να γραφτεί. Η ανακοίνωση δεν έλεγε τίποτ' άλλο και αρχίσανε ατελείωτες συζητήσεις τι την θέλει τάχα η Εταιρία αυτή την απογραφή και τι νόημα μπορεί νάχει.

Κι' από κείνη τη μέρα όλοι κουβεντιάζουνε γι' αυτό. Τι θα γίνει άραγε? «θα ξαναζωντανέψουνε τα παιδιά μου όταν βγει καπνός απ' το φουγάρο και φλομώνει πάλι ο τόπος? Τώρα με τον καθαρό αέρα είναι σαν το λεμόνι.»

Πίσω τους περιζωμένο με τις ατελείωτες μάντρες του απλώνεται βουβό και κοιμισμένο το εργοστάσιο. Κι' αυτή η μουγγαμάρα βαραίνει και κλείνει το στόμα σε πολλούς. Πότε τάχα θα ξαναδουλέψει?

Αντρέας Φραγκιάς

«Άνθρωποι και Σπίτια»

Εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα, 1955

Σελ.54-55

