

ND. 6059

AB 2977

14 NOV. 1996



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ

ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΚΟΤΕΑ

ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΥΠΟΤΡΟΦΟΣ Ι.Κ.Υ.

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
(1860-1900)

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΑΘΗΝΑ 1995

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ

ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΚΟΤΕΑ

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
(1860-1900)

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΑ ΣΤΟ ΠΑΝΤΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΛΟΣ : ΒΑΣΙΛΗΣ ΦΙΛΙΑΣ

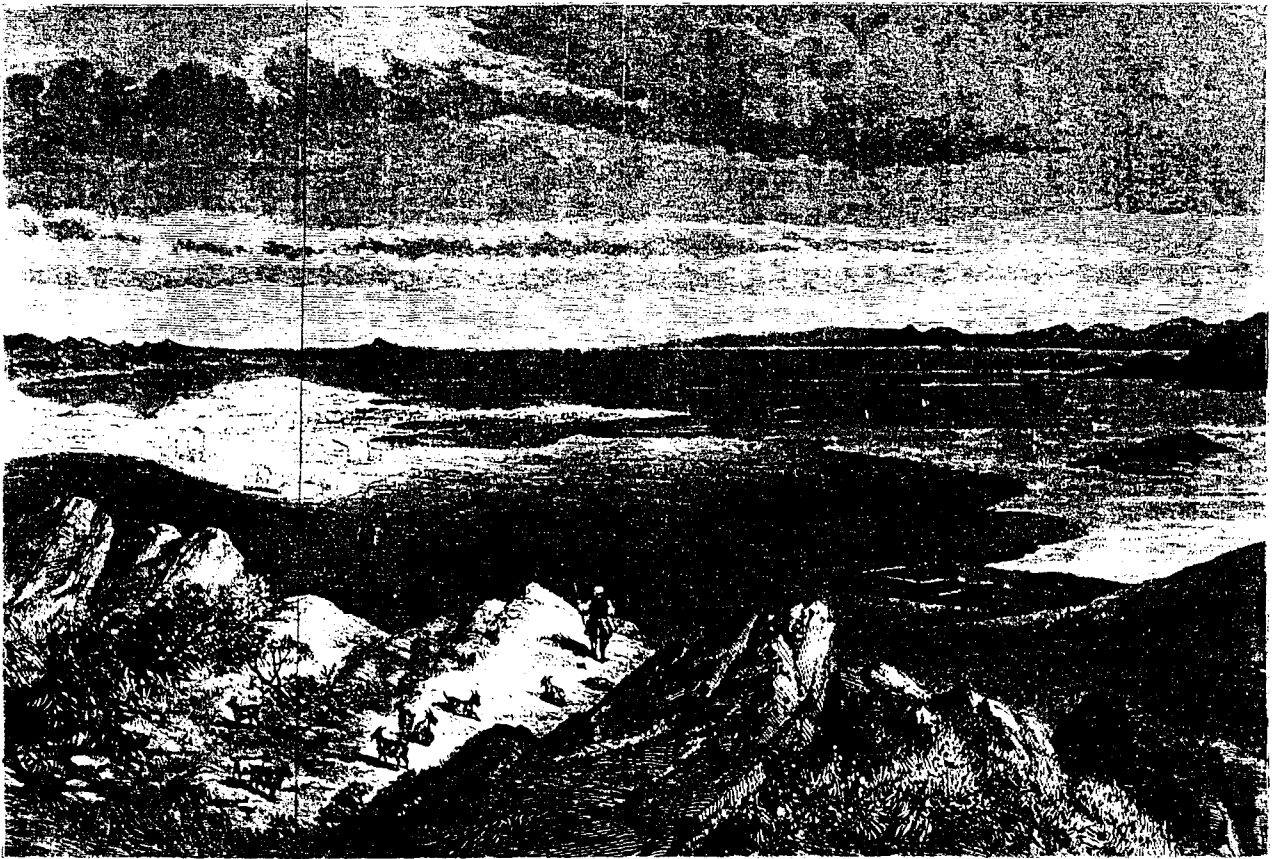
ΜΕΛΟΣ : ΝΕΟΚΛΗΣ ΣΑΡΡΗΣ

ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΚΟΤΕΑ

(Υπότροφος Ι. Κ. Υ.)

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

(1860-1900)



ΑΘΗΝΑ 1995

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

(1860-1900)

Εξώφυλλο: Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά, όπως φαινόταν από το Κερατσίνι το 1875.

στον Δάσκαλο μου

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Εισαγωγή.....	1
I. Θεωρητικά ζητήματα και υποθέσεις εργασίας.....	1
II. Τα τεκμήρια και η αξιοπιστία τους.....	10
Μέρος πρώτο: Η δημιουργία του νέου Πειραιά (1833-1862).....	14
Κεφάλαιο πρώτο: Η οργάνωση του χώρου.....	15
1.1 Προλεγόμενα στην εμφάνιση του.....	15
1.2 Πρώτοι έποικοι και οργάνωση της πόλης.....	18
1.3 Νομοθεσία και σχεδιασμοί.....	23
1.4 Η γέννηση του δήμου.....	30
1.5 Οι ετερόχθονες.....	38
α. Οι Χιώτες.....	38
β. Οι Υδραίοι.....	41
1.6 Τα πρώτα προβλήματα: οι εθνικές γαίες.....	49
Κεφάλαιο δεύτερο: Το νέο εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο.....	54
2.1 Τα όρια και οι συνοικίες της πόλης.....	54
2.2 Η πειραική οικονομία και η κρίση του 1848.....	61
2.3 Τα πρώτα έργα υποδομής του λιμανιού.....	64
2.4 Η αγγλογαλλική κατοχή.....	69
α. Ο λοιμός.....	69
β. Η επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης.....	71
Μέρος δεύτερο: Η Μαγκεστρία της Ελλάδος (1863-1875).....	75
Κεφάλαιο τρίτο: Η ατμοκίνητη βιομηχανία στο λιμάνι.....	76
3.1 Οι πρώτες βιοτεχνίες.....	76
3.2 Το μεταξουργείο Λουκά Ράλλη.....	80
3.3 Ο ατμός και η θέση των εργοστασίων.....	85
3.4 Το Διάταγμα "περί επεκτάσεως του διαγράμματος ρυμοτομίας της πόλεως Πειραιώς".....	99
Κεφάλαιο τέταρτο: Ο σχηματισμός του συνοικισμού των εργοστασίων (1864-1875).....	114
4.1 Η επέκταση της βιομηχανικής ζώνης.....	114
4.2 Ραγδαία αύξηση της βιομηχανικής κίνησης.....	117
4.3 Το πρώτο τοπογραφικό σχέδιο του συνοικισμού των εργοστασίων.....	127
Μέρος τρίτο: Η βιομηχανική ζώνη (1876-1900).....	147
Κεφάλαιο πέμπτο: Η πρόωση της βιομηχανικής ζώνης.....	148
5.1 Τα κηπόπεδα στη βιομηχανική ζώνη.....	148
5.2 Το νεκροταφείο.....	155
5.3 Το "αρχαιότερο επάγγελμα στον κόσμο".....	160
5.4 Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί.....	170
α. Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών.....	170
β. Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Λαρίσης.....	172
γ. Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Πελοποννήσου.....	177

Κεφάλαιο έκτο: Η ζώνη της εργατικής τάξης.....	180
6.1 Η βιομηχανία στα τέλη του 19ου αιώνα.....	180
6.2 Η υποδομή και η αρρώστεια.....	184
Συμπεράσματα.....	204
Παραρτήματα.....	210
I. Η σύσταση του Δήμου Πειραιά.....	211
II. Το πολεοδομικό πλαίσιο.....	218
III. Η βιομηχανική ζώνη.....	224
IV. Τα κηπόπεδα.....	227
V. Ο σταθμός του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Λαρίσης.....	230
VI. Η διώρυγα Ζέας-Φαλήρου.....	232
Πηγές-Βιβλιογραφία.....	246
Πίνακας εικόνων.....	256
Πίνακας χαρτών-διαγραμμάτων.....	257
Πίνακας πινάκων.....	258

Ε Ι Σ Α Γ Ω Γ Η

I. Θεωρητικά ζητήματα και υποθέσεις εργασίας

Το θέμα της παρούσας διατριβής είναι η δημιουργία και η εξέλιξη της βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά κατά τα έτη 1860-1900. Οι πόλεις της Μεσογείου έχουν επικεντρώσει το ενδιαφέρον ιστορικών από διάφορους χώρους, όπως της Οικονομίας, της Γεωγραφίας, των Πόλεων, της Δημογραφίας αλλά και των νοοτροπιών. Το επίπεδο ανάπτυξης ζωνών της Μεσογείου και περιφερειακών συνόρων, ο βαθμός αστικοποίησης, η συγκρότηση των αστικών δομών και η ικανότητα της πόλης να συνιστά "μία αναπαράσταση ή ένα άθροισμα αναπαραστάσεων", είναι ορισμένα από τα μείζονα θέματα που θίγουν οι μελέτες αυτές. Κλασικές από την άποψη αυτή είναι οι συμβολές των P. Bairoch, M. Derruau, N. Todorov, M. Roncayolo¹. Το ίδιο ενδιαφέρον για την ανάλυση μας έχει η σχέση εκβιομηχάνισης και αστικοποίησης, πρόβλημα στη διερεύνηση του οποίου έχει πολλαπλά συμβάλλει ο P. Bairoch. Για τον τελευταίο, το υψηλό επίπεδο αστικοποίησης δεν συνιστά ούτε αναγκαίο παράγοντα εκβιομηχάνισης ούτε βεβαίως θετικό συντελεστή της. Σε κάθε περίπτωση όμως το επίπεδο αστικοποίησης σαφώς συνδέεται με τους ρυθμούς ανάπτυξης και τη διαδικασία εκβιομηχάνισης².

Η ιστορία της πόλης και του λιμανιού του Πειραιά στον

(1) P. Bairoch, De Jericho a Mexico. Villes et Economie dans l'histoire, ed. Gallimard, Paris 1985, M. Derruau, Ανερωπογεωγραφία, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1983, N. Todorov, Η Βαλκανική πόλη 15ος-19ος αιώνας, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1986, 2 T., M. Roncayolo, L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pole, ed. Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, V. Seme: Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siecles, Marseille 1990.

(2) P. Bairoch, ό.π., σ. 339.

περασμένο αιώνα υπήρξε αντικείμενο εκτεταμένης έρευνας μέχρι σήμερα³. Ειδικά όσον αφορά την εκβιομηχάνιση του Πειραιά η βιβλιογραφία μπορούμε να πούμε ότι είναι πλούσια. Οι συνθήκες εμφάνισης των πρώτων ατμοκίνητων εργοστασίων, η μορφολογία της πειραικής βιομηχανίας, ο σχηματισμός της εργατικής τάξης και η εκπαίδευση της είναι σε γενικές γραμμές τα θέματα, τα οποία καλύπτει αυτή η βιβλιογραφία⁴.

Θα πρέπει ενδεχομένως να προτάξουμε εδώ τη διαπίστωση ιστορικών των πόλεων ότι η μελέτη του τρόπου να σκέπτεσαι την πόλη και του τρόπου να σκέπτεσαι την επιστήμη αναδεικνύει τη συστηματική ανάλυση τριών πεδίων: της γεωγραφίας, της κοινωνιολογίας και της κοινωνικής στατιστικής⁵.

(3) Βλ. E. P. Sorocos, La morphologie sociale du Piree a travers son evolution, εκδ. ΕΚΚΕ, Αθήνα 1985, Y. Bafounis, Naissance d' une ville moderne: Le Piree 1835-1875, Paris 1985 (διδακτορική διατριβή), L. Sapounakis-Dracakis, Le mouvement des salaires municipaux dans la ville du Piree au 19eme siecle, Memoire D.E.A., Universite de Paris I-Sorbonne, 1986, της ίδιας, La Grece urbaine et rurale (1835-1875): consommations et revenues, These de Doctorat, Universite de Paris I-Sorbonne, 1990, Α. Παρδάλη-Λαίνου, Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδραση του στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά (1835-1985), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 1990 (διδακτορική διατριβή), Α. Λεοντίδου, Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, Μ. Συναρέλλη, Όρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, Π. Πιζάνιας, Οι φτωχοί των πόλεων. Η τεχνογνωσία της επιβίωσης στην Ελλάδα το μεσοπόλεμο, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

(4) Β. Τσοκόπουλος, Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ, εκδ. Καστανιώτης, Αθήνα 1984, Β. Παναγιωτόπουλος "Αγροτική έξοδος και σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη" και Γ. Μπαφούνης "Ο σχηματισμός του εργατικού δυναμικού στον Πειραιά", Νεοελληνική πόλη, Θεωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β', Χ. Αγριαντώνη, Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα, εκδ. Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986, Α. Σαπουνάκη-Δρακάκη "Η εκπαίδευση της εργατικής τάξης στον Πειραιά τον 19ο αιώνα", Τα Ιστορικά, τ. 3, τχ. 6, Αθήνα 1986, Χ. Χατζηιωσήφ, Η γηραιά σελήνη. Η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

Εντούτοις υπάρχει μία όψη της εκβιομηχάνισης του Πειραιά, η οποία δεν έχει ελκύσει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Αυτή η όψη είναι η επίδραση των βιομηχανικών καταστημάτων στο χώρο της πόλης. Γενικά, η σχέση της βιομηχανίας με τον αστικό χώρο είναι σχέση αλληλεπίδρασης. Στην αρχή ο αστικός χώρος παίζει τον πρωτεύοντα ρόλο: το μέγεθος, ο χαρακτήρας, η δομή του πληθυσμού και οι λειτουργίες της πόλης είναι τα κύρια στοιχεία που προσελκύουν τη βιομηχανική εγκατάσταση. Κι έπειτα ακολουθεί η επίδραση της βιομηχανίας στο χώρο της πόλης: τα ατμοκίνητα εργοστάσια επιβάλλουν γεωγραφικές και κοινωνικές διαιρέσεις στον αστικό χώρο με τις διαστάσεις τους, τις οχλήσεις που προκαλεί η λειτουργία τους, αλλά και με την απασχόληση που προσφέρουν.

Ο Πειραιάς συγκέντρωνε όλες τις προϋποθέσεις για την εγκατάσταση και ανάπτυξη της βιομηχανίας. Ο πληθυσμός του αυξανόταν με γρήγορο ρυθμό μετά το 1860. Οι 6.500 περίπου κάτοικοι του 1861 ξεπέρασαν τις 40.000 το 1896. Οι αριθμοί αυτοί αφορούν τους μόνιμους κατοίκους της πόλης κι όχι τον κυμαινόμενο πληθυσμό, που αύξανε κατά πολύ το συνολικό πληθυσμό της. Η αύξηση του πληθυσμού οφειλόταν κυρίως στα μεταναστευτικά ρεύματα των κρητικών προσφύγων της εξέγερσης των ετών 1866-1869 και των νησιώτικων πληθυσμών, που κατέφυγαν στον Πειραιά μετά την παρακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Ο πληθυσμός αυτός αποτέλεσε, ιδίως για τα πρώτα βιομηχανικά καταστήματα, μία επαρκή αγορά εργατικού δυναμικού και καταναλωτικών προϊόντων ταυτόχρονα⁵.

(5) Πρβλ. λ.χ. το έργο του G. Montigny, De la ville a l'urbanisation, ed. L' Harmattan ("Villes et entreprises"), Paris 1992.

Το γεγονός ότι ο Πειραιάς ήταν λιμάνι πρόσφερε ένα ακόμα πλεονέκτημα στη βιομηχανία. Η κατασκευή του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας καθυστέρησε με αποτέλεσμα οι χερσαία μεταφορά να είναι κατά πολύ ακριβότερη της θαλάσσιας σχεδόν σ' όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα⁷. Γι' αυτό οι πρώτες ύλες και η καύσιμη ύλη, ο γαιάνθρακας, ήταν φθηνές μόνο για τις ατμοκίνητες βιομηχανίες που βρίσκονταν σε λιμάνια. Αλλά κι όταν ξεκίνησαν τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα της περιόδου του Τρικούπη, ο Πειραιάς δεν έχασε το πλεονέκτημα της θέσης του. Η κατασκευή των σιδηρόδρομων Πειραιώς-Πελοποννήσου (1882-1902) και Πειραιώς-Λαρίσης (1889-1909) σύνδεσε τον Πειραιά με την αγορά της υπόλοιπης χώρας. Επιπλέον η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ (1869) και της Κορίνθου (1893) ενίσχυσε τη θέση του Πειραιά στο διεθνές εμπόριο, τη στιγμή που η γενίκευση της χρήσης του ατμού στη ναυτιλία οδήγησε σταδιακά σε μαρασμό την Ερμούπολη της Σύρου⁸. Επομένως η ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου, εσωτερικού και διεθνούς, εξασφάλισε τη διοχέτευση των προϊόντων της πειραικής βιομηχανίας προς την εσωτερική αγορά και προς τις εξωτερικές αγορές της Ευρώπης και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Βέβαια η εύκολη επικοινωνία του λιμανιού του Πειραιά με τις ευρωπαϊκές

(6) Βλ. Β. Παναγιωτόπουλος "Αγροτική έξοδος και σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη" και Γ. Μπαφούνης "Ο σχηματισμός του εργατικού δυναμικού στον Πειραιά", Νεοελληνική πόλη, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β'.

(7) Βλ. Κ. Παπαθανασόπουλος, Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1833-1856), εξέλιξη και αναπροσαρμογή, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1983 και του ίδιου, Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοίας (1855-1872), τα αδιέξοδα του προστατευτισμού, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1988.

(8) Για μια συνολική παρουσίαση των συνθηκών παρακμής της Ερμούπολης της Σύρου βλ. Χ. Αγγριαντώνη "Οι μετασχηματισμοί της βιομηχανικής δομής της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα", και Χ. Λούκος "Μια ελληνική πόλη σε παρακμή: η Ερμούπολη το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα", Νεοελληνική πόλη, ό.π.

αγορές επέτεινε τον ανταγωνισμό των εγχώριων βιομηχανικών προϊόντων με τα ξένα⁹.

Κατά την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα η κρίση της σταφιδικής οικονομίας ανέτρεψε τη δομή του αστικού δικτύου και διεύρυνε το χάσμα μεταξύ των πόλεων του εξαγωγικού εμπορίου και του δίπτυχου Αθήνα-Πειραιάς. Η Πάτρα κι όλες οι άλλες πόλεις της δυτικής Πελοποννήσου παράκμασαν και η πρωτεύουσα με το λιμάνι της έγινε ο μόνος πόλος ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Στον 19ο αιώνα η εξέλιξη του αστικού δικτύου εξαρτήθηκε από τρεις παράγοντες: α) το συγκεντρωτικό σύστημα διοίκησης, που καθιερώθηκε αμέσως μετά την εγκαθίδρυση της απόλυτης μοναρχίας, β) την αργοπορημένη κατασκευή του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και γ) τον τύπο ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, που στηρίχθηκε στην εμπορευματοποίηση της αγροτικής παραγωγής. Το αποτέλεσμα ήταν σε πρώτη φάση ν' αναπτυχθούν το δίπτυχο Αθήνα-Πειραιάς και τα αστικά κέντρα που συμμετείχαν στο εξωτερικό εμπόριο σε βάρος των παραδοσιακών. Και σε μια δεύτερη, να οδηγηθούν σε μαρασμό και τα κέντρα του εξαγωγικού και διαμετακομιστικού εμπορίου. Έτσι την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα η πρωτεύουσα και το επίγειο της πήραν τη σκυτάλη από τους μέχρι τότε άξονες ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, τη δυτική Πελοπόννησο με επίκεντρο την Πάτρα και τη Σύρο¹⁰.

Η δημογραφική εξέλιξη, η κατάσταση του συγκοινωνιακού δικτύου και ο τύπος ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας

(9) Για μια τυπολογία των ελληνικών βιομηχανικών πόλεων βλ. Π. Καλόγρη-Β. Τσοκόπουλος "Βιομηχανία και πόλεις στην Ελλάδα το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα", Νεοελληνική πόλη, ό.π.

κατέστησαν τον Πειραιά προνομιακό χώρο για την εγκατάσταση και ανάπτυξη της βιομηχανίας. Γενικά, οι επιχειρήσεις που δημιουργήθηκαν ήταν μικρού και μεσαίου μεγέθους (6-100 εργάτες) και ήταν συγκεντρωμένες στους τομείς αγαθών τρέχουσας κατανάλωσης. Υπήρχαν όμως δύο ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες (του Βασιλειάδη και του Δούαλ) και μία βαμβαουργική (των αδελφών Ρετσίνα), των οποίων το μέγεθος ξεπερνούσε κατά πολύ το μέσο όρο. Η τελευταία επιχείρηση μάλιστα κατάφερε να περάσει με επιτυχία από τη νηματουργία στην υφαντουργία. Η φυσιογνωμία πάντως της βιομηχανίας που απόκτησε ο Πειραιάς, δεν αφαιρεί τίποτα από τη σπουδαιότητα του γεγονότος ότι ήταν η μόνη καθαρά βιομηχανική πόλη της χώρας στον 19ο αιώνα. Η πόλη στην οποία η αστικοποίηση συνοδεύτηκε από την πολυπόθητη εκβιομηχάνιση.

Ωστόσο η αναζήτηση του ιδανικού μέρους για την εγκατάσταση της βιομηχανίας δεν σταματά στη γεωγραφική θέση της πόλης, αλλά συνεχίζεται με την ανεύρεση του κατάλληλου μέρους για την ανέγερση του κτιρίου, που θα στεγάσει την επιχείρηση. Από το σημείο αυτό ξεκινά πλέον η επίδραση της βιομηχανίας στον αστικό χώρο. Το ατμοκίνητο εργοστάσιο για να λειτουργήσει χρειάζεται έναν αρκετά μεγάλο χώρο, στον οποίο θα κτιστεί το κυρίως κτίριο της επιχείρησης με τις απαραίτητες διαιρέσεις στο εσωτερικό του (για την τοποθέτηση της ατμομηχανής, την ορθολογική οργάνωση της παραγωγής και την εγκατάσταση του γραφείου Διοίκησης) και οι βοηθητικές

(10) Βλ. Β. Φίλιας, Θψεις της διατήρησης και της μεταβολής του κοινωνικού συστήματος, τ. Β', εκδ. Νέα Σύνορα, Αθήνα 1979, σ. 69-85, Κ. Τσουκαλάς, Εξάρτηση και αναπαραγωγή, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1985, σ. 161-208 και Κ. Βεργόπουλος, Κράτος και οικονομική πολιτική στον 19ο αιώνα, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1994, σ. 147-154.

εγκαταστάσεις (για την αποθήκευση των πρώτων υλών, της καύσιμης ύλης και των τελικών προϊόντων). Επίσης ο περίβολος του εργοστασίου συχνά καταλαμβάνει μια αρκετά μεγάλη έκταση, η οποία μελλοντικά μπορεί να χρησιμεύσει στην επέκτασή του.

Ο χώρος που καταλάμβαναν τα πειραικά εργοστάσια ήταν μεγάλος. Ο μεγαλύτερος ατμόμυλος της πόλης (του Σεφερλή) στεγαζόταν σε εξαώροφο κτίριο που κάλυπτε επιφάνεια 3.500 τετραγωνικών μέτρων. Ακόμα μεγαλύτερες ήταν οι διαστάσεις ορισμένων υφαντουργείων. Για παράδειγμα, το κυρίως κτίριο και οι βοηθητικές εγκαταστάσεις της βαμβαουργικής επιχείρησης, που αναφέραμε παραπάνω, καταλάμβαναν έκταση 12.000 τετραγωνικών μέτρων. Όσον αφορά την έκταση του περιβάλλοντος των εργοστασίων, αυτή κάλυπτε από το 1/2 ως τα 4/5 της συνολικής επιφάνειας του γηπέδου.

Τέλος ο θόρυβος, η ρύπανση αλλά και ατυχήματα, όπως εκρήξεις και πυρκαγιές, είναι μερικές από τις οχλήσεις που προκαλεί η λειτουργία του ατμοκίνητου εργοστασίου στο χώρο της πόλης.

Όλοι αυτοί οι λόγοι λοιπόν καθιστούν απαραίτητη τη συγκέντρωση των βιομηχανικών καταστημάτων σε απόκεντρο μέρος της πόλης και κατ' επέκταση τον καθορισμό ιδιαίτερης ζώνης για την άσκηση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Από την εποχή ήδη του Οθωνα η ελληνική νομοθεσία είχε καθορίσει τη θέση των βιομηχανικών καταστημάτων στην πόλη με την έκδοση του βασιλικού διατάγματος "περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και κωμών" της 3 (15) Απριλίου του 1835. Το διάταγμα αυτό μάλιστα πρόβλεπε τη δημιουργία βιομηχανικής ζώνης για τα εργοστάσια που ανέδιδαν δυσώδεις οσμές ή προξενούσαν θόρυβο.

Κατά τα έτη 1860-1875 είκοσι περίπου αστικά κέντρα

απόκτησαν ατμοκίνητα εργοστάσια, αλλά μόνο στον Πειραιά η βιομηχανία κατάφερε ν' αναπτυχθεί και να κυριαρχήσει στις άλλες λειτουργίες της πόλης, το εμπόριο και τη ναυτιλία, μέχρι το τέλος του προηγούμενου αιώνα. Επιπλέον ο Πειραιάς ήταν η μόνη πόλη που είχε θεσμοθετημένη τη βιομηχανική της ζώνης, χωρίς όμως να είναι γνωστή και η ιστορία της. Το τελευταίο γεγονός υπήρξε το κίνητρο για να ασχοληθούμε με τη δημιουργία και την εξέλιξη της βιομηχανικής ζώνης της πόλης κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα.

Το κείμενο που ακολουθεί περιλαμβάνει τρεις ενότητες. Η πρώτη ενότητα (Η δημιουργία του νέου Πειραιά, 1833-1862) παρουσιάζει την οργάνωση του αστικού χώρου, πριν από την εμφάνιση των πρώτων ατμοκίνητων εργοστασίων. Η πόλη δημιουργήθηκε στην κυριολεξία εκ του μηδενός για να γίνει το επίγειο της πρωτεύουσας του ελληνικού Βασιλείου. Η πολεοδομία και ο οργανωμένος εποικισμός (Χιώτες, Υδραίοι) ήταν τα μέσα που χρησιμοποίησε η Αντιβασιλεία κι ο Όθωνας για να πετύχουν το σκοπό αυτό¹¹. Τελικά η ανάπτυξη της πόλης στηρίχθηκε περισσότερο στα αυθόρμητα μεταναστευτικά ρεύματα από την κεντρική, την ανατολική και τη νότια Πελοπόννησο και τα κοντινά σ' αυτήν νησιά. Μέχρι την έξωση του Όθωνα από την Ελλάδα ο Πειραιάς είχε κατορθώσει να γίνει μια μικρή εμπορική

(11) Γενικά, κατά τα πρώτα είκοσι χρόνια της ύπαρξης του ελληνικού κράτους επιδιώχθηκε ο εποικισμός του αστικού και ημιαστικού χώρου από την κεντρική εξουσία. Η προσπάθεια όμως πέτυχε μόνο στην περίπτωση της Αθήνας και του Πειραιά. Βλ. Λ. Λεοντίδου "Πολιτικές διαστάσεις της ελληνικής αστικοποίησης: δύο περίοδοι αστικού εποικισμού", Χώρος και Ιστορία, Αστικός και Περιφερειακός χώρος, εκδ. Ιστορικού Αρχείου της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, τετρ. 2, εισ. 2.

και ναυτική πόλη. Η νέα πόλη είχε αναπτυχθεί κατά μήκος του νοτιοανατολικού τμήματος του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά. Ολος αυτός ο χώρος ήταν οργανωμένος σε τρεις συνοικίες, τη χιακή, την υδραϊκή και των παροίκων. Η εμπορική δραστηριότητα ήταν συγκεντρωμένη στο κέντρο τη πόλης, δηλαδή μεταξύ της αδιαμόρφωτης τότε πλατείας Κοραή και της πλατείας Καραϊσκάκη (τότε Οθωνος), και η ναυτιλιακή στο νότιο μέρος του λιμανιού.

Η δεύτερη ενότητα (Η Μαγκεστρία της Ελλάδος, 1863-1875) εκθέτει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες καθορίστηκε και σχηματίστηκε η βιομηχανική ζώνη της πόλης. Η ίδρυση των πρώτων ατμοκίνητων εργοστασίων κατά τη διετία 1863-1864 ανάγκασε την κεντρική εξουσία να παρέμβει νομοθετικά και να ορίσει το χώρο εγκατάστασης των ατμοκίνητων εργοστασίων. Ακολούθως, ο ρυθμός εκβιομηχάνισης εντάθηκε με αποτέλεσμα το 1875 να υπάρχει πλέον ο "συνοικισμός των εργοστασίων" στο βορειοδυτικό μέρος του λιμανιού του Πειραιά. Έτσι η νέα οικονομική λειτουργία απέκτησε το δικό της χώρο μακριά από το κέντρο της πόλης, το οποίο συνέχισε να ανήκει στο εμπόριο.

Η τρίτη και τελευταία ενότητα (Η βιομηχανική ζώνη, 1876-1900) παρουσιάζει την ανάπτυξη της βιομηχανικής ζώνης. Η συγκέντρωση των ατμοκίνητων εργοστασίων στην ενδοχώρα του λιμανιού της Ζέας (σημερινό λιμάνι Αλών) προσδιόρισε την εξέλιξη της περιοχής αυτής. Ο χώρος αναμορφώθηκε, καθώς οι κήποι και οι αμπελώνες, που υπήρχαν στην περιοχή από το 1837, έδωσαν σιγά-σιγά τη θέση τους στα εργοστάσια και στις εργατικές κατοικίες. Αλλά κι ο σιδηρόδρομος, το νέο μεταφορικό μέσο εκείνης της εποχής, βρήκε το χώρο του ανάμεσα στα εργοστάσια. Τρεις γραμμές, (Πειραιώς-Αθηνών, Πειραιώς-Πελοποννήσου και Πειραιώς-Λαρίσης) διέσχισαν τη βιομηχανική

ζώνη, την κατέκτησαν και αποτέλεσαν φυσικό σύνορο ανάμεσα σ' αυτήν και την υπόλοιπη πόλη. Ωστόσο η περιοχή διατήρησε κάποιες παλαιές της χρήσεις. Το νεκροταφείο της πόλης και οι οίκοι ανοχής δεν σταμάτησαν να λειτουργούν στο δυτικότερο άκρο της βιομηχανικής ζώνης μέχρι το τέλος του προηγούμενου αιώνα. Τελικά η απομόνωση και οι άθλιες συνθήκες διαβίωσης, η αρρώστεια και ο θάνατος, ήταν το τίμημα "του χαμένου στοιχήματος της ανάπτυξης" και για την εργατική τάξη του ελληνικού Μάντσεστερ¹².

II. Τα τεκμήρια και η αξιοπιστία τους

Η παρούσα έρευνα βασίζεται κυρίως σε πρωτογενείς πηγές, δημοσιευμένες και ανέκδοτες. Το μεγαλύτερο μέρος των πηγών αυτών βρίσκεται στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά και απαρτίζεται από:

I) Σειρά εγγράφων που αφορά την αλληλογραφία της εκάστοτε δημοτικής αρχής και των υπηρεσιών του Δήμου με την κεντρική εξουσία, με διάφορους φορείς καθώς και με ιδιώτες. Τα έγγραφα αυτά είναι ταξινομημένα σε φακέλους κατά χρονολογική σειρά και παρέχουν όλων των ειδών τις πληροφορίες για το λιμάνι και την πόλη του Πειραιά τον 19ο αιώνα.

II) Τα Πρακτικά του Δημοτικού Συμβουλίου του Πειραιά για τα έτη 1835-1930. Οι τόμοι των πρακτικών δεν είναι όλοι

(12) Χ. Αγγριαντώνη, ό.π. σ. 226. Βλ. γενικά E. Hobsbawm, Labouring men, 1964, E. P. Thompson, The making of the English working class, Penguin, 1963, E. H. Tuma, Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία από το 10ο αιώνα ως σήμερα, τ. 2, εκδ. Gutenberg, Αθήνα 1971, S. B. Clough-R. T. Rapp, Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία, τ. Α-Β, εκδ. Παπαζήσης, Αθήνα 1979-80 και για μια διαφορετική προσέγγιση βλ. F. Engels, Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία, τ. 2, εκδ. Μπάυρον, Αθήνα 1985.

ίδιοι. Άλλοι περιέχουν τα ψηφίσματα του Δημοτικού συμβουλίου κι άλλοι τις συζητήσεις του. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε ότι μέχρι το 1914 οι συνδυασμοί που μειοψηφούσαν δεν εκπροσωπούνταν στο Δημοτικό συμβούλιο. Επομένως τα πρακτικά διασώζουν μόνο τις απόψεις της εκάστοτε πλειοψηφίας που διοικούσε το δήμο.

III) Το "Βιβλίον αδειών οικοδομής της πόλεως Πειραιώς (1870-1877)". Το κατάστιχο αυτό περιέχει όλες τις άδειες οικοδομής εργοστασίων, που εκδόθηκαν κατά την περίοδο του σχηματισμού της βιομηχανικής ζώνης της πόλης. Και βέβαια στις άδειες αυτές υπάρχει ακριβής προσδιορισμός του σημείου που κτίστηκε το κάθε εργοστάσιο.

και IV) τη δωρεά του Ιωάννη Αλέξανδρου Μελετόπουλου, η οποία αποτελείται από τρεις ενότητες: α) τα έγγραφα, β) το εικαστικό υλικό και γ) τα έντυπα. Ιδιαίτερη σημασία για τη δική μας δουλειά έχει η δεύτερη ενότητα. Γιατί το εικαστικό υλικό περιλαμβάνει χάρτες και τοπογραφικά σχέδια, τα οποία διασαφηνίζουν τις πληροφορίες άλλων πηγών και οπτικοποιούν τις σταδιακές αλλαγές που υφίσταται ο χώρος¹³.

Στα Γενικά Αρχεία του Κράτους υπάρχουν ακόμα στοιχεία για δύο θέματα που απασχόλησαν την έρευνα μας. Τα στοιχεία αυτά βρίσκονται στους φακέλους 21 και 22 του Υπουργείου των Εσωτερικών και αφορούν το "Σχέδιον πόλεως Πειραιώς". Ο φάκελος 21 έχει στοιχεία για τους κήπους της περιοχής, η οποία από το 1864 αποτέλεσε τη βιομηχανική ζώνη της πόλης. Ο φάκελος 22 έχει πληροφορίες για την εγκατάσταση των

(13) Για τη χαρτογραφική μέθοδο στην ιστορία βλ. Encyclopedie de la "Pleiade", Ιστορία και μέθοδοι της: Α' Γενικά προβλήματα, σ. 128-135, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1979.

ατμοκίνητων εργοστασίων, πριν από τον καθορισμό της βιομηχανικής ζώνης.

Χρήσιμες μαρτυρίες και στοιχεία για το συνοικισμό των Χιωτών στον Πειραιά υπάρχουν στο Χιακό Αρχείο.

Η "Εφημερίς της Κυβερνήσεως" περιέχει όλη τη σχετική νομοθεσία με την εξέλιξη του χώρου της πόλης και του λιμανιού του Πειραιά.

Στον Πειραικό και στον Αθηναϊκό τύπο υπάρχουν διάσπαρτα στοιχεία για την καθημερινή ζωή της πόλης. Επιπροσθέτως, οι ισχυρότεροι οικονομικοί παράγοντες του Πειραιά οι αδελφοί Μουτσόπουλοι και οι αδελφοί Ρετσίνα, είχαν τις δικές τους εφημερίδες, τη Σφαίρα και την Πρόνοια. Εκδότης μάλιστα της Σφαίρας ήταν ο Ι. Καλοστύπης, γνωστός για τις αντιλήψεις του για την προστασία της ελληνικής βιομηχανίας¹⁴.

Το πρόβλημα της αξιοπιστίας των τεκμηρίων υπάρχει. Η προσπάθεια μας όμως να παρουσιάσουμε μια υποβαθμισμένη όψη της εκβιομηχάνισης του Πειραιά συμβάλλει με τον τρόπο της στην ανασύνθεση της ιστορικής κοινωνίας της εποχής και στην κατανόηση του πνεύματος της. Άλλωστε οι ιστορικές πηγές δεν μιλούν από μόνες τους, υποβάλλονται σε μια επεξεργασία από τον ιστορικό πριν χρησιμοποιηθούν.

Τέλος έκρινα αναγκαίο να συμπεριλάβω στο κείμενο που ακολουθεί εκτεταμένο παράρτημα, στο οποίο περιλαμβάνονται πρωτογενή στοιχεία που είτε δημοσιεύονται για πρώτη φορά είτε είναι απαραίτητα για την αποτίμηση της όλης προσπάθειας.

(14) Βλ. Ανώνυμου [Καλοστύπης Ι.] "Εθνική βιομηχανία. Μελέτη δημοσιευθείσα εν τη Εφημερίδι υπό [...] (Αθήνα, 1885) στο Κείμενα για την ελληνική βιομηχανία τον 19ο αιώνα (φυσική εξέλιξη ή προστασία?), επιμέλεια-εισαγωγή Μ. Ψαλιδόπουλος, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1994, σ. 361-396.

Ευχαριστίες οφείλω στα εποπτεύοντα μέλη της Επιτροπής Καθηγητές κ. Β. Φίλια, κ. Κ. Παπαθανασόπουλο και κ. Ν. Σαρρή για τη βοήθεια, την ενθάρρυνση και τις χρήσιμες παρατηρήσεις τους.

Από τη θέση αυτή, για μία ακόμα φορά, ευχαριστώ το Προσωπικό του Δημοτικού Αρχείου του Δήμου Πειραιά, της Βιβλιοθήκης της Βουλής και της Μπενάκειου Βιβλιοθήκης. Τέλος, ευχαριστώ τον Λ. Κοτέα για την πολύτιμη βοήθεια που μου πρόσφερε στην τεχνική παρουσίαση του κειμένου.

Μ Ε Ρ Ο Σ Π Ρ Ω Τ Ο

Η δημιουργία του νέου Πειραιά

(1833-1862)

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Π Ρ Ω Τ Ο

Η οργάνωση του χώρου

1.1 Προλεγόμενα στην εμφάνιση του

Η δημιουργία της νέας πόλης του Πειραιά αποφασίστηκε με το Βασιλικό Διάταγμα της 6ης Δεκεμβρίου του 1833¹. Με το Διάταγμα αυτό η Αντιβασιλεία ανακήρυξε τον Πειραιά επίσημο λιμάνι (επίνειο) της νέας πρωτεύουσας του ελληνικού Βασιλείου και διέψευσε τις προβλέψεις εκείνες, που έλεγαν ότι επίνειο της Αθήνας θα γινόταν το Πόρτο-Ράφτη².

Το 1833 ο Πειραιάς ήταν μια ασήμαντη, απόκεντρη πόλη, η οποία είχε καταφέρει να διασώσει την αρχαία ονομασία των τριών φυσικών λιμανιών της (Κάνθαρος, Ζέα, Μουνυχία) στη μνήμη των λιγοστών κατοίκων της με μεγάλη δυσκολία³. Στην κατάσταση αυτή βρισκόταν από το τέλος της κλασικής εποχής. Τότε το Αθηναϊκό κράτος, που είχε αναδείξει τον Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της Μεσογείου, έχασε τον ηγετικό του ρόλο και

(1) Βλ. E. P. Sorocos, La morphologie sociale du Pirée a travers son evolution, εκδ. ΕΚΚΕ, Αθήνα 1985, σ. 33.

(2) Βλ. Χιακόν Αρχαίον, επιμ. έκδ. Ι. Βλαχογιάννη, Αθήνα 1910, τ. 5ος, σ. 66-69.

(3) Κατά τη διάρκεια της Φραγκοκρατίας και της Τουρκοκρατίας ξεχάστηκαν τα αρχαία ονόματα των λιμανιών του Πειραιά. Το κεντρικό του λιμάνι (Κάνθαρος) λεγόταν Πόρτο-Δράκο ή Πόρτο Λεόνε εξαιτίας του υπερφυσικού μαρμάρινου λιονταριού που βρισκόταν στη συμβολή των σημερινών οδών Βασιλέως Γεωργίου Α' και Εθνικής Αντιστάσεως. Το άγαλμα υπήρχε σ' εκείνη τη θέση μέχρι το 1687, οπότε ο Μοροζίνι το μετέφερε στη Βενετία. Το Πασαλιμάνι (Ζέα) ήταν γνωστό με το σημερινό όνομα του, ενώ το Τουρκολίμανο (Μουνυχία) λεγόταν Φανάρι. Μετά την Απελευθέρωση, τα λιμάνια ξαναπήραν τα αρχαία ονόματα τους. Από αρχαιολογικό λάθος όμως τα πρώτα χρόνια ταυτίστηκαν το αρχαίο λιμάνι της Ζέας με το σημερινό λιμάνι Αλών, το λιμάνι της Μουνυχίας με το Πασαλιμάνι και το Τουρκολίμανο με το λιμάνι του Φαλήρου. Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, Ο Πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδος, Πειραιάς 1939, σ. 115-116.

μαζί του έχασε και ο Πειραιάς το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής και της ναυτιλιακής του κίνησης. Εξάλλου ένα άλλο γεγονός, που είχε αποφασιστική σημασία για την κατοπινή κατάσταση του Πειραιά, ήταν η καταστροφή όλων των οχυρώσεων της αρχαίας πόλης και των λιμανιών της το 86 π.Χ. από το Ρωμαίο στρατηγό Σύλλα, ο οποίος θέλησε με τον τρόπο αυτό να ταπεινώσει τους Αθηναίους, επειδή είχαν επαναστατήσει εναντίον της Ρώμης τασσόμενοι στο πλευρό του Βασιλιά του Πόντου Μιθριδάτη⁴. Ανοχύρωτος πλέον καθώς ήταν ο Πειραιάς, έπαψε να είναι ασφαλής για την προσόρμιση των εμπορικών πλοίων, έμεινε έξω από τους θαλάσσιους δρόμους του Μεσογειακού εμπορίου και περιέπεσε σε αχρησία. Για τον Πειραιά των βυζαντινών χρόνων γνωρίζουμε μόνο ότι μάλλον τότε (12ος αιώνας) κτίστηκε το μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα⁵. Κατά την Τουρκοκρατία χρησίμευε κυρίως για ορμητήριο στα πειρατικά πλοία, αφού οι επισκέψεις εμπορικών πλοίων ήταν σπάνιες ιδιαίτερα τους πρώτους αιώνες της οθωμανικής κυριαρχίας, εποχή κατά την οποία συνεχιζόταν ο ανταγωνισμός

(4) Η οχύρωση της πόλης και των λιμανιών του Πειραιά άρχισε το 493/92 π. Χ. Τότε ο Θεμιστοκλής αποφάσισε να τον κάνει επίγειο της αρχαίας Αθήνας κι έκτισε ένα τείχος που περιέβαλλε όλη τη χερσόνησο. Λίγο αργότερα κτίστηκαν από τον Κίμωννα τα Μακρά Τείχη, το Φαληρικό και το Βόρειο Τείχος, που εξασφάλισαν την επικοινωνία της Αθήνας με τα λιμάνια του Πειραιά σε περίπτωση πολέμου. Η οχύρωση του επιγείου ολοκληρώθηκε στην εποχή του Περικλή, όταν μεταξύ του Βόρειου και του Φαληρικού Τείχους κτίστηκε ένα τρίτο, το λεγόμενο Διάμεσον ή Νότιον Τείχος. Μετά την ήττα των Αθηναίων κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο (431-404 π. Χ.) ο Σπαρτιάτης στρατηγός Λύσανδρος γκρέμισε τον θεμιστόκλειο περίβολο και τα Μακρά Τείχη. Ο Πειραιάς έμεινε ατείχιστος μέχρι το 394 π. Χ. Τότε ο Αθηναίος ναύαρχος Κόνων νίκησε τους Σπαρτιάτες στην Κνίδο και ανοικοδόμησε τον περίβολο και τα Μακρά Τείχη. Η τελευταία καταστροφή των οχυρώσεων έγινε, όπως είπαμε, το 86 π. Χ. από το Ρωμαίο στρατηγό Σύλλα. Από τότε ο περίβολος και τα Μακρά Τείχη του Πειραιά δεν ξανακτίστηκαν κι η πόλη έμεινε ανοχύρωτη. Βλ. Ι. Τραυλός "Πολιοδομία", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους (εφεξής Ι.Ε.Ε.), Εκδοτική Αθηνών, τ. Γ', σ. 328-333.

μεταξύ των Βενετών και των Τούρκων για τον έλεγχο του Σαρωνικού. Η λιγοστή εμπορική κίνηση που είχε το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, αφορούσε τη διακίνηση προϊόντων από και προς την τουρκοκρατούμενη Αθήνα με μικρά καΐκια κυρίως υδραίικα. Η εγκατάλειψη του επί τόσους αιώνες είχε μεταβάλλει ακόμα και τη μορφή και τη σύσταση του κεντρικού λιμανιού του. Οι συνεχείς προσχώσεις του χείμαρρου, που χυνόταν στο βορειοδυτικό τμήμα του, είχαν μικρύνει το βάθος του και είχαν κάνει δύσκολη την προσόρμιση των πλοίων σ' εκείνο το σημείο (λιμάνι Αλών), ενώ ελώδεις εκτάσεις κάλυπταν την ακτή Κονδύλη (παλαιά οδός Αγίου Διονυσίου), την πλατεία Θεμιστοκλέους και το χώρο μπροστά από το κεντρικό τελωνείο.

Ωστόσο ο Πειραιάς δεν έμεινε χωρίς κατοίκους κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας. Τους πρώτους αιώνες βέβαια ερημώθηκαν πολλά νησιά και παραλιακοί οικισμοί της ευρύτερης περιοχής του Σαρωνικού εξαιτίας των συχνών πειρατικών επιδρομών, αλλά μετά την ηρεμία, που επικράτησε στην περιοχή από το 1688 που έφυγε ο Μοροζίνι από την Αθήνα, ο Πειραιάς απέκτησε μικρούς αγροτικούς οικισμούς στην ενδοχώρα του. Στα τέλη του 18ου και στις αρχές του 19ου αιώνα οι μόνιμοι κάτοικοί του ήταν οι δέκα-δώδεκα καλόγεροι του μοναστηριού του Αγίου Σπυρίδωνα, οι δύο φύλακες του Πύργου, που χρησίμευε ως παρατηρητήριο για να ειδοποιούνται οι κάτοικοι της Αθήνας για την εμφάνιση εχθρικών πλοίων, ο τελώνης και ο Γάλλος λαδέμπορος Καυράκ μαζί με τους λίγους καλλιεργητές των μεγάλων τουρκικών κτημάτων. Στα χρόνια όμως της Ελληνικής Επανάστασης τον εγκατέλειψαν επανειλημμένα κι αυτοί οι λίγοι

(5) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, "Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτον σχέδιον της πόλεως", Κοινωνική, Πειραιάς 1969, σ. 21.

κάτοικοι που είχε - φοβούμενοι τον αφανισμό τους από τους Τούρκους - για να καταφύγουν στη Σαλαμίνα, ενώ μετά την ήττα των Ελλήνων στο Φάληρο (1827) ο Πειραιάς ερημώθηκε τελείως⁶.

1.2 Πρώτοι έποικοι και οργάνωση της πόλης

Η πρώτη προσπάθεια για τη δημιουργία του νεότερου Πειραιά έγινε κατά τη διάρκεια της Επανάστασης. Συγκεκριμένα το 1825 οι Ψαριανοί, που είχαν καταφύγει στην απελευθερωμένη Ελλάδα μετά την καταστροφή της ιδιαίτερης πατρίδας τους από τον τουρκικό στόλο (1824), πέτυχαν να τους παραχωρηθεί το δικαίωμα να ιδρύσουν τη δική τους πόλη στον Πειραιά. Η δημιουργία όμως της νέας πόλης των Ψαρών ματαιώθηκε από τους Αθηναίους, επειδή αφ' ενός θεωρούσαν ότι η γη, που διάλεξαν οι Ψαριανοί για να εγκατασταθούν στον Πειραιά ήταν αφιέρωμα των γονιών τους προς τον Άγιο Σπυρίδωνα και αφ' ετέρου επειδή πολλοί απ' αυτούς είχαν αγοράσει γη για να μετοικήσουν στον Πειραιά⁷.

Μετά την Απελευθέρωση οι πρώτοι που ενδιαφέρθηκαν να εγκατασταθούν στον Πειραιά ήταν οι Χιώτες. Η καταστροφή της Χίου (1822) ανάγκασε τους φτωχότερους αρχικά να καταφύγουν στην καθολική Σύρο, που ήταν ουδέτερη σ' όλη τη διάρκεια του αγώνα της ανεξαρτησίας επειδή βρισκόταν κάτω από τη γαλλική προστασία, ενώ οι πλούσιοι μετανάστευσαν στο Εξωτερικό. Μέχρι το 1828 οι Χιώτες, που υπήρξαν πιο δραστήριοι από τους άλλους πρόσφυγες - Μικρασιάτες και Αιγαιοπελαγίτες - κατόρθωσαν να

(6) Βλ. Π. Ευαγγέλου, Ο Πειραιάς στην επανάσταση του 1821, Αθήνα 1977.

(7) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, Πειραικά, Αθήνα 1945, σ. 20-21.

αναδείξουν την Ερμούπολη σε κέντρο του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Όταν τελείωσε ο πόλεμος βρέθηκαν διασκορπισμένοι μέσα στο χώρο του ελληνικού Βασιλείου, αλλά και έξω απ' αυτόν στην Ευρώπη και την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Γι' αυτό και το επιχείρημα, που πρόβαλλαν απευθυνόμενοι στον Οθωνα και την Αντιβασιλεία για να υποστηρίξουν την απόφασή τους να μετοικήσουν στον Πειραιά, ήταν η μεγάλη τους επιθυμία να δημιουργήσουν στο επίνειο της πρωτεύουσας τη Νέα Χίο, όπου θα συγκεντρώνονταν οι Χιώτες απ' όλα τα μέρη. Την ίδια επιθυμία είχαν εκφράσει και στον Καποδίστρια μετά την αποτυχία της εκστρατείας για την απελευθέρωση του νησιού τους (1827-1828). Ο τόπος που είχε επιλεγεί τότε για το συνοικισμό των Χιωτών στην ελεύθερη Ελλάδα ήταν η Εύβοια αλλά δεν πραγματοποιήθηκε τελικά, επειδή οι Χιώτες απογοητεύθηκαν από την απάντηση της Κυβέρνησης, η οποία τους αναγνώριζε το δικαίωμα να αποκτήσουν το δικό τους συνοικισμό αλλά διευκρίνιζε ότι δεν μπορούσε να δώσει σ' αυτόν ούτε διακεκριμένο χαρακτήρα ούτε το όνομα της γενέτειράς τους. Η άρνηση της Κυβέρνησης να ικανοποιήσει τους παραπάνω όρους έγινε η αιτία για να μην εποικίσουν οι Χιώτες την Εύβοια, ενώ παράλληλα τους έδωσε μια ακόμη αφορμή για να στραφούν εναντίον του Καποδίστρια⁸⁾. Τα αίτια βρίσκονταν στην επιφυλακτικότητα με την οποία ο Κυβερνήτης αντιμετώπισε όλες γενικά τις προτάσεις των ομογενών για την ίδρυση εμπορικών πόλεων (αποικιών κατά τα λεγόμενά τους) στην ελεύθερη

(8) Άλλα γεγονότα που έγιναν η αφορμή για να εκδηλωθεί δυσαρέσκεια μεταξύ των Χιωτών και του Καποδίστρια ήταν η εκστρατεία για την απελευθέρωση της Χίου κι η επιμονή του Κυβερνήτη να καταθέσουν οι Χιώτες στην Χρηματιστική Τράπεζα που είχε ιδρύσει ένα μέρος από τα χρήματα που σκόπευαν να διαθέσουν για την ίδρυση της πόλης τους. Βλ. Χιακόν Αρχαίον, τ. 5ος, σ. 12-15.

Ελλάδα⁹.

Η πρωτοβουλία για το συνοικισμό του Πειραιά ανήκε στους Χιώτες της Σύρου, η οποία εξακολουθούσε να είναι το κέντρο των προσφύγων της Χίου και μετά το τέλος της Επανάστασης. Κατά την εποχή της άφιξης του Οθωνα στην Ελλάδα η κοινότητα των Χιωτών της Ερμούπολης έστειλε, όπως και άλλες κοινότητες, επιτροπή στο Ναύπλιο για να τον συγχαρεί. Η επιτροπή, που αποτελούνταν από τους Αλέξανδρο Κοντόσταυλο, Γεώργιο Γλαράκη, Ιωάννη Βούρο και Παντιά Α. Ράλλη, μαζί με τις ευχές της έδωσε στο Βασιλιά και αναφορά (μηνολογημένη την 13 Μαρτίου 1833) με την οποία εξέφραζε την επιθυμία όλων των Χιωτών να μετοικήσουν στον Πειραιά¹⁰.

Η Αντιβασιλεία δεν ασχολήθηκε αμέσως με το αίτημα των Χιωτών, γιατί προηγούνταν η επιλογή της νέας πρωτεύουσας του ελληνικού Βασιλείου. Η Κόρινθος, το Ναύπλιο, τα Μέγαρα, η Τρίπολη, η Σύρος, το Άργος και βέβαια η Αθήνα προτείνονταν για έδρα της Κυβέρνησης. Τελικά η Αντιβασιλεία με το Βασιλικό Διάταγμα της 29.6/11.7.1833 "περί ανοικοδομήσεως της πόλεως των Αθηνών και εκείσε μεταθέσεως της Έδρας της Κυβερνήσεως" ανακήρυξε την Αθήνα πρωτεύουσα, όρισε τη μετάθεση των δημόσιων υπηρεσιών για την 1.1.1834 και ενέκρινε το πολεοδομικό σχέδιο των "αρχιτεκτόνων της Κυβερνήσεως", Κλεάνθη και Σάουμπερτ. Το επόμενο βήμα της Αντιβασιλείας ήταν να επιλέξει το λιμάνι που θα γινόταν επίγειο της Αθήνας, γιατί τότε οι χερσαίες οδοί επικοινωνίας ήταν σχεδόν

(9) Βλ. Δ. Κατηφόρης "Ενδιαφέρον ομογενών για την ίδρυση πόλεων στην ελληνική επικράτεια επί Καποδίστρια", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Α', σ. 273-285.

(10) Βλ. Χιακόν Αρχαίον, τ. 5ος, σ. 65-66.

ανύπαρκτες και η νέα πρωτεύουσα για να επικοινωνεί με τις άλλες περιοχές της επικράτειας και με το εξωτερικό έπρεπε να αποκτήσει πρόσβαση προς τη θάλασσα. Η επιλογή δεν ήταν δύσκολη, αν και έγιναν διάφορες προβλέψεις, επειδή το Αθηναϊκό κράτος, του οποίου τη φήμη και την ακτινοβολία ως κέντρου του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού επεδίωκε να αναβιώσει η Αντιβασιλεία με την επιλογή της πρωτεύουσας, χρησιμοποιούσε τον Πειραιά ως επίγειο τον καιρό της ακμής του. Έτσι πριν λήξει το 1833 ο Πειραιάς έγινε το επίσημο λιμάνι της Αθήνας και οι "αρχιτέκτονες της Κυβερνήσεως" διατάχθηκαν να χαράξουν το σχέδιο της νέας πόλης.

Μετά απ' όλα αυτά η Αντιβασιλεία έκρινε ότι μπορούσε πλέον να ασχοληθεί με το αίτημα των Χιωτών να ιδρύσουν το δικό τους συνοικισμό στον Πειραιά. Γι' αυτό ο τότε Γραμματέας των Εσωτερικών Ι. Κωλέττης ζήτησε μέσω του Νομάρχη Αττικής και Βοιωτίας ακριβείς πληροφορίες από την πληρεξούσια επιτροπή σχετικά με α) τη σταθερή απόφαση των Χιωτών να συνοικίσουν τον Πειραιά, β) τον αριθμό και τα επαγγέλματα των οικογενειών που ήθελαν να μετοικήσουν σ' αυτόν και γ) τα μέτρα που τα μέλη της επιτροπής νόμιζαν ότι ήταν ανάγκη να ληφθούν από την Κυβέρνηση για να πραγματοποιηθεί όσο το δυνατόν ταχύτερα ο συνοικισμός αυτός. Τις ίδιες πληροφορίες ζήτησε ο Γραμματέας των Εσωτερικών μέσω του Νομάρχη Κυκλάδων και από τους ίδιους τους Χιώτες της Ερμούπολης, ενώ δεν παρέλειψε να παρακαλέσει προσωπικά τον Α. Κοντόσταυλο, που είχε αρχίσει τις ενέργειες για τη συγκέντρωση όλων των Χιωτών σε μία πόλη αμέσως μετά την καθίδρυση της βασιλείας, να μεταβεί στη Σύρο για να συμβάλλει στην ταχεία πραγματοποίηση του συνοικισμού¹¹.

Η απάντηση των Χιωτών δεν άργησε να σταλεί προς το Νομόρχη Αττικής και Βοιωτίας και προς το Γραμματέα των Εσωτερικών και από τον τελευταίο προς την Αντιβασιλεία και τον Οθωνα. Στις 28 Ιανουαρίου 1834 τα δύο από τα τέσσερα μέλη της επιτροπής που βρίσκονταν στη Σύρο, ο Ι. Βούρος και ο Π. Α. Ράλλης - ο Κοντόσταυλος ήταν τότε στην Αίγινα και ο Γλαράκης στην Πάτρα - συγκάλεσαν συνέλευση στην οποία συμμετείχαν οι αρχηγοί των οικογενειών και οι προεστοί των συντεχνιών για να συζητήσουν σχετικά με το συνοικισμό τους στον Πειραιά. Η συνέλευση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η απόφαση των Χιωτών να συνοικίσουν τον Πειραιά ήταν σταθερή και αφού κατάρτισε κατάλογο με τα ονόματα και τα επαγγέλματα όσων ήταν πρόθυμοι να μετοικήσουν αμέσως στον Πειραιά, πρότεινε τα μέτρα που έπρεπε να λάβει η Κυβέρνηση για να διευκολύνει την πραγματοποίηση του συνοικισμού τους. Συνοπτικά, τα μέτρα αυτά ήταν: α) η σύσταση Διαμετακομιστικού καταστήματος, β) η σύσταση λοιμοκαθαρητηρίου, γ) ο καθαρισμός του λιμανιού, δ) η παραχώρηση ικανής έκτασης εθνικής γης για τη δημιουργία της εμπορικής τους κυρίως πόλης αλλά και γεωργήσιμης γης για γεωργικά και κηπουρικά καταστήματα, ε) η παροχή βοήθειας για τη μετάβαση των άπορων οικογενειών στον Πειραιά και στ) η ονομάτιση του συνοικισμού με το όνομα της χαμένης τους πατρίδας. Ενώ ιδιαίτερης σημασίας για τις προθέσεις των εύπορων Χιωτών ήταν η πρόταση να τους δωθεί άδεια για την ίδρυση τοπικής τράπεζας με δικά τους κεφάλαια και με δικαίωμα έκδοσης χαρτονομίσματος, του οποίου όμως η χρήση δεν θα ήταν υποχρεωτική για την Κυβέρνηση και για

όποιον άλλον δεν εμπιστευόταν την τράπεζα αυτή. Η συνέλευση τελείωσε με την εκλογή της τριμελούς επιτροπής που ανέλαβε τις διαδικασίες της μετοικεσίας. Τα μέλη της επιτροπής ήταν ο Νεόφυτος Βάμβας ως πρόεδρος, ο Π. Α. Ράλλης και ο Ι. Βούρος¹². Οι αποφάσεις όμως της συνέλευσης δεν βρήκαν σύμφωνους όλους τους Χιώτες της Ερμούπολης γι' αυτό οι αντιπειραιστές (αυτοί που ήταν αντίθετοι με την εγκατάσταση των Χιωτών στον Πειραιά), αφού πήραν με το μέρος τους το Νομάρχη Κυκλάδων, πέτυχαν τη σύγκληση νέας συνέλευσης. Η νέα αυτή συνέλευση έγινε στις 25 Απριλίου του 1834 και ενέκρινε ομόφωνα όλες τις αποφάσεις της προηγούμενης λύνοντας οριστικά τη διαφωνία υπέρ των Χιωτών που επιθυμούσαν να μετοικήσουν στον Πειραιά¹³.

1.3 Νομοθεσία και σχεδιασμοί

Ενώ η Κυβέρνηση ζητούσε να μάθει τις προθέσεις των Χιωτών, ο Γερμανός αρχιτέκτονας Εδουάρδος Σάουμπερτ και ο Έλληνας συναδελφός του Σταμάτης Κλεάνθης χάραξαν το σχέδιο της νέας πόλης και το υπέβαλλαν στην Αντιβασιλεία για έγκριση. Αυτή, αφού ζήτησε τη γνώμη του επίσης αρχιτέκτονα, μυστικοσύμβουλου του Βασιλιά της Βαυαρίας Λουδοβίκου, Λέο φον Κλέντσε, έδωσε την έγκριση της στις 13/25 Αυγούστου του 1834¹⁴.

Το πρωτότυπο σχέδιο δεν έχει διασωθεί. Υπάρχει όμως στο

(12) ό.π., σ. 75, 80-83, 89-94.

(13) ό.π., σ. 94-99.

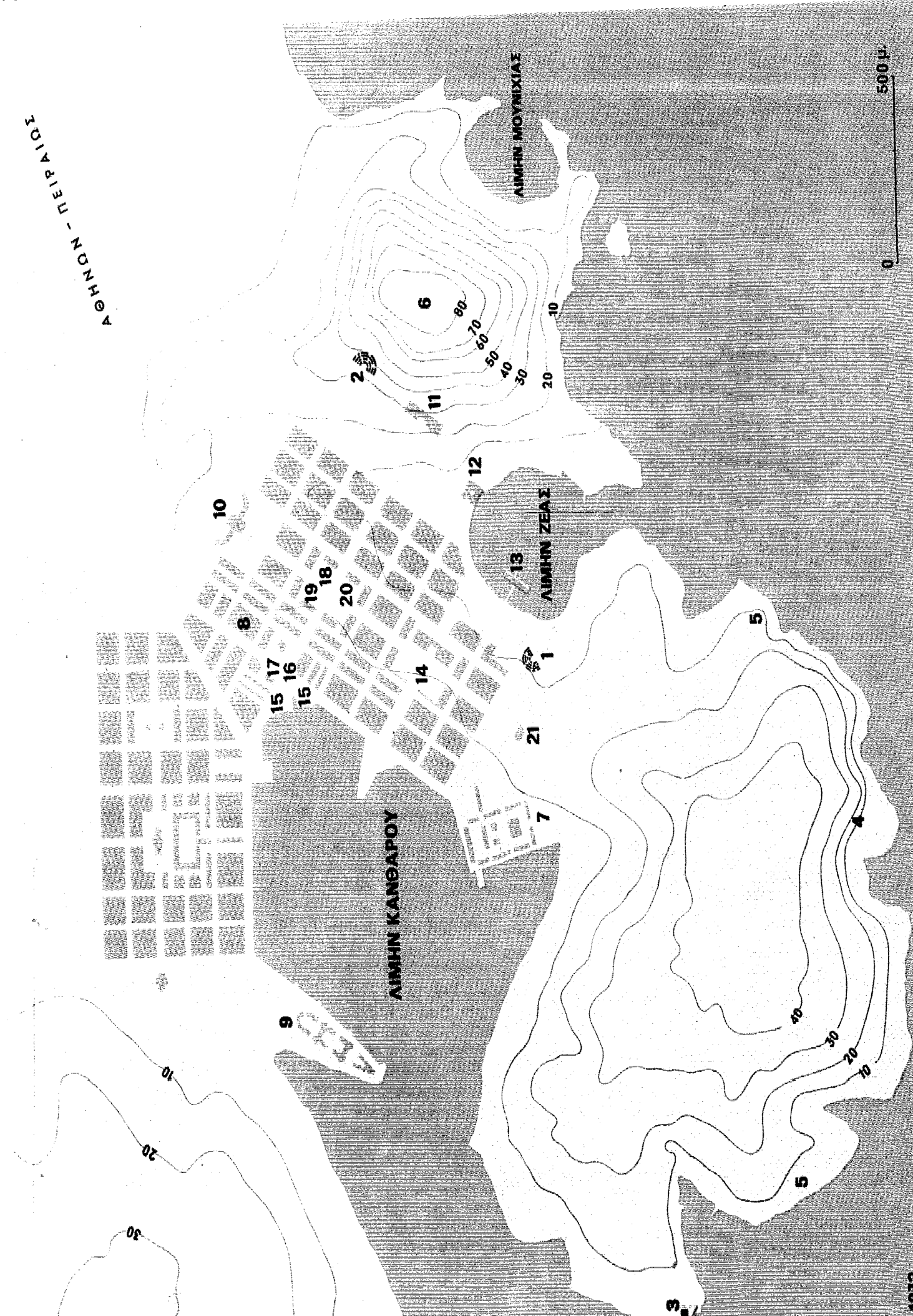
(14) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος "το πρώτον σχέδιον της πόλεως Πειραιώς", Τεχνική-οικονομική-κοινωνική επιθεώρηση, 3 (1948) και του ίδιου "Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτον σχέδιον της πόλεως", Κοινωνική, Πειραιάς 1969.

Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά ύστερα από δωρεά του Ι. Α. Μελετόπουλου ο χάρτης του Φερδινάνδου Αλντενχόβεν, που είναι ακριβές αντίγραφο του αρχικού σχεδίου¹⁵. Βλέποντας προσεκτικά το χάρτη αυτό διαπιστώνουμε ότι οι Σάουμπερτ και Κλεάνθης ακολούθησαν στη χάραξη του σχεδίου το ορθογωνικό σύστημα ρυμοτομίας με παράλληλους και κάθετους δρόμους και χώρισαν την πόλη του Πειραιά σε δύο τμήματα, το νοτιοανατολικό και το βορειοδυτικό που θα σχηματιζόταν από την επιχωμάτωση και οικοπεδοποίηση του λιμένα Αλών. Τα δύο αυτά τμήματα ένωνε ένα ορθογώνιο τρίγωνο στη βορειοανατολική γωνία του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά. Στην κορυφή του κατέληγε η οδός που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά (η σημερινή οδός Πειραιώς) και τις πλευρές του τριγώνου αποτελούσαν οι οδοί Μακράς Στοάς (σημερινή Γούναρη) και Μιαούλη (σημερινή Εθνικής Αντιστάσεως)¹⁶. Τα όρια της πόλης αποτελούσαν οι οδοί Θερμοπυλών, Αγίου Διονυσίου (σημερινή ακτή Κονδύλη-Αγ. Διονυσίου), Φωκίωνος, πλατεία Ιπποδαμείας, Ηφαίστου (σημερινή Ελ. Βενιζέλου), Μουνυχίας (σημερινή Γρ. Λαμπράκη), ακτή Μουτσοπούλου, Φιλελλήνων, ακτή Μιαούλη και ακτή Ποσειδώνος (σημερινή ακτή Ποσειδώνος-ακτή Καλλιμασιώτη). Τα πρώτα όρια δηλαδή του νεότερου Πειραιά περιλάμβαναν μόνον την περιοχή γύρω από το κεντρικό του λιμάνι, και έμεναν έξω απ' αυτά τα δύο άλλα λιμάνια του, το Πασαλιμάνι και το Τουρκολίμανο (το

(15) Άλλη πηγή για το πρώτο σχέδιο του Πειραιά είναι το βιβλίο του Λέο φον Κλέντσε, Aphoristische Bemerkungen gesammelt auf seiner Reise nach Griechenland, Βερολίνο 1838. Στο βιβλίο αυτό ο συγγραφέας περιλαμβάνει με τη μορφή συμπληρώματος την έκθεση του "προς την Αντιβασιλεία για το σχέδιο της πόλης του Πειραιά", σ. 709-713.

(16) Βλ. Ι. Τραυλός "Πειραιεύς", Δομή, τ. 12ος, σ. 442-456, εκδ. έβδομη (2.10.1975) και Ι. Τραυλός - Α. Κόκκου "Πολοδομία και αρχιτεκτονική", Ι.Ε.Ε, τ. ΙΓ', σ. 515-528.

ΑΓΝΩΝ - ΤΕΡΑΙΟΣ



0 500 μ

Χ Α Ρ Τ Η Σ 1

Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο του Πειραιά

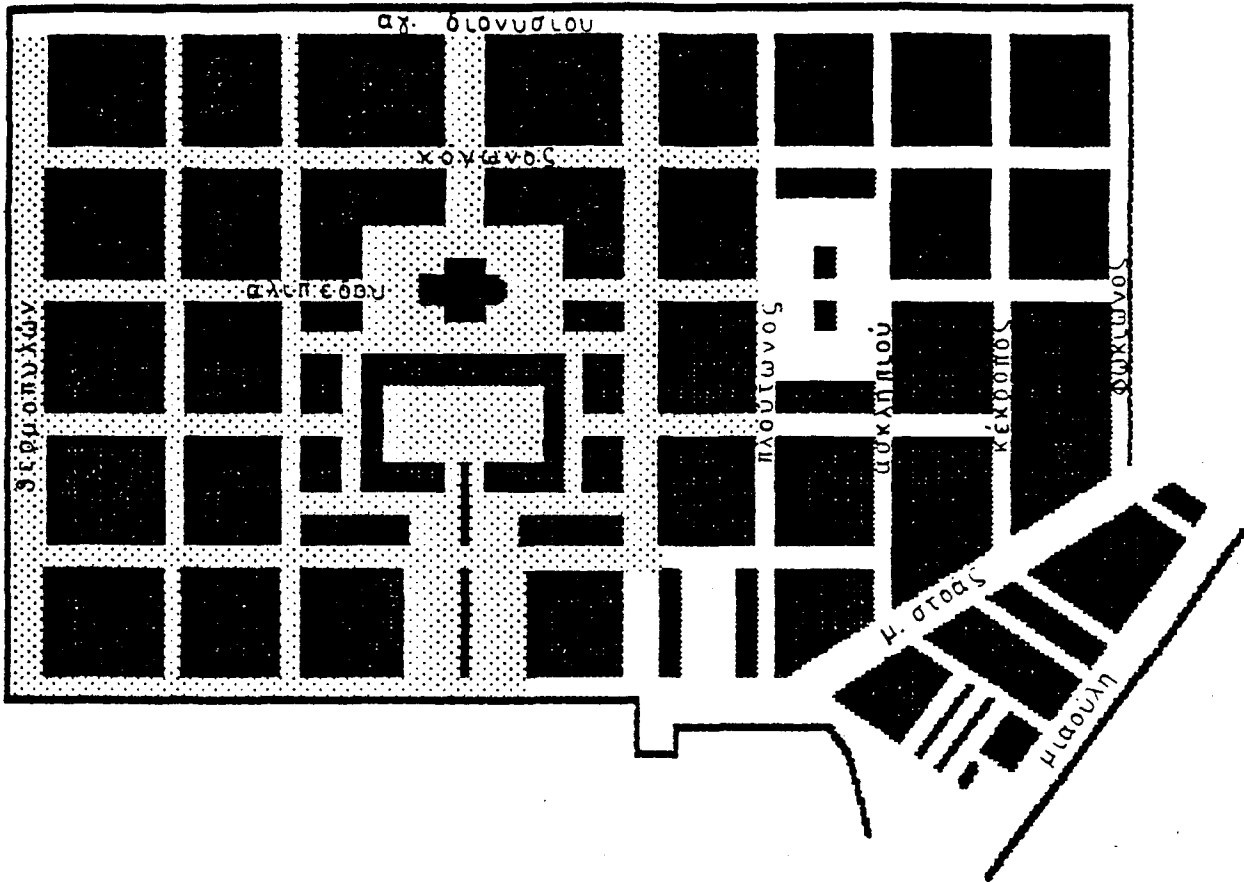
Ο διπλανός χάρτης σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Ιωάννη Τραυλό το 1972 για λογαριασμό της εγκυκλοπαίδειας Δομή και αποτελεί αναπαραγωγή του χάρτη που ιχνογραφήθηκε από τον Φερδινάνδο Αλντενχόβεν, λιθογραφήθηκε από τον Α. Φόρεστ και τυπώθηκε το 1837 στη Βασιλική Λιθογραφία. Στην ανασχεδίαση του Τραυλού δεν περιλαμβάνεται το τοπογραφικό σχέδιο της Αθήνας, που υπάρχει στο χάρτη του 1837. Επίσης τα τρία λιμάνια του Πειραιά δεν αναφέρονται με τα ονόματα που είχε χρησιμοποιήσει ο Αλντενχόβεν. Συγκεκριμένα, στον παλαιό χάρτη το κεντρικό λιμάνι της πόλης αναφέρεται ως λιμάνι του Πειραιά (Port du Pirée), το λιμάνι της Ζέας ως λιμάνι της Μουνυχίας (Port de Muniche) και το λιμάνι της Μουνυχίας ως λιμάνι του Φαλήρου (Port de Phalere).

Οι αριθμοί αφορούν τα προβλεπόμενα δημόσια και δημοτικά καταστήματα καθώς και τις σωζόμενες τότε αρχαιότητες κι έχουν ως ακολούθως: 1, 2 ερείπια αρχαίων θεάτρων, 3 τάφος Θεμιστοκλέους, 4 αρχαίοι τάφοι, 5 ερείπια αρχαίων τειχών, 6 ερείπια αρχαίου φρουρίου, 7 τελωνείο, 8 στρατιωτική σχολή, 9 λοιμοκαθακτήριο, 10 στρατώνας, 11 νοσοκομείο, 12 σφαγεία, 13 θαλάσσια λουτρά, 14 ναυτική σχολή, 15 αγορά, 16 θέατρο, 17 χρηματιστήριο, 18 σχολείο, 19 δημαρχείο, 20 βιβλιοθήκη, 21 νεκροταφείο.

Ο χάρτης του Αλντενχόβεν βρίσκεται στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά, ύστερα από δωρεά του Ι. Αλ. Μελετόπουλου.

Χ Α Ρ Τ Η Σ 2

Απόσπασμα πολεοδομικού σχεδίου: Βορειοδυτικό τμήμα, Λιμάνι Ζέας-Αλών



Οι Σάουμπερτ και Κλεάνθης, όπως είπαμε παραπάνω, χώρισαν την πόλη του Πειραιά σε δύο τμήματα, το βορειοδυτικό και το νοτιοανατολικό. Τα δύο τμήματα ένωσε ένα ορθογώνιο τρίγωνο στη βορειοανατολική γωνία του λιμανιού του Πειραιά. Τις πλευρές του τριγώνου αποτελούσαν οι οδοί Μακράς Στοάς (σημερινή Γούναρη) και Μιαούλη (σημερινή Εθνικής Αντιστάσεως).

Το βορειοδυτικό τμήμα της πόλης θα σχηματιζόταν από την επιχωμάτωση και την οικοπεδοποίηση του λιμένα Αλών. Στο σχέδιο ήταν χαραγμένοι οι οδοί Φωκίωνος, Κέκροπος, Ασκληπιού, Πλούτωνος (σημερινή Μαυρομιχάλη), Θερμοπυλών και οι κάθετοι τους Αγ. Διονυσίου (σημερινή ακτή Κονδύλη), Κόνωνος και Αλιπέδου. Οι Κόνωνος και Αλιπέδου συναντούσαν την Θερμοπυλών επειδή οι δύο αρχιτέκτονες πρότειναν με το σχέδιο τους την επιχωμάτωση του λιμένα Αλών. Η επιχωμάτωση όμως τελικά δεν έγινε και οι οδοί Κόνωνος και Αλιπέδου φτάνουν σήμερα μέχρι την Πλούτωνος (σημερινή ακτή Καλλιμασιώτη). Όλη η άλλη έκταση ανάμεσα στις οδούς Θερμοπυλών, Πλούτωνος και Αγ. Διονυσίου είναι το σημερινό λιμάνι Αλών και η ακτή Τσελέπη (βλ. σκιαγραφημένο μέρος σχεδίου).

σημερινό Μικρολίμανο).

Με το σχέδιο τους οι δύο αρχιτέκτονες διατήρησαν τα ερείπια της αρχαίας πόλης και πρόβλεψαν τη δημιουργία ευρέων λεωφόρων και μεγάλων πλατειών και την ανέγερση δημόσιων και δημοτικών καταστημάτων. Τέτοια καταστήματα ήταν το Τελωνείο, το Λοιμοκαθακτήριο, το θέατρο, το Νοσοκομείο, το Δημαρχείο, το Χρηματιστήριο, το Νεκροταφείο, το Σχολείο, η Βιβλιοθήκη και τα Ανάκτορα, που επρόκειτο να ανεγερθούν στο σημείο που κατέληγε η οδός Αθηνών-Πειραιώς, εκεί δηλαδή που βρίσκεται σήμερα η πλατεία Ιπποδαμείας¹⁷.

Η έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου άνοιξε το δρόμο για τον οργανωμένο εποικισμό του Πειραιά. Έτσι λίγους μήνες αργότερα, στις 2/14 Δεκεμβρίου του 1834 η Αντιβασιλεία εξέδωσε το πρώτο Βασιλικό Διάταγμα "περί των κατά τον Πειραιά ιδιωτικών οικοδομών", που καθόριζε τους όρους με τους οποίους μπορούσε να αποκτήσει γη όποιος ήθελε να εγκατασταθεί στον Πειραιά. Η παραχώρηση της γης γινόταν από τις εθνικές και τις μοναστηριακές γαίες, που είχαν περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου μετά τη διάλυση του κατεστραμμένου μοναστηριού του Αγ. Σπυρίδωνα. Ενώ με το άρθρο 7 διασαφηνιζόταν ότι οι γαίες, που βρίσκονταν στη δεξιά πλευρά του μοναστηριού φυλάσσονταν για τους Χιώτες και ότι η ζήτηση της γης ήταν ελεύθερη μόνον για τις γαίες που εκτείνονταν στην αριστερή του πλευρά¹⁸.

Τον επόμενο χρόνο εντάθηκαν οι νομοθετικές παρεμβάσεις, αφού κατά τους τέσσερεις πρώτους μήνες του 1835 εκδόθηκαν τρία Βασιλικά Διατάγματα, περίπου ένα για κάθε μήνα.

(17) Στο χάρτη του Αλντενχόβεν δεν σημειώνεται η θέση των Ανακτόρων, γιατί με το Βασ. Διάταγμα της 29 Δεκεμβρίου 1836/10 Ιανουαρίου 1837 αποφασίστηκε να μην οικοδομηθούν.

(18) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 1, 11/23 Ιανουαρίου 1835.

Συγκεκριμένα στις 24 Ιανουαρίου (5 Φεβρ.) 1835 εκδόθηκε το Βασιλικό Διάταγμα "περί παραχώρησης οικοπέδων κατά τον Πειραιά εις τους Χιώτες", που καθόριζε τις τιμές πωλήσεων και αποζημιώσεων της γης. Οι τιμές αυτές ίσχυαν τόσο για το δεξιό μέρος της πόλης του Πειραιά που είχε φυλαχθεί για τους Χιώτες (άρθρο 1), όσο και για το αριστερό (άρθρο 9)¹⁹.

Το δεύτερο Διάταγμα "περί παραχώρησης γηπέδων εις Πειραιά" εκδόθηκε στις 13/25 Μαρτίου 1835 και διευκρίνιζε ότι το Κράτος διατηρούσε το δικαίωμα της ιδιοκτησίας (*constitutatum possessorum*) των εθνικών γαιών μέχρι την εκπλήρωση του κυριότερου όρου της παραχώρησής τους, που ήταν η οικοδόμησή τους. Μ' αυτόν τον τρόπο το Κράτος απαγόρευσε τη μεταπώληση των εθνικών γαιών και προσπάθησε να εμποδίσει τη συγκέντρωσή τους στα χέρια λίγων²⁰.

Το τρίτο Βασ. Διάταγμα ήταν το "περί του εις Πειραιά συνοικισμού των Χίων" και εκδόθηκε στις 17/29 Απριλίου 1835. Το διάταγμα αυτό ικανοποιούσε τα βασικότερα αιτήματα της πληρεξούσιας επιτροπής των Χιωτών. Συνοπτικά αναφέρουμε ότι το μισό μέρος της νέας πόλης του Πειραιά φυλασσόταν για μια πενταετία (1835-1839) αποκλειστικά για τους Χιώτες, με τον όρο κάθε χρόνο να οικοδομούν το ένα πέμπτο της έκτασης αυτής, ώστε μέχρι το τέλος του 1839 να έχουν οικοδομήσει ολόκληρη την έκταση. Επιπλέον απαλλάσσονταν από την υποχρέωση πληρωμής σε μετρητά των γαιών που θα αγόραζαν, εάν πέντε μήνες μετά τη δημοσίευση του διατάγματος αυτού εγκαθίσταντο στον Πειραιά τουλάχιστον πενήντα Χιώτες και άρχιζαν την οικοδόμηση. Ο όρος της αποκατάστασης τουλάχιστον πενήντα χιώτικων οικογενειών

(19) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 5, 27 Φεβρουαρίου 1835.

(20) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 10, 29 Μαρτίου/10 Απριλίου 1835.

ίσχυε και για την ίδρυση ξεχωριστού Δήμου, με το όνομα Δήμος Χίων. Στο μεταξύ μπορούσαν να συγκροτήσουν μια επιτροπή, που θα εγκαθίστατο στον Πειραιά για να προετοιμάσει το σχηματισμό του χιώτικου Δήμου. Ακολουθούσαν τα άρθρα, που αναφέρονταν στην ικανοποίηση των άλλων αιτημάτων της "επί του συνοικισμού των Χίων επιτροπής" (καθαρισμός κεντρικού λιμανιού, χορήγηση άδειας για τη σύσταση τοπικής τράπεζας) και το διάταγμα τελείωνε με την έγκριση του "ταχύτατου" σχηματισμού Δήμου από τους ιδιοκτήτες οικοδομών και γαιών της αριστερής πλευράς του Πειραιά. Στο Δήμο αυτό θα υπάγονταν και οι ιδιοκτήτες του δεξιού μέρους μέχρι να συσταθεί ο δικός τους Δήμος.

Τελικά το Διάταγμα της 17/29 Απριλίου 1835 δεν ίσχυσε όπως είχε, επειδή η πληρεξούσια επιτροπή των Χιωτών πέτυχε την έκδοση του Βασιλικού Διατάγματος της 25 Μαΐου (6 Ιουνίου) 1836 με το οποίο τροποποιήθηκαν οι όροι για το σχηματισμό του συνοικισμού τους. Το μόνο άρθρο που εφαρμόστηκε ήταν αυτό με το οποίο εγκρίθηκε ο σχηματισμός του Δήμου Πειραιά. Έτσι το Διάταγμα της 17/29 Απριλίου 1835 έγινε η "ληξιαρχική πράξη γεννήσεως" του Δήμου Πειραιά αντί να γίνει του χιώτικου συνοικισμού²¹.

1.4 Η γέννεση του Δήμου

Στις 23 Δεκεμβρίου του 1835 ορκίστηκαν πρώτοι Δημοτικοί άρχοντες οι: Κυριάκος Σερφιώτης (δήμαρχος), Κωνσταντίνος Σκυλίτσης (πάρεδρος), Ιωάννης Δράκος, Εμμανουήλ Δεικτάκης, Εμμανουήλ Μεστανέας, Αθανάσιος Σίνου, Γεώργιος Λαμπρινίδης, Βασίλειος Αργαστηριάης, Ισίδωρος Πουρπούρας και Γεώργιος Παπαδόπουλος (δημοτικοί σύμβουλοι)²².

Ο λόγος που η Γραμματεία των Εσωτερικών έσπευσε να εγκρίνει το σχηματισμό του Δήμου Πειραιά είναι καταφανής, αφού η ίδρυση του έγινε με βάση το άρθρο 5 του νόμου της 27ης (8 Ιανουαρ. 1834) Δεκεμβρίου 1833 "περί συστάσεως των Δήμων", που έλεγε ότι:

"Ο σχηματισμός Δήμων εκόντων ολιγοτέρους των 300 κατοίκων εμπορεί να γένη κατ' εξαίρεσιν τότε μόνον, όταν ως εκ των υπάρχουσών σχέσεων πηγάζωσι ιδιαίτεροι λόγοι προς τούτο, και όταν ουδέ ο διορισμός της Δημοτικής Αρχής, ουδέ η εκπλήρωσις των Δημοτικών σκοπών παρεμποδίζεται δια του τοιούτου σχηματισμού.

Προ πάντων δε θέλουσι δίδεσθαι κατά τούτο αι δυναταί ευκολίαι, όταν πρόκηται λόγος να συνοικισθώσι νέα χωρία δι' αποίκων" ²³.

Πραγματικά τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ο Δήμος του Πειραιά ανέλαβε τον οργανωτικό και οικονομικό ρόλο που ήταν απαραίτητος για τη συγκρότηση της νέας πόλης. Γι' αυτόν το λόγο άλλωστε οι Δημοτικοί Σύμβουλοι ανέλαβαν τα καθήκοντά τους αμέσως μετά την ορκωμοσία συγκαλώντας την πρώτη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Η συνεδρίαση, που έγινε στο μισο-κατεστραμμένο ναό του μοναστηριού του Αγ. Σπυρίδωνα με την παρουσία του Δήμαρχου, του Δημαρχιακού Πάρεδρου και του Εφημέριου του ναού, εξέλεξε πρώτα τον Εμμανουήλ Δεικτάκη πρόεδρο του Σώματος κι έπειτα προχώρησε στη λήψη αποφάσεων.

(21) Βλ. παράρτημα Ι.

(22) Ο Μελετόπουλος στα Πειραικά του υποστηρίζει ότι η συγκρότηση του Δήμου έγινε ύστερα από την αίτηση που υπέβαλλαν προς τη Βασιλική Γραμματεία των Εσωτερικών στις 25 Οκτωβρίου 1835 41 κτηματίες και κάτοικοι του Πειραιά. Βλ. ό.π., σ. 56.

(23) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 3, 10/22 Ιανουαρίου 1834.

Συγκεκριμένα αποφάσισε να χρησιμοποιήσει προσωρινά το σπίτι του Δεικτάκη για τις συνελεύσεις του Δημ. Συμβουλίου, διόρισε ένα Δημαρχιακό και δύο αστυνομικούς κλητήρες και ονόμασε πρόσκαιρα τους Δημοτικούς Σύμβουλους Γ. Λαμπρινίδη και Ι. Δράκο αστυνόμο και αγορανόμο αντίστοιχα προκειμένου να προσφέρουν νομότυπα τη βοήθεια τους στο Δήμαρχο, που ήταν ο επικεφαλής της αστυνομικής διοίκησης της περιοχής του σύμφωνα με το Δημοτικό νόμο του 1833²⁴. Από τις αποφάσεις που πάρθηκαν στην πρώτη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου ο διορισμός αγορανόμου είχε ιδιαίτερη σημασία για τη νεοσύστατη πόλη του Πειραιά, επειδή μ' αυτόν η Δημοτική Αρχή επεδίωκε να απαλλάξει τους νέους οικιστές από μian επιπλέον δυσκολία κατά την εγκατάστασή τους, όπως ήταν η αισχροκέρδεια μερικών εμπόρων στα τρόφιμα.

Κατά τη διάρκεια του 1836, του πρώτου δηλαδή χρόνου της λειτουργίας της Δημοτικής Διοίκησης η δραστηριότητα του Δήμαρχου και των Δημοτικών Συμβούλων υπήρξε έντονη και πολυσχιδής.

Το πρώτο έργο του Υδραίου Δήμαρχου Κυρ. Σερφιώτη ήταν η ανέγερση του νέου ναού του Αγ. Σπυρίδωνα. Εκφράζοντας το θρησκευτικό αίσθημα των ορθόδοξων χριστιανών του Δήμου πρότεινε στο Δημοτικό Συμβούλιο την ανέγερση νέου ναού, γιατί ο παλιός αφενός είχε σχεδόν καταστραφεί το 1827 από τους κανονιοβολισμούς των Ελλήνων και αφετέρου το μέγεθος του δεν ήταν ανάλογο με τον αριθμό των νέων κατοίκων του Δήμου. Ακόμα πρότεινε να ονομασθεί ο νέος ναός Άγιος Σπυρίδωνας και

(24) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, τ. πρώτος (Δεβριος 1835 - Νεβρ. 1836) και Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, Ο Πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδος, Πειραιάς 1939, σ. 11-13.

να μεταφερθεί η εικόνα του Αγίου από τον παλαιό ναό στο νέο. Τέλος ο Δήμαρχος ζήτησε από το Δημ. Συμβούλιο την άδεια να διαπραγματευθεί τη σύναψη δανείου και να ζητήσει τη βοήθεια των Χριστιανών, επειδή δεν υπήρχε στο Δημοτικό Ταμείο το αναγκαίο χρηματικό ποσό για την πραγματοποίηση του έργου. Το Δημοτικό Συμβούλιο αποδέχτηκε όλες τις προτάσεις του Δήμαρχου και στις 18 Μαΐου του 1836 τέθηκε ο θεμέλιος λίθος του νέου ναού. Το έργο όμως ολοκληρώθηκε μόνον αφού ο Σάουμπερτ απλοποίησε το πολυδάπανο σχέδιο, που είχε χαράξει ο Κλεάνθης για το ναό του προστάτη Αγίου της πόλης²⁵.

Στην πρωτοβουλία του Δήμαρχου οφειλόταν και η χορήγηση άδειας σε ιδιώτη για την ίδρυση φαρμακείου με το σκεπτικό ότι η ύπαρξη ενός τέτοιου καταστήματος ήταν μια ακόμη διευκόλυνση για την εγκατάσταση νέων κατοίκων στον Πειραιά.

Ωστόσο περισσότερο σημαντικές για τη θεμελίωση του νεότερου Πειραιά υπήρξαν οι αποφάσεις που πήρε το Δημοτικό Συμβούλιο για την ίδρυση αλληλοδιδακτικού Σχολείου και για την εκτέλεση του πρώτου λιμενικού έργου.

Στις 19 Ιανουαρίου του 1836, το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε την ίδρυση μικτού Δημοτικού Σχολείου. Επειδή όμως ο Δήμος δεν είχε τα χρήματα που χρειαζόταν για τη λειτουργία του, ο Δημ. Συμβούλος Γ. Λαμπρινίδης πρόσφερε το μαγαζί που βρισκόταν κάτω από το σπίτι του για τη στέγαση του Σχολείου, ενώ το μισθό του δάσκαλου κατέβαλαν από κοινού το Δημόσιο και ο Δήμος. Έτσι στις 15 Μαΐου του 1836 άρχισε η λειτουργία του πρώτου Δημοτικού Σχολείου του Πειραιά.

Το πρώτο λιμενικό έργο του Δήμου ήταν η αποξήρανση ενός

(25) Βλ. Χιακόν Αρχαίον, τ. 5ος, σ. 224 και Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 13-16.

τμήματος του Έλους, που βρισκόταν στη βόρεια πλευρά του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά. Επρόκειτο για ένα έργο που προβλεπόταν από το πολεοδομικό σχέδιο των Σάουμπερτ και Κλεάνθη.

Όταν το 1833 οι δύο αρχιτέκτονες διατάχθηκαν να χαράξουν το σχέδιο της νέας πόλης, το κεντρικό λιμάνι της είχε δύο φυσικά ορμητήρια, τον Πειραιά και τη Ζέα. Ο Πειραιάς ήταν το μεγαλύτερο από τα δύο ορμητήρια και αποτελούσε το κύριο λιμάνι της πόλης. Ενώ η Ζέα ήταν ένα μικρό ορμητήριο, που βρισκόταν στο βάθος του κύριου λιμανιού με το οποίο ενωνόταν με τεχνητό στόμιο πλάτους 135 μέτρων, γι' αυτό λεγόταν και Λίμνη. Στην πραγματικότητα όμως δεν επρόκειτο ούτε για λιμάνι ούτε για λίμνη αλλά για έλος με βορβορώδη πυθμένα. Αργότερα μάλιστα οι κάτοικοι του Πειραιά αποκάλεσαν τη Ζέα Βρωμολίμνη. Από υγιεινής δε πλευράς το έλος ήταν επικίνδυνο ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, γιατί προκαλούσε ασθένειες με τις δυσώδεις αναθυμιάσεις που ανέδιδε. Για την εξυγίανση και αξιοποίηση λοιπόν της περιοχής αυτής οι Σάουμπερτ και Κλεάνθης πρότειναν να επιχωματωθεί το λιμάνι της Ζέας (σημερινό λιμάνι Αλών) κι έπειτα να οικοπεδοποιηθεί για να αποτελέσει το βορειοδυτικό τμήμα της νέας πόλης σύμφωνα με το σχέδιο τους²⁶.

Το Μάρτιο του 1836 η Δημοτική Αρχή αποφάσισε χάριν της υγείας των κατοίκων να αναλάβει το έργο της αποξήρανσης ενός τμήματος της λίμνης της Ζέας. Για τη χρηματοδότηση του έργου το Δημοτικό Συμβούλιο εξουσιοδότησε το Δήμαρχο να ζητήσει από την Κυβέρνηση α) τη χορήγηση δανείου 30.000 δραχμών και β) τη δωρεάν παραχώρηση στο Δήμο της γης, που επρόκειτο να αποξηράνει, ώστε με τα χρήματα που θα συγκέντρωνε από την

πώληση της να εξοφλήσει το δάνειο. Η Κυβέρνηση αναγνώρισε τον επείγοντα χαρακτήρα του έργου και χορήγησε στο Δήμο ένα μικρό δάνειο 4.000 δραχμών για ν' αρχίσει την αποξήρανση της Ζέας. Ωστόσο το πρόβλημα της χρηματοδότησης του συγκεκριμένου αλλά και κάθε άλλου λιμενικού έργου παρέμεινε άλυτο και συνέχισε να απασχολεί τη Δημοτική Αρχή. Ωπου τον Οκτώβριο του 1836 το Δημοτικό Συμβούλιο πρότεινε στην Κυβέρνηση να επιβάλλει φόρο στα εισαγόμενα από το λιμάνι εμπορεύματα με σκοπό την εκτέλεση των απαραίτητων λιμενικών έργων. Η Κυβέρνηση αποδέχτηκε την πρόταση του Δημ. Συμβουλίου και στις 16/28 Οκτωβρίου εξέδωσε το Βασ. Διάταγμα "περί εισπράξεως φόρου δια τον μώνον του Πειραιώς". Το Διάταγμα όριζε ότι το 1% των τελωνειακών δασμών στα εισαγόμενα από το λιμάνι εμπορεύματα θα διετίθετο αποκλειστικά για την κατασκευή ενός μώλου και τη διαρρύθμιση του κεντρικού λιμανιού. Στη διαρρύθμιση του λιμανιού συγκαταλέγονταν η αποξήρανση της Λίμνης και των άλλων μικρότερων τελμάτων που περιέβαλλαν το λιμάνι, καθώς και η επισκευή του υδραγωγείου²⁷. Τέλος η Κυβέρνηση δεν προικοδότησε στο Δήμο τα 300 περίπου στρέμματα της γης που αποξήρανε, αλλά τα διένειμε η ίδια με το Βασ. Διάταγμα της 4/16 Δεκεμβρίου του 1836 σ' όσους δημότες και κτηματίες του

(26) Την επιχωμάτωση του λιμένα Αλών είχε προτείνει και "η επί του συνοικισμού [του Πειραιά] των Χίων Επιτροπή" θεωρώντας την ως ένα από τα αναγκαία και απαραίτητα μέτρα για την πραγματοποίηση του συνοικισμού. Συγκεκριμένα υποστήριζε ότι: "Επειδή η παρακειμένη εις τον Πειραιά λίμνη εκδίδει νοσεράς αποφράς, είναι αναγκαϊότατον να καταχωσθή, και (αν τούτο φέρη κατά το παρόν δυσκολίαν εις την Κυβέρνησιν) να δηλοποιηθή επισήμως, ότι δίδεται δωρεάν εις τον όστις επιχειρήση και εκτελέση την κατάχωσιν του όλου ή μέρους εξ ιδίων του όμως αφού προσδιορισθή ακριβώς η καταχωστέα περιφέρεια". Βλ. Χιακόν Αρχείον, ό.π., σ. 91.

(27) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, Πειραιικά, σ. 75-76, 129 και Δ. Θ. Σηηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 22-24.

Πειραιά υποσχέθηκαν ότι θα άρχιζαν άμέσως την καλλιέργεια τους²⁸.

Μέσα στο 1836 ολοκληρώθηκε και η κατασκευή της Δημοτικής Αγοράς. Κτίστηκε στο χώρο που είχε προβλεφθεί γι' αυτήν από το πολεοδομικό σχέδιο και συγκέντρωσε το λιανικό εμπόριο των τροφίμων, καθιστώντας ευκολότερο τον αγορανομικό έλεγχο για τη Δημοτική Αρχή. Ακόμα κατά την κατάρτιση του πρώτου προϋπολογισμού του Δήμου αποφασίστηκε η ανέγερση Νοσοκομείου και η ίδρυση Βιβλιοθήκης²⁹.

Από την πρώτη στιγμή λοιπόν της ανάδειξης της η Δημοτική Αρχή ανέλαβε να δημιουργήσει την υποδομή εκείνη, που θα καθιστούσε τη νέα πόλη του Πειραιά πόλο έλξης για τους εμπορικούς και ναυτικούς κυρίως πληθυσμούς. Το μεγαλύτερο εμπόδιο στο δύσκολο έργο της υπήρξε η έλλειψη χρημάτων. Τα έσοδα του Δήμου ήταν περιορισμένα και ο Δήμαρχος μαζί με το Δημοτικό Συμβούλιο έκριναν ότι μπορούσαν να στηριχθούν μόνον στη φιλανθρωπία των πλουσιότερων κατοίκων του Πειραιά για να αντιμετωπίσουν τη δυσχερή αυτή κατάσταση. Οι Δημοτικοί άρχοντες μάλιστα έδωσαν πρώτοι το καλό παράδειγμα προσφέροντας δωρεάν τις υπηρεσίες και τα σπίτια τους για να στεγαστούν προσωρινά τα δημοτικά καταστήματα. Παράλληλα αποφάσισαν να επιβάλλουν τον πρώτο δημοτικό φόρο στους ξυλέμπορους επειδή εκείνη την εποχή είχαν μεγάλα κέρδη από τη

(28) Για τη διανομή των κηποπέδων, όπως ονομάστηκαν οι γαίες που παραχωρήθηκαν με το Βασ. διάταγμα της 4/16 Δεκεμβρίου 1836, υπάρχουν στοιχεία στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά (εφεξής ΙΑ/ΔΠ). Τα στοιχεία αυτά βρίσκονται στους εξής φακέλλους: φάκ. 1836 Α', 1836 Β' και 1837 Α-Β. Επίσης στα Γενικά Αρχεία του Κράτους (εφεξής Γ.Α.Κ.) υπάρχει ο φάκ. 21 που αφορά το "Σχέδιον πόλεως Πειραιώς" και περιέχει υποφάκελλο με την ένδειξη "κηπόπεδα".

(29) Βλ. Χιακόν Αρχείον, ό.π., σ. 258-260 και Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 22.

ραγδαία αύξηση της οικοδόμησης³⁰. Ωστόσο στα τέλη του 1836 το πρόβλημα της έλλειψης χρημάτων γενικεύτηκε και έπληξε τη μικρή οικονομία της νεοσύστατης πόλης. Οι πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά έμειναν χωρίς χρήματα, επειδή διέθεσαν όλες τις οικονομίες, που είχαν φέρει από την ιδιαίτερη πατρίδα τους, στην ανέγερση οικοδομών. Κι έπειτα εξάντλησαν τα μικρά εισοδήματα τους, που προέρχονταν από το μικρεμπόριο, για να πληρώσουν το βαρύτατο τόκο των χρημάτων που είχαν δανειστεί από τους τοκογλύφους, αφού δεν υπήρχε τράπεζα. Το αποτέλεσμα ήταν να σταματήσει απότομα η αυξητική πορεία του εμπορίου και ο Πειραιάς να γνωρίσει την πρώτη οικονομική κρίση ένα μόλις χρόνο μετά τη συγκρότηση του σε Δήμο. Οι επαγγελματίες έκαναν διάφορες προτάσεις για το ξεπέρασμα της κρίσης. Ανάμεσα σ' αυτές ήταν η ίδρυση τράπεζας και η κήρυξη του λιμανιού σε ελεύθερη ζώνη. Ενώ η Δημοτική Αρχή πρότεινε να απαλλαγούν οι κάτοικοι του Πειραιά από την πληρωμή φόρων για να μη σταματήσει ο εποικισμός του³¹. Καμία όμως από τις προτάσεις αυτές δεν εγκρίθηκε από την Κυβέρνηση και τελικά η ανάκαμψη της πειραικής οικονομίας βασίστηκε στα εισοδήματα που έφεραν μαζί τους οι νέοι εποικιστές. Οσον αφορά τα έσοδα του Δημοτικού Ταμείου, αυτά δεν κατάφεραν να ισοσκελίσουν τις δαπάνες του Δήμου κατά τα έτη της κρίσης, 1836-1838, παρά το γεγονός ότι στους φόρους επί των οικοδομών και επί των επιτηδευμάτων καθώς και στο φόρο επί των εισαγόμενων από το λιμάνι εμπορευμάτων προστέθηκαν τα έσοδα από την ενοικίαση των παραπηγμάτων της Δημοτικής αγοράς, το δικαίωμα του Δημοτικού κοίλου και στατήρος και τα πρόστιμα της Δημοτικής

(30) Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 17-18.

(31) ό.π.

αστυνομίας. Αντίθετα μάλιστα η διαφορά ανάμεσα στα έσοδα και τα έξοδα του Δήμου αυξανόταν από χρόνο σε χρόνο υπέρ των τελευταίων. Το 1836 η διαφορά ήταν 1.160 δραχμές και το 1837 έφτασε τις 13.860.

1.5 Οι ετερόχθονες

α. Οι χιώτες

Μολονότι η οικοδόμηση του αριστερού μέρους του Πειραιά προχωρούσε, καθώς το μεταναστευτικό ρεύμα προς το επίγειο αυξανόταν καθημερινά μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα, στο δεξιό μέρος οι πρώτοι λίθοι των χιώτικων οικοδομών τέθηκαν το Νοέμβριο του 1836³².

Δύο μήνες μετά την έκδοση του Βασ. Διατάγματος της 17/29 Απριλίου 1835 "περί του εις Πειραιά συνοικισμού των Χίων" τα μέλη της πληρεξουσίας επιτροπής, Ν. Βάμβας, Ι. Βούρος και Π. Α. Ράλλης, συγκέντρωσαν τους Χιώτες της Ερμούπολης στο ναό της Μεταμόρφωσης και αφού τούς ανέγνωσαν το Διάταγμα τούς παρότρυναν να μετοικήσουν αμέσως. Παράλληλα η επιτροπή φρόντισε με εγκύκλιο της "προς τους απανταχού Χίους" να γνωστοποιήσει το περιεχόμενο του Διατάγματος στους Χιώτες που βρίσκονταν σε άλλες περιοχές του ελληνικού Βασιλείου ή στο εξωτερικό και επιθυμούσαν να συμμετάσχουν στο συνοικισμό³³.

Η πρώτη πράξη της μετοικεσίας ήταν η εκλογή εξαμελούς επιτροπής, η οποία σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραπάνω Διατάγματος θα εγκαθίστατο στον Πειραιά για να συμβάλλει με τις εργασίες της στην οριστική πραγματοποίηση του

(32) Βλ. Χιακόν Αρχείον, ό.π., σ. 303-304.

(33) ό.π., σ. 200-204.

συνοικισμού. Τα μέλη "του επί του συνοικισμού των Χίων δημοτικού συμβουλίου", όπως οι ίδιοι οι Χιώτες ονόμασαν τη νέα επιτροπή, ήταν οι: Νεόφυτος Βάμβας, Ιωάννης Βούρος, Θεόδωρος Αμοιρος, Αλέξανδρος Κοντόσταυλος, Λουκάς Ράλλης και Παύλος Κ. Νεγρεπόντες.

Η επιτροπή άρχισε αμέσως τις εργασίες για τη δημιουργία του συνοικισμού. Σύντομα όμως διαπίστωσε ότι δεν επαρκούσαν οι εθνικές γαίες που είχαν φυλαχθεί για τους Χιώτες στο δεξιό μέρος της πόλης και αποφάσισε να διακόψει κάθε ενέργεια της προς την κατεύθυνση αυτή μέχρι να λυθεί το πρόβλημα³⁴. Τελικά η Κυβέρνηση εξέδωσε στις 25 Μαΐου (6 Ιουνίου) 1836 νέο Διάταγμα "περί του εις Πειραιά συνοικισμού των Χίων"³⁵. Με το Διάταγμα αυτό παραχωρούνταν στους Χιώτες όλο το δεξιό μέρος της πόλης και παρατείνονταν οι προθεσμίες έναρξης και ολοκλήρωσης της οικοδόμησης του συνοικισμού.

Συγκεκριμένα η Κυβέρνηση αποφάσισε να συγκεντρώσει όλες τις άκτιστες ιδιωτικές (μη εθνικές) γαίες του δεξιού μέρους με σκοπό στη συνέχεια να τις παραχωρήσει στους Χιώτες και να αποζημιώσει τους ιδιοκτήτες των γαιών αυτών με ισότιμες γαίες στο αριστερό μέρος της πόλης. Ακόμα παρέτεινε τις προθεσμίες έναρξης και ολοκλήρωσης της οικοδόμησης. Μέσα στο πρώτο εξάμηνο από την ημέρα της έκδοσης του Διατάγματος έπρεπε να έχει ξεκινήσει η ανέγερση δέκα τουλάχιστον οικοδομών και μέσα στο δεύτερο εξάμηνο να θεθούν τα θεμέλια τουλάχιστον άλλων σαράντα. Έτσι μέχρι το τέλος του 1837 έπρεπε να έχουν οικοδομηθεί τα δύο πέμπτα, μέχρι το τέλος του 1838 τα τρία πέμπτα και ολόκληρη η έκταση μέχρι το τέλος του 1839.

(34) ό.π., σ. 264-267.

(35) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 22, 27 Μαΐου 1836.

Τέλος η Κυβέρνηση φρόντισε να συμπεριλάβει στο νέο διάταγμα για το συνοικισμό των Χιωτών τα άρθρα 7 και 16. Στο άρθρο 7 οριζόταν κατηγορηματικά ότι οι Χιώτες μπορούσαν να σχηματίσουν το δικό τους Δήμο μόνον μετά την εγκατάσταση πενήντα χιώτικων οικογενειών στον Πειραιά. Επιπλέον διευκρινιζόταν ότι ο δήμος αυτός δεν μπορούσε να σχηματισθεί έξω από τα όρια της πόλης του Πειραιά. Ωστόσο επιτρεπόταν στην εξαμελή επιτροπή της Σύρου να συνεχίσει τις εργασίες της μέχρι να σχηματισθεί ο πραγματικός Δήμος. Παράλληλα το άρθρο 16 υποχρέωνε την επιτροπή να δηλώσει το πολύ μέσα σε σαράντα ημέρες ότι αποδεχόταν αμετάκλητα τους όρους που έθετε το νέο διάταγμα. Έτσι αφενός η Κυβέρνηση αποδοκίμασε την πρωτοβουλία των Χιωτών της Ερμούπολης να ονομάσουν δημοτικό συμβούλιο την επιτροπή που εξέλεξαν για να συνεργαστεί με τους αντιπροσώπους της στη δημιουργία του συνοικισμού. Κι αφετέρου επιχείρησε να φανερώσει τις πραγματικές προθέσεις των Χιωτών σχετικά με το συνοικισμό.

Αμέσως μετά τη δημοσίευση του διατάγματος η επιτροπή έσπευσε να δηλώσει ότι αποδεχόταν τους όρους του και ότι επρόκειτο σύντομα να εγκατασταθεί στον Πειραιά. Εντούτοις η τετραμηνία, μέσα στην οποία έπρεπε να παρουσιασθούν οι αναφορές για την ανέγερση των πρώτων δέκα οικοδομών, πέρασε χωρίς να ανεγερθεί καμία οικοδομή και χωρίς να εγκατασταθούν όλα τα μέλη της επιτροπής στον Πειραιά. Οι Χιώτες απέδωσαν τους λόγους της καθυστέρησης στο γεγονός ότι η Κυβέρνηση δεν άρχισε έγκαιρα τα έργα για τη μετοχέτευση νερού στο δεξιό μέρος του Πειραιά καθώς και στην απροθυμία των ιδιοκτητών να ανταλλάξουν οικειοθελώς τις γαίες τους με άλλες στο αριστερό μέρος της πόλης³⁴. Η αντίδραση της Κυβέρνησης, που επεδίωκε

να προσελκύσει στη νεοσύστατη πόλη τους γνωστούς για την ικανότητα τους στο εμπόριο Χιώτες, ήταν άμεση. Στις 20 Οκτωβρίου (1 Νοεμβρίου) 1836 εξέδωσε ειδικό διάταγμα "περί των εις το δεξιόν μέρος του Πειραιώς ιδιοκτητών γηπέδων", με το οποίο επέβαλε πλέον την υποχρεωτική μεταβίβαση όλων των ακτιστων ιδιωτικών γαιών στην κυριότητα του Δήμου Πειραιά με σκοπό στη συνέχεια να παραχωρηθούν απ' αυτόν στους Χιώτες³⁷. Ενώ δύο μέρες αργότερα η Γραμματεία των Εσωτερικών ειδοποίησε τη Χιακή επιτροπή, η οποία στο μεταξύ είχε εγκατασταθεί στον Πειραιά, ότι η Κυβέρνηση έδωσε έντεκα ημερών ανυπέρβλητη προθεσμία για να υποβάλλουν τις αναφορές τους όσοι επρόκειτο ν' αρχίσουν αμέσως την ανέγερση των οικοδομών τους³⁸. Έτσι στις 9 Νοεμβρίου 1836, ύστερα από τρισήμισι περίπου χρόνια Διαπραγματεύσεων ανάμεσα στην Κυβέρνηση και τους πρόσφυγες της Χίου, τέθηκαν τα θεμέλια των πρώτων οικοδομών.

β. Οι Υδραίοι

Το μεταναστευτικό ρεύμα προς τον Πειραιά συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια του 1837. Οι λιγότεροι από 300 κάτοικοι του 1835 έγιναν 1011 το 1836 και μέχρι το τέλος του 1837 έφθασαν τους 1500 περίπου κατοίκους. Οι μετανάστες που συνέρρευσαν κατά τη δεκαετία του 1830 στον Πειραιά προέρχονταν κυρίως από την Υδρα και τις κοντινές σ' αυτήν ακτές της Πελοποννήσου, σιγά-σιγά όμως προστέθηκαν μετανάστες κι από άλλες περιοχές του ελληνικού Βασιλείου καθώς και πρόσφυγες του αγώνα της Ανεξαρτησίας. Επίσης από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ύπαρξης του νεότερου Πειραιά δεν έλλειψαν οι υπήκοοι ξένων κρατών με

(36) Βλ. Χιακό Αρχειόν, ό.π., σ. 265, 282-285, 287-290.

(37) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 60, 30 Οκτωβρίου 1836.

(38) Βλ. Χιακό Αρχειόν, ό.π., σ. 300-301.

αρκετούς έλληνες ανάμεσα τους. Ενώ ήταν χαρακτηριστική η απουσία μεταναστών από τις γειτονικές περιοχές της Αττικής³⁹. Εξίσου χαρακτηριστικά ήταν και τα επαγγέλματα που ασκούσαν οι πρώτοι κάτοικοι της νέας πόλης. Στο φορολογικό κατάλογο που συνέταξε ο Δήμος το 1837 για να εισπράξει το φόρο των επιτηδευμάτων καταγράφονταν 110 επαγγελματίες ως εξής:

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

Οι πρώτοι εποικιστές και τα επαγγέλματα τους

4 αρτοποιοί	4 κουρείς	1 πωλητής κλωστών
8 καφετζήδες	1 τσιμπουκτσής	2 καπνοπώλες
2 ξενοδόχοι	1 τενεκετζής	5 κρεοπώλες
7 παντοπώλες	6 μεταπράτες	6 μάγειροι
1 κρασοπώλης	2 φαρμακοποιοί	17 ταβερνιάρηδες
1 λαχανοπώλης	2 ράπτες	12 αμαξηλάτες
1 παπουτσής	1 σιτέμπορος	1 χαλκεύς
2 κατραμιτζήδες	1 καλτσοπώλης	1 αμαξοποιός
1 βαρελοποιός	1 αλευρομυλωνάς	5 έμποροι ξυλείας
1 καρβουνιάρης	1 εκσπεδιτόρος	4 κτίστες
3 υποδηματοποιοί	2 σιδηρουργοί	2 φραντζολάδες
1 κομεσιονάριος πραγματειών		

Πηγή: Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά, φάκ. 1837 Ε'.
Διευκρίνιση: Ο νόμος της 4/16 Νοεμβρίου του 1837 καθιέρωσε το φόρο επιτηδεύματος για τους εμπόρους, τους τεχνίτες και γενικά τους κάθε είδους επαγγελματίες, εξαιρουμένων των αγροτών, των κτηνοτρόφων, των ναυτικών, των συγγραφέων κá. Βλ. Φ.Ε.Κ., αριθ. 38, 29 Νοεμβρίου 1837.

Από την καταγραφή αυτή φαίνεται λοιπόν ότι από την αρχή η ανάπτυξη της πόλης στηρίχθηκε σε επαγγέλματα που είχαν σχέση με το εμπόριο, τις μεταφορές και βέβαια τις κάθε είδους υπηρεσίες⁴⁰. Εξάλλου ο τόπος προέλευσης και τα επαγγέλματα των εποίκων μαρτυρούν ότι ο Πειραιάς προσέλκυσε λίγο-πολύ

(39) Για τους πρώτους οικιστές του Πειραιά βλέπε Ν. Ι. Σπανδωνής, Ο Πειραιεύς (Ιστορία-Εμπόριον-Ναυτιλία-Βιομηχανία-Λιμήν), Πειραιάς 1989 και Γ. Μπαφούνης "Ο Πειραιάς τον 19ο αιώνα", Χώρος και Ιστορία, Αστικός και Περιφερειακός χώρος, εκδ. Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος (εφεξής ΙΑ/ΕΤΕ), τετρ. 2, εισ. 6, σ. 3.

εξαστισμένους πληθυσμούς προσφέροντας με τη θέση του ως επίγειο της πρωτεύουσας επαγγελματικές ευκαιρίες σ' όσους δεν μπορούσαν να βρουν διέξοδο στην αγροτική απασχόληση, αλλά διέθεταν κάποιες ειδικές γνώσεις⁴¹. Τέτοια περίπτωση ήταν οι Υδραίοι που γνώριζαν το επάγγελμα του ναυτικού.

Οι Υδραίοι χρησιμοποιούσαν το λιμάνι του Πειραιά ήδη από τα τελευταία χρόνια της τουρκοκρατίας μεταφέροντας με τα καΐκια τους εμπορεύματα από και προς την Αθήνα. Ωστόσο το μεταναστευτικό ρεύμα των Υδραίων προς τον Πειραιά άρχισε το 1829 και πύκνωσε μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας το 1834, ενώ η απόφαση για την οργανωμένη εγκατάστασή τους πάρθηκε το 1837. Τη χρονιά αυτή η μετοικεσία των Υδραίων προς το επίγειο απέκτησε μαζικό χαρακτήρα. Ο λόγος που οι Υδραίοι αποφάσισαν τελικά να εγκαταλείψουν μαζικά το νησί τους και να εγκατασταθούν οριστικά στον Πειραιά ήταν η ανεργία που έπληξε τα φτωχότερα στρώματα των ναυτικών. Καθώς κατά τη διάρκεια του αγώνα της Ανεξαρτησίας η Υδρα είχε χάσει τα 78% του εμπορικού της στόλου και η ναυπήγηση νέων πλοίων προχωρούσε αργά, οι θέσεις εργασίας στα υδραϊκά πλοία μειώθηκαν και οι ναυτικοί αναγκάστηκαν να μεταναστεύσουν προς άλλα ναυτιλιακά κέντρα για να εργαστούν⁴². Η μετοικεσία των Υδραϊκών οικογενειών οργανώθηκε με τον ίδιο τρόπο που πρωτύτερα οι

(40) Το 1853 ο δήμος του Πειραιά αρνήθηκε να στείλει υπότροφους στη Γεωργική Σχολή της Τίρυνθας, επικαλούμενος την εμπορική και ναυτική μορφή του. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 514/27.4.1853.

(41) Βλ. Β. Παναγιωτόπουλος "Αγροτική έξοδος και σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β', σ. 521-531.

(42) Βλ. Κ. Παπαθανασόπουλος, Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1833-1856), εξέλιξη και αναπροσαρμογή, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης (εφεξής ΜΙΕΤ), Αθήνα 1983, σ. 93-98, 255-258.

Χιώτες είχαν οργανώσει τη δική τους μετοικεσία. Εξέλεξαν δηλαδή μια τριμελή επιτροπή η οποία αρχικά ανέλαβε να προωθήσει τα υδραϊκά αιτήματα προς την Κυβέρνηση και στη συνέχεια επιφορτίστηκε με τις εργασίες που ήταν απαραίτητες για την πραγματοποίηση του υδραϊκού συνοικισμού. Πρόεδρος της επιτροπής αυτής αλλά και ψυχή της όλης προσπάθειας υπήρξε ο μπουρλοτιέρης Αναστάσης Ρομπότσης. Τα αιτήματα των Υδραίων συνοψίζονταν στην παραχώρηση εθνικών γαιών σύμφωνα με το νόμο της 26ης Μαΐου 1835 "περί προικοδοτήσεως των Ελληνικών οικογενειών και Δήμων", με σκοπό να σχηματίσουν το δικό τους συνοικισμό στο επίγειο της πρωτεύουσας και στη συνέχεια εξέλιξη του σε ένα νέο Δήμο Υδραίων. Η αντίστροφη μέτρηση για τη δημιουργία του συνοικισμού άρχισε στις 26 Νοεμβρίου του 1837. Τότε ο πρόεδρος της υδραϊκής επιτροπής μετέβη με τον υπεύθυνο για την εφαρμογή του σχεδίου της πόλης γερμανό αρχιτέκτονα Λόρεντσεν (LORENZEN) στον Πειραιά για να καταμετρήσουν την περιοχή γύρω από το Τελωνείο, όπου επρόκειτο να οικοδομηθεί ο συνοικισμός των Υδραίων. Δύο μέρες αργότερα ο Λόρεντσεν υπέβαλε το σχέδιο του συνοικισμού στη Γραμματεία των Εσωτερικών για έγκριση. Η πρωτοβουλία ανήκε πλέον στην Κυβέρνηση, που έπρεπε να καθορίσει τους όρους με τους οποίους θα σχηματιζόταν ο νέος συνοικισμός⁴³.

Εν τω μεταξύ η Κυβέρνηση ασχολήθηκε με το συνοικισμό των Χιωτών. Στις 13 (25) Μαρτίου 1837 εξέδωσε το τρίτο στη σειρά διάταγμα γι' αυτόν. Με το νέο διάταγμα παρέτεινε τις προθεσμίες έναρξης και αποπεράτωσης των οικοδομών σε έξι μήνες και ένα χρόνο αντίστοιχα. Έτσι παρείχε μίαν ακόμα

(43) Βλ. Γ. Σακίνης, Οι Υδραίοι στον Πειραιά (1792-1838), σ. 32-39.

διευκόλυνση στους Χιώτες που θα αποφάσιζαν να εγκατασταθούν στον Πειραιά. Εντούτοις ούτε η ζήτηση της γης ήταν αναμενόμενη για το 1837, ούτε οι προθεσμίες οικοδόμησης εκπληρώθηκαν. Γι' αυτό στις 3 (15) Ιανουαρίου 1838 η Κυβέρνηση προχώρησε στην έκδοση ενός ακόμα διατάγματος με το οποίο θέλησε να ικανοποιήσει το μόνιμο αίτημα της Χιακής Επιτροπής για παραχώρηση περισσότερης γης⁴⁴. Συγκεκριμένα, η Κυβέρνηση έδωσε στο χιώτικο συνοικισμό άλλα 200 βασιλικά στρέμματα με τους ευνοϊκούς όρους του διατάγματος της 25 Μαΐου (6 Ιουνίου) 1836. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της έκταση αυτή αρκούσε για να οικοδομηθούν περισσότερες από 500 οικίες. Επίσης με το ίδιο διάταγμα σταμάτησε τη διαδικασία απαλλοτρίωσης των ιδιωτικών γαιών που βρίσκονταν μέσα στα όρια του συνοικισμού επειδή οι γαίες αυτές δεν ξεπερνούσαν πλέον τα 30 στρέμματα.

Μέσα στο 1838 λύθηκε και το ζήτημα του υδραϊκού συνοικισμού. Στις 19 (31) Μαΐου 1838 η Κυβέρνηση εξέδωσε το "περί συνοικισμού Υδραίων εις Πειραιά" διάταγμα⁴⁵. Επρόκειτο για ένα σύντομο διάταγμα 9 άρθρων με το οποίο εγκρίθηκε το σχέδιο του συνοικισμού και καθορίστηκαν οι όροι της συγκρότησής του. Σε γενικές γραμμές οι όροι αυτοί αφορούσαν τη διοικητική σχέση του συνοικισμού με το Δήμο του Πειραιά, την έκταση και τις συμφωνίες παραχώρησης των γηπέδων καθώς και τις προθεσμίες έναρξης και ολοκλήρωσης της οικοδόμησης τους. Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι ένα μέρος της γης, που παραχωρήθηκε με το παραπάνω διάταγμα στους Υδραίους, ανήκε στο Δημόσιο από την εποχή της διάλυσης του μοναστηριού του

(44) Βλ. Διάταγμα "περί της κατά το δεξιόν μέρος του Πειραιώς εθνικής γης", Φ.Ε.Κ. 5 Φεβρουαρίου 1838.

(45) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 18, 20 Μαΐου 1838.

Αγίου Σπυρίδωνα, ενώ το υπόλοιπο περιήλθε στην κυριότητα του Δημοσίου μετά την απόφαση της Κυβέρνησης να προωθήσει την υπόθεση του υδραϊκού συνοικισμού. Στην αρχή οι ιδιοκτήτες που αποζημιώθηκαν από την Κυβέρνηση επειδή παραχώρησαν τις γαίες τους στο συνοικισμό ήταν ο ναύαρχος Α. Μιαούλης, ο Καραμάνος και ο Δαμιανός, στη συνέχεια όμως αποζημιώθηκαν κι άλλοι⁴⁶.

Τα επόμενα τέσσερα χρόνια, 1839-1842, ήταν κρίσιμα για την τύχη του Πειραιά και των συνοικισμών του.

Μέχρι το τέλος του 1839 οι Χιώτες όφειλαν να έχουν οικοδομήσει όλη την εθνική γη που τούς είχε παραχωρηθεί με τα αλληπάλληλα βασιλικά διατάγματα της περιόδου 1834-1838, αλλιώς η Κυβέρνηση είχε το δικαίωμα να τη διαθέσει και σ' άλλους εποίκους. Στις αρχές όμως του 1839 το μεγαλύτερο μέρος του συνοικισμού παρέμενε ανοικοδόμητο, γεγονός που οδήγησε στην έναρξη νέων συζητήσεων ανάμεσα στη Γραμματεία των Εσωτερικών και τη Χιακή Επιτροπή για το μέλλον του συνοικισμού. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων αυτών οι δύο πλευρές ανέπτυξαν διαφορετικές απόψεις για τα αίτια της καθυστέρησης. Η Γραμματεία υποστήριξε πως η καθυστέρηση οφειλόταν στο γεγονός ότι απ' όσους Χιώτες έκαναν αίτηση λίγοι ήταν εκείνοι που τελικά έπαιρναν μέρος, είτε αυτοπροσώπως είτε με επιτρόπους τους, στην κλήρωση και ακολούθως στην εκλογή των οικοπέδων. Το αποτέλεσμα ήταν η Γραμματεία να αναγκάζεται να τις επαναλάβει αρκετές φορές μέχρι να τους αποκλείσει απ' αυτές. Οι Χιώτες όμως θεωρούσαν τη Γραμματεία υπεύθυνη για την καθυστέρηση, επειδή για

(46) Βλ. Γ. Σαχίνης, ό.π., σ. 34.

ενάμιση περίπου χρόνο δεν είχε προχωρήσει στη δεύτερη διανομή των οικοπέδων. Έτσι οι Χιώτες που μάταια έλπιζαν σ' αυτήν όλον αυτόν τον καιρό αναχωρούσαν ή έπαυαν να ενδιαφέρονται για τα οικόπεδα. Και μόνο οι φτωχότεροι που δεν είχαν άλλη επιλογή συνέχιζαν να περιμένουν καρτερικά. Γι' αυτόν το λόγο, κατέληγε η Χιακή Επιτροπή, ήταν όχι μόνο αναγκαίο και ωφέλιμο αλλά και δίκαιο να παραταθεί η προθεσμία παραχώρησης της εθνικής γης του δεξιού μέρους του Πειραιά προς τους Χιώτες μέχρι το 1842⁴⁷. Τελικά η προθεσμία παραχώρησης δεν παρατάθηκε, εξαιτίας όμως της ανοχής που έδειξε η Κυβέρνηση, οι Χιώτες συνέχισαν να οικοδομούν τα οικόπεδα που τούς είχαν παραχωρηθεί και μετά το τέλος του 1839.

Την ίδια εποχή εμφανίστηκαν και τα πρώτα προβλήματα με τον υδραϊκό συνοικισμό. Κατ' αρχήν οι περισσότερες υδραϊκές οικογένειες που αγόρασαν εθνικές γαίες δεν κατάφεραν να τις οικοδομήσουν μέσα στην προθεσμία που είχε θέσει η Κυβέρνηση. Έπειτα, μολοντί το διάταγμα για τη σύσταση του υδραϊκού συνοικισμού όριζε ότι ο νέος συνοικισμός υπαγόταν διοικητικά στο Δήμο του Πειραιά, η επί του Συνοικισμού των Υδραίων Επιτροπή παρουσίασε αποσχιστικές τάσεις απ' αυτόν. Συγκεκριμένα, εν αγνοία της Δημοτικής Αρχής του Πειραιά, η Επιτροπή νοίκιασε τις παράγκες που είχε στήσει ο Δήμος στον υδραϊκό συνοικισμό προκειμένου να σχηματισθεί και σ' αυτόν δημοτική αγορά. Κι ακολούθως τα χρήματα που πήρε δεν τα παρέδωσε στο δημοτικό ταμείο αλλά τα κράτησε για να τα διαχειριστεί η ίδια. Η αντίδραση της Δημοτικής Αρχής του Πειραιά ήταν άμεση. Στις 12 Ιουλίου 1839 συνεδρίασε το

(47) Βλ. Χιακόν Αρχεϊόν, ό.π., σ. 365-366, 391-393, 414-417.

Δημοτικό Συμβούλιο με πρόεδρο τον Κων. Παπα Α. Θεοχάρη και με μέλη τους Εμ. Δεικτάκη, Θεοδ. Κουτσούκο, Βασ. Αργαστηριάρη και Ιωαν. Αποστόλου για να εξετάσει το πρόβλημα. Το Συμβούλιο αυτό καταδίκασε τις παραπάνω ενέργειες και με ψήφισμα του ζήτησε από την Επιτροπή των Υδραίων να σταματήσει να εκτελεί δημοτικά καθήκοντα. Κατόπιν ο Δήμαρχος διεβίβασε το ψήφισμα στη Διοίκηση Αττικής. Η τελευταία πρότεινε ως λύση τη συγχώνευση του Δήμου του Πειραιά με τους ονομαστικούς δήμους των Χιωτών και των Υδραίων. Πριν προλάβει όμως το Δημοτικό Συμβούλιο να αποφανθεί σχετικά με την παραπάνω πρόταση, ο Δήμος Αθηναίων ζήτησε να ενταχθούν σ' αυτόν οι Δήμοι του Πειραιά και του Αμαρουσίου. Το γεγονός αυτό, όπως ήταν επόμενο, ενίσχυσε το πνεύμα της ενότητας μεταξύ των εποίκων με αποτέλεσμα μέσα στο 1840 το Δημοτικό Συμβούλιο του Πειραιά να πάρει δύο σημαντικές αποφάσεις για το μέλλον της πόλης. Η μία απόφαση αφορούσε τη συγχώνευση των ονομαστικών δήμων Χίων και Υδραίων με τον ήδη υπάρχοντα δήμο του Πειραιά. Κι η άλλη την άρνηση σύσσωμων πλέον των Πειραιωτών να υπαχθούν στο γειτονικό δήμο της πρωτεύουσας. Έτσι ο Πειραιάς διατήρησε την διοικητική του αυτονομία⁴⁸.

Στα τέλη του 1842 η Κυβέρνηση εξέτασε το ενδεχόμενο να κηρύξει τον Πειραιά ελεύθερο λιμάνι. Η απόφαση αυτή θα ικανοποιούσε ένα παλιό αίτημα των εποίκων του Πειραιά. Το 1834, πριν ακόμα μετοικήσουν στον Πειραιά, οι Χιώτες είχαν ζητήσει να γίνει ελεύθερο λιμάνι με το επιχείρημα ότι το μέτρο αυτό θα συντελούσε στη γρήγορη ανάπτυξη της νέας πόλης.

(48) Βλ. Γ. Σακίνης, ό.π., σ. 34-36, Ι. Αλ. Μελετόπουλος, ό.π., σ. 78-80 και Χιακόν Αρχείον, ό.π., σ. 469. Επίσης βλ. στο παράρτημα Ι την πράξη συγχώνευσης των ονομαστικών δήμων Χίων και Υδραίων με το Δήμο του Πειραιά.

Το 1836 οι πρώτοι οικιστές έφεραν πάλι στο προσκήνιο το αίτημα αυτό συνδέοντας το αυτή τη φορά με το ξεπέραςμα της εμπορικής κρίσης που είχε πλήξει την αρτισύστατη τότε πόλη. Μια νέα στασιμότητα του εμπορίου κατά τη διετία 1841-1842 ήταν η αιτία που ο Δήμαρχος του Πειραιά Κυριάκος Σερφιώτης ανακίνησε το ζήτημα. Ωστόσο η είδηση πως η Κυβέρνηση σκεπτόταν σοβαρά να αποδεχθεί την πρόταση του Δήμαρχου, προκάλεσε την έντονη αντίδραση της Πάτρας και της Σύρου που είχαν την απαραίτητη υποδομή για να γίνουν "ατελή" λιμάνια. Τελικά η Κυβέρνηση υποχώρησε μπροστά στη διαμάχη που ξέσπασε ανάμεσα στις τρεις πόλεις και εγκατέλειψε τη σκέψη να κάνει τον Πειραιά ελεύθερο λιμάνι⁴⁹.

1.6 Τα πρώτα προβλήματα: οι εθνικές γαίες

Παράλληλα με το παραπάνω ζήτημα η Κυβέρνηση ασχολήθηκε με την τύχη των εθνικών γαίων που είχαν πουληθεί αλλά παρέμεναν ανοικοδόμητες ή είχαν οικοδομηθεί μετά τη λήξη της τελευταίας προθεσμίας. Στις 19 (31) Οκτωβρίου 1842 εξέδωσε δύο βασιλικά διατάγματα⁵⁰. Το διάταγμα "περί αναγνώρισεως ως ιδιοκτητών των Χίων των εις Πειραιά παραχωρηθέντων αυτοίς γηπέδων" με το οποίο αναγνωρίστηκαν ως ιδιοκτήτες όσοι Χιώτες: α) είχαν οικοδομήσει τα γήπεδα τους μετά τη λήξη της προθεσμίας οικοδόμησης τους ή β) είχαν αρχίσει την οικοδόμηση των γηπέδων τους πριν ή μετά τη λήξη της προθεσμίας και

(49) Για την εμπορική κρίση της διετίας 1841-1842 βλ. Τ. Ν. Πιπινέλης, Η μοναρχία εν Ελλάδι, 1833-43, Αθήνα 1932, σ. 353-354 και για τη διαμάχη ανάμεσα στις τρεις πόλεις Χιακών Αρχαίον, ό.π., σ. 488-515.

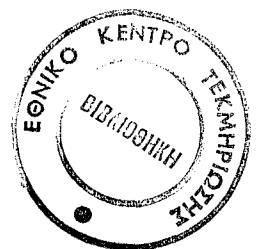
(50) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 25, 25 Οκτωβρίου 1842.

επρόκειτο να την ολοκληρώσουν μέσα στους επόμενους εννιά μήνες από τη δημοσίευση του διατάγματος αυτού. Και το διάταγμα "περί προθεσμίας προς ανέγερσιν θεμελίων οικοδομών επί των κατά τον Πειραιά αγορασθέντων εθνικών γηπέδων". Με το διάταγμα αυτό η Κυβέρνηση έδωσε μια τελευταία ευκαιρία στους εποίκους, που είχαν αγοράσει εθνικές γαίες αλλά δεν τις είχαν οικοδομήσει μέχρι τότε, να τις κρατήσουν με τη συμφωνία να ξεκινήσουν την οικοδόμησή τους μέσα σε δύο μήνες από τη δημοσίευση του διατάγματος.

Υπερβάσεις όμως είχαν γίνει και με τις παραχωρήσεις των εθνικών γαιών του αριστερού μέρους του Πειραιά. Γι' αυτό στις 4 (16) Νοεμβρίου 1842, σε λιγότερο δηλαδή από ένα μήνα από τα παραπάνω διατάγματα, η Κυβέρνηση αποφάσισε να νομιμοποιήσει τις καταπατήσεις καθώς και τις παραχωρήσεις εθνικών γαιών που η έκτασή τους υπερέβαινε το επιτρεπόμενο μέγιστο όριο, με την προϋπόθεση βέβαια ότι επρόκειτο για ήδη οικοδομημένες γαίες⁵¹.

Με τα παραπάνω διατάγματα έκλεισε μια εννιάχρονη περίοδος (1833-1842) κατά τη διάρκεια της οποίας η Αντιβασιλεία κι ο Όθωνας χρησιμοποίησαν την πολεοδομία και τον εποίκισμό, οργανωμένο ή μη, για να δημιουργήσουν τη νεότερη πόλη του Πειραιά. Οι Σάουμπερτ και Κλεάνθης χάραξαν το σχέδιο μιας μικρής αλλά σύγχρονης εμπορικής πόλης κι η Κυβέρνηση σε συνεργασία με το Δήμο και τις Επιτροπές των οργανωμένων εποίκων ανέλαβαν στη συνέχεια να το εκτελέσουν. Η γειτνίαση της νέας πόλης με την πρωτεύουσα του ελληνικού Βασιλείου υπήρξε από την αρχή ένα ισχυρό κίνητρο για την

(51) Βλ. Φ.Ε.Κ. αρ. 29, 17 Νοεμβρίου 1842.



Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2

Τα Β.Δ. "περί εποικισμού του Πειραιά"

1834, 2/14 Δεκ.	Β.Δ. "περί των κατά τον Πειραιά ιδιωτικών οικοδομών"
1835, 24.1/5.2	Β.Δ. "περί παραχώρησης οικοπέδων κατά τον Πειραιά εις τους Χίους"
13/25 Μαρτ.	Β.Δ. "περί παραχώρησης γηπέδων εις Πειραιά"
17/29 Απρ.	Β.Δ. "περί τους εις Πειραιά συνοικισμού των Χίων"
1836, 25.5/6.6	Β.Δ. "περί τους εις Πειραιά συνοικισμού των Χίων"
20.10/1.11	Β.Δ. "περί του εις το δεξιόν μέρος του Πειραιώς ιδιοκτητών γηπέδων"
1837, 13/25 Μαρτ.	Β.Δ. "περί συνοικισμού των Χίων"
1838, 3/15 Ιαν.	Β.Δ. "περί της κατά το δεξιόν μέρος του Πειραιώς εθνικής γης"
19/31 Μαΐου	Β.Δ. "περί συνοικισμού Υδραίων εις Πειραιά"
1842, 19/31 Οκτ.	Β.Δ. "περί αναγνώρισεως ως ιδιοκτητών των Χίων των εις Πειραιά παραχωρηθέντων αυτοίς γηπέδων"
	Β.Δ. "περί προθεσμίας προς ανέγερσιν θεμελίων οικοδομών επί των κατά τον Πειραιά αγορασθέντων εθνικών γηπέδων"
4/16 Νοεμ.	Β.Δ. "περί των γενομένων υπερβάσεων εις την παραχώρησιν των κατά την αριστεράν πλευράν του Πειραιώς οικοπέδων"

Πηγή: Φ.Ε.Κ.

προσέλκυση αρκετών εποίκων. Ωστόσο η Κυβέρνηση στήριξε την επιτυχία της προσπάθειας της στην παραχώρηση της εθνικής γης. Η περιοχή γύρω από το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, που κάλυπτε το σχέδιο των δύο αρχιτεκτόνων, περιλάμβανε αρκετές εθνικές και μοναστηριακές γαίες, τις οποίες παραχώρησε η Κυβέρνηση με μοναδικό όρο την οικοδόμηση τους. Εντούτοις οι περισσότεροι αγοραστές εθνικών γαιών δεν κατάφεραν να τις οικοδομήσουν μέσα στις προθεσμίες που είχε θέσει αρχικά η Κυβέρνηση. Γι' αυτό και η Κυβέρνηση αναγκάστηκε, όπως είδαμε να παρατείνει τις προθεσμίες οικοδόμησης αρκετές φορές μέχρι το 1842. Σ' αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι όταν η Κυβέρνηση ξεκίνησε τη διαδικασία της διανομής των εθνικών και μοναστηριακών γαιών του Πειραιά δεν ενδιαφερόταν μόνο να εποίκισι τη νέα πόλη αλλά και να επιβάλλει το καθεστώς της μικρής ιδιοκτησίας της γης. Γι' αυτό ανάμεσα στις συμφωνίες παραχώρησης των εθνικών γαιών περιέλαβε τον προσδιορισμό ανώτερου επιτρεπόμενου ορίου για την έκταση της εθνικής γης που μπορούσε να αγοράσει ο κάθε έποικος. Ενώ άσκησε αυστηρό έλεγχο στα πληρεξούσια όσων ζητούσαν να αγοράσουν εθνική γη στο όνομα άλλων. Ιδιαίτερη σημασία όμως για την επιτυχία της Κυβερνητικής προσπάθειας να εποίκισι τον Πειραιά και ταυτόχρονα να εμποδίσι τη συγκέντρωση των πωλούμενων εθνικών γαιών στα χέρια λίγων είχε το διάταγμα της 13/25 Μαρτίου 1835. Με το διάταγμα αυτό το Δημόσιο διατηρούσε το δικαίωμα της ιδιοκτησίας των εθνικών γαιών που πωλούνταν μέχρι να οικοδομηθούν από τους αγοραστές τους. Επομένως η αγορά εθνικής γης με σκοπό την άμεση μεταπώληση της, προτού δηλαδή να οικοδομηθεί από τον αγοραστή της, απαγορευόταν. Έτσι η Κυβέρνηση προσπάθησε να προσελκύσει όσους ήταν πραγματικά

αποφασισμένοι να εγκατασταθούν στον Πειραιά και να αποθαρρύνει τους κερδοσκόπους. Βέβαια και καθυστερήσεις υπήρξαν και καταπατήσεις έγιναν, όπως μαρτυρά το τελευταίο διάταγμα της 4 (16) Νοεμβρίου 1842. Ωστόσο τα γεγονότα αυτά δεν κατάφεραν ν' ανατρέψουν την προσπάθεια της Κυβέρνησης⁵².

(52) Η κερδοσκοπία στην πειραική γη άρχισε αμέσως μετά τη σύνταξη του πολεοδομικού σχεδίου της νέας πόλης. Ο Μακρυγιάννης στα Απομνημονεύματα του γράφει: "Ήταν και εις τον Πειραιά στην άκρη εις την θάλασσαν κι' ολόγυρα 'διοχτησίες' πήγε ο κύριος Κωλέτης και τη μέρασε των συντρόφωνέ του μυστικά· κι' όποιος 'διοχτήτης είχε δέκα στρέμματα, του άφηναν μόνον τρακόσες πήχες, ένα πέφτο του στρεμμάτου, και τ' άλλα τα μέραζε ο κύριος Κωλέτης - την 'διοχτησίαν των ανθρώπων την μέραζε των φίλωνέ του δια να χτιστή ο τόπος. Και δεν τα προκήρυχνε σε όλο το κράτος, να βάλη και μίαν προθεσίαν, αλλά τα μέρασε με τους φίλους του· και πήραν τις καλύτερες θέσεις· και τότε οπού μαθεύτηκε, οι άλλοι λάβαιναν τα βουνά. Τότε, ότι κάνει δουλειη η συντροφιά του Κωλέτη Κλεομένης, Ζαχαρίτζας και Βλάχος και θα γένουν πρώτοι κτήτορες, λέγει ο Κωλέτης εις τους Αντιβασιλείς να δώσουνε αυτής της συντροφιάς εκατόν ογδοήντα χιλιάδες δραχμές να χτίσουνε, βραβείον πρώτο. Τους έδωσε κι' από τριάντα έξι αργαστηρότους στην πρώτη φάτζα, της συντροφιάς εκατόν οχτώ αργαστήρια, και εις το μυστικόν νάχη τα μισά ο 'νεργητής, αργαστήρια πενήντα τέσσαρα. Κλεισμένα τα μάτια, εκείνη η θέση νοικάζεται εκατό δραχμές το μήνα κάθε αργαστήρι." Βλ. Μακρυγιάννη Απομνημονεύματα, εισαγωγή-σχόλια Σ. Ι. Ασδραχά, εκδ. Α. Καραβία, κ.κ., σ. 364.

Τελικά το καθεστώς της μικρής ιδιοκτησίας επικράτησε για τις γαίες που βρίσκονταν μέσα στο σχέδιο της νέας πόλης του Πειραιά. Ενώ οι εκτός σχεδίου γαίες περιήλθαν με διάφορους τρόπους στα χέρια των λίγων.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Δ Ε Υ Τ Ε Ρ Ο

Το νέο εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο

2.1 Τα όρια και οι συνοικίες της πόλης

Ο εποικισμός του Πειραιά συνεχίστηκε και στη δεκαετία του 1840. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας αυτής, οι νέοι κάτοικοι της πόλης προέρχονταν κυρίως από τα νησιά του Αργοσαρωνικού, τις Κυκλάδες και την Πελοπόννησο. Έτσι το 1852 η πόλη αριθμούσε 5.526 κατοίκους, από τους οποίους οι 3.463 ήταν δημότες, οι 1.605 ετεροδημότες και οι 458 αλλοδαποί. Ενώ μέσα σ' ένα χρόνο οι διερχόμενοι από το λιμάνι του Πειραιά έφτασαν τους 30.000· οι 28.000 ταξίδευσαν εντός του Βασιλείου και οι υπόλοιποι 2.000 ήρθαν από το Εξωτερικό κι αναχώρησαν γι' αυτό. Εκτός από τη μετανάστευση, στην αύξηση του πληθυσμού συνέβαλε και η φυσική αύξηση των δημοτών, ιδίως μετά το 1848 που η μετανάστευση προς το επίγειο μειώθηκε. Κάθε χρόνο γεννιούνταν κατά μέσο όρο 150 άτομα και πέθαιναν 100².

Την ίδια εποχή η πόλη εκτεινόταν, από βορρά προς νότο, από την οδό Κόνωνος, δηλαδή από εκεί που βρίσκεται σήμερα ο σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιώς-Πελοποννήσου, μέχρι τις οδούς Σαχτούρη και Ευπλοίας, δηλαδή μέχρι το Τελωνείο και το Βασιλικό λεμβοστάσιο. Κι από δύση προς ανατολή, δηλαδή από την παραλία του κεντρικού λιμανιού προς την ενδοχώρα και το Πασαλιμάνι, η πόλη εκτεινόταν από την ακτή Μιαούλη μέχρι την οδό Καραίσκου. Η όψη που είχε ο Πειραιάς το 1852 ήταν έργο κυρίως του Χιώτη Πέτρου Ομηρίδη Σκυλίτση, που διατέλεσε δήμαρχος τα περισσότερα χρόνια της δεκαετίας 1842-1852³.

Διαμόρφωσε νέες οδούς, σχημάτισε πλατείες, τοποθέτησε κρήνες και προτομές σε διάφορα μέρη του Πειραιά, έδωσε ονόματα στις περισσότερες οδούς και στις πλατείες, αύξησε το πόσιμο νερό και επέκτεινε τη δενδροφύτευση της πόλης.

Οι οδοί του Πειραιά ήταν οι εξής:

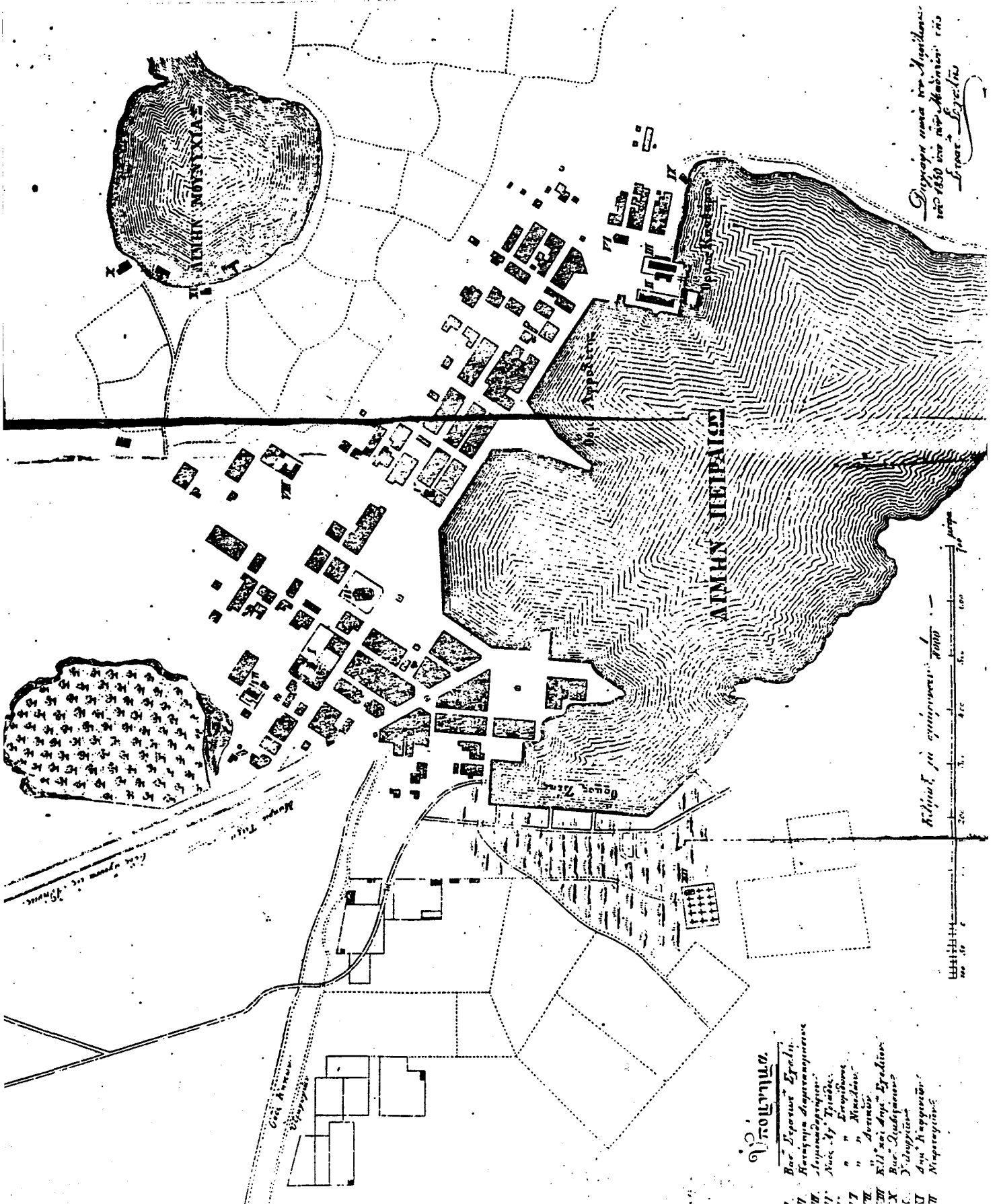
(από βορρά προς νότο)	(από δύση προς ανατολή)
Μακράς Στοάς (Δ. Γούναρη)	Ηφαίστου (Ελ. Βενιζέλου)
Μιαούλη (Εθν. Αντιστάσεως και ακτή Μιαούλη)	Αρεως (Καραολή και Δημητρίου)
Φίλωνος	Τσαμαδού
Νοταρά	Αθηνάς (Βασ. Γεωργίου Α')
Κολοκοτρώνη	Σωτείρας (Σωτήρος Δίος)
Ζωσιμάδων	Μπουμπουλίνας
Σωκράτους (Ηρώων Πολυτεχνείου)	Αιγέως (ΙΙας Μεραρχίας)
Καραισκάκη (Καραίσκου)	Αφροδίτης (Σκουζέ)
	Φιλελλήνων
	Αρτέμιδος (Χαρ. Τρικούπη)
	Σαχτούρη
	Ευπλοίας

Επιπλέον εκτός πόλεως υπήρχαν, βορειοδυτικά του κεντρικού λιμανιού το νεκροταφείο και βορειοανατολικά η οδός των Κήπων (Θ. Ρετσίνα). Η οδός αυτή οδηγούσε στην περιοχή των Κήπων και των περιβολιών του Πειραιά. Ωστόσο όλη αυτή η έκταση που καταλάμβανε η πόλη το 1852 δεν ήταν κτισμένη. Πάνω από την οδό Σωκράτους υπήρχαν ελάχιστες οικοδομές. Η κεντρικότερη οδός ήταν της Μακράς Στοάς. Ξεκινούσε από το σημείο που

(1) Όλες οι πληροφορίες για την κατάσταση της πόλης και των λιμανιών του Πειραιά το 1852 υπάρχουν στο βιβλίο του Γ. Αγγελόπουλος, Στατιστική Πειραιώς, Αθήνα 1852.

(2) Κατά τα έτη 1845-1848 δημάρχευσε ο υδραίος Αντώνιος Θεοχάρης.

Χ Α Ρ Τ Η Σ 3



Χ Α Ρ Τ Η Σ 3

Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά το 1852

Ο χάρτης αυτός σχεδιάστηκε από τους μαθητές της Σχολής Ευελπίδων το 1850. Η περιγραφή της πόλης στο κεφάλαιο αυτό στηρίζεται κατά ένα μέρος στο χάρτη του 1850. Η νέα πόλη καταλαμβάνει το νοτιο-ανατολικό τμήμα του κεντρικού λιμανιού. Το λιμάνι της Ζέας παραμένει αδιαμόρφωτο, ενώ στην ενδοχώρα του υπάρχει μόνο το νεκροταφείο της πόλης και οι ελώδεις γαίες, που διανεμήθηκαν με το Β.Δ. της 4/16 Δεκεμβρίου του 1836 για να γίνουν κήποι ή αμπελώνες.

Πηγή: Γ. Αγγελόπουλος, Στατιστική Πειραιώς, Αθήνα 1852.

τελείωνε η οδός που συνέδεε τον Πειραιά με την Αθήνα, περνούσε μέσα από τη Δημοτική αγορά και κατέληγε στο λιμάνι απέναντι από την πλατεία Οθωνος (πλατεία Καραϊσκάκη). Κι η κεντρικότερη περιοχή ήταν η Χιακή συνοικία, που βρισκόταν ανάμεσα στις οδούς Μακράς Στοάς, Ηφαίστου, Σωκράτους και Αθηνάς. Οι δύο άλλες συνοικίες που υπήρχαν στον Πειραιά εκείνη την εποχή, η Υδραική και η συνοικία των Παροίκων, ήταν απόκεντρες. Η Υδραική βρισκόταν ανάμεσα στις οδούς Σαχτούρη και Μπουμπουλίνας και των Παροίκων βρισκόταν στο βόρειο μέρος της πόλης, πέρα από την οδό Μακράς Στοάς.

Η Χιακή συνοικία δεν κατοικείται αποκλειστικά από Χιώτες, γιατί, όπως είδαμε, μετά το τέλος του 1839 η Κυβέρνηση παραχώρουσε την εθνική γη του δεξιού μέρους του Πειραιά και σ' άλλους εποίκους. Εξάλλου μετά το 1842 η μετανάστευση των Χιωτών της Ερμούπολης προς το επίγειο ατόνησε και πύκνωσε το ρεύμα των μεταναστών από τα άλλα μέρη του ελληνικού Βασιλείου. Πάντως πολλοί από τους κατοίκους αυτής της συνοικίας ήταν πλούσιοι έμποροι, γι' αυτό η Χιακή συνοικία είχε τις καλύτερες οικοδομές. Επιπλέον είχε την ωραιότερη θέα και την καθαρότερη ατμόσφαιρα από τις δύο άλλες συνοικίες.

Η Υδραική ήταν περισσότερο αμιγής από την άποψη της προέλευσης του πληθυσμού που κατοικούσε σ' αυτήν. Το ίδιο ίσχυε και με το επάγγελμα των περισσότερων κατοίκων της που ήταν ναυτικοί. Ωραίες οικοδομές υπήρχαν και σ' αυτήν τη συνοικία. Πολλά σπίτια ήταν κτισμένα με το νησιώτικο ρυθμό, δηλαδή με καμάρες και στοές. Επίσης γύρω από το Τελωνείο υπήρχαν θαυμάσιες αποθήκες κτισμένες από πελεκητά μάρμαρα³.

Η τρίτη συνοικία του Πειραιά, των Παροίκων, κατοικείται

(3) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, ό.π., σ. 88-89.

κυρίως από τους Πελοποννήσιους που ήρθαν στην πόλη μετά το 1842. Η περιοχή που βρισκόταν η συνοικία αυτή ήταν ανθυγιεινή γιατί γειτνίαζε με τον λιμένα Αλών, ο οποίος δεκαέξι χρόνια μετά την πρώτη προσπάθεια για την εξυγίανση του (1836), παρέμενε ελώδης και εξαιρετικά επικίνδυνος εξαιτίας των δυσωδών αναθυμιάσεων που ανέδιδε ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες.

Στο κέντρο του Πειραιά υπήρχαν τρεις πλατείες, η μία δίπλα στην άλλη. Η πλατεία Οθωνος (Καραισκάκη), που βρισκόταν απέναντι από το σημείο που τελείωνε η οδός Μακράς Στοάς. Η πλατεία Θεμιστοκλέους, που ήταν απέναντι από την εκκλησία της Αγίας Τριάδας, στη συμβολή των οδών Μιαούλη και Αθηνάς. Ενώ η τρίτη πλατεία που υπήρχε μεταξύ των εκκλησιών της Αγίας Τριάδας και του Αγίου Σπυρίδωνα δεν είχε όνομα. Στις πλατείες Οθωνος και Θεμιστοκλέους είχαν τοποθετηθεί κρήνες με τις προτομές του βασιλιά Οθωνα και του Θεμιστοκλή αντίστοιχα. Ακόμα υπήρχαν η πλατεία Κοραή στο ανατολικό άκρο της πόλης κι η πλατεία του υδραϊκού συνοικισμού ανάμεσα στο Τελωνείο και την εκκλησία του Αγίου Νικολάου. Η τελευταία είχε και κρήνη που έβγαζε το νερό με μηχανισμό.

Κρήνες όμως δεν είχαν τοποθετηθεί μόνο στις πλατείες αλλά και στα πολυσύχναστα μέρη της πόλης. Τέτοια μέρη ήταν η δημοτική αγορά και το λιμάνι. Στην αγορά, η κρήνη είχε τοποθετηθεί στο σημείο που η οδός Μακράς Στοάς διασταυρωνόταν με την οδό Τσαμαδού. Ενώ κοντά στο λιμάνι υπήρχαν κρήνες στις διασταυρώσεις των οδών Φίλωνος και Αφροδίτης και των οδών Αιγέως και Μιαούλη. Η τελευταία, χρησίμευε για την ύδρευση των πλοίων.

Στο τέλος της δεύτερης δεκαετίας της ύπαρξης του Δήμου η

πόλη είχε τέσσερεις εκκλησίες του ανατολικού δόγματος, την Αγία Τριάδα, τον Άγιο Σπυρίδωνα, τον Άγιο Νικόλαο και τον Άγιο Διονύσιο. Και μία δυτική, τον Άγιο Παύλο. Τα θεμέλια της Αγίας Τριάδας είχαν τεθεί από τον Κ. Σερφιώτη αλλά η οικοδόμηση και αποπεράτωση του ναού έγινε από τον Π. Σκυλίτση. Η Αγία Τριάδα ήταν η μεγαλύτερη απ' όλες τις εκκλησίες γι' αυτό έγινε ο μητροπολιτικός ναός της πόλης στη θέση του προστάτη της Αγίου Σπυρίδωνα. Μέσα στη δεκαετία του 1840 κτίστηκαν ακόμα ο ναός του Αγίου Νικολάου στην υδραική συνοικία και ο ναός των Δυτικών στην αρχή περίπου της οδού Φίλωνος. Τέλος, ο Άγιος Διονύσιος δεν ήταν ενοριακή εκκλησία αλλά ανήκε στο νεκροταφείο της πόλης, στο οποίο είχε δωθεί και το όνομα του.

Η όψη που είχε η πόλη το 1852 συμπληρωνόταν από τα Δημόσια και τα Δημοτικά καταστήματα που είχε αποκτήσει μέχρι τότε. Τα Δημόσια καταστήματα ήταν η Στρατιωτική σχολή, το Τελωνείο, το Λοιμοκαθακτήριο και η Πυριταποθήκη.

Το κτίριο της Στρατιωτικής σχολής βρισκόταν στο τετράγωνο που σχημάτιζαν οι οδοί Μιαούλη, Ηφαίστου, Φίλωνος και Αρεως. Το Τελωνείο είχε κτιστεί στο νοτιότερο μέρος της πόλης. Ήταν μια διόροφη οικοδομή που στον πρώτο όροφο είχε αποθήκες και στο δεύτερο στεγάζονταν το ναυτοδικείο, το τελωνείο, το λιμεναρχείο, το ταχυδρομείο και το υγειονομείο. Ακριβώς απέναντι από το Τελωνείο υπήρχε το κατάστημα του Λοιμοκαθακτηρίου. Ενώ η Πυριταποθήκη για λόγους ασφαλείας βρισκόταν έξω από την πόλη, στην ακτή Αλκίμου.

Τα Δημοτικά καταστήματα ήταν τα κτίρια που είχε δωρίσει η οικογένεια των Ιωνιδών για να στεγαστούν δύο νέα σχολεία. Ένα Ελληνικό και ένα Δημοτικό σχολείο αρρένων. Τα κτίρια των

σχολείων αυτών βρίσκονταν στην πλατεία Κοραή.

2.2 Η πειραική οικονομία και η κρίση του 1848

Εξίσου σημαντική με την οικοδόμηση και την ανάπτυξη της πόλης στο χώρο, ήταν και η εξέλιξη της πειραικής οικονομίας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1842-1852. Η ανάκαμψη που ακολούθησε την οικονομική δυσπραγία των ετών 1841-1842, ανακόπηκε από μια νέα κρίση που ξέσπασε το 1848. Η κρίση αυτή, ήταν αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης που έπληξε το ίδιο έτος την Ευρώπη. Επρόκειτο για πιστωτική κρίση, που το κυριότερο σύμπτωμα της στην Ευρώπη αλλά και στην Ελλάδα ήταν η φυγή από το χαρτονόμισμα και η έντονη ζήτηση μεταλλικού χρήματος. Καθώς οι ξένοι πιστωτές απαίτησαν από τους Έλληνες οφειλέτες την άμεση αποπληρωμή των χρεών τους σε μεταλλικό νόμισμα, οι πελάτες της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος έσπευσαν να εξαργυρώσουν τα χαρτονομίσματα της με μεταλλικό, ενώ συγχρόνως άρχισαν να αποσύρουν τις καταθέσεις τους με σκοπό να τις μετατρέψουν κι αυτές σε μεταλλικό. Η ζήτηση μεταλλικού νομίσματος ήταν τέτοια που, αν και είχε απαγορευτεί η κυκλοφορία των τουρκικών νομισμάτων από το 1833, το 1848 άρχισαν να κυκλοφορούν ξανά, και μάλιστα με αξία μεγαλύτερη από την πραγματική τους. Το αποτέλεσμα ήταν να χειροτερεύει συνέχεια (από το Φεβρουάριο μέχρι τον Ιούνιο) η σχέση του μεταλλικού προς το χαρτονόμισμα που κυκλοφορούσε. Γι' αυτό στις 2 Απριλίου 1848 η Γενική Συνέλευση των μετόχων της Ε.Τ.Ε. αναγκάστηκε να ασχοληθεί με το πρόβλημα της μείωσης του μεταλλικού καλύμματος των τραπεζογραμματίων της. Η Συνέλευση αυτή, αποφάσισε να ζητήσει από την Κυβέρνηση την

αναστολή της υποχρεωτικής εξαργύρωσης των τραπεζογραμματίων για πέντε μήνες. Νωρίτερα, η Τράπεζα είχε φροντίσει να περιορίσει τις πιστώσεις της, ιδιαίτερα προς τους έμπορους, περιστέλλοντας το ύψος της κυκλοφορίας του χαρτονομίσματος.

Στις 4 Απριλίου 1848, ψηφίστηκε ο νόμος που ανέστειλε την εξαργύρωση των τραπεζογραμματίων. Κι ενώ μετά την ψήφιση του νόμου άρχισε να βελτιώνεται η σχέση τραπεζογραμματίων και μεταλλικού, η περιστολή των χορηγήσεων της Τράπεζας προς τους έμπορους μετέτρεψε την κρίση του πιστωτικού συστήματος σε εμπορική κρίση. Τα εμπορικά επιμελητήρια αλλά και μεμονωμένοι έμποροι άρχισαν να πιέζουν το Υπουργείο των Εσωτερικών να επέμβει για την αύξηση των χορηγήσεων από την Εθνική Τράπεζα.

Πραγματικά στη συνεδρίαση της Γ.Σ. των μετόχων της 5ης Μαΐου αποφασίστηκε η αύξηση του ανώτατου ορίου της κυκλοφορίας των γραμματίων της. Στην ίδια συνεδρίαση πάρθηκε η απόφαση να ζητήσει η Τράπεζα από την Κυβέρνηση την παράταση της αναστολής εξαργύρωσης των τραπεζογραμματίων για έναν ακόμα χρόνο. Η Κυβέρνηση για να ικανοποιήσει το νέο αίτημα της Τράπεζας ζήτησε να της χορηγηθεί άτοκο δάνειο. Η Τράπεζα όμως διαφώνησε στην άτοκη χορήγηση του δανείου, η Κυβέρνηση απείλησε ότι δεν θα ενέκρινε την παράταση της αναστολής κι η Τράπεζα αντέδρασε με νέο περιορισμό των χορηγήσεων προς τους πελάτες της. Τελικά η Κυβέρνηση υποχώρησε και στις 9 Αυγούστου 1848 ψηφίστηκε ο νόμος "Περί παρατάσεως της μη εξαργυρώσεως των τραπεζογραμματίων". Αυτός ο νέος νόμος ανέστειλε μέχρι τις 4 Απριλίου 1849 την εξαργύρωση των χαρτονομισμάτων. Έτσι μετά το Σεπτέμβριο η Τράπεζα αύξησε την ποσότητα του χαρτονομίσματος που κυκλοφορούσε στην Ελλάδα, δηλαδή αύξησε σταδιακά τις πιστώσεις της προς τους έμπορους.

Ενώ το Δεκέμβριο του ίδιου έτους επανέλαβε την εξαργύρωση των γραμματίων⁴.

Θύματα της κρίσης, που περιγράψαμε βρέθηκαν και ανάμεσα στον εμπορικό κόσμο του Πειραιά. Οι πρώτοι μάλιστα Πειραιώτες που πτώχευσαν ήταν πελάτες της Εθνικής. Συγκεκριμένα αρχικά χρεωκόπησαν οι μεγάλοι σιτέμποροι αδελφοί Περίδη κι έπειτα ο Λουκάς Ράλλης μεγαλέμπορος, εισαγωγέας αποικιακών ειδών αλλά και εταίρος της Εθνικής τράπεζας⁵. Μετά τη χρεοκοπία των μεγαλεμπόρων της πόλης, η κρίση γενικεύτηκε. Από το τέλος του 1848 όμως ξανάρχισε η ανάκαμψη του πειραιικού εμπορίου. Κατά τη διάρκεια των ετών 1849-1852, η αξία των εισαγωγών κάθε χρόνο έφτανε τις 3.500.000 δραχμές και των εξαγωγών περίπου τις 400.000. Τα εισαγόμενα προϊόντα προέρχονταν κυρίως από την Αγγλία, τη Γαλλία, την Αυστρία και την Τουρκία. Τα προϊόντα που εισάγονταν από την Τουρκία ήταν κυρίως αγροτικά προϊόντα, ενώ από τις ευρωπαϊκές χώρες εισάγονταν περισσότερο βιομηχανικά προϊόντα. Την πρώτη θέση ανάμεσα στα εισαγόμενα προϊόντα κατείχε το ρώσικο σιτάρι, κατόπιν έρχονταν τα άλλα προϊόντα, όπως διάφορα χειροτεχνήματα, βαμβακερά, μάλλινα και μεταξωτά υφάσματα, εριούχα, δέρματα, σίδηρος, κασσίτερος, φέσια, έπιπλα, γυαλί, χαρτί, διάφορα μέταλλα σκεύη και εργαλεία, καθρέφτες, πυροβόλα όπλα, ρολόγια, ξυλεία, αργιλλόπλαστα σκεύη, τάπητες, πίσσα, θείο, ταμβάκος, ζάχαρη, καφές, διάφορα αρωματικά, πατάτες, ρύζι, βιβλία και άλλα. Στο

(4) Για την κρίση του 1848 βλ. Ι. Α. Βαλαωρίτη, Ιστορία της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος (1842-1902), Β' εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1980, σ. 19-26 και Π. Πετράκης, Η τραπεζική χρηματοδότηση του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα (1844-1869), εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1985, σ. 70-82.

(5) βλ. Β. Τσασκόπουλος, Πειραιάς 1835-1870, εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ, εκδ. Καστανιώτης, Αθήνα 1984, σ. 168-173.

σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των εισαγόμενων προϊόντων από το λιμάνι του Πειραιά καταναλωνόταν από τους κατοίκους της πρωτεύουσας. Η Αθήνα το 1850 είχε περίπου 30.000 κατοίκους και ήταν η πρώτη από τις τρεις πόλεις με πάνω από 10.000 κατοίκους που είχε το ελληνικό Βασίλειο τότε. Οι άλλες δύο ήταν η Πάτρα (15.854) και η Σύρος (19.981).

Όσον αφορά τα εξαγόμενα προϊόντα, αυτά προέρχονταν κυρίως από την Αττική και τις όμορες επαρχίες. Ορισμένα από τα εξαγόμενα προϊόντα ήταν ακατέργαστα δέρματα, βδέλλες, καπνός, ρητίνη, σχοινιά, λάδι, σαπούνια, μανέστρα, μέλι, τυρί, βούτυρο και άλλα.

Εκτός όμως από τον ανεφοδιασμό της γειτονικής πρωτεύουσας, οι παράγοντες που ευνόησαν την ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου ήταν η ελάττωση του χρόνου της κάθαρσης των πλοίων που έρχονταν από την Τουρκία, η εγκατάσταση στην πόλη μεγαλεμπόρων που είχαν εκτεταμένες σχέσεις με διάφορα μέρη της Ευρώπης, η ίδρυση εργοστασίων, η στάθμευση ξένων πολεμικών πλοίων, η ικανότητα στο εμπόριο των περισσότερων κατοίκων του Πειραιά και η ύπαρξη της απαραίτητης λιμενικής υποδομής⁶.

2.3 Τα πρώτα έργα υποδομής του λιμανιού

Η υποδομή του λιμανιού του Πειραιά ήταν Δημιούργημα της τετραετίας 1848-1852. Τα έσοδα, που απέφερε η επιβολή φόρου 1% στα εισαγόμενα από το λιμάνι εμπορεύματα, κατά τη διάρκεια

(6) Βλ. Γ. Αγγελόπουλος, ό.π., σ. 34.

της δεκαετίας που ίσχυσε το διάταγμα της 16/28 Οκτωβρίου 1836, άρκεσαν μόνο στην κατασκευή μώλου για την ευκολότερη προσόρμιση και πλεύριση λέμβων και μικρών πλοίων. Ενώ η αποξήρανση του λιμένα Αλών ξεκίνησε αλλά δεν ολοκληρώθηκε.

Γι' αυτό η Κυβέρνηση αποφάσισε να αυξήσει τα έσοδα από τον τελευταίο φόρο και στις 9 Αυγούστου 1848 εξέδωσε το νόμο ΡΒ'. Με το νόμο αυτό επιβλήθηκε δικαίωμα προκυμαίας 5% επί όλων των εισαγόμενων προς κατανάλωση εμπορευμάτων, για την κατασκευή των απαραίτητων λιμενικών έργων αλλά και των υπόνομων της πόλης. Ο ίδιος νόμος, όριζε τη σύσταση τριμελούς επιτροπής για την είσπραξη και διαχείριση των εσόδων του νέου φόρου στη θέση της παλιάς που συγκροτείτο από εκπροσώπους του υπουργείου Εσωτερικών και του Δήμου του Πειραιά. Μέλη της νέας επιτροπής θα ήταν ο εκπρόσωπος του Δήμου, ο εκπρόσωπος του υπουργείου των Εσωτερικών και ο μηχανικός του λιμανιού. Από το 1848 μέχρι το 1861 μέλη της επιτροπής αυτής ήταν ο λιμενάρχης Leon Badin, ο δημοτικός σύμβουλος Αθανάσιος Ζωγράφος και ο υπολοχαγός του Μηχανικού Θ. Ηπίτης. Η αλλαγή της διεύθυνσης των λιμενικών έργων και η ανάθεση της σε άτομα που είχαν στενή σχέση πλέον με το λιμάνι καθώς και η αύξηση των εσόδων του λιμενικού ταμείου μετά την επιβολή του νέου φόρου επέτρεψαν την πραγματοποίηση έργων, που άλλαξαν την όψη του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά⁷.

Το 1852 το λιμάνι είχε μήκος, από βορρά προς νότο, 1.120 μέτρα, πλάτος 1.040 μέτρα, περιφέρεια 3.505 μέτρα και εμβαδόν 623.385 μέτρα. Στην είσοδο του λιμανιού, που είχε πλάτος 70 μέτρα, είχαν τοποθετηθεί φανοί με διαφορετικό χρώμα για να

(7) Βλ. Κ. Θ. Ζουμπουλίδης, Ιστορία και εξέλιξις του λιμένος Πειραιώς, Πειραιάς 1932, σ. 26.

καθοδηγούν τα πλοία που εισέπλεαν σ' αυτό τη νύχτα. Το βάθος της θάλασσας δεν ήταν το ίδιο σ' όλη την επιφάνεια του λιμανιού. Τα μεγάλα πλοία αγκυροβολούσαν μόνον στη νότια πλευρά του, προς την ακτή Αλκίμου. Αλλά ακόμα κι εκεί τα πλοία αυτά δεν μπορούσαν να πλησιάσουν στην ακτή κι η φορτο-εκφόρτωση τους γινόταν με ειδικές λέμβους (φορτηγίδες). Σύντομα ωστόσο επρόκειτο να τεθεί σε λειτουργία η βορβοροφάγος που είχε έρθει από τον Πόρο για να χρησιμοποιηθεί στην εκβάθυνση και τον καθαρισμό του λιμανιού του Πειραιά⁸.

Στην παραλιακή οδό Μιαούλη είχαν κατασκευαστεί 1508,45 μέτρα λιθόστρωτης προκουμαίας, κατά μήκος της οποίας υπήρχαν μικροί στύλοι και σιδερένιοι κρίκοι για την πρόσδεση των πλοίων. Ενώ στο μέρος της προκουμαίας που βρισκόταν μπροστά από την πλατεία Θεμιστοκλέους είχε τοποθετηθεί δοκιμαστικά ένας από τους φανούς που είχε φέρει η Κυβέρνηση από τη Μασσαλία για να φωταγωγήσει το λιμάνι. Ακόμα πάνω στην προκουμαία υπήρχαν δύο αποβάθρες, η Βασιλική στην πλατεία Οθωνος κι η Μεγάλη αποβάθρα στη συμβολή των οδών Μιαούλη και Αιγέως. Στη Βασιλική αποβάθρα βρίσκονταν το ξενοδοχείο του Τζελέπη, από το οποίο πήρε το όνομα της η προβλήτα (ακτή Τζελέπη) και το Ναυτικό ξενοδοχείο (Hotel Naval).

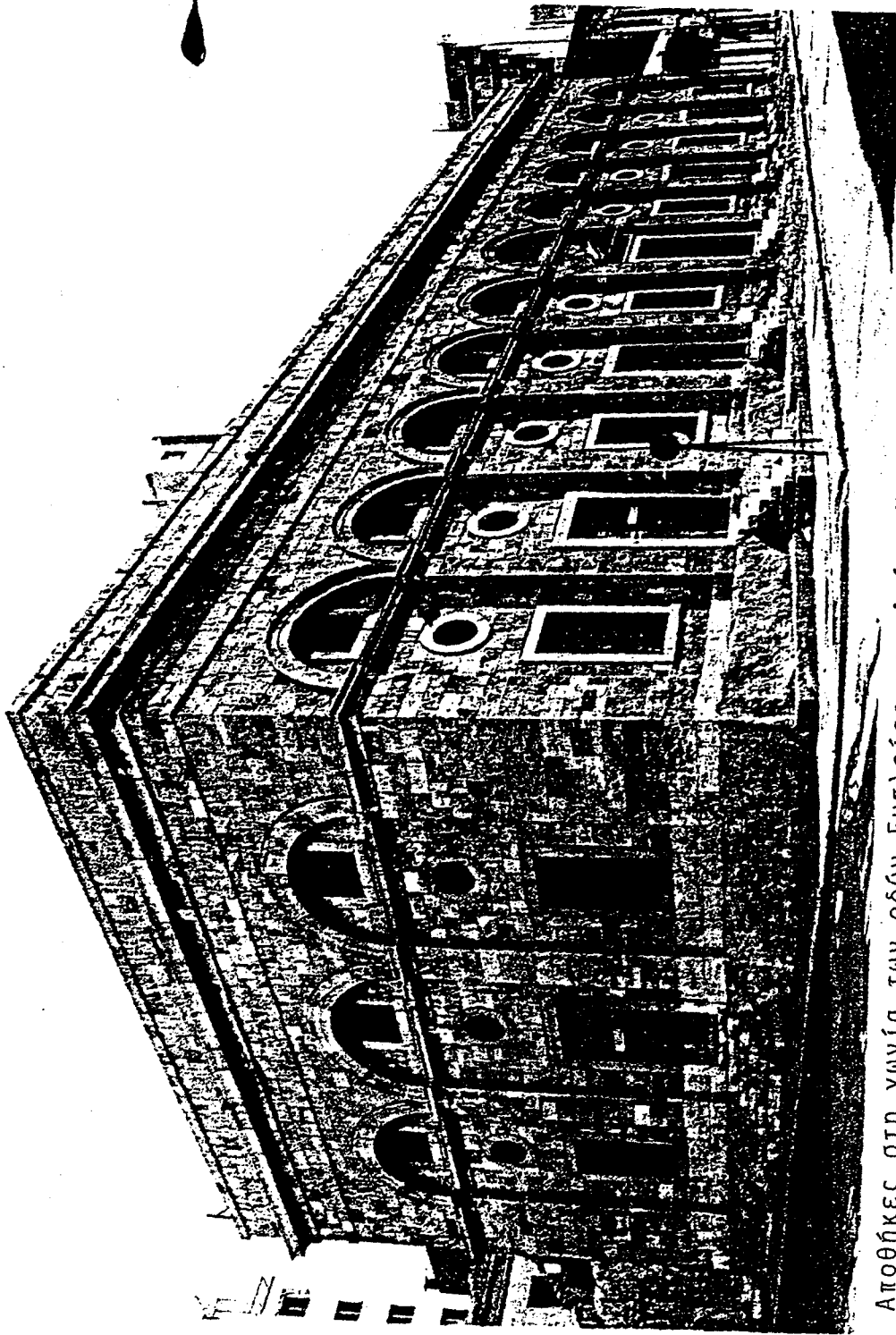
Εκτός από τη δημόσια αποθήκη που στεγαζόταν στο κτίριο του Τελωνείου και χρησίμευε στη συγκέντρωση των εισαγόμενων εμπορευμάτων που προορίζονταν για διαμετακόμιση, σ' όλο το

(8) Η βυθοκόρος (βορβοροφάγος) που χρησιμοποιήθηκε για την εκβάθυνση του λιμανιού του Πειραιά, ήταν μία από τις τρεις που είχαν κατασκευασθεί στον Πόρο με μηχανήματα αγορασμένα στο Λονδίνο από το ελληνικό κράτος. Βλ. Ι.Ε.Ε., τ. ΙΓ', σ. 176-177.

μήκος της παραλιακής οδού Μιαούλη υπήρχαν πολλές ιδιωτικές αποθήκες για την εναποταμίευση κυρίως Δημητριακών και γαιανθράκων. Ανάμεσα μάλιστα στις αξιοθέατες οικοδομές εκείνης της εποχής ήταν μια λιθόκτιστη αποθήκη σιταριού στη Δισσταύρωση των οδών Μιαούλη και Αφροδίτης. Γενικά η υποδομή που απόκτησε το λιμάνι του Πειραιά κατά την τετραετία 1848-1852, το κατέστησε σοβαρό ανταγωνιστή της Σύρου, ιδιαίτερα στο εμπόριο του σιταριού και των άλλων Δημητριακών. Οι πολλές, ευρύχωρες και με μικρό νοίκι αποθήκες καθώς και η πληθώρα των φορτηγίδων και των εργατών που εργάζονταν σ' αυτές για την εκφόρτωση των πλοίων ήταν μερικοί από τους λόγους που ο Πειραιάς άρχισε να συγκεντρώνει σιγά-σιγά το εισαγωγικό εμπόριο του σιταριού⁹. Κάθε χρόνο κατά μέσο όρο κατέπλεαν στο λιμάνι του Πειραιά 7.000 πλοία. Απ' αυτά, τα 200 περίπου ήταν πολεμικά και ατμοκίνητα, τα 2.500 μεγάλα εμπορικά πλοία και τα υπόλοιπα 4.300 ανήκαν στην ακτοπλοία. Εξίσου σημαντικό για την οικονομία του Πειραιά ήταν και το γεγονός ότι ήταν εγκατεστημένος εκεί ο υποπρόξενος της Αυστρίας Φ. Ιβιτς, ο οποίος ήταν και διευθυντής της αυστριακής ατμοπλοϊκής εταιρείας του Λούδ. Επίσης υπήρχαν άλλοι τέσσερεις εμπορικοί πράκτορες, ο Σ. Δερβιού της Σαρδηνίας, ο Θ. Φεράλδης της Ολλανδίας και της Δανίας, ο Κ. Μπούχερ της Αγγλίας και ο Γ. Δαβολλάρος της Ρωσίας.

Τέλος όσον αφορά την κατάσταση των δύο άλλων λιμανιών

(9) Βλ. Γ. Αγγελόπουλος, ό.π., σ. 35-37. Εξάλλου σε λίγα χρόνια, το 1856, θα ξεσπάσει νέα διαμάχη μεταξύ του Πειραιά και της Σύρου. Αυτή τη φορά η αφορμή θα είναι η έδρα της πρώτης ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρείας. Βλ. Κ. Παπαθανασόπουλος, Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοίας (1855-1872), Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1988, σ. 39-43.



Αποθήκες στη γωνία των οδών Ευπλοίας και Αγίου Νικολάου. Η αρχιτεκτονική του κτιρίου αποδίδεται στον Σταμάτη Κλεάνθη.

της πόλης, του Πασαλιμανιού και του Τουρκολίμανου, αυτά χρησιμοποιούνταν για την προσόρμιση αλιευτικών κυρίως λέμβων. Στο Πασαλιμάνι υπήρχαν επίσης δύο δημοτικά ξύλινα παραπήγματα λουτρών, ένα για τους άνδρες κι ένα για τις γυναίκες καθώς κι ένα λιθόκτιστο καφενείο, που νοίκιαζε ο Δήμος κάθε καλοκαίρι.

Το καλοκαίρι μάλιστα πολλές αθηναϊκές οικογένειες κατέβαιναν στο επίγειο για να απολαύσουν το θαλασσινό του αέρα, τον περίπατο και τη μουσική που έπαιζε η Γαλλική Ναυαρχίδα στο Πάνθεον (σημερινή πλατεία Τερψιθέας)¹⁰.

2.4 Η αγγλογαλλική κατοχή

α. Ο λοιμός

Το Μάιο του 1854 οι Αγγλογάλλοι κατέλαβαν τον Πειραιά με σκοπό να εξαναγκάσουν τον Οθωνα και την ελληνική Κυβέρνηση να σταματήσουν τη βοήθεια, που χορηγούσαν ανεπίσημα στους Έλληνες της Ηπείρου και της Θεσσαλίας, που είχαν επαναστήσει κατά της Τουρκίας και να διατάξουν την αποχώρηση των Ελλήνων αξιωματικών. Μαζί με τα στρατεύματά τους μετέφεραν στην πόλη και την επιδημία χολέρας που είχε πλήξει στη Βάρνα τους γάλλους στρατιώτες και ναύτες. Η επιδημία διαδόθηκε πρώτα στους κατοίκους του Πειραιά κι έπειτα της Αθήνας, γιατί ο διοικητής των στρατευμάτων γάλλος ναύαρχος Τινάν αρνήθηκε να εφαρμόσει τα υγειονομικά μέτρα που πρότειναν ο Δήμαρχος του Πειραιά και η Κυβέρνηση. Η επιδημία διήρκεσε πέντε μήνες, από τον Ιούλιο μέχρι το Νοέμβριο του 1854 και θέρισε κυριολεκτικά τους Πειραιώτες, που αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν μαζικά την

(10) Βλ. Γ. Αγγελόπουλος, ό.π. σ. 37-38, 43-44.

πόλη και να καταφύγουν στα κοντινά νησιά. Θύμα της χολέρας, αλλά όχι με τη ζωή του, υπήρξε και ο Π. Ομηρίδης-Σκυλίτσης, ο οποίος παραιτήθηκε από Δήμαρχος, όταν οι Γάλλοι προσπάθησαν να επιρρίψουν σ' αυτόν την ευθύνη για τη μετάδοση της αρρώστιας¹¹. Τα καθήκοντα του παραιτηθέντος Δημάρχου άσκησε ο πρώτος Δημαρχιακός Πάρεδρος Σωτήριος Ρετσινόπουλος μέχρι που διορίστηκε νέος Δήμαρχος ο αγγλόφιλος Λουκάς Ράλλης (16 Ιουνίου 1855). Ο Ράλλης δημάρχευσε έντεκα συνεχή χρόνια μέχρι τον Απρίλιο 1866 και ήταν ο τελευταίος δήμαρχος που αναδείχθηκε με το παλαιό σύστημα των δημοτικών εκλογών¹².

Κατά τη διάρκεια της αγγλογαλλικής κατοχής, που κράτησε μέχρι το Φεβρουάριο του 1857, συνεχίστηκαν τα δημοτικά έργα. Με πρωτοβουλία του Λ. Ράλλη ιδρύθηκαν δύο νέα σχολεία. Το πρώτο Παρθενικό Σχολείο του Δήμου στην πλατεία Κοραή με δαπάνη του αδελφού του Δημάρχου Ιάκωβου Ράλλη. Και το δεύτερο Δημοτικό Σχολείο αρρένων (το πρώτο για την υδραϊκή συνοικία) στη συμβολή των οδών Σαχτούρη και Χατζηκυριακού με δαπάνη του Σ. Φραγκιάδου. Την ίδια χρονιά (1857), οικοδομήθηκε στη διασταύρωση των οδών Λυκούργου και Δημοσθένους το πρώτο Δημαρχείο της πόλης¹³. Το ίδιο αξιόλογα ήταν και τα λιμενικά έργα που έγιναν κατά το 1856. Τότε μπήκε σε λειτουργία ο

(11) Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π. σ. 43-44 και Ι.Ε.Ε., τ. ΙΓ' σ. 148, 165-168.

(12) Κατά την οθωνική περίοδο (1833-1862) η ανάδειξη των Δημοτικών Αρχών γινόταν με βάση το νόμο της 10/22 Ιανουαρίου 1834 "Περί συστάσεως των Δήμων". Ο νόμος αυτός όριζε ότι οι Δημοτικοί Σύμβουλοι εκλέγονταν από τους "μάλλον φορολογούμενους" δημότες, με τον όρο οι τελευταίοι να μην είναι λιγότεροι από το 1/8 του συνόλου των κατοίκων. Στη συνέχεια οι Δημοτικοί Σύμβουλοι και ισάριθμοι "μάλλον φορολογούμενοι" δημότες (δημαιρεσιακόν Συμβούλιο) εξέλεγαν τρεις υποψήφιους Δημάρχους. Από τους τρεις αυτούς υποψήφιους ο Βασιλιάς ή ο Νομάρχης, εάν επρόκειτο για Δήμο γ' τάξεως, διόριζαν τον ένα. Τέλος η Κυβέρνηση είχε το δικαίωμα να παύει κάθε στιγμή τους Δημάρχους και τα Δημοτικά Συμβούλια.

πρώτος καταδιοπτρικός φάρος στην Ψυττάλεια (νησάκι απέναντι από τον Πειραιά) με σταθερό λευκό φώς, ενώ ο πυρσός που προυπήρχε στη θέση του λεγόμενου τάφου του θεμιστοκλέους παρέμεινε επίσης εκεί¹⁴. Ακόμα μέσα στο 1856 έγιναν τα πρώτα έργα για τον καθαρισμό του λιμανιού από τη λάσπη. Τα στρατεύματα κατοχής δεν έμειναν άπραγα μπροστά στις προσπάθειες του Ράλλη να βελτιώσει την κατάσταση της πόλης. Με δική τους πρωτοβουλία, διαμορφώθηκε η πλατεία που υπήρχε μεταξύ των εκκλησιών της Αγίας Τριάδας και του Αγίου Σπυρίδωνα σε πευκόφυτο κήπο. Στο μέσο του κήπου τοποθέτησαν ξύλινη εξέδρα, την οποία χρησιμοποιούσαν οι μουσικοί των γαλλικών πολεμικών πλοίων για να διασκεδάζουν τους Πειραιώτες. Μετά την αποχώρηση των στρατευμάτων κατοχής έμεινε το όνομα του κήπου, Τινάνειος, για να θυμίζει στους Πειραιώτες το γεγονός¹⁵.

β. Η επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης

Την αγανάκτηση των κατοίκων για την κατοχή της πόλης τους άμβλυσε η άνθηση που γνώρισε η πειραιική οικονομία εξαιτίας του γεγονότος αυτού. Οι 5.000 άνδρες που αριθμούσαν τα στρατεύματα κατοχής διεύρυναν σημαντικά την πελατεία των παραγωγών και των εμπόρων της πόλης με αποτέλεσμα οι περιουσίες που είχαν αρχίσει να σχηματίζονται μετά την κρίση του 1848 να πολλαπλασιαστούν στη διάρκεια της τρίχρονης κατοχής. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ο γάλλος πρόξενος στον Πειραιά, ερμηνεύοντας τις αναταραχές που

(13) Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 54-63.

(14) Βλ. Ι.Ε.Ε., τ. ΙΓ', σ. 176.

(15) Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 44-45.

ακολούθησαν την έξωση του Οθωνα, υποστήριζε ότι "αυτά τα πολιτικά κατώματα έχουν σκοπό να προκαλέσουν μια ξένη επέμβαση" γιατί "οι Πειραιώτες θυμούνται τις περιουσίες που έκαναν τον καιρό της δικής μας κατοχής"¹⁶.

Η οικονομική ανάπτυξη της πόλης συνεχίστηκε και μετά την αποχώρηση των ξένων στρατευμάτων. Η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου ήταν αλματώδης. Ενώ γύρω στο 1850-1852 το εξωτερικό εμπόριο του Πειραιά ήταν της τάξης των 4,5 εκατομμυρίων φράγκων, γύρω στο 1862-1864 έφτασε περίπου τα 30 εκατομμύρια, δηλαδή πολλαπλασιάστηκε έξι φορές. Συγκεκριμένα, το 1863 υπήρχαν στον Πειραιά έντεκα μεγάλες εμπορικές επιχειρήσεις που ασχολούνταν με το εισαγωγικό εμπόριο. Απ' αυτές οι πέντε εισήγαν δημητριακά κι ο κύκλος εργασιών τους ξεπερνούσε τα 5 εκατομμύρια φράγκα κάθε χρόνο. Ενώ οι άλλες έξι επιχειρήσεις είχαν εξειδικευτεί στο βαμβάκι, το μετάξι και τα κουκούλια κι ο ετήσιος τζίρος τους ήταν της τάξης των 4-5 εκατομμυρίων φράγκων. Βασικό εισαγόμενο προϊόν εξακολουθούσε να είναι το σιτάρι και γενικά τα δημητριακά. Το 1863 σε σύνολο εισαγωγών αξίας 23.800.000 φράγκων τα δημητριακά αντιπροσώπευαν 6.000.000 φράγκα¹⁷.

Η ανάπτυξη όμως του εξωτερικού εμπορίου δεν ήταν αποτέλεσμα μόνο της αύξησης των εισαγωγών. Εξίσου σημαντική

(16) Πρω. στο Χ. Αγριαντώνη, Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα, εκδ. Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986, σ. 102.

(17) Βλ. P. Moraitinis, La Grece telle qu' elle est, Παρίσι 1877, και αναστατική έκδοση από το Κοινοφελές Ίδρυμα της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως και το Βιβλιοπωλείο Δ. Ν. Καραβία (Πρόλ. Χ. Αγριαντώνη), Αθήνα 1987, σ. 389 κ.έ., Κ. Τσουκαλάς, Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος. Η συγκρότηση του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1981, σ. 214-221, 235-236 και Μ. Συναρέλλη, Όρδοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, σ. 167-168.

ήταν και η αύξηση των εξαγωγών, των οποίων μάλιστα η σύνθεση άλλαξε από τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Ο αποκλεισμός των λιμανιών του βαμβακο-παραγωγού Νότου από τους Βόρειους κατά τον αμερικανικό εμφύλιο πόλεμο (1861-1865) έγινε η αιτία για να επεκταθεί η καλλιέργεια του βαμβακιού στη Βοιωτία και τη Φθιώτιδα με σκοπό την εξαγωγή του προς τις μεγάλες βαμβακουργικές μονάδες της Αγγλίας και της Γαλλίας. Το γεγονός ότι το βαμβάκι διοχετευόταν στο λιμάνι του Πειραιά προς εξαγωγή είχε σαν αποτέλεσμα να αυξηθούν οι εξαγωγές και ταυτόχρονα ν' αλλάξει και η σύνθεση τους. Το 1863 εξαγόταν από το λιμάνι του Πειραιά βαμβάκι αξίας δύο εκατομμυρίων φράγκων ενώ η συνολική αξία των εξαγωγών ήταν 6.800.000 φράγκα. Μετά το τέλος του αμερικανικού εμφύλιου πολέμου αποκαταστάθηκαν οι εμπορικές σχέσεις της Ευρώπης με την Αμερική, η ζήτηση του ελληνικού βαμβακιού μειώθηκε κι η σημασία των εξαγωγών του Πειραιά περιορίστηκε. Έτσι το επίγειο ξανάγινε κυρίως εισαγωγικό λιμάνι¹⁸. Άλλωστε στην ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου οφειλόταν η κατασκευή νέου Τελωνείου, καθώς και η μετατροπή του λοιμοκαθαρητηρίου σε αποθήκη.

Την εξέλιξη του χονδρικού εμπορίου ακολούθησε και το λιανικό εμπόριο, του οποίου ο κύκλος εργασιών ξεπερνούσε τα 7 εκατομμύρια φράγκα το 1863 σύμφωνα με το Γάλλο πρόξενο του Πειραιά. Τέλος από τη λήξη του κριμαϊκού μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1860 η ναυτιλιακή κίνηση εξαπλασιάστηκε ενώ

(18) Βλ. Κ. Βεργόπουλος, Κράτος και οικονομική πολιτική στον 19ο αιώνα, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1978, σ. 148 και Μ. Συναρέλλη, ό.π., σ. 169-170.

μέσα στη διετία 1860-1862 χτίστηκαν στον Πειραιά τα πρώτα ατμοκίνητα εργοστάσια.

Τριάντα χρόνια λοιπόν μετά την ανακήρυξη του σε επίγειο της νέας πρωτεύουσας του ελληνικού Βασιλείου ο Πειραιάς είχε καταφέρει να γίνει χάρη στο εμπόριο και τη ναυτιλία μια πόλη μικρού μεγέθους με 6.452 κατοίκους. Μέχρι τον κριμαϊκό πόλεμο ήταν μια κοινωνία μικρών εμπόρων και μικρών επαγγελματιών. Από το 1854 και μετά όμως η κατάσταση άλλαξε. Καθώς το εξωτερικό εμπόριο αναπτύχθηκε με θεαματικούς ρυθμούς εμφανίστηκαν οι πρώτοι Πειραιώτες μεγαλέμποροι-εισαγωγείς. Έτσι το 1863 δίπλα στους μεγαλέμπορους της Ερμούπολης και τους μεγαλο-εξαγωγείς της Πάτρας υπήρχαν και οι εισαγωγείς του Πειραιά.

Μ Ε Ρ Ο Σ Δ Ε Υ Τ Ε Ρ Ο

Η Μ α γ κ ε α τ ρ ί α τ η ς Ε λ λ ά δ ο ς

(1863-1875)

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Τ Ρ Ι Τ Ο

Η ατμοκίνητη βιομηχανία στο λιμάνι

3.1 Οι πρώτες βιοτεχνίες

Η εξέλιξη που είχε ο Πειραιάς από τα τελευταία χρόνια της οθωνικής περιόδου μέχρι το 1875 άλλαξε κυριολεκτικά την όψη της πόλης και του λιμανιού του. Κατά τη διάρκεια της δεκαπενταετίας αυτής (1860-1875) από εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο κατάφερε να γίνει η πρώτη βιομηχανική πόλη της χώρας. Με 30 ατμοκίνητα εργοστάσια, συνολικής ισχύος 751-758 ίππων και 1629-1644 εργαζόμενους σ' αυτά, ο Πειραιάς βρισκόταν στην κορυφή των 20 περίπου πόλεων οι οποίες το ίδιο χρονικό διάστημα απέκτησαν τα πρώτα ατμοκίνητα εργοστάσια¹.

Τα δημοσιεύματα εκείνης της εποχής μιλούσαν για την εκβιομηχάνιση της πόλης προβάλλοντας και τις δύο όψεις του νέου φαινομένου, όπως παρακάτω:

"Ο Πειραιεύς είναι το επίνειον των Αθηνών, μετά των οποίων συνδέεται δια σιδηροδρόμου 7 χιλιομέτρων, του μόνου εν Ελλάδι υπάρχοντος. Ο Πειραιεύς είναι η Μαγκεστρία της Ελλάδος, διότι δεν είναι μόνον λιμνή της πρωτεύουσας αλλά κατέχει εν ενεργεία σπουδαία εργοστάσια ατμοκίνητα, κλωστήρια αριθμούντα 20 χιλιάδας ατράκτων, παράγοντα 700 οκάδας καλής ποιότητας νήματος, αλευρομύλους, μεταξουργείον, σιδηρουργείον και χυτήριο του Βασιλειάδου, οπόθεν εξέρχονται προϊόντα όμοια προς τα της Ευρώπης, εργοστάσιον καρφιών, υελουργείον κλπ. Έχει καλόν και ασφαλή λιμένα, συγκοινωνίας δι' ατμοπλοίων όλων των εταιριών με όλους τους λιμένας του Βασιλείου, της Μεσογείου και Ανατολής"².

" Μόνον όστις δεν επεσκέφθη ποτέ των κατωτέρων εργατικών πληθυσμών τας οικίας δύναται να αγνοή τους ολεθρίους όρους, υφ' ους αύται διατελούσι. Κατά το αρκτικοδυτικόν π. χ. του Πειραιώς, εν ω προάγεται νυν βιομηχανικώς η πόλις, διατελεί το έδαφος της γης υπό τοιαύτας νοσηράς περιστάσεις, ώστε μόνον συνενόσις τις των αυτόθι εργοστασιαρχών δύναται, δια τινος κοινού σχεδίου εργατικού συνοικισμού, να επιφέρη την δέουσαν θεραπείαν"³.

Ποια όμως ήταν η πορεία μέσα από την οποία το επίγειο της πρωτεύουσας έγινε η πρώτη βιομηχανική πόλη της χώρας;

Η δευτερογενής δραστηριότητα δεν ήταν άγνωστη στον Πειραιά πριν το 1860 που ξεκίνησε η εκβιομηχάνισή του. Αντίθετα μάλιστα από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ύπαρξης του λειτούργησαν μικρά τεχνικά καταστήματα, όπως σιδηρουργεία, φαναροποιεία, βαρελοποιεία κ.ά⁴. Παράλληλα έγιναν και οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία εργοστασίων. Το 1836 ο Γάλλος Κλεμάν (Clement Cadet) ζήτησε από τη Γραμματεία των Εσωτερικών να του παραχωρηθεί ένα τμήμα του κατεδαφισμένου μοναστηριού του Αγίου Σπυρίδωνα για να ανεγείρει εργοστάσιο κατασκευής σχοινηών. Η Γραμματεία δεν ικανοποίησε το αίτημα του αλλά τού έδωσε ένα μικρό δάνειο 8.000 δραχμών. Με το

(1) Οι άλλες πόλεις, κατά σειρά σπουδαιότητας, ήταν οι εξής: Ερμούπολη, Πάτρα, Αθήνα, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά, Ιθάκη, Λιβαδειά, Αμφισσα, Χαλκίδα, Στυλίδα, Λαμία, Μεσολόγγι, Μέγαρο, Σπάρτη, Αίγιο, Κόρινθος, Ναύπλιο, Μεσσήνη, Υδρα, Σπέτσες και Σαντορίνη. Βλ. Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σ. 118-119 και 407.

(2) Βλ. Σ. Κ. Θεοχάρους, Εμπορική Γεωγραφία ή Περιγραφή της ενεστώσης καταστάσεως της Γεωργίας, Βιομηχανίας του Εμπορίου και της Ναυτιλίας των πέντε μερών του κόσμου, 1875. Το απόσπασμα αυτό προε. στο Γ. Α. Αναστασόπουλου, Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας, τ. Α' (1840-1884), σ. 328.

(3) Βλ. Ανώνυμου, "Εργατικοί συνοικισμοί", Οικονομική Επιθεώρησης, τχ. 7, Σεπτέμβριος 1873, σ. 311.

(4) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1837 Ε' και 1838 Γ'.

δάνειο αυτό αγόρασε μια έκταση γης την οποία θα εξοφλούσε ύστερα από δέκα χρόνια, δίνοντας 239,85 δραχμές το χρόνο. Σ' αυτήν το 1837 έκτισε μια οικοδομή, έκτασης 800 τετραγωνικών πήχων, με 7 διαιρέσεις στο εσωτερικό της και στέγασε το σχοινοπλοκείο του. Η επιχείρηση όμως δεν πήγε καλά και το 1849 το υπουργείο Εσωτερικών αποφάσισε να βοηθήσει τον ιδιοκτήτη της αναθέτοντάς του την κατασκευή των σχοινιών για τα πολεμικά πλοία. Επίσης με την ίδια απόφαση παρατάθηκε η προθεσμία εξόφλησης του δανείου για δέκα ακόμα χρόνια χωρίς τόκους και ανατέθηκε σε μια επιτροπή - που αποτελείτο από τον υπολιμενάρχη Πειραιώς, τον τελώνη και το δήμαρχο - να ελέγχει την επιχείρηση και να πληροφορεί το υπουργείο. Χάρη στην κρατική παρέμβαση το εργοστάσιο συνέχισε τη λειτουργία του, αλλά το 1852 επανήλθε στο προσκήνιο το πρόβλημα της ενθάρρυνσης της επιχείρησης με κρατικές παραγγελίες⁵⁵. Μέσα στο 1837 ιδρύθηκε κι άλλο ένα εργοστάσιο, ο αλευρόμυλος του ζακυνθινού Αναστάσιου Μπόνη. Το εργοστάσιο αυτό διέθετε και γαλλική ατμομηχανή έξι ίππων. Ο αλευρόμυλος λειτούργησε μέχρι το 1845 κι έπειτα έκλεισε⁵⁶.

Η κατασκευή τούβλων και κεραμιδιών για τις οικοδομές του Πειραιά και της Αθήνας ήταν η δευτερογενής δραστηριότητα που σύντομα πήρε σημαντικές διαστάσεις. Τα κεραμοποιεία ήταν στην αρχή πρόχειροι φούρνοι που λειτουργούσαν μόνον όσο ο καιρός

(5) Στοιχεία για το σχοινοπλοκείο του Κλεμάν υπάρχουν στο ΙΑ/ΔΠ. Αυτά βρίσκονται στους φακέλλους 1841 Β', 1847 Δ', 1849 Β' και 1859 Δ'. Στο υπ' αριθμό 26 έγγραφο, του Α' μέρους, του αρχείου του Ι. Αλ. Μελετόπουλου καθώς και στο βιβλίο του Γ. Αγγελόπουλου, Στατιστική Πειραιώς, Αθήνα 1852, σ. 30-31.

(6) Βλ. Β. Τσοκόπουλος, Πειραιάς 1835-1870, εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάνστεστερ, εκδ. Καστανιώτης, Αθήνα 1984, σ. 192-193.

ήταν καλός και απασχολούσαν εποχικούς μετανάστες από τα νησιά των Κυκλάδων, που είχαν ειδικευτεί στην κεραμική. Από το 1857 κι έπειτα η δραστηριότητα αυτή πήρε συστηματικότερο χαρακτήρα και συγκεντρώθηκε σε λιγότερα χέρια, εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων που πήρε η κυβέρνηση για λόγους υγιεινής. Στο εξής τα κεραμοποιεία μπορούσαν να εγκατασταθούν μόνον στη ζώνη που η κυβέρνηση είχε προσδιορίσει γι' αυτά και μόνον μετά από την έκδοση σχετικής άδειας. Η ζώνη αυτή βρισκόταν σε απόσταση 200 μέτρων από την οδό Αθηνών-Πειραιώς, στην περιοχή που ακόμα και σήμερα είναι γνωστή με το όνομα "Καμίνια"⁷.

Καθώς αυξανόταν η κίνηση του λιμανιού κι ο Πειραιάς έπρεπε να στεγάσει, να θρέψει και να εξυπηρετήσει έναν αριθμό ατόμων πολύ μεγαλύτερο από το μόνιμο πληθυσμό του, άρχισαν να εμφανίζονται κι άλλα εργοστάσια. Έτσι το 1852 λειτουργούσαν τρία σαπωνοποιεία, τρία μανεστροποιεία, ένα πνευματοποιείο, ένα μεταξουργείο, ένα σχοινοπλοκείο, ένα αμαξοποιείο καθώς και αρκετά αρτοποιεία, τροχαλοποιεία και βαφεία. Πριν το 1854 ιδρύθηκαν δύο ακόμα πνευματοποιεία. Ενώ κατά τη διάρκεια της αγγλο-γαλλικής κατοχής (1854-1857) συστάθηκαν άλλα τρία εργοστάσια, ένα τροχαλοποιείο και δύο πνευματοποιεία. Αυτά ήταν και τα τελευταία νέα εργοστάσια που εμφανίστηκαν μέχρι το 1859⁸.

Εκείνη την εποχή εργοστάσια ονόμαζαν όλα τα καταστήματα της δευτερογενούς παραγωγής. Όμως τα στοιχεία που έχουμε γι' αυτά μάς οδηγούν αβίαστα στο συμπέρασμα ότι στην ουσία

(7) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1857 Δ', Γ. Αγγελόπουλος, ό.π., σ. 32-33 και Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σ. 100-102.

(8) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1859 Δ' και Γ. Αγγελόπουλος, ό.π., σ. 29-33.

επρόκειτο για μικρές βιοτεχνίες. Συγκεκριμένα, κάθε κατάστημα απασχολούσε από 2 μέχρι 15 το πολύ μόνιμους εργάτες, άνδρες και αγόρια κι άλλους τόσους περίπου εποχικούς. Ενώ αρκετοί ιδιοκτήτες συμμετείχαν ενεργά στην παραγωγική διαδικασία. Σε αυτό το ολιγάριθμο εργατικό δυναμικό υπήρχε μόνον ένας εργάτης που πρόσφερε ειδικευμένη εργασία. Η αμοιβή των εργατών καθοριζόταν συνήθως σε ετήσια βάση και συχνά αποτελούσε συνδυασμό αμοιβής σε είδος (τροφή και ενδυμασία) και σε χρήμα. Ακόμα τα αγόρια αμοιβόνταν λιγότερο από τους άνδρες, ενώ η αμοιβή του ειδικευμένου εργάτη ήταν η υψηλότερη. Ένα άλλο χαρακτηριστικό των καταστημάτων αυτών ήταν το γεγονός ότι ήταν εξοπλισμένα με εγχώριες μηχανές και εργαλεία. Μόνον ένα σαπωνοποιείο διέθετε λέβητα αγγλικής κατασκευής. Επιπλέον κανένα κατάστημα δεν χρησιμοποιούσε τον ατμό. Αρκετά όμως καταστήματα στεγάζονταν σε κτίρια οικοδομημένα ειδικά γι' αυτά των οποίων η έκταση έφτανε μέχρι τους 1.000 τετραγωνικούς πήχεις. Τέλος όσον αφορά τα βιοτεχνικά προϊόντα, αυτά παράγονταν κυρίως με εγχώριες πρώτες ύλες και προορίζονταν αποκλειστικά για την τοπική κατανάλωση⁹.

3.2 Το μεταξουργείο Λουκά Ράλλη

Ωστόσο υπήρχε και μία εξαίρεση. Δίπλα στις μικρές βιοτεχνίες λειτουργούσε το μεταξουργείο του Λουκά Ράλλη, το μοναδικό κατάστημα που μπορεί να χαρακτηριστεί εργοστάσιο. Ο Ράλλης, όπως είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ήταν από τους

(9) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1859 Δ'.

πρώτους οικιστές του Πειραιά. Ηρθε στην πόλη το 1836 ως μέλος της Επιτροπής που είχε αναλάβει τη μετοικεσία των Χιωτών της Ερμούπολης κι από τότε εγκαταστάθηκε κι έζησε σ' αυτήν μέχρι την ημέρα του θανάτου του, στις 30 Ιανουαρίου του 1880. Ο Ράλλης το 1844 αποφάσισε να επεκτείνει τις οικονομικές του δραστηριότητες κι ίδρυσε εργοστάσιο μεταξουργίας. Η δαπάνη για τη δημιουργία του έφτασε τις 70.000 δραχμές σύμφωνα με τους υπολογισμούς του ιδιοκτήτη του¹⁰. Στο ποσό αυτό πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και η αγορά της γαλλικής ατμομηχανής 6 ίππων, με την οποία εξοπλίστηκε το εργοστάσιο το 1847. Το κτίριο στο οποίο στεγάστηκε το μεταξουργείο ήταν διόροφο, είχε έκταση 600 βασιλικούς πήχεις και 6 διαιρέσεις στο εσωτερικό του. Στην κεντρική αίθουσα του εργοστασίου γινόταν ο αναπνισμός του μεταξιού, δηλαδή η εξαγωγή της κλωστής από τα κουκούλια και το τύλιγμα της σε "κυκλίες" (δέματα). Ο ανώνυμος αρθρογράφος της Πανδώρας που επισκέφθηκε το μεταξουργείο το 1852 περιγράφει ως εξής τη συγκεκριμένη αίθουσα:

"Εντός μεγάλης τετραπλεύρου αιθούσης, ευαέρου και ευηλίου, τεσσαράκοντα λέβητες επί δύο σειρών εις βάθρον κτιστόν εντετειχισμένοι, περιέχουσιν ύδωρ κάτωθεν δι' ατμού θερμαινόμενον, εν ω φαίνονται αδιακόπως χορεύοντες οκτώ ως δέκα βόμβυκες, και εις ο τεσσαράκοντα νεάνιδες, εκάστη οπίσω εκάστου λέβητος καθημένη, βάπτουσι διηνεκώς άκρους τους δακτύλους των. Η ενέργεια του θερμού ύδατος είναι ν' αναλύη την κόλλαν δι' ης ο σκώληξ είχε πήξει την φωλεάν του, και να

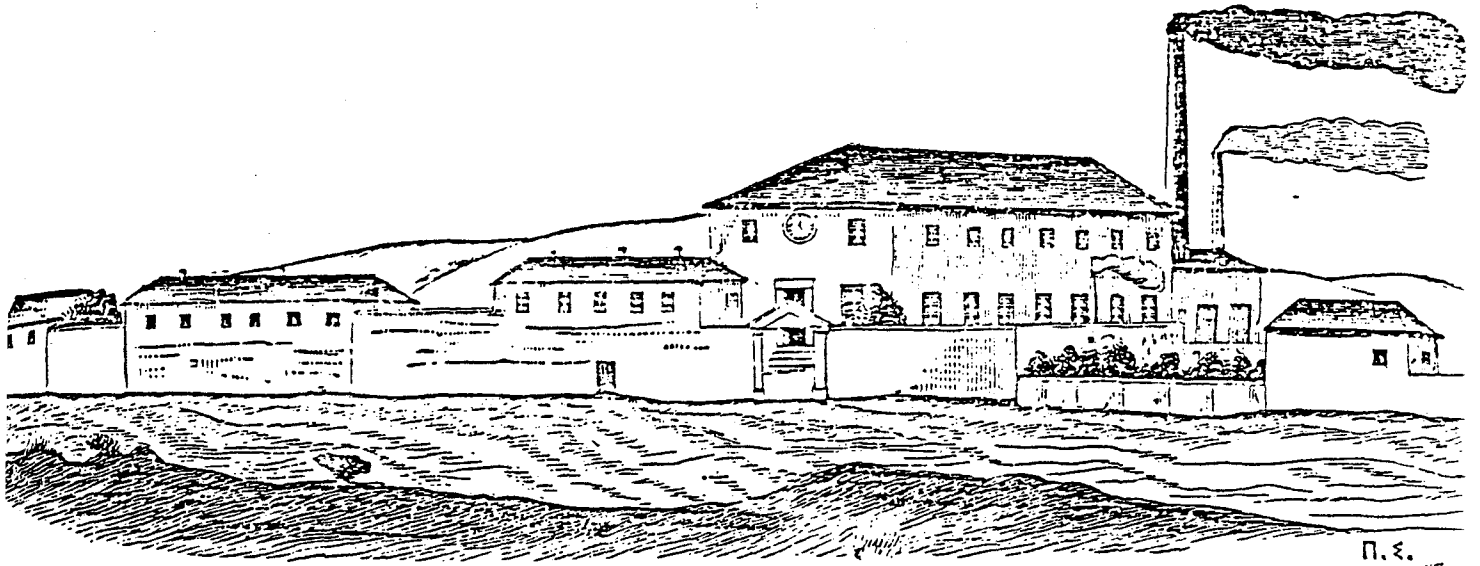
(10) Βλ. Αλ. Μανσόλας, Απογραφικά πληροφορία περί των εν Ελλάδι ατμοκινήτων βιομηχανικών καταστημάτων, Αθήνα 1876.

επιτρέπη την εύκολον ανέλιξιν της κλωστής"¹¹. (Βλ. Εικόνα 2)

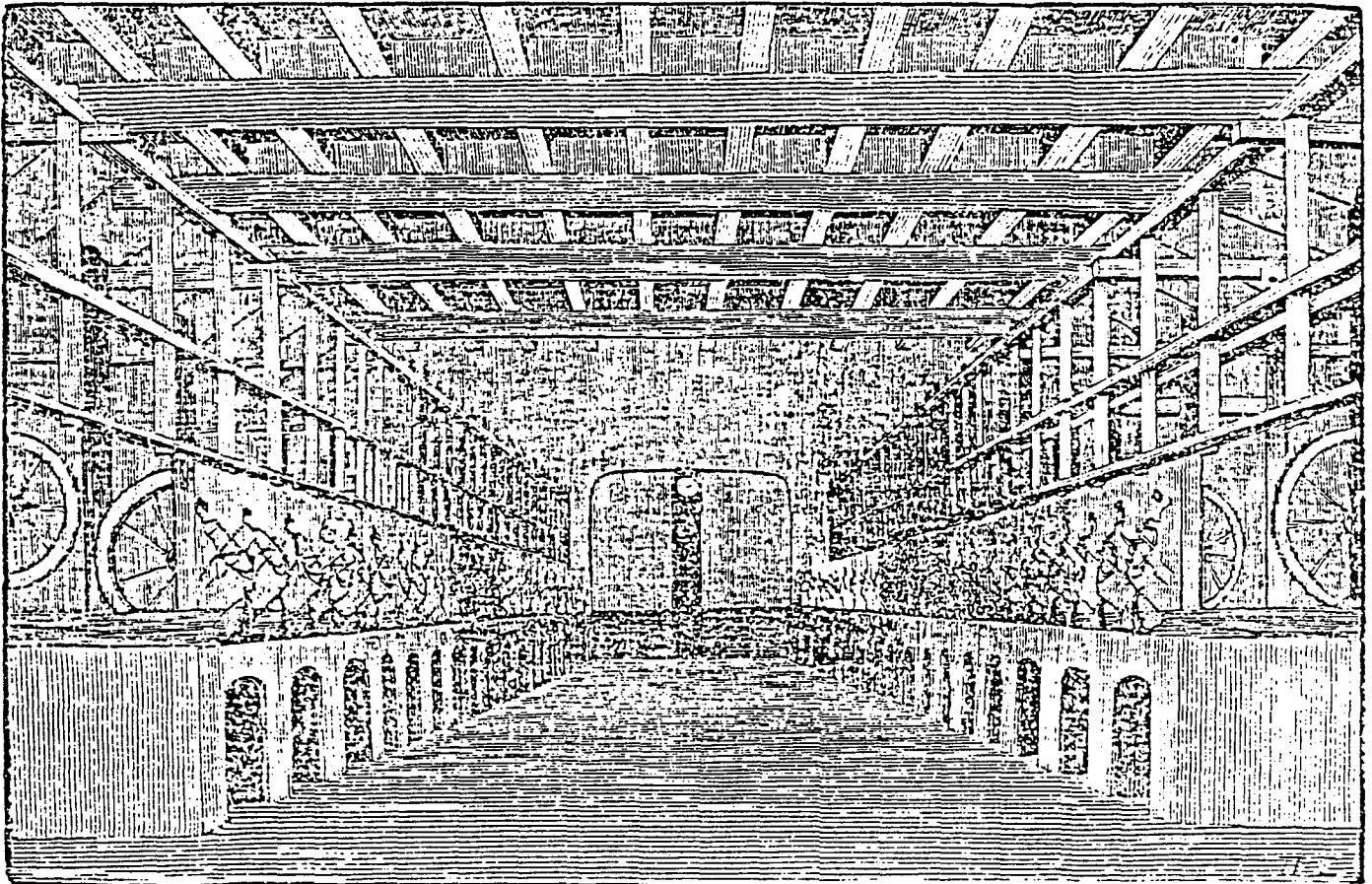
Το εργατικό δυναμικό που απασχολούσε το εργοστάσιο το 1852 αποτελείτο από 40 γυναίκες και 6 άνδρες. Οι γυναίκες ασχολούνταν με τον καθαρισμό των κουκουλιών, το διαχωρισμό τους σε ποιότητες και τον αναπνισμό του μεταξιού, ενώ οι άνδρες κινούσαν τις ανέμες στις οποίες τυλιγόταν το μετάξι. Το ημερομίσθιο των ειδικευμένων εργατριών ήταν 1 δραχμή και 20 λεπτά, ενώ οι αρχάριες έπαιρναν μόνον 40 λεπτά την ημέρα μέχρι να μάθουν την τέχνη. Το καλοκαίρι η διάρκεια της εργάσιμης μέρας ήταν 11 ώρες και το χειμώνα 10. Τέλος το εργοστάσιο λειτουργούσε από τον Απρίλιο μέχρι το Δεκέμβριο και τους υπόλοιπους μήνες έμενε κλειστό. Κατά τη διάρκεια των 9 μηνών της λειτουργίας του παράγονταν 1600 οκάδες λεπτό μετάξι (α λα γαλλικά) και άλλες τόσες περίπου οκάδες χονδρό. Το κόστος παραγωγής, δηλαδή η αγορά της πρώτης ύλης και η κατεργασία της - χωρίς το τέλος εξαγωγής του μεταξιού και τα μεταφορικά - έφτανε τις 120.000 δραχμές. Από την άλλη πλευρά τα έσοδα από την πώληση του μεταξιού στη Γαλλία ήταν 147.000 δραχμές. Επομένως το κέρδος που έβγαζε ο Ράλλης από την κατεργασία του μεταξιού ήταν της τάξης των 27.000 δραχμών. Εντούτοις ο ανώνυμος αρθρογράφος της Πανδώρας, απ' όπου πήραμε τα παραπάνω στοιχεία, υποστηρίζει ότι τρία ολόκληρα χρόνια το εργοστάσιο λειτουργούσε με ζημιά και μόλις το 1852 ο ιδιοκτήτης του κατάφερε να έχει κάποια κέρδη. Εξι χρόνια αργότερα, το 1859, ο Ράλλης έδωσε τα εξής στοιχεία για το μεταξουργείο του: η αξία των κουκουλιών που χρησιμοποιούνταν ετησίως ήταν 150.000-200.000 δραχμές, η αξία της ετήσιας

(11) Βλ. Ανώνυμου, "Μεταξουργείον Λουκά Ράλλη", Πανδώρα, τ. Γ', τχ. 67, 1 Ιανουαρίου 1853, σ. 445-450 και τχ. 68, 15 Ιανουαρίου 1853, σ. 471-473.

ΕΙΚΟΝΑ 2



Ἐξωτερικὴ ὄψις τοῦ Μεταλλουργείου.



Το μεταλλουργεῖο τοῦ Λουκά Ράλλη. Ἐξωτερικὴ καὶ εσωτερικὴ ὄψη.

παραγωγής έφτανε τις 200.000-300.000 δραχμές (προς 100-150 δραχ. η οκά το λεπτό μετάξι και προς 35-50 δραχ. η οκά το χονδρό). Και οι απασχολούμενοι ήταν 60-80 άτομα, τα περισσότερα γυναίκες και κορίτσια. Το ημερομίσθιο των τεχνιτών ήταν 1-2,5 δραχμές, των εργατών 2-2,5 και των γυναικών 1-1,25 δραχμές¹². Πρέπει επίσης να πούμε ότι η λειτουργία του μεταξουργείου του Ράλλη υπήρξε σημαντικό γεγονός όχι μόνο για την πειραική οικονομία αλλά και για την ελληνική στο σύνολο της. Γιατί το μεταξουργείο αντιπροσώπευσε την ελληνική βιομηχανία σε δύο παγκόσμιες εκθέσεις, τη Διεθνή Έκθεση του 1851 στο Λονδίνο και τη Διεθνή Έκθεση του 1855 στο Παρίσι, και σε μία εγχώρια, τα Ολύμπια του 1859. Στην Έκθεση του Παρισιού κέρδισε μάλιστα και νομισματόσημο β' τάξης για την ποιότητα των προϊόντων του.

Επομένως κατά τη διάρκεια των ετών 1833-1859 δεν έλλειψαν οι προσπάθειες για την εισαγωγή του εργοστασιακού συστήματος στην πειραική οικονομία. Όμως η σπανιότητα της μισθωτής και μόνιμης εργασίας, η σχεδόν πλήρης ανυπαρξία τεχνιτών και η έλλειψη νέας τεχνολογίας σε συνδυασμό με τις τοπικές διαθεσιμότητες σε κεφάλαια επέτρεψαν τη λειτουργία μόνο μικρών βιοτεχνιών που με τα προϊόντα τους τροφοδοτούσαν τους περαστικούς πληθυσμούς.

Η επιτυχία που είχε η προσπάθεια του Λουκά Ράλλη οφειλόταν κυρίως στο γεγονός ότι για κάθε οικονομική του δραστηριότητα στην Ελλάδα είχε τη συνδρομή των Ράλληδων του Λονδίνου, που είχαν εμπορικές επιχειρήσεις στο Λίβερπουλ, τη Μασσαλία, την Κωνσταντινούπολη και την Οδησό. Αλλά και το

(12) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1859 Δ'.

γεγονός ότι το εργοστάσιο του παρήγαγε ένα προϊόν που προοριζόταν αποκλειστικά για εξαγωγή δεν ήταν μικρότερης σημασίας¹³.

Από το 1860 κι έπειτα που άρχισε η εκβιομηχάνιση της πόλης, οι βιοτεχνίες συνυπήρξαν με τα μεγάλα εργοστάσια. Μάλιστα όσες βιοτεχνίες ανήκαν σε κλάδους παραγωγής που εκβιομηχανίστηκαν απέκτησαν σχέσεις πελάτη-προμηθευτή με τις βιομηχανίες.

3.3 Ο ατμός και η θέση των εργοστασίων

Το 1860 ιδρύθηκε το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο στον Πειραιά. Ο Παναγιώτης Καπράνος, έμπορος στο επάγγελμα μέχρι τότε, έφερε από την Κωνσταντινούπολη παλιές και μεταχειρισμένες μηχανές, τις εγκατέστησε σε ένα μικρό κτίριο που νοίκιασε από το μεγαλέμπορο Ανέστη Χατζόπουλο και ξεκίνησε την παραγωγή αλευριού. Στο τέλος του χρόνου ο ατμόμυλος απασχολούσε 25 εργάτες και τροφοδοτούσε με αλεύρι όλους σχεδόν τους αρτοποιούς της πόλης¹⁴.

Το 1861 η πόλη απέκτησε και δεύτερο ατμοκίνητο εργοστάσιο, το μηχανουργείο του κωνσταντινουπολίτη έμπορου Γεώργιου Βασιλειάδη. Εγκατεστημένος στον Πειραιά ένα μόλις χρόνο πριν, ο Βασιλειάδης αποφάσισε να ιδρύσει εργοστάσιο με τα χρήματα που είχε φέρει από την ιδιαίτερη πατρίδα του. Γι' αυτό επισκέφθηκε τα βιομηχανικά κέντρα της Ευρώπης, απ' όπου πήρε τα σχέδια του καταστήματος του, αγόρασε τα τελειότερα

(13) Για τις συνθήκες κάτω από τις οποίες ο Λ. Ράλλης ίδρυσε το μεταξουργείο βλ. Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σ. 53-62.

(14) βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1861 Α', 1862 Α' και 1875 Β'.

μηχανήματα και προσκάλεσε αλλοδαπούς μηχανικούς και αρχιτεχνίτες για να αναλάβουν την εγκατάσταση και τη λειτουργία του. Παράλληλα με αυτές τις ενέργειες ο Βασιλειάδης ζήτησε με αναφορά, που διεβίβασε η Δημαρχία του Πειραιά στην κυβέρνηση, την ατελή εισαγωγή των πρώτων υλών και τη χορήγηση δανείου. Ο Λουκάς Ράλλης, που τότε ήταν δήμαρχος της πόλης, υποστήριξε τα αιτήματα του νέου βιομήχανου. Συγκεκριμένα ο Ράλλης πρώτα φρόντισε να μάθει τις προθέσεις του Βασιλειάδη κι έπειτα έστειλε αναφορά στην κυβέρνηση, με την οποία την πληροφορούσε για το χαρακτήρα και τις ενέργειες του αιτούντος και την προέτρεπε να ενισχύσει την προσπάθεια αυτή γιατί οι ωφέλειες από τη λειτουργία ενός τέτοιου εργοστασίου θα ήταν μεγάλες¹⁵.

Ο Βασιλειάδης αποκαλύπτοντας τις προθέσεις του στο δήμαρχο του Πειραιά ανέφερε ότι το μηχανουργείο θα είχε τρία τμήματα, σιδηρουργείο, χυτήριο και ξυλουργείο. Στο σιδηρουργείο και το χυτήριο θα γινόταν "κάθε είδους εργασία εκ χυτού και σφυρηλάτου σιδήρου μέχρι ατμομηχανών". Ενώ στο ξυλουργείο θα γινόταν "επίσης κάθε είδους εργασία επί ξύλου καθώς η καθεκλοποιεία (...) η κατασκευή διαφόρων επίπλων διαφόρων αμαξών φορτηγών τε και μη, να κόπτη μασόνιον και διάφορα ξύλα εις φύλλα ήτοι καπλαμάδες και λοιπά". Όλα τα μηχανήματα θα κινούνταν με ατμομηχανή ισχύος είκοσι ίππων. Μερικά από τα μηχανήματα του σιδηρουργείου, που είχαν αρχίσει να συγκεντρώνονται στον περίβολο του ανεγειρόμενου τότε εργοστασίου ήταν : "Μηχανή ροκανίσματος σιδήρων/Machine a taboter. Δύο τόρνοι δι' έλικας και διάφορα τεμάχια στρογγυλά, καθώς τροχών/roulies και των τοιούτων. Δύο μηχαναί

(15) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1861 Α'.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 3

Τα πειραϊκά εργοστάσια το 1852

Μεταξουργείο	Λ. Ράλλη
Πνευματοποιείο	Σταπ
Σχοινοπλοκείο	Κλεμάν
Σαπωνοποιεία	Α. Ζωγράφου Β. Δασκαλόπουλου Δ. Μουμουτζή
Μανεστροποιεία	Π. Περίδη Ν. Μελετόπουλου Πάνου
Αμαξοποιείο	Μόρτεν Μπάουρ
Υελοποιείο	Adolph Tosche (αργεί)
Ατμόμυλος	Α. Μπόνη (αργεί)

Πηγή: Γ. Αγγελόπουλος, Στατιστική Πειραιώς,
Αθήνα 1852, σ. 29-33.

τρυπήματος/machine a percer. Δύο όμοιαι ίνα κόπτωσι ταβανόκαρφα, και μηχανή ήτις θα λεπτόνη και καθαρίζη σύρμα/machine a trefiler. Μηχανή δια κατασκευήν ελαστικών χρησίμων δι' έπιπλα". Ενώ το Ξυλουργείο ήταν εξοπλισμένο με: "Μηχανή ροκανίσματος διαφόρων ξύλων, δυναμένη συγχρόνως να κάμη γλωσσίδα και εντομάς/la languettes et la feuilleres. Πρίονες με κυλίνδρους/scies a cylindre χρήσιμοι δια να κόπτωσιν ολόκληρα ξύλα και διάφορα σανίδια. Πρίων δια να κόπτη διάφορα φύλλα εκ ξύλου/machine a placage" και άλλα. Επιπλέον το μηχανουργείο επρόκειτο να εξοπλιστεί στο μέλλον και με μηχανές, οι οποίες θα κατασκευάζονταν από το ίδιο το εργοστάσιο. Το εργατικό δυναμικό που θα απασχολούσαν και τα τρία τμήματα του εργοστασίου θα έφτανε τους 190 εργαζόμενους και απ' τα δύο φύλα. Η έκθεση του Βασιλειάδη για το μηχανουργείο τελείωνε με την πρόβλεψη ότι η αξία της οικοδομής του εργοστασίου και των μηχανών του θα υπερέβαιναν τις 200.000 Δραχμές¹⁶.

Η εύρεση του κατάλληλου προσωπικού και μηχανικού εξοπλισμού δεν ήταν το μοναδικό πρόβλημα που είχε να αντιμετωπίσει ο Βασιλειάδης για να ιδρύσει το μηχανουργείο του. Η επιλογή του χώρου που θα έκτιζε το εργοστάσιο ήταν ένα ακόμα σοβαρό πρόβλημα.

Τα βιομηχανικά και τεχνικά καταστήματα υπάγονταν στο βασιλικό διάταγμα "περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και κωμών" της 3 (15) Απριλίου του 1835¹⁷. Το διάταγμα αυτό, είχε εκδοθεί στα πλαίσια της επιχείρησης πολεοδομικής ανασυγκρότησης της χώρας, που είχε ξεκινήσει ο Καποδίστριας

(16) ό.π.

(17) Φ.Ε.Κ. αριθ. 19, 15/27.5.1835.

και συνέχισαν η Αντιβασιλεία κι ο Όθωνας και αφορούσε την ίδρυση νέων πόλεων¹⁸. Περιείχε 29 άρθρα με τα οποία καθορίζονταν τα κριτήρια επιλογής της κατάλληλης τοποθεσίας για τη σύσταση κάθε νέας πόλης, πρότεινε τη μορφή της (υιοθέτηση ορθογωνικού συστήματος ρυμοτομίας, θέση δημόσιων καταστημάτων και κατοικιών), προβλεπόταν ο εξοπλισμός της με στοιχειώδη υποδομή και κοινόχρηστες λειτουργίες και αναφέρονταν κανόνες σχηματισμού οικοπέδων και οικοδόμησης. Για την εφαρμογή όλων όσων όριζε το διάταγμα καθιστούσε υπεύθυνες τις τοπικές Αρχές (Νομάρχη, Επαρχο, Δήμαρχο, Αστυνομία).

Επειδή σκοπός του διατάγματος, όπως ρητά δηλώνόταν στον τίτλο και την εισαγωγή του, ήταν η οικοδομή των πόλεων και κωμών από υγιεινής άποψης, τα άρθρα 19-22 αναφέρονταν στη θέση των βιομηχανικών και τεχνικών καταστημάτων μέσα στην πόλη και είχαν ως εξής:

Άρθρ. 19.

Βιομηχανικά είτε τεχνικά καταστήματα, έχοντα βλαβεράν και επικίνδυνον επιρροήν εις τας γειτνιαζούσας κατοικίας, απαγορεύεται ν'ανεγείρωνται άνευ αστυνομικής αδείας. Υπάγονται δε εις την κατηγορίαν ταύτην:

Τα εργαστήρια, όπου κατασκευάζονται το άμυλον, το βορουσιακόν κυανούν, (bleu de prusse), αι μουσικαί χορδαί, το στιλβωτικόν δια τας τραπέζας μίγμα, το νιτρικόν οξύ (au-forte), η μίλτος (minium), το αμμωνιακόν άλας, τα κηρόπαστα

(18) Για μια σύντομη παρουσίαση της πολεοδομίας και της αρχιτεκτονικής κατά τα έτη 1828-1862 βλ. Ι. Τραυλός - Α. Κόκκου "Πολεοδομία και αρχιτεκτονική", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1977, τ. ΙΓ', σ. 515-528. Επίσης βλ. Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος (συλλογικό), εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Α-Β.

διαφόρου είδους υφάσματα, τα βιβλιοδετικά χαρτόνια, το αρσενικόν, το βερενίκειον και το εμπυρευματικόν έλαιον, ομοίως δε και τα πυροτεχνεία, τα ρακοσυλλεκτήρια, οι κοπρώνες, τα κανναβοβρεκτήρια, τα ξηραντήρια της καυσίμου γης (tourbe), αι κάμινοι του γύψου και της ασβέστου, τα στεατοχωνευτήρια.

Τα ακόλουθα δεν μακρύνονται μεν από τας κατοικίας των ανθρώπων, καθιστώσιν όμως αναγκαίαν της αστυνομίας την άδειαν και την συγκατάθεσιν των γειτόνων. Τα ψιμμουθιουργεία, και εν γένει όλα τα εργαστήρια χημικών αναλύσεων ή κατασκευών, τα πιλοποιεία, σαπωνεία, αλειμματοκηρεία, βυρσοδεψεία, βαφεία, χοιροστάσια, χλωρογναφεία, και πισσωτήρια (calfatures).

Αι αλυκαί θέλουσι τάττεσθαι υπό τους επικρατούντας ανέμους της πόλεως ή της κώμης.

Αεφ. 20.

Τα σφαγεία βάλλονται έξω της πόλεως παρά την θάλασσαν, ποταμόν ή ρύακα, και εις τόπον όθεν δεν πνέουσι παντελώς ή τουλάχιστον συχνά οι άνεμοι προς την πόλιν διατηρούνται δε πάντοτε καθάρια.

Αεφ. 21.

Τα πεταλωτήρια επιτρέπεται μεν να υπάρχωσι εις τας πόλεις, εντός όμως των αυλών εν ελλείψει δε τούτων, οι πεταλωταί εργάζονται μόνον επί των μεγάλων πλατειών.

Αεφ. 22.

Τα λοιπά εργαστήρια, οσμήν δυσώδη ή βαρείαν απόζοντα ή θόρυβον προξενούντα, τοπίζονται εις απόκεντρους συνοικίας (μαχαλέδες) της πόλεως.¹⁹

(19) Βλ. παράρτημα II.

Μ' άλλα λόγια τα διάφορα είδη των εργοστασίων κατατάσσονταν σε δύο κατηγορίες: α) στα εργοστάσια που το είδος τους επέτρεπε την εγκατάστασή τους ανάμεσα σε κατοικίες με την άδεια της αστυνομίας και για ορισμένα είδη εργοστασίων και με τη συγκατάθεση των γειτόνων και β) στα εργοστάσια που το είδος τους απαιτούσε την τοποθέτησή τους είτε έξω από την πόλη είτε σε απόκεντρα σημεία της. Το άρθρο 22 ήταν εκείνο που με τη διατύπωση του πρόβλεπε τον καθορισμό βιομηχανικής ζώνης για τα εργοστάσια που ανέδιδαν δυσώδεις οσμές ή προξενούσαν θόρυβο.

Οι βιοτεχνίες που είχαν ιδρυθεί κατά τα έτη 1833-1859 είχαν στεγαστεί σε κτίρια του κέντρου της πόλης, στην οδό Μακράς Στοάς (σημερινή Δ. Γούναρη)²⁰. Μακριά από την πόλη είχαν εγκατασταθεί δύο μόνον καταστήματα. Το μεταξουργείο του Ράλλη που βρισκόταν στην περιοχή των "περιβολίων"²¹ και το σχοινοπλοκείο του Κλεμάν που είχε κτιστεί στην νοτιο-ανατολική πλευρά του λιμανιού, στην ακτή Αλκίμου.

Το εργοστάσιο του Βασιλειάδη ανήκε στην κατηγορία των εργοστασίων εκείνων που η λειτουργία τους επιτρεπόταν μόνον σε απόκεντρα σημεία της πόλης (άρθρο 22), γιατί προξενούσε θόρυβο. Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη αυτόν τον περιορισμό ο Βασιλειάδης αποφάσισε να κτίσει το μηχανουργείο του μακριά από την πόλη, στη συμβολή των οδών Ρετσίνα (τότε Θηβών) και Παλαμηδίου (τότε ανώνυμη). Η έκδοση άδειας οικοδομής για

(20) Βλ. Γ. Αγγελόπουλος, ό.π., σ. 29-33.

(21) "Περιβόλια" ονομαζόταν η περιοχή στην οποία επί δημαρχίας Δημήτριου Μουτζόπουλου ανεγέρθηκε ο μικρός ναός της Μεταμορφώσεως του Σωτήρος (1868-1869). Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 194/21.4.1868. Αργότερα όμως η περιοχή αυτή έγινε γνωστή με το όνομα "παλαιά Κοκκινιά" και διακρινόταν από τη "νέα Κοκκινιά", η οποία το 1934 αποσπάστηκε από το δήμο του Πειραιά και αποτέλεσε το δήμο της Νίκαιας.

γήπεδο που βρισκόταν μακριά από την πόλη επιτρεπόταν, γιατί τότε δεν υπήρχε ακόμα νόμος που να ορίζει τα όρια της πόλης και τα μέρη στα οποία απαγορευόταν η ανέγερση οικοδομών²². Έτσι ο υπεύθυνος για την εφαρμογή του σχεδίου Μηχανικός, εξέδωσε την απαιτούμενη άδεια οικοδομής και μέσα στο 1861 ο Βασιλειάδης ανέγειρε το εργοστάσιο του.

Δύο χρόνια αργότερα το μηχανουργείο έγινε ορόσημο της πόλης μ' έναν τρόπο λίγο-πολύ αναπάντεχο. Το 1863 το υπουργείο των Εσωτερικών αποφάσισε τελικά να εφαρμόσει το άρθρο 9 του νόμου ΤΝΗ' "περί της εν ταις πόλεσι κατασκευής πεζοδρομίων, υπονόμων κτλ.", που πρόβλεπε τον προσδιορισμό ζώνης γύρω από την πόλη, όπου δεν θα επιτρεπόταν η ανέγερση οικοδομών²³. Γι' αυτό έστειλε μέσω της Νομαρχίας Αττικής και Βοιωτίας στο Δήμο του Πειραιά διάγραμμα του σχεδίου της πόλης μαζί με την πρόταση του για τα όρια της ζώνης της. Το Δημοτικό Συμβούλιο που συγκλήθηκε για να συζητήσει αυτήν την πρόταση, συμφώνησε με τη γνώμη του υπουργείου και ιδιαίτερα με την απόφασή του να μείνει εκτός ζώνης το εργοστάσιο του Βασιλειάδη, που βρισκόταν στο δρόμο που θ' αποτελούσε το βόρειο όριό της²⁴.

Στις 13 Νοεμβρίου του 1863, εκδόθηκε το βασιλικό διάταγμα "περί της ζώνης του σχεδίου της πόλεως Πειραιώς", με

(22) Σε αναφορά της Διεύθυνσης του Μηχανικού Αττικής και Βοιωτίας προς το υπουργείο των Εσωτερικών για την ανέγερση οικοδομής εκτός του σχεδίου της πόλης διαβάζουμε: "ο αγρός ούτος κείται μακράν των ορίων της πόλεως και επί οδού Δημοτικής, αλλά και πλησιέστερον της πόλεως αν εκείτετο η οικοδομή αυτή, δεν ηδυνάμεθα να εμποδίσωμεν τον ειρημένον πολίτην ή άλλον τινά ν' ανεγείρη οιαδήποτε εβούλετο οικοδομήν διότι δεν υπάρχει νόμος ορίζων τα όρια της πόλεως Πειραιώς και τα μέρη εφ' ων εμποδίζεται η ανέγερσις οικοδομών". Το έγγραφο έχει ημερομηνία 3 Νοεμβρίου του 1861. Βλ. Γ.Α.Κ., Υπουργείον Εσωτερικών, Σχέδιον πόλεως Πειραιώς (1861-1869), φάκ. 22.

το οποίο η ζώνη της πόλης του Πειραιά προς βορρά άρχιζε από την τελευταία οικοδομική γραμμή, που ήταν η οδός Αγίου Διονυσίου (σημερινή ακτή Κονδύλη-Αγ. Διονυσίου) και έφτανε μέχρι το δρόμο που περνούσε μπροστά από το εργοστάσιο του Βασιλειάδη. Δηλαδή μέχρι την οδό Παλαμηδίου²³. Επομένως δεν επιτρεπόταν πλέον η ανέγερση οικοδομών στην έκταση που βρισκόταν ανάμεσα στις οδούς Αγίου Διονυσίου και Παλαμηδίου.

Ωστόσο, η ρύθμιση του διατάγματος της 13ης Νοεμβρίου του 1863 ξεπεράστηκε αμέσως από την πραγματικότητα, γιατί η Κυβέρνηση κι ο Δήμος δεν μπόρεσαν να προβλέψουν ότι το κύμα της εκβιομηχάνισης θα πύκνωνε μέσα στον επόμενο χρόνο.

Στις 6 Μαρτίου του 1864, ο έμπορος Δημήτριος Σεφερλής υπέβαλε αίτηση στο υπουργείο των Εσωτερικών με την οποία ζητούσε να του επιτραπεί η ανέγερση ατμόμυλου²⁴. Ο Μηχανικός του Πειραιά δεν είχε γνωμοδοτήσει, επειδή το οικόπεδο ήταν στην οδό Αγίου Διονυσίου. Δηλαδή στο δρόμο που αποτελούσε το όριο ανάμεσα στο σχέδιο και τη (μη οικοδομήσιμη) ζώνη της πόλης. Έτσι ο Σεφερλής αναγκάστηκε να προσφύγει στο υπουργείο για να αποκτήσει την απαιτούμενη άδεια οικοδομής. Ο Υπουργός έπρεπε κατά τα λεγόμενα του αιτούντος να διατάξει τη χορήγηση της άδειας, γιατί η οικοδόμηση του οικοπέδου είχε ξεκινήσει τον προηγούμενο χρόνο. Όταν, δηλαδή, δεν είχε καθοριστεί ακόμα η ζώνη της πόλης. Επομένως η άδεια οικοδομής ουσιαστικά

(23) Ο νόμος ΤΝΗ' "περί της εν ταις πόλεσι κατασκευής πεζοδρομίων, υπονόμων κτλ." που πρόβλεπε τον προσδιορισμό Ζώνης, δηλαδή μη οικοδομήσιμης περιοχής γύρω από τις πόλεις, εκδόθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου του 1856 και στις 31 Οκτωβρίου του ίδιου έτους εκδόθηκε το βασιλικό διάταγμα με το οποίο η πόλη των Αθηνών απέκτησε τέτοια Ζώνη. Η εφαρμογή του νόμου για τον Πειραιά έγινε το 1863 με αποτέλεσμα μέχρι τότε να μην υπάρχει νόμος που να ορίζει τα όρια της πόλης.

(24) Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 1250/30.9.1863.

(25) Φ.Ε.Κ. αριθ. 43, 16.12.1863. Βλ. παράρτημα ΙΙ.

θα επέτρεπε στον Σεφερλή να συνεχίσει και να ολοκληρώσει την οικοδόμηση του εν λόγω οικοπέδου με την ανέγερση ατμόμυλου δίπλα στις ήδη κτισμένες αποθήκες. Εκτός αυτού, ένας άλλος έμπορος, ο Ιωάννης Δημόκας είχε κτίσει ατμόμυλο (1863) σε συνεχόμενο με του Σεφερλή οικόπεδο. Ο επίδοξος εργοστασιάρχης τελείωνε την αναφορά του υποστηρίζοντας ότι τα ατμοκίνητα εργοστάσια έπρεπε να εγκατασταθούν έξω από την πόλη κι έφερνε για παράδειγμα το μηχανουργείο του Βασιλειάδη. Η αντίδραση του Υπουργού ήταν άμεση. Στις 16 Μαρτίου, διαβίβασε στον Μηχανικό του Πειραιά την αναφορά του Σεφερλή και τού ζήτησε να υποβάλλει διάγραμμα του σχεδίου της πόλης, στο οποίο να φαίνεται η απόσταση του προκείμενου οικοπέδου από αυτό, καθώς και η θέση στην οποία υπήρχαν και άλλες οικοδομές σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του αναφερόμενου. (Βλ. το Χάρτη 4 που ακολουθεί). Τρεις ημέρες αργότερα (19 Μαρτίου) ο Μηχανικός έστειλε το ζητούμενο διάγραμμα, από το οποίο ο Υπουργός βεβαιώθηκε για τα λεγόμενα του Σεφερλή και διέταξε να τού χορηγηθεί κατ' εξαίρεση άδεια οικοδομής. Ο Σεφερλής έκτισε και έθεσε σε λειτουργία τον ατμόμυλο του μέσα στο 1864. Το εργοστάσιο αυτό εξοπλίστηκε με ατμομηχανή 55 ίππων και 7 ζεύγη μυλόπετρες κι υπήρξε ο μεγαλύτερος ατμόμυλος της πόλης μέχρι το 1875²⁷.

Μετά την αίσια έκβαση της υπόθεσης Σεφερλή, άλλοι δύο πειραιώτες υπέβαλαν αίτηση στο υπουργείο των Εσωτερικών για να πάρουν άδεια οικοδομής ατμοκίνητων εργοστασίων σε οικόπεδα που ήταν εκτός του σχεδίου και μέσα στη (μη οικοδομήσιμη) ζώνη της πόλης. Πρώτα ζήτησε άδεια ο χιώτης έμπορος Εμμανουήλ

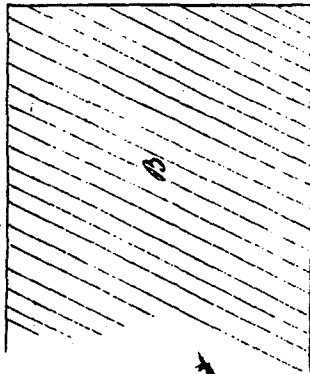
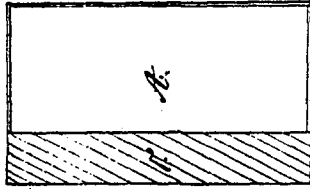
(26) Βλ. Γ.Α.Κ., ό.π.

(27) Βλ. Αλ. Μανσόλας, ό.π.

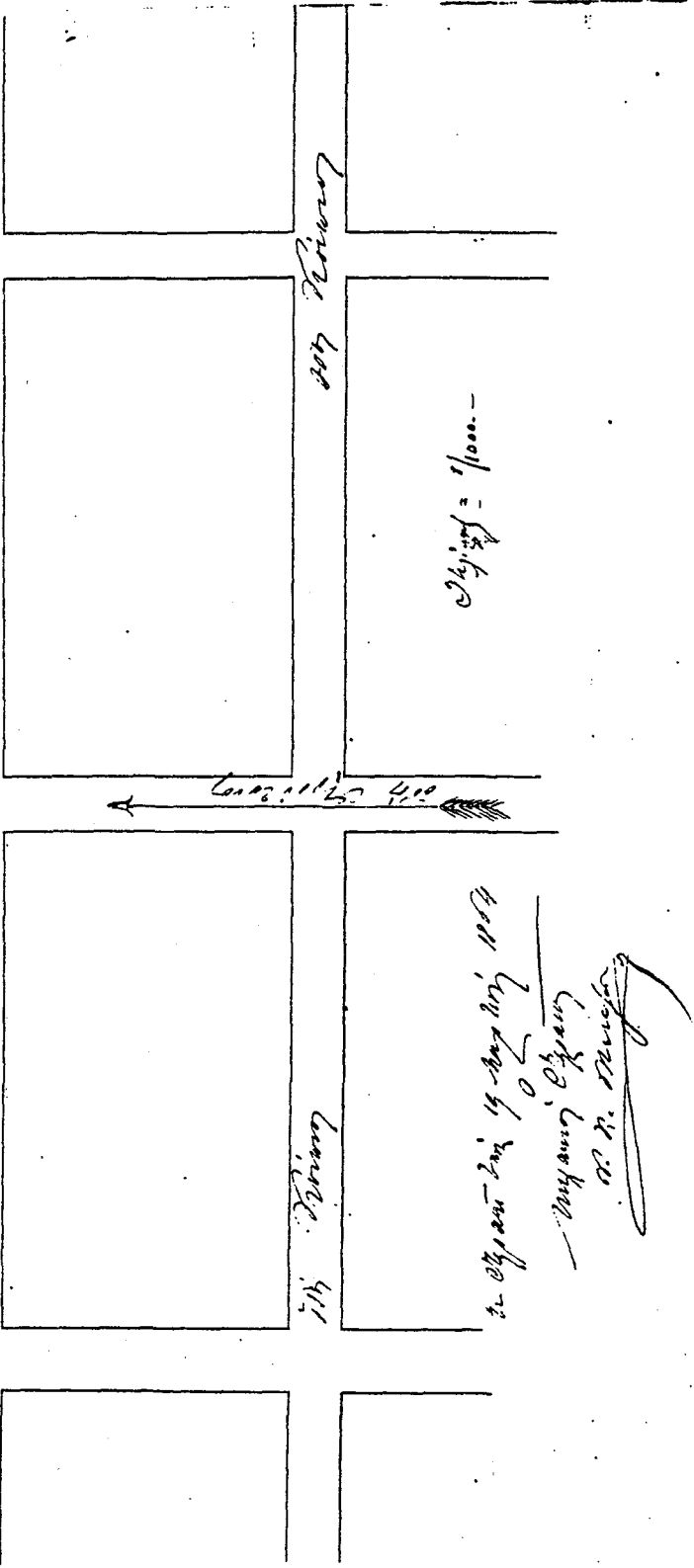
it = $\frac{1}{2} \times \text{base} \times \text{height}$ and $\text{Area} = \text{length} \times \text{width}$

Diagram

It is a right-angled triangle.
The base is 100 ft.
The height is 50 ft.
The area is $\frac{1}{2} \times 100 \times 50 = 2500$ sq. ft.



Area of the triangle = $\frac{1}{2} \times \text{base} \times \text{height}$ = $\frac{1}{2} \times 100 \times 50 = 2500$ sq. ft.



Χ Α Ρ Τ Η Σ 4

Ο ατμόμυλος του Σεφερλή

Ο χάρτης αυτός είναι το απόσπασμα του πολεοδομικού σχεδίου, που ζήτησε ο Υπουργός των Εσωτερικών από τον Μηχανικό του Πειραιά για να ελέγξει τα λεγόμενα του Δημήτριου Σεφερλή. Στη δεξιά γωνία των οδών Αγίου Διονυσίου και Πλούτωνος βρισκόταν το γήπεδο (Α) και οι αποθήκες του Σεφερλή (Γ). Και στην αριστερή γωνία ο ατμόμυλος του Ιωάννη Δημόκα (Β).

Πηγή: Γενικά Αρχεία του Κράτους, Υπουργείον Εσωτερικών, Σχέδιον πόλεως Πειραιώς (1861-1869), φάκ. 22.

Μηταράκης για ν' ανεγείρει εκκοκιστήριο κοντά στο νεκροταφείο της πόλης (26 Μαρτίου 1864)²⁸. Τον Μηταράκη ακολούθησε ο Νικόλαος Θεολόγης, ο οποίος σχεδίαζε επίσης να οικοδομήσει εκκοκιστήριο στην προέκταση της οδού Ασκληπιού (30 Απριλίου 1864)²⁹. Ο Υπουργός διέταξε τον Υπαστυνόμο του Πειραιά να δώσει κατ' εξαίρεση άδεια οικοδομής και στους δύο. Το σκεπτικό στο οποίο στήριξε την απόφαση του ο Υπουργός ήταν ότι ατμοκίνητα εργοστάσια όπως τα παραπάνω δεν ήταν βέβαια επιβλαβή στην υγεία, αλλά με τη λειτουργία τους προξενούσαν ενοχλητικούς θόρυβους στους κατοίκους. Γι' αυτόν το λόγο τα εργοστάσια αυτά έπρεπε να συγκεντρωθούν σε απόκεντρο μέρος της πόλης. Παράλληλα όμως φρόντισε να κάνει σαφές με την απόφαση του αυτή ότι η χορήγηση των αδειών αφορούσε αποκλειστικά την οικοδόμηση ατμοκίνητων εργοστασίων και ότι το υπουργείο δεν επρόκειτο να δεχθεί κανενός είδους ενέργεια που θα παρέβαινε το διάταγμα "περί της ζώνης", με απώτερο σκοπό την έμμεση επέκταση του σχεδίου της πόλης. Προς ενίσχυση μάλιστα των λόγων του διέταξε τον Υπαστυνόμο του Πειραιά να απαιτήσει από τον θεολόγη έγγραφη υπόσχεση ότι με την άδεια που θα του δινόταν θα έκτιζε ατμοκίνητο εργοστάσιο κι όχι κατοικία στο οικόπεδο του, που βρισκόταν μέσα στη

(28) Το νεκροταφείο της πόλης βρισκόταν στο δυτικότερο άκρο της οδού Αγίου Διονυσίου (σημερινή ακτή Κονδύλη-Αγ. Διονυσίου). Σήμερα διασώζεται ο ναός του νεκροταφείου (Άγιος Διονύσης) στη συμβολή των οδών Αγ. Δημητρίου και ακτή Κονδύλη).

(29) Η οδός Ασκληπιού ξεκινούσε από την οδό Μακράς Στοάς (σημερινή Δ. Γούναρη) διασταυρωνόταν με την οδό Αγ. Διονυσίου, που αποτελούσε την τελευταία οικοδομική γραμμή της πόλης και συνεχιζόταν περίπου μέχρι την οδό Χορμοβίτου. Δηλαδή ένα τμήμα της οδού Ασκληπιού βρισκόταν μέσα στο σχέδιο πόλης κι ένα τμήμα της εκτός σχεδίου και εντός της μη οικοδομήσιμης ζώνης της. Ο θεολόγης ζητά ν' ανεγείρει το εκκοκιστήριο του "επί της παρατάσεως της οδού Ασκληπιού". Δηλαδή σ' εκείνο το τμήμα της οδού που ήταν εντός της ζώνης της πόλης.

ζώνη³⁰.

Προβλήματα όμως δεν αντιμετώπισαν μόνον οι βιομήχανοι που επέλεξαν να κτίσουν τα εργοστάσια τους σε απόκεντρο μέρος της πόλης. Το 1864 ο Καπράνος αποφάσισε να στεγάσει τον ατμόμυλό του σε ιδιόκτητο κτίριο, γιατί το ενοίκιο των 2.000 δραχμών που πλήρωνε ήταν μεγάλο για την εποχή εκείνη. Ζήτησε λοιπόν και πήρε άδεια για να κτίσει εργοστάσιο στην πλατεία Απόλλωνος (σημερινή πλατεία Καραϊσκάκη) με τη σύμφωνη γνώμη του Μηχανικού και του Υπαστυνόμου του Πειραιά³¹. Αλλά ο Διευθυντής της Αστυνομίας Αθηνών και Πειραιώς είχε αντίθετη άποψη. Αφενός γιατί η άδεια επέτρεπε στον Καπράνο να κτίσει ατμοκίνητο εργοστάσιο σε κεντρικό μέρος του Πειραιά, κατά παράβαση του άρθρου 22 του διατάγματος "περί υγιεινής οικοδομής των πόλεων και κωμών". Και αφετέρου γιατί, κατά τα λεγόμενα του Διευθυντή, υπήρχε αναφορά με παράπονα των κατοίκων για την εγκατάσταση του ατμόμυλου σ' εκείνο το σημείο. Έτσι η υπόθεση έφτασε στο υπουργείο των Εσωτερικών (11 Μαρτίου 1864). Ο Υπουργός ενέργησε όπως και στις άλλες περιπτώσεις. Φρόντισε δηλαδή πρώτα να βεβαιωθεί για τα λεγόμενα του Διευθυντή κι έπειτα ν' αποφασίσει (17 Μαρτίου). Πραγματικά οι Τοπικές Αρχές διασκέδασαν τις ανησυχίες του Διευθυντή. Ο Υπαστυνόμος, ο Δήμαρχος, ο Μηχανικός κι ο Αστίατρος του Πειραιά αποφάνθηκαν ομόφωνα ότι ο ατμόμυλος του Καπράνου δεν υπαγόταν στην απαγόρευση του άρθρου 22 και ότι η λειτουργία του δεν θα είχε επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων (5 Απριλίου). Τελικά το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο εγκαταστάθηκε στην πλατεία Απόλλωνος, κυριολεκτικά απέναντι

(30) Βλ. Γ.Α.Κ., ό.π.

(31) Βλ. Γ.Α.Κ., ό.π.

από την είσοδο του λιμανιού και σύντομα έγινε το σύμβολο της νέας εποχής που είχε αρχίσει για τον Πειραιά³². (Βλ. Εικόνα 3)

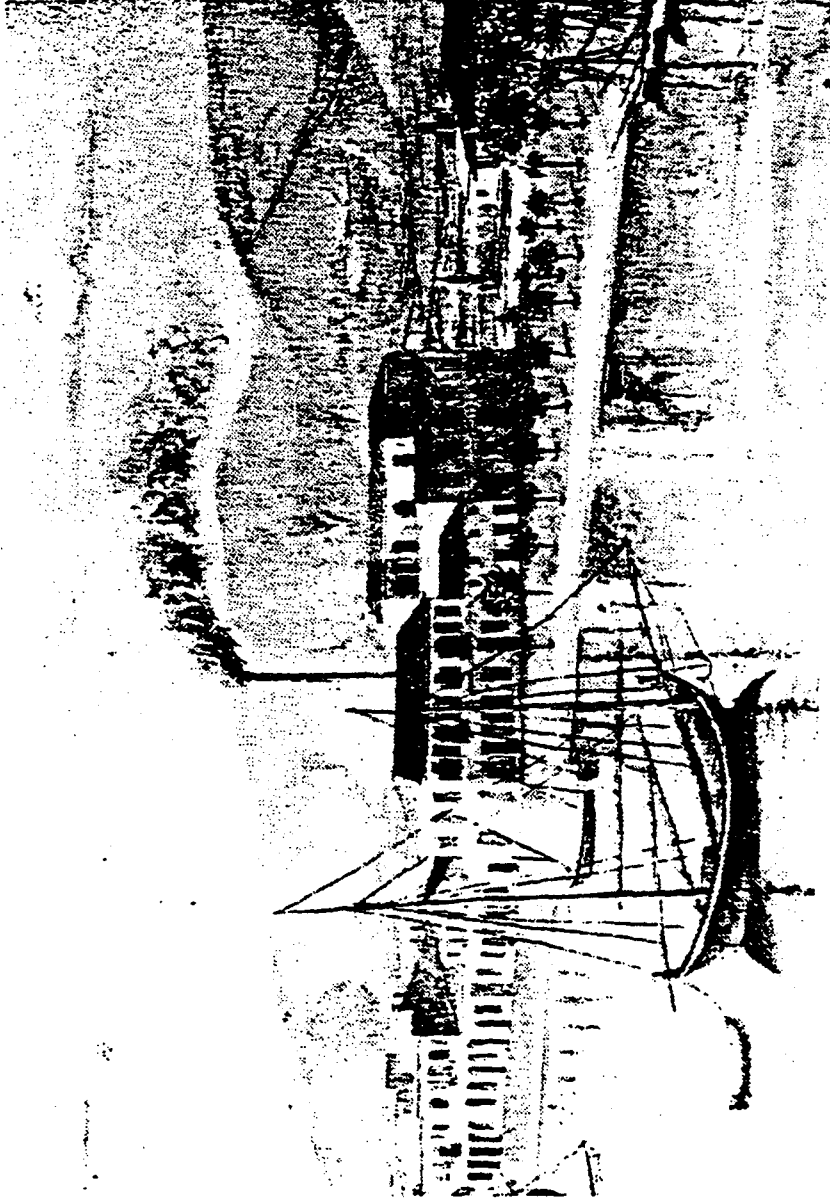
3.4 Το Διάταγμα "περί επεκτάσεως του Διαγράμματος ομοιοτήτων της πόλεως Πειραιώς"

Η ανεύρεση του κατάλληλου μέρους για την εγκατάσταση των πρώτων ατμοκίνητων εργοστασίων δεν ήταν το μοναδικό πρόβλημα σχετικά με το χώρο της πόλης, που απασχόλησε το Δήμο και την Κυβέρνηση το 1864.

Από τη λήξη του κριμαϊκού πολέμου και μετά η κίνηση του κεντρικού λιμανιού είχε εξαπλασιαστεί, αλλά το μεγαλύτερο μέρος της εξακολουθούσε να είναι συγκεντρωμένο κατά μήκος της ακτής Μιαούλη, ανάμεσα στο Τελωνείο και την ακτή Τζελέπη. Η λίμνη της Ζέας (λιμάνι Αλών) στο βορειοδυτικό τμήμα του λιμανιού παρέμενε ελώδης και δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί. Το 1836 ο Δήμος χάριν της υγείας των κατοίκων ξεκίνησε την επιχωμάτωση και οικοπεδοποίηση ενός τμήματος της λίμνης, αλλά έκτοτε το έργο αυτό δεν συνεχίστηκε. Αρχικά ο λόγος που δεν ολοκληρώθηκε η επιχωμάτωση της ήταν η έλλειψη χρημάτων³³. Αργότερα όμως η αιτία βρισκόταν στο γεγονός ότι ο Δήμος άλλαξε γνώμη για την τύχη της. Καθώς η κίνηση του κεντρικού λιμανιού αυξανόταν από χρόνο σε χρόνο και καθιστούσε όλο και περισσότερο αναγκαία την διαπλάτυνση του, ο Δήμος κατάλαβε

(32) Στη μόνιμη έκθεση χαρακτηριστικών και φωτογραφιών του Ιστορικού Αρχείου του Δήμου Πειραιά εκτίθεται υδατογραφία με την επιγραφή "Ο Πειραιεύς τω 1879. Πλατεία Θεωνος-Απόλλωνος-Καραισκάκη". Στο μέσο του πίνακα δεσπόζει ο ατμόμυλος του Καπράνου. Το έργο ανήκει στον Μ. Δημόκα, συγγενή ίσως του Ιωάννη Δημάκα, ιδιοκτήτη ατμόμυλου. Βλ. Εικόνα 3.

(33) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, Πειραιικά, Αθήνα 1945, σ. 130.



Ο ατμόμυλος του Παναγιώτη Καπράνου στην ακτή Τσελέπη. Υδατογραφία του Μ. Δημόκα.

ότι ο καθαρισμός και η εκβάθυνση της λίμνης της Ζέας ήταν η συμφερότερη λύση. Γιατί έτσι θα εξέλειπε μια εστία μόλυνσης και ταυτόχρονα η πόλη θα αποκτούσε ένα ακόμα λιμάνι, του οποίου η χρησιμοποίηση θα αποσυμφορούσε την αυξημένη κίνηση του κύριου λιμανιού. Ο Γ. Αγγελόπουλος, Φρούραρχος του Πειραιά έλεγε χαρακτηριστικά ότι: "Της λίμνης δε ταύτης, ήτις άλλοτε ήτον εξαίρετον ορμητήριον και ήδη κατέστη καθαυτό έλος, είνε καλόν να διατάξη η Κυβέρνησις την καθάρισιν και δια την υγείαν των παρ' αυτή οικούντων και δια τα εξής αίτια.

A'). Διότι αποκαθίσταται, ως το πάλαι, καταλληλότατον ορμητήριον δια την προσόρμισιν των πλοίων της ακτοπλοίας και δια την τοποθέτησιν των καταναλωσίμων πραγμάτων.

B'). Διότι, δια της εις το ορμητήριον αυτό προσορμίσεως των ειρημένων πλοίων, ο μεν κύριος λιμνήν καθίσταται ευρυχωρότερος προς ναυλοχίαν των τε πολεμικών και εμπορικών πλοίων, η δε προκυμαία, ελευθερουμένη από πάσαν πρόσδεσιν σχοινίων και τοποθέτησιν καταναλωσίμων πραγμάτων, αποβαίνει μεγαλοπρεπεστέρα και λίαν αξιοθέατος, και

Γ'). Διότι η Ελλάς αποκτά τοιουτοτρόπως εξαίρετον ναυπηγικήν δεξαμενήν δια μεγάλα οπωσούν πλοία μ' ολίγα έξοδα, ενώ τα λοιπά Ευρωπαϊκά κράτη, δια να αποκτήσουν μίαν τοιαύτην, και έξοδα μεγάλα χρειάζονται και δυσκολίας όχι ολίγας απαντώσιν εις την κατασκευήν της"³⁴.

Ωστόσο ο Δήμος δεν μπορούσε να προχωρήσει στον καθαρισμό της λίμνης χωρίς τη συγκατάθεση της Κυβέρνησης. Η επιχωμάτωση και οικοπεδοποίησή της προβλεπόταν από το σχέδιο που είχαν χαράξει για την πόλη οι Σάουμπερτ και Κλεάνθης. Επρεπε λοιπόν, πρώτα η Κυβέρνηση να τροποποιήσει το πολεοδομικό

(34) Βλ. Γ. Αγγελόπουλος, ό.π. σ. 5.

σχέδιο, έτσι ώστε να καταργηθεί και επίσημα η επιχωμάτωση της λίμνης, και κατόπιν ο Δήμος να ξεκινήσει τις εργασίες για τον καθαρισμό και την εκβάθυνση της Ζέας. Καμία όμως Κυβέρνηση δεν ασχολήθηκε με τη λίμνη της Ζέας μέχρι το 1864, οπότε το πρόβλημα της επέκτασης του κεντρικού λιμανιού οξύνθηκε τόσο, που απαιτούσε πλέον την άμεση λύση του.

Εξίσου σημαντικό υπήρξε και το ζήτημα του Σταθμού του Σιδηρόδρομου Αθηνών-Πειραιώς. Η σιδηροδρομική σύνδεση των δύο πόλεων αποφασίστηκε με το νομοσχέδιο ΤΖ' της 22ης Νοεμβρίου του 1855. Δύο χρόνια αργότερα άρχισαν οι εργασίες για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής. Η εκτέλεση του έργου ανατέθηκε μετά από δημοπρασία (30.11.1857) στον Φραγκίσκο Φεράλδη, αντιπρόσωπο γαλλικής εταιρείας. Το 1861 όμως ο Φεράλδης κηρύχθηκε έκπτωτος με αποτέλεσμα να προκηρυχθεί νέα δημοπρασία (10.3.1861) και μια δεύτερη γαλλική εταιρεία με αντιπροσώπους τους Δεκάζ, Δελαλορανσή και Παγανέλλη να αναλάβει τη συνέχιση του έργου. Κι ενώ παρά τις καθυστερήσεις προχωρούσε η κατασκευή της γραμμής, τέθηκε το ζήτημα της επιλογής του μέρους στο οποίο θα κτιζόταν το κατάστημα του Σταθμού στον Πειραιά⁽³⁵⁾.

Τα ατμοκίνητα εργοστάσια, το λιμάνι κι ο σιδηροδρόμος λοιπόν, όλα εκφάνσεις της ραγδαίας οικονομικής ανάπτυξης του Πειραιά μετά τον κριμαϊκό, χρειάζονταν το δικό τους χώρο μέσα στην πόλη. Οι λύσεις όμως των προβλημάτων αυτών ξεπερνούσαν τα όρια των αρμοδιοτήτων της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η πρωτοβουλία ανήκε πλέον στην κεντρική εξουσία, που έπρεπε να λύσει οριστικά το πρόβλημα της εγκατάστασης των ατμοκίνητων

(35) Βλ. Ν. Κτενιάδης, Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, Αθήνα 1936, σ. 28-47.

εργοστασίων, να αποφασίσει για την τύχη της λίμνης της Ζέας και να ορίσει το μέρος στο οποίο θα κατασκευαζόταν ο Σταθμός του σιδηρόδρομου στον Πειραιά.

Πραγματικά στις 30 Ιουνίου του 1864 η Κυβέρνηση εξέδωσε το εξής διάταγμα:

ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Περί επεκτάσεως του διαγράμματος ρυμοτομίας της πόλεως Πειραιώς

Γ Ε Ω Ρ Γ Ι Ο Σ Α'.

Β Α Σ Ι Λ Ε Υ Σ Τ Ω Ν Ε Λ Λ Η Ν Ω Ν.

Υπ' όψιν έχοντες τα άρθρα 19 και 22 του περί υγιεινής κατασκευής πόλεων και κωμών Νόμου της 3 Απριλίου 1835, τα ορίζοντα την εν ταις πόλεσι θέσιν των βιομηχανικών καταστημάτων.

Το από 13 Νοεμβρίου 1863 Ημέτερον Διάταγμα, δι' ου προσδιορίζεται η έκτασις της ζώνης περί την πόλιν Πειραιώς· επί τη προτάσει του Ημετέρου επί των Εσωτερικών Υπουργού, απεφασίσασμεν και διατάττομεν.

Εγκρίνομεν την κατά τέσσαρα τετράγωνα Α, Β, Γ, Δ, επέκτασιν του διαγράμματος ρυμοτομίας της πόλεως Πειραιώς, όπως τα τετράγωνα ταύτα χρησιμεύσωσιν αποκλειστικώς εις ανέγερσιν βιομηχανικών καταστημάτων.

Καταργούμεν τα τετράγωνα Τ, Τ, Τ, Τ, τα κείμενα περί τον μυχόν του λιμένος της πόλεως αυτής Ζέα καλούμενον, και διατάττομεν την καθάρισιν και ανασκαφήν του μυχού τούτου προς επέκτασιν του λιμένος.

Εγκρίνομεν και τα λοιπός εις το εγκεκριμένον διάγραμμα ρυμοτομίας Πειραιώς επενεγκομένας μεταβολάς, ας προκαλεί ο

απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηρόδρομος, του οποίου η τροχιά, εισχωρούσα εντός της τελευταίας ταύτης πόλεως, απολήγει εις την πλατείαν του Απόλλωνος.

Ο Ημέτερος επί των Εσωτερικών Υπουργός θέλει δημοσιεύσει και εκτελέσει το παρόν Διάταγμα.

Εν Αθήναις, την 30 Ιουνίου 1864³⁶.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Α. ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ.

Με το παραπάνω Διάταγμα λοιπόν δόθηκαν λύσεις και στα τρία προβλήματα. Καταρχήν το πολεοδομικό σχέδιο επεκτάθηκε προς βορρά κατά τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα με σκοπό να χρησιμεύσουν αποκλειστικά στην ανέγερση ατμοκίνητων εργοστασίων. Επειτα καταργήθηκαν τα οικοδομικά τετράγωνα, που θα σχηματίζονταν από την επιχωμάτωση και οικοπεδοποίηση της λίμνης της Ζέας και διατάχθηκε ο καθαρισμός και η ανασκαφή της, προκειμένου να διευρυνθεί η λεκάνη του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά. Και τέλος εγκρίθηκαν όλες οι μεταβολές που θα επέφερε στην υπάρχουσα ρυμοτομία η τροχιά του σιδηρόδρομου, η οποία θα κατέληγε στην πλατεία Απόλλωνος (σημερινή Καραϊσκάκη). (Βλ. το Χάρτη 4 που ακολουθεί).

Η εφαρμογή του διατάγματος άρχισε αμέσως. Στις 13 Ιουλίου του 1864, το υπουργείο των Εσωτερικών εξέδωσε βασιλικό διάταγμα με το οποίο ορίστηκαν επακριβώς το μέρος που θα κτιζόταν ο Σταθμός του σιδηρόδρομου και η τροχιά που θα ακολουθούσε. Το μέρος αυτό δεν υπήρχε αλλά θα σχηματιζόταν από την επιχωμάτωση εκείνου του τμήματος της λίμνης της Ζέας

(36) Φ.Ε.Κ. αριθ. 35, 31.8.1864.

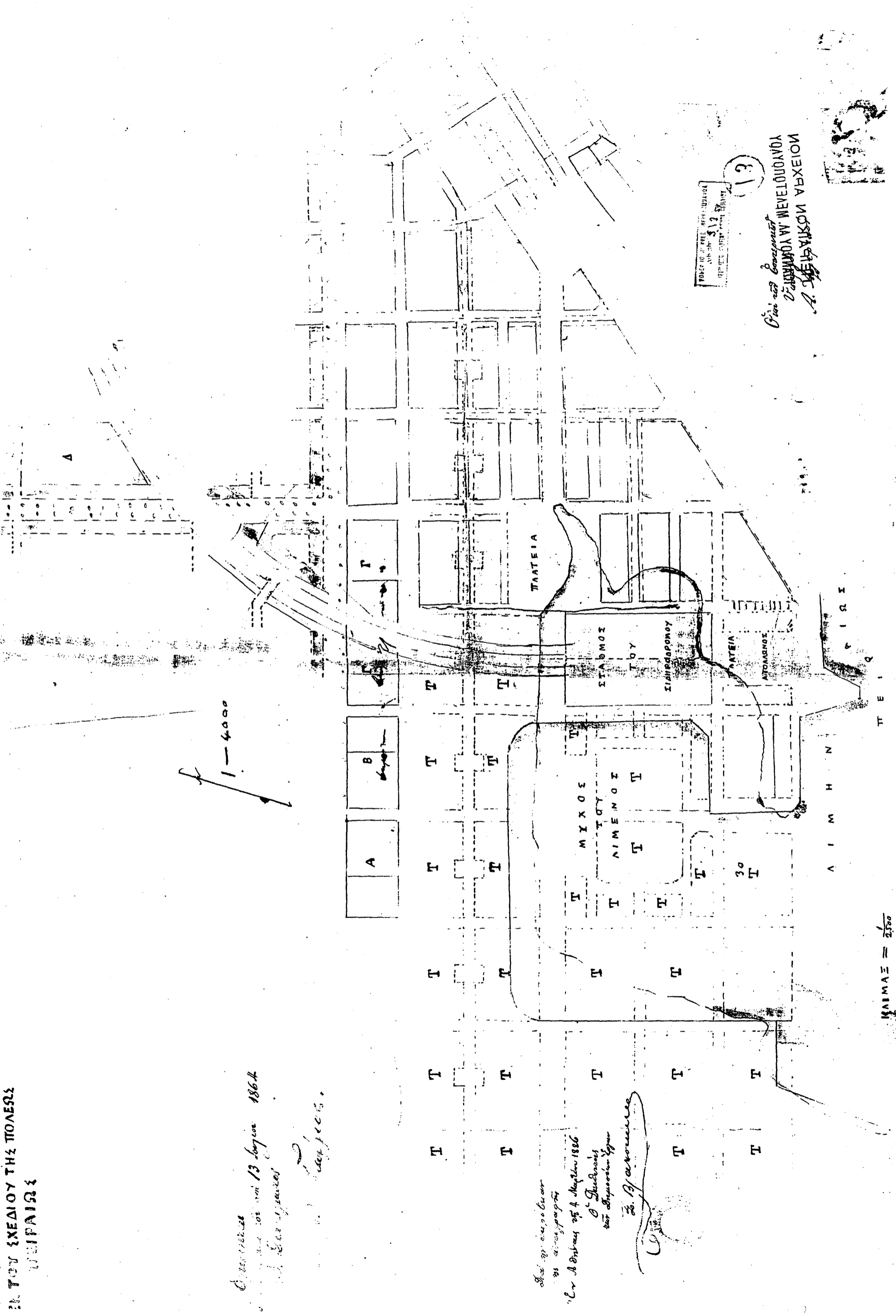
Χ Α Ρ Τ Η Σ 5

ΠΛΑΝΟΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ
 ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ
 ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ

Επιγραφή
 13 Ιουλίου 1864
 Α. Β. Ν. Κ.

Επιγραφή
 4 Μαΐου 1866
 Α. Β. Ν. Κ.

1-4000



ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΧΕΙΡΗΤΕΣ
 ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΕΡΩΣ
 313

13

Επιγραφή
 Α. Β. Ν. Κ.

ΚΑΙΜΑΞ = 2/300

Χ Α Ρ Τ Η Σ 5

Τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα της Βιομηχανικής ζώνης.

Το διάγραμμα αυτό εγκρίθηκε ως παράρτημα του βασιλικού διατάγματος της 13ης Ιουλίου του 1864, που όριζε ότι ο σταθμός του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών θα κτιζόταν μέσα στο λιμάνι Αλών και ότι η τροχιά της γραμμής θα περνούσε έξω από την πόλη. Ωστόσο απεικονίζονται σ' αυτό κι οι ρυθμίσεις του διατάγματος της 30ης Ιουνίου του 1864. Τα τρία, από τα τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα που προορίζονταν αποκλειστικά για την ανέγερση βιομηχανικών καταστάσεων, βρίσκονταν στην οδό Αγίου Διονυσίου (Α, Β, Γ) και το τέταρτο στην προέκταση της οδού Ασκληπιού (Δ).

Πηγή: Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά, δωρεά Ι. Αλ. Μελετόπουλου.

που βρισκόταν μεταξύ των πλατειών Απόλλωνος και Λουδοβίκου Η τροχιά της σιδηροδρομικής γραμμής ξεκινώντας από το Σταθμό θα κατευθυνόταν προς βορρά, στη διασταύρωση των οδών Αγίου Διονυσίου και Πλούτωνος (σημερινή Μαυρομιχάλη) θα άλλαζε πορεία και θα έπαιρνε βορειοανατολική κατεύθυνση μέχρι την οδό Πολυδεύκου. Από κεί θα έστριβε ξανά και θα ακολουθούσε ανατολική πορεία προς την Αθήνα³⁷.

Τον επόμενο χρόνο, το 1865, ο υπουργός των Εσωτερικών επισκέφθηκε μαζί με το Δήμαρχο του Πειραιά και τον πρόεδρο του ιατροσυνεδρίου την λίμνη της Ζέας και διαπίστωσε ότι η ελώδης κατάστασή της ήταν εξαιρετικά επιβλαβής για την υγεία των κατοίκων. Γι' αυτό διέταξε αμέσως το μηχανικό του λιμανιού να καταρτίσει προϋπολογισμό της δαπάνης για την εκβάθυνση της λίμνης και όρισε ως τόπο απόρριψης της λάσπης που θα έβγαινε από τον βυθό της την πλατεία Λουδοβίκου³⁸.

Κι ενώ ο υπουργός περίμενε να εκτελεστούν οι εντολές του, εκδηλώθηκαν οι πρώτες διαφωνίες από την πλευρά της Δημοτικής αρχής. Τον Απρίλιο του 1866 ο Δήμαρχος του Πειραιά άλλαξε· τον Λουκά Ράλλη διαδέχθηκε ο εκλεγμένος με το νέο εκλογικό νόμο Δημήτριος Μουτζόπουλος³⁹. Ο Μουτζόπουλος ήταν από τους πρώτους οικιστές της πόλης και είχε διατελέσει δημοτικός σύμβουλος για δέκα συναπτά έτη (1848-1858). Επομένως ήταν σε θέση να γνωρίζει πολύ καλά τα προβλήματα της πόλης και να έχει τις δικές του απόψεις για τις λύσεις που έπρεπε να δοθούν σε αυτά. Μία από τις απόψεις του ήταν ότι έπρεπε να διαταχθεί η ανασκαφή ολόκληρης της λίμνης, όπως

(37) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, ό.π., σ. 114-116. Καθώς και τον προηγούμενο Χάρτη 4, στον οποίο βασίζεται η περιγραφή της διεύθυνσης της σιδηροδρομικής γραμμής.

(38) Κ. Θ. Ζουμπουλίδης, Ιστορία και εξέλιξις του λιμένος Πειραιώς, Πειραιάς 1932, σ. 31.

πρόβλεπε το διάταγμα της 30ης Ιουνίου του 1864, κι όχι μόνον ενός τμήματος της. Γι' αυτό η απόφαση του υπουργείου να κατασκευαστεί ο Σταθμός του σιδηρόδρομου μέσα στη λίμνη τον έβρισκε αντίθετο⁴⁰. Η σθεναρή λοιπόν αντίδραση του Δήμαρχου - ο οποίος στο μεταξύ είχε γίνει και πρόεδρος της "Εφορευτικής Επιτροπείας του Λιμένος" - στις αποφάσεις του υπουργείου ανάγκασε τελικά τον υπουργό να υποχωρήσει στο θέμα της διεύθυνσης της σιδηροδρομικής γραμμής. Έτσι στις 10 Δεκεμβρίου του 1867 εκδόθηκε από το υπουργείο το διάταγμα "περί της εντός της πόλεως Πειραιώς γραμμής του σιδηρόδρομου"⁴¹. Με το διάταγμα αυτό οριζόταν ότι η νέα τροχιά της σιδηροδρομικής γραμμής θα περνούσε από την πλατεία Ιπποδαμείας και την οδό Αλιπέδου και θα κατέληγε στη βόρεια πλευρά της πλατείας Απόλλωνος. Ούτε όμως η διευθέτηση που πρότεινε το νέο διάταγμα ικανοποίησε το Δήμο, με αποτέλεσμα στις 26 Ιανουαρίου του 1868 να συνεδριάσει το Δημοτικό Συμβούλιο με θέματα τη νέα διεύθυνση του σιδηρόδρομου και τη θέση του Σταθμού του⁴². Κατά τη συνεδρίαση σύσσωμη η Δημοτική Αρχή αποφάσισε να συστήσει στην Κυβέρνηση να τροποποιήσει το σχέδιο της διεύθυνσης του σιδηρόδρομου, γιατί η διέλευση του μέσα από την πόλη θα είχε ως αποτέλεσμα τη διχοτόμηση της σε δύο μέρη και την καταστροφή της πλατείας Ιπποδαμείας, της

(39) Το Σύνταγμα του 1864 καθιέρωσε την άμεση, καθολική και μυστική με σφαιρίδια ψηφοφορία για όλον τον ανδρικό πληθυσμό του ελληνικού Βασιλείου. Σε εφαρμογή αυτής της Συνταγματικής διάταξης ψηφίσθηκε ο Νόμος 45' της 19 Νοεμβρίου του 1864 "Περί Δημαιορειών", με βάση τον οποίο έγιναν οι Δημοτικές εκλογές το 1866. Στις εκλογές αυτές, που διήρκεσαν τρεις ημέρες, ηττήθηκε ο Λ. Ράλλης κι εκλέχθηκε ο Δημήτριος Μουτζόπουλος με την υποστήριξη του Θεόδωρου Αφεντούλη, Καθηγητή της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών και προσωπικότητα με μεγάλη επιρροή μεταξύ των κατοίκων της πόλης. Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, Ο Πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδας, Πειραιάς 1939, σ. 71.

οδού Αλιπέδου καθώς και όλων των εγκάρσιων οδών. Μ' άλλα λόγια η νέα διεύθυνση της σιδηροδρομικής γραμμής θα κατέστρεφε το σχέδιο της πόλης. Η λύση που πρότεινε το Δημοτικό Συμβούλιο ήταν η χάραξη σιδηροδρομικής γραμμής που θα περνούσε έξω από την πόλη. Σε περίπτωση όμως που κάτι τέτοιο ήταν ανέφικτο, ζητούσε από την Κυβέρνηση να υποχρεώσει την ανάδοχο Εταιρεία: α) να ισοπεδώσει και να γεφυρώσει την πλατεία Ιπποδαμείας και β) ν' αποζημιώσει το Δήμο για κάθε άμεση ή έμμεση βλάβη καθώς και για τις ζημιές που θα προξενούνταν από την τομή των εγκάρσιων οδών. Αναφορικά με την πρόταση της επιχωμάτωσης ενός τμήματος της Ζέας με σκοπό να κατασκευαστεί σ' αυτό ο Σταθμός του σιδηρόδρομου, το Δημοτικό Συμβούλιο ήταν ριζικά αντίθετο μ' αυτήν. Γιατί μια τέτοια ενέργεια θα έβλαπτε το μέλλον του τόπου, αφού θα στερούσε την πόλη από ένα νέο λιμάνι. Προς επιβεβαίωση μάλιστα της άποψης του πρότεινε στην Κυβέρνηση να διορίσει μία επιτροπή από ειδήμονες ναυτικούς και ανώτερους αξιωματικούς του μηχανικού, οι οποίοι θα εξέταζαν μαζί με το Δήμαρχο και τον πρόεδρο του Σώματος τη θέση της Ζέας και το μέλλον της σε σχέση με τις ανάγκες που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει. Τέλος κατά τη άποψη του Δημοτικού Συμβουλίου ο Σταθμός του σιδηρόδρομου μπορούσε να κτιστεί πάνω από το σημείο που πρότεινε το σχέδιο του υπουργείου.

Κι ενώ συνέβαιναν αυτά, η δεύτερη γαλλική εταιρεία

(40) Η δημοτική αρχή είχε εκδηλώσει την ανησυχία της για τη διεύθυνση της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής και τη θέση του σταθμού και στις 12 Μαρτίου του 1858. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 811/12.3.1858.

(41) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 4, 16.1.1868.

(42) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 179/26.1.1868 και Πρακτικά Συνεδριών Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς, ΜΒ συνεδριάσεις (26.1.1868).

κηρύχθηκε έκπτωτη και μια τρίτη εταιρεία, αγγλική αυτή τη φορά, του κεφαλαιούχου Εδουάρδου Πίκεριγκ ανέλαβε τον Οκτώβριο του 1867 την κατασκευή του σιδηρόδρομου. Ούτε ο Πίκεριγκ όμως μπόρεσε να τελειώσει το έργο και στα τέλη του 1868 μια τέταρτη εταιρεία, των Αγγλων Εδουάρδου Ουάκκιου (βουλευτή) και Ερρίκου Τέυλερ (μηχανικού), ανέλαβε και ολοκλήρωσε το έργο. Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Πειραιά (26.1.1868) και της εκχώρησης του έργου στην τελευταία εταιρεία (23.12.1868), συνεχίστηκαν οι πιέσεις του δήμαρχου για την κατασκευή του Σταθμού σε άλλο μέρος. Τελικά οι προσπάθειες του Μουτζόπουλου ευοδόθηκαν. Στις 7 Φεβρουαρίου του 1869 το υπουργείο των Εσωτερικών εξέδωσε βασ. διάταγμα με το οποίο εγκρίθηκε η τροποποίηση του διαγράμματος ρυμοτομίας της πόλης "προς κατάρτισμόν όλων των απαιτούμενων εις τον σιδηρόδρομον καταστημάτων"⁴³. Έτσι ο Σταθμός κτίστηκε στην πλατεία Λουδοβίκου, στο σημείο που βρίσκεται και σήμερα. Αλλά ο Δήμος ούτε μ' αυτήν την επιλογή ήταν ικανοποιημένος, γιατί η πόλη απέκτησε ένα νέο λιμάνι και στερήθηκε μια πλατεία. Τα εγκαίνια της λειτουργίας της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής του ελληνικού βασιλείου έγιναν με κάθε επισημότητα στις 27 Φεβρουαρίου του 1869.

Το 1868 ξεκίνησαν και τα έργα για τη διαμόρφωση του λιμένα Αλών (λίμνη Ζέας) με την κατασκευή κρηπιδωμάτων. Τα έργα αυτά χρηματοδοτήθηκαν εξ' ολοκλήρου από το Λιμενικό Ταμείο. Ο νόμος ΧΙΣΤ' της 8ης Ιουνίου του 1861, παρέτεινε μέχρι το 1870 την ισχύ του νόμου ΡΒ' του 1848, με τον οποίο

(43) Βλ. Φ.Ε.Κ. αρ. 12, 27.2.1869, Διάταγμα "Περί ρυμοτομίας της πόλεως Πειραιώς".

είχε επιβληθεί τέλος 5% σ' όλα τα εισαγόμενα από το λιμάνι εμπορεύματα. Συγχρόνως με άλλο νόμο της ίδιας ημερομηνίας ανατέθηκε η διοίκηση του λιμανιού στην "Εφορευτική Επιτροπή του λιμένος Πειραιώς"⁴⁴. Η επιτροπή αυτή ήταν τριμελής και αποτελείτο από έναν εκπρόσωπο του υπουργείου των Εσωτερικών και δύο του Δήμου της πόλης. Η νέα ρύθμιση ουσιαστικά ανέθεσε τη διοίκηση του λιμανιού στο Δήμο του Πειραιά, αφού με την πάροδο του χρόνου επικράτησε η συνήθεια το υπουργείο να διορίζει πρόεδρο της λιμενικής επιτροπής τον εκάστοτε δήμαρχο της πόλης⁴⁵.

Παράλληλα με το λιμάνι Αλών η νέα λιμενική επιτροπή συνέχισε τα έργα για τη βελτίωση του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά. Καθάρισε και εκβάθυνε το λιμάνι με τη μικρή βυθοκόρο, που είχε δανειστεί από το πολεμικό Ναύσταθμο του Πόρου, ανασκεύασε τη δημοτική δεξαμενή και το δημοτικό φρέαρ που βρίσκονταν στη μεγάλη αποβάθρα για ν' ανεφοδιάζονται με πόσιμο νερό τα πλοία και κατασκεύασε κρηπιδώματα στην πλευρά του λιμανιού που ήταν πίσω από το Τελωνείο. Τέλος το 1869 ξεκίνησε έργα για την ύδρευση της πόλης.

Ωστόσο τα σημαντικότερα λιμενικά έργα έγιναν αργότερα, επί Δημαρχίας Τρύφωνα Μουτζόπουλου, αδελφού του Δημήτριου. Με πρωτοβουλία του Δημάρχου στις 2 Νοεμβρίου του 1876 ανατέθηκε στο μηχανικό Νικόλαο Βλάχκαλη ο φωτισμός του λιμανιού και της πόλης με φωταέριο αντί με πετρέλαιο που γινόταν μέχρι τότε. Ενώ αργότερα, στις 15 Δεκεμβρίου του 1879, ο Τρ. Μουτζόπουλος ως πρόεδρος της λιμενικής επιτροπής ανακίνησε το θέμα του

(44) Βλ. Κ. Θ. Ζουμπουλίδης, ό.π. σ. 30.

(45) Ο πρώτος Δήμαρχος που υπήρξε ταυτόχρονα και Πρόεδρος της λιμενικής επιτροπής ήταν ο Δημήτριος Μουτζόπουλος, ακολούθησε ο αδελφός του Τρύφων κι έπειτα από αυτόν ο Αριστείδης Σκυλίτσης και ο Θεόδωρος Ρετσίνας.

καθαρισμού και της επέκτασης του κεντρικού λιμανιού προς την πλευρά της λίμνης της Ζέας. Γιατί η είσοδος όλο και περισσότερων ατμόπλοιων μεγάλου εκτοπίσματος έκανε πλέον αναγκαία την εκβάθυνση και την αύξηση της χωρητικότητας του κεντρικού λιμανιού. Την εκτέλεση του έργου ανέλαβε - ύστερα από πρόταση του Τρ. Μουτζόπουλου - η ίδια η λιμενική επιτροπή, η οποία για το σκοπό αυτό: α) σύναψε δάνειο ενός εκατομμυρίου δραχμών με τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα και β) παρήγγειλε στο εξωτερικό μια μεγάλη βυθοκόρο με τις ατμοφορτηγίδες της. Μέσα σ' ένα χρόνο από τον Αύγουστο του 1881, που η επιτροπή παρέλαβε τα μηχανήματα, καθαρίστηκαν τα δύο τρίτα του λιμανιού και στα τέλη του 1882 ξεκίνησε η εκβάθυνση και έκχωση του μυχού της Ζέας (λιμάνι Αλών)⁴⁶.

(46) Βλ. Π. Καμπούρογλου, Ιστορία του Πειραιώς από του 1833-1882 έτους (Γενική Κατάστασις-Κίνησης Εμπορίου-Ναυτιλίας-Βιομηχανία), Αθήναι 1883, σ. 54-60.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Τ Ε Τ Α Ρ Τ Ο

Ο σχηματισμός του συνοικισμού των εργοστασίων

(1864-1875)

4.1 Η επέκταση της βιομηχανικής ζώνης

Οι αλληπάλληλες προσφυγές των πειραιωτών στο υπουργείο των Εσωτερικών με αίτημα την κατ' εξαίρεση χορήγηση άδειας για την οικοδόμηση ατμοκίνητων εργοστασίων, όπως είδαμε, ήταν η αιτία που η κυβέρνηση αποφάσισε να επεκτείνει το σχέδιο της πόλης προς βορρά κατά τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα, με σκοπό να χρησιμεύσουν αποκλειστικά στην ανέγερση βιομηχανικών καταστημάτων. Έτσι το βασιλικό διάταγμα της 30ης Ιουνίου του 1864 καθόρισε την περιοχή που θ' αποτελούσε τη βιομηχανική ζώνη της πόλης. Από τότε μέχρι το 1875 η δημιουργία ατμοκίνητων εργοστασίων συνεχίστηκε με γρήγορο ρυθμό με αποτέλεσμα η βιομηχανική ζώνη να υπερβεί τα τρία οικοδομικά τετράγωνα της οδού Αγίου Διονυσίου (Α, Β, Γ) και το ένα στην προέκταση της οδού Ασκληπιού (Δ) και να επεκταθεί σ' όλο το βορειο-δυτικό μέρος της πόλης.

Στις 13 Ιουλίου του 1868, σε μια από τις τακτικές συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου, ο Δήμαρχος του Πειραιά έφερε προς συζήτηση την αναφορά του Αθανάσιου Βολονάκη. Ο αναφερόμενος ζητούσε να του χορηγηθεί άδεια οικοδομής κλωστηρίου βάμβακος σε γήπεδο που βρισκόταν εντός της ζώνης και εκτός του σχεδίου της πόλης¹. Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού

(1) Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 232/13.7.1868 και Πρακτικά Συνεδριών Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς, Ν συνεδριάσεις (13.7.1868). Βλ. παράρτημα ΙΙΙ.

έλαβε υπόψη το σχεδιάγραμμα με την ακριβή θέση του γηπέδου και άκουσε προσεκτικά τις παρατηρήσεις του υπεύθυνου για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου Μηχανικού, αποφάσισε: α) να μετατεθεί το όριο της ζώνης της πόλης και όλος ο χώρος που βρισκόταν ανάμεσα στο παλαιό και το νέο όριο να χρησιμεύσει αποκλειστικά στην ανέγερση ατμοκίνητων εργοστασίων και β) να δοθεί η άδεια οικοδομής στον Βολονάκη. Οι αποφάσεις αυτές όμως δεν μπορούσαν να εκτελεστούν χωρίς την έγκριση του αρμόδιου Υπουργείου. Γι' αυτό το Δημοτικό Συμβούλιο σύνταξε ψήφισμα στο οποίο εξέθετε με συντομία το σκεπτικό της απόφασης του και ζητούσε από το υπουργείο των Εσωτερικών να εγκρίνει την τροποποίηση του σχεδίου της πόλης. Το ψήφισμα διαβιβάστηκε από το Δήμαρχο του Πειραιά στο υπουργείο και στις 11 Αυγούστου του 1868 εκδόθηκε βασιλικό διάταγμα "περί της μεταθέσεως του κατά την θέσιν Καραβά ορίου της ζώνης της πόλεως Πειραιώς"². Έτσι η αίτηση του Βολονάκη έγινε η αφορμή για να επεκταθεί το δικαίωμα της ανέγερσης βιομηχανικών καταστημάτων σ' όλο το χώρο που βρισκόταν ανάμεσα στις οδούς Αγίου Διονυσίου και Παλαμηδίου.

Το διάταγμα εφαρμόστηκε αμέσως με τη χορήγηση άδειας οικοδομής κλωστηρίου στον Αθανάσιο Βολονάκη. Το εργοστάσιο κτίστηκε στο τετράγωνο που σχηματίζουν οι σημερινές οδοί Μεθώνης, Παλαμηδίου, Ασκληπιού και Μαυρομιχάλη. Κι ένα χρόνο αργότερα, το 1869, ξεκίνησε η παραγωγή του με τη χρησιμοποίηση μιας ατμομηχανής ισχύος 32 ίππων που έδινε κίνηση σε 2.240 αδράκτια και την απασχόληση 52 ατόμων κι απ' τα δύο φύλα³.

(2) Φ.Ε.Κ. αριθ. 39, 30.8.1868. Βλ. παράρτημα ΙΙΙ.

(3) Βλ. εφημερίδα Μέριμνα, αριθ. φύλ. 961, 26.1.1871.

Το 1869 λειτούργησε ξανά και το εργοστάσιο του Βασιλειάδη, το οποίο είχε καταστραφεί ολοκληρωτικά από πυρκαιά στις 12-13 Ιουνίου του 1868. Η είδηση του ατυχούς συμβάντος κινητοποίησε αμέσως το Δημοτικό Συμβούλιο που προχώρησε στη σύνταξη ψηφίσματος (29.6.1868), με το οποίο συνιστούσε στην Κυβέρνηση και την Εθνική Τράπεζα να συνδράμουν οικονομικά τον εργοστασιάρχη και τους συνέταιρους του⁴. Η Κυβέρνηση αποδέχτηκε την πρόταση της Δημοτικής Αρχής, επειδή αναγνώρισε: "ότι η καταστροφή τεχνουργίου, εν ω, κινουμένων δι' ατμού διαφόρων μηχανών, κατειργάζεται πολυτρόπως ο σίδηρος και κατεσκευάζοντο παντός είδους έργα συντελεστικά εις την επί το επιστημονικώτερον ανάπτυξιν της γεωργίας ημών, δια της κατασκευής παντοδαπών εργαλείων, και της ναυτιλίας, δια διαφόρων εργασιών, άς ετοιμώς εξετέλει εις τα ημεδαπά και ξένα πλοία, είναι ζημία εθνική, και ότι η κυβέρνησις οφείλει να παράσχη την σύμπραξιν αυτής προς ανίδρυσιν καταστήματος, εν ω, δι' εντίμου εργασίας επορίζοντο τον άρτον αυτών τριακόσiai περίπου οικογένειαi, εξεπαιδεύοντο τεχνίται Έλληνες και δια της υπάρξεως του οποίου ενισχύετο το τσοούτον αναγκαίον παρ' ημίν τεχνουργικόν και συναιτεριστικόν σύστημα". Και ανέθεσε στον υπουργό των Οικονομικών να υποβάλλει στη Βουλή νομοσχέδιο με το οποίο το κράτος εγγυόταν τη σύναψη δανείου διακοσίων χιλιάδων δραχμών μεταξύ του Βασιλειάδη και της Εθνικής Τράπεζας με σκοπό την επανίδρυση του εργοστασίου. Η Βουλή συμφώνησε με την απόφαση της κυβέρνησης και ψήφισε ομόφωνα το νομοσχέδιο (26.10.1868)⁵.

(4) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 230B /29.6.1868 και Πρακτικά Συνεδριών Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς, ΜΘ συνεδρίασις (29.6.1868).

Έτσι ο Βασιλειάδης κατάφερε να συστήσει πάλι το εργοστάσιό του, κάνοντας μάλιστα μερικές αλλαγές στην οργάνωση του: το σιδηρουργείο συμπληρώθηκε με πλήρες χυτήριο και ειδικεύτηκε στις κατασκευές και εγκαταστάσεις μηχανών παντός είδους, ενώ το ξυλουργείο, που μέχρι το 1868 λειτούργησε περισσότερο ως καθεκλοποιείο, δεν ανανεώθηκε. Τέλος η διεύθυνση του μηχανουργείου ανατέθηκε πλέον σε έλληνα μηχανικό, τον Νικόλαο Βλάχκαλη.

4.2 Ραγδαία αύξηση της βιομηχανικής κίνησης

Μετά τη δημιουργία του κλωστηρίου του Βολονάκη το κύμα της εκβιομηχάνισης πύκνωσε μέσα σε πέντε χρόνια (1870-1875) ιδρύθηκαν πολλά νέα εργοστάσια, ιδιαίτερα στον κλάδο της βαμβακουργίας. Η συγκέντρωση του βάμβακος στο λιμάνι του Πειραιά με σκοπό την εξαγωγή του προς τις μεγάλες βαμβακουργικές μονάδες της Αγγλίας και της Γαλλίας κατά τη διάρκεια του αμερικάνικου εμφύλιου πολέμου (1861-1865), έγινε η αιτία για να συσταθούν τα ατμοκίνητα εκκοκιστήρια του Μηταράκη και του Θεολόγη⁵. Το κέρδος από την εξαγωγή του καθαρισμένου βάμβακος ήταν μεγαλύτερο, αφού τα έξοδα του εκκοκισμού του καλύπτονταν κατά πολύ από την υψηλότερη τιμή

(5) Βλ. Φ.Ε.Κ. αριθ. 1, 3.1.1869 και Γ. Αναστασόπουλος, Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας, Ελληνική Εκδοτική, Αθήνα 1947, τ. Α' (1840-1884), σ. 200-201, 218-219, 250-251, 303-304 και 318.

(6) Το εκκοκιστήριο του Θεολόγη καταστράφηκε από πυρκαϊά όπως του Βασιλειάδη και μάλλον δεν λειτούργησε ξανά (βλ. Γ.Α.Κ., ό.π.). Εντούτοις το 1875 λειτουργούσαν δύο εκκοκιστήρια, του Εμμ. Μηταράκη και του Αύγουστου Ρότσιλδ που ξεκίνησε την παραγωγή του το 1874. Βλ. ΙΑ/ΔΠ, Βιβλίων αδειών οικοδομής της πόλεως Πειραιώς (1870-1877) (εφεξής Βιβλίων αδειών οικοδομής), αρ. άδειας 251/11.3.1874 και εφημερίδα Ποσειδών, αριθ. φύλ. 167, 17.7.1874.

του στην ευρωπαϊκή αγορά. Ωστόσο, η ευνοϊκή διεθνής συγκυρία ανατράπηκε μετά τη λήξη του πολέμου, καθώς οι εμπορικές σχέσεις της Ευρώπης με την Αμερική αποκαταστάθηκαν κι η ελληνική βαμβακοπαραγωγή έχασε σιγά-σιγά τους ευρωπαίους πελάτες της. Οι νέες συνθήκες ανάγκασαν, όπως ήταν επόμενο, την εγχώρια παραγωγή να στραφεί στην εσωτερική αγορά. Η προσφορά λοιπόν άφθονης πρώτης ύλης σε συνδυασμό με την αύξηση του διαθέσιμου εργατικού δυναμικού εξαιτίας της εγκατάστασης πολυάριθμων προσφύγων της κρητικής επανάστασης στον Πειραιά, αποτέλεσαν τα κίνητρα για την εμφάνιση πέντε κλωστήριων και δύο υφαντουργείων με την ακόλουθη χρονολογική σειρά: α) κλωστήρια Ι. Δημόκα (1870), Κ. Παναγιωτόπουλου (1870), Κ. Λυγινού (1872), Αφών Ρετσίνα (1872), Γ. Βαρουξάκη (1873) και β) υφαντουργεία Χ. Σταμόπουλου (1874), Τρίπου και Πανά (1875). Αποτέλεσμα όλης αυτής της κίνησης ήταν το 1875 - χρονιά που ολοκληρώθηκε η πρώτη επίσημη προσπάθεια απογραφής της ατμοκίνητης βιομηχανίας⁷ - τα έξι από τα δώδεκα ατμοκίνητα κλωστήρια, που υπήρχαν σ' όλη την ελληνική επικράτεια, να ανήκουν στον Πειραιά. Η δαπάνη σύστασης τους ήταν 3.065.000 δραχμές και 295 ίππους έναντι συνολικής δαπάνης και ισχύος 4.965.000 δραχμών και 416 ίππων αντίστοιχα. Επίσης τα πειραικά κλωστήρια απασχολούσαν 650 από τα 936 άτομα και των δύο φύλων που αριθμούσε αυτός ο κλάδος. Ενώ και τα έξι κλωστήρια μαζί διέθεταν 23.128 ατράκτους.

(7) Η πρώτη προσπάθεια απογραφής της ατμοκίνητης βιομηχανίας έγινε στα πλαίσια της έρευνας για την ελληνική βιομηχανία. Την έρευνα διεξήγαγε το Τμήμα Δημόσιας Οικονομίας του υπουργείου των Εσωτερικών και τα αποτελέσματα της δημοσιεύθηκαν στο βιβλίο του Διευθυντή του, Αλέξανδρου Μανσόλα: "Απογραφικαί πληροφορίες περί των εν Ελλάδι βιομηχανικών καταστημάτων", Αθήνα 1876. Στοιχεία της ίδιας έρευνας υπάρχουν και στο φάκ. 1875 Β' του ΙΑ/ΔΠ. Βλ. και Χ. Αγριαντώνη, ό.π., υποσημείωση 160, σ. 199-200.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 4

Τα κλωστήρια βάμβακος το 1874

Εδρα και αύξ. αριθ. κλωστηρίων	Δαπάνη σύστασης	ΕΡΓΑΤΕΣ		Α Ε Ι Α			Κινητήρια δύναμη σε ίππους		Αριθμός ατράκτων
		Αρρ.	Βήλ.	Πρώτων υλών	Παρακεντών προϊόντων	Καύσιμη ύλη	Ατμ.	Υδωρ	
Πειραιάς 6	3.065.000	212	438	2.160.000	3.273.000	176.000	295	—	23.128
Σύρος 1	420.000	20	35	150.000	210.000	16.000	25	—	2.608
Πάτρα 4	470.000	58	78	466.850	596.152	46.500	54	6	3.924
Λιβαδειά 4	460.000	139	—	280.000	420.000	—	—	38	3.400
Στυλίδα 1	500.000	10	33	110.000	225.000	40.000	30	—	1.360
Χαλκίδα 1	230.000	16	18	92.000	155.000	14.000	12	—	1.000
Αίγιο 1	77.000	21	6	60.000	100.000	—	—	20	480
	5.222.000	476	608	3.348.850	4.979.152	292.500	416	64	35.900
		1081							

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 5

Αύξ. αριθ.	Εδρα κλωστηρίου, όνομα ιδιοκτήτη και έτος σύστασης	Δαπ. σύστ. *	ΕΡΓΑΤΕΣ		Α Ε Ι Α *			Κινητήρια δύναμη σε ίππους		Αριθμός ατράκτων	
			Αρρ.	Βήλ.	Πρώτων υλών	Παραχ. προϊόν.	Καύσιμ. ύλης	Ατμ.	Υδωρ		
1	Πάτρα, Π. Φωτεινού	1846	70	18	—	50	63	—	—	6	384
2	Λιβαδ., Χ. Δημόπουλου	1865	60	35	—	60	90	—	—	8	800
3	Πάτρα, Αλεξ. Φωκά	1866	150	6	19	91	135	11	12	—	660
4	Λιβαδ., Χ. Δημόπουλου	1868	100	44	—	80	120	—	—	12	1.000
5	Λιβαδ., Δημ. Μαγιά	1869	200	24	—	550	120	—	—	10	800
6	Πειραιάς, Αθ. Βολανάκη	—	900	40	100	250	900	50	100	—	7.000
7	" Ι. Δημάκη	—	290	25	44	140	273	18	25	—	2.128
8	Στυλίδα, Αθ. Αγαθοκλή	—	500	10	33	120	225	—	30	—	1.360
9	Πειρ., Παναγιωτόπουλου	1870	200	20	38	60	200	15	30	—	1.260
10	Λιβαδ., Χ. Δημόπουλου	—	80	36	—	92	90	—	—	8	800
11	Χαλκίδα, Ν. Σιδερίκουλη	1871	230	16	18	92	155	14	12	—	1.000
12	Σύρος, Εταιρ. <<Θμόνοια>>	—	420	20	35	150	210	16	25	—	2.608
13	Πειραιάς, Αυγινού	1872	275	37	57	370	560	23	30	—	2.900
14	" Αθ. Ρετοίνα	1873	650	66	120	520	780	50	60	—	6.240
15	" Γ. Βαρουξάκη	—	750	24	79	350	560	20	50	—	3.700
16	Πάτρα, Γ. Παπαευσδόρου	—	250	10	29	125	168	18	17	—	880
17	" Γ. Κόγκου	1874	350	24	30	200	230	18	25	—	2.000
18	Αίγιο, Π. Δημόπουλου	—	77	21	6	60	100	—	—	20	480
	*Σε χιλιάδες δραχμές.		5.222	476	608	3.348	5.000	253		64	35.900

Πηγή: Μανώλας Αλ., Απογραφικοί πληροφορίες περί των εν Ελλάδι ατμοκίνητων βιομηχανικών κατασκευμάτων, Αθήνα 1876.

Τέλος, όσον αφορά τα δύο υφαντουργεία, η δαπάνη σύστασης τους ήταν της τάξης των 1.050.000 δραχμών και ο εξοπλισμός τους αποτελείτο από ατμομηχανές 96 ίππων, 180 ιστούς και 10.300 ατράκτους. Εξίσου σημαντική, ήταν και η παραγωγή αυτών των εργοστασίων. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Διεύθυνσης της Δημοσίας Οικονομίας τα δώδεκα ατμοκίνητα κλωστήρια κατεργάζονταν βάμβακα αξίας 2.468.000 δραχμών και παρήγαγαν νήματα αξίας 4.396.000 δραχμών. Μόνον τα πειραιικά κλωστήρια κατεργάζονταν βάμβακα αξίας 1.690.000 δραχμών και παρήγαγαν νήματα αξίας 3.273.000 δραχμών. Δηλαδή η πειραιική νηματουργία συμμετείχε με ποσοστό 68% και 74% στην κατεργασία και παραγωγή αντίστοιχα σε πανελλήνια κλίμακα. Επομένως η υπεροχή του Πειραιά ήταν αναμφισβήτητη στον κλάδο αυτό. Πιο σημαντικό όμως κι από τα παραπάνω μεγέθη υπήρξε το γεγονός ότι τα πειραιικά νήματα εκτόπισαν σιγά-σιγά τα ευρωπαϊκά από την εγχώρια αγορά, ενώ παράλληλα προσπάθησαν να τα ανταγωνιστούν στις αγορές της Τουρκίας, της Ρωσίας και των Παραδουνάβιων Ηγεμονιών.

Όλα τα εργοστάσια του κλάδου, εκτός ενός, κτίστηκαν μέσα στη βιομηχανική ζώνη της πόλης. Συγκεκριμένα, ο Δημόκας κι ο Παναγιωτόπουλος συστέγασαν τα κλωστήρια με τους ατμόμυλους τους, που βρίσκονταν στην οδό Αγίου Διονυσίου του πρώτου και στην οδό Πλούτωνος του τελευταίου⁽⁸⁾. Στην οδό Πλούτωνος έκτισε το κλωστήριο του και ο Βαρουξάκης⁹. Ενώ οι αδελφοί Ρετσίνα και ο Λυγινός εγκατέστησαν τα δικά τους εργοστάσια κοντά στο

(8) Για τη θέση του ατμόμυλου του Ι. Δημόκα βλ. Γ.Α.Κ., Υπουργείον Εσωτερικών, Σχέδιον πόλεως Πειραιώς (1861-1869), φάκ. 22, και Βιβλίον αδειών οικοδομής, αρ. άδειας 94/5.8.1871 και του ατμόμυλου του Κ. Παναγιωτόπουλου βλ. Βιβλίον αδειών οικοδομής, αρ. άδειας 192/9.7.1873, εφημ. Νέα Εφημερίς, αρ. φύλ. 11, 11.1.1890 και Χάρτη του Πειραιά του έτους 1896 (εφεξής Χάρτης 9) στο ΙΑ/ΔΠ.

μηχανουργείο του Βασιλειάδη, στην περιοχή που ακόμα και σήμερα είναι γνωστή με το όνομα "Λεύκα"¹⁰. Στο άλλο άκρο, "παρά τη γέφυρα του σιδηροδρόμου" (γέφυρα Ιπποδαμείας), ο Σταμόπουλος ανέγειρε το πρώτο υφαντουργείο της πόλης. Η οικοδόμηση του υφαντουργείου στο σημείο αυτό ήταν μια ακόμη περίπτωση συνεργασίας της τοπικής αυτοδιοίκησης με το μελλοντικό εργοστασιάρχη, για να ξεπεραστούν τα εμπόδια που σχετίζονταν με την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου. Συγκεκριμένα, ο Σταμόπουλος με αίτηση του (20.10.1873) προς τη δημοτική αρχή ζήτησε να του δοθεί άδεια οικοδομής υφαντουργείου στο τετράγωνο που σχημάτιζαν η λεωφόρος Αθηνών-Πειραιώς και οι οδοί Πηγάδας (σημερινή Δ. Μουτσοπούλου), Μακρών Τειχών, Δήμητρας (τότε ανώνυμη) και Αλιπέδου. Το Δημοτικό Συμβούλιο αποδέχτηκε την αίτηση του (11.11.1873), αφού έλαβε υπόψη τη γνωμοδότηση του Μηχανικού που έλεγε ότι για να δοθεί η άδεια, έπρεπε πρώτα να τροποποιηθεί το σχέδιο της πόλης στο σημείο εκείνο. Και ανέθεσε στο Δήμαρχο να διαβιβάσει στο υπουργείο το διάγραμμα της περιοχής μαζί με το ανάλογο ψήφισμα του Σώματος για να εγκριθεί η τροποποίηση¹¹. Έτσι ο Σταμόπουλος έκτισε το εργοστάσιο του δίπλα στη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Πειραιώς. Στο σημείο αυτό πολύ

(9) Βλ. Βιβλίων αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 181/17.5.1873, Μ. Μπούκας, Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός και ιστορικός των πλείστων κυριωτέρων πόλεων της Ελλάδος του έτους 1875 (εφεξής Οδηγός του 1875), Αθήνα 1875, σ. 301 και Χάρτη 9.

(10) Για τη θέση του εργοστασίου του Κ. Λυγινού βλ. Βιβλίων αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 96/31.8.1871 και Χάρτη του 1896 και του κλωστηρίου των αφών Ρεσίνα βλ. Χάρτη του G. V. ALTEN των ετών 1876-1877 (εφεξής Χάρτης 7) και Σ. Κουσουλίνου, Οδηγός Αθηνών-Πειραιώς και των κυριωτέρων πόλεων της Ελλάδος 1900 (εφεξής Οδηγός του 1900), Αθήνα, κ.κ., σ. 89.

(11) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ. πράξης 295/11.11.1873, Βιβλίων αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 222/23.10.1873 και Χάρτη 7.

αργότερα, κατασκευάστηκε γέφυρα για να ενώνει τα δύο μέρη στα οποία ο σιδηρόδρομος είχε χωρίσει την πόλη¹². Τέλος, όπως είπαμε παραπάνω, υπήρξε και μία εξαίρεση. Αυτή ήταν το υφαντουργείο των Τρίπου και Πανά που κτίστηκε στο νέο Φάληρο (οδός Τζαβέλλα)¹³.

Νέα εργοστάσια εμφανίστηκαν και στον κλάδο της αλευροβιομηχανίας, αλλά ο αριθμός τους ήταν μικρός. Η έκρηξη στον κλάδο αυτό είχε γίνει νωρίτερα, μεταξύ των ετών 1863-1864. Τότε δημιουργήθηκαν οι εξής ατμόμυλοι: Ι. Δημόκα, Δ. Σεφερλή, Κανελά-Σκλαβούνου, Κ. Παναγιωτόπουλου. Η σύσταση τεσσάρων ατμόμυλων μέσα σε δύο χρόνια οφειλόταν στην αυξημένη ζήτηση αλευριού για την παρασκευή άρτου που προκάλεσε η αύξηση του πληθυσμού. Η απόφαση των πρώτων βιομηχανών να καλύψουν τη ζήτηση αυτή ευνοήθηκε από το γεγονός ότι το λιμάνι του Πειραιά ήταν κέντρο συγκέντρωσης κι εναποταμίευσης του εισαγόμενου από τη Ρωσία σιταριού κι επομένως η προσφορά της πρώτης ύλης ήταν άφθονη. Εξάλλου η αύξηση του πληθυσμού των πόλεων του ηπειρωτικού χώρου και η ανάγκη εφοδιασμού τους με αλεύρι οδήγησε στην επέκταση των δραστηριοτήτων των πειραικών ατμόμυλων και επέτρεψε την ίδρυση τριών ακόμα: του Γ. Αγγελόπουλου (1869), του Ν. Π. Ζέρβα (1870) και του Ν. Σταματόπουλου (1873). Έτσι το 1875 ο Πειραιάς είχε 8 ατμόμυλους, τους περισσότερους από τις άλλες 17 ελληνικές

(12) Σήμερα η γέφυρα αυτή είναι γνωστή ως "γέφυρα Καλαμάκη". Το όνομα αυτό οφείλεται στον ατμόμυλο που έκτισε δίπλα στο υφαντουργείο του Σταματόπουλου ο Δημήτριος Καλαμάκης (1882).

(13) Το γήπεδο που κτίστηκε το υφαντουργείο των Τρίπου-Πανά ήταν εντός της ζώνης της πόλης. Βλ. Βιβλίο αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 342/1.2.1875, Χάρτη 7 και Ν. Καλαμίτσης, Η Βιομηχανία του Πειραιώς, Πειραιάς 1960, σ. 23.

πόλεις που στο ίδιο χρονικό διάστημα απέκτησαν τέτοιου είδους εργοστάσια. Αλλά και τους καλύτερα εξοπλισμένους, αφού με 216 ατμοίππους και 35 ζεύγη μύλοπετρες συγκέντρωναν το 33% της συνολικής ιπποδύναμης και το 30% του συνόλου των μύλοπετρών. Και βέβαια η παραγωγή τους ήταν ανάλογη του εξοπλισμού τους: μέσα σ' ένα χρόνο (1874) άλεσαν σιτάρι αξίας 8.700.000 δραχμών και παράγαγαν αλεύρι αξίας 9.300.000 δραχμών. Μ' άλλα λόγια οι πειραικοί ατμόμυλοι συμμετείχαν με ποσοστό 37% και 36% στη συνολική κατεργασία και παραγωγή αντίστοιχα.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 6

Οι ατμόμυλοι το 1874

Έδρα και αριθμός αλευρόμυλων	Δαπάνη σύστασης	Εργάτες	Α Ε Ι Α			Ζεύγη μύλοπετρών	Κινητήρια δύναμη σε ίππους
			Πρώτων υλών	Παρακε. προϊόντων	Καύσιμ. ύλης		
Αθήνα	2 2.060.000	33	2.500.000	2.450.000	41.000	7	44
Πειραιάς	8 1.965.000	182	8.700.000	9.300.000	158.000	35	216
Πάτρα	2 610.000	105	2.522.809	2.700.900	37.000	8	40
Σύρος	4 2.240.000	201	3.500.000	4.000.000	75.000	17	94
Κέρκυρα	3 486.000	91	720.000	1.100.000	66.000	9	40
Ζάκυνθος	2 220.000	13	2.000.000	2.200.000	40.000	7	30
Μέγαρο	2 20.000	6	240.000	260.000	4.300	2	10
Ναύπλιο	1 110.000	12	400.000	500.000	30.000	3	10
Υδρα	1 95.000	18	100.000	475.000	25.000	2	13
Σπέτσες	1 100.000	6	21.000	30.000	4.000	2	10
Ιθάκη	1 16.000	3	120.000	125.000	6.000	1	6
Παρνασσίδα	2 175.000	18	400.000	450.000	7.500	6	42
Κόρινθος	1 35.000	6	144.000	160.000	7.000	2	8
Αίγιο	1 95.000	10	300.000	350.000	22.400	3	20
Καλαμάτα	1 250.000	31	800.000	950.000	36.000	5	15
Κεφαλλονιά	1 150.000	30	313.390	450.000	15.700	3	15
Βήρα	1 70.000	12	8.000	17.000	5.000	3	15
Στυλίδα	1 500.000	8	300.000	420.000	15.000	3	30
Σύνολο	35 9.197.000	815	23.392.199	26.137.900	594.900	118	658

Πηγή: Μανσόλας Αλ., Απογραφικοί πληροφορίες περί των εν Ελλάδι ατμοκίνητων βιομηχανικών καταστημάτων, Αθήνα 1876.

Οι ατμόμυλοι που ιδρύθηκαν κατά τη Διετία 1863-64 κτίστηκαν στη βόρεια πλευρά της πόλης, στις οδούς Αγίου Διονυσίου και Πλούτωνος¹⁴. Κι όπως είδαμε παραπάνω το πρόβλημα της ανεύρεσης του κατάλληλου χώρου για την εγκατάσταση τους υπήρξε η αιτία που η κυβέρνηση καθόρισε την περιοχή που θα γινόταν η βιομηχανική ζώνη της πόλης. Δεν συνέβη όμως το ίδιο με τους ατμόμυλους που δημιουργήθηκαν μετά το 1869. Απ' αυτούς μόνο ο ένας, του Σταματόπουλου, εγκαταστάθηκε στην περιοχή των εργοστασίων, απέναντι από το υφαντουργείο του Σταμόπουλου¹⁵. Οι άλλοι δύο, του Γ. Αγγελόπουλου και του Ν. Ζέρβα στεγάστηκαν σε κτίρια του κέντρου της πόλης¹⁶. Η εγκατάσταση μάλιστα του ατμόμυλου του Αγγελόπουλου στην οδό Μιαούλη προκάλεσε την αντίδραση ενός γείτονα του, ο οποίος προσέφυγε στο υπουργείο των Εσωτερικών ζητώντας ν' ανακληθεί η άδεια λειτουργίας του εργοστασίου. Γιατί αφενός ο θόρυβος της ατμομηχανής θα καθιστούσε ακατάλληλες προς ενοικίαση τις οικίες του αναφερόμενου, κι αφετέρου γιατί οι πυρκαγιές στις οποίες αρκετά συχνά υπόκειντο αυτού του είδους τα εργοστάσια θα έθεταν σε κίνδυνο τις αποθήκες κρασιού του ιδίου. Τελικά το υπουργείο των Εσωτερικών ικανοποιήθηκε με τις εξηγήσεις που έδωσε ο Μηχανικός της πόλης για να ανασκευάσει τους ισχυρισμούς του αναφερόμενου και ο ατμόμυλος ξεκίνησε την παραγωγή του¹⁷.

(14) Για τη θέση του ατμόμυλου των Κανελά-Σκλαβούνου βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 232/13.7.1868 και Χάρτη 9.

(15) Για τον ατμόμυλο του Ν. Σταματόπουλου, βλ. Βιβλίων αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 222/23.10.1873 και Χάρτη 7.

(16) Για τον ατμόμυλο του Αγγελόπουλου βλ. Γ.Α.Κ., ό.π. και του Ν. Ζέρβα βλ. εφημερίδα Ποσειδών, αριθ. φύλ. 151, 19.1.1874 και Οδηγό του 1875 σ. 300.

(17) Βλ. Γ.Α.Κ., ό.π.

Την εξέλιξη της βαμβακουργίας και της αλευροβιομηχανίας ακολούθησε η σιδηροβιομηχανία. Το 1875 η πόλη συγκέντρωνε το 60% του δυναμικού του κλάδου, με 3 ατμοκίνητα μηχανουργεία έναντι των πέντε αυτοτελών μηχανουργείων που είχε ο κλάδος αυτός: του Γ. Βασιλειάδη, του άγγλου Τζων Μακ Δούαλ (1874) και των γάλλων αδελφών Στέφανου και Βαρθολομαίου Περέν (1874). Η δαπάνη σύστασης τους ήταν της τάξης των 920.000 δραχμών και η αξία της παραγωγής τους έφτανε τις 780.000 δραχμές και αντιπροσώπευαν και οι δύο το 59% της συνολικής αξίας σύστασης και παραγωγής.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 7

Τα ατμοκίνητα μηχανουργεία το 1874

Εδρα και αριθμός εργοστασίων	Δαπάνη σύστασης	Εργάτες	Α Ξ Ι Α			Δύναμη (ίππων)
			Πρώτων υλών	Παραχθέντ. προϊόντων	Καύσιμη ύλη	
Αθήνα 2	22.000	5				1
Πειραιάς 3	920.000	210	515.000	780.000	20.200	63
Σύρος 2	520.000	102	235.000	530.000	8.640	12
Πάτρα 1	95.000	20	11.652	19.308	8.500	12
Στυλίδα 1		5	—	—	—	—
	1.557.000	342	761.652	1.329.308	37.340	88

Πηγή: Μανσόλας ΑΑ., Απογραφική πληροφορία περί των εν Ελλάδι ατμοκίνητων βιομηχανικών καταστημάτων, Αθήνα 1876.

Εκτός όμως από τα μηχανουργεία λειτουργούσαν ακόμα ένα καρφοβελονοποιείο-συρματοουργείο (Π. Δημητριάδη-1873) κι ένα σιδηρουργείο, το οποίο αργότερα ειδικεύτηκε στην κατασκευή πλαστίγγων (Ν. Αργυρίου-1873). Τέλος υπήρχε κι ένα μηχανουργείο, του Κ. Παναγιωτόπουλου (1870), που συστεγαζόταν με τον ατμόμυλο και το κλωστήριο του ίδιου. Απ' όλα τα

εργοστάσια του κλάδου ξεχώριζαν τα μηχανουργεία του Βασιλειάδη και του Μακ Δούαλ. Υπήρξαν τα μοναδικά μηχανουργεία που λειτούργησαν μέχρι το τέλος του αιώνα, προσαρμόζοντας κάθε φορά την παραγωγή τους στις ανάγκες της πειραικής αλλά και γενικότερα της ελληνικής οικονομίας. Έτσι τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους κατασκεύαζαν κάθε είδους μηχανήματα και μηχανές για τη γεωργία, τη βιομηχανία και τη ναυτιλία, τελικά όμως ειδικεύτηκαν στη ναυπήγηση και επισκευή ατμόπλοιων.

Τα εργοστάσια των Αργυρίου, Δούαλ, και Παναγιωτόπουλου εγκαταστάθηκαν κατά μήκος της οδού Πλούτωνος¹⁸. Των αδελφών Περέν πίσω από το υελουργείο του Σκυλίτση και του Δημητριάδη δίπλα στο ανακαινισμένο μηχανουργείο του Βασιλειάδη¹⁹. Επομένως όλα τα εργοστάσια του κλάδου αυτού βρίσκονταν στη βιομηχανική ζώνη της πόλης.

Άλλα είδη ατμοκίνητων εργοστασίων που λειτουργούσαν το 1875 ήταν τα κεραμουργεία και τα οينوπνευματοποιεία. Στον κλάδο της κεραμουργίας ανήκαν τα εξής εργοστάσια: το υελουργείο των Παύλου Τσίλερ-Πέτρου Οριγώνη (1873), το υελουργείο του Αρ. Σκυλίτση (1872) και το αγγειοπλαστείο των Βολονάκη-Ζαρόκωστα (1873). Τα δύο τελευταία εργοστάσια κτίστηκαν στην περιοχή των εργοστασίων, ενώ ο Τσίλερ ανέγειρε το υελουργείο του πάνω από το ναό της Αγίας Αικατερίνης, στην πλατεία Αλεξάνδρας²⁰. Το μέρος αυτό ήταν μέσα στη ζώνη της πόλης, αλλά χάρη στη μεσολάβηση του Δημοτικού Συμβουλίου του

(18) Για το μηχανουργείο του Δούαλ βλ. Βιβλίων αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 181/17.5.1873 και του Ν. Αργυρίου βλ. Οδηγό του 1875, σ. 302 και Χάρτη 9.

(19) Για το εργοστάσιο του Δημητριάδη βλ. Βιβλίων αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 150/15.2.1872 και εφημ. Ποσειδών, αρ. φύλ. 41, 25.10.1872 και των αφών Περέν βλ. Οδηγό του 1875, σ. 302.

Πειραιά το υπουργείο των Εσωτερικών περιέλαβε στο εγκεκριμένο σχέδιο της πόλης το οικοδομικό τετράγωνο στο οποίο βρισκόταν το γήπεδο του Οριγώνη²¹. Η ανέγερση του υελουργείου έγινε η αφορμή για να επεκταθεί προς αυτήν την πλευρά το σχέδιο της πόλης και μέχρι το 1878 να δημιουργηθεί, από το γνωστό γερμανό αρχιτέκτονα Ερνέστο Τσίλερ, αδελφό του Παύλου, ο ομώνυμος συνοικισμός²². (Βλ. Εικόνα 4). Τέλος, όσον αφορά τα οινοπνευματοποιεία, αυτά ήταν 3 με δαπάνη σύστασης 600.000 δραχμές, 34 ίππους και 16 εργαζόμενους. Τα εργοστάσια αυτά ήταν κτισμένα στο κέντρο της πόλης²³.

4.3 Το πρώτο τοπογραφικό σχέδιο του συνοικισμού των εργοστασίων

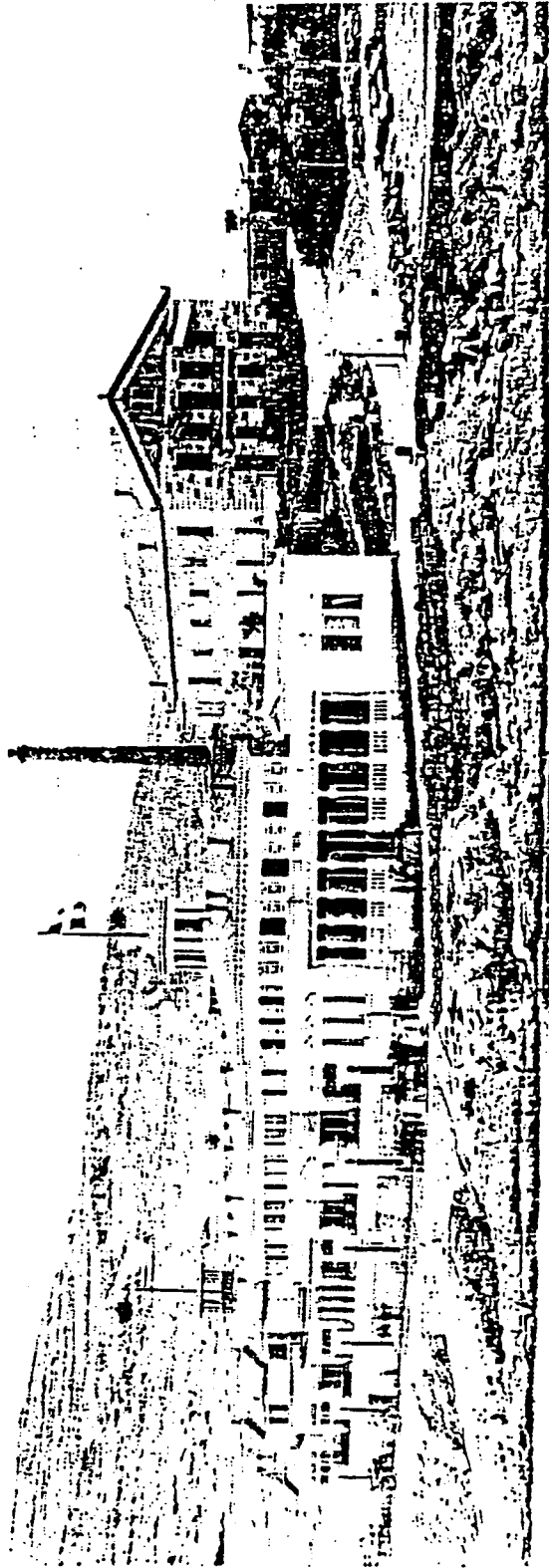
Η εκβιομηχάνιση λοιπόν του Πειραιά ξεκίνησε το 1860 με την ίδρυση του ατμόμυλου του Καπράνου και το 1875 είχε ήδη δημιουργηθεί στα βόρεια της πόλης ο συνοικισμός των εργοστασίων. Αιτία για τον καθορισμό της βιομηχανικής ζώνης της πόλης στάθηκε ο έντονος ρυθμός δημιουργίας εργοστασίων των ετών 1863-1864. Μέσα σε δύο χρόνια δημιουργήθηκαν 6 εργοστάσια, δύο εκκοκιστήρια και 4 ατμόμυλοι. Αφορμή για την

(20) Για τη θέση του υελουργείου του Σκυλίτη βλ. Βιβλίο αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 277/18.6.1874 και Χάρτη 7, του αγγειοπλαστείου των Βαλονάκη-Ζαρόκωστα βλ. αρ. άδ. 179/10.5.1873 και του εργοστασίου των Τσίλερ-Οριγώνη βλ. αρ. άδ. 191/5.7.1873.

(21) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, τ. 11 Α', αρ. πράξης 264/10.6.1873 και αρ. πράξης 267/20.6.1873 και Φ.Ε.Κ., αρ. φύλ. 47, 29.9.1873.

(22) Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, Ο Πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδος, Πειραιάς 1939, σ. 115, 117 και Ι. Αλ. Μελετόπουλος, Πειραικά, Αθήναι 1945, σ. 119.

(23) Για τη θέση των οινοπνευματοποιείων βλ. Οδηγό του 1875, σ. 304.



Πλατεία Αλεξάνδρας. Συγκρότημα κτιρίων και εργοστάσιο (υελουργείο), έργα του αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλλερ.

επέκτασή της υπήρξε η δημιουργία του πρώτου κλωστηρίου της πόλης στα 1869. Κατά την πενταετία που ακολούθησε (1870-1875) η εκβιομηχάνιση συνεχίστηκε με εντονότερο ρυθμό. Συστάθηκαν 22 ακόμα νέα εργοστάσια, κι απ' αυτά τα 14 εγκαταστάθηκαν μέσα στη βιομηχανική ζώνη. Έτσι σε σύντομο χρονικό διάστημα ο χώρος μεταξύ των οδών Αγ. Διονυσίου και Παλαμηδίου καταλήφθηκε από τα 2/3 του δυναμικού της ατμοκίνητης βιομηχανίας, αν συνυπολογίσουμε και τα 8 εργοστάσια που ιδρύθηκαν πριν το 1869²⁴.

Ο νέος συνοικισμός απασχόλησε τη Δημοτική αρχή το καλοκαίρι του 1875. Τότε το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε να εγκρίνει το τοπογραφικό σχέδιο, που είχε καταρτίσει για την περιοχή των εργοστασίων ο Μηχανικός της πόλης, και να ζητήσει την επικύρωσή του από το υπουργείο των Εσωτερικών. Η διαμόρφωση του συνοικισμού, σύμφωνα με το τοπογραφικό σχέδιο, θα εξασφάλιζε την απρόσκοπτη συγκοινωνία μεταξύ των εργοστασίων και την πόλη με δρόμους ευρείς και κανονικούς²⁵. Στο σημείο αυτό, αξίζει να παραθέσουμε ολόκληρο το Δημοσίευμα της εφημερίδας η Περιστέρα, το οποίο αναφέρεται στο πρόβλημα της συγκοινωνίας του συνοικισμού με την πόλη, για να κατανοήσουμε το μέγεθος του προβλήματος: "Προχθές την Τετάρτην παρετήρει τις το εξής περιστατικόν και δικαίως

(24) Το γεγονός ότι η οδός Παλαμηδίου αποτέλεσε το βόρειο όριο της βιομηχανικής ζώνης της πόλης επιβεβαιώνει και η ακόλουθη είδηση: "Υπόνομος βολωτή και μεγάλη απεφασίση υπό του δήμου Πειραιώς να κατασκευασθή μέχρι του τελευταίου εργοστασίου, του αγγειοπλαστείου Βολανάκη και Ζαρόκωστα." Το αγγειοπλαστείο ήταν κτισμένο στην ανατολική πλευρά του κλωστηρίου του Βολανάκη. Βλ. εφημ. Ποσειδών, 405/13.6.1876.

(25) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1882, Ψηφίσματα του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιέων, αριθ. ψηφ. 129/4.6.1875 και 155/29.7.1875, Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, ΚΕ συνεδριάσεις (4.6.1875) και ΚΘ συνεδριάσεις (29.7.1875).

Π Ι Ν Α Κ Α Σ Β

Τα ατμοκίνητα εργοστάσια κι η θέση τους στην πόλη

Είδος εργοστασίου	Ιδιοκτήτης και χώρος εγκατάστασης
Μεταξουργείο	Α. Ράλλη ("περιβόλια")
Ατμόμυλοι	Ι. Δημόκα (οδός Αγ. Διονυσίου και Πλούτωνος) Δ. Σεφερλή (οδός Αγ. Διονυσίου και Πλούτωνος) Π. Καπράνου (πλατεία Απόλλωνος) Κανελά-Σκλαβούνου (οδός Ασκληπιού) Κ. Παναγιωτόπουλου (οδός Πλούτωνος) Γ. Αγγελόπουλου (οδός Μιαούλη) Ν. Ζέρβα (οδός Τσαμαδού) Ν. Σταματόπουλου (λεωφόρος Αθηνών-Πειραιώς)
Κλωστήρια- υφαντήρια- εκκοκιστήρια	Ε. Μηταράκη (οδός Αγ. Διονυσίου) Αφών Βολονάκη (οδ. Πλούτωνος και Παλαμηδίου) Ι. Δημόκα (οδός Αγ. Διονυσίου και Πλούτωνος) Κ. Παναγιωτόπουλου (οδός Πλούτωνος) Κ. Λυγινού (οδός Θηβών) Αφών Ρετσίνα (οδός Θηβών) Γ. Βαρουξάκη (οδός Πλούτωνος)

συνέχεια πίνακα 8

Χ. Σταμόπουλου (λεωφόρος Αθηνών-Πειραιώς)
 Τρίπου-Πανά (οδός Τζαβέλλα)
 Ρότσιλδ (οδός Φίλωνος και Αιγέως = ΙΙας)
 Μεραρχίας

Μηχανουργεία- Γ. Βασιλειάδη (οδός Παλαμηδίου και Θηβών)
 σιδηρουργεία Κ. Παναγιωτόπουλου (οδός Πλούτωνος)
 Τζων Μακ Δούαλ (οδός Πλούτωνος)
 Αφών Περέν (οδός Πολυδεύκους)
 Ν. Αργυρίου (οδός Πλούτωνος)
 Π. Δημητριάδη (οδός Παλαμηδίου)

Υελουργεία- Α. Σκυλίτση (οδός Κάστωρος)
 Αγγειοπλαστεία Τσίλερ-Οριγώνη (πλατεία Αλεξάνδρας)
 Βολονάκη-Ζαρόκωστα (οδός Ασκληπιού)*

* Το 1875 λειτουργούσαν 30 εργοστάσια, αν αφαιρέσουμε το υελουργείο του Σκυλίτση που αργούσε τότε και προσθέσουμε τα τρία ατμοκίνητα οινοπνευματοποιεία, τα οποία δεν υπάρχουν στον πίνακα επειδή δεν γνωρίζουμε τους ιδιοκτήτες ολωνών.

ετρέπετο εις διαφόρους σκέψεις· ως εκ της πεσούσης βροχής ο μεταξύ του ενταύθα σταθμού του σιδηροδρόμου και των βιομηχανικών καταστημάτων δρόμος [ο αρθρογράφος εννοεί την οδό Αγίου Διονυσίου] κατέστη αδιάβατος εις τους διαβαίνοντας τούτον πεζούς· εκεί μάγκες τινές ανέλαβον το έργον όπως μεταφέρωσι δια των ώμων των πάντι διαβάτην πληρώνοντα δέκα λεπτά πορθημεία, και τοιουτοτρόπως αρκετά εισέπραξαν κατ' εκείνην την ημέραν, διότι εκτός των άλλων διαβατών, οίτινες είχαν ανάγκην να μεταβώσιν εις τα καταστήματα και να επανέλθωσιν εις την πόλιν, είχαν ανάγκη να διέλθωσιν οι πολυπληθείς εργάται και εργάτιδες. Ετρέπετο δε εις σκέψεις πας ο βλέπων την κατάστασιν ταύτην, διότι έβλεπε παρημελημένον το μέρος τούτο, [το συνοικισμό των εργοστασίων] όθεν πολλοί καθ' εκάστην διέρχονται, εν ω πολλαί εκατοστύϊαι δραχμών εξοδεύονται, καθ' εκάστην από το δημοτικόν ταμείον δι' έργα τέρψεως ατόμων και λίαν ανωφελή προς το κοινόν. Ημείς παρακαλούμεν τον κ. Δήμαρχον να επιβλέψη και προς το μέρος τούτο καθώς και προς την οδόν των περιβολίων, [την οδό Θηβών] όπως μη δίδη αφορμάς παρεξηγήσεως· αν αναλογισθή, ότι αν, ο μη γένοιτο, αποβιώση τις εκ των προυχόντων του τόπου, τον νεκρόν του οποίου βεβαίως θέλουσιν ακολουθήση τουλάχιστον 500 άνθρωποι, αι μάγκαι θέλουσιν εισπράξει περί τας 100 δραχμάς δια την διαπόρθμεισιν των ανθρώπων εκ του σχηματισθέντος ρύακος."²⁶ Και βέβαια η παντελής έλλειψη έργων υποδομής δεν γινόταν αντιληπτή μόνον όποτε έβρεχε, αλλά είχε δημιουργήσει και μονιμότερα προβλήματα υγιεινής. Για παράδειγμα το ζεστό νερό των λέβητων των ατμομηχανών έτρεχε

(26) Βλ. εφημερίδα η Περιστέρα, αριθ. φύλ. 65, 25.1.1872.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 9

Οι οδοί του χώρου των εργοστασίων, χθες και σήμερα

Οδός Αγίου Διονυσίου	: ακτή Κονδύλη - Αγ. Διονυσίου
Κάστορος	: Κάστορος
Πολυδεύκους	: Δραγατσανίου
Πλούτωνος	: Μαυρομιχάλη
Ασκληπιού	: Ναυαρίνου - Ασκληπιού
Κέκροπος	: Κέκροπος - Χαιδαρίου
Φωκίωνος	: Φωκίωνος
Θηβών	: Ρετσίνα - Θηβών
Παλαμηδίου	: Παλαμηδίου

ελεύθερο και σχημάτιζε βόρβορο, γιατί δεν υπήρχε ένα αυλάκι για να διοχετεύεται το νερό αυτό σε υπόνομο²⁷. Τελικά το τοπογραφικό σχέδιο δεν επικυρώθηκε μέσα στο 1875 αλλά αρκετά αργότερα, το 1892. Κατά πάσα πιθανότητα η ένταξη του συνοικισμού των εργοστασίων στο σχέδιο της πόλης καθυστέρησε τόσα χρόνια, επειδή το υπουργείο των Εσωτερικών δεν αποδέχτηκε την πρόταση του Δήμου να μην επιβαρυνθεί με τις αποζημιώσεις σ' όσους έχαναν τα γήπεδα τους από την κατασκευή των νέων δρόμων. Η εκκρεμότητα όμως αυτή δεν εμπόδισε τη Δημοτική αρχή να αναλάβει την κατασκευή ορισμένων στοιχειωδών έργων υποδομής.

Το λιμάνι λοιπόν του Πειραιά έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ίδρυση και την ανάπτυξη των πρώτων ατμοκίνητων εργοστασίων. Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού της πόλης, που από 6.452 κατοίκους το 1861 έφθασε τους 10.963 το 1870 και τους 21.618 το 1879²⁸, οι φθηνές πρώτες ύλες και τα καύσιμα, και η διοχέτευση των βιομηχανικών προϊόντων στην υπόλοιπη Ελλάδα και στις εξωτερικές αγορές υπήρξαν οι παράγοντες, οι οποίοι βοήθησαν στην ανάπτυξη της πειραικής ατμοκίνητης βιομηχανίας²⁹. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αντιστραφούν οι ρόλοι μεταξύ της βιομηχανίας και του λιμανιού μετά το 1875. Στο εξής η ατμοκίνητη βιομηχανία ήταν αυτή που βοήθησε στην ανάπτυξη του λιμανιού με τις εισαγωγές των πρώτων ύλων και των καυσίμων και με τις εξαγωγές των προϊόντων της³⁰.

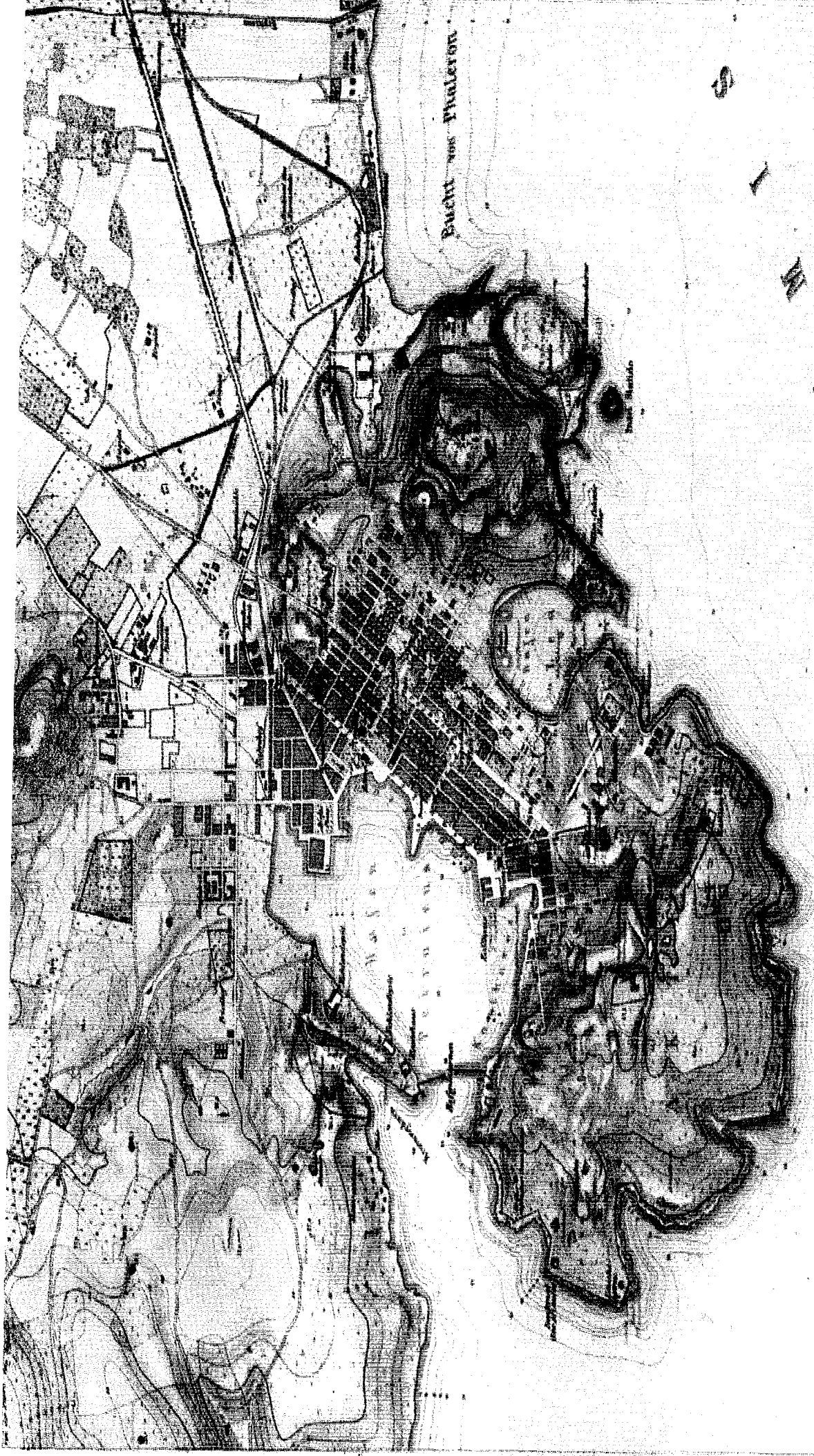
(27) Βλ. εφημερίδα Προσείδων, αριθ. φύλ. 177, 5.5.1874.

(28) Η αύξηση των μόνιμων κατοίκων της πόλης οφειλόταν κυρίως στα μεταναστευτικά ρεύματα των κρητικών προσφύγων της εξέγερσης των ετών 1866-1869 και των νησιώτικων πληθυσμών, που κατέφυγαν στον Πειραιά μετά την παρακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας. Βλ. Β. Παναγιωτόπουλος "Άγροτική έξοδος και

σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, έκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β', σ. 521-531 και Γ. Μπαφούνης "Ο σχηματισμός του εργατικού δυναμικού στον Πειραιά", ό.π., σ. 561-564.

(29) Βλ. Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σ. 118-120 και Π. Καλογρή-Β. Τσοκόπουλος "Βιομηχανία και πόλεις στην Ελλάδα το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα", Νεοελληνική πόλη, τ. Β', σ. 431-438.

(30) Για παράδειγμα η εγχώρια παραγωγή βαμβακιού δεν μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες των κλωστηρίων, γι' αυτό μετά το 1873 αυξήθηκαν οι εισαγωγές βαμβακιού κυρίως από την Τουρκία. Παράλληλα οι βιομήχανοι ζήτησαν την κατάργηση των εισαγωγικών δασμών και η κυβέρνηση αποφάσισε το Φεβρουάριο του 1875 τη μείωσή τους σε 2 λεπτά την οκά για το ακατέργαστο και 7 για το εκκοκκισμένο βαμβάκι. Βλ. Α. Μανσόλας, Απογραφικά πληροφορίες περί γεωργίας κατά το έτος 1875, Αθήνα 1876, σ. 22 και Λ. Φ. Καλλιβρετάκης "Το ελληνικό βαμβάκι στη συγκυρία του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου", Τα Ιστορικά, τ. 4ος, τχ. 7, Αθήνα 1987, σ. 101.



Bucht von Pskerev

M

E

E

R

V

O

M

S

V

O

I

E

M

V

I

V

O

M

S

V

O

I

E

S

I

M

V

O

I

E

S

V

O

M

S

V

O

I

E

Χ Α Ρ Τ Η Σ 6

Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά το 1875

Ο έγχρωμος αυτός χάρτης τοπογραφήθηκε και σχεδιάστηκε το 1876/77 από τον G. v. Alten και εκδόθηκε από το αυτοκρατορικό-γερμανικό αρχαιολογικό Ινστιτούτο. Το μαύρο χρώμα δείχνει τη μορφή της νεότερης πόλης και το κόκκινο της αρχαίας.

Ο χάρτης ανήκε στον Ιωάννη Αλ. Μελετόπουλο, ο οποίος τον χρησιμοποίησε στα Πειραικά του για να περιγράψει τον Πειραιά του 1883 ως εξής:

"Ήδη, ως ιδωμεν, ποία ήτο γενικώς η κατάσταση του Πειραιώς τω 1883, δηλαδή κατά τα τέλη των Δημαρχιών Τρυφ. Μουτζοπούλου. [...] Η πόλις είχεν επεκταθή προς όλας τας διευθύνσεις, κυρίως προς την τον Πειραιάν βλέπουσαν πλευράν του λόφου Καστέλλας, μέχρι του ύψους της σημερινής οδού Ζέας. Πλην όμως, άνωθεν της τότε λεωφόρου Μουνυχίας, νυν Βασιλίσσης Σοφίας, δεν υπήρχον ειμή ελάχιστα οικοδομαί- μόνον περί το στόμιον του λιμενίσκου Ζέας (Πασα-Λιμάνι), και όπου νυν η ωραία πλατεία Αλεξάνδρας, υπήρχε τελείως μοναχικός συνοικισμός ιδρυθείς από τον περίφημον Γερμανοέλληνα μηχανικόν Ερν. Τσίλλερ, ούτινος και το όνομα διετήρησε.

Προς την πλευράν του Αγ. Νικολάου, η πόλις είχεν επεκταθή μέχρι της σημερινής οδού Μαυροκορδάτου και μέχρι της νυν λεωφόρου Χατζηκυριάκου.

Προς βορράν η επέκτασις ήτο σημαντικώτερα. Μέχρι του Σταθμού Σ.Π.Α.Π. η περιοχή ήτο πυκνοκατωκημένη. Άνωθεν δε τούτου και της οδού Αγ. Διονυσίου υπήρχον πολλά εργοστάσια και εις τον λόφον Καραββά είχεν έκτοτε εγκατασταθή συνοικισμός Λακώνων καλούμενος <<χωριό Μελετόπουλου>> εκ του εκεί ευρισκομένου τότε αγροκτήματος. Προς βορράν του νεκροταφείου Αγ. Διονυσίου και δυτικώς του αγροκτήματος δεν υπήρχον ειμή χωράφια και άμπελοι, όπου μάλιστα εκαλλιεργείτο Κορινθιακή σταφίς."

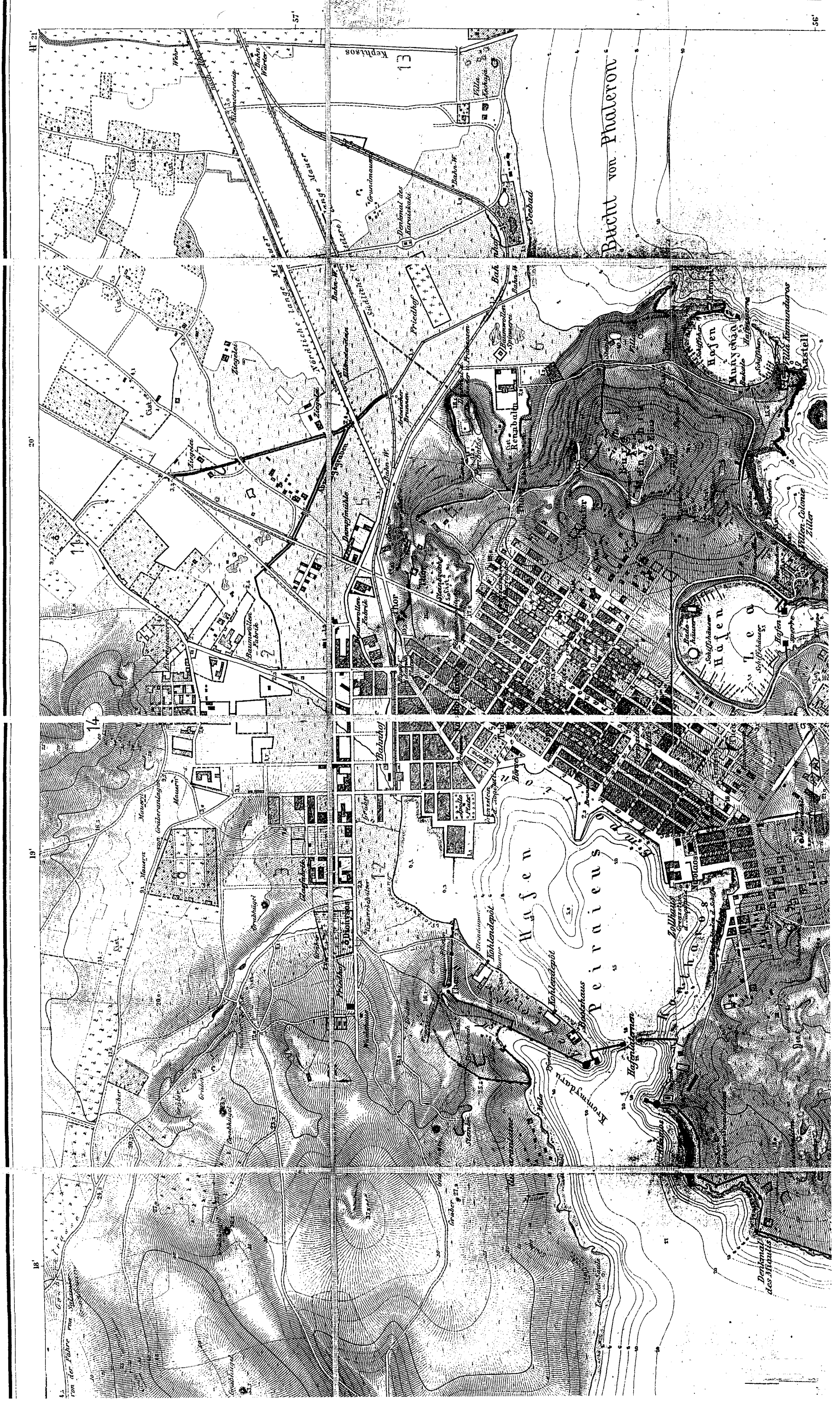
Πηγή: Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά, Εωρεά Ι. Αλ. Μελετόπουλου.

Χ Α Ρ Τ Η Σ 7

DIE HALBINSSEL PEIRAEUS

Antiken von Attika Bl. II.

aufgenommen und gezeichnet 1876/77 von G.v.Allen, herausgegeben vom Kaiserlich-deutschen archäologischen Institute.



Χ Α Ρ Τ Η Σ 7

Απόσπασμα χάρτη Αλτεν: ο συνοικισμός των εργοστασίων

- 1 : το σιδηρο-χυτήριο του Βασιλειάδη (Eisengiesserei)
- 2 : το βαμβακουργείο των Αφών Ρετσίνα (Baumwollen Fabrik)
- 3 : το υελουργείο του Σκυλίτση (Glasfabrik)
- 4 : το βαμβακουργείο του Σταμάτου (Baumwollen Fabrik)
- 5 : ο ατμόμυλος του Σταματόπουλου (Dampfmuhle)
- 6 : το βαμβακουργείο-κλωστήριο των Τρίπου-Πανά (Baumwollen Spinnerei)
- 7 : κεραμιδοποιείο (Ziegelei)
- 8 : ο κήπος του Ν. Μελετόπουλου
- 9 : το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου
- 10 : το λοιμοκαθακτήριο (Quarantaine)
- 11 : ο ναός της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος στην περιοχή των "περιβολίων"
- 12 : τα κηπόπεδα
- 13 : ο Κηφισός ποταμός
- 14 : ο λόφος του Καραβά, πριν τη δημιουργία του εργατικού συνοικισμού
- 15 : η γέφυρα της πλατείας Ιπποδαμείας, το σημείο επικοινωνίας της βιομηχανικής ζώνης με την υπόλοιπη πόλη

141-142

Χ Α Ρ Τ Η Σ 8

Χ Α Ρ Τ Η Σ 8

Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά το 1896

Ο χάρτης αυτός σχεδιάστηκε από τον Γ. Σκανδαλίδη, λιθογραφήθηκε από τον Κ. Γρούνδμαν και εκδόθηκε από τον Γ. Κασδονή.

Το 1896 η πόλη έχει επεκταθεί προς όλα τα σημεία του ορίζοντα. Οι τρεις λόφοι που περιβάλλουν το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, ο λόφος του Καραβά (Μανιάτικα), ο λόφος της Μουνυχίας (Καστέλλα) και η Ακτή (Καλλίπολη), έχουν ενταχθεί στο σχέδιο της πόλης.

Το λιμάνι του Πειραιά περιλαμβάνει τον Προλιμένα, τον Κεντρικό λιμένα και τον λιμένα Αλών. Ο προλιμένας (αριστερά και δεξιά της εισόδου του λιμανιού) χρησιμοποιείται από τα πολεμικά πλοία. Το κεντρικό λιμάνι, δηλαδή η προκυμαία από το Τελωνείο μέχρι την ακτή Τσελέπη, χρησιμεύει στο εμπόριο (γαιανθράκων, σιτηρών, ξυλείας) και στον ελλιμενισμό των πλοίων, που εξυπηρετούν τις εσωτερικές και εξωτερικές γραμμές συγκοινωνίας. Και το λιμάνι Αλών συγκεντρώνει τα ναυπηγεία και την ξυλεία που χρησιμοποιείται απ' αυτά.

Πηγή: Βιβλιοθήκη Νεοελληνικού Ινστιτούτου της Σορβόνης. Ευχαριστώ τον Βάσια Τσοκόπουλο για την παραχώρηση του χάρτη. Ο χάρτης υπάρχει και στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά.

144-145

Χ Α Ρ Τ Η Σ 9

Χ Α Ρ Τ Η Σ 9

Απόσπασμα χάρτη του 1896: ο συνοικισμός των εργοστασίων

Στο τέλος του 19ου αιώνα τα εργοστάσια καταλαμβάνουν όλη την έκταση που περικλείουν οι οδοί Αγίου Διονυσίου, Αγίου Δημητρίου, Παλαμηδίου, Κιθαιρώνος, Αθηνών και η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Αθηνών. Μ' άλλα λόγια η βιομηχανική ζώνη έχει επεκταθεί βορειοανατολικά, προς την περιοχή της Λεύκας (η περιοχή των εργοστασίων Βασιλειάδη, Λυγινού) και προς τα Καμίνια (η περιοχή του ατμόμυλου Πατσιάδη). Την περιοχή διασχίζουν ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Πελοποννήσου και Πειραιώς-Λαρίσης. Βόρεια των εργοστασίων υπάρχει το χωριό του Μελετόπουλου (τα Μανιάτικα) και ο κήπος του ίδιου. Το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου και οι οίκοι ανοχής (τα Βούρλα) συνεχίζουν να λειτουργούν στο δυτικότερο άκρο της βιομηχανικής ζώνης. Βέβαια στο χάρτη του 1896 δεν σημειώνεται η θέση των Βούρλων για ευνόητους λόγους.

Μ Ε Ρ Ο Σ Τ Ρ Ι Τ Ο

Η Β Ι Ο Μ Π Χ Α Ν Ι Κ Η Ζ Ω Ν Η

(1876-1900)

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Π Ε Μ Π Τ Ο

Η πρόοψη της βιομηχανικής ζώνης

5.1 Τα κηπόπεδα στη βιομηχανική ζώνη

Η επιλογή του βορειοδυτικού μέρους του Πειραιά για την εγκατάσταση των βιομηχανικών καταστημάτων είχε ως αποτέλεσμα τη ραγδαία ανάπτυξη του. Στα τέλη του περασμένου αιώνα τα ατμοκίνητα εργοστάσια καταλάμβαναν όλη την έκταση της πεδιάδας, η οποία απλωνόταν από το σταθμό του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών μέχρι τους πρόποδες του λόφου της Αγίας Σοφίας και από τον Άγιο Διονύση μέχρι τη Λεύκα και τα Καμίνια. Επιπλέον, δύο νέες σιδηροδρομικές γραμμές, η Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου και η Πειραιώς-Λαρίσης, περνούσαν μέσα από τη βιομηχανική ζώνη. Παράλληλα όμως διατηρήθηκαν χρήσεις και λειτουργίες, οι οποίες υπήρχαν στην περιοχή αυτή προτού να κάνουν την εμφάνισή τους τα εργοστάσια. Έτσι για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα η πειραιική βιομηχανία συνυπήρξε με το νεκροταφείο της πόλης, με τους οίκους ανοχής αλλά και με τους κήπους και τους αμπελώνες.

Στο κεφάλαιο αυτό λοιπόν θα παρουσιάσουμε τις πολλαπλές χρήσεις της βιομηχανικής ζώνης, αρχής γενομένης από τα λεγόμενα "κηπόπεδα". Έτσι είχαν ονομαστεί τα 300 περίπου στρέμματα των μοναστηριακών κι εθνικών γαιών, που είχαν διανεμηθεί με το βασιλικό διάταγμα της 4/16 Δεκεμβρίου του 1836 για να γίνουν κήποι ή αμπελώνες¹. Το παραπάνω διάταγμα εκδόθηκε με πρωτοβουλία της πρώτης Δημοτικής αρχής.

(1) ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1836 Α'. Βλ. παράρτημα ΙV.

η οποία είχε προτείνει να παραχωρηθούν οι ελώδεις γαίες, που βρίσκονταν μεταξύ των οδών Αγίου Διονυσίου, Παλαμηδίου, Φωκίωνος, Ασκληπιού και Θ. Ρετσίνα, στους εποικιστές που θα αναλάμβαναν την υποχρέωση να ξεκινήσουν αμέσως την καλλιέργειά τους². Έτσι η αρτισύστατη πόλη θα απαλασσόταν από μια εστία μόλυνσης επικίνδυνη, όχι μόνο για τους δικούς της κατοίκους αλλά και για τους Αθηναίους³. Άλλωστε η υγιεινή κατάσταση της πόλης είχε αναγκάσει τη Δημοτική αρχή να ξεκινήσει την αποξήρανση ενός τμήματος της λίμνης της Ζέας (Αλών) το καλοκαίρι του 1836.

Η πρώτη διανομή κηποπέδων έγινε στις 30 Ιανουαρίου του 1837, στο δημαρχιακό κατάστημα με την παρουσία των επιτρόπων της Γραμματείας των Εσωτερικών και των Οικονομικών, του δήμαρχου και του αρχιτέκτονα της πόλης. Εκείνη την ημέρα μοιράστηκαν 196 στρέμματα. Δηλαδή ανά δύο σε καθέναν από τους 98 αιτούντες, που είχαν τα απαραίτητα προσόντα, του δημότη και κτηματία, για να συμμετάσχουν στη διανομή⁴. Όσοι απέκτησαν κηπόπεδα απ' αυτήν τη διανομή, προσκλήθηκαν περίπου δύο μήνες αργότερα να τα παραλάβουν. Η πρόσκληση τελείωνε με την υπενθύμιση των υποσχέσεων που είχαν δώσει για να τους παραχωρηθούν αυτές οι γαίες και την παρότρυνση ν' αρχίσουν χωρίς αναβολή την κηποφυτεία, αλλιώς δεν θα μπορούσαν να έχουν καμία νόμιμη απαίτηση πάνω στις γαίες που πήραν⁵.

(2) Τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του δήμου η οδός Θ. Ρετσίνα ονομαζόταν οδός των Κήπων. Αργότερα μετονομάστηκε σε οδό Θηβών. Το 1906 το δημοτικό συμβούλιο με την υπ' αριθ. 156 πράξη του (11.12.1906) αποφάσισε "το σημείο της οδού Θηβών που αρχίζει από την Ιπποδαμείας και φτάνει στα εργοστάσια Βασιλειάδη και Δηλαβέρη" να μετονομασθεί σε Θ. Ρετσίνα.

(3) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, ό.π. και Ι. Αλ. Μελετόπουλος, Πειραιικά, Αθήναι 1945, σ. 78.

(4) ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1837 Α'-Β'.

(5) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1836 Α'.

Μεταξύ των δημοτών και κτηματιών του Πειραιά, που απέκτησαν κηπόπεδα κατά την πρώτη διανομή, ήταν και ο δήμαρχος Κ. Σερφιώτης, σχεδόν όλοι οι δημοτικοί σύμβουλοι αλλά και γνωστοί έμποροι και μελλοντικοί βιομήχανοι, όπως ο Α. Ράλλης, ο Β. Δασκαλόπουλος, ο Αθ. Ζωγράφος κι ο Ν. Μελετόπουλος.

Η διανομή των ελωδών γαιών του βορειοδυτικού μέρους συνεχίστηκε και τα επόμενα χρόνια. Παράλληλα παρουσιάστηκαν τα πρώτα προβλήματα, που αφορούσαν την ιδιοκτησία των γαιών αυτών. Τα προβλήματα αυτά, δημιουργήθηκαν κυρίως από το γεγονός ότι το δημόσιο διατήρησε το δικαίωμα της ιδιοκτησίας των παραχωρηθέντων γαιών μέχρι να γίνουν κήποι ή αμπελώνες, επιδιώκοντας μ' αυτόν τον τρόπο να πετύχει δύο πράγματα. Αφενός να εξασφαλίσει την άμεση εκχέρωση και αποξήρανση τους κι επομένως τη βελτίωση της υγιεινής αυτού του μέρους της πόλης. Κι αφετέρου το δημόσιο επεδίωκε να εμποδίσει τη μεταπώληση τους και κατά συνέπεια τη συγκέντρωση τους στα χέρια λίγων. Αυτή η διττή επιδίωξη δεν άργησε να φανεί και στην πράξη. Δύο μόλις μήνες μετά την πρόσκληση για παραλαβή των πρώτων κηποπέδων, η Δημοτική αρχή έσπευσε με προκήρυξη της να γνωστοποιήσει ότι ήταν άκυρες όλες οι αγοραπωλησίες κηποπέδων που είχαν γίνει μεταξύ των εποίκιστών⁶.

Το πρόβλημα της ιδιοκτησίας των κηποπέδων ήρθε πάλι στο προσκήνιο το 1868. Τότε, η διευθέτηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των ελωδών γαιών του βορειοδυτικού μέρους της πόλης είχε αποκτήσει νέα διάσταση, επειδή είχε προηγηθεί ο προσδιορισμός της βιομηχανικής της ζώνης. Συγκεκριμένα, οι εκκρεμείς δίκες μεταξύ του Δημοσίου και πολλών πειραιωτών για

(6) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1837 Α'-Β'.

την κυριότητα των γαιών αυτών, έδωσαν την αφορμή στο Δημοτικό συμβούλιο να συζητήσει το πρόβλημα στην τακτική συνεδρίαση της 13ης Μαΐου του 1868⁷. Η συζήτηση τελείωσε με την έκδοση ψηφίσματος, το οποίο απευθυνόταν στο αρμόδιο υπουργείο των Οικονομικών, και είχε σκοπό να ξεκαθαρίσει το πρόβλημα και να προτείνει την πλέον συμφέρουσα λύση και για τους δύο αντίδικους. Με το εν λόγω ψήφισμα, το Δημοτικό συμβούλιο υποστήριζε ότι οι εναγόμενοι κάτοχοι κηποπέδων προσπάθησαν να εκπληρώσουν τον όρο της παραχώρησης τους, αλλά η καλλιέργεια των γαιών αυτών δεν ευδοκίμησε, γιατί η επιφάνεια και το υπέδαφος τους ήταν ελώδη. Αντί της άκαρπης καλλιέργειας τους, το Συμβούλιο συνιστούσε στο Δημόσιο να εκχωρηθούν οι γαίες στους κατόχους τους με όρο "την ανέγερσιν κατά μικρόν οικοδομών, εργοστασίων ή άλλων παραπλήσιων έργων". Με τη νέα αυτή χρήση των ελωδών γαιών θα εκπληρωνόταν ο αρχικός σκοπός της παραχώρησης τους, που ήταν η βελτίωση της υγιεινής του βορειοδυτικού μέρους της πόλης, και ταυτόχρονα οι κάτοχοι των κηποπέδων θα αποκτούσαν την πλήρη κυριότητα τους. Τελικά οι δίκες μεταξύ του Δημοσίου και των κατόχων κηποπέδων παρέμειναν εκκρεμείς για αρκετά ακόμα χρόνια⁸. Ωστόσο το γεγονός ότι η κυριότητα των γαιών αυτών ήταν υπό αμφισβήτηση δεν εμπόδισε την αγοραπωλησία τους για βιομηχανική χρήση. Αυτό τουλάχιστον μαρτυρούν δύο περιπτώσεις για τις οποίες έχουμε επαρκή στοιχεία.

Η πρώτη αφορά την αγορά γηπέδου που βρισκόταν στο χώρο

(7) Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 211/13.5.1868 και Πρακτικά Συνεδριών Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς, ΜΣΤ συνεδριάσεις (13.5.1868). Βλ. παράρτημα IV.

(8) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 168/30.5.1872.

των κηποπέδων από τον Άγγλο Τζων Μακ Δούαλ. Ο τελευταίος είχε έρθει στον Πειραιά ως μηχανικός του ατμόπλοιου "Ομόνοια" της Ελληνικής Ατμοπλοίας⁹. Το 1864 έγινε συνétairos του Δημήτριου Σεφερλή στην ίδρυση του μεγαλύτερου ατμόμυλου της πόλης. Το 1873 αποχώρησε από την εταιρεία, γιατί αποφάσισε να ιδρύσει μηχανουργείο μαζί με τον επίσης μηχανικό, Γουλιέλμο Βάρβουρ. Γι' αυτό ο Δούαλ αγόρασε το γήπεδο, που βρισκόταν στο τετράγωνο που σχημάτιζαν οι οδοί Πλούτωνος (Μαυρομιχάλη), Ασκληπιού, Γραβιάς και Παπαστράτου από τον Νικόλαο Μελετόπουλο και υπέβαλε αίτηση στο Δήμο για να πάρει άδεια οικοδομής¹⁰. Ο Δήμαρχος όμως, που γνώριζε ότι εκκρεμούσαν δίκες μεταξύ του δημοσίου και του Μελετόπουλου, έκρινε σωστό να αναφέρει το συμβάν στο υπουργείο των Οικονομικών¹¹. Έτσι στις 3 Μαΐου του 1873 ο Δήμαρχος του Πειραιά έθεσε υπόψη του αρμόδιου Εφορου ότι:

"Ο Άγγλος Τζον αγόρασεν από τον Κ Μελετόπουλον γήπεδον μεγάλης εκτάσεως επί του χώρου των κηποπέδων, όστις ανήκει εις το δημόσιον και εζήτα την άδειαν να ανεγείρη επί του αγορασθέντος γηπέδου μέγα εργοστάσιον σιδηρουργείου.

Αναφέροντες το περιστατικόν τούτο εις την εφορείαν παρακαλούμεν αύτην να λάβη την ανήκουσαν πρόνοιαν και προς εξασφάλισιν του δημοσίου κατά των κερδοσκοπικών τούτων επιχειρήσεων και προς άρσιν μελλόντων περιπλοκών προς ξένους

(9) Το ατμόπλοιο "Ομόνοια" δρομολογήθηκε στις γραμμές της Ελληνικής Ατμοπλοίας το Σεπτέμβριο του 1858. Βλ. Κ. Παπαθανασόπουλος, Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοίας (1855-1872), τα αδιέξοδα του προστατευτισμού, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1988, σ. 80.

(10) Βλ. Βιβλίον αδειών οικοδομής της πόλεως Πειραιώς (1870-1877), αρ. άδ. 181/17.5.1873.

(11) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ.πρ. πράξης 168/30.5.1872.

υπηκόους εν περιπτώσει εκκινήσεως των διεκδικούντων την κυριότητα των εν λόγω δημοσίων γαιών.

Περί του αποτελέσματος αναμένωμεν απάντησιν της εφορείας δια να οδηγηθώμεν, εάν πρέπη ή ου να εκδοθή η ζητηθείσα της οικοδομής άδεια¹²."

Τελικά με τη λύση που δόθηκε διαφυλάχθησαν τα συμφέροντα του δημοσίου και ικανοποιήθηκε το αίτημα του επίδοξου βιομήχανου. Συγκεκριμένα, στις 17 Μαΐου του 1873 εκδόθηκε η ζητούμενη άδεια οικοδομής, με την οποία ο Δούαλ μπορούσε να κτίσει το εργοστάσιο του στο γήπεδο που είχε αγοράσει. Απαγορευόταν όμως ρητά να καταλάβει μ' οποιονδήποτε τρόπο εκείνο το κομμάτι του γηπέδου που διεκδικούσε το δημόσιο από τον Μελετόπουλο¹³. Η οικοδόμηση του κτιρίου ολοκληρώθηκε μέσα στο 1873 αλλά το εργοστάσιο λειτούργησε τον επόμενο χρόνο, περιλαμβάνοντας τα εξής τμήματα: σχεδιαστήριο, ξυλουργείο, χυτήριο, εφαρμοστήριο, τورνευτήριο, λεβητοποιείο, ορειχαλκουργείο και σιδηρουργείο.

Την ίδια ακριβώς στάση τήρησε το δημόσιο κι ένα χρόνο αργότερα, όταν ένας άλλος επίδοξος βιομήχανος, ο Στίλβαχ, ζήτησε άδεια για ν' ανεγείρει εργοστάσιο σε διαφιλονικούμενο γήπεδο, που είχε αγοράσει από τον Μελετόπουλο. Ο έφορος Αττικής επέτρεψε στο μηχανικό της πόλης να χορηγήσει στο Στίλβαχ άδεια οικοδομής με την επιφύλαξη όμως ότι το δημόσιο θα διεκδικούσε τα δικαιώματά του από τον Μελετόπουλο¹⁴. Η άδεια οικοδομής αυτού του εργοστασίου εκδόθηκε στις 18

(12) βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1875 Β'.

(13) βλ. Βιβλίον αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 181/17.5.1873.

(14) βλ. Βιβλίον αδειών οικοδομής, αρ. άδ. 277/18.6.1874.

Ιουνίου του 1874 κι ένα μήνα αργότερα ξεκίνησε η ανέγερσή του. Το εργοστάσιο επρόκειτο να κατασκευάζει "θύρας, παράθυρα κτλ. χρειαζόμενα ξύλινα δι' οικοδομής έργα και σιδηρά δώματα, εξώστας και τα τοιαύτα"¹⁵.

Ο καθορισμός λοιπόν της βιομηχανικής ζώνης της πόλης συνοδεύτηκε και από κερδοσκοπικές ενέργειες, οι οποίες αφορούσαν την πώληση διαφιλονικούμενων γαιών στους πρώτους βιομήχανους. Τέτοια ήταν η περίπτωση του Νικόλαου Μελετόπουλου, ενός από τους μεγαλύτερους κτηματίες του Πειραιά¹⁶. Το Δημόσιο βέβαια, που διεκδικούσε την κυριότητα των εν λόγω γαιών, αντέδρασε στις ενέργειες αυτές. Με την αντίδραση του επεδίωξε να βάλει τέλος στην κερδοσκοπία που γινόταν εις βάρος του, χωρίς όμως να παρεμβάλλει προσκόμματα

(15) Βλ. εφημερίδα η Περιστέρα, αριθ. φύλ. 166, 9.7.1874.

(16) Ο Νικόλαος Μελετόπουλος γεννήθηκε στο Αργος το 1814 και πέθανε στον Πειραιά το 1878. Υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες της πόλης. Ελαβε μέρος στην επανάσταση του 1843 και τού απονεμήθηκε το Αριστείο της 3ης Σεπτεμβρίου. Διετέλεσε Δημοτικός Σύμβουλος (1852-1866, 1874-1878), πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου (1855-1858, 1874-1878) και μέλος του πρώτου Αδελφάτου του Τζανείου Δημοτικού Νοσοκομείου.

Υπήρξε μεγαλέμπορος, τραπεζίτης, βιομήχανος αλλά και κτηματίας με μεγάλες εκτάσεις γης εντός κι εκτός του πολεοδομικού σχεδίου. Ειδικά όσον αφορά το βόρειο μέρος της πόλης, ο Μελετόπουλος είχε στην κυριότητα του τεράστιες εκτάσεις γης στις θέσεις Κερασίνοι, Δραπετσώνα, Καραβά, Άγιο Γεώργιο, Κοκκινάδα, Αγριλιού, Ξυλοκερατιά, Διάσκελα, Ευγένεια, Ταμπούρια, Κασιβίλια και Σταυρό. Με την πάροδο του χρόνου οι εκτάσεις αυτές αξιοποιήθηκαν με διάφορους τρόπους από τον Μελετόπουλο. Έτσι κάποιες απ' αυτές τής χρησιμοποίησε ως βοσκοτόπια κι άλλες τής ρυμοτόμησε και τής πούλησε ως οικόπεδα πριν να μπουν στο σχέδιο της πόλης. Τέλος στον Μελετόπουλο ανήκε μια μεγάλη έκταση γης γύρω από το λιμάνι της Ζέας (Αλών), την οποία διέθετε στους επίδοξους βιομήχανους. Για τις γαίες που κατείχε ο Μελετόπουλος στο βόρειο μέρος της πόλης βλ. εφημερίδα Πειραιεύς, αριθ. φύλ. 3, 11.9.1876 και αριθ. φύλ. 4, 15.9.1876, εφημερίδα Ποσειδών, αριθ. φύλ. 52, 8.12.1872 και αριθ. φύλ. 54, 16.12.1872. Επίσης βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 105/19.5 και 8.6.1871 και αριθ. πράξης 270/30.7.1876.

στους βιομήχανους που είχαν αγοράσει γήπεδα μέσα στη βιομηχανική ζώνη. Γι' αυτό το Δημόσιο χορήγησε άδεια οικοδομής στους βιομήχανους, αλλά ταυτόχρονα συνέχισε να διεκδικεί στα δικαστήρια τα δικαιώματα του από τους κερδοσκόπους.

Κηπόπεδα υπήρχαν σχεδόν μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα, μολονότι η ανάπτυξη της βιομηχανικής ζώνης ήταν μεγάλη κατά τα έτη 1875-1900. Για παράδειγμα το 1896 υπήρχε ακόμα "ο μέγας κήπος" του Μελετόπουλου μεταξύ των οδών Αρτεμισίου, Σαλαμίνας, Δερβενακίων και Φωτίου Κορυτσάς¹⁷.

5.2 Το νεκροταφείο

Πριν να ξεκινήσει η εκβιομηχάνιση της πόλης το μοναδικό σημείο αναφοράς της περιοχής, που εκτεινόταν βόρεια της οδού Αγίου Διονυσίου, ήταν το ομώνυμο νεκροταφείο. Στο πολεοδομικό σχέδιο των Σάουμπερτ και Κλεάνθη το νεκροταφείο του Πειραιά είχε τοποθετηθεί στην αρχή της λεωφόρου Χατζηκυριακού¹⁸. Η γρήγορη ανάπτυξη όμως του υδραίικου συνοικισμού δεν επέτρεψε τη λειτουργία νεκροταφείου σ' αυτό το μέρος της πόλης. Έτσι για την ταφή των νεκρών επιλέχθηκε τελικά ο χώρος γύρω από το ναό του Αγίου Διονυσίου. Μεταξύ των ετών 1851-1856 το νεκροταφείο επεκτάθηκε δύο φορές, την πρώτη με σκοπό τον ενταφιασμό των νεκρών του Δυτικού δόγματος και τη δεύτερη εξαιτίας των αυξημένων θανάτων από την επιδημία της χολέρας,

(17) Βλ. το χάρτη 9.

(18) Ι. Αλ. Μελετόπουλος, "το πρώτον σχέδιον της πόλεως Πειραιώς", Τεχνική-οικονομική-κοινωνική επιθεώρηση, 3 (1948).

που μετέφεραν τα γαλλικά στρατεύματα κατοχής του Πειραιά¹⁹. Το 1896, το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου καταλάμβανε όλη την έκταση μεταξύ των οδών Δερβενακίων, Δραγατσανίου, Αγίου Δημητρίου και ακτής Κονδύλη (Αγ. Διονυσίου)²⁰.

Για τους πειραιώτες της πρώτης γενιάς, το σημείο που βρισκόταν ο Άγιος Διονύσης ήταν "το ακρότατον και λίαν απομεμακρυσμένον μέρος του Πειραιώς²¹". Ωστόσο, το 1875, πολλοί πειραιώτες ζήτησαν από το υπουργείο των Εσωτερικών τη μετάθεση του νεκροταφείου σε άλλο κατάλληλο μέρος "διότι πλησίον αυτού συνέστη κατάστημα δημοσίων γυναικών, όπερ αντίκειτο εις το θρησκευτικό αίσθημα, και διότι η επέκτασις της πόλεως μέχρι του Νεκροταφείου τούτου καθιστά απαραίτητον την εκτόπισιν του²²". Το 1875 λοιπόν, ξεκίνησαν οι προσπάθειες για την απομάκρυνση του νεκροταφείου και ολοκληρώθηκαν 35 χρόνια αργότερα. Συγκεκριμένα, κατά την οκταετία που δημάρχευσε ο Τρύφωνας Μουτζόπουλος (1874-1879, 1879-1883) επιλέχθηκε με τη συνδρομή υγιεινομικής επιτροπής το κατάλληλο γήπεδο για την εγκατάσταση του νέου νεκροταφείου, καθορίστηκε η αξία του και εγκρίθηκε η πίστωση για την αγορά του²³. Την επόμενη δημορχιακή περίοδο, του Αριστείδη Σκυλίτση-Ομηρίδη (1883-1887), επαναλήφθηκε η συζήτηση για τη θέση του γηπέδου που είχε επιλεχθεί κι έγιναν νέες διαπραγματεύσεις με τον ιδιοκτήτη για την αξία του²⁴.

(19) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 439/25.10.1851 και αριθ. πράξ. 658/11.11.1855, αριθ. πράξ. 677/16.2.1856.

(20) Βλ. το χάρτη 9.

(21) Βλ. Δ. Β. Σπηλιωτόπουλος, Ο Πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδας, Πειραιάς 1939, σ. 24.

(22) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 268/21.12.1888.

(23) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 349/9.7.1877, αριθ. πράξ. 165/5.6.1881 και αριθ. πράξ. 294/26.4.1882.

Αποτέλεσμα της επανεξέτασης του ζητήματος ήταν ο δήμαρχος να προχωρήσει στην αγορά του εν λόγω γηπέδου με την καταβολή ενός μέρους της τιμής του. Η πράξη όμως αυτή του Ομηρίδη θεωρήθηκε άκυρη από τη Νομαρχία, επειδή δεν είχε συνταχθεί επίσημο συμβόλαιο για την αγοραπωλησία που είχε γίνει. Τελικά το ζήτημα της μεταφοράς του παλαιού νεκροταφείου λύθηκε κατά την οκταετία που η διοίκηση του δήμου πέρασε στα χέρια του Θεόδωρου Ρετσίνα (1887-1891, 1891-1895)²⁵. Την πρώτη τετραετία αγοράστηκε το γήπεδο που είχε επιλεγθεί από την αρχή και τη δεύτερη ξεκίνησε η κατασκευή του νέου νεκροταφείου και του δρόμου που οδηγούσε σ' αυτό²⁶. Ωστόσο, ο Άγιος Διονύσης συνέχισε να λειτουργεί δίπλα στα εργοστάσια και στα άλλα κτίσματα που είχαν εν τω μεταξύ ανεγερθεί μέχρι το Δεκέμβριο του 1909. Τότε, το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε να σταματήσει τη λειτουργία του νεκροταφείου, επειδή ο χώρος του είχε υπερπληρωθεί και η περαιτέρω χρησιμοποίηση του έθετε σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία²⁷. Έτσι στις αρχές του 1910

(24) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, τ. 15ος, αριθ. πράξ. 437/27.11.1886 και αριθ. πράξ. 268/21.12.1888.

(25) Ο Θεόδωρος Ρετσίνας γεννήθηκε στο Αργος το 1832 και πέθανε στον Πειραιά το 1932. Το 1872 ίδρυσε μαζί με τον αδελφό του Αλέξανδρο κλωστήριο. Το 1875 οι αδελφοί Ρετσίνα μετέτρεψαν το εργοστάσιο τους σε κλωστο-υφαντουργείο, ενώ κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής κρίσης αγόρασαν 4 εργοστάσια του κλάδου τους που πτώχευσαν (των Σταμόπουλου, Νικολέσση, Βαρουξάκη και Δημόκα). Στα τέλη του 19ου αιώνα ήταν οι ισχυρότεροι βιομήχανοι του Πειραιά. Διετέλεσε δύο φορές δημοτικός σύμβουλος (1866-1870, 1874-1879) και επί δύο συνεχείς περιόδους δήμαρχος (1887-1891, 1891-1895). Κατά την τριετία 1886-1889 υπήρξε ταυτόχρονα και πρόεδρος της λιμενικής επιτροπής. Μετά την αποτυχία του να εκλεγεί δήμαρχος για τρίτη φορά, ασχολήθηκε με τη γενική πολιτική υποστηρίζοντας τον Χαρίλαο Τρικούπη και το διάδοχο του Γεώργιο Θεοτόκη. Υπήρξε βουλευτής Αττικής από το 1899 μέχρι το 1902. Μάλιστα επί πρωθυπουργίας Θεοτόκη εκλέχθηκε και πρόεδρος της Βουλής. Τέλος το 1884 ήταν πρόεδρος του Εμποροβιομηχανικού Επιμελητηρίου του Πειραιά.

άρχισε να λειτουργεί το νέο νεκροταφείο της "Ανάστασης"²⁸.

Η πολυετής καθυστέρηση της μετάθεσης του παλαιού νεκροταφείου οφειλόταν κυρίως στις αντιρρήσεις που είχαν ορισμένοι δημοτικοί σύμβουλοι για τη θέση του γηπέδου που είχε υποδείξει ως κατάλληλο η υγειονομική επιτροπή. Οι πρώτες αντιρρήσεις ήρθαν από την πλευρά του Ιωάννη και του Αλέξανδρου Μελετόπουλου²⁹. Αρχικά οι αδελφοί Μελετόπουλοι υποστήριξαν μεταξύ άλλων ότι η θέση "Ευγένεια" στην οποία επρόκειτο να γίνει το νέο νεκροταφείο ήταν ακατάλληλη "διότι η θέσις αυτή κείται πλησίον της πόλεως και εις μέρος όπου οι κάτοικοι του Πειραιώς απέκτησαν δια θυσίων μεγίστων, δενδροφυτείας και αμπέλους και όπου μετά παρέλευσιν το πολύ πέντε ετών κατοικηθήσεται το μέρος τούτο, αρξαμένου ήδη να κατοικηται, είναι δε το ευαερότερον δια κατοικίαν μέρος και είναι άδικον αι συμπολίται μας να στερηθώσι της υγειεστάτης ταύτης θέσεως"³⁰. Επίσης κατά τη γνώμη τους, η τιμή στην οποία πουλούσε το γήπεδο ο ιδιοκτήτης του, Μιχαήλ Σιμόπουλος,

(26) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 268/21.12.1888, αριθ. πράξ. 350/14.6.1889, αριθ. πράξ. 188/10.12.1892 και αριθ. πράξ. 181/28.4.1894.

(27) Βλ. Δ. Θ. Σπηλιωτόπουλος, ό.π., σ. 171.

(28) Το νέο νεκροταφείο πήρε το όνομα του από το ναό που κτίστηκε μέσα σ' αυτό για να εξυπηρετεί τις τελετουργικές ανάγκες του.

(29) Ο Ιωάννης και ο Αλέξανδρος ήταν οι δύο από τους πέντε απόγονους και κληρονόμους του Νικόλαου Μελετόπουλου. Ο Ιωάννης Μελετόπουλος υπήρξε ιδιοκτήτης μελουργείου και δημοτικός σύμβουλος από το 1879 μέχρι το 1883. Πέθανε το 1893. Ο Αλέξανδρος, πατέρας του συγγραφέα των Πειραικών, γεννήθηκε το 1885 και πέθανε το 1927. Σπούδασε αρχαιολογία και νομισματική στο Παρίσι. Ανέπτυξε έντονη επιστημονική, κοινωνική αλλά και πολιτική δράση. Εκλέχθηκε δύο φορές δημοτικός σύμβουλος (1883-1887, 1912-1914) και χρημάτισε πολιτικός σύμβουλος του δήμαρχου Θεόδωρου Ρετσίνα μεταξύ των ετών 1889-1895. Βλ. ΙΑ/ΔΠ, Συλλογή Ιωάννου Αλεξ. Μελετόπουλου (επιμ. Ε. Αναγνωστοπούλου - Λ. Μπαφούνη), Πειραιάς 1992, σ. 18-19.

(30) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 294/26.4.1882.

ήταν πολύ μεγάλη. Αργότερα οι Μελετόπουλοι υπαναχώρησαν στο θέμα της θέσης προσφέροντας στο δήμο τα δικά τους γήπεδα στην ίδια περιοχή αλλά με μικρότερη τιμή³¹. Αντίθετοι όμως με τη θέση που είχε επιλεχθεί ήταν κι άλλοι δημοτικοί σύμβουλοι, οι οποίοι μάλιστα είχαν την άποψη ότι το γήπεδο του Σιμόπουλου βρισκόταν πολύ μακριά από την πόλη. Μεταξύ των διαφόρων αντιπροτάσεων που έγιναν υπήρξε και μία που υποστήριξε ότι το πρόβλημα θα λυνόταν χωρίς μεγάλο κόστος για το δήμο, αν επεκτεινόταν το νεκροταφείο "των περιβολίων", που βρισκόταν κοντά στο ναό της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος, με την αγορά 20 επιπλέον στρεμμάτων³². Τελικά στις 21 Δεκεμβρίου του 1888 πάρθηκε η οριστική απόφαση σχετικά με τη θέση που ήταν κατάλληλη για την ανέγερση του νέου νεκροταφείου, δίχως να υπάρξει ομοφωνία γι' αυτήν. Τα προβλήματα βέβαια δεν έλλειψαν και μετά την κατασκευή της "Ανάστασης". Ο Ρετσίνας ήθελε να κάνει την ανακομιδή των οστών και να μεταφέρει τους οικογενειακούς τάφους από το παλιό στο νέο νεκροταφείο, αλλά τον εμπόδισαν οι γιατροί που φοβούνταν μήπως μεταδοθεί η χολέρα από τους νεκρούς του 1854³³. Εξάλλου έπρεπε να δοθεί

(31) Ο Σιμόπουλος πουλούσε τα αμπέλια του προς 784 δραχμές το στρέμμα και τους αγρούς του προς 560 δραχμές το στρέμμα. Ενώ οι αδελφοί Μελετόπουλοι έδιναν στο δήμο τα δικά τους γήπεδα προς 500 δραχμές το στρέμμα. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 294/26.4.1882 και αριθ. πράξ. 268/21.12.1888.

(32) Η κατασκευή του νεκροταφείου "των περιβολίων" ξεκίνησε το 1880 με τη δωρεά 25 στρεμμάτων του ναού της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος στο δήμο και λειτούργησε το 1882. Το 1890 η πόλη απέκτησε ένα τρίτο νεκροταφείο στην περιοχή "των περιβολίων", το οποίο όμως χρησίμευε για την ταφή των οθωμανών. Το τούρκικο νεκροταφείο υπάρχει ακόμα και σήμερα στην οδό Δομοκού, ενώ στο χώρο του νεκροταφείου "των περιβολίων" κτίστηκαν οι κατοικίες που στέγασαν τους πρόσφυγες της μικρασιατικής καταστροφής. Οι προσφυγικές κατοικίες συνεχίζουν να υπάρχουν και καλύπτουν την έκταση μεταξύ του ναού της Μεταμόρφωσης τους Σωτήρος και του ναού των Αγίων Αναργύρων.

χρόνος στους επαγγελματίες που ζούσαν από τη λειτουργία του νεκροταφείου για να μεταφέρουν τα καταστήματα τους στην Ευγένεια³⁴.

5.3 Το "αρχαιότερο επάγγελμα στον κόσμο"

Αν η ανάπτυξη της βιομηχανικής ζώνης έκανε απαραίτητη την απομάκρυνση του νεκροταφείου κυρίως για λόγους υγιεινής, ο περιορισμός των οίκων ανοχής σε απόκεντρο μέρος της πόλης ήταν επιβεβλημένος για λόγους ηθικής.

Η πορνεία απασχόλησε τους κατοίκους του Πειραιά από πολύ νωρίς³⁵. Το 1840 ξέσπασε διαμάχη ανάμεσα στους κατοίκους και τον αστυνόμο της πόλης για τα χαμαιτυπικά παραπήγματα που είχαν εγκατασταθεί στην προκουμαία. Οι κάτοικοι ζήτησαν το κλείσιμο των παραπηγμάτων γιατί η προκουμαία ήταν ο χώρος στον οποίο έκαναν τον περίπατο τους. Ωστόσο ο αστυνόμος, που ήταν αρμόδιος για το θέμα αυτό, θεώρησε αναγκαία την ύπαρξή τους, με αποτέλεσμα τα χαμαιτυπεία να μετατοπιστούν λίγο έξω από τα όρια της πόλης, κι εκεί να συνεχίσουν τη λειτουργία τους³⁶.

(33) Βλ. Άγγελος Κοσμής, Περασμένα κι αλησμόνητα, Αθήνα 1938, σ. 115.

(34) Βλ. Χάρης Κουτελάκης, "Πρώτη πλήρης ιστορία των δύο νεκροταφείων του Πειραιά", Ψυττάλεια, τχ. 6-7 (1987), σ. 9.

(35) Στον Πειραιά η πορνεία είχε σχέση και με το γεγονός ότι ο ανδρικός πληθυσμός ήταν κατά πολύ μεγαλύτερος από το γυναικείο μέχρι το 1860. Η αιτία της κατάστασης αυτής βρισκόταν στον τύπο του μετανάστη που κυρίως προσέλκυε η νεοσύστατη πόλη. Ο τύπος αυτός ήταν ο νεαρός, άγαμος επαρχιώτης, που είχε κάποια τέχνη (αρτοποιός, κεραμοποιός, κτίστης κ.α.) κι ερχόταν ν' ανακαλύψει τις επαγγελματικές ευκαιρίες που τού πρόσφερε το λιμάνι, πριν αποφασίσει τη μόνιμη εγκατάσταση του σ' αυτό. Στοιχεία για τον πληθυσμό και το είδος της μετανάστευσης βλ. Β. Τσοκόπουλος, ό.π., σ. 83-91 και Γ. Μπαφούνης "Ο Πειραιάς τον 19ο αιώνα", Χώρος και Ιστορία, Αστικός και Περιφερειακός χώρος, έκδ. ΙΑ/ΕΤΕ, τετρ. 2, εισ. 6.

(36) Βλ. Β. Τσοκόπουλος, ό.π., σ. 131.

Το 1849 ακολούθησε νέα αίτηση των κατοίκων για τη μεταφορά κάποιων χαμαιτυπικών παραπηγμάτων³⁷.

Τελικά η δημοτική αρχή ανέλαβε την πρωτοβουλία για τη λύση του ζητήματος. Στη συνεδρίαση της 5ης Μαΐου του 1867 το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε να περιοριστεί η κατοίκηση όλων των κοινών γυναικών στα πορνεία που ο δήμος επρόκειτο ν' ανεγείρει με δική του δαπάνη σ' απόκεντρο μέρος της πόλης³⁸. Η κυβέρνηση ενέκρινε την απόφαση αυτή του δήμου, αλλά υπήρξαν πολλές και μεγάλες καθυστερήσεις μέχρι την ολοκλήρωση του έργου. Κατ'αρχήν το δημοτικό συμβούλιο διόρισε στις 15 Σεπτεμβρίου του 1870 επιτροπή, η οποία θα επέλεγε το γήπεδο για την ανέγερση των νέων οίκων ανοχής³⁹. Δηλαδή αφού πέρασαν τρία περίπου χρόνια από την ημέρα που πάρθηκε η πρώτη απόφαση. Και η επιτροπή όμως αυτή χρειάστηκε άλλα δυόμισυ περίπου χρόνια για να επιλέξει το κατάλληλο γήπεδο. Οι καθυστερήσεις αυτές οφείλονταν κυρίως στις διαφωνίες που είχαν εκδηλωθεί όχι βέβαια για την καταλληλότητα αλλά για το μέρος που επρόκειτο να φιλοξενήσει το αρχαιότερο επάγγελμα του κόσμου⁴⁰. Τελικά η εκκρεμότητα λύθηκε στις 19 Ιανουαρίου του 1873. Την ημερομηνία αυτή το δημοτικό συμβούλιο ζήτησε από την κυβέρνηση να δωρήσει στο δήμο το δημόσιο γήπεδο που είχε επιλέξει η επιτροπή⁴¹. Το γήπεδο αυτό ήταν 12 στρέμματα και απείχε 180 μέτρα από το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου.

(37) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ. πρ. πράξ. 362/19.9.1849.

(38) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ. πρ. πράξ. 116/5.5.1867.

(39) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ. πρ. πράξ. 43/15.9.1870.

(40) Βλ. εφημερίδα η Περιστέρα, αρ. πρ. φύλ. 60, 19.12.1871, αρ. πρ. φύλ. 67, 6.2.1872 και εφημ. Πειραιεύς, αρ. πρ. φύλ. 24, 1.1.1877.

(41) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ. πρ. πράξ. 233 /19.1.1873.

Ακολούθως η διαδικασία επιταχύνθηκε. Η κυβέρνηση ικανοποίησε το αίτημα του Δήμου. Κι η αστυνομία, με εντολή του υπουργείου των Εσωτερικών, εξέδωσε την υπ' αριθμό 78 διάταξη της 24ης Απριλίου του 1873, με την οποία απαγορεύτηκε η κατοίκηση των κοινών γυναικών σ' οποιοδήποτε άλλο μέρος της πόλης εκτός απ' αυτό που είχε επιλεγθεί. Έτσι ο δήμος μπορούσε πλέον ν' ασχοληθεί με την εκτέλεση του έργου. Πράγμα που έπραξε, εκδίδοντας στις 3 Μαΐου του 1873 προκήρυξη, με την οποία ανέθετε την οικοδόμηση των νέων οίκων ανοχής σ' όποιον εργολάβο αναλάμβανε μεταξύ άλλων την υποχρέωση να ολοκληρώσει το έργο μέσα σε οκτώ μήνες⁴². Η προκήρυξη αυτή συμπληρώθηκε στις 29 Απριλίου του 1874 με την έκδοση ενός άλλου ψηφίσματος, που αφορούσε το σχέδιο του συνοικισμού των κοινών γυναικών⁴³. Το σχέδιο πρόβλεπε ότι οι οίκοι ανοχής θα διαιρούνταν σε τέσσερα τμήματα, τα οποία θα είχαν κοινό περίβολο αλλά δεν θα συγκοινωνούσαν μεταξύ τους. Επίσης σύμφωνα με το σχέδιο ήταν υποχρεωτική η οικοδόμηση φυλάκειου για την αστυνομία και τη στρατιωτική φρουρά.

Όλα αυτά τα χρόνια, από το 1867 δηλαδή μέχρι το 1873, το πρόβλημα της πορνείας οξύνθηκε και οι διαμαρτυρίες των κατοίκων εντάθηκαν με αποτέλεσμα να εμφανιστούν στον πειραικό τύπο δημοσιεύματα σαν το παρακάτω:

" Οι κάτοικοι Πειραιώς ματαίως εξαιτούνται από πολλών ετών δια δεήσεων και αναφορών την μεταφοράν των πορνοστασίων εξ ης ευρίσκονται θέσεως. Και άλλοτε η Περιστέρα επραγματεύθη περί της υποθέσεως ταύτης, ενδιαφερούσης τα μέγιστα την ηθικήν. Και ήδη αγανακτούσα δια την κυνικήν αναίδειαν και

(42) Βλ. ό.π., αριθ. πράξ. 256/3.5.1873.

(43) Βλ. ό.π., αριθ. πράξ. 4/29.4.1874.

αναληψίαν των διαφόρων κυβερνήσεων αναγκάζεται να παρακαλέση και την παρούσαν ταπεινώς ίνα σπεύση άνευ ελαχίστης αναβολής και δια πάσης θυσίας εις τον καθαρισμόν της πόλεως Πειραιώς του προσγινομένου αυτή άγους εκ των ρηθέντων καταγωγίων τοποθετούσα αυτά αλλαχού, διότι και τα λεγόμενα Βούρλα μετά την σταθεράν εγκατάστασιν του σταθμού του σιδηροδρόμου [Πειραιώς-Αθηνών] πλησίον αυτών και την ανέγερσιν πολυαρίθμων βιομηχανικών καταστημάτων, ένεα εκατοντάδες γυναικών καε' εκάστην εργάζονται, και τα άλλα Περδικάρια, δια τον επεκταθέντα περίε πληρή συνοικισμόν της πόλεως και την διερχομένην εκείθεν προς τα Λουτρά του Φαλλήρου οδόν, ήτις και ως καλλίτερος των περιπάτων από τινός συχνάζεται, διότι αμφοτέρα λέγομεν τα χαμαιτυπεία ταύτα κατέστησαν, ήδη μάλιστα, σκάνδαλον των κοινών ηθών, εξεγείροντα την αγανάκτησιν και του χυδαιότερου των Ελλήνων. Τα τοιαύτα καταστήματα άτινα κινούσι τον βδελυγμόν και του τελευταίου Έλληνος, ίσως παρ' άλλοις λαοίς και έθνεσιν ουδεμίαν ποιούσιν αίσθησιν, αλλ' η ελληνική κυβέρνησις οφείλει να σκέπτηται και ενεργή ελληνικώς"⁴⁴.

Μ' άλλα λόγια οι πειραιώτες ζητούσαν να φύγουν επειγόντως από την πόλη τους οι οίκοι ανοχής που λειτουργούσαν στην οδό Αγίου Διονυσίου. Γιατί η περιοχή αυτή είχε παύσει να είναι απόκεντρη μετά την εγκατάσταση του σταθμού του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών και κυρίως των εργοστασίων. Ωστόσο η μεταφορά των οίκων ανοχής πίσω από το νεκροταφείο έγινε στις αρχές του 1876. Αιτία αυτής της νέας καθυστέρησης ήταν το γεγονός ότι επί δύο χρόνια δεν

(44) Βλ. εφημερίδα η Περικτερά, αριθ. φύλ. 107, 8.5.1873.

παρουσιάστηκε κανένας εργολάβος για ν' αναλάβει την εκτέλεση του έργου. Έτσι το δημοτικό συμβούλιο συνεδρίασε εκτάκτως στις 4 Ιουνίου του 1875 κι αποφάσισε να δανειστεί ο δήμος 300.000 δραχμές από τον πειραιώτη τραπεζίτη Δημήτριο Σταματόπουλο⁴⁵. Με τα χρήματα αυτά ο δήμος σκόπευε ν' ανεγείρει ο ίδιος ένα ή δύο οικήματα για τις κοινές γυναίκες. Η απόφαση όμως αυτή ματαιώθηκε γιατί ένα μήνα περίπου αργότερα, την 1η Ιουλίου, το δημοτικό συμβούλιο ενέκρινε το συμβόλαιο που είχε συνάψει ο Δήμαρχος με τον εργολάβο Ν. Μπόμπολα⁴⁶.

Τελικά την 1η Ιανουαρίου του 1876 οι νέοι οίκοι ανοχής ήταν έτοιμοι να λειτουργήσουν, αλλά ο συνοικισμός των εργοστασίων δεν απαλλάχθηκε εύκολα από την πορνεία. Στα τέλη του 1876 ο πειραικός τύπος εξακολουθούσε να ασχολείται με το πρόβλημα:

"Όργια τελούνται προς τό όπισθεν μέρος του εργοστασίου του κ. Δημόκα και πλησίον του υελουργείου εκ διεφθαρμένων και ασέμνων γυναικών. Η αστυνομία οφείλει τάχιστα να εκριζώση την κακοήθειαν, προς ησυχίαν ολοκλήρου της συνοικίας, και χάριν τουλάχιστον των εργαζομένων εν τω μνησθέντι εργοστασίω παρθένων.

Φρονούμεν ότι οι αρμόδιοι, θα επιφέρωσι την δέουσαν θεραπείαν."⁴⁷

Στο σημείο αυτό πρέπει να πούμε ότι στη δεκαετία του 1870 τοποθετούνται οι απαρχές της μαζικής εξόδου των γυναικών και των κοριτσιών από το σπίτι και της εισόδου τους στην

(45) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ.πρ. πράξ. 126/4.6.1875.

(46) Βλ. ό.π., αρ.πρ. πράξ. 146/1.7.1875.

(47) Βλ. εφημερίδα Πειραιεύς, αρ.πρ. φύλ. 23, 12.12.1876.

αγορά εργασίας και τα εργοστάσια. Το 1875, οι γυναίκες και τα κορίτσια αντιπροσώπευαν το 34,27% του συνόλου των εργαζόμενων στα εργοστάσια, δηλαδή κάτι παραπάνω από το 1/3 του συνολικού βιομηχανικού εργατικού δυναμικού. Στον κλάδο της κλωστουφαντουργίας τα ποσοστά ήταν υψηλότερα: το 91,8% του συνόλου των γυναικών και κοριτσιών εργαζόταν στα κλωστήρια, τα μεταξουργεία και τα ελάχιστα υφαντήρια. Ενώ στο σύνολο των εργαζόμενων στον κλάδο αυτό οι γυναίκες και τα κορίτσια αντιπροσώπευαν το 73,5%. Δηλαδή αποτελούσαν την πλειοψηφία. Εντούτοις, τα ημερομίσθια τους δεν ήταν ανάλογα του ποσοστού της συμμετοχής τους στην κλωστουφαντουργία. Τα ημερομίσθια των ανδρών κυμαίνονταν από 1,50 ως 10,00 δραχμές, ενώ η ημερήσια αμοιβή των γυναικών κινούνταν μεταξύ της 1,00 και της 1,50 δραχμής και των παιδιών μεταξύ της 0,40 και της 1,50 δραχμής. Βέβαια όλα τα παραπάνω στοιχεία αφορούν τη βιομηχανία σε πανελλαδικό επίπεδο, αλλά η εικόνα που δίνουν είναι ίδια και για την πειραική βιομηχανία⁴⁸:

Όσον αφορά την ποιοτική πλευρά του θέματος, πρέπει να πούμε ότι στον Πειραιά η μαζική είσοδος των γυναικόπαιδων στα εργοστάσια συνδέθηκε με την ατυχή έκβαση της κρητικής επανάστασης των ετών 1866-1869. Εκείνη την τριετία πολλοί κρητικοί πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν στην Αθήνα και τον Πειραιά για να διαφύγουν τους διωγμούς και τα αντίποινα των Τούρκων. Όταν τελείωσαν οι εχθροπραξίες οι περισσότεροι επέστρεψαν στην πατρίδα τους. Ωστόσο υπήρξαν κι αρκετοί κρητικοί που παρέμειναν στην Ελλάδα. Το 1870 υπήρχαν στον Πειραιά περίπου 4.000 κρητικοί⁴⁹. Ο πληθυσμός αυτός αποτελείτο αποκλειστικά

(48) Βλ. Α. Μανσόλας, Απογραφικά πληροφόρια περί των εν Ελλάδι βιομηχανικών καταστημάτων, Αθήνα 1876, και Χ. Αγριαντώνη, ό.π., σ. 199-200.

από ηλικιωμένους άνδρες και γυναικόπαιδα. Μέχρι το 1870 οι πρόσφυγες αυτοί ήταν κάτω από την προστασία του κράτους και ζούσαν με τα σιτηρέσια που τούς προσφέρονταν. Επειτα αναγκάστηκαν ν' αναζητήσουν εργασία στα εργοστάσια. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες λοιπόν δημιουργήθηκε το πρώτο γυναικείο εργατικό δυναμικό στη βιομηχανία του Πειραιά.

Η απασχόληση των γυναικών και των κοριτσιών στα εργοστάσια προκάλεσε, όπως ήταν φυσικό άλλωστε, ποικίλες αντιδράσεις. Οι ένθερμοι υποστηρικτές της εκβιομηχάνισης μίλησαν για τη "φιλανθρωπία" των βιομήχανων, οι οποίοι με τις επενδύσεις τους πρόσφεραν ικανούς πόρους ζωής σε άνδρες, γυναίκες και παιδιά⁴⁹. Ιδιαίτερα εύγλωττο για τις προοπτικές της εργασίας, που πρόσφεραν οι πειραιώτες βιομήχανοι στις γυναίκες και τα κορίτσια, είναι το παρακάτω δημοσίευμα της πειραικής εφημερίδας Ποσειδών:

"Πολλοί των παρ' ημίν βιομηχάνων καταστηματαρχών παραπονούνται επί ελλείψει εργατίδων, υπό τινων δε μάλιστα παρεκλήθημεν να δημοσιεύσωμεν τούτο, ίνα γνωσθή και εις τας επαρχίας ιδίως η έλλειψις αύτη. Καλλιτέραν αποκατάστασιν ούτως δεν δύναται άλλοθι να εύρη πτωχή τις κόρη, καθότι κερδαίνουσα απολαυήν αρκούσαν δύναται και την οικογένειαν αυτής να υποθάλη και να παρασκευάση βαθμηδόν την αποκατάστασιν αυτής μετά τινός εργατικού και τιμίου

(49) Βλ. Β. Τσκόπουλος, ό.π., σ. 242-243, χ. Αγριαντώνη, ό.π., σ. 193-194 και Γ. Μπαφούνης "Ο σχηματισμός του εργατικού δυναμικού στον Πειραιά", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β', σ. 561-564.

(50) Κατά μία άποψη τα ατμοκίνητα εργοστάσια που συστάθηκαν κατά τη δεκαετία του 1870 πρόσφεραν εργασία στους κρητικούς πρόσφυγες και στους κατοίκους των ναυτικών νησιών, που κατέφυγαν στον Πειραιά μετά την ολοκληρωτική παρακμή της παραδοσιακής ιστιοφόρου ναυτιλίας. Βλ. Γ. Μπαφούνης, ό.π.

βιομηχάνου.⁵¹

Παράλληλα βέβαια υπήρξαν και φωνές που εξέφρασαν τις επιφυλάξεις τους, αφενός επειδή γνώριζαν τις αρνητικές συνέπειες που είχε η εκβιομηχάνιση για τους εργαζόμενους, άνδρες και γυναίκες, στη Δυτική Ευρώπη. Κι αφετέρου επειδή ήδη από τα πρώτα χρόνια της εκβιομηχάνισης της χώρας έκαναν την εμφάνιση τους προβλήματα, όπως για παράδειγμα οι άθλιες συνθήκες διαβίωσης των εργαζόμενων και το ύψος των ημερομισθίων τους.

Μια τέτοια φωνή υπήρξε κι ο Αριστείδης Οικονόμου, ο οποίος στα πρώτα κυρίως τεύχη του μηνιαίου περιοδικού του, Οικονομική επιθεώρησις, έθιγε διάφορα εργατικά ζητήματα⁵².

Σ' ένα από τα άρθρα του αυτά που είχε το χαρακτηριστικό τίτλο "ηθικο-βιομηχανική της γυναικός έποψις" ο αρθρογράφος υποστήριζε ότι η γυναίκα που δουλεύει στο εργοστάσιο:

"απειλείται υπό τσοούτων κινδύνων, όσους μαρτυρούσιν αι μεγάλοι των πυκνών πληθυσμών καταστροφάι εις ηθικήν, υγείαν και οικογένειαν. [...]

Εν γένει η πρώτη ώθησις δίδεται εκ της ατμοσφαιρας των βιομηχανικών καταστημάτων, εν τοις οποίοις πολλάκις η συμβίωσις των γενών αποτελεί ολισθηρότατον κανόνα. Αι ώραι της εξόδου των γυναικών εκ των εργοστασίων είναι επικυνδυνωδέσταται. Αρκεί δε προς αυτάς να συνδυάση τις την πτωχείαν, την παιδικήν απειρίαν και την οικογενειακήν εγκατάλειψιν, ίνα εκτιμήση τα πικρά αποτελέσματα. Κατά τον Κ.

(51) Βλ. εφημερίδα Ποσειδών, αριθ. φύλ. 52, 8.12.1872.

(52) Για τον Αριστείδη Οικονόμου και το περιοδικό του βλ. Μ. Ψαλιδόπουλος, The rise and fall of the Oikonomike Epitheorissis (Economic Review), 1873-1890, δακτυλογραφημένο κείμενο για το συνέδριο "Periodical Press and Economic Science, 18-19th centuries" που έγινε στο Πανεπιστήμιο της Πάρμας από 29 Σεπτεμβρίου μέχρι 1 Οκτωβρίου 1994.

Willerme από του 12 έτους της ηλικίας αι ατυχείς του εργοστασίου κόραι προσφέρουσιν εν Reims το σώμα των εις την ασέλγειαν. Απανταχού το άρμα της βιομηχανίας συντρίβει υπό του μηχανικούς τροχούς του την γυναικείαν ύπαρξιν.

Υποθέτω ότι το ρεύμα της καταστροφής είναι βιαιότερον, καθ' όσον η πολιτεία δεν φροντίζει περί των αναγκαίων φραγμών. Ούτως η διευκόλυνσις και η διάδοσις των μεθόδων της κατ' οίκον γυναικείας εργασίας, ήτις είναι το αντίρροπον όλων των αποπημάτων της εν τοις εργοστασίοις, ανήκει εις την οικονομικήν μάλλον έποψιν της πολιτικής καθόλου μηχανής. Αλλ' υπάρχουν και άλλα θέματα, περί τα οποία η μηχανή αύτη δύναται αποτελεσματικώς να λειτουργήση. Ενωώ άπασαν την αστυνομικήν της κοινωνίας αρμονίαν, περί την αποτροπήν και τον περιορισμόν των ηθικών σκανδάλων και περί την διαφώτισιν των σκανδαλιζομένων.

Διότι εν γένει τα παραδείγματα της αισχροτήτος είναι όπως τα μιάσματα των επιδημιών. Όσον κινούνται υπό των ανέμων των πόλεων, τόσον διαδίδονται μεταξύ των κατοικούντων εν αυταίς. Η διάδοσις δεν είναι προσόν μόνον των σωματικών επιδημιών· χαρακτηρίζει ιδιαιτέρως και τας ηθικάς επιδημίας."⁵³

Το εκτενές αυτό απόσπασμα δείχνει τον έντονο προβληματισμό που υπήρχε για την ηθική των εργαζόμενων γυναικών στα εργοστάσια εκείνη την εποχή. Κάτω από το πρίσμα αυτού του προβληματισμού πρέπει να ειδωθούν κι οι διαμαρτυρίες των πειραιωτών για την απομάκρυνση των οίκων

(53) Βλ. Αριστείδης Οικονόμου, "ηθικο-βιομηχανική της γυναικός έποψις", Οικονομική Επιθεώρησις, τ. 5ος, 1877-1878, σ. 193-197.

ανοχής από το χώρο των εργοστασίων, αλλά και η σπουδή με την οποία κινήθηκε η δημοτική αρχή το καλοκαίρι του 1875, αναθέτοντας την κατασκευή των νέων οίκων ανοχής στον Νικόλαο Μπόμπολα.

Τα Βούρλα, όπως ονομάστηκαν οι νέοι οίκοι ανοχής, λειτούργησαν μέχρι το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο⁵⁴. Το 1904 το δημοτικό συμβούλιο συζήτησε για τη μεταφορά των οίκων ανοχής, χωρίς όμως να πάρει κάποια απόφαση για το θέμα αυτό. Η τύχη των Βούρλων απασχόλησε ξανά τη δημοτική αρχή το 1929. Τότε ο δήμος αποφάσισε να αγοράσει το κτίσμα των Βούρλων από τους κληρονόμους του Ν. Μπόμπολα, προκειμένου ν' αλλάξει τη χρήση του. Και τον επόμενο χρόνο, το 1930, προχώρησε στην υπογραφή σύμβασης με τον επιχειρηματία Δήμητριο Παπούλια, με σκοπό την ανέγερση νέων οίκων ανοχής στην "Ευγένεια". Τελικά η σύμβαση δεν εφαρμόστηκε και τα Βούρλα, όπως είπαμε παραπάνω, συνέχισαν να χρησιμοποιούνται ως οίκοι ανοχής μέχρι το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο⁵⁵. Κι έπειτα μετατράπηκαν σε δικαστικές φυλακές⁵⁶.

(54) Αρχικά Βούρλα ονομαζόταν η περιοχή πάνω από την οδό Αγίου Διονυσίου, όπου είχαν συγκεντρωθεί οι οίκοι ανοχής πριν τη μεταφορά τους πίσω από το νεκροταφείο. Η περιοχή όφειλε την ονομασία της στα βούρλα που φύονταν εκεί εξαιτίας του ελώδους εδάφους. Σιγά-σιγά όμως το όνομα της περιοχής ταυτίστηκε με τους οίκους ανοχής, γι' αυτό όταν μεταφέρθηκαν διατήρησαν την ονομασία αυτή.

(55) Για τις προσπάθειες αυτές του δήμου βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. συν. 67/15.11.1904, αριθ. συν. 227/25.2.1929, αριθ. απόφ. 44/7.4.1930, αριθ. απόφ. 64/5.6.1930 και αριθ. απόφ. 71/27.6.1930.

(56) Τα Βούρλα εύκολα μετατράπηκαν σε φυλάκες, επειδή περικλείονταν με τείχη και φρουρούνταν από το στρατό, που άνοιγε την πύλη στις 11 το πρωί και την έκλεινε τα μεσάνυχτα. Για μια γλαφυρή περιγραφή των Βούρλων βλ. Λιλίκα Νάκου, Το χρονικό μιας δημοσιογράφου, εκδ. Ωρικός, Αθήνα 1981. Επίσης αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι τα Βούρλα ως δικαστικές φυλακές έγιναν γνωστά από την απόδραση 27 πολιτικών κρατουμένων στις 17 Ιουλίου του 1955. βλ. Θ. Βασιλόπουλος, Η απόδραση των Βούρλων, εκδ. Διάλογος, Αθήνα 1975.

5.4 Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί

α. Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών

Η κατασκευή του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών χώρισε τον Πειραιά σε δύο μέρη, γιατί, παρά τις διαμαρτυρίες της δημοτικής αρχής, πέρασε μέσα από την πόλη. Η σιδηροδρομική γραμμή ξεκινούσε από την πλατεία Λουδοβίκου, διέσχιζε την οδό Αλιπέδου σ' όλο της το μήκος, διατέμνοντας στην πορεία της τις οδούς Ασκληπιού, Κέκροπος, Φωκίωνος και την πλατεία Ιπποδαμείας, κι αφού για μερικά μέτρα ακολουθούσε παράλληλη πορεία με την οδό Πειραιώς-Αθηνών, κατευθυνόταν προς το νέο Φάληρο. Έτσι το 1869 βρέθηκαν από τη μια πλευρά του σιδηρόδρομου η βιομηχανική ζώνη κι απ' την άλλη η υπόλοιπη πόλη. Η δημοτική αρχή βέβαια δεν έμεινε άπραγη μπροστά στη νέα αυτή κατάσταση που δημιούργησε η κατασκευή του σιδηρόδρομου. Αντίθετα, τέσσερεις μόλις μήνες μετά τα εγκαίνια της γραμμής, το δημοτικό συμβούλιο εξουσιοδότησε τον δήμαρχο να διεκδικήσει δικαστικώς από την "εταιρίαν του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου" τη διάνοιξη ισόπεδων διαβάσεων για πεζούς και άμαξες στις οδούς Κέκροπος και Φωκίωνος⁵⁷. Οι διαβάσεις όμως αυτές δεν ανοίχτηκαν και μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα τα δύο μέρη της πόλης επικοινωνούσαν σε δύο σημεία: στην παραλιακή οδό Πλούτωνος και στη γέφυρα της πλατείας Ιπποδαμείας, η οποία οδηγούσε κατευθείαν στην οδό Θηβών⁵⁸.

Η απομόνωση του βόρειου μέρους της πόλης υποχρέωσε τους εργαζόμενους στα εργοστάσια να εγκατασταθούν κοντά στον τόπο

(57) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 324/20.6.1869.

της εργασίας τους. Κι έτσι Δημιούργησαν σιγά-σιγά το δικό τους συνοικισμό στο λόφο του Καραβά, δηλαδή δίπλα στη βιομηχανική ζώνη. (Βλ. το Χάρτη 7). Ο εργατικός αυτός συνοικισμός ονομάστηκε "χωριό του Μελετόπουλου", επειδή όλη η έκταση που καταλάμβανε τότε ανήκε στον Νικόλαο Μελετόπουλο και τους κληρονόμους του⁵⁸. Αλλά με την πάροδο του χρόνου επικράτησε η ονομασία "Μανιατικά", γιατί το μέρος αυτό κατοικήθηκε ως επί το πλείστον από Μανιάτες που εργάζονταν στα εργοστάσια και στο λιμάνι του Πειραιά⁵⁹. Κατά τη Δημαρχιακή περίοδο 1895-1899, ο δήμος κατασκεύασε δύο σημαντικά έργα υποδομής για το συνοικισμό. Ανέγειρε διτάξιο δημοτικό σχολείο αρρένων στην οδό Πλούτωνος και το ναό της Αγίας Σοφίας στο κέντρο του συνοικισμού⁶¹.

(58) Στον πλήρη οδηγό του Πειραιώς 1906-1907, του Γ. Ν. Αλεξάκη διαβάζουμε: " Πλούτωνος. Αρχεται εκ της πλατείας Καραϊσκάκη, διέρχεται εκ των Σιδηροδ. σταθμών Π.Α. [Πειραιώς-Αθηνών] και Π.Α.Π. [Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου] και καταλήγει εις την συνοικίαν Μελετοπούλου". Και " Θηβών. Αρχεται από την γέφυραν του ΣΠΑ [σιδηρόδρομου Π.Α.] και καταλήγει εις τα εργοστάσια". Η οδός Πλούτωνος (σημερινή ακτή Καλλιμασιώτη-Μαυρομιχάλη) και η οδός Θηβών (σημερινή Θ. Ρεσίνα) διέσχισαν ολόκληρο το συνοικισμό των εργοστασίων κι αποτελούσαν τις κεντρικότερες οδούς του.

(59) Ο Νικόλαος Μελετόπουλος είχε στην κυριότητα του όλη την έκταση που περικλείεται μεταξύ των οδών Παλαμηδίου, Αρτεμισίου, Αγκιάλου, Χαιδαρίου, Μακεδονίας και Δαβάκη-Πίνδου. Την έκταση αυτή την κατέμησαν σε οικοπέδα οι κληρονόμοι του και την πούλησαν κυρίως σε άτομα που εργάζονταν στα εργοστάσια. Ακριβώς δίπλα στο "χωριό του Μελετόπουλου" βρισκόταν ο "Μέγας κήπος του Μελετόπουλου", που καταλάμβανε όλη την έκταση μεταξύ των οδών Σαλαμίνας, Δερβενακίων, Παλαμηδίου και Αρτεμισίου. Βλ. το Χάρτη 9.

(60) Οι Μανιάτες μάλιστα συνήθιζαν να εργάζονται σε εργοστάσια που οι ιδιοκτήτες τους ήταν επίσης Λάκωνες. Για παράδειγμα στους ατμόμυλους του Κουμάνταρου, του Βούρβουλη και των Γιωργή και Νικολετόπουλου εργάζονταν πολλοί Μανιάτες. Βλ. το άρθρο του Γ. Φτέρη, "χαιρετισμός του Πειραιά από έναν φίλο Μανιάτη", στο περιοδικό του επίσης μανιάτη Νικόλαου Κατσικάρου, Αρχείον πειραικών σπουδών-Πειραικόν ημερολόγιον, σ. 59-60.

(61) Βλ. Ανώνυμος, Δημοτικά και λιμενικά έργα Πειραιώς Δημαρχούντος Τρύφωνος Μουτσοπούλου (1895-1899), 1899.

β. Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Λαρίσης

Μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου για την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς-Αθηνών (1855) οι προτάσεις για έργα υποδομής πλήθυναν⁶². Η πρόταση που συζητήθηκε περισσότερο απ' όλες τις άλλες ήταν η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, που θα ενσωμάτωνε το ελληνικό δίκτυο στις διεθνείς σιδηροδρομικές αρτηρίες. Υποβλήθηκαν αρκετά σχέδια για την κατασκευή αυτής της γραμμής, αλλά τελικά το κράτος δέχτηκε την πρόταση του μηχανικού Ε. Πιατ. Έτσι στις 26 Ιουνίου του 1870 υπογράφηκε σύμβαση ανάμεσα στην κυβέρνηση και τον γάλλο εργολάβο για την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς-Αθηνών-Λαμίας-Συνόρων⁶³.

Η είδηση της υπογραφής της σύμβασης ανησύχησε τις Δημοτικές αρχές του Πειραιά, επειδή συνοδεύτηκε από φήμες που έλεγαν ότι το σημείο άφιξης της νέας γραμμής θα ήταν το Σούνιο ή η Ελευσίνα. Το ενδεχόμενο λοιπόν ν' αποδειχθούν αληθινές οι φήμες αυτές ανάγκασε το δημοτικό συμβούλιο να συνεδριάσει στις 30 Ιουνίου για ν' αποφασίσει πώς θα ενεργήσει. Η συνεδρίαση έληξε με την έκδοση ενός ψηφίσματος, το οποίο θα παρέδιδαν στον υπουργό των Εσωτερικών ο δήμαρχος και επιτροπή μελών του συμβουλίου. Επιπλέον οι τελευταίοι είχαν την εντολή να τού εκθέσουν και προφορικά τις απόψεις του δήμου. Σύμφωνα με το παραπάνω ψήφισμα ο Πειραιάς ήταν το καταλληλότερο σημείο άφιξης της νέας γραμμής:

"Επειδή υπέρ παν άλλο κατά τον Σαρωνικόν κόλπον σημείον εν τω εθνικώ συμφέροντι και εν τω της εταιρίας ο Πειραιεύς πλεονεκτεί κατά πολύ, διότι κέκτηται ευρυχωρότατον και

(62) Βλ. Ν. Κτενιάδης, Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, Αθήνα 1936.

(63) Βλ. Α. Παπαγιαννάκης, Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1982, σ. 57.

ασφαλέστατον λιμένα, αναπτυγμένην βιομηχανίαν, προηγμένον ικανώς εμπόριον και έκτασιν προς το δυτικόν της πόλεως μέρος αρκούσαν δια την ίδρυσιν των καταστημάτων του σταθμού και των εξαρτημάτων του Σιδηροδρόμου.⁶⁴"

Ο Πιατ όμως δεν κατάφερε να σχηματίσει την εταιρεία που θα αναλάμβανε την εκτέλεση του έργου και κηρύχθηκε έκπτωτος. Το 1872 όμιλος ελλήνων κεφαλαιούχων με εκπροσώπους τον Ανδρέα Συγγρό και τον Στέφανο Σκουλούδη της Τράπεζας Κων/πόλεως πρότεινε ν' αναλάβει την κατασκευή και την εκμετάλλευση της γραμμής Πειραιώς-Λαμίας⁶⁵. Η πρόταση έγινε δεκτή και η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 31 Ιανουαρίου του 1873 κι επικυρώθηκε με το νόμο ΥΕΒ' στις 30 Μαΐου του ίδιου έτους.

Οι νέοι ανάδοχοι ίδρυσαν την εταιρεία του "Λαμιακού Σιδηροδρόμου" με διευθυντή τον Πιατ, αλλά πριν ξεκινήσουν οι εργασίες της κατασκευής του, το υπουργείο των Εσωτερικών και η εταιρεία διαφώνησαν για τη θέση του σταθμού στον Πειραιά. Το υπουργείο, που διατεινόταν ότι λάμβανε υπ' όψη τα γενικότερα συμφέροντα της πόλης, υποστήριζε ότι ο σταθμός έπρεπε ν' ανεγερθεί "παρά την λίμνην της Ζέας ή εις τον πλησίον του νεκροταφείου Πειραιώς χώρον". Ενώ η εταιρεία έκρινε ότι οι καταλληλότεροι χώροι ήταν "η πλατεία Απόλλωνος [Καραισκάκη] και η χερσόνησος του Κανθάρου [Ηετιωνεία ακτή]"⁶⁶. Γι' αυτό το υπουργείο αντιπρότεινε έναν τρίτο χώρο "τον προς βορράν του σιδηροδρομικού σταθμού Πειραιώς-Αθηνών". Η εταιρεία όμως επέμενε ότι η χερσόνησος του Κανθάρου ήταν ο

(64) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 29/30.6.1870.

(65) Ο Δήμος του Πειραιά δεν παρέλειψε βέβαια να εκφράσει την ευγνωμοσύνη του στον Ανδρέα Συγγρό. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 249/2.4.1873.

(66) Βλ. Ν. Κτενιάδη, ό.π., σ. 15-19.

πλέον κατάλληλος χώρος για την οικοδόμηση του σταθμού. Εντούτοις στις 31 Οκτωβρίου του 1873 έγινε η έναρξη των εργασιών του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Λαμίας⁶⁷.

Ο δήμος του Πειραιά δεν έμεινε αμέτοχος απέναντι στη διένεξη αυτή. Αντίθετα ο δήμαρχος, συνοδευόμενος από επιτροπή μελών του δημοτικού συμβουλίου, εξήγησε στον υπουργό των Εσωτερικών τη θέση του δήμου. Σύμφωνα μ' αυτήν, κανένας από τους χώρους που είχε προτείνει η εταιρεία του Λαμιακού σιδηρόδρομου δεν ήταν κατάλληλος για την ανέγερση του σταθμού. Στην πλατεία Απόλλωνος δεν υπήρχε η έκταση, που χρειαζόταν η εταιρεία για την οικοδόμηση του καταστήματος του σταθμού. Επιπλέον η ίδρυση σταθμού σ' αυτόν το χώρο θα έβλαπτε ιδιωτικά συμφέροντα και θα ζημίωνε την πόλη. Εξίσου επιζήμια για τους ιδιώτες, το δημόσιο αλλά πολύ περισσότερο την ίδια την πόλη θα ήταν η οικοδόμηση του στη χερσόνησο του Κάνθαρου. Διότι σ' αυτήν την περίπτωση ο σιδηρόδρομος θα έπρεπε να διέλθει από τη βιομηχανική ζώνη και τη λίμνη της Ζέας για να καταλήξει στον Κάνθαρο. Έτσι όμως θα παρεμποδιζόταν την ανάπτυξη του συνοικισμού των εργοστασίων και θα καταστρεφόταν το μελλοντικό λιμάνι της Ζέας⁶⁸.

Τελικά στις 7 Νοεμβρίου το υπουργείο των Εσωτερικών έδωσε στην εταιρεία τη συγκατάθεση του για την οικοδόμηση του σταθμού στη χερσόνησο του Κάνθαρου, "αλλ' υπό τον όρον να συννενοηθή αύτη μετά της εταιρείας του σιδηροδρόμου Βονίτσας, η οποία πρώτη εξήτησε την εν λόγω θέσιν⁶⁹, και ότι εις ην περίπτωσιν το Κράτος κρίνει ότι δια λόγους γενικωτέρους,

(67) Βλ. ό.π.

(68) Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 292/11.11.1873. Βλ. παράρτημα V.

σχέσιν έχοντας ιδίως με την στρατιωτικήν του λιμένος οχύρωσιν, ήθελεν έχει ανάγκην της θέσεως τούτης, να υποχρεούται η επιχείρησις να εξεύρη άλλην τοποθέτησιν προς ανέγερσιν του σταθμού Πειραιώς⁷⁰. Ωστόσο η εταιρεία του Λαμιακού σιδηρόδρομου δεν ικανοποιήθηκε από την εξέλιξη του ζητήματος. Γι' αυτό στις 23 Νοεμβρίου του 1873 ο Στέφανος Σκουλούδης δήλωσε στον υπουργό των Εσωτερικών ότι διακόπτονται οι εργασίες της κατασκευής της γραμμής μέχρι να διευθετηθεί οριστικά το ζήτημα σύμφωνα με τις αξιώσεις της εταιρείας. Επακολούθησε μακρά αλληλογραφία μεταξύ του υπουργείου και της εταιρείας, και πολυετής δικαστικός αγώνας.

Η πρώτη προσπάθεια λοιπόν για τη σύνδεση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με το διεθνές απέτυχε. Το εγχείρημα επαναλήφθηκε 8 χρόνια αργότερα. Στις 31 Αυγούστου του 1881 ο Αλέξανδρος Κουμουνδούρος υπέγραψε σύμβαση με τον L. Perdoux για την κατασκευή των γραμμών Πειραιώς-Λαρίσης και Πειραιώς-Πατρών⁷¹. Η νέα σύμβαση είχε την τύχη της προηγούμενης, γιατί ο Χαρίλαος Τρικούπης, μόλις έγινε πρωθυπουργός, επεδίωξε την ακύρωσή της προκειμένου το κράτος να διαπραγματευθεί εκ νέου την κατασκευή των γραμμών αυτών. Το αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει για άλλα 8 χρόνια η κατασκευή της γραμμής

(69) Πρόκειται για την πρόταση του όμιλου των ομογενών που εκπροσωπούσε ο Ευάγγελος Βαλτατζής. Η πρόταση αυτή αφορούσε την κατασκευή δύο παράλληλων γραμμών: Πόρτο Ράφτη-Αθήνα-Κόρινθος-Αίγιο-Πάτρα-Ρίο και Αντίρριο-Μεσολόγγι-Αχελώος-Πρέβεζα. Η αντίδραση του δήμου του Πειραιά ήταν και σ' αυτήν την περίπτωση άμεση, όταν έμαθε ότι η αφετηρία της γραμμής θα ήταν το Πόρτο-Ράφτη. Συγκεκριμένα, ο δήμος πρόσφερε στον Βαλτατζή ορισμένες διευκολύνσεις προκειμένου ο Πειραιάς να γίνει η αφετηρία κι αυτής της γραμμής. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ. πρ. 262/1.6.1873. Επίσης για την πρόταση αυτή του όμιλου Βαλτατζή βλ. Γ. Δερτιλής, Το ζήτημα των Τραπεζών (1871-1873), εκδ. ΜΙΕΤ, Αθήνα 1980, σ. 59-60 και 196.

(70) Βλ. Κτενιάδης, ό.π., σ. 15-19.

Πειραιώς-Λαρίσης. Τελικά η εκτέλεση του έργου ανατέθηκε σε αγγλικό όμιλο κεφαλαιούχων. Στις 15 Ιουλίου του 1889 υπογράφηκε σύμβαση ανάμεσα στο κράτος και τον εκπρόσωπο των κεφαλαιούχων, W. Eckersley και τον Σεπτέμβριο επικυρώθηκε. Η αγγλική εταιρεία δεν κατάφερε να ολοκληρώσει το έργο. Στα μέσα του 1893 διέκοψε τις εργασίες κατασκευής του σιδηρόδρομου, επειδή δεν διέθετε άλλα κεφάλαια για τη συνέχιση τους. Και τον Μάρτιο του 1894 η εταιρεία κηρύχθηκε έκπτωτη. Το ενδιαφέρον για την ολοκλήρωση του έργου αναθερμάνθηκε μετά τον πόλεμο του 1897. Στις 9 Μαρτίου του 1900 υπογράφηκε σύμβαση ανάμεσα στο κράτος και τον βαρόνο G. de Reuter, που εκπροσωπούσε το "Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή". Η εκτέλεση της σύμβασης καθυστέρησε δύο χρόνια. Τελικά τον Φεβρουάριο του 1902 ιδρύθηκε η "Εταιρεία των ελληνικών Σιδηροδρόμων" και ξανάρχισαν οι εργασίες. Τον Μάρτιο του 1904 παραδόθηκε στην κυκλοφορία το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής, το τμήμα Πειραιώς-Δερμελή. Τον Ιούνιο του 1906 υπογράφηκε συμπληρωματική σύμβαση για την κατασκευή του τμήματος Δεμερλή-Λάρισα-Σύνορα. Το τμήμα αυτό παραδόθηκε στα τέλη του 1909. Τέλος η σύνδεση της γραμμής με το ευρωπαϊκό δίκτυο έγινε μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους. Στις 12 Ιανουαρίου του 1914 υπογράφηκε η σύμβαση της ένωσης του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Λαρίσης με τους ευρωπαϊκούς⁷².

Η οικοδόμηση του σταθμού στον Πειραιά έγινε κατά την διετία 1902-1904. Ο σταθμός ανεγέρθηκε στην Ηετιωνεία χερσόνησο, δηλαδή στο χώρο που είχε προτείνει η εταιρεία του

(71) Βλ. Λ. Παπαγιαννάκης, ό.π. σ. 75.

(72) ό.π., σ. 126-133.

Συγγρού. Ούτε το 1902 έλλειψαν οι αντιδράσεις από την πλευρά του δήμου και των οικονομικών παραγόντων της πόλης. Αυτή τη φορά όμως αφορούσαν την έκταση της γης, που παραχώρησε το κράτος στην "Εταιρεία των ελληνικών Σιδηροδρόμων" για την κατασκευή του σταθμού. Το Δημοτικό συμβούλιο και ο εμπορικός σύλλογος του Πειραιά επέμειναν να δωθούν στην εταιρεία τα 10 στρέμματα γης που όριζε η σύμβαση. Έτσι ο υπόλοιπος χώρος στη χερσόνησο της Ηετιωνείας θα έμενε ελεύθερος και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την ανέγερση νέου Τελωνείου. Τελικά όμως το υπουργείο των Εσωτερικών ενέκρινε το διάγραμμα της εταιρείας, που περιλάμβανε τετραπλάσια έκτασης γης⁷³.

Όσον αφορά το χώρο, το αποτέλεσμα ήταν αυτό που το 1873 η δημοτική αρχή προσπάθησε να αποφύγει με την παρέμβαση της. Η γραμμή πέρασε μέσα από το συνοικισμό των εργοστασίων: ξεκινούσε από την Ηετιωνεία, περνούσε δίπλα από το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου, διέσχιζε την οδό Μεθώνης κι ένα μικρό κομμάτι της οδού Παλαμηδίου κι αφού διασταυρωνόταν με την οδό θηβών έξω από τα εργοστάσια του Βασιλειάδη και του Λυγινού, κατευθυνόταν προς τον Ρέντη.

γ. Ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Πελοποννήσου

Κατά τη δεκαετία του 1880 ο Πειραιάς επιλέχθηκε για να φιλοξενήσει την αφετηρία μιας ακόμα σιδηροδρομικής γραμμής. Τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου. Όπως είδαμε παραπάνω, επί πρωθυπουργίας Α. Κουμουνδούρου είχε υπογραφεί σύμβαση μεταξύ του κράτους και του L. Perdoux για την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς-Πατρών. Η σύμβαση αυτή

(73) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ.πρ. πράξ. 881/4.9.1902 και αρ.πρ. συν. 16/5.3.1904.

ακυρώθηκε από τον Τρικούπη και υπογράφηκε μια νέα ανάμεσα στο κράτος και τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα στις 19 Απριλίου του 1882. Ακολούθως η Γενική Πιστωτική Τράπεζα ίδρυσε την Α.Ε. "ΣΠΑΠ", δηλαδή την εταιρεία του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου, η οποία τον Νοέμβριο ξεκίνησε η κατασκευή της νέας γραμμής. Τον Μάιο του 1884 παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τμήμα Πειραιά-Κορίνθου, τον Σεπτέμβριο του 1885 το τμήμα Κορίνθου-Κιάτου και στα τέλη του 1887 το τελευταίο τμήμα Κιάτου-Πάτρας. Ενώ το 1902 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Μέσα σε είκοσι χρόνια κατασκευάστηκαν 763 χιλιόμετρα, τα 750 από την εταιρεία του ΣΠΑΠ⁴.

Ο σταθμός του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου κτίστηκε δίπλα στο κατάστημα του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών. Κι αυτή η γραμμή περνούσε μέσα από το συνοικισμό των εργοστασίων: διέτεμνε τις οδούς Αγίου Διονυσίου, Κάστορος, Πολυδεύκους και Γραβιάς, κι αφού διασταυρωνόταν με την οδό Θηβών πίσω από το εργοστάσιο των αδελφών Ρετσίνα, κατευθυνόταν προς τον Ρέντη.

Επομένως στις αρχές του αιώνα μας ο Πειραιάς ήταν η κεφαλή τριών σιδηροδρομικών γραμμών, που συνέδεαν την πόλη με όλη την χώρα, αλλά και με την Ευρώπη και την Ασία. Βέβαια το γεγονός αυτό είχε, όπως είδαμε, και την αργητική του πλευρά. Η πόλη χωρίστηκε σε δύο μέρη, βόρεια της γραμμής Πειραιώς-Αθηνών υπήρχαν τα εργοστάσια, ο εργατικός συνοικισμός, το νεκροταφείο κι οι οίκοι ανοχής και νότια η υπόλοιπη πόλη. Ενώ οι γραμμές Πειραιώς-Πελοποννήσου και Πειραιώς-Λαρίσης

(74) ό.π., σ. 97-114.

πέρασαν μέσα από τη βιομηχανική ζώνη και την χώρισαν σε τρία μέρη. Τέλος το 1884 λειτούργησε ο ιπποσιδηρόδρομος που εξυπηρετούσε την τοπική συγκοινωνία από το σταθμό Λαρίσης μέχρι το Τελωνείο και το Νέο Φάληρο.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ε Κ Τ Ο

Η ζώνη της εργατικής τάξης

6.1 Η βιομηχανία στα τέλη του 19ου αιώνα

Από το 1875 μέχρι το 1900 συνεχίστηκε η εκβιομηχάνιση της πόλης, αλλά με ορισμένες διακυμάνσεις στο ρυθμό της. Συγκεκριμένα, όλη αυτήν την εικοσαπενταετή περίοδο μπορούμε να τη χωρίσουμε σε τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει τα έτη 1875-1883. Χαρακτηριστικό της φάσης αυτής ήταν το γεγονός ότι ο ρυθμός της εκβιομηχάνισης επιβραδύνθηκε, δηλαδή δημιουργήθηκαν λιγότερα νέα ατμοκίνητα εργοστάσια. Παράλληλα όμως το συνολικό δυναμικό της βιομηχανίας σε ιπποδύναμη και εργάτες αυξήθηκε πολύ πιο γρήγορα: ο αριθμός των εργατών διπλασιάστηκε κι η ιπποδύναμη τριπλασιάστηκε. Αυτά ίσχυαν και για τους τρεις κλάδους της πειραικής βιομηχανίας, την αλευροβιομηχανία, την κλωστουφαντουργία και τη σιδηροβιομηχανία. Ιδιαίτερα όσον αφορά την κλωστουφαντουργία, από το 1875 μέχρι το 1883 ολοκληρώθηκε το πέρασμα από τη νηματουργία στην υφαντουργία. Τέλος κατά τη φάση αυτή εμφανίστηκαν κι άλλα είδη εργοστασίων, όπως το χαρτοποιείο του Β. Βαρουξάκη, το βυρσοδεψείο του Π. Θεολόγη και Σία και το Ελληνικό Πυριτιδοποιείο. Η επόμενη φάση αφορά τα έτη 1883-1889. Στα χρόνια αυτά η πειραική βιομηχανία πέρασε την πρώτη της κρίση, καθώς το 1/3 περίπου των εργοστασίων της πόλης πτώχευσαν. Παράλληλα όμως υπήρξαν και μερικοί βιομήχανοι που βγήκαν ενισχυμένοι από την κρίση. Τέτοια ήταν η περίπτωση των αφών Ρετσίνα, που αγόρασαν τα τέσσερα κλωστο-υφαντουργεία που πτώχευσαν τότε (τα εργοστάσια αυτά ανήκαν στους Σταμόπουλο,

Βαρουξάκη, Νικολέσση και Δημόκα) και των Γ. Βασιλειάδη και Τζων Μακ Δούαλ, που έστρεψαν τις δραστηριότητες των μηχανουργείων τους στη ναυπηγική. Η τελευταία φάση ξεκινά από το 1890 και λήγει το 1900. Είναι η φάση της ανάκαμψης για την πειραική βιομηχανία (μ' ένα μικρό διάλειμμα κατά το 1893 που πτώχευσε το ελληνικό κράτος). Ιδρύθηκαν πολλά νέα εργοστάσια και η χρησιμοποίηση του ατμού γενικεύτηκε: δίπλα στα μεγάλα υφαντουργεία, τους ατμόμυλους και τα μηχανουργεία λειτουργούσαν μικρά ατμοκίνητα αλλαντοποιεία, βαρελοποιεία, ζυθοποιεία, ποτοποιεία, αρτοποιεία, παγοποιεία, εργοστάσια ζαχαροπλαστικής, ομβrellών κ.ά.¹ Γενικά η βιομηχανία στον Πειραιά εξελίχθηκε ως εξής:

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 10

Βιομηχανικά καταστήματα, 1875-1900			
Ετος	Αριθμός	Ατμόιπποι	Εργάτες
1875	30	751-758	1.629-1.644
1882/83	43-45	1.983-2.095	2.981-3.246
1890/91	52	2.564-2.654	4.534-4.649
1899-1900	76	4.778-4.783	7.673-7.718

Πηγή: Χ. Αγγριαντώνη, Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα, σ. 407, 413, 414, 416.

Βέβαια όλα τα εργοστάσια, που δημιουργήθηκαν από το 1875 μέχρι το 1900, δεν βρίσκονταν μέσα στη βιομηχανική ζώνη. Βιομηχανικά καταστήματα υπήρχαν και σ' άλλα μέρη της πόλης, κεντρικά ή απόκεντρα. Ωστόσο τα 2/3 περίπου της πειραικής

(1) Χ. Αγγριαντώνη, ό.π., σ. 114, 227-250 και 339-345. Επίσης βλ. την λεπτομερή απογραφή της ατμοκίνητης βιομηχανίας του Πειραιά το 1900 στο βιβλίο του Σ. Κουσουλίνου, Οδηγός της Ελλάδος 1900, Αθήνα, κ.κ., σ. 83-148.

βιομηχανίας ήταν μέσα στη βιομηχανική ζώνη, και πάντως τα σημαντικότερα εργοστάσια από άποψη επένδυσης και παραγωγής ήταν εγκατεστημένα εκεί. Έτσι στο τέλος του 19ου αιώνα τα εργοστάσια καταλάμβαναν όλη την έκταση που περικλείαν οι οδοί Αγίου Διονυσίου, Αγίου Δημητρίου, Παλαμηδίου, Κιθαιρώνος (πίσω από το αμαξοστάσιο του ΟΣΕ στη Λεύκα), Αθηνών και η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Αθηνών. Μ' άλλα λόγια ο συνοικισμός των εργοστασίων είχε επεκταθεί βορειο-ανατολικά, προς την περιοχή της Λεύκας και των Καμινιών.

Αυτή η έκταση εντάχθηκε τμηματικά στο σχέδιο της πόλης. Η επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου επιβάρυνε οικονομικά το δήμο, επειδή κάθε φορά που μια περιοχή ρυμοτομούταν για να ενταχθεί σ' αυτό, ο δήμος ήταν υποχρεωμένος να αποζημιώσει τους ιδιοκτήτες των γηπέδων που καταλάμβαναν οι νέοι δρόμοι. Το ίδιο πρόβλημα αντιμετώπισε ο δήμος κι όταν αποφάσισε να συμπεριλάβει στο σχέδιο την περιοχή των εργοστασίων.

Συγκεκριμένα, στις 26 Φεβρουαρίου του 1892 ο δήμαρχος του Πειραιά κοινοποίησε στο δημοτικό συμβούλιο την απόφαση του υπουργείου των Εσωτερικών να επεκτείνει το σχέδιο της πόλης "κατά την θέσιν Καραβά (εργοστάσια)" και ζήτησε τη γνώμη του. Το συμβούλιο αποδέχτηκε την πρόταση του υπουργείου με το σκεπτικό ότι: "εις το μέρος τούτο ανηγέρθησαν πολλαί οικοδομαί και εργοστάσια και επομένως ανάγκη είναι να συμπεριληφθώσιν εν τω εγκεκριμένω σχεδίω της πόλης"². Με τη σύμφωνη γνώμη λοιπόν της δημοτικής αρχής, το υπουργείο των Εσωτερικών εξέδωσε στις 19 Νοεμβρίου του 1892 το παρακάτω βασιλικό διάταγμα:

(2) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ.πρ. πράξ. 67/26.2.1892.

"Περί επεκτάσεως της ρυμοτομίας του κατά την θέσιν Καραβά μέρους της πόλεως Πειραιώς"

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α'

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει του Ημετέρου επί των Εσωτερικών Υπουργού, εγκρίνομεν το υποβληθέν και της Ημετέρας υπογραφής περιβληθέν διάγραμμα επεκτάσεως ρυμοτομίας του προς άρκτον και κατά την θέσιν "Καραβά" (εργοστάσια) μέρους της πόλεως Πειραιώς, ως δι' ερυθρών γραμμών εμφανίζεται.

Ο αυτός Υπουργός Δημοσιεύσει και εκτελέσει το παρόν διάταγμα.

Εν Αθήναις τη 19 Νοεμβρίου 1892

ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ο επί των Εσωτερικών Υπουργός

Γ. Ν. ΘΕΟΤΟΚΗΣ"

Ωστόσο δύο χρόνια αργότερα, στις 6 Ιουλίου του 1894, η δημοτική αρχή ζήτησε από το υπουργείο των Εσωτερικών να καταργηθούν ορισμένα από τα οικοδομικά τετράγωνα που είχαν συμπεριληφθεί στο σχέδιο της πόλης με το παραπάνω διάταγμα, "επειδή αι κατά το μέρος εκείνο οδοί ου μόνον πολυδάπανοι είναι αλλά και σχεδόν άχρηστοι". Το υπουργείο συμφώνησε και τον επόμενο χρόνο, το 1895, ικανοποίησε το αίτημα της δημοτικής αρχής, εκδίδοντας το σχετικό βασιλικό διάταγμα⁴.

Το ζήτημα διευθετήθηκε όχι μόνο για το δήμο του Πειραιά αλλά και για όλους τους δήμους του κράτους, χάρη στις

(3) Φ.Ε.Κ., αριθ. 412, 21.11.1892.

(4) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 227/6.7.1894.

προσπάθειες του Δήμαρχου Τρύφωνα Μουτζόπουλου. Ο τελευταίος κατόρθωσε να πείσει τον Θεόδωρο Δηλιγιάννη, πολιτικό του φίλο και πρωθυπουργό τότε, να εισάγει στη Βουλή ερμηνευτικό νόμο, που θα καταργούσε την υποχρέωση του Δήμου για αποζημίωση. Έτσι ψηφίστηκε ο νόμος ΒΥΓ' του 1895, ο οποίος όριζε ότι στο εξής ήταν υποχρεωμένοι οι παρόδιοι ιδιοκτήτες να αποζημιώνουν όσους έχαναν τα γήπεδα τους από τη διασκευή και κατασκευή των οδών της πόλης⁵.

Δύο χρόνια μετά την ψήφιση του ερμηνευτικού νόμου το Δημοτικό συμβούλιο εξέδωσε το υπ' αριθμό 574 ψήφισμα της 3ης Δεκεμβρίου του 1897. Με το εν λόγω ψήφισμα ο δήμος ζήτησε να ενταχθούν στο σχέδιο της πόλης τα τετράγωνα "του περί τα εργοστάσια και τα κηπόπεδα χώρου", που είχαν καταργηθεί, όπως είδαμε παραπάνω, το 1895⁶.

6.2 Η υποδομή και η αρρώστεια

Η έλλειψη χρημάτων στάθηκε εμπόδιο και στην κατασκευή σημαντικών έργων υποδομής για το συνοικισμό των εργοστασίων, με αποτέλεσμα να απειληθεί σοβαρά η δημόσια υγεία και να γίνουν μεγάλες υλικές καταστροφές.

"Δυστυχώς φαίνεται αληθές, ότι πυρετοί μαστίζουσι κ' εφέτος διάφορα μέρη της πόλεως ημών, ίνα μη είπωμεν το πολύ κακόν των εν τοις εργοστασίοις του Πειραιώς ασθενούντων εργατών 50 επί τοις εκατόν τουλάχιστον. Πέρυσιν έγινε τόσος

(5) Ο δήμος του Πειραιά σε ένδειξη της ευγνωμοσύνης του προς τον Θ. Δηλιγιάννη τον ανακήρυξε επίτιμο δημότη της πόλης και έδωσε το όνομα του στην πλατεία που βρίσκεται στη συμβολή της λεωφόρου Γρ. Λαμπράκη με την οδό Τσαμαδού. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 104/21.3.1896.

(6) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 574/3.12.1897.

λόγος και τόση αφειδής έκχυσις αισθήματος φιλανθρωπίας δια τους ασθενείς του Γκαζοχωρίου, αλλ' είνε ασυγκρίτως υπερτέρα η δυστυχία εφέτος των εργατικών εκείνων τάξεων εν Πειραιεί εις τας νοσώδεις εκτάσεις των εργοστασίων εκ των πλημμυρών κατά τον χειμώνα και των πυρετογόνων αναθυμιάσεων ήδη από τα έλη. Οικογένειαι ολόκληροι εις το στρώμα. Κίτρινοι όλοι και σκελετώδεις όσοι δύνανται ακόμη να κρατούνται εις τους πόδας των δι' εργασίαν. Η διεύθυνσις των εργοστασίων τούτων, πονούσα δια την καταστάσιν ταύτην και κηδομένη της υγείας των χρησίμων εργατών, ους η νόσος δεκατίζει, γενναίως φερομένη, άφθονον ποιείται διανομήν κινίνης εις καθημερινήν μεγάλην δόσιν και οπωσδήποτε προλαμβάνει και σώζει την ζωήν πολλών. Αλλά πού να επαρκέση τοιαύτη μόνον πρόνοια! Εκ της εστίας ταύτης των μολυσμάτων φαίνεται εισβάλλει σποραδικώς το νόσημα και εις άλλα μέρη της πόλεως, είτε εν Πειραιεί, είτε εν Αθήναις εκ των ελών του Ρουφ και εξ άλλης ακαθαρσίας. Το δε λυπηρότερον είνε, ότι οι πυρετοί έχουσιν εφέτος και κακοήθη τινά χαρακτήρα τυφοειδή ή παγετώδη, ως λέγουν."⁷

Η προσβολή της υγείας όσων εργάζονταν και κατοικούσαν κοντά στα εργοστάσια απασχόλησε τη δημοτική αρχή του Πειραιά την περίοδο που ήταν επικεφαλής ο Αριστείδης Σκυλίτσης-Ομηρίδης (1883-1887). Το πρόβλημα θίχτηκε για πρώτη φορά τον Μάρτιο του 1884. Τότε η δημοτική αρχή ξεκίνησε την προσπάθεια για τη βελτίωση της υγιεινής κατάστασης της πόλης, ο πληθυσμός της οποίας είχε διπλασιαστεί μέσα σε μια δεκαετία. Από 10.963 κατοίκους το 1870 έφτασε τους 21.618 το 1880. Στους αριθμούς αυτούς δεν συνυπολογίζεται ο κυμαινόμενος

(7) Βλ. εφημερίδα Νέα Εφημερίς, αριθ. φύλ. 206, 25.7.1886.

πληθυσμός της πόλης, τον οποίο οι πηγές της εποχής ανεβάζουν σε 4.000 άτομα. Στα πλαίσια λοιπόν αυτής της προσπάθειας αποφασίστηκε αφενός να υποχρεωθούν οι ιδιοκτήτες των κεραμοποιείων – τα οποία ήταν συγκεντρωμένα στα Καμίνια – να σκεπάσουν τους λάκκους που είχαν ανοίξει για να ψήσουν τα τούβλα και τα κεραμίδια. Κι αφετέρου να υποχρεωθούν οι ιδιοκτήτες των άλλων εργοστασίων να διοχετεύουν τα νερά που έβγαιναν απ' αυτά στη θάλασσα. Επιπλέον ο δήμος με δική του δαπάνη θα φρόντιζε να αποξηράνει τα μέρη στα οποία λίμναζαν νερά από τις βροχές του χειμώνα. Έτσι οι εστίες μόλυνσης θα εξαφανίζονταν από τη βιομηχανική ζώνη⁸.

Τον επόμενο χρόνο, το 1885, ο δήμος ασχολήθηκε διεξοδικά με το πρόβλημα. Εγινε επανειλημμένα συζήτηση μεταξύ των δημοτικών συμβουλών και του δήμαρχου για τα αίτια και τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν για να εξασφαλισθεί η δημόσια υγεία⁹. Η επιτόπια έρευνα της επιτροπής, που είχε διοριστεί για να εξακριβώσει τα αίτια του προβλήματος, έδειξε ότι τα νερά των εργοστασίων έμεναν στάσιμα και γίνονταν επικίνδυνα για τη δημόσια υγεία, επειδή δεν έβρισκαν διέξοδο προς τη θάλασσα. Η βιομηχανική ζώνη βέβαια, η οποία είχε αρχίσει να επεκτείνεται προς τα Καμίνια από το 1882, είχε εξοπλιστεί με κάποιους οχετούς για τη διοχέτευση των νερών στη θάλασσα αλλά δεν είχε αποκτήσει το αποχετευτικό δίκτυο που χρειαζόταν για τη συγκέντρωση και εκροή των νερών όλων των εργοστασίων. Και στα σημεία όμως που υπήρχαν οχετοί τα νερά δεν έβγαιναν πάντοτε στη θάλασσα. Στα Καμίνια η κατάσταση ήταν ιδιαίτερα

(8) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 70/12.3.1884.

(9) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 199/29.4.1885 και αριθ. πράξ. 231/14.8.1885.

οξυμένη, ακριβώς επειδή τα νερά των εργοστασίων οπισθοχωρούσαν προς τον οχετό και λίμναζαν μέσα σ' αυτόν αντί να χύνονται στο Φάληρο.

Το Δημοτικό συμβούλιο υποχρεώθηκε από τον επείγοντα χαρακτήρα του προβλήματος να πάρει προσωρινά μέτρα. Γι' αυτό χορήγησε τις απαιτούμενες πιστώσεις για την κατασκευή ενός ακόμα οχετού και τον καθαρισμό των ήδη υπάρχοντων, προκειμένου να διευκολυνθεί η εκροή των στάσιμων νερών στη θάλασσα. Επίσης αποφάσισε να ζητήσει τη χωροστάθμιση του εδάφους της περιοχής που ήταν μεταξύ του λιμανιού της Ζέας (Αλών) και του Φαλήρου από ειδικό μηχανικό της εταιρίας του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου. Το δημοτικό συμβούλιο κατέληξε σ' αυτήν την απόφαση, γιατί έκρινε ότι ήταν απαραίτητο να εξεταστεί αν η κλίση του εδάφους ήταν η αιτία, που τα νερά των εργοστασίων δεν διοχετεύονταν στο Φάληρο. Με τα μέτρα αυτά η δημοτική αρχή έκρινε ότι τα ακάθαρτα νερά των εργοστασίων θα αποκτούσαν διέξοδο προς τη θάλασσα μέχρι να κατασκευαστούν έργα που θα έλυαν οριστικά το πρόβλημα. Τέτοια έργα προτάθηκαν από τους δημοτικούς σύμβουλους αλλά η πραγματοποίησή τους δεν ήταν δυνατή χωρίς την κρατική συνδρομή, γι' αυτό ο δήμαρχος ανέλαβε να πιέσει το υπουργείο των Εσωτερικών προς την κατεύθυνση αυτή¹⁰.

Οι αλλεπάλληλες πλημμύρες του χειμώνα του 1885 έδωσαν την αφορμή για να συζητηθεί ξανά το πρόβλημα των στάσιμων νερών στις αρχές του επόμενου χρόνου¹¹. Οι υλικές ζημιές από τις πλημμύρες εκείνου του χειμώνα ήταν μεγάλες. Αλλά και η

(10) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 216/22.5.1885 και αριθ. πράξ. 231/14.8.1885.

(11) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 290/16.1.1886.

αγανάκτηση και τα παράπονα των κατοίκων και των βιομήχανων εναντίον των δημοτικών αρχών δεν ήταν μικρότερη¹². Μολονότι αυτές είχαν πάρει προσωρινά μέτρα, τα νερά των πλημμυρών δεν βρήκαν διέξοδο προς το Φάληρο και τράπηκαν προς την πεδιάδα του Πειραιά, δηλαδή προς τις περιοχές των Καμινιών και των Εργοστασίων. Αυτή τη φορά όμως η συζήτηση του δημοτικού συμβουλίου δεν αφορούσε μόνο τα αίτια των πλημμυρών και των λιμνάζοντων νερών αλλά και τα δύο μεγάλα έργα, που το υπουργείο των Εσωτερικών σχεδίαζε να κατασκευάσει, κατόπιν των πιέσεων του δήμαρχου. Τα εν λόγω έργα ήταν η διαρρύθμιση της κοίτης του Κηφισσού και η κατασκευή διώρυγας από τη Ζέα (λιμάνι Αλών) μέχρι το Φάληρο¹³.

Οι συχνές πλημμύρες – τρεις, τέσσερεις ή και πέντε φορές κάθε χειμώνα τα τελευταία τρία χρόνια – της βιομηχανικής ζώνης αποδόθηκαν σε διάφορους λόγους¹⁴. Καταρχήν υποστηρίχθηκε ότι η καταστροφή της κοίτης του Κηφισσού κι ως εκ τούτου οι συνεχείς εκχειλίσεις του, ήταν ο κύριος λόγος που κατακλυζόταν η πεδιάδα στην ενδοχώρα της Ζέας κι αποχωριζόταν από την πειραική χερσόνησο, δηλαδή από την υπόλοιπη πόλη. Στις πλημμύρες συντελούσαν κι οι δύο σιδηροδρομικές γραμμές, η Πειραιώς-Πελοποννήσου κι η Πειραιώς-Αθηνών, γιατί σ' ορισμένα σημεία τους εμπόδιζαν την

(12) Ο Νικόλαος Βλάχκαλης μάλιστα μήνυσε το δήμο για τις ζημιές που έπαθε το εργοστάσιο του Αεριοφωτός, ζητώντας αποζημίωση 57.000 δραχμών. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ.πρ. πράξ. 356/24.4.1886.

(13) Η πατρότητα της ιδέας για την κατασκευή διώρυγας από τη Ζέα μέχρι το Φάληρο με σκοπό την εξυγίανση της βιομηχανικής ζώνης, ανήκε στο δημοτικό σύμβουλο Γεώργιο Καψαμπέλη. Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αρ.πρ. πράξ. 216/22.5.1885.

(14) Την ανομβρία και την ξηρασία διαδέχτηκαν η πολυομβρία και οι πλημμύρες των ετών 1883-1886. Βλ. εφημερίδα Σφαίρα, αρ.πρ. φύλ. 1500, 8.1.1886.

ελεύθερη ροή των νερών προς τη θάλασσα. Τέλος ειπώθηκε ότι η κλίση του εδάφους ήταν μια επιπλέον αιτία, που τα νερά κατευθύνονταν και λίμναζαν στο Αλίπεδο, όπως οι πειραιώτες ονόμαζαν την πεδιάδα στην οποία είχαν εγκατασταθεί τα ατμοκίνητα εργοστάσια, όταν μιλούσαν για τη γεωγραφία της πόλης τους.

Για όλους αυτούς τους λόγους η απόφαση του υπουργείου των Εσωτερικών να προχωρήσει στη διαρρύθμιση της κοίτης του Κηφισσού έγινε δεκτή με μεγάλη ικανοποίηση από το δημοτικό συμβούλιο. Την ίδια υποδοχή είχε και η ενέργεια του υπουργείου να αναθέσει σε μηχανικό της Γαλλικής Αποστολής Δημοσίων Έργων τη σύνταξη διαγράμματος και προϋπολογισμού για την κατασκευή διώρυγας μεταξύ της Ζέας και του Φαλήρου¹⁵.

Ένα άλλο ζήτημα που απασχόλησε το δημοτικό συμβούλιο κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης αυτής ήταν η χρηματοδότηση των δύο μεγάλων έργων. Η δημοτική αρχή του Πειραιά δεν συμμεριζόταν τη γνώμη του υπουργείου των Εσωτερικών και της Νομαρχίας Αττικής και Βοιωτίας ότι η δαπάνη για την πραγματοποίηση τους έπρεπε να καταβληθεί από το δήμο και τη λιμενική επιτροπή. Γιατί ούτε τα έργα αυτά αφορούσαν αποκλειστικά την τοπική αυτοδιοίκηση, ούτε απ' αυτά θα ωφελούνταν μόνο ο Πειραιάς. Κατά συνέπεια το μεν δημόσιο έπρεπε ν' αναλάβει τη δαπάνη για την κατασκευή της διώρυγας, ενώ ο δήμος των Αθηναίων όφειλε να καταβάλλει ένα μέρος της

(15) Η Γαλλική Αποστολή του Σώματος των Μηχανικών Γεφυρών και Οδοστρωμάτων ήρθε στην Ελλάδα το 1883, ύστερα από αίτηση της κυβέρνησης του Χαρίλαου Τρικούπη. Ο τελευταίος προσέφυγε στην ξένη τεχνική βοήθεια για την κατασκευή των δημόσιων έργων που σχεδίαζε να πραγματοποιήσει. Βλ. Μ. Συναρέλλη, Ορόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880, εκδ. Πολιτιστικό και Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, σ. 97-103.

δαπάνης για τη διαρρύθμιση της κοίτης του Κηφισσού. Αλλωστε ο δήμος του Πειραιά ήταν υποχρεωμένος να επιβαρυνθεί και με το κόστος των προσωρινών μέτρων, τα οποία έκρινε ότι ήταν απαραίτητο να πάρει, αφού η ολοκλήρωση των δύο μεγάλων έργων απαιτούσε πολύ χρόνο. Η συνεδρίαση έληξε με το διορισμό επιτροπής, η οποία αποτελείτο από τον πρόεδρο του δημοτικού συμβουλίου Αλέξανδρο Ρετσίνα και τους σύμβουλους Ιωάννη Σκλαβούνο, Γεώργιο Ζίζηλα και Κωνσταντίνο Βασιλειάδη. Η επιτροπή αυτή διορίστηκε με σκοπό να συνεργασθεί με τους γάλλους μηχανικούς που είχαν αναλάβει την κατασκευή της διώρυγας Ζέας-Φαλήρου και τη διαρρύθμιση του Κηφισσού. Τα μέλη της επιτροπής, τρεις βιομήχανοι και ένας πολεοδόμος-μηχανικός, είχαν το δικαίωμα να ζητήσουν τη συνδρομή ειδικών, προκειμένου να εκπληρώσουν καλύτερα την αποστολή τους¹⁶.

Η επιτροπή έδρασε αμέσως, κάνοντας τη δική της επιτόπια έρευνα για να είναι σε θέση να δώσει τις απαραίτητες πληροφορίες στους γάλλους μηχανικούς που είχαν αναλάβει τη μελέτη και εκτέλεση των δύο έργων. Τα αποτελέσματα της έρευνας αλλά και τα προσωρινά μέτρα που πρότεινε η επιτροπή ανακοινώθηκαν στο δημοτικό συμβούλιο στις 28 Φεβρουαρίου του 1886¹⁷. Σε γενικές γραμμές η έρευνα επιβεβαίωσε τις απόψεις που ήδη είχαν διατυπωθεί σχετικά με τα αίτια των πλημμυρών. Όλη η κοίτη του Κηφισσού είχε καταστραφεί με αποτέλεσμα να υπερχειλίζει ο ποταμός από τις πολυουμβρίες του χειμώνα και τα νερά να κατευθύνονται στα χαμηλότερα σημεία της Αθήνας και του Πειραιά. Η μόνη λύση ήταν η εύρυνση και διευθέτηση της

(16) Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 290/16.1.1886. Βλ. παράρτημα VI.

(17) Βλ. ό.π., αριθ. πράξ. 326/28.2.1886.

κοίτης του Κηφισσού σ' όλο της το μήκος, από τις πηγές μέχρι τις εκβολές του ποταμού στο Φάληρο. Επειδή όμως η διαρρύθμιση του Κηφισσού ήταν ένα έργο που ο χρόνος της ολοκλήρωσης και η δαπάνη της εκτέλεσής του προβλεπόταν πολύ μεγάλη ακόμα και για το δημόσιο, η επιτροπή υπέδειξε μια σειρά από προσωρινά αντιπλημμυρικά μέτρα για την προστασία της βιομηχανικής ζώνης. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν: πρώτον την κατασκευή μιας μεγάλης και βαθειάς τάφρου, η οποία θα ξεκινούσε από την οδό Θηβών και θα κατέληγε σε ορισμένο σημείο του Κηφισσού στον Ρέντη. Και δεύτερον τη διαπλάτυνση και εκβάθυνση του ποταμού από τον Ρέντη μέχρι τις εκβολές του στο Φάληρο. Έτσι τα νερά των βροχών θα χύνονταν στη νέα τάφρο και μέσω αυτής θα διοχετεύονταν στον Κηφισσό και θα χύνονταν στο Φάληρο, απαλάσσοντας τη βιομηχανική ζώνη από τις πλημμύρες. Παράλληλα με τα μέτρα αυτά έπρεπε να καθαριστούν όλοι οι τάφροι μεταξύ της Ζέας και του Φαλήρου και να διαπλατυνθούν κάποιοι οχετοί.

Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα, κατά τη γνώμη της επιτροπής, δεν ήταν οι πλημμύρες αλλά τα στάσιμα νερά:

"Η μάστιξ του μέρους, ήτις και ολονέν συντελεί εις την αδιάλειπτον ερήμωσιν και οπισθοδρόμησιν του συνοικισμού, δια της ελαττώσεώς του αντί αυξήσεως - την απομάκρυνσιν των εργατικών χειρών εκ της συνοικίας των βιομηχανικών του τόπου μας - ή κάλλιον ειπείν ολοκλήρου του Κράτους - καταστημάτων, είνε τα λιμνάζοντα ύδατα, εξ ου γεννώνται αι επιδημικαί παντοίαι ασθένειαι, ο σάραξ ούτος της καταπτώσεως του μεγάλου μέλλοντος της πόλεώς μας¹⁰⁰." Και η μόνη οριστική λύση κρίθηκε ότι ήταν η κατασκευή της διώρυγας που θα ένωνε το Φάληρο με τη Ζέα γιατί:

" Η Διώρυξη αυτή θέλει δώσει νέαν ζωήν εις τον τόπον εξυγειάσει αυτόν τελείως, καταπαύση πάσαν πλημμύραν, ανυψωθώσι και εξαληφθώσιν ούτω τα χθαμαλά μέρη εις α λιμνάζουσι τα ύδατα δια της επιχωματώσεως, δια των χωμάτων της εκσκαφής της θέλει καλλύνει αυτόν, κυρίως όμως γενομένη ευρυτέρα και βαθυτέρα, συνεπώς πλωτή, σπουδαιοτάτας υπηρεσίας και μεγίστας εκδουλεύσεις και ωφελείας θέλει παρέξει τη υπάρχουση ήδη σπουδαία και τη προαχθησομένη έτι πλέον Βιομηχανία του τόπου"¹⁸.

Μ' άλλα λόγια η επιτροπή υποστήριζε ότι αφενός η ρίψη των χωμάτων από την εκσκαφή της Διώρυγας στα χαμηλά σημεία της βιομηχανικής ζώνης θα έλυνε το πρόβλημα των στάσιμων νερών και των πλημμυρών. Κι αφετέρου ότι η κατασκευή της πλωτής Διώρυγας θα βελτίωνε τις υπηρεσίες που πρόσφερε το λιμάνι στην πόλη και τη βιομηχανία της.

Το Δημοτικό συμβούλιο αποδέχτηκε όλες τις προτάσεις της επιτροπής και ξεκίνησε την ίδια μέρα την εφαρμογή τους, χορηγώντας τη σχετική πίστωση για την διαπλάτυνση του οχετού, που ξεκινούσε από τον ατμόμυλο του Σαρηγιάννη στην οδό Θηβών και κατέληγε στο σταθμό του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών. Κατά την περίοδο των Βαυαρών είχε κατασκευαστεί μεγάλη τάφρος, η οποία διοχέτευε στο λιμάνι της Ζέας όλα τα νερά της περιοχής μεταξύ των εργοστασίων των αφών Ρετσίνα και του Σαρηγιάννη. Αλλά η τάφρος αυτή καταστράφηκε από την κατασκευή νέων οδών και πλατειών κι αντικαταστάθηκε από έναν οχετό, ο

(18) Ο γιατρός Γ. Λούλος στο βιβλίο του "Περί έλους Πειραιώς" υποστήριζε ότι καταναλώνονταν 10.000 βάζα κινίνης κάθε χρόνο στον Πειραιά. Βλ. εφημερίδα Σφαίρα, αριθ. φύλ. 1606, 11.6.1886.

(19) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 326/28.2.1886.

οποίος δεν επαρκούσε στη συγκέντρωση όλων των νερών, με αποτέλεσμα αυτά να κατευθύνονται προς τα χαμηλότερα μέρη της βιομηχανικής ζώνης. Δηλαδή έρρεαν προς το εργοστάσιο του Φωταερίου, αφήνοντας συχνά την πόλη στο σκοτάδι, και προς το σιδηρουργείο του Νικόλαου Αργυρίου, που ήταν δίπλα στο σταθμό του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Πελοποννήσου²⁰. Επομένως η διαπλάτυνση του οχετού και η μετατροπή του σε "μία τακτική και βαθεία υπόνομο πλάτους τουλάχιστον 1,50 μέτρων" ήταν αναγκαία προκειμένου να διοχετευθεί στη Ζέα μέρος των ακάθαρτων νερών των εργοστασίων και των πλημμυρών.

Την άνοιξη του 1886 ξεκίνησε κι άλλο έργο. Η δημοτική αρχή ανέθεσε τη διαπλάτυνση των τάφρων του Αλιπέδου στον τελευταίο μειοδότη εργολάβο²¹. Παράλληλα συντάχθηκαν τα διαγράμματα κι ο προϋπολογισμός για την κατασκευή της τάφρου που θα ξεκινούσε από την οδό Θηβών και θα κατέληγε σε ορισμένο σημείο του Κηφισσού στον Ρέντη και τη διαπλάτυνση του ποταμού από τον Ρέντη μέχρι το Φάληρο. Η δαπάνη εκτέλεσης αυτού του έργου μαζί με τις αποζημιώσεις των κτημάτων από τα οποία θα περνούσε η νέα τάφρος ανερχόταν στις 100.000 δραχμές. Ο δήμος του Πειραιά δεν ήταν σε θέση να δαπανήσει ένα τόσο μεγάλο ποσό. Γι' αυτό ο δήμαρχος πρότεινε στο δημοτικό συμβούλιο η δαπάνη να καταβληθεί από την Λιμενική επιτροπή, εφόσον από την αποσόβηση των πλημμυρών θα ωφελούνταν και το λιμάνι. Το συμβούλιο συμφώνησε με την πρόταση του δήμαρχου. Στην περίπτωση όμως που το υπουργείο δεν ενέκρινε την απόφαση αυτή, η Λιμενική επιτροπή θα

(20) Βλ. εφημερίδα Σφαίρα, αριθ. φύλ. 1466, 16.11.1885.

(21) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 361/9.5.1886.

χορηγούσε στο Δήμο τις 100.000 δραχμές με τη μορφή δανείου²². Τελικά μετά από συνεννόηση του Δήμου με το υπουργείο των Εσωτερικών η κατασκευή της τάφρου αναβλήθηκε γιατί ήταν πολύ δαπανηρή. Επειδή όμως το καλοκαίρι έφτανε στο τέλος του και οι πλημμύρες του επερχόμενου χειμώνα έπρεπε να αποτραπούν, ο Δήμος αποφάσισε να συνεχιστούν οι εργασίες στο Αλίπεδο με τη διαπλάτυνση και επέκταση των υπάρχοντων τάφρων²³. Τον επόμενο χρόνο, δηλαδή το 1887, έγιναν κι άλλα έργα που αφορούσαν τη διαπλάτυνση μιας ακόμα τάφρου και την κατασκευή νέας στην περιοχή του Ρέντη²⁴. Ο εξοπλισμός του συνοικισμού συνεχίστηκε επί Δημαρχίας Τρύφωνος Μουτζόπουλου (1895-1899) με την κατασκευή δύο μεγάλων υπόνομων στις οδούς Ασκληπιού και Πλούτωνος²⁵. Επίσης ο Δήμος ζήτησε επανειλημμένα από το υπουργείο των Εσωτερικών να απομακρύνει τα κεραμοποιεία από τα Καμίνια. Η υγεία των εργατών που κατοικούσαν σ' αυτήν την περιοχή απειλείτο καθημερινά, γιατί οι κεραμοποιοί δεν τηρούσαν τους κανονισμούς. Οι τελευταίοι συνέχιζαν, με την ανοχή της αστυνομίας, ν' αφήνουν εκεί ανοιχτούς τους λάκκους που έψηναν τα τούβλα, με αποτέλεσμα να γεμίζουν με νερά από τις βροχές του χειμώνα και να γίνονται εστία μολυσματικών ασθενειών. Ωστόσο το υπουργείο δεν ικανοποίησε το αίτημα της δημοτικής αρχής μέχρι το τέλος του περασμένου αιώνα και η κατάσταση στην περιοχή αυτή δεν άλλαξε²⁶.

(22) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 368/23.6.1886.

(23) Βλ. ό.π., αριθ. πράξ. 401/1.8.1886.

(24) Βλ. ό.π., αριθ. πράξ. 21/12.10.1887.

(25) Βλ. Ανώνυμος, Δημοτικά και λιμενικά έργα Πειραιώς δημαρχούντος Τρύφωνος Μουτσοπούλου (1895-1899), 1899.

(26) Βλ. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 184/21.8.1872, αριθ. πράξ. 174/3.6.1888 και αριθ. πράξ. 30.7.1892.

Η Διώρυγα Ζέας-Φαλήρου που θα συγκέντρωνε τα νερά του Κηφισσού και των εργοστασίων και θα απάλλασσε τη βιομηχανική ζώνη από τις πλημμύρες και τις ασθένειες δεν κατασκευάστηκε, παρά την επιμονή του Θεόδωρου Ρετσίνα που διαδέχτηκε τον Σκυλίτση-Ομηρίδη στην προεδρία της Λιμενικής επιτροπής. Οι λόγοι ήταν η τολμηρότητα και το υψηλό κόστος του έργου. Η κατασκευή της Διώρυγας θα άλλαζε κυριολεκτικά την όψη της πόλης και του λιμανιού της, αφού μ' αυτήν ο Πειραιάς θα γινόταν πάλι ό,τι ήταν κατά τους προϊστορικούς χρόνους, δηλαδή νησί. Συγκεκριμένα ο γάλλος μηχανικός Γκοτλάν (Gotland), που είχε αναλάβει τη μελέτη του έργου, πρότεινε τη διάνοιξη μιας διώρυγας μήκους 2.800 μέτρων, πλάτους 20 μέτρων και βάθους 3,20 μέτρων²⁷. Η Διώρυγα θα ξεκινούσε από το λιμάνι της Ζέας (Αλών) και θα διέσχιζε τη βιομηχανική ζώνη, περνώντας από το μηχανουργείο του Μακ Δούαλ, το εργοστάσιο του Αεριόφωτος και το μηχανουργείο του Βασιλειάδη, για να καταλήξει στο Φάληρο. Το σχέδιο του Γκοτλάν πρόβλεπε επίσης την κατασκευή λιμανιού στο Φάληρο και τον εξοπλισμό της Διώρυγας με 9 περιστροφικές γέφυρες. Ενώ στις όχθες της θα ιδρύονταν νέα εργοστάσια και τεράστιες αποθήκες. Τέλος η Διώρυγα θα ήταν πλωτή, αλλά μόνο για τις φορτηγίδες, οι οποίες θα εξυπηρετούσαν την εκφόρτωση των διαφόρων εμπορευμάτων. Οσον αφορά τη δαπάνη κατασκευής, αυτή θα ανερχόταν στις 3.150.000 δραχμές. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνονταν το κόστος της κατασκευής του λιμανιού στο Φάληρο, οι αποζημιώσεις των γηπέδων από τα οποία θα περνούσε

(27) Η Διώρυγα της Κορίνθου, ένα από τα μεγάλα έργα της τρικουπικής περιόδου, είχε 22 μέτρα πλάτος. Βλ. εφημ. Σφαίρα, αριθ. φύλ. 1632, 19.7.1886.

η Διώρυγα και οι τόκοι των κεφαλαίων²⁸.

Όλες αυτές οι προσπάθειες για την εξυγίανση της βιομηχανικής ζώνης, που ο δήμος του Πειραιά ξεκίνησε το 1884 και δεν σταμάτησε από τότε, έφεραν ορισμένα αποτελέσματα. Οι πλημμύρες δεν ήταν τόσο συχνές και το πρόβλημα των στάσιμων νερών έγινε μικρότερο.

Ωστόσο λίγα χρόνια πριν εκπνεύσει ο αιώνας, το 1896, η πόλη γνώρισε τη μεγαλύτερη καταστροφή από πλημμύρα. Η βιομηχανική ζώνη μετατράπηκε σε λίμνη μετά από μια ραγδαία βροχή τριώρης διάρκειας. Διεκόπηκε κάθε είδους χερσαία συγκοινωνία και η πόλη έμεινε στο σκοτάδι τουλάχιστον για μία εβδομάδα, επειδή το εργοστάσιο του Φωταερίου πλημμύρισε και τέθηκε εκτός λειτουργίας. Γενικά οι ζημιές που υπέστησαν τα εργοστάσια ήταν της τάξης τουλάχιστον των 1.500.000 δραχμών. Επιπλέον αρκετά σπίτια κατέρρευσαν και πολλά κατέστησαν ετοιμόρροπα. Η καταστροφή όμως δεν περιορίστηκε μόνο στις υλικές ζημιές, όπως τις προηγούμενες φορές, αλλά υπήρξαν και ανθρώπινες απώλειες. Ο αριθμός των πνιγμένων έφτασε τα 30 άτομα. Ενώ όσοι είχαν αποκλεισθεί μέσα στα εργοστάσια και στα σπίτια τους μεταφέρθηκαν με λέμβους σε άλλα μέρη της πόλης από τα πληρώματα των ξένων πολεμικών πλοίων. Η ορμή των νερών ήταν τόσο μεγάλη, που πλημμύρησε ακόμα και το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου και πολλά πτώματα βρέθηκαν έξω από τους τάφους και οι σταυροί στη θάλασσα. Από την πρώτη στιγμή η δημοτική αρχή έσπευσε να βοηθήσει τους πλημμυροπαθείς με κάθε τρόπο. Κατόπιν εντολής του δήμαρχου οι άστεγοι φιλοξενήθηκαν στο Γηροκομείο της πόλης, όπου τους διανεμήθηκαν ρούχα και

(28) Βλ. εφημ. Σφαίρα, αριθ. φύλ. 1629, 14.7.1886 και παράρτημα VI.

σκεπάσματα. Παράλληλα το Δημοτικό συμβούλιο με έκτακτη συνεδρίαση του χορήγησε πίστωση 10.000 δραχμών για την περίθαλψη των πλημμυροπαθών και σύστησε 15μελή επιτροπή από γνωστές προσωπικότητες της πόλης υπό την προεδρία του πρώην αρχιεπίσκοπου Αβέρκιου για τη διεξαγωγή εράνου. Τέλος ο δήμος ανέθεσε σε δύο μηχανικούς του την καταγραφή των υλικών καταστροφών²⁹.

Η πλημμύρα αυτή, όπως ήταν επόμενο, έφερε πάλι στο προσκήνιο το πρόβλημα των αιτιών και των έργων που έπρεπε ήδη να είχαν γίνει. Βέβαια ο όγκος της βροχής, που έπεσε το απόγευμα της 14ης Νοεμβρίου του 1896, ήταν πολύ μεγάλος με αποτέλεσμα να γίνουν μεγάλες καταστροφές όχι μόνο στον Πειραιά αλλά και στην Αθήνα, στα προάστεια της και σε κάποια χωριά της ανατολικής Αττικής. Εντούτοις το μέγεθος της καταστροφής θα ήταν μικρότερο στον Πειραιά, αν είχε τακτοποιηθεί η κοίτη του Κηφισσού. Αυτή ήταν και η κριτική που άσκησε ο τύπος της εποχής εκείνης στην προηγούμενη διοίκηση του δήμου³⁰. Γενικά ο Θεόδωρος Ρετσίνας (1887-1891, 1891-1895) επικρίθηκε έντονα για την οικονομική διαχείριση που είχε ασκήσει από την αντιπολίτευση. Δηλαδή από την πλευρά του Τρύφωνα Μουτζόπουλου που ήταν επικεφαλής του δήμου τη χρονιά της πλημμύρας (1895-1899). Ο λόγος ήταν οι μεγάλες δαπάνες που έκανε ο Ρετσίνας και τα χρέη που δημιούργησε προς την Εθνική Τράπεζα για να κατασκευάσει εξωραϊστικά έργα³¹.

Τελικά αντιπλημμυρικά και υδραυλικά έργα στις κοίτες του

(29) Βλ. εφημ. Νέα Εφημερίς, αριθ. φύλ. 320-328 και 331 από 15.11. μέχρι 26.11.1896 και Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ. 305-311/18.11.1896.

(30) Βλ. Νέα Εφημερίς, αριθ. φύλ. 322, 17.11.1896.

(31) Βλ. Ι. Αλ. Μελετόπουλος, Πειραιικά, Αθήναι 1945, σ. 122.

Κηφισού και του Ιλισσού έγιναν στις αρχές του αιώνα μας. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της προσπάθειας για τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού, που ξεκίνησε η Λιμενική επιτροπή το 1891 και ολοκληρώθηκε το 1911. Συγκεκριμένα, με το Νόμο ΑΠΕΓ της 5ης Απριλίου του 1891 το υπουργείο των Εσωτερικών ενέκρινε την απόφαση του Λιμενικού Ταμείου του Πειραιά να κατασκευάσει δύο δεξαμενές καθαρισμού και επισκευής πλοίων. Οι εργασίες άρχισαν τον Ιανουάριο του 1899, μετά από πολλές συζητήσεις για την ανεύρεση του κατάλληλου χώρου και των απαιτούμενων κεφαλαίων. Διακόπηκαν τον Αύγουστο του 1902 και επαναλήφθηκαν το 1906. Τελικά η Λιμενική επιτροπή παρέλαβε τις δεξαμενές τον Αύγουστο του 1911, ενώ ο εξοπλισμός τους με αντλίες, αποθήκες και διάφορες άλλες βοηθητικές εγκαταστάσεις συμπληρώθηκε το 1913. Παράλληλα με την κατασκευή των δεξαμενών έγιναν και οι εξής εργασίες: η εκσκαφή του προλιμένα, του κεντρικού λιμανιού και του λιμένα Αλών (Ζέα), η κατασκευή υποβρύχιων και υπερθαλάσσιων κρηπιδωμάτων και λιμενοβραχιόνων, η κατασκευή και επισκευή οχετών, υπονόμων και παραλιακών οδών, ο ηλεκτροφωτισμός του λιμανιού και βέβαια τα αντιπλημμυρικά έργα, που αναφέραμε παραπάνω³².

Οι δεξαμενές του "Βασιλέως Γεωργίου" και της "Βασιλίσσης Ολγας", όπως ονομάστηκαν προς τιμήν των Βασιλέων, εγκαταστάθηκαν στην Ηετιωνεία ακτή κοντά στο σταθμό του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Λαρίσης. (Βλ. το χάρτη 10). Ενώ στη βορειοδυτική πλευρά του λιμένα Αλών, προέκταση της οποίας ήταν η Ηετιωνεία ακτή, ήταν συγκεντρωμένα τα ναυπηγεία του

(32) Βλ. Κ. Ζουμπουλίδης, Ιστορία και εξέλιξις του λιμένας Πειραιώς, Πειραιεύς 1932, σ. 36-39 και Α. Γκίνης, Ο λιμήν του Πειραιώς, Αθήνα 1907.

Πειραιά. Εξαίρεση αποτελούσαν τα εργοστάσια του Βασιλειάδη και του Μακ Δούαλ. Αυτά αν και είχαν αποκτήσει ναυπηγικά τμήματα από τη δεκαετία του 1880, συνέχιζαν να είναι εγκατεστημένα μακριά από τη θάλασσα μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα. Μόλις το 1898 ο Βασιλειάδης αγόρασε γήπεδο στην αριστερή πλευρά του προλιμένα για να μεταφέρει κοντά στην ακτή το εργοστάσιο του. (Βλ. το χάρτη 10). Στην ενέργεια αυτή τον οδήγησε η ανάκαμψη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας³³. Το νέο εργοστάσιο του Βασιλειάδη, ναυπηγείο και μηχανοποιείο μαζί, λειτούργησε για πρώτη φορά τον Νοέμβριο του 1906³⁴. Η συνεχής αύξηση της εμπορικής και ναυτιλιακής κίνησης στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά επέβαλε την απομάκρυνση των ναυπηγείων από τη βορειοδυτική πλευρά του λιμένα Αλών. Έτσι το 1927 οι ναυπηγο-επισκευαστικές μονάδες μεταφέρθηκαν στο Πέραμα, όπου με δικές τους δαπάνες και κρατική υπόδειξη δημιούργησαν την ανάλογη υποδομή³⁵. Ανάλογη τύχη είχαν και τα εργοστάσια που ήταν εγκατεστημένα μέσα στην πόλη. Σιγά-σιγά περιορίστηκαν στη βιομηχανική ζώνη, η οποία επεκτάθηκε κατά μήκος της οδού Πειραιώς-Αθηνών και αποτέλεσε τον αποκλειστικό χώρο εγκατάστασης των εργοστασίων.

Εξελίξεις υπήρξαν και στο πρόβλημα της υγιεινής κατάστασης της βιομηχανικής ζώνης. Το 1906 ο πράκτορας της ατμοπλοϊκής εταιρίας "Πανταλέοντος" Κ. Γιούλης έστειλε στον Εργατικό Σύνδεσμο της Πάτρας πληροφορίες για τις συνθήκες

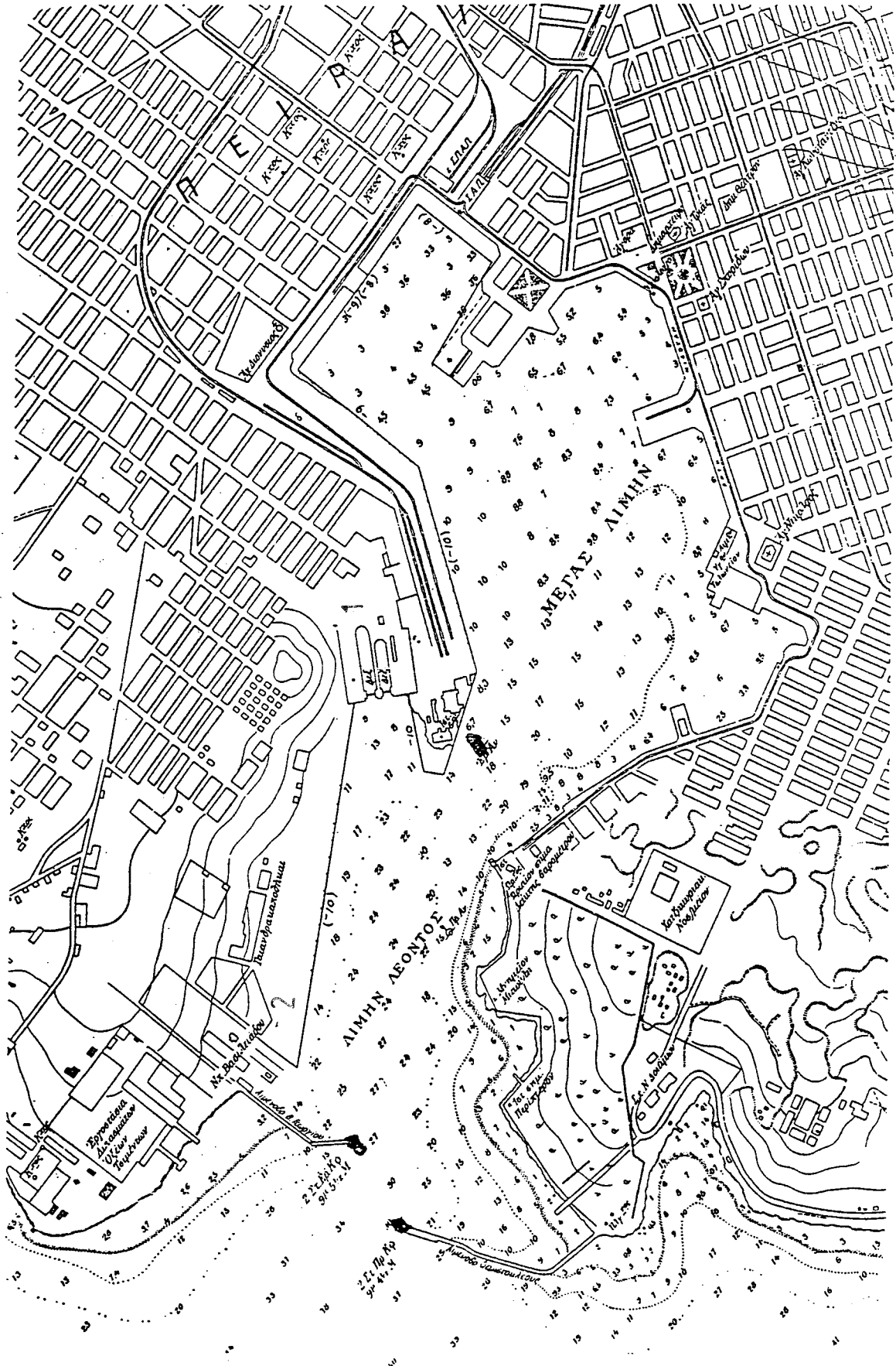
(33) Βλ. ΙΑ/ΔΠ, φάκ. 1898 Γ' και "Οδηγό του Πειραιώς του 1901" στο περιοδικό Αρχείον πειραιικών σπουδών-Πειραιικών ημερολόγιον, Πειραιεύς 1966, σ. 396.

(34) Α. Γκίνης, ό.π., 14-15.

(35) Από το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά απομακρύνθηκαν και τα πολεμικά πλοία, τα οποία απέκτησαν το δικό τους ναύσταθμο στη Σαλαμίνα. Έτσι το λιμάνι χρησιμοποιούνταν πλέον μόνο από την εμπορική ναυτιλία.

Χ Α Ρ Τ Η Σ 10

ΛΙΜΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



(ΑΓΙΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ)

Χ Α Ρ Τ Η Σ 10

Το ναυπηγείο του Βασιλειάδη και οι δεξαμενές επισκευής και καθαρισμού

Ο χάρτης δείχνει το λιμάνι του Πειραιά, έτσι όπως διαμορφώθηκε μετά τα μεγάλα λιμενικά έργα που ξεκίνησαν το 1924 και ολοκληρώθηκαν το 1931. Στο βορειοδυτικό τμήμα του λιμανιού υπάρχουν οι μόνιμες δεξαμενές επισκευής και καθαρισμού (1) και το ναυπηγείο του Βασιλειάδη (2). Η προκυμαία μεταξύ του ναυπηγείου και των δεξαμενών είναι η ακτή Βασιλειάδη.

Πηγή: Ι. Λιμπρίτης, Ο λιμάνι του Πειραιώς μέχρι του 1929, Πειραιάς 1929.

εργασίας στα πειραιικά εργοστάσια και μεταξύ άλλων έγραφε: "Αι κατοικίαι εν διαφόροις συνοικίαις [είναι] εις μικράς οικίας και υπόγεια, αλλ' ευάεροι, διότι όλος ο Πειραιεύς είναι ευάερος, πλην της συνοικίας Καμινίων, ήτις και αύτη από τινος ολοέν εξυγιαίνεται".³⁴

Το Αλίπεδο λοιπόν, σχηματισμένο από τις προσχώσεις του Κηφισού, ήταν τέλμα που εμπόδιζε την επικοινωνία με τη χερσόνησο και τα λιμάνια του Πειραιά από την αρχαιότητα. Αυτός ήταν κι ο λόγος που ο Πειραιάς έγινε επίγειο της Αθήνας μόλις στις αρχές του 5ου αιώνα π.Χ. Από το τέλος όμως της κλασικής εποχής μέχρι τα νεότερα χρόνια ο Πειραιάς εγκαταλείφθηκε και το Αλίπεδο μεταβλήθηκε πάλι σε τέλμα. Η ίδρυση της νέας πόλης έφερε εκ νέου στο προσκήνιο το πρόβλημα της εξυγίανσης και της αξιοποίησης του Αλιπέδου. Το πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση του προβλήματος ήταν η επιχωμάτωση ενός τμήματος του λιμένα Αλών και η καλλιέργεια των ελωδών γαιών στην ενδοχώρα του. Η προσπάθεια συνεχίστηκε όταν το βορειοδυτικό μέρος έγινε η βιομηχανική ζώνη της πόλης κι εξοπλίστηκε με στοιχειώδη έργα υποδομής. Επομένως οι πειραιώτες του 1900 θα συμφωνούσαν αναμφίβολα με τον Νικόλαο Κατσικάρo, ο οποίος 66 χρόνια αργότερα έγραψε ότι:

"Όταν περνούμε από το μικρό καμπίσκο που απλώνεται από τον Ηλεκτρικό Σταθμό ίσαμε τα ριζά του λόφου της Αγίας Σοφίας (<<Μανιάτικα>>) και δεξιά από τη Λεύκα κι αριστερά ίσαμε τον Αι-Διονύση αναπηδά στη σκέψη μας ο θαυμασμός για την

δραστηριότητα του Πειραιώτη, που κατώρθωσε μέσα εκεί σε λίγα χρόνια σ' αυτό το μικρούτσικο πειραικό χώρο να δημιουργήσει την βιομηχανία της Ελλάδος! Αυτή η πεδισαδούλα είναι η μήτρα της βιομηχανίας της χώρας μας."³⁷

(36) Βλ. Γ. Κορδάτος, Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος, εκδ. Μπουκουμάνης, γ' έκδοση, 1972, σ. 210.

(37) Βλ. "Οδηγό του Πειραιώς του 1901", ό.π., σ. 391-392.

Σ Υ Μ Π Ε Ρ Α Σ Μ Α Τ Α

Η ιστορία του νεότερου Πειραιά ξεκίνησε το 1833 με την ανακήρυξη του σε επίσημο λιμάνι (επίνειο) της πρωτεύουσας του ελληνικού Βασιλείου. Ακολούθησε η σύνταξη σχεδίου της νέας πόλης και η έκδοση μιας σειράς βασιλικών διαταγμάτων, με τα οποία παραχωρήθηκαν στους εποικιστές μοναστηριακές κι εθνικές γαίες σε χαμηλές τιμές και με όρο την οικοδόμησή τους. Ενώ υπήρξε ιδιαίτερη ρύθμιση για τους Χιώτες και τους Υδραίους, που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στον Πειραιά. Παράλληλα η δημοτική αρχή ανέλαβε τον οργανωτικό και οικονομικό ρόλο που ήταν απαραίτητος για τη συγκρότηση της νέας πόλης.

Το αποτέλεσμα όλης αυτής της προσπάθειας ήταν να εγκατασταθούν στον Πειραιά πληθυσμοί κυρίως προσφυγικοί και νησιώτικοι, λίγο-πολύ αστικοποιημένοι. Αφού ασχολούνταν με επαγγέλματα που είχαν σχέση με το εμπόριο, τις μεταφορές και τις κάθε είδους υπηρεσίες. Έτσι στο τέλος της οθωνικής περιόδου ο Πειραιάς είχε καταφέρει να γίνει μια πόλη μικρού μεγέθους με 6.452 κατοίκους. Και βέβαια ήταν ήδη σε θέση να ανταγωνίζεται σοβαρά την Πάτρα και τη Σύρο, καθώς δίπλα στους μεγαλέμπορους της Ερμούπολης και τους μεγαλο-εξαγωγείς της Πάτρας υπήρχαν οι εισαγωγείς του Πειραιά.

Κατά τα έτη 1860-1864 εμφανίστηκαν τα πρώτα ατμοκίνητα εργοστάσια. Η ανεύρεση των κεφαλαίων και του κατάλληλου προσωπικού και μηχανολογικού εξοπλισμού δεν ήταν τα μοναδικά προβλήματα, που είχαν να αντιμετωπίσουν οι επίδοξοι

βιομήχανοι. Η επιλογή του χώρου που θα έκτιζαν τα εργοστάσια τους υπήρξε εξίσου σοβαρό πρόβλημα γι' αυτούς. Γιατί τα βιομηχανικά καταστήματα υπάγονταν στο βασιλικό διάταγμα "περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και κωμών" της 3ης (15) Απριλίου του 1835. Συγκεκριμένα, το άρθρο 22 του διατάγματος αυτού ανέφερε ρητά ότι τα εργοστάσια που ανέδιδαν δυσώδεις οσμές ή προξενούσαν θόρυβο μπορούσαν να ανεγερθούν μόνο σε απόκεντρα μέρη της πόλης. Την ίδια χρονική περίοδο άλλα δύο ζητήματα σχετικά με το χώρο της πόλης απαιτούσαν την άμεση λύση τους: η τύχη του λιμανιού της Ζέας (Αλών) και η επιλογή του μέρους στο οποίο θα κτιζόταν το κατάστημα του σταθμού του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Αθηνών. Η σύμπτωση των προβλημάτων αυτών, όλα εκφάνσεις της ραγδαίας οικονομικής ανάπτυξης του επίγειου μετά τον κριμαϊκό, ανάγκασε την κεντρική εξουσία να προχωρήσει στην έκδοση του βασιλικού διατάγματος της 30ης Ιουνίου του 1864.

Η εφαρμογή των ρυθμίσεων του παραπάνω διατάγματος άλλαξε κυριολεκτικά την όψη της πόλης και του λιμανιού της. Καταρχήν στο βορειο-δυτικό μέρος της πόλης σχηματίστηκε ο συνοικισμός των εργοστασίων. Επειτα το λιμάνι της Ζέας καθαρίστηκε κι εκβαθύνθηκε κι επομένως διευρύνθηκε η λεκάνη του κεντρικού λιμανιού. Και τέλος ο σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών πέρασε μέσα από την πόλη και την χώρισε σε δύο μέρη, βόρεια της γραμμής υπήρχαν τα εργοστάσια και νότια η υπόλοιπη πόλη.

Η εκβιομηχάνιση του Πειραιά συνεχίστηκε, με ορισμένες διακυμάνσεις στο ρυθμό της, μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα. Και βέβαια ανάλογη ήταν και η επέκταση της βιομηχανικής ζώνης στο χώρο, ο οποίος διατήρησε τις παλιές του χρήσεις αλλά απέκτησε και νέες. Έτσι για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα

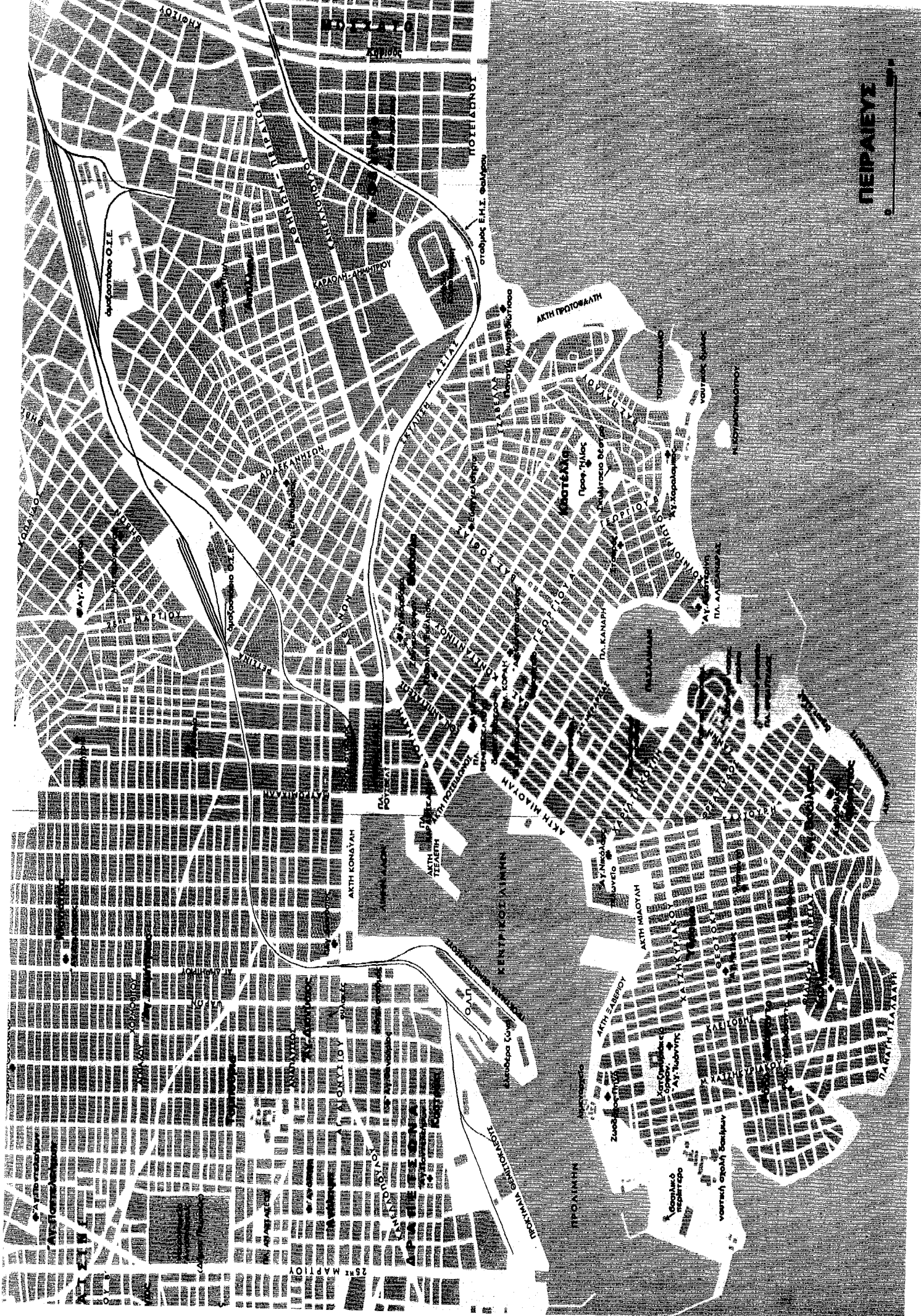
η πειραική βιομηχανία συνυπήρξε με το νεκροταφείο της πόλης, με τους οίκους ανοχής αλλά και με τους κήπους και τους αμπελώνες, που βρίσκονταν στο βορειο-δυτικό μέρος της πόλης. Παράλληλα δύο νέες σιδηροδρομικές γραμμές, η Πειραιώς-Πελοποννήσου και η Πειραιώς-Λαρίσης, κατασκευάστηκαν και σύνδεσαν τον Πειραιά με όλη τη χώρα, αλλά και αργότερα με την Ευρώπη και την Ασία. Οι νέες γραμμές, παρά την αντίθετη άποψη της δημοτικής αρχής, πέρασαν μέσα από το συνοικισμό των εργοστασίων και τον τριχοτόμησαν.

Ωστόσο, η αξιοποίηση του Αλιπέδου δεν έλυσε το χρόνιο πρόβλημα της περιοχής, που ήταν η ελώδης κατάσταση του εδάφους της. Αντίθετα μάλιστα, η έλλειψη της απαραίτητης υποδομής επέτεινε το πρόβλημα. Τα νερά των εργοστασίων και των πλημμυρών λίμναζαν στα χαμηλότερα μέρη της βιομηχανικής ζώνης και γίνονταν εστία μολυσματικών ασθενειών, κυρίως για την εργατική τάξη που κατοικούσε εκεί. Τελικά οι συνεχείς προσπάθειες της δημοτικής αρχής για τη δημιουργία ενός αποχετευτικού δικτύου και η πραγματοποίηση αντιπλημμυρικών έργων στην κοίτη του Κηφισού απέδωσαν. Οι συνθήκες διαβίωσης της εργατικής τάξης ήταν αισθητά βελτιωμένες στις αρχές του 20ου αιώνα.

Εν κατακλείδει, το 1900 ο Πειραιάς δεν ήταν απλά και μόνο το επίγειο της πρωτεύουσας, αλλά η μοναδική καθαρά βιομηχανική πόλη της χώρας. Μέσα σε σαράντα χρόνια (1860-1900) κατάφερε να εξελιχθεί από εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο σε βιομηχανικό. Τα 76 ατμοκίνητα εργοστάσια και οι 7.500 περίπου εργαζόμενοι αποτέλεσαν για τον Πειραιά μια σημαντική παραγωγική βάση, η οποία τού επέτρεψε να

επικρατήσει απέναντι στις μόνιμες ανταγωνίστριες του, την Πάτρα και τη Σύρο.

(Ο χάρτης που ακολουθεί δείχνει τη θέση της βιομηχανικής ζώνης στον Πειραιά του 20ου αιώνα. Αμέσως μετά τον ερχομό των μικρασιατών προσφύγων η περιοχή των εργοστασίων έγινε ο πυρήνας γύρω από τον οποίο δημιουργήθηκαν νέοι συνοικισμοί στη Δραπετσώνα, το Κερατσίνι, τη Νίκαια και τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.)



ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



Χ Α Ρ Τ Η Σ 11

Η σύγχρονη πόλη και το λιμάνι του Πειραιά

Η βιομηχανική ζώνη βρίσκεται πλέον στο κέντρο του πολεοδομικού ιστού και ταυτόχρονα αποτελεί σύνορο ανάμεσα στις "κακές" και "καλές" από περιβαλλοντική άποψη συνοικίες του Πειραιά.

Πηγή: εγκυκλοπαίδεια Δομή, τ. 12ος, σ. 443, εκδ. έβδομη (2.10.1975).

П А Р А Р Т Н М А Т А

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Η σύσταση του Δήμου Πειραιά

Α'

ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Περί τους εις Πειραιά συνοικισμού των Χίων.

Ο Θ Ω Ν

ελέω Θεού Βασιλεύς της Ελλάδος.

Αποστέλλοντες εις την επί των Εσωτερικών Γραμματείαν την αναφοράν των πληρεξουσίων των Χίων περί του συνοικισμού των εις Πειραιά, γνωστοποιούμεν εις αυτήν ότι, λαβόντες υπ' όψιν την προτέραν των Χίων αναφοράν και την γνωμοδοτικήν έκθεσιν του Υπουργικού Συμβουλίου και της επί των Εσωτερικών Γραμματείας, απεφασίσαμεν περί του αντικειμένου τούτου τα εξής.

1. Δωρεάν η παραχώρησις των οικοπέδων και των αναλογούντων εις αυτά οδοτεμαχίων δεν ημπορεί να γίνη, διότι αντιβαίνει τούτο εις τας γενικάς αρχάς· όθεν θέλουν ισχύει δια το έτος 1835 οι ορισμοί των άρθ. 1, 2 και 3 του από 24 Ιανουαρίου (5 Φεβρουαρίου) Διατάγματος.

Σκεφθέντες μ' όλα ταύτα ότι οι Χίοι πρώτοι εζήτησαν να συνοικισθώσιν εις Πειραιά και αποβλέποντες εις τας μεγάλας αυτών εκδουλεύσεις κατά τον Ελληνικόν αγώνα και την στερεάν ημών απόφασιν να προικοδοτήσωμεν με ιδιοκτησίαν τας Ελληνικάς οικογενείας, μεταξύ των οποίων πρέπει να συμπεριληφθώσι και αι των Χίων, αποφαινόμεθα ότι, όσοι εξ αυτών θέλουν εγκατασταθή εις το ήμισυ μέρος της πόλεως του Πειραιώς, το οποίον επεφυλάχθη δια τους Χίους, θέλουν απαλλαγή, εάν το ζητήσωσιν, από την εις μετρητά πληρωμήν, ως τούτο προσδιορίσθη εις το άρθ. 4 του από 24 Ιαν. [5 Φεβρ.] Διατάγματος και δια του από 13/25 Μαρτίου ετέρου Διατάγματος, αλλά τούτο, εάν εντός 3 μηνών αφ' ης δημοσιευθή η παρούσα απόφασις, 50 τουλάχιστον Χίοι δηλώσωσι προσηκόντως ότι θέλουν εγκατασταθή εις Πειραιά, εκλέξωσι μεταξύ αυτών, κατά τον ανωτέρω οριζόμενον τρόπον, επιτροπήν έχουσαν την προσήκουσαν πληρεξουσιότητα δια να παρασκευάση τα περαιτέρω περί της εις τον Πειραιά αποκαταστάσεως των, και απέλθη επί τούτω εκείσε, ώστε εντός δύο περαιτέρω μηνών (πέντε δηλαδή μηνών αφ' ης ήθελε δημοσιευθή η παρούσα) να αποκατασταθώσιν εις Πειραιά τουλάχιστον 50 Χίοι, να συγκροτήσωσι κατά νόμον τον Δήμόν των και να αρχίσωσι τας οικοδομάς των. Εάν αι συμφωνίαι αύται δεν ήθελαν εκπληρωθή εντός της προαναφερθείσης προθεσμίας, όλοι οι εμπεριεχόμενοι εις την παρούσαν απόφασιν ορισμοί ανακαλούνται και δύνανται να τροποποιηθώσιν.

Προς τούτοις δε προσδιορίζονται και αι ακόλουθοι συμφωνίαι περί των γηπέδων τούτων.

α'. Η κατά τα άρθ. 1-3 του από 24 Ιανουαρίου (5 Φεβρουαρίου) Διατάγματος καταλογισθησομένη τιμή του οικοπέδου θέλει εκπίπτεσθαι από την προσδιορισθησομένην δια πάσαν Ελληνικήν οικογένειαν προικοδοτήσιν, όταν αύτη ενεργηθή.

β'. Ο αποκτήσας γήπεδον θέλει πληρώσει από της στιγμής της παραχωρήσεως όλα τα τέλη εις τα οποία θέλουν υποχρεωθή δι' εκείνου του Νόμου οι προικοδοτούμενοι (donataires).

γ'. Επί οικοδομής τόπων μεγαλητέρων, και οι οποίοι υπερβαίνουνσι το μέτρον των 1200 πήχεων εις τας πλαγίας οδούς

(routes de travers), ή των 600 πηχών εις τας λεωφόρους, η κατά τα άρθ. 1-3 του από 24 Ιανουαρίου (5 Φεβρουαρίου) Διατάγματος λογισθησομένη τιμή του τεμαχίου αυτών, κατά το οποίον υπερβαίνουν τον προαναφερθέντα όρον, θέλει πληρόνεσθαι κατά το άρθρ. 4 του ανωτέρω Διατάγματος και το από 13/25 Μαρτίου Διάταγμα.

Επιφυλαττόμεθα δε, μεσιτεύσαντος περί τούτου του Δήμου, να ευκολύνωμεν έτι πλέον τρόπον πληρωμής επί μεγάλων καταστημάτων.

Οι τόποι δε, τους οποίους χρειάζονται οι Χίοι δια τα δημοτικά και άλλα αγαθοεργά καταστήματα, θέλουν παραχωρηθή επίσης εις αυτούς άνευ πληρωμής· αλλ' η τιμή αυτών θέλει καταλογισθή εν καιρώ τω δεόντι εις την κατά νόμον προσδιορισθησομένην προικοδότησιν του Δήμου, και υπόκειται εις όλας τας περί τούτου κανονισθησομένας συμφωνίας.

2. Θέλει επιφυλαχθή εις τους Χίους ακόμη δια δύο έτη περαιτέρω, δηλ. από το 1838 εις το 1839 και τούτου συμπεριειλημμένου, το δι' αυτούς προσδιορισθέν ήμισυ του Πειραιώς, αλλ' επί ταις εν τοις άρθροις 3 και 7 ιδιαίτεrais συμφωνίαις.

Διατηρεί όμως η Κυβέρνησις το δικαίωμα να ανακαλέση την επέκτασιν ταύτην, εάν οι Χίοι δεν ήθελαν οικοδομήσει κατά τα πρώτα τρία έτη επί τριών πεμπτημορίων των εις αυτούς επιφυλαχθεισών εθνικών γαιών, ή εάν δεν ήθελαν δώσει τουλάχιστον αποχρώσας εγγυήσεις περί τούτου, εκ του εναντίου αναφερθώσιν άλλοι θέλοντες να οικοδομήσωσι.

3. Αποβλέποντες εις τον δεύτερον παράγραφον του άρθ. 8 του από 24 Ιανουαρίου (5 Φεβρουαρίου) Διατάγματος, ορίζομεν τα ακόλουθα προς εκτέλεσιν αυτού:

α'. Η κατά το έτος 1836 παραχώρησις θέλει γίνει με τας οποίας και κατά το 1835 συμφωνίας.

Αλλ' εάν έως του τέλους του 1836 δεν ήθελαν ενοικοδομηθή τα δύο πεμπτημόρια του τοις Χίοις επιφυλαχθέντος τόπου, απόκειται εις την Κυβέρνησιν να ενεργήση την πανδήμως και επί ελευθέρω συναγωνισμώ δημοπρασίαν του ανοικοδομήτου μέρους των 2/5.

Απ' εναντίας οι ορισμοί 3 και 4 του άρθ. 8 του από 2 (14) Δεκεμβρίου Διατάγματος θέλουν είναι ανίσχυροι δια τους Χίους.

Το δ' ως ανωτέρω πωληθησόμενον μέρος θέλει εκλεχθή όλον εις ένα μέρος, διανεμηθέν εις οικόπεδα προ της δημοπρασίας· ο ελάχιστος της τιμής όρος θέλει κανονισθή κατά τους τύπους του άρθ. 1, 2 και 3 του από 24 Ιανουαρ. (5 Φεβρουαρίου) Διατάγματος· ως προς τα λοιπά δε θέλουν εφαρμοσθή οι εν καιρώ της πωλήσεως ισχύοντες κανονισμοί περί της εκποιήσεως των εθνικών κτημάτων.

β'. Τα αυτά θέλουν ενεργηθή και κατά το έτος 1837, με την διαφοράν ότι τότε μόνοι οι εν ταις πλαγίαις οδοίς οικοδομής τόποι θέλουν παραχωρείσθαι κατά τους ορισμούς των αρθ. 1 έως 3 του από 24 Ιανουαρίου (5 Φεβρουαρίου) Διατάγματος· οι των λεωφόρων θέλουν δημοπρατηθή κατά τας προρρηθείσας τροπολογίας· αλλ' η δημοπρασία αύτη θέλει γίνει μόνον μεταξύ Χίων χωρίς να λάβωσι μέρος και άλλοι τινές.

Εάν εις το τέλος του έτους 1837 δεν οικοδομηθώσι τα 3/5 της εις τους Χίους επιφυλαχθείσης εθνικής γης, δύναται η Κυβέρνησις να ενεργήση περί των μη οικοδομηθέντων μερών αυτής ό,τι προσδιορίσθη ανωτέρω υπό το στοιχείον α'. δια το έτος 1836 ως προς τα 2/5.

γ'. Οι αυτοί ορισμοί ισχύουσιν αναλόγως και δια τα έτη 1838 και 39· αλλά τότε εκείνοι μόνον οι Χίοι δύνανται να απαιτήσωσι την δια χειρός ή εκτός της γενικής Δημοπρασίας παραχώρησιν του γηπέδου, όσοι ενεγράφησαν ήδη θετικώς προ της 1 Ιουνίου 1837 εις το βιβλίον του Δήμου (registre communal).

Η εις το α'. και β'. επιφύλαξις περί των ανοικοδομητών πεμπτημορίων του 1836 και 1837 θέλει εφαρμοσθή αναλόγως επίσης και δια τα λοιπά πεμπτημόρια του 1838 και 1839.

4. Η περιοχή, ήτις θέλει οικοδομηθή εις το επιφυλαχθέν δια τους Χίους μέρος, θέλει μεν αποτελεί μέρος αναπόσπαστον της πόλεως του Πειραιώς, αλλά αποκατασταθισών εκεί τουλάχιστον 50 Χίων οικογενειών, θέλει σχηματίζει Δήμον αυθύπαρκτον, φέροντα το όνομα Δήμος των Χίων.

5. Αχρι δε του σχηματισμού του Δήμου ταύτης οι ιδιοκτήται των εις τούτο το μέρος κειμένων γηπέδων τε και οικιών θέλουν υπάγεσθαι εις τον ότι τάχιστα σχηματισθησόμενον επί του άλλου μέρους Δήμον· ως προς τούτο παραπέμπομεν προ πάντων εις την από 2 (14) Οκτωβρίου 1834 απόφασιν, και εκτός τούτου προσδιορίζομεν έτι τα ακόλουθα κατά συνέπειαν της αυτής αποφάσεως.

6. Διατηρούνται οι υπ' αρ. 2, 4, 9, 20 της αποφάσεως ταύτης ορισμοί, τους οποίους παρεδέχθησαν ήδη κατά την από 13 Ιανουαρίου αναφοράν οι πληρεξούσιοι των Χίων.

7. Όλαι αι εθνικαί και μοναστηριακαί γαίαι, αι εις το δεξιόν μέρος του Πειραιώς κείμεναι, επιφυλάττονται εις τους Χίους δια 5 έτη κατά τον προμνησθέντα τρόπον· εξαιρούνται δ' εκ τούτων:

α'. Εκείναι, των οποίων η Κυβέρνησις έχει ανάγκην δια δημοσίους χρείας.

β'. Εκείναι, των οποίων η Κυβέρνησις έχει ανάγκην εις ανταλλαγήν άλλων οικοπέδων δια τον άνω σκοπόν χρησιμευόντων, ή τας οποίας ήδη παρεχώρησεν.

Οι ιδιώται (les privés) θέλουν κρατήσει επίσης εις τον Πειραιά επί του δεξιού μέρους αυτού την ιδιοκτησίαν των· οφείλουσιν όμως να υποβληθώσιν εις τους περί του σχεδίου της πόλεως ορισμούς.

8. Περί των επί των άθρ. α'. και β'. της προαναφερθείσης εκθέσεως προτάσεων των Χίων, των αφορωσών τας προς τον σχηματισμόν του Δήμου εργασίας, εγκρίνομεν να προπαρασκευασθώσιν αυταί και γίνωσιν εν Σύρα, και επί τούτω τω σκοπώ να συγκροτηθή μία επιτροπή κατ' αναλογίαν της διοικήσεως του Δήμου.

Επί τούτω δε πρέπει:

α'. Να εκτεθώσιν αμέσως τα της εγγραφής βιβλία (les registres d' inscription) μάλιστα εις Σύραν, εις Αθήνας, Αίγιναν και Πειραιά.

β'. Εκαστος των εις τους τόπους τούτους παρόντων Χίων, ο οποίος θέλει να αποκατασταθή εις Πειραιά, οφείλει να εγγραφή εις αυτά.

γ'. Να φανερώση πόσην γην δι' οικοδομήν θέλει, κατά τα δια του από 2 (14) Δεκεμβρίου Διατάγματος ωρισμένα, προσέτι δε εάν θέλη να λάβη ταύτην εις τας μεγάλας οδούς ή τας πλαγίας, και πότε μέλλει να αποκατασταθή.

δ'. Εις έκαστον αναφερόμενον θέλει παραδίδεσθαι απόσπασμα (extrait) των άνω όρων κατά τους νομίμους τύπους.

ε'. Θέλουν καταστρωθή εν Σύρα οι Δημαιορησιακοί κατάλογοι εις ημέραν προσδιορισμένην υπό την ανωτέραν διεύθυνσιν του εκείσε Νομάρχου.

Εἰς τούτους θέλουν συμπεριληφθῆ ὅσοι παραδώσωσι κατ' ἐκείνην τὴν ἡμέραν τὸ ἀνω σημειωθὲν ἀπόσπασμα, προσέτι δε καὶ ὅσοι ἀποδείξωσιν ὅτι ἔχουσιν ἐν Πειραιεὶ εἰς τὸ μέρος τῶν Χίων τινὰ οἰκίαν.

Περαιωθέντων τῶν δημαιρεσιακῶν καταλόγων, πρέπει νὰ σχηματισθῆ τότε δημαιρεσιακὸν συνέδριον (college communal) κατὰ τὸν περὶ δήμων Νόμον· ἡ δε βαθμολογία τῶν τα μάλιστα φορολογουμένων διευθετεῖται κατὰ τὸ μέγεθος τῶν οικοπέδων, ὡς ταῦτά εἰσὶ σημειωμένα εἰς τὰ πιστοποιητικά (certificats).

Ἡ ἐκλογή τῆς Επιτροπῆς πρέπει τότε νὰ γίνῃ ταχύτατα. Ὡς δημαιρεσιακὸς Επίτροπος διορίζεται ὁ ἐν Σύρα εἰρηνοδίκης, ὁ δε Νομάρχης ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς ἀντικαταστάσεως ἐν περιπτώσει κωλύματος αὐτοῦ.

Οἱ ἐν Αῤῥῆναις, Αἰγίνῃ καὶ Πειραιεὶ κατοικοῦντες Χῖοι, καθὼς καὶ οἱ ἔχοντες οἰκίαν εἰς τὸ δεξιὸν μέρος τοῦ Πειραιῶς, θέλουν προσκληθῆ ἰδίως εἰς τὴν ἐπαρχιακὴν διεύθυνσιν ἢ εἰς τὸν ἀρμόδιον Ἐπαρχον, καὶ εἰδοποιηθῆ ἀνυπερθέτως περὶ τῆς διατάξεως ταύτης.

Εἰς τὴν Σύραν πρέπει νὰ γίνῃ χωρὶς ἀναβολὴν τινα ἡ γενικὴ γνωστοποίησις τῆς διατάξεως ταύτης· ἀμα δε σχηματισθῆ ἡ Επιτροπὴ, θέλει ἐγκατασταθῆ αὐτὴ (constitue) παρὰ τοῦ Νομάρχου καὶ θέλει ἀπέλθῃ ἀμέσως εἰς Πειραιά δια νὰ προετοιμάσῃ τὰ περαιτέρω.

9. Ἀχρι δε τοῦ σχηματισμοῦ τοῦ Δήμου διορίζεται εἰς τὴν ἐπὶ τῶν οικοδομῶν Επιτροπὴν ὁ Κύριος Κοντόσταυλος, καὶ εἰς περίπτωσιν κωλύσεως ὁ Κύριος Νεγρεπόντης.

10. Περὶ τῆς ἐκτελέσεως τοῦ 9 ἀρθ. τῆς ἀπὸ 2 (14) Οκτωβρίου ἀποφάσεως ἀπεκδεχόμεθα ταχείας προτάσεις.

11. Περὶ τῆς προικοδοτήσεως τοῦ Δήμου θέλει ἐκδοθῆ μετὰ τὸν σχηματισμὸν τοῦ ἐν καιρῷ ἰδιαιτέρως διατάξεις ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἐκδοθησομένου γενικοῦ περὶ προικοδοτήσεως Νόμου.

12. Περὶ τῶν εἰς Πειραιά υδραγωγείων, περὶ τῆς ἀποξηράνσεως τῶν ἐκεῖσε εὐρισκομένων ἐλῶν καὶ περὶ κατασκευῆς τῶν ἀποθηκῶν ἐξεδόθησαν ἤδη ἀποχρώσαι ἀποφάσεις ὑπὲρ τοῦ συμφέροντος τοῦ νέου Δήμου τοῦ Πειραιῶς.

13. Περὶ τῆς ἀνεγέρσεως Ὑγειονομικῶν <καταστημάτων> καὶ ἄλλων τοιούτων καταστημάτων περιμένομεν τὰς ἀπαιτηθείσας προτάσεις.

14. Περὶ συστάσεως ἐλευθέρου λιμένος παραπέμπομεν εἰς τὴν ἤδη ἐκδοθείσαν ἀπόφασιν περὶ τῆς ἐν Πειραιεὶ διαμετακομίσεως (transito)· ἄλλως δε, διατηροῦνται οἱ ὀρισμοὶ τοῦ ἀρθ. 20 τῆς ἀπὸ 2/14 Οκτωβρίου ἀποφάσεως.

15. Αἱ περὶ τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ λιμένος διαταγαὶ ἀνανεώθησαν.

16. Σκοπεύομεν νὰ συνεισφέρωμεν εἰς τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἀναγκαίων τοῦ λιμένος προχωμάτων (quais) ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῆς συγκοινωνίας καὶ τῶν μέσων τοῦ δημοσίου Ταμείου, ἐπιφυλαττόμενοι ὅμως τὴν ἐπιστροφὴν ἐν καιρῷ τῷ δέοντι καὶ τὴν ἀποπληρωμὴν τῆς ἐπ' αὐτῷ τῷ σκοπῷ ἐγκριθησομένης προκαταβολῆς· περὶ τούτου δε θέλει γίνῃ δημοτικὴ ἀπόφασις καὶ θέλει Μᾶς καθυποβληθῆ περιμένομεν ἐπίσης τὰς προτάσεις περὶ οἰκοδομῆς τῶν προχωμάτων τούτων καὶ τοὺς ἀναγκαίους υπολογισμοὺς τῶν ἐξόδων.

17. Δίδεται εἰς τοὺς Χῖους ἡ ἀδεία νὰ συστήσωσιν Τράπεζαν (Banque), ἀλλ' ἐπιφυλάττονται αἱ ἀπὸ τὸ γενικὸν συμφέρον ὑπαγορευθησόμεναι περαιτέρω διατάξεις, καὶ ρητῶς

α'. Νὰ παύσῃ αὐτὴ, εἴν ἤθελε συστήθῃ γενικὴ Τράπεζα, προσδιορισθῆ ὁ ἀποκλεισμός πάσης ἄλλης, καθ' ἣν περίπτωσιν

όμως αι συμβολαί της Τραπέζης των Χίων θέλουν γίνεσθαι δεκταί εις την Γενικήν κατ' αίτησίν των.

β'. Να μη λάβη χώραν καμμία καταναγκαστική τιμή των Γραμματίων (le cours)- και

γ'. Να ημπορούν να εκδίδωνται γραμμάτια ανώνυμα (au porteur).

Περί δε του κανονισμού του καταστήματος τούτου θέλουν καθυποβάλει οι Χίοι εις Ημάς σχέδιον, του οποίου επιφυλαττόμεθα την έγκρισιν.

18. Περί της οροθεσίας της πόλεως του Πειραιώς πρέπει αμέσως να Μάς καθυποβληθή η προ πολλού ήδη καιρού αναγγελθείσα πρότασις, υποβαλλομένου του απαιτηθέντος διπλού σχεδίου.

19. Εγκρίνομεν όπως οι ιδιοκτήται οικιών και οικοδομών τόπων επί της αριστεράς πλευράς του Πειραιώς σχηματίσωσιν από τώρα Δήμον, εις τον οποίον θέλουν προστεθή προσωρινώς και εκείνοι του δεξιού μέρους μέχρις ότου σχηματισθή ο Δήμος των Χίων.

Κατά συνέπειαν τούτων θέλουν διαταχθή αμέσως τα περαιτέρω.

Περιμένομεν να Μάς καθυποβληθή ταχύτατα ο σχηματισμός του Δήμου τούτου και των δημοσιονομιών.

20. Θέλει κοινοποιηθή εις τον Νομάρχην Κυκλάδων επικυρωμένον αντίγραφον του Διατάγματος τούτου εις διπλούν δια το ταχύτερον και ασφαλέστερον ομού με τας αναγκαίας οδηγίας, και θέλει διαταχθή ούτος να δημοσιευθή το πρώτον εις τους εν Σύρα Χίους εντός 48 ωρών το πολύ μετά την παραλαβήν του, και να αναφέρη με πρώτην ευκαιρίαν ότι ενήργησε το διαταχθέν εκτός δε τούτου θέλει γνωστοποιηθή η απόφασις αυτή ενταύθα και εις Πειραιά δια τοιχοκολλήσεως και καταχωρηθή προσέτι εις έν των προσεχών φύλλων της Εφημερίδος των Αγγελιών.

Εν Αθήναις, την 17/29 Απριλίου 1835.

Εν ονόματι του Βασιλέως
Η ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΙΑ

Ο κόμης Αρμανσπεργ πρόεδρος, Κόβελ, Ειδεκ.

Ο επί των Εσωτερικών Γραμματεύς
της Επικρατείας
Ι. Κωλέτης.

Πηγή: Χιακόν Αρχείον, επιμ. έκδ. Ι. Βλαχογιάννη. Αθήνα 1910, τ. 5ος, σ. 183-189.

B'

αρ. 94
Αριθ. πρ: 136

Συνεδριάσεις
του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς

Συνελθόν σήμερον την εικοστήν Απριλίου του χιλιοστού οκτακοσιοστού τεσσαρακοστού έτους συγκείμενον παρά των υπογεγραμμένων μελών του Θεόδωρον Κουτζούκον, Εμμ. Δεικτάκη, Βασίλειον Αργαστηριάρην και Ιωάννην Αποστόλου επί παρουσία και του Δημάρχου.

Συνελθόν σήμερον εις την αίθουσαν των συνεδριάσεων αυτού έλαβε γνώσιν παρά του Δημάρχου Πειραιώς του υπ' αριθ. 2145 υπό ημερομηνίαν 18 Απριλίου μεσούντος εγγράφου του Διοικητού Αττικής προς τον Δήμαρχον Πειραιώς αφορόν το από 26 Μαρτίου τ.ε. ψήφισμα του Δημοτικού Συμβουλίου των Αθηνών περί της συγχωνεύσεως του Δήμου του Πειραιώς και του Αμαρουσίου με του των Αθηνών, την οποίαν γνώμην μη συμμεριζομένη η Διοίκησης, φρονεί μόλα ταύτα ότι ανάγκη ο Δήμος του Πειραιώς να συγχωνευθή με τους ονομαστικούς Δήμους των Χίων και Υδραίων, και προσκαλεί όθεν την γνωμοδότησιν του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου του Πειραιώς περί των ανωτέρω δύο αντικειμένων.

Το Δημοτικόν Συμβούλιον τούτο σκεφθέν εμβριθώς θεωρεί προπάντων παράλογον και άσκοπον την συγχώνευσιν του Δήμου του Πειραιώς με εκείνου των Αθηνών, καθότι αι συγχωνεύσεις δι' άλλον σκοπόν δεν προτίθενται κυρίως παρά δια την ολιγανθρωπίαν και πτωχείαν, καθόσον αφορά τας Δημοτικές εισπράξεις τινών Δήμων, ένεκα των οποίων ελλείψεων απαιτείται συγχώνευσις αναγκαιώς δια να διατηρηθώσι και ν' απολαύσωσι τα πλεονεκτήματα περί όσων διαλαμβάνει ο περί Δήμων Νόμος, καθόσον αφορά την ανέγερσιν και διατήρησιν των θρησκευτικών, εκπαιδευτικών και άλλων αγαθοεργών Καταστημάτων αλλ' ο Πειραιεύς αγαθή τύχη δεν είναι εις την περίπτωσιν ταύτην καθότι, όχι μόνον οι κάτοικοι είναι εις αριθμόν να μορφώσουν ήδη και Δήμον δευτέρας τάξεως, αλλά και αι εισπράξεις του είναι τοιαύται, ώστε, όχι μόνον επαρκεί εις τας ανάγκας του όλας, αλλά και παρουσιάζει και έν όχι ευκαταφρόνητον περίσσευμα εις τον προϋπολογισμόν του, ως είναι γνωστόν προς την Διοίκησιν επειδή η πόλις αύτη ολονέν αυξάνει, ολονέν προοδεύει, και δεν είναι καμμίαν αμφιβολία ότι εντός ολίγων χρόνων να προσεγγίση και τον αριθμόν των κατοίκων δια πρώτης τάξεως Δήμον προς τι λοιπόν μία συγχώνευσις υπαγορευμένη μάλλον από εγωισμόν με σκοπόν μάλλον να γίνεται πρόσκομμα εις τας Δημοσίους υπηρεσίας του τόπου τούτου, οπότε ως εκ της θέσεως του, καθό λιμήν και καιρίον αποβατήριον προς την πρωτεύουσαν, αναγκαιούται ιδίας Δημοτικής Αρχής δια να εμπορή να εκπληρή αρκούντως όσα είναι αναγκαία δια την πρόδον της Δημοσίους και τοπικής υπηρεσίας;

Καθόσον αφορά την συγχώνευσιν των ονομαστικών Δήμων Χίων και Υδραίων, είναι αναντίρρητον ότι το συμφέρον του τόπου απαιτεί μίαν τοιαύτην συγχώνευσιν, καθότι, εκ της αυξήσεως του πλήθους και της συνδρομής παντός είδους πλεονεκτήματος, δεν είναι αμφιβολία ότι τα Δημοτικά πράγματα του τόπου θέλουν προοδεύσειν επαισητότερον, και δια μόνης της σύμπνοιας και κοινής συνεργίας, εγρήγορα θέλει εννοήσειν ο τόπος οποία τα εκ της συγχωνεύσεως ταύτης πλεονεκτήματα.

Δια ταύτα, το Δημοτικόν του Πειραιώς Συμβούλιον γνωμοδοτεί παμψηφεί,

Α" ότι είναι απαράδεκτος η προτεινομένη συγχώνευσις του Δήμου τούτου με του των Αθηνών.

Β" Η συγχώνευσις, των του πειραιώς ονομαστικών Δήμων χίων και υδραίων μετά του ήδη υπάρχοντος Δήμου του Πειραιώς, είναι αναγκαία και δι' όλην την πόλιν ωφέλιμος.

Ο Δήμαρχος επιφορτίζεται να ενεργήση τα δέοντα καθόσον αφορά την προκειμένην γνωμοδότησιν του Συμβουλίου τούτου και να παραπέμψη αντίγραφα εις τους ονομαστικούς Δήμους των χίων και υδραίων, προς γνώσιν των.

Εν Πειραιεί την 20 Απριλίου 1840

ο Πρόεδρος
Κ. Παπα Α. Θεοχάρης

Τα μέλη
Θεόδωρος Κουτζούκος
Μ. Δεικτάκης
Β. Ν. Αργαστηριάτης
Ιωα. Αποστόλου

Πηγή: Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξ.
136/20.4.1840.

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Ι Ι

Το πολεοδομικό πλαίσιο

Α'

ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και κωμών.

ΟΘΩΝ

ΕΛΕΩ ΘΕΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

Κατά πρότασιν της Ημετέρας επί των Εσωτερικών Γραμματείας, διατάξαμεν τα ακόλουθα περί της τοποθεσίας των πόλεων και κωμών καθ' όσον αυτή αφορά την επιμελουμένην της Δημοσίου υγείας αστυνομίαν.

Αρθρ. 1.

Πόλεις και κώμαι πρέπει ν' ανεγείρωνται μόνον εις τόπους, όπου ευρίσκονται τα προς το ζην αναγκαία και ήδη υπάρχει συστημένη η μετά των πέριξ συγκοινωνία ή δύναται τουλάχιστον να κατορθωθή δια μετρίας δαπάνης. Εντεύθεν συνάγεται ότι καθόσον συγχωρούσιν αι περιστάσεις συμφέρει να μη οικοδομώνται πόλεις και κώμαι εις γην απρόσβατον και άκαρπον.

Αρθρ. 2.

Μόνον όπου επικρατεί υγιής αήρ συγχωρείται να κτίζωνται πόλεις και κώμαι, ουχί δε πλησίον τελμάτων ή απλώς εις τόπους νοσώδεις και κινδυνεύοντας από πλημμύρας, ηφαιστειούς εκρήξεις κλπ., εκτόν αν φαίνεται δυνατόν να απομακρυνθώσι τα τοιαύτα κακά δι' επιτηδείων τρόπων ή να κατασταθώσι τουλάχιστον αβλαβή.

Αρθρ. 3.

Πόλεις και κώμαι εκεί επιτρέπεται να γίνωνται όπου ή ήδη υπάρχει, ή δύναται να εξοικονομηθή άλλοθεν ποτίμου και υγιεινού ύδατος ικανή ποσότης· την δε ποιότητα ταύτην εξετάζει προηγουμένως έμπειρος και ειδήμων του πράγματος άνθρωπος. Το ποτάμιον και πηγαίον ύδωρ προκρίνεται παρά τα λοιπά ταύτα τα φρέατα δε και αι δεξαμεναί (κιστέρναι) πρέπει να ανοίγωνται και κατασκευάζωνται εις αρμόδιον και άνοσον τόπον.

Αρθρ. 4.

Η θέσις των ανεγερθησομένων πόλεων και κωμών πρέπει να εκλέγεται τοιαύτη, ώστε να μη ενοχλώνται ούτε από την πολλήν ψυχρίαν και θέρμην, ούτε από δριμείς και νοσηρούς ανέμους. Συμβάλλει δε μάλιστα προς επιτυχίαν τούτου η κατάλληλος γειτονία λόφων, λειμώνων, ποταμών και θαλάσσης. Κατά πάσαν όμως περίστασιν συμφέρει να έχη ελευθέραν δίοδον ο άνεμος δια να μη συσσωρεύωνται αναθυμιάσεις επιβλαβείς.

Εν γένει η ανοικτή, ελευθέρα και οπωσούν υψηλή θέσις προτιμάται από την περικλειστον και περιστοιχισμένην από υψηλά όρη, καθώς η προς μεσημβρίαν και ανατολάς κλίσις προκρίνεται από την προς άρκτον και δύσιν.

Αρθρ. 5.

Περιτειχίσματα, τοίχοι πόλεων, βάραθρα, προχώματα και τα

όμοια εμποδίζουν την ελευθέραν των ανέμων πνοήν· όθεν οφείλομεν όσον δυνατόν να τα αποφεύγωμεν.

Άρθρ. 6.

Θέλει μάλιστα κατασταθή σκοπιμωτάτη των πόλεων η θέσις, εάν αι οδοί υπάρχωσιν ευθείαι και κόπτωνται ορθογωνίως· αλλ' η διεύθυνσις πρέπει να διατεθή πλαγία (εγκαρσίαθ προς τα τέσσαρα σημεία του κόσμου δια να φωτίζη όλα τα μέρη της πόλεως ο ήλιος.

Αι οδοί δεν πρέπει να γίνωνται δυσαναλόγως και υπερβολικώς πλατείαι δια να μη αυξάνη ο καύσων από έλλειψιν σκιάς· αλλά δεν συγχωρείται πάλιν ούτε πολλά στεναί να γίνωνται· και αυτών δε των μικρών οδών το πλάτος δεν θέλει είναι ολιγώτερον των 6 μέτρων.

Άρθρ. 7.

Αι πλατείαι θέλουσι διορισθή ικαναί κατά τον αριθμόν και εις ανάλογον συμμετρίαν διηρημέναι, ουχί όμως υπερβολικού μεγέθους.

Άρθρ. 8.

Και αι οδοί δε και αι πλατείαι αυταί των πόλεων πρέπει να στρωθώσι με στερεάς πέτρας, αι δε μεγάλαι εκ τούτων θέλουσιν έχει και λιθόστρωτα πεζοδρόμια.

Καμάραι και δενδροστοιχίαι δεν επιτρέπονται ειμή εις τας μεγάλας πλατείας και εις τας ευρυχωροτάτας ρύμας των πόλεων.

Άρθρ. 9.

Εις όλας τας οδούς και πλατείας των πόλεων θέλουσι κατασκευασθή αύλακες και οχετοί προς εκροήν των υδάτων και ακαθαρσιών. Ενεκα δε τούτου πρέπει να δοθή εις τας οδούς η αναγκαία κλίσις τουλάχιστον 1/10 του μέτρου εις 30 μέτρα δια να φέρωνται τα ύδατα και αι ακαθαρσίαι δι' αυλάκων και διωρύγων έξω της πόλεως, όπου να εκχέωνται εις ρύακας, ποταμούς ή θάλασσαν.

Άρθρ. 10.

Θέλει μάλιστα επιτύχει τον προκείμενον σκοπόν η θέσις των κωμών, αν τα δημόσια καταστήματα, οίον η εκκλησία, το σχολείον, το πρεσβυτερίον, το ξενοδοχείον, το δημαρχείον και τα τοιαύτα ευρίσκωνται περί το μέσον της κώμης· αι δε οικίαι των χωρικών, περίξ αυτών εις τετραγωνικόν ή κυκλοειδές σχήμα, φυλαττομένων των αναγκαίων εμβαδών (διαστημάτων) προς κατασκευήν κήπων και μικρών οδών· η δε μεγάλη της κώμης οδός θέλει είναι λιθόστρωτος.

Άρθρ. 11.

Καθ' όλας τας πόλεις και κώμας θέλει γένει φροντίς περί της αναγκαίας ποσότητος ποτίμου ύδατος δι' υδραγωγείων, δεξαμενών και φρεάτων. Τα πρώτα αρμόζει μάλιστα να γίνωνται δια σωλήνων υπογείων· απαιτείται όμως προσοχή δια να μη μολύνωνται ή βλάπτωνται κατά τι ούτε των πηγών αι δεξαμεναί (τα δοχεία), ούτε η καθ' οδόν διεύθυνσις του υδραγωγείου· αλλ' η είσοδος του αέρος δεν θέλει εμποδισθή παντελώς. Τα δε φρέατα και αι δεξαμεναί έχοντα το αναγκαίον βάθος, θέλουσι προφυλάττεσθαι εξαιρέτως από τας εμπιπτούσας ακαθαρσίας ή επιβλαβή άλλα πράγματα, οποία ζώντα ή θνησιμαία ζώα, πτώματα και τα παρόμοια.

Αρθρ. 12.

Παραγγέλλομεν δε κατ' εξοχήν να μη ευρίσκονται πλησίον δεξαμενών, φρεάτων ή ρυάκων, τέλματα, απόπατοι ή οχετοί αποπάτων, θνησιμαιώνες και νεκροταφείον, ή βλαβερά εργαστήρια, οίον χαρτοποιεία και βυρσοδευεία δυνάμενα να μολύνωσιν ή να καταστήσωσιν επιβλαβές το ύδωρ.

Αρθρ. 13.

Δεν συγχωρείται επιχείρησις οικοδομής εις δήμους πρώτης και δευτέρας κλάσεως, ειμή αφ' ου προηγουμένως εγκριθή το σχέδιον από εμπειρότεχνον άνδρα.

Εις τον αυτόν τούτον κανονισμόν υπάγονται ομοίως και οι λοιποί δήμοι εντός ή πλησίον των οποίων ευρίσκονται εμπειρότεχνοι άνδρες, εκτός μόνον αν η οικοδομή δια την ευτέλειαν της αξίας δεν απαιτή τοιαύτην πρόνοιαν κατά την ευλόγιστον γνώμην περί τούτου των επιτοπίων Αρχών.

Γενικώς το ύψος των οικιών δεν πρέπει να υπερβαίνη τας δύο οροφάς όπου δε συμβαίνουσι σεισμοί, απαγορεύεται αυστηρώς το να έχωσι πλειοτέρας. Αξιαί μάλιστα φροντίδος κρίνονται πρώτον μεν η αρμοδία τοποθεσία της καπνοδόχης και των αποπάτων, έπειτα δε η συνεχής και ακριβής επιτήρησις όλου του οικοδομήματος, και κατ' ιδίαν της στέγης, ήτις πρέπει να υπάρχη όσω δυνατόν ανωτέρα κινδύνου πυρκαϊάς, και εις τας πόλεις να σκεπάζηται με κεραμίδια, αρδωσίαν σχιστήν λίθον ή μέταλλον· εις δε τας κώμας αρκεί να διατεθή ούτως, ώστε ο καπνός να εξέρχηται ακωλύτως.

Αρθρ. 14.

Απαγορεύεται η χρήσις, εις το εξωτερικόν των οικιών, όλων των λαμπρών χρωμάτων, οποίον το κόκκινον, το βαθύ κίτρινον, και το λευκόν· ομοίως δε και των ελαιομίκτων βαφών (couleurs a l' huile) και του βερενικείου ως επιβλαβών πάντων εις την υγείαν. Αυτά δε ομοίως συμφέρει να μη συνειθίζονται όσω δυνατόν ούτε εις τα ένδον των οικιών.

Αρθρ. 15.

Οικία νεόκτιστος δεν θέλει κατοικείσθαι πριν ξηρανθή εντελώς· τούτο δε θέλει αποδειχθή δια της αστυνομίας, εις την οποίαν ανατίθεται και η επιτήρησις όλων των διειλημμένων διατάξεων.

Αρθρ. 16.

Τα δημόσια κτίρια θέλουσι κατατάττεσθαι αρμοδίως εντός της πόλεως εις όσον ένεστιν ελευθέρους (αναπεπταμένους) τόπους.

Αρθρ. 17.

Οι σταύλοι συμφέρει να μακρύνωνται αρκετά από τας ανθρωπίνους κατοικίας· εις δε τας κώμας πρέπει τουλάχιστον να διαχωρίζωνται απ' αυτάς με έν διάφραγμα (μεσότοιχον)· ας κτίζωνται όμως πάντοτε κατωφερείς δια την εύκολον των υγρασιών απορροήν.

Αρθρ. 18.

Νοσοκομεία, σωφρονιστήρια είτε φρενοβλαβεία (hopitaux des aliénes), ειρκταί και εργατικά φυλακαί ας ανεγείρωνται όσον δυνατόν έξω της πόλεως ή τουλάχιστον εις ελευθέρως αεριζόμενα χωρία.

Άρθρ. 19.

Βιομηχανικά είτε τεχνικά καταστήματα, έχοντα βλαβεράν και επικίνδυνον επιρροήν εις τας γειτνιαζούσας κατοικίας, απαγορεύεται ν'ανεγείρωται άνευ αστυνομικής άδειας. Υπάγονται δε εις την κατηγορίαν ταύτην:

Τα εργαστήρια, όπου κατασκευάζονται το άμυλον, το βορουσιακόν κυανούν, (bleu de prusse), αι μουσικαί χορδαί, το στιλβωτικόν δια τας τραπέζας μίγμα, το νιτρικόν οξύ (au-forte), η μίλτος (minium), το αμμωνιακόν άλας, τα κηρόπαστα διαφόρου είδους υφάσματα, τα βιβλιοδετικά χαρτώνια, το αρσενικόν, το βερενίκειον και το εμπυρευματικόν έλαιον, ομοίως δε και τα πυροτεχνεία, τα ρακοσυλλεκτήρια, οι κοπρώνες, τα κανναβοβρεκτήρια, τα ξηραντήρια της καυσίμου γης (tourbe), αι κάμινοι του γύψου και της ασβέστου, τα στεατοχωνευτήρια.

Τα ακόλουθα δεν μακρύνονται μεν από τας κατοικίας των ανθρώπων, καθιστώσιν όμως αναγκαίαν της αστυνομίας την άδειαν και την συγκατάθεσιν των γειτόνων. Τα ψιμμουθιουργεία, και εν γένει όλα τα εργαστήρια χημικών αναλύσεων ή κατασκευών, τα πιλοποιεία, σαπωνεία, αλειμματοκηρεία, βυρσοδεψεία, βαφεία, χοιροστάσια, χλωρογναφεία, και πισσωτήρια (calfatures).

Αι αλυκαί θέλουσι τάττεσθαι υπό τους επικρατούντας ανέμους της πόλεως ή της κώμης.

Άρθρ. 20.

Τα σφαγεία βάλλονται έξω της πόλεως παρά την θάλασσαν, ποταμόν ή ρύακα, και εις τόπον όθεν δεν πνέουσι παντελώς ή τουλάχιστον συχνά οι άνεμοι προς την πόλιν διατηρούνται δε πάντοτε καθάρια.

Άρθρ. 21.

Τα πεταλωτήρια επιτρέπεται μεν να υπάρχωσι εις τας πόλεις, εντός όμως των αυλών εν ελλείψει δε τούτων, οι πεταλωταί εργάζονται μόνον επί των μεγάλων πλατειών.

Άρθρ. 22.

Τα λοιπά εργαστήρια, οσμήν δυσώδη ή βαρείαν απόζοντα ή θόρυβον προξενούντα, τοπίζονται εις απόκεντρους συνοικίας (μαχαλέδες) της πόλεως.

Άρθρ. 23.

Τα εκδορεία των ζώων ας μακρύνωνται τουλάχιστον ημίσειαν ώραν της πόλεως και των κωμών εις υψηλόν και σύδενδρον τόπον. Τα δε εκδαρέντα ζώα πρέπει να κατορύττωνται τουλάχιστον 6 πόδας βαθέως εις την γην.

Άρθρ. 24.

Τα κοινοταφεία ας βάλλωνται ομοίως εις ικανήν απόστασιν της πόλεως και κώμης, καταφυτευόμενα με δένδρα και θάμνους κατά το εκδοθέν ήδη περί αυτών διάταγμα.

Άρθρ. 25.

Αι οδοί και αι πλατεΐαι δεν πρέπει παντελώς να γίνωνται αδιάβατοι, εμφραττόμεναι ούτε εν καιρώ οικοδομής δια της κατεδαφίσεως ερειπίων, ούτε όταν επιφορτίζωνται και αποφορτίζωνται οιαδήποτε αντικείμενα, ούτε τέλος δι' άλλης τινός επισωρεύσεως ή διασκορπίσεως πραγματειών διαφόρων, ή άλλης ύλης.

Άρθρ. 26.

Εἰς τὰ περίξ καὶ πλησιόχωρα μέρη τῶν πόλεων καὶ κωμῶν πρέπει νὰ οικονομῶνται περίπατοι καὶ αλwaί ἀπὸ καρποφόρα ἢ τουλάχιστον σκιερὰ δένδρα.

Άρθρ. 27.

Οἱ Νομάρχαι, Ἐπαρχοὶ, καὶ Δήμαρχοι οφείλουσι κατὰ τὴν ἰδίαν αὐτοῦ ἕκαστος πολιτικὴν δύναμιν νὰ φροντίζωσι περὶ τῆς ἀκριβοῦς φυλακῆς τῶν ἐκτεθειμένων ὀρισμῶν εἰς τὴν σύστασιν τῶν πόλεων καὶ κωμῶν, καθὼς καὶ ὅταν γίνωνται μεγάλαι μεταβολαὶ οἰκοδομῶν ἐντὸς τῶν πόλεων καὶ χωρίων, ἀφ' ἐνός μὲν μέρους θέλουσιν ἐνεργεῖ συμβουλευόντες καὶ νοουθετοῦντες, ἀφ' ἐτέρου δὲ θέλουσι καταδιώκει τὰς παραβάσεις τῶν κανονισμῶν τούτων κατὰ τὸ κείμενον τοῦ Ποινικοῦ Νόμου, ὀνομαστί δὲ κατὰ τὰ ἄρθρα 598, 609 καὶ 697-700 τοῦ αὐτοῦ Νόμου.

Άρθρ. 28.

Τὸ ἡμέτερον τούτο Διάταγμα θέλει δημοσιευθῆ δια τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Άρθρ. 29.

Ἡ ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν Γραμματεία ἐπιφορτίζεται τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν αὐτοῦ.

Ἐν Ἀθήναις, 3 (15) Ἀπριλίου 1835.

ΕΝ ΟΝΟΜΑΤΙ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΩΣ

Ἡ ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΙΑ

Ὁ Κόμης ΑΡΜΑΝΣΠΕΡΓ Πρόεδρος, ΚΟΒΕΛ, ΕΙΔΕΚ.

Ὁ ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν Γραμματεὺς τῆς Ἐπικρατείας Ι. ΚΩΛΕΤΤΗΣ.

Πηγή: Φ.Ε.Κ. ἀριθ. 19, 15/27 Μαΐου 1835.

B'

ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Περί της ζώνης του σχεδίου της πόλεως Πειραιώς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α'.
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Υπ' όψιν λαβόντες το άρθρον 9 του ΤΝΗ'. Νόμου της 11 Σεπτεμβρίου 1856, περί της εν ταις πόλεσι κατασκευής πεζοδρομίων, υπονόμων κτλ. και την από 30 Σεπτεμβρίου ε.ε. υπ' αριθ. 1250 πράξιν του δημοτικού συμβουλίου Πειραιώς.

Επί τη προτάσει του Ημετέρου επί των Εσωτερικών Υπουργού, αποφασίζομεν και διατάσσομεν.

Η ζώνη του Πειραιώς, ήτοι η περί την πόλιν ταύτην έκτασις, εφ' ης δεν επιτρέπεται η ανέγερσις οικοδομών, ορίζεται εσωτερικώς μεν από τας τελευταίας οικοδομικάς γραμμάς του εγκεκριμένου αυτής διαγράμματος ρυμοτομίας, εξωτερικώς δε ως εφεξής.

Προς Μεσημβριάν θάλασσα.

Προς Ανατολάς γραμμή, διερχομένη από την κορυφήν του Φαληρικού όρους, κατερχομένη αφ' ενός μέχρι του παραθαλασσίου σημείου Α και διευθυνομένη αφ' ετέρου προς το μνημείον των εν Πειραιεί κατά τα έτη 1854-1855 αποθανόντων εκ της χολέρας ανδρών του συμμαχικού στρατού· ο λόφος, εφ' ου το μνημείον τούτο είναι ανεγερμένον, περιλαμβάνεται εντός της ζώνης. Από τας υπωρείας του ειρημένου λόφου το ανατολικόν όριον της ζώνης, διευθυνόμενον προς τους κήπους, απολήγει επί της παρεκτάσεως της έμπροσθεν του βιομηχανικού καταστήματος των Κ. Βασιλειάδου και Σ. διερχομένης οδού.

Προς Βορράν η ζώνη εκτείνεται μέχρι της αυτής οδού του καταστήματος των Κ. Βασιλειάδου και Σ., όπερ μένει εκτός της ζώνης.

Προς Δυσμάς το όριον, παρακολουθούν εν μέρει από του παραθαλασσίου σημείου Ζ το αρχαίον τείχος μέχρι της κορυφής του λόφου εις το σημείον Η, διευθύνεται προς την κορυφήν Ε του ετέρου παρακειμένου λόφου και εκείθεν ευθυγράμμως μέχρι της παρεκτάσεως της ανωτέρω μνημονευομένης οδού.

Ο επί του εδάφους προσδιορισμός των ανωτέρω γραμμών θέλει ενεργηθή κατά το συννημένον τοπογραφικόν διάγραμμα, εφ' ου εσημειώθησαν δι' ερυθρού χρώματος τα ανωτέρω οροθέσια, και το οποίον επί τούτω συνυπογράφεται.

Ο Ημέτερος επί των Εσωτερικών Υπουργός θέλει δημοσιεύσει και εκτελέσει το παρόν Διάταγμα.

Εν Αθήναις. την 13 Νοεμβρίου 1863.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ.

Δ. Γ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ.

Πηγή: Φ.Ε.Κ. αριθ. 43, 16 Δεκεμβρίου 1863.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Η Βιομηχανική ζώνη

Α'

Το Δημοτ. Συμβούλιον Πειραιώς

Συνελθόν εις νόμιμον εν τω Δημάρχ. καταστήματι συνεδρίασιν σήμερον την 13 Ιουλίου 1868 παρόντος εν αυτώ και του Δημάρχου.

Λαβόν υπ' όσιν την εισαχθείσαν δια του Δημάρχου αναφοράν του Κ. Επαμινώνδα Α. Δ. Βολονάκη, γνωστοποιούντος την ανέγερσιν παρ' αυτού νηματοκλωστικού εν τω τόπω εργοστασίου και εξαιτουμένου την νόμιμον προς ανέγερσιν του οικοδομήματος άδειαν εν τη προς το Β.Δ. της πόλεως μέρος θέσει Καραβά επί της παρατάσεως της οδού Ασκληπιού και πλησιέστατα τω ατμομύλω των Κανελλά και Σας.

Θεωρούν ότι η αύξησις των εν τω τόπω βιομηχανικών καταστημάτων δια της συστάσεως νέων εξ ων μάλιστα στερείται το Κράτος, οίον το Νηματοκλωστικόν και το υποσχνούμενον εν τω μέλλοντι Υφαντουργικόν, προάγει την κοινήν του τόπου ευημερίαν, ενισχύει την εργασίαν και παρέχει γενναίαν υποστήριξιν εις τας εργατικές της πόλεως τάξεις και το εμπόριον του τόπου επομένως απαραίτητον καθήκον του να ενισχύση εις το κοινωφελές έργον του τον αναφέροντα παρέχον πάσαν την δυνατόν υπέρ αυτών ευκολίαν.

Παρατηρούν, ότι η θέσις εν η εξαιτείται να ανεγείρη το ειρημένον εργοστάσιον του ο Κ. Βολονάκης, σημειουμένη ακριβώς εν τω σχεδιαγράμματι το οποίον συνέταξε ο επί της εκτελέσεως του σχεδίου της πόλεως Κ. Σχινάς κείται εντός μεν τη ζώνης της πόλεως επί της παρατάσεως της οδού Ασκληπιού και εκτός του Σχεδίου, επομένως δέον να επέλθη η δέουσα τροποποίησις προς διευκόλυνσιν της αιτήσεως του Κ. Βολονάκη κοινωφελή κατά τα ειρημένα προτιθεμένους σκοπόν.

Επειδή ουδεμία δια το παρόν και το μέλλον της πόλεως δεν γίνεται ζημία, εάν το μεταξύ της ζώνης της πόλεως, όπως σημειούται εν τω διαγράμματι, και το δι' ερυθράς γραμμής περιοριζόμενον μέρος προσδιορισθή αποκλειστικώς προς ανέγερσιν Βιομηχανικών καταστημάτων, τη προτάσει πάντοτε του Συμβουλίου, και τη έγκρισει του Βασιλέως.

Επειδή η επέκτασις αυτή προτίθεται κοινοφελή σκοπόν, και δεν αντίκειται το παράπαν εις τον Νόμον του Δημοτ. Συμβουλίου έχοντος δύναμει του Νόμου το δικαίωμα να αναθεωρή και τροποποιή υπό την Βασιλικήν έγκρισιν τα εγκεκριμένα σχέδια.

Σκεψάμενον
Αποφασίζει

Α) Τον μεταξύ του ΒΔ της πόλεως μέρους χώρον, ΠΟΜΝ τον περιοριζόμενον από την οριζόντιον Γραμμήν, ήτις αποτελεί προς το μέρος τούτο την ζώνην της πόλεως και από την ερυθράν γραμμήν σημείον ΝΜ, άτινα ευκρινώς εμφανίζονται εις το σχεδιάγραμμα του Μηχανικού Κ. Ν. Σχινά, προσδιορίζει αποκλειστικώς προς ανέγερσιν Βιομηχανικών καταστημάτων, τη άδεια του Δημοτ. Συμβουλίου και κατ' έγκρισιν του υπουργείου.

Β) Δυνάμει της ανωτέρω διατάξεως ο Κ. Ε.Α.Δ. Βολονάκης δύναται να αναγείρη κατ' αίτησιν του επί της παρατάσεως της οδού Ασκληπιού Νηματοκλωστικόν εν τη θέσει Καραβά εργοστάσιον

λαμβάνων την ανήκουσαν προς τούτο άδειαν του επί της εκτελέσεως του σχεδίου της πόλεως Μηχανικού.

Γ) Ο Κ. Δήμαρχος παραγγέλεται να υποβάλλη αρμοδίως το παρόν ψήφισμα εις το αρμόδιον Υπουργείον και να εξαιτησεται δυνάμει τούτου την Β. έγκρισιν επί της τροποποιήσεως ταύτης δια την ενέργειαν των δεόντων.

Ο Πρόεδρος

Ι. Σέρρος

Το Συμβούλιον

Δ. Σεφερλής
Α. Πεπεμούντας
Στ. Σέρμπος
Π. Δαμάσκος
Γ. Βασιλειάδης
Γ. Καψαμπέλης
Ι. Χριστοφίδης
Θ. Ρετσίνας

Πηγή: Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 232/13.7.1868.

B'

ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Περί μεταθέσεως του κατά την θέσιν Καραβά ορίου της ζώνης της πόλεως Πειραιώς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α'.
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ.

Προτάσει του Ημετέρου επί των Εσωτερικών Υπουργού, και ιδόντες την υπ' αριθ. 232 πράξιν του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς, εγκρίνομεν, όπως το κατά την θέσιν <<Καραβά>> όριον της ζώνης της πόλεως Πειραιώς μετατεθή από της γραμμής ΠΟ εις την δι' ερυθρού χρωστήρος σημειωθείσαν ετέραν ΝΜ επί του συνυποβληθέντος και δια της Ημετέρας υπογραφής κυρωθέντος διαγράμματος.

Ο Ημέτερος επί των Εσωτερικών Υπουργός δημοσιεύσει και εκτελέσει το παρόν Διάταγμα.

Εν Αθήναις την 11 Αυγούστου 1868.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ.

Δ. Γ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ.

Πηγή: Φ.Ε.Κ., αριθ. 39, 30 Αυγούστου 1868.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

Τα Κηπόπεδα

Α'

αριθ. πρωτ. 2237
Διεκ. 2234
τη 9 Δεκεμβρ. 1836
Αθήναι

Βασίλειον της Ελλάδος

Ο Διοικητής Αττικής

Γνωστοποιεί

Οτι δια Β. Διατάγματος ενεκρίθη να παραχωρηθή 300 περίπου στρεμμάτων γη εκ της εσχάτως αποξηρανθείσης κατά τον Πειραιά ελώδους και της άνωθεν ταύτης κειμένης, εις τους έχοντας κτηματικήν ιδιοκτησίαν Δημότας του Πειραιώς δια να την καταστήσωσι κήπους με τας εξής συμφωνίας.

α) Να καλλιεργήσωσι, βελτιώσωσι και φυτεύσωσιν εις την γην ταύτην αμπελώνας, ή την καταστήσωσι κήπους.

β) Να πληρώσωσι την τιμήν της αγοράς προς 5 έως 10 Δρχ έκαστον στρέμμα κατά λόγον της ποιότητος.

γ) Ν' αποδίδωσιν ακολούθως το απλούν δέκατον εκ των προιόντων των κήπων ή αμπελώνων.

Η γη αύτη θέλη διανεμηθή εξ ίσου εις όλους τους επιθυμούντας και υποσχομένους να την φυτεύσωσιν εφέτος.

Εις την διανομήν ταύτην θέλουσι λάβη μέρος και όσοι των συνοικιζομένων εις Πειραιάν Χίων επιθυμούσι.

Τόσον δε οι πρώτοι, όσον και οι δεύτεροι οφείλουσι ν' απευθύνωσιν εγγράφως τας αιτήσεις των μέχρι την 20 του ενεστώτος είτε εις την Δημαρχίαν του Πειραιώς, είτε και κατ' ευθείαν προς την επί των Εσωτερικών Γραμματείαν.

Εις τας αιτήσεις πρέπει να ενδιαλαμβάνηται ρητώς ότι δέχονται τας εγκριθείσας συμφωνίας.

Ο Διοικητής
Γ. Π. Οικονομίδης

Ο Γραμματεύς
Σ. Ευκλείδης

Πηγή: Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά, φάκ. 1836 Α'.

B'

Το Δημοτ. Συμβούλιον Πειραιώς

Συνελθόν εις νόμιμον εν τω Δημαρχ. Καταστήματι συνεδρίασιν σήμερον την 13 Μαΐου 1868 παρόντος εν αυτή και του Δημάρχου.

Λαβόν υπ' όσιν αυτού τα εκτεθέντα παρ' ενός των μελών του περί της εκκρεμούς ενώπιον των Δικαστηρίων δίκης του Δημοσίου μετά πολλών εκ των συνδημοτών αυτού δια την κυριότητα των κατά το δυτικόν της πόλεως μέρος ελωδών γαιών, των παραχωρηθεισών αυτοίς προς καλλιέργειαν δυνάμει του από 4/16 Δεβρίου 1836 Βασ. Διατάγματος, προτείναντος να ευχηθή το Συμβούλιον, ίνα αναγνωρίση εις τους κατόχους αυτών το Δημόσιον την κυριότητα των ειρημένων γαιών.

Θεωρούν, ότι, ει και μηδεμίαν οιαδήποτε επί του προκειμένου πράξις του Συμβουλίου δύναται να έχη δύναμιν ή επιρροήν, ουχ ήττον δύναται να διαφωτίση το εκκρεμές ενώπιον των Δικαστηρίων ζήτημα, καθοδηγήση δε και το Δημόσιον περί του πρακτέου κατά τα ίδια αυτού συμφέροντα.

Επειδή η γενομένη παρά του Δημοσίου το 1836 παραχώρησις των ελωδών κατά το Β.Δ. της πόλεως μέρος γαιών σκοπόν είχε την εκχέρωσιν και αποξήρανσιν αυτού και δια την υγιεινήν της πόλεως κατάστασιν και δι' άλλους λόγους, οι δε προς ους αι γαίαι αυταί παρεχωρήθησαν εξεπλήρωσαν τον αρχικόν της συμβάσεως ταύτης όρον, διότι και φυτουργίας πολλάς πολλοί έποιήσαντο και οικοδομάς και φρέατα ανήγειραν.

Επειδή, δια το ελώδες του εδάφους εν τε τη επιφανεία και υπό την επιφάνειαν της γης μη ευδοκιμησάσης της καλλιέργειας, δεν παραβιάσθησαν αι διατάξεις του περί τούτου Νόμου, η δε διάλυσις δεν δύναται να βελτιώση τας γαίας ταύτας, ουδέ να τας χρησιμοποιήση άλλως, ενώ εκχωρουμένων εις τους αυτούς ιδιοκτήτας υπό τον όρον της ανεγέρσεως οικοδομών ή παραπλήσιων έργων, θα επιτευχθή κατά μικρόν ο αρχικός της παραχωρήσεως σκοπός.

Σκεφθέν

Αποφασίζει

α) Εύχεται υπέρ της καταργήσεως των υφισταμένων ενώπιον των Δικαστηρίων δικών του Δημοσίου μετά πολλών των συνδημοτών αυτού δια την κυριότητα των εις το Β.Δ. της πόλεως μέρος ελωδών γαιών.

β) Συνιστά αντί της ακάρπου αποδειχθείσης καλλιέργειας και φυτουργίας των γαιών τούτων, την ανέγερσιν κατά μικρόν οικοδομών, εργοστασίων ή άλλων παραπλήσιων έργων προς εκπλήρωσιν του αρχικού της παραχωρήσεως όρου δια τε την χρησιμοποίησιν των γαιών τούτων και δια την βελτίωσιν της υγιεινής του μέρους τούτου και της όλης πόλεως καταστάσεως και

γ) Ανατίθεται εις τον Δήμαρχον την φροντίδα να διαβιβάση το παρόν ψήφισμα αρμοδίως εις το επί των Οικονομικών Υπουργείον, και αιτήσεται εξ ονόματος του Συμβουλίου της εκπλήρωσιν της ευχετικής του ταύτης πράξεως προς διευκόλυνσιν των συνδημοτών αυτού, αγομένων εις τα Δικαστήρια άνευ ανάγκης και προς εκπλήρωσιν του αρχικού σκοπού της γενομένης εις αυτούς των ειρημένων γαιών παραχωρήσεως.

Ο Πρόεδρος

Ι. Σέρρος

Το Συμβούλιον

Ι. Χριστοφίδης

Α. Ζωγράφος

Α. Πεπεμούντας

Δ. Σεφερλής

Γ. Βασιλειάδης

Γ. Καψαμπέλης

Στ. Σέρμος

Πηγή: Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 211/13.5.1868.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ο σταθμός του σιδηρόδρομου Πειραιώς-Λαμίας

Ψήφισμα

του Δημοτ. Συμβουλίου Πειραιώς υπ' αριθ. 292

Συνεδριάσεως εννόμου γενομένης εν τω Δημαρχ. καταστήματι σήμερον την 11 9βρίου 1873 προέδρευε του Συμβουλίου ο Τακτικός αυτού πρόεδρος Κ. Αθ. Ζωγράφος παρών ο Δήμαρχος ο δε πρόεδρος είπεν

Επειδή ο ενταύθα σταθμός του από Πειραιώς εις Λαμίαν Σιδηροδρόμου ούτινος αι εργασίαι ευτυχώς ήρξαντο από της πρώτης του ισταμένου εύλογον και ορθόν είναι να ορισθή εις κατάλληλον θέσιν ανταποκρινομένη και εις τας ανάγκας της εταιρίας και τα συμφέροντα του εμπορίου και του τόπου.

Εδοξε τω Δημοτικώ Συμβουλίω

Ινα γίνωσι ευσεβάστως εις το Υπουργείον αι δέουσαι εις τούτο εξηγήσεις και παραστάσεις όπως ο ενταύθα του Σιδηροδρόμου σταθμός ορισθή καταλλήλως ίνα μη γίνη πρόξενος βλάβης εις την πόλιν, το εμπόριον και την εταιρίαν. Οθεν εξελέχθησαν επί τούτω εκ των μελών του σώματος οι Κ.Κ. Τρ. Μουτζόπουλος, Ιω. Χριστοφίδης, Γ. Βασιλειάδης και Ι. Σέρρος ίνα εμφανισθώσι μετά του Δημάρχου ενώπιον του Κυρίου επί των Εσωτερικών Υπουργού και Προέδρου της Β. Κυβερνήσεως, όπως εκθέσωσι αυτώ ότι η ίδρυσις του Σταθμού του Σιδηρόδρομου τούτου επί της πλατείας Απόλλωνος το μεν δεν ανταποκρίνεται και εις τας ανάγκας της εταιρίας διότι δεν υπάρχει ανάλογος έκτασις. Το δε ότι παραβλάπτει μέγιστα ιδιωτικά συμφέροντα και η πόλις τα μέγιστα θέλει εκ τούτου ζημιωθή. Επίσης επιζήμιον θέλει είσθαι και εις τους ιδιώτας και εις το Δημόσιον το οποίον είναι υπόχρεων εις τας αποζημιώσεις δια την απαλλοτριώσιν των εκτός της πόλεως κτημάτων εάν ο Σιδηρόδρομος διέλθη ανάμεσα των εργοστασίων και της Ζέας, όπως διαπεραιωθή εις τον Κάνθαρον, διότι και την ανάπτυξιν των εργοστασίων παρεμποδίζει και τον μέλλοντα λιμένα της Ζέας δια παντός ανεπανορθώτως καταστρέφει. Οθεν ανετέθη εις την ανωτέρω επιτροπήν να υποβάλλη την κατάλληλον εις την Κυβέρνησιν δια την ίδρυσιν του σταθμού εν Πειραιεί θέσιν και συγχρόνως εκθέση και πληροφορήση το υπουργείον ότι οι ιδιοκτήται των οποίων αφαιρούνται τα κτήματα μη λαβόντες πρότερον όπως ο νόμος ορίζει γνώσιν των διαγραμμάτων και θεωρούντες ότι μετάλλαξε η αρχικώς σχεδιασθείσα υπό της εταιρίας του Σιδηροδρόμου γραμμή παρουσιάσθησαν δια τούτο και εξετήσαντο υπό την Δημοτ. αρχήν να διερμηνεύση εις το υπουργείον τα παράπονα αυτών

Επί πάσι δε ο Δήμαρχος μετά της Επιτροπής θέλουσι φροντίσει δια λεπτομερούς προς το Υπουργείον εξηγήσεως και παραστάσεως να διαφωτίσωσι αυτό περί πάντων όπως εν γνώσει αποφασίση περί του ενταύθα σταθμού προς το κοινόν συμφέρον

και της εταιρίας και του εμπορίου και του Δημοσίου και του Πειραιώς όθεν άρχεται και όπου διαπεραιούται ο εν λόγω Σιδηρόδρομος.

Ο Πρόεδρος

Αθαν. Ζωγράφος

Το Δημοτ. Συμβούλιον

Τρ. Μουτζόπουλος

Ι. Σέρρος

Ιω. Χριστοφίδης

Στ. Σέρμος

Α. Πεπεμούντας

Γ. Βασιλειάδης

Πηγή: Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης
292/11.11.1873.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Η Διώρυγα Ζέας-Φαλήρου

A'

Η ΔΙΩΡΥΞΕ ΥΠΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΝ ΕΠΟΨΙΝ

Επιθυμούντες όπως παράσχωμεν εις τους ημετέρους αναγνώστας τα στοιχεία, εφ'ων στηριζόμενοι να κρίνωσι περί του ζητήματος της κατασκευής Διώρυγος από Φαλήρου εις Ζέαν δημοσιεύομεν κατωτέρω το μέρος της εκθέσεως του κ. Gotland το πραγματευόμενον το ζήτημα τούτο υπό βιομηχανικήν έποψιν. Αμέσως δε κατωτέρω παραθέτομεν και παρατηρήσεις τινάς, ας ευμενώς εχορήγησεν ημίν ο μηχανικός του δήμου Ι. Λαζαρίμος προς πληρεστέραν κατανόησιν της υπό του Gotland γενομένης μελέτης.

"Το ολικόν εμπόριον (trafic) των ήδη υπάρχοντων εργοστασίων ανέρχεται κατά τον προηγούμενον πίνακα εις $62,066 + 40535 = 102,601$ τόννους

Το εμπόριον τούτο ολόκληρον δεν απασχολείται υπό της Διώρυγος· διότι ουδεμία διαχάραξις δύναται να εξυπηρετήση πάντα τα εργοστάσια

Αλλά δύναται επί του παρόντος να εκτιμηθή, ότι η άνω διαχάραξις θα έχη εμπόριον 110,751 τόννων, η σύνθετος διαχάραξις 55,851, η κάτω διαχάραξις 53,320.

Η σύνθετος διαχάραξις είναι λοιπόν η εξυπηρετούσα καλλίτερον τα ήδη υπάρχοντα εργοστάσια, εντούτοις η αύξησις του εμπορίου, ην η χάραξις αύτη παρουσιάζει είναι πολύ ασθενής.

Εξ ετέρου είναι βέβαιον ότι η κατασκευή της Διώρυγος θα διευκολύνει την ανάπτυξιν της βιομηχανίας και ότι έτερα εργοστάσια θα ανεγερθώσιν επί των οχθών αυτής και κυρίως εις τα μάλλον απομακρυσμένα μέρη της πόλεως εκεί όπου αι γαίαι είναι ολιγώτερον δαπανηραί. Η χάραξις η μάλλον απομακρυσμένη, η άνω διαχάραξις, υπό την έποψιν ταύτην είναι η καλλίτερα.

Εάν η κυβέρνησις επιτρέψη την κατ' ευθείαν εν τω εργοστασίω εκφόρτωσιν χωρίς να διέλθη δια του τελωνείου, ουσιώδης όρος ως εξεφράσθημεν προηγουμένως, η οικονομία ην θα φέρη η δια της Διώρυγος μεταφορά θα είναι σχετικώς υψημένη. Δύναται τις να εκτιμήση άνευ εξογκώσεως εις 0.80 κατά μέσον όρον δι' έκαστον τόννον.

Η αξία της Διώρυγος υπό βιομηχανικήν έποψιν και εάν η βιομηχανία δεν αναπτυχθή δύναται να παρασταθή δια τας διαφόρους χανάξεις υπό των ακολούθων κεφαλαίων·

άνω διαχάραξις 32000 χ 20 = 640,000 δ

σύνθετος διαχάραξις 44000 χ 20 = 880,000 δ

κάτω διαχάραξις 42000 χ 20 = 840,000 δ

Αλλ' είναι σχεδόν βέβαιον ότι η κατασκευή της Διώρυγος θα αύξηση κατ' ελάχιστον κατά το έν τρίτον το εμπόριον ιδίως δια την μέσιν και άνω διαχάραξιν".

(εκ της εκθέσεως του κ. Gotland).

Παρατηρήσεις. Ο κ. Gotland υπολογίζει τον τόκον του κεφαλαίου προς 5%, αλλά γνωστόν είναι ότι εν Ελλάδι ο τόκος του χρήματος δεν είναι κατώτερος των 7%, επομένως το κεφάλαιον όπερ θέλει παραστήση η κατασκευή της άνω Διώρυγος ήτοι εκείνης ήτις διέρχεται εκ του εργοστασίου Βασιλειάδου ήτις φαίνεται προτιμότερα θέλει ανέλθη εις

32.000 x 14.30 = 457,600 δ	
θέλουσι δε δαπανηθή	
1ον Δια την κατασκευήν	1,020,000 δ
2ον Δια την κατασκ. λιμεν. εν	
Φαλήρω	500,000 δ
3ον Δι' αποζημιώσεις των γηπέδων	
των καταλαμβανομένων υπό της διώρυγος	
και των εγκαρσίων τάφρων ανερχομένων	
εις 220,000 Τ.Τ.Π. προς 6 δραχ. κατ'	
ελάχιστον όρον τον Τ.Τ.Π. και ουχί προς	
4 το Τ.Μ. ήτοι προς δ. 2.25 τον Τ.Τ.Π.	
ως αξιότιμος κύριος έγγραφεν εν τη	
<<Σφαίρα>>	1,360,000 δ
4ον Δι' αποζημιώσεις ρυμοτομίας	
οικοδομών υπό της διώρυγος, (μολονότι	
το ζήτημα της διαβάσεως ταύτης δια των	
εργοστασίων Τζων-Μακ-Δουάλ και	
Αεριόφωτος το θεωρούμεν άλυτον, διότι ο	
χώρος ον διαθέτουσι τα δύο ταύτα	
εργοστάσια είνε αναγκαιότατος αυτοίς)	100,000 δ
5ον Δια τόκους των δαπανηθησομένων	
κεφαλαίων μέχρι της αποπερατώσεως του	
έργου	170,000 δ
	άθροισμα 3,150,000 δραχ.

Συγκρίνοντας ήδη την δαπάνην ην θα απαιτήση η κατασκευή της διώρυγος ανερχομένη ως ανωτέρω εδείχθη εις 3,150,000 προς το κεφάλαιον όπερ παριστά το εμπόριον ταύτης όπερ ως προελέχθη κατά το παρόν ανέρχεται εις 457,600 ήτοι σχεδόν το έβδομον της δαπάνης, εξαγομεν ότι, όπως το εμπόριον της διώρυγος ανταποκριθή προς την δαπάνην της κατασκευής αυτής πρέπει ο υπάρχων αριθμός των εργοστασίων κατά μήκος αυτής να επταπλασιασθή.

Δεν υπελογίσθη ανωτέρω η ετησία δαπάνη δια την συντήρησιν της διώρυγος και δια τον προσωπικόν εννέα περιστροφικών γεφυρών, ήτις κατ' ελάχιστον όρον θα είνε ίση με 30,000 δ. Δύναται τις λοιπόν να είπη ότι, προς το παρόν, και εάν η κυβέρνησις επιτρέψη την κατ' ευθείαν εκφόρτωσιν, η εκ του εμπορίου της διώρυγος απολαβή θα επαρκέση μόνον προς συντήρησιν αυτής, εις το ταμείον όπερ θα αναλάβη την κατασκευήν ταύτης θα προσγίνηται ζημία κατ' έτος 220,500 δραχμών ήτοι οι τόκοι των 3,150,000 δ. προς 7%.

Και ταύτα μεν ως προς την διώρυγα υπό βιομηχανικήν έποψιν εξεταζομένην, ολίγας δε παρατηρήσεις προς δύο αξιότιμους κυρίους.

Προς τον κύριον τον διατεινόμενον δια διατριβής του εν τη Σφαίρα ότι 117,000 οκάδες καθ' ώραν ύδατος των εργοστασίων διοχετευόμενοι εν τη διώρυγι θέλουσι φέρη ροή τινά, παρατηρούμεν ότι το ανωτέρω ποσόν, ήτοι ρύαξ 41 λίτρων κατά δευτερόλεπτον ελαχίστην ταχύτητα θέλει αναπτύξη εν αυτή ίνα μη είπωμεν ουδεμίαν, δύναται δε περί τούτου να βεβαιωθή προστρέχων εις τους τύπους της υδραυλικής. Εν της <<Σφαίρα>> εδημοσιεύθη ότι κατά τον κ. Gotland τα ύδατα του Κηφισσού εν εποχή πλημμύρας ανέρχονται εις κ.μ. 91 ήτοι εις 2.200 φορές μεγαλειότεραν ποσότητα της των εργοστασίων, διοχετευόμενα δε εν τη διώρυγι θέλουσι αναπτύξη ταχύτητα μ. 1,50, τούτο δε σημειούμεν όπως οι μη ειδότες κρίνωσι.

Ως προς την δευτέραν συμβουλήν, ήτοι του καθαρισμού της εκβολής της διώρυγος εν Φαλήρω δια βορβορολόγου αντί της

κατασκευής λιμενίσκου, πιστεύομεν ότι σπουδάζων δεν έγγραφε τούτο. Διότι της διώρυγος εχούσης βάθος ωρισμένον μ. 3,20 ήτοι μόλις αρκετόν δια να διέλθωσι φορτηγίδες βυθισμού μ. 3,00 η συγκοινωνία της διώρυγος θα διακόπτεται χάριν του καθαρισμού οσάκις πνέουσι βόρειοι ή βορειανατολικοί άνεμοι οίτινες δια των κυμάτων τα οποία θα εξεγείρωσι θα επιχώσωσι την εκβολήν αυτής. Επειδή δε αι εκκαφαί ταύτης συχνότατα θα λαμβάνωσι χώραν θα απαιτηθή βορβορολόγος δια μόνην την υπηρεσίαν της διώρυγος· αρκεί δε να υπολογίση τις την δαπάνην της αγοράς μηχανήματος τοιούτου και την συντήρησιν αυτού, ίνα εννοήση ότι ουχί ωφέλεια αλλά ζημία προσγίνεται, χωρίς να λάβη υπ' όψει και την εκάστοτε διακοπήν της συγκοινωνίας ήτις καταστρέφει αυτόν τον σκοπόν.

Τελευταίον επειδή γράφει ότι η κατασκευή της διώρυγος τα μάλα θα ωφελήση την πόλιν υπό υγιεινήν έποψιν κατά την γνώμην των ιατρών, παρατηρούμεν αυτό ότι ο τρόπος της καθυγιάνσεως του αλιπέδου δεν είνε της αρμοδιότητος τούτων και επομένως ο αξιότιμος ιατρός κ. Λούλος δύναται να γράφει φυλλάδια εις τα οποία να πραγματεύηται δυσκολώτατα μηχανικά ζητήματα ως το των παλιρροιών και ροών, εν εφημερίδι δε να πραγματεύεται περί εξατμίσεως κ.τ.λ. εις τούτο ουδείς αντιλέγει, θα επιτρέψη όμως εις ημάς οίτινες άλλως τε σεβόμεθα τας ιατρικάς του γνώσεις, να μη πιστεύωμεν, ούτε την ελαχίστην σημασίαν να δίδωμεν εις τας μηχανικάς του γνώσεις.

Πηγή: εφημερίδα "Σφαίρα", 25.7.1886, αριθ. φύλ. 1637.

B'

ΤΑ ΠΕΡΙ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

(Η Διώρυξ υπό υγιεινήν έποψιν)

Αι τελευταίαι επάλληλοι πλημμύραι του αλιπέδου αι τόσας επενεγκούσαι συμφοράς εις πλείστους των ημετέρων συμπολιτών προς δε οι καθ' έκαστον έτος δεινώς μαστίζοντες ελειογενείς πυρετοί τους εν τη συνοικία Καμινίων και Εργοστασίων ιδίως κατοικούντας συμπολίτας ημών ευλόγως συνεκίνησαν πάντας τους κηδόμενους περί των συμφερόντων της ημετέρας πόλεως και έδωκαν αφορμήν εις την μελέτην πολλών ζητημάτων σκοπούντων την απαλλαγήν των ειρημένων μερών από των πλημμυρών και των ασθeneιών. Και ο τύπος και το δημοτικόν συμβούλιον και άνδρες αρμόδιοι υφ' όλας τας επόψεις εξήτασαν το ζήτημα, η δε "σφαίρα" πρώτη και επανειλημμένως επραγματεύθη περί των δεόντων γενέσθαι. Και το μεν ζήτημα των πλημμυρών φαίνεται λυόμενον δια της κατασκευής ευρύχωρων παροχετευτικών των υδάτων του Κηφισσού χανδάκων, το δε ζήτημα της εξυγιάνσεως της πόλεως δια της άρσεως των νοσογόνων αιτίων, καίπερ εξίσου σπουδαίον και επείγον δεν ελύθη ακόμη οριστικώς, των προταθέντων μέτρων μη θεωρουμένων επαρκών προς τον επιδιωκόμενον σκοπόν. Επιθυμούντες να παράσχωμεν εις τους ημέτερος αναγνώστας τα στοιχεία της κρίσεως επί τόσω σπουδαίου ζητήματος δημοσιεύομεν κατωτέρω το περί της εξυγιάνσεως του αλιπέδου δια της κατασκευής διώρυγος μέρος της μακράς επί τούτω εκθέσεως του διακεκριμένου γάλλου μηχανικού κ. Γκότλαν ευμενώς δοθέν ημίν υπό του μηχανικού του δήμου Κ. Ιωαν. Λαζαρίμου όστις και σημειώσεις τινάς αναγκαιότατας παρέσχεν ημίν ώδε δημοσιευόμενας.

.....
 "Η καθυγιάνσις του αρκτικού μέρους της πόλεως Πειραιώς και η προφύλαξις τούτου από των πλημμυρών θα επιτευχθή ούτω δια των σχεδιασθέντων έργων, υπολείπεται όμως εξ ετέρου να εξετασθή υπό υγιεινήν έποψιν η διώρυξ εάν δεν θα παρουσιάση μειονεκτήματα αυτή καθ' εαυτήν.

"Όπως απαντήσωμεν εις το ζήτημα τούτο έπρεπε να εξευρεθί ο τρόπος της ροής των υδάτων εντός της διώρυγος εν εποχή συνήθει και κατά την εποχήν της αυξήσεως των υδάτων. Δεν ηδυνήθημεν δυστυχώς να ποιήσωμεν, ελλείψει προσωπικού, συνεχείς παρατηρήσεις επί του ύψους της θαλάσσης του Φαλήρου και Πειραιώς. Μετά την επανάληψιν σημείου τινός εις εκάστην των δύο τούτων στάσεων οι παρατηρηταί άπαξ μόνον ηδυνήθησαν να λάβωσι ταυτόχρονα υψόμετρα, άτινα ουδεμίαν διαφοράν ύψους επαρουσίασαν επαισητηήν μεταξύ των δύο θαλασσών. Τούτο δε ηδύνατό τις να προίδη εκ των προτέρων.

"Αι δύο εκβολαί αληθώς εισί ολίγον απομεμακρυσμένοι η μία της ετέρας όπως η διαφορά των παλίρροιών είναι ουσιώδης έτι και υπό την επιρροήν των ανέμων. Δεν θα υπάρχη λοιπόν πιθανώς συνεχής ρους της μιας θαλάσσης εις την ετέραν. Υπάρχει εν τούτοις εις Φάληρον ως και εν Πειραιεί παλίρροια ήτις υπό την επιρροήν των ανέμων δύναται να φθάση κατά μέγιστον εις ύψος μ. 0.20 καθ' όλην την ημέραν ως εξήχθη εκ των γενομένων παρατηρήσεων κατά την διάρκειαν πέντε μηνών εν Σαλαμίτι.

"Η παλίρροια αυτή δύναται μεν να παράξη ρουν αλλά παρά

πολύ ασθενή, διότι εν τη μάλλον ευνοική περίστασει δηλαδή όταν η ανωτέρω διαφορά του ύψους λάβη χώραν εις μία μόνην ώραν η μέση ταχύτης θα ανέλθη μόνον εις μ. 0,05 κατά δευτερόλεπτον. Ρους λοιπόν επαισθητός δεν είνε δυνατόν να παραχθή ή δια της ροής γλυκέων υδάτων. Η ποσότης αυτών μεταβάλλεται αναγκαίως κατά τας εποχάς. Κατά τας μεγάλας αυξήσεις των υδάτων παρατηρήσαμεν ότι φθάνουσι τα κ.μ. 91 η ταχύτης λοιπόν εντός της διώρυγος θα είνε εν τη περιστάσει ταύτη μ. 1.50, αλλά δεν έχομεν ουδεμίαν πληροφορίαν επί της εκτιμήσεως αυτής κατά το θέρος δηλαδή κατά την εποχήν καθ' ην η ύπαρξις ροής επαισθητής είνε τα μάλα αναγκαία.

Είνε λοιπόν πολύ ωφέλιμος η εισαγωγή εντός της διώρυγος όσον το δυνατόν περισσοτέρου ύδατος, επιτυγχάνεται δε τούτο ορυσσομένης τάφρου, ήτις σκοπόν θα έχη την διοχέτευσιν των υδάτων του Κηφισού εν τη διώρυγι. Το έργον τούτο θα έχη προς τούτοις ως αποτέλεσμα την καθυγιάνσιν των πέριξ του Αγίου Ιωάννου χαμηλών γαιών και την αποφυγήν των πλημμυρών του Κηφισού.

Φόβος υπάρχει αληθώς, εάν τα ύδατα μένωσι στάσιμα εν τη διώρυγι, μη καταλείψωσι κατά χώραν τα βλαβερά ταύτα μιάσματα εις την δημόσιον υγείαν. Ο κίνδυνος όμως ούτος δεν δύναται να είνε πολύ σοβαρός ένεκα του μεγάλου ύψους (μ. 3.20) και εάν ληφθή φροντίς, όπως εμποδίζονται δι' αυστηρών μέτρων της Αστυνομίας να ρίπτωνται εντός της διώρυγος οιαδήποτε υποτρίμματα.

Εν ανακεφαλαιώσει καθ' ημάς η διώρυξ θέλει παρεμποδίση απολύτως τας πλημμύρας, ξαι θα εξυγιάνη το αρκτικόν μέρος του Πειραιώς, είναι ολίγον όμως πιθανόν ότι θα παραχθή ρους του αλμυρού ύδατος, θα είνε όθεν ωφέλιμον να εισαχθή εν αυτή μέγα μέρος των υδάτων του Κηφισού."

Σημείωσις. Θεωρείται αναπόφευκτος η εντός της διώρυγος εισαγωγή των υδάτων του Κηφισού δια την κίνησιν των εν αυτή υδάτων και όπως μη καθυγιαζόμενου του εδάφους μεταφέρωμεν το μόλυσμα εν αυτή τη διώρυγι ένεκα της ακινησίας τούτων θεωρείται δε τούτο αναγκαιότατον κατά την εποχήν του θέρους. Αλλ' ερωτώμεν κατά την εποχήν ταύτην υπάρχει ροή υδάτος εν τω Κηφισώ; Απορούμεν μάλιστα πώς ο κ. Gotland δεν επληροφορήθη τούτο, όπερ άλλως είνε τοις πάσι γνωστόν, διότι κατά το θέρος ο Κηφισός είνε ξηρός πλην σπανιωτάτων εξαιρέσεων καθ' ας μόλις ρέει. Η κατασκευή λοιπόν της διώρυγος υπό υγιεινήν έποσιν εξεταζόμενη προσκόπτει σπουδαίως. Αποφεύγομεν να εξετάσωμεν το δεύτερον δι' ου επιβάλλεται η δια της αστυνομίας ανωτέρω επίβλεψις, όπως ουδέν εν αυτή ρίπτεται και όπερ θεωρούμεν ακατόρθωτον τουλάχιστον δια τον Πειραιά. Ταύτα πάντα πρέπει να εξετασθώσι ακριβώς διότι τρία τουλάχιστον εκατομμύρια δεν δαπανώνται δια την δημιουργίαν έργου όπερ θα είνε εστία μόλυσματος, αφού μάλιστα η εξυγιάνσις του αρκτικού μέρους της πόλεως επιτυγχάνεται άνευ μεγάλων δαπανών δια της τακτοποιήσεως της κοίτης του Κηφισού όπερ ο κ. Gotland δεν παρέλειπεν εν αρχή της εκθέσεως τού να είπη (Nous devons tout d'abord faire remarquer que si le lit du Cephise etait rectifie et endiquer, ces inconvenients dissparaitraient en grande partie) ήτοι, "οφείλομεν ευθύς εξ αρχής να σημειώσωμεν ότι εάν η κοίτη του Κηφισού ήτο επιδιορθωμένη και κρηπιδωμένη αι δυσχέρειαι αύται θα εξηφανίζοντο κατά το μεγαλείτερον μέρος". Η δε τακτοποίησις του Κηφισού δια τον Πειραιά αρκεί να εκτελεσθή από του Αγίου Ιωάννου μέχρι του

Φαλήρου, ακολούθως από του Αγίου Ιωάννου μέχρι της οδού Θηβών να κατασκευασθή ευρεία τάφος σκοπόν έχουσα την συναγωγήν και διοχέτευσιν των πλημμυρούντων υδάτων εν τω Κηφισώ. Το έργον τούτο αξίας όχι μεγαλειτέρας των 80,000 περιλαμβανομένων και των αποζημιώσεων υπεβλήθη προ καιρού τω υπουργείω.

Πηγή: εφημερίδα "Σφαίρα", 15.7.1886, αριθ. φύλ. 1630.

Γ'

Το Δημοτικόν Συμβούλιον Πειραιώς συγκείμενον εκ του Προέδρου αυτού Α. Ρετσίνα του πρωτοκολλητού Γεωρ. Ζωγράφου, και των μελών Ν. Παγκώστα, Ι. Μέρμηγκα, Γ. Καλαμβοκίδου, Κ. Πεπεμούντα, Χ. Σταμοπούλου, Α. Αντωνιάδου, Ι. Σκλαβούνου, Ν. Κοτσώνη, Ν. Χριστοφίδου, Γ. Ζίζηλα, Κ. Βασιλειάδου, Α. Δαμάσκου και Α. Μελετοπούλου συνήλθεν σήμερον την 16 Ιανουαρίου 1886 ημέραν πέμπτην και ώραν 5 μ.μ. εν τω Δημαρχιακώ καταστήματι εις τακτικήν αυτού συνεδρίασιν παρόντος και του Δημάρχου Α. Σ. Ομηρίδου.

Μετά ταύτα ήρξατο η συζήτησις περί των γιγνομένων πλημμυρών επί του Φαληρικού πεδίου και του Αλιπέδου Πειραιώς. Κατά πρώτον ο Δήμαρχος υποβάλλει εις το Συμβούλιον την διαμνηθείσαν αλληλογραφίαν μεταξύ της δημοτικής Αρχής της Νομαρχίας και του Υπουργείου των Εσωτερικών περί κατασκευής διώρυγος μεταξύ της Ζέας και του Φαλήρου ης αποτέλεσμα ην η υπό του Υπουργείου των Εσωτερικών έγγραφος παραγγελία υπ' αριθ. 241 από 9 τρεχ. μηνός προς την διεύθυνσιν της Γαλλικής αποστολής έχουσαν ούτω <<λαμβάνομεν την τιμήν να διαπέμψωμεν υμίν επί επιστροφή την προς το Υπουργείον υποβληθείσαν υπ' αριθ. 229 αναφοράν του Νομάρχου Αττικής και Βοιωτίας, όπως προσκαλέσητε να μεταβή ο κ. Γκοτλάν επί τόπου μετά του κ. Νομάρχου Αττικής και Βοιωτίας και του κ. Δημάρχου Πειραιώς και μελετήση το ζήτημα της κατασκευής διώρυγος από του Φαληρικού πεδίου, μέχρι της Λίμνης Ζέας και συντάξη διάγραμμα μετά προυπολογισμού της απαιτουμένης δαπάνης, συνοδεύων αυτόν μετ' εκθέσεως επεξηγηματικής>>. Οτι σήμερον συνεπεία τηλεγραφήματος του κ. Νομάρχου Αττικής και Βοιωτίας μετέβη μετ' αυτού και του κ. Γκοτλάν επί τόπου και παρετήρησαν τα μέρη, δι' ων μέλλει να διέλθη η διώρυξ. Ως αποτέλεσμα δε τούτων και της γενομένης μετά του κ. Νομάρχου συνεννοήσεως προτείνει τον διορισμόν επιτροπής ήτις να υποδείξη τω κ. Γκοτλάν τα κατάλληλα μέρη και χορηγεί τας ζητούμενας παρ' αυτού πληροφορίας αναφορικός προς την κατασκευήν της διώρυγος. Προστίθησιν δε ότι ουδόλως έπαυσε να ενεργή και περί της διαρρυθμίσεως της Κοίτης του Κηφισσού, ην θεωρεί την πηγήν του κακού και το μάλλον επείγον και σπουδαιότατον μέλημα προς τα συμφέροντα του τόπου, ως αποτέλεσμα δε των ενεργειών τούτων υποβάλλει το υπ' αριθ. 320 από 10 Ιανουαρίου έγγραφον του Υπουργείου των Εσωτερικών (διεύθυνσις δημοσίων έργων) έχον ως εξής, <<προς τον κ. Δήμαρχον Πειραιώς. Εκ των συνεχώς επισυμβαινών εκχειλήσεων του Κηφισσού ποταμού, πολλάί κατ' έτος προσγίγονται ζημίαι εις τον άνω της Ζέας λίμνης κείμενον αλίπεδον. Περί της τακτοποιήσεως της όλης κοίτης του ποταμού Κηφισσού προ πολλού η υπηρεσία έλαβε τα προσήκοντα μέτρα, εξαποστείλασα επί τούτω μηχανικόν εργασθέντα εφ' ικανόν χρόνον και συντάξαντα τα προσήκοντα. Επειδή όμως υφίσταται ανάγκη κατασκευής προφυλακτηρίων μέτρων σπουδαιών, προς αποφυγήν παντός κινδύνου επαναλήψεως του κακού, αναθέσαμεν εις δύο αλλοδαπούς μηχανικούς, όπως μεταβώσιν επί τόπου και μετά προηγουμένην μελέτην προβώσιν εις την σύνταξιν των απαιτουμένων διαγραμμάτων μετά προυπολογισμού δια την κατασκευήν των αναγκαίων ούτων προφυλακτηρίων έργων, επειδή δε τα έργα ταύτα μέλλουσι να εξασφαλίσωσι σπουδαιότατα συμφέροντα του Δήμου Πειραιώς, τα γενησόμενα έξοδα δι'

οδοιπορικά και λοιπά εκ τας της μισθοδοσίας των άνω αλλοδαπών μηχανικών, θέλουσιν επιβαρύνει το δημοτικόν ταμείον Πειραιώς, πληρωνόμενα δια τακτικών ημερολογίων των Μηχανικών. Γνωρίζοντες υμίν την πρόνοιαν ταύτην της υπηρεσίας υπέρ του Δήμου Πειραιώς, προτείνομεν, ότι ούτος ουδεμίαν αντίρρησην θα έχη προς το ληφθέν τούτο μέτρον της πληρωμής των εξόδων>>. Επί του εγγράφου τούτου εξήτησε παρά του Υπουργείου τον προσδιορισμόν του ποσού της απαιτουμένης δαπάνης ίνα ζητήση την οικείαν πίστωσιν παρά του δημοτ. Συμβουλίου, ην δια το κατεπείγον ζητεί να χορηγηθή υπό του Συμβουλίου από τούδε μέχρι δραχ. 3.000, όπως μετά τον προσδιορισμόν της απαιτουμένης δαπάνης υπό του Υπουργείου, εν η περιπτώσει αύτη δεν ήθελεν είσθαι ανωτέρα των 3000 δραχ. αποδεχθή ταύτην προς τον ειρημένον σκοπόν.

Ο κ. Παγκώστας. Το ζήτημα των πλημμυρών θεωρεί σπουδαιότατον, καθ' όσον μέγα μέρος της περιφέρειας της πόλεως κατακλύζεται υπό υδάτων άτινα αποχωρίζουν από της πόλεως τους εις το αλίπεδον κατοικούντας, οίτινες μύρια υφίστανται δεινά και αληθώς καταστρέφονται. Το ζήτημα τούτο πρέπει να είνε αντικείμενον ενδελεχούς μελέτης ημών προς αποτροπήν σοβαρών και τρομερών κινδύνων. Προτείνεται η διώρυξ ως μέσον αποσοβήσεως των πλημμυρών, εις την κατασκευήν ταύτης δεν αντιτάσσεται απ' εναντίας αποδέχεται αυτήν τοσοούτον μάλλον, όσον θεωρεί αυτήν πάροχον πολλών και μεγίστων ωφελιών εις τον τόπον υπό πολλάς επόψεις, φρονεί όμως ότι η διώρυξ εκτός του ότι είνε έργον όπερ συντελεσθήσεται εις μακρόν χρόνον εν ω έχομεν ανάγκην έργου επείγοντος, θεραπεύει ίσως το κακόν επερχόμενον, δεν προλαμβάνει όμως τούτο, και πρέπει να καταγίνωμεν εις την δια παντός πρόληψιν των πλημμυρών. Πλείστοι των συνδημοτών θεωρούσιν τον σιδηρόδρομον Πελοποννήσου ως τον κύριον αίτιον των πλημμυρών άλλοι δε εν οις και, ως επόμενον, ο εργολάβος της κατασκευής αυτού κ. Βλάχκαλης όστις εκάστοτε προσλαμβάνει μάρτυρας της κατακλύσεως των υδάτων αδαιίς όλως περί την εξέτασιν τοιούτου ζητήματος, ουχί. Και ο ίδιος μεν μη έχων ειδικάς γνώσεις δεν δύναται ούτε τους μεν να δικαιώση ούτε τους δε, βεβαιεί όμως ότι και ως εξ ιδίας αντιλήψεως γινώσκει κατοικών προς 18 ετών ενταύθα πολλοί γέρονται επί ήμυσι αιώνα κατοικούντες ενταύθα καθ' ον πλείσται πλημμύραι συνέβησαν, ουδέποτε ενθυμούνται τοιαύτας, ας αποδίδουσιν εις τον σιδηρόδρομον Πελοποννήσου ως από της κατασκευής τούτου επισυμβαίνουσας. Αναμφισβήτητον όμως είνε ότι την κυρίαν αιτίαν του κακού δέον να αναζητήσωμεν αλλαχού, ήτοι εις την κοίτην του Κηφισσού, ήτις κατεστράφη χωρίς να αναζητώμεν έτερα επισυμβαίνοντα αίτια. Και περί τούτου ο κ. Δήμαρχος κατέβαλεν άόκνους ομολογουμένως εργασίας, εσχάτως δε και ο ίδιος συνεννοηθείς μετ' αυτού ειργάσθη παρά τω τμήματι των δημοσίων έργων, όπερ δεικνύον επιθυμίαν προς την διαρρύθμησιν της κοίτης ταύτης στερούμενον όμως μικρών δαπανών απήυθυνεν το έγγραφον όπερ ο κ. Δήμαρχος ανέφερεν. Είνε αληθές προστίθησιν ότι τινές ισχυρίζονται, ότι δια προσωρινών μέτρων δύναται να προλαμβάνωνται αι κατακλύσεις και ταύτα παραδέχεται και ασπάζεται εφ' όσον είνε βέβαιον ότι θα επιφέρωσι το επιποθούμενον αποτέλεσμα, διότι κατά τον προυπολογισμόν των προτεινόντων τα προσωρινά μέτρα απαιτούνται περί τας 60 χιλιαδ. δραχ. (60.000)- δεν είνε δε δίκαιον να δαπανηθή τοσοούτον ποσόν δι' έργα αβέβαια και μη συντελεστικά, εν ω απεναντίας φρονεί ότι το δημοτ. Συμβούλιον δεν πρέπει να

σταματήσει προ ουδεμιάς δαπάνης οσοδήποτε μεγάλης, αρκεί να μη επέρχονται πλέον πλημμύραι και καταστρέφονται συνδημόται ίσα προς τους λοιπούς κεκτημένοι δικαιώματα. Προτείνει δε όπως συστηθή επιτροπή ήτις προεδρευομένη υπό του κ. Δημάρχου αναζητήσει και εξετάση εάν ο σιδηρόδρομος πελοποννήσου συντελή εις πλημμύρας, ότε θέλομεν υποχρέωση την Σιδηρόδρομον εις ενέργειαν των δεόντων, παρακολουθεί δε και συντελεί εις πάσαν ενέργειαν της τε Κυβερνήσεως και των δημοσίων έργων.

Ο κ. Καλαμβοκίδης παραδέχεται ότι η διώρυξ είχε αναγκαιοτάτη και χρησιμοτάτη, αλλά πρώτην ως βάση επί του σπουδαιοτάτου τούτου δια τον τρόπον αντικειμένου θεωρεί την δαπάνην και τις θέλει καταβάλλει ταύτην, δεν συμμερίζεται του Υπουργείου και της Νομαρχίας ότι πρέπει να καταβάλη ταύτην ο δήμος ή το Λιμενικόν Ταμείον διότι εκ της κατασκευής αυτής θέλουσιν ωφεληθή και άλλοι. Συμφωνεί μετά του κ. Παγκώστα ότι σιδηρόδρομος πελοποννήσου συντελεί κατά το πλείστον εις πλημμύρας ας από πολλών ετών αφ' ότου κατώκησεν εν Πειραιεί δεν ενθυμείται προς της κατασκευής αυτού, και τούτο ένεκα της στενότητας των Γεφυρών μη υπάρχων εις το να δέχωνται ευκόλως και άνευ στενοχωρίας τα κατακλύζοντα ύδατα. Συμφωνεί προσέτι μετά του προλαλήσαντος ότι τα προσωρινά μέτρα είχε όλως άσκοπα και μάταια άτε ουδεμίαν δύναμενα να επιφέρωσιν αποτελεσματικήν ενέργειαν προς αποσόβησιν του κακού. Θεωρεί επείγον το ζήτημα της διαρρυθμίσεως του Κηφισού ως αιτίας του κακού, αλλά τας δαπάνας της διαρρυθμίσεως δεν πρέπει να καταβάλη μόνον ο Δήμος Πειραιώς αλλά και ο των Αθηναίων και πάντες οι οπωσδήποτε εξ αυτού ωφεληθησόμενοι.

Ο κ. Ζίζηλας. Το συζητούμενον αντικείμενον είχε εκ των επειγόντων δια τον τρόπον και δέον να ληφθή ταχέως πρόνοια προς θεραπείαν του κακού όπερ έγκειται εν αυτή τη κοίτη του Κηφισού, ως τούτο παρετήρησεν επισταμένως και δύναται πας τις να παρατηρήση εις τους σχεδιαγραφημένους χάρτας, διότι, η παλαιά κοίτη του Κηφισού κατεστράφη μεταβαλούσα διεύθυνσιν, ως εκ της άρσεως πολλών χαλίκων υπό των κάρρων και δέον να ενωθή επανερχομένη εις την προτέραν θεσιν της. Αποκρούει την ιδέαν των προλαλήσαντων ότι ο σιδηρόδρομος της πελοποννήσου είχε η αιτία του κακού, όπερ πρέπει να αποδωθή μάλλον εις τον παλαιόν σιδηρόδρομον διότι ως γνωστόν τα ύδατα διερχόμενα ευκόλως την νέαν γραμμήν του σιδηροδρόμου σταματώσιν προς της παλαιάς εις το αλίπεδον του φαλήρου, οπόθεν επιστρέφωσιν εις το παρά τα εργοστάσια και καμίνια πεδίον επιφέροντα ζημίας και καταστροφάς, και προτείνει τον διορισμόν επιτροπής εκ δημοτικών συμβούλων εις ην να αφεθή και η εκλογή καταλλήλων και ειδικών ανδρών, ήτις να συνεργασθή μετά των υπό της Κυβερνήσεως διορισθέντων επί τούτω μηχανικών, να ενεργή δε και αυτοβούλως εν η περιπτώσει η μετ' αυτών συνεργασία δεν καταλήξη ταχέως εις το ποθούμενον αποτέλεσμα.

Ο κ. Βασιλειάδης λέγει, ότι άρχεται πρώτον καθ' ο κακόν άμεσον και αδιαλείπτως επαναλαμβανόμενον εις τον τρόπον, ο τόπος πρέπει να φροντίση περί της ταχυτέρας και αποτελεσματικώτερας αυτού αποσοβήσεως, και μη επαναπαυθώμεν εις τας υποσχέσεις και ενεργείας των κατά καιρούς κυβερνήσεων ένεκα των πολλών και σοβαρών εκάστοτε γενικών του κράτους ασχολιών, δεν δύνανται παρά να αμελήσωσιν ως μέχρι σήμερα βλέπομεν το ζήτημα τούτο. Λέγει κατηγορηματικώτατα ότι εντελώς εσφαλμένη είχε η ιδέα ότι ο Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Πελοποννήσου είχε η αιτία των πλημμυρών, καθότι ενώ ο Σιδηρόδρομος προς δύο ετών ήρξατο κατασκευαζόμενος, αι

πλημμύραι υφίστανται ανέκαθεν ως καλώς γνωρίζει τούτο εκ του εκεί ανεγειρμένου εργοστασίου των από τα 1860, οσάκις πάντοτε έδει να διέρχονται επί φορτηγών αμαξίων οι κατοικούντες και εργαζόμενοι κατά τα μέρη εκείνα ένεκεν των πλημμυρών. Εάν δε δεν έκαμον τοσαύτην αίσθησιν είνε ότι τα μέρη εκείνα δεν ήσαν συνοικισμένα ως σήμερον και ένεκα των πολύ ολιγωτέρων υδάτων εν συγκρίσει προς το εφετεινόν· πρέπει όθεν να εγκαταλείψωμεν το να περιστρέψωμεν πάντοτε γύρωθεν της εσφαλμένης και ανυποστάτου ιδέας, ότι έγκειται εκεί το αίτιον και δεν φροντίζωμεν ούτε να ανευρωμεν και διορθώσωμεν το πραγματικόν αίτιον το ταχύτερον προς σωτηρίαν του τόπου καθότι τούτο πολύ και πολλαχώς τον ζημιοί· αναγνωρίζει όπερ και ο κ. Ζίζηλας ανέπτυξεν ότι το μεγαλειότερον μέρος του κακού προέρχεται εκ της κοίτης του Κηφισσού, πλην εκτός αυτού ότι είνε και πολλά άλλα άτινα είνε και κατορθωτόν να διορθωθώσιν ευκολώτερον και ταχύτερον και δι' ολιγωτέρων δαπανών είτε παρά του Δήμου ή των υπευθύνων προσθείς ότι εις τινά μέρη μάλλον ο παλαιός Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών πταίει θεωρεί όμως άκαρπον πάσαν ως εκ τρίποδος ομιλίαν χωρίς να προηγηθή μια επισταμένη μελέτη εξέτασις και εκτίμησις των διαφόρων αιτίων και χωρίς να υπάρχωσι προ οφθαλμών τα σχετικά τοπογραφικά σχέδια και θεωρεί αναγκαιοτάτην την λήψιν τάχιστα έστω και προσωρινών μέτρων σχετιζομένων όμως προς τα οριστικά. Οσω δια την διώρυγα θεωρεί ταύτην ευτυχίαν δια τον τόπον και νομίζει αναγκαιοτάτην και επείγουσαν την μελέτην και χάραξιν της χωρίς να εξετάζωμεν από τούδε εάν η Κυβέρνησις Δήμος ή Λιμενική επιτροπή οφείλει να δαπανήση δια την κατασκευή της, καθότι η διώρυξ αυτή υπό πολλάς επόψεις θέλει ευεργετήση τον τόπον και ήδη αλλά πολύ πλειότερον εις το μέλλον ότε παραμελουμένης ήδη θα είνε αδύνατος η επίτευξή της. Οθεν θεωρεί πρώτιστον μέλημα του Δημοτ. Συμβουλίου να συστήση επιτροπήν εκ μελών συμβούλων και μη με επείγουσαν εντολήν και υποχρέωσιν ανα 5-8 ημέρας να υποβάλλωσιν εις το Συμβούλιον έκθεσιν και λογοδοσίαν των πράξεών της.

Ο κ. Αντωνιάδης, λέγει ότι αι Διαμειφθείσαι αλληλογραφίαι επί του σοβαρού τούτου αντικειμένου ών αποτέλεσμα ο διορισμός επιτροπής προς θεραπείαν του κακού, απαιτούντα χρόνον μακρόν, όσον ορθά και παραδεκτά εισίν ουδόλως ανταποκρίνονται προς το μέγεθος των επελθουσών εν τω τόπω καταστροφών και του επαπειλομένου κινδύνου εκ νέων πλημμυρών· δίκαιως δε ήγειραν την αγανάκτησιν και τα παράπονα των συμπολιτών κατά της Δημοτικής Αρχής και του Συμβουλίου. Προ παντός δ' άλλου δια το κατεπείγον ανεξαρτήτως της επιτροπής της διώρυγος προτείνει τον διορισμόν ειδικής επιτροπής εκ καταλλήλων ίνα σπεύση και λάβη, οία εγκρίνει προσωρινά μέτρα προς αποσόβησιν των πλημμυρών, άτινα να εκτελεσθώσιν μετά σπουδής και δραστηριότητος, διότι άλλως πάλιν θέλομεν έχει ζημίας και καταστροφάς. Ως προς τας αιτίας των πλημμυρών συμφωνεί μετά του κ. Ζίζηλα και παραδέχεται ίνα χορηγηθή η υπό του Δημάρχου ζητούμενη πίστωσις δια τας προκαταρκτικάς εργασίας των Διαγραμμάτων παρά των διορισθέντων υπό της Κυβερνήσεως μηχανικών προς διαρύθμισιν της κοίτης του Κηφισσού, ην θεωρεί και ούτος ως αιτίαν του κακού.

Ο κ. Σκλαβούνος συμφωνεί με την γνώμην του κ. Αντωνιάδου ως προς την λήψιν των προσωρινών μέτρων άτινα θεωρεί επείγοντα και δυνάμενα να συντελέσωσιν προσωρινώς προς θεραπείαν του κακού.

Με την γνώμην ταύτην συμφωνεί και ο κ. Πεπεμούντας.

Ο κ. Παγκώστας, λέγει ότι τότε μόνον θα συνηγορήση υπέρ των προσωρινών μέτρων όταν ο αναλαβών την κατασκευήν τούτων εργολάβος εγγυηθή περί της αποσοβήσεως του εκ των πλημμυρών κινδύνου κατακρίνει τον κ. Βλάχκαλην ως αδίκως μεμφόμενον την δημοτ. αρχήν.

Ο κ. Βασιλειάδης. Αδίκον έχει ο κ. Παγκώστας να καταφέρηται μόνον κατά του κ. Βλάχκαλη ως μέμφοντος δήθεν την δημοτικήν Αρχήν, καθότι εις τα λεχθέντα παρά του κ. Βλάχκαλη εν τη δικαία αγανακτήσει του προσθέτει και τα παρά πάντων εν γένει των βιομηχάνων των κατοικούντων τα μέρη εκείνα και ότι καταφανείς εγένετο πλέον και αυτώ τω κ. Παγκώστα ιδίοις όμμασιν αντιληφθέντι ότι τα ύδατα μη ευρίσκοντα διέξοδον προς το φάληρον εσχημάτιζον ρουν προς την πεδιάδα και υπερεπήδων και την γραμμήν του Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου. Εις δε τον παρά του κ. Παγκώστα προσωπικά τον διαβεβαιοί ότι την κατασκευήν του σιδηροδρόμου τούτου ανέλαβον διαπρεπείς εις το είδος τους άνδρες προσλαβόντες μάλιστα και ως βοηθούς των μηχανικούς ουχί τυχαίους αλλά μεγάλης αξίας και πείρας κατασκευάσαντας πολλούς άλλους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, ώστε ουδεμία αμφιβολία υπάρχη ότι το παν εγένετο σύμφωνα με τους ακριβώς κανόνας της τέχνης ακριβείας και τελειότητος, δια πας τις δύναται να βεβαιωθή εξ αεφής ακόμη επισκέψεως των γραφείων της διοικήσεως, όπου θέλει είδη και το ελάχιστον ενεργείται δια προγενεστέρων αυστηρών υπολογισμών μελέτης ακριβεστάτων σχεδίων κτλ. Οσον δε εις τα παρά του κ. Καλαμποκίδη λεχθέντα ότι ο σιδηρόδρομος ούτος εξετελέσθη με οικονομίαν, διαβεβαιοί αυτόν τουναντίον ότι εξετελέσθη μετά της μεγαλειτέρας φειδούς.

Ο κ. Παγκώστας. Σέβεται την γνώμην του κ. Ζίζηλα όντος ειδήμονος αλλά και συγχρόνως μηχανικού της Πελοποννήσου όστις εν ταις ιδιότησι ταύταις αποκρούων την κοινήν γνώμην, καθ' ην αιτία των πλημμυρών είνε ο Σιδηρόδρομος αποδίδει ταύτας αφ' ενός μεν εις πιθανήν ύψωσιν του εδάφους του Φαλήρου ως εκ της οποίας επιστρέφουσιν τα ύδατα εις το αλίπεδον αφ' ετέρου δε εις τον σιδηρόδρομον Πειραιώς· εάν ο σιδηρόδρομος ούτος συντελή δεν είνε ζήτημα ότι πρέπει να υποχρεωθή εις κατασκευήν Γεφυρών και υπονόμων προς διοχέτευσιν των υδάτων. Αποκρούει μετ' αγανακτήσεως τας υπό του κ. Βλάχκαλη μομφάς εις το δημοτ. Συμβούλιον και εις τον κ. Δήμαρχον επί απρονοησία και αμελεία α εκάστοτε επιζητεί να υποστηρίξη δια της μαρτυρίας ανθρώπων αδαών όλως και ουχί δια προσκλήσεως (ως είνε εις θέσιν να γνωρίζη) ανδρών επιστημόνων και ανωτέρων πάσης μεροληπτικής ενεργείας ή σκέψεως εν ω επί τέλους ηδύνατο να προκαλέση την εξέτασιν του ζητήματος δι' αρμοδίων, ων η γνώμη δημοσιευομένη ήθελεν ίσως θέσει τέρμα εις τας κατ' αυτού εγκλήσεις προκαλέση δε και επιστημονικάς συζητήσεις, εξ ων και ημείς θα φωτισθώμεν ενα οι διαπρεπείς άνδρες του κ. Συναδέλφου καλώς ή κακώς κατεσκεύασαν τον σιδηρόδρομον και αν ελήφθησαν υπ' όψει αι του εδάφους φυσικά καταστάσεις. Διότι ο κ. Βλάχκαλης ο κατασκευάσας το κατάστημα του Φωταερίου και παραπονούμενος δια τας εις τούτο δια των πλημμυρών επερχομένας βλάβας παριδών την κατάστασιν του εδάφους υπέβαλλε τούτο εις τα εκ των υδάτων αποτελέσματα αλλά και παθών δεν έλαβε πρόνοιαν να εξασφαλίση τούτο από πάσης τοιαύτης βλάβης, εξ ης και η πόλις ζημιούται στερουμένη φωτισμού, ενώ ηδύνατο να πράξη τούτο ως οι κατασκευάσαντες το Οίνοπνευματοποιείον του κ. Κοτσώνη, όπερ τα ύδατα ουδαμού

προσβάλλουσι. Καταφέρεται ο κ. Βλάχκαλης κατά του κ. Δημάρχου εν ω είχε γνωστόν ότι μετά μεγίστης δραστηριότητος εφρόντισε και ενεργεί περί αποσοβήσεως των πλημμυρών και μετά ενδιαφέροντος μεγάλου. Καθ' όσον δ' αφορά δια την δαπάνην της διαρυθμίσεως της κοίτης του Κηφισσού, λέγει, ότι δεν είναι δίκαιον να καταβληθή αύτη υπό του Δήμου Πειραιώς, αλλά μάλλον υπό του Δήμου Αθηναίων εξ ου και το κακόν και υπό του Δημοσίου. Αλλ' εάν ο Δήμος Αθηναίων ή το Δημόσιον αρνηθώσι τότε τί πρέπει να κάμωμεν; πρέπει να υφιστάμεθα τας καταστροφάς μέχρις ου ευρεθή ο υποβληθείς εις αυτήν ή αναγνωρισθή ο υπόχρεως; φρονεί επομένως ότι ο Δήμος Πειραιώς εάν αρνηθή ο των Αθηναίων ή το Δημόσιον οφείλει χάριν των πασχόντων δημοτών χάριν της υγείας αυτής της πόλεως να μη σταματήσει προς ουδεμιάς δαπάνης και να καταβάλη αυτήν μετά ταύτα δε να αναλάβη ή το όλον ή μέρος αυτής ενεργών τα προς τούτο δέοντα, συμφωνεί δε ίνα εγχορηγηθή η παρά του Δημάρχου ζητούμενη πίστωση εκ τριων χιλιάδων δραχ. προς αμοιβήν των εργασθησομένων προς διαρύθμισιν της κοίτης του Κηφισσού μηχανικών.

Ο κ. Μελετόπουλος αποκρούει την προτεινομένην πίστωση ως όλως άσκοπον και ως ουδέν μέλλουσαν να χρησιμεύση διότι τα περί διαρυθμίσεως της κοίτης του Κηφισσού σχεδιογραφήματα και προυπολογισμοί προ πολλού εισί συντεταγμένα και περαιωμένα εν τω Υπουργείω.

Ο κ. Βασιλειάδης. Δεν είναι παντάπασιν ορθόν ο Πειραιεύς δήμος ων να καταβάλη δαπάνας δια μελέτην διευθετήσεως της κοίτης του Κηφισσού έργου αφορώντος την Κυβέρνησιν μόνον, άλλως τε δια τι να μη πληρώση τούτο μάλλον ο Δήμος των Αθηνών ή τουλάχιστον κατ' αναλογίαν, προς τί όμως και νέαι πάλιν μελέται αφ' ου εγένοντο ήδη τοιαύται παρ' ικανών επίσης μηχανικών, εν ω γνωστόν ότι δεν υπάρχει χρήμα δια μιαν τόσον σπουδαίαν δαπάνην; και δεν είναι ουδέποτε γνώμης να δοθή πίστωση δια τοιαύτην δαπάνην άκαρπον και άσκοπον. Εις δε τα λεχθέντα παρά του κ. Παγκώστα ότι τον επληροφόρησαν ότι ένεκα λάθους του κ. Βλάχκαλη ως κακώς τοποθετήσαντος το κατάστημα Αεριοφωτος, δηλ. εις χαμηλόν μέρος είπε να μη ανησυχή καθότι εις άπασας εν γένει τας πόλεις τα μεν καταστήματα του Αεριοφωτος τα ευρίσκει τις εις τα χαμηλότερα πάντοτε μέρη της τας δε δεξαμενάς των υδάτων εις το υψηλότερον· ώστε ουδέν λάθος έχει ο κ. Βλάχκαλης δια το κατάστημα Αεριοφωτος, αλλά δυστυχώς, οι κατασκευάσαντες μόνον την δεξαμενήν ύδατος. Εν τέλει επαναλαμβάνει και πάλιν την σύστασιν επιτροπής ειδικής δια την εργασίαν ταύτην των πλημμυρών.

Ο κ. Δήμαρχος, λέγει, η δημοτική αρχή εξετέλεσε ό,τι ην δυνατόν προς πρόληψιν των πλημμυρών και δια τούτο πέρυσιν εχορηγήθησαν αι οικείαι πιστώσεις υπό του Συμβουλίου προς κατασκευήν τάφρου και καθαρισμόν των υπάρχουσών προς διοχέτευσιν των λιμναζόντων εις το Αλίπεδον υδάτων και τα έργα ταύτα εξετελέσθησαν μετά δραστηριότητος αλλ' ουδεμία επήνεγκον αποτελεσματικήν ενέργειαν, ως εκ της ανεπαρκείας αυτών διότι αιτία του όλου κακού θεωρεί την κοίτην του Κηφισσού και προς αυτήν δέον το Συμβούλιον να επιστήσῃ την όλην προσοχήν του, και δια το κατεπείγον της διαρυθμίσεως της κοίτης εζήτησεν την εκ τριών χιλιάδ. δραχ. πίστωσην ίνα ουδέν πρόσκομμα παραβληθή εις τας επί του αντικειμένου τούτου ενεργείας της κυβερνήσεως, άλλως τε αν το συμβούλιον θεωρεί την πίστωσην ταύτην μοι επείγουσαν δύναται να χορηγήσῃ ταύτην μετά την απάντησιν του Υπουργείου επί της γενομένης προς αυτό

αιτήσεως προς προσδιορισμόν του ποσού της απαιτούμενης δαπάνης δια την ως ειρήται αμοιβήν των εργασθησομένων δια την διαρύθμισιν Γάλλων μηχανικών συμφώνως με το ως ανωτέρω έγγραφον του Υπουργείου.

Περαιωθείσης της συζητήσεως ο κ. Πρόεδρος συγκαιφαιαίων τα ανωτέρω προστίθησιν ότι δεόν να ληφθή σύντονος και αποτελεσματική ενέργεια καθ' όσον το σοβαρόν τούτο αντικείμενον προφανώς συνδέεται με την υγείαν της πόλεως ήτις καιρίως θέλει προσβληθή και ιδίως κατά τα μέρη εκείνα εάν δεν σπεύσωμεν να προλάβωμεν και να εξασφαλίσωμεν τους συμπολίτας μας δια καταλλήλων και συντόμων μέτρων. Προτείνει δε να διορισθή επιτροπή εκ μελών του Συμβουλίου εις ην να αφεθή το δικαίωμα της εκλογής ειδικών ανδρών του τόπου και καταλλήλων μηχανικών ήτις να συνεργασθή μετά των υπό της Κυβερνήσεως διορισθέντων μηχανικών προς μελέτην και κατασκευή της διώρυγος ως και μετ' εκείνων των δια των διαρρύθμισιν της κοίτης του ποταμού διορισθέντων, να δύναται δε η επιτροπή αύτη να ενεργή αυτοβούλως και ανεξαρτήτως εν η περιπτώσει ήθελεν απαντήση προσκόμματα και δυσκολίας μετά των Μηχανικών της Κυβερνήσεως προς το ποθούμενον αποτέλεσμα προς σύντονον και αποτελεσματικήν ενέργειαν.

Ο κ. Παγκώστας προτείνει όπως η διορισθησομένη υπό του Δημοτ. Συμβουλίου επιτροπή προσλάβει και τον κ. Σ. Κριτσιλήν ου αι γνώσεις και το ακέραιον του χαρακτήρος παρέχουσιν πλείστα εχέγγυα περί της ειλικρινούς συνεργασίας του τοσούτον μάλλον όσον είνε εις θέσιν να γνωρίζη διότι εμελέτησεν εμβριθώς το ζήτημα τούτο. Αποκρούει δε την υπό του κ. προέδρου και Ζίζηλα προτεινομένην γνώμην τού να αφεθή εις την επιτροπήν η εκλογή των μελών των εκτός του Συμβουλίου προσληφθησομένων και ζητεί να τεθή εις ψηφοφορίαν η πρότασίς του προς πάσης άλλης.

Του κ. Προέδρου παρατηρήσαντος αυτό ότι ζητεί να επιβάλη την γνώμην του περαιωθείσης ήδη της συζητήσεως ο κ. Παγκώστας απαντά ότι απ' εναντίας προκαλών ψηφοφορία αναφέρεται εις την απόφασιν του Συμβουλίου ήτις θα είνε αναγκαίως σεβαστή εις αυτοόν και αν απορρίψη την πρότασιν του.

Ούτω τεθείσης εις ψηφοφορίαν της προτάσεως του κ. Παγκώστα το Συμβούλιον κατά πλειονοψηφίαν απέρριπεν ταύτην, ψηφισάντων υπέρ αυτής των κυρίων Μέρμηγκα, Ζίζηλα και Ζωγράφου, αρνηθέντος ψήφον του κ. Μελετοπούλου.

Αποτέλεσμα της προκειμένης συζητήσεως.

Το Συμβούλιον διορίζει επιτροπήν τους κ. Αλεξ. Ρετσίνα πρόεδρον του Δημοτ. Συμβουλίου και τους Συμβούλους Ι. Σκλαβούνον, Γ. Ζίζηλαν και Κ. Βασιλειάδην, προς ους αφίεται το δικαίωμα της εκλογής το να προσλάβωσι οίους να εγκρίνωσι ειδικούς άνδρας και καταλλήλους μηχανικούς προς τον σκοπόν του να συνεργασθή αύτη μετά των υπό της Κυβερνήσεως διορισθέντων Γάλλων μηχανικών εκ της Γαλλικής αποστολής προς κατασκευήν διώρυγος ενούσης την Ζέαν μετά του Φαλήρου και υποδεικνύει εις αυτούς τα κατάλληλα μέτρα και παρέχει τας αναγκαιούσας προς το έργον πληροφορίας. Συνάμα δε η αυτή επιτροπή να συνεργασθή μετά των υπό της Κυβερνήσεως διορισθέντων Γάλλων μηχανικών προς διαρύθμισιν της κοίτης του Κηφισού και ενεργεί τα δεόντα συντελούσα προς εκτέλεισιν του έργου. Περί δε τη ζητηθείσης υπό του Δημάρχου πιστώσεως δραχ. 3.000 προς αμοιβήν των εργασθησομένων προκαταρκτικώς δια την διαρύθμισιν της κοίτης του Κηφισού Γάλλων μηχανικών ανέβαλεν

να αποφασίση άχρις ου το Υπουργείον απαντήση προσδιορίζον το καταβληθησόμενον προς τούτο ποσόν.

Πηγή: Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου, αριθ. πράξης 290/16.1.1886.

Π Η Γ Ε Σ - Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Π Η Γ Ε Σ

I. ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ

Χιακόν Αρχείον, επιμέλεια έκδοσης Ι. Βλαχογιάννη, Αθήνα 1910, τ. 5ος.

Εφημερίς της Κυβερνήσεως, 1835-1897.

Μακρυγιάννη Απομνημονεύματα, εισαγωγή-σχόλια Σ.Ι. Ασδραχά, εκδ. Α. Καραβία, χ.χ.

II. ΑΝΕΚΔΟΤΕΣ

Γενικά Αρχεία του Κράτους, Σχέδιον πόλεως Πειραιώς, φάκελοι 21, 22.

Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά, φάκελοι 1836 Α', 1836 Β', 1837 Α-Β, 1837 Ε', 1841 Β', 1847 Δ', 1849 Β', 1859 Δ', 1861 Α', 1875 Β', 1882, 1892 Β-Γ, 1898 Γ'.

Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς, 1835-1930.

Αρχείο Ι. Α. Μελετόπουλου, Α' Εγγραφα, Β' Εικαστικό υλικό και Γ' Εντυπα.

Βιβλίον αδειών οικοδομής της πόλεως Πειραιώς, 1870-1877.

III. ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

Μέριμνα (1871).

Η Περιστέρα (1871-1874).

Ποσειδών (1872-1878).

Πειραιεύς (1876-1877).

Σφαίρα (1885-1886).

Νέα Εφημερίς (1886, 1890, 1896).

Πανδώρα (1853).

Οικονομική Επιθεώρηση (1873-1890).

IV. ΑΛΛΑ ΓΡΑΦΤΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

Αγγελόπουλος Γ., Στατιστική Πειραιώς, Αθήνα 1852.

Αλεξάκης Γ. Ν., Πλήρης οδηγός του Πειραιώς (1906-1907), Βιομηχανία-εμπόριον-ναυτιλία-αρχαιολογία-τοπογραφία-Διευθύνσεις-οδοί Πειραιώς, 1906 και επανέκδοση από τον Εμπορικό σύλλογο Πειραιώς, Πειραιάς 1990.

Ανώνυμος, Τα περί του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου, Αθήνα 1858.

Ανώνυμος, Δημοτικά και λιμενικά έργα Πειραιώς δημορχούντος Τρύφωνος Μουτσοπούλου, 1895-1899, 1899.

Ανώνυμος, Οδηγός του Πειραιώς, Διευθύνσεις επιστημόνων, επαγγελματικών κλπ., Πειραιάς 1901.

Βαλαωρίτης Ι., Ιστορία της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, 1842-1902, Αθήνα 1902 (αναστατική έκδοση του Μορφωτικού Ιδρύματος της ΕΤΕ, Αθήνα 1980).

Βάμβας Ν., Ομιλία του εις την πρώτην άνοιξιν του Σχολείου των Κορασιών του Δήμου Πειραιώς, την 24 Ιουνίου 1837, χ.χ.

Βερναρδάκης Α., Περί του εν Ελλάδι εμπορίου, Αθήνα 1885.

Βώκος Γ., Οδηγός του Πειραιώς του 1901, Εμπόριον-Εμπορική Ναυτιλία-Βιομηχανία-Η πόλις του Πειραιώς-Δελτίον Διευθύνσεων, στο Ν. Κατσικάρος, Αρχείον πειραιικών σπουδών-Πειραικόν ημερολόγιον, Πειραιάς 1966.

Γκίνης Α., Ο λιμνήν του Πειραιώς, Αθήνα 1907.

Γρηγορόπουλος Μ. Σ., Περιήγησις εν Ελλάδι, ήτοι Γεωγραφική, Ιστορική, Αρχαιολογική, Εμπορική και Στατιστική περιγραφή των επισημοτέρων πόλεων του Ελληνικού Βασιλείου συμπεριλαμβανομένων και των Ηπειρο-θρσσσαλικών Άρτης, Λαρίσσης, Τρικκάλων, Τυρνάβου και Βώλου, Αθήνα 1883.

Εκθεσις επί του απολογισμού του Δήμου Πειραιώς του έτους 1875, Πειραιάς 1876.

Ισηγόνης Ι., Συλλογή νόμων και βασιλικών Διαταγμάτων αφορώντων τον λιμένα Πειραιώς, Αθήνα 1894.

Καμπούρογλου Π., Ιστορία του Πειραιώς από του 1833-1882 έτους. Γενική κατάσταση-κίνησις εμπορίου-ναυτιλία-βιομηχανία, Αθήνα 1883 και αναστατική έκδοση από το Βιβλιοπωλείο Δ. Ν. Καραβία, Αθήνα 1985.

Klenze Leo von, Aphoristische Bemerkuhgen gesammelt auf seiner Reise nach Griechenland, Berlin 1838.

Κουσουλίνος Σ., Οδηγός Αθηνών-Πειραιώς και των κυριωτέρων πόλεων της Ελλάδος 1900, Αθήνα, χ.χ.

Λιμπρίτης Ι., Ο λιμνήν του Πειραιώς μέχρι του 1929, Πειραιάς 1929.

Μανσόλας Α., Πολιτειογραφικά πληροφορία περί Ελλάδος, Αθήνα 1867 και αναστατική έκδοση από το Βιβλιοπωλείο Δ. Ν. Καραβία

(Εισ. Βερέμη Θ., Παπαγεωργίου Σ., Παπαθανασόπουλου Κ.), Αθήνα 1980.

— Απογραφικά πληροφορίαί περί των εν Ελλάδι ατμοκινήτων βιομηχανικών καταστημάτων, Αθήνα 1876.

— Απογραφικά πληροφορίαί περί γεωργίας κατά το έτος 1875, Αθήνα 1876.

Moraitinis P. A., La Grece telle qu' elle est, Paris 1877, και αναστατική έκδοση από το Κοινοφελές Ίδρυμα της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως και το Βιβλιοπωλείο Δ. Ν. Καραβία (Πρόλ. Αγριαντώνη Χ.), Αθήνα 1987.

Μπούκας Μ., Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός και ιστορικός των πλείστων κυριότερων πόλεων της Ελλάδος του έτους 1875, Αθήνα 1875.

Νουχάκης Ι., Ελληνική χωρογραφία, ιστορία, στατιστική πληθυσμού και αποστάσεων, Αθήνα 1901.

Οικονόμου Α., Χρηματιστήριο Πειραιώς, Αθήνα 1875.

Ομηρίδης Π. Σ., Βιογραφία αυτοσχέδιος, Αθήνα 1871.

Σκαλτσούνης Ι., Σκέψεις περί της εν Ελλάδι βιομηχανίας, Αθήνα 1868.

Σπανδωνής Ν. Ι., Ο Πειραιεύς (Ιστορία-Εμπόριον-Ναυτιλία-Βιομηχανία-Λιμήν), Πειραιάς 1898.

Ε Ρ Γ Α

Ι. ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ

Αναστασόπουλος Γ., Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας, τ. 3, εκδ. Ελληνική Εκδοτική, Αθήνα 1947.

Αγριαντώνη Χ., Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα, εκδ. Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986.

Bafounis Y., Naissance d' une ville moderne: Le Piree 1835-1875, Paris 1985 (Διδακτορική Διατριβή).

— "Ο σχηματισμός του εργατικού δυναμικού στον Πειραιά", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β'.

— "Ο Πειραιάς τον 19ο αιώνα", Χώρος και Ιστορία, Αστικός και Περιφερειακός χώρος, εκδ. Ιστορικού Αρχείου της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, τετρ. 2, εισ. 6.

Bairoch P., De Jericho a Mexico. Villes et Economie dans l'histoire, ed. Gallimard, Paris 1985.

Βασιλόπουλος Θ., Η απόδραση των Βούρλων, εκδ. Διάλογος, Αθήνα 1975.

Derruau M., Ανθρωπογεωγραφία, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1983.

F. Engels, Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία, τ. 2, εκδ. Μπάυρον, 2η έκδοση, Αθήνα 1985.

Ευαγγέλου Π., Ο Πειραιάς στην επανάσταση του 1821, Αθήνα 1977.

— Πειραικό Αρχείο, τ. Α-Γ, Αθήνα 1981, 1983, 1986.

Ζολώτας Ε., Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως, Αθήνα 1926.

Ζουμπουλίδης Κ. Θ., Ιστορία και εξέλιξις του λιμένος Πειραιώς, Πειραιάς 1932.

Hobsbawm E., Labouring men, 1964.

Καλλιβρετάκης Α. Φ. "Το ελληνικό βαμβάκι στη συγκυρία του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου" Τα Ιστορικά, τ. 4, τχ. 7, Αθήνα 1987.

Καλαμίτσης Ν., Η βιομηχανία του Πειραιώς, Πειραιάς 1960.

Κατηφόρης Δ. "Ενδιαφέρον ομογενών για την ίδρυση πόλεων στην ελληνική επικράτεια επί Καποδίστρια", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Α'.

Κατσικάρος Ν., Αρχείον πειραικών σπουδών-Πειραικόν ημερολόγιον, Αθήνα 1966.

Κορδάτος Γ., Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος, εκδ. Μπουκουμάνης, γ' έκδοση, Αθήνα 1972.

Κοσμής Α., Περασμένα κι αλησμόνητα, Αθήνα 1938.

Κουτελάκης Χ. - Φωσκόλου Α., Πειραιάς και συνοικισμοί, εκδ. Βιβλιοπωλείον της "Εστίας", Αθήνα 1991.

— "Πρώτη πλήρης ιστορία των δύο νεκροταφείων του Πειραιά", Ψυττάλεια, τχ. 6-7 (1987).

Κτενιάδης Ν., Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, Αθήνα 1936.

Λεοντίδου Α., Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989.

— "Πολιτικές διαστάσεις της ελληνικής αστικοποίησης: δύο περίοδοι αστικού εποικισμού", Χώρος και Ιστορία, Αστικός και

Περιφερειακός χώρος, εκδ. Ιστορικού Αρχείου της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, τετρ. 2, εισ. 2.

Μελετόπουλος Ι. Α. "Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτον σχέδιον της πόλεως", Κοινωνική, Πειραιάς 1969.

— Πειραικά, Αθήνα 1945.

— "το πρώτον σχέδιον της πόλεως Πειραιώς", Τεχνική-οικονομική-κοινωνική επιθεώρηση, 3 (1948).

Montigny G., De la ville à l'urbanisation, ed. L' Harmattan ("Villes et entreprises"), Paris 1992.

Νάκου Α., Το χρονικό μιας δημοσιογράφου, εκδ. Δωρικός, Αθήνα 1981.

Παναγιωτόπουλος Β. "Η βιομηχανική επανάσταση και η Ελλάδα, 1832-1871", Εκσυγχρονισμός και βιομηχανική επανάσταση στα Βαλκάνια τον 19ο αιώνα, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1980.

— "Αγροτική έξοδος και σχηματισμός της εργατικής δύναμης στην ελληνική πόλη", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β'.

Παπαγιαννάκης Α., Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1982.

Παπαθανασόπουλος Κ., Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1835-1856), εξέλιξη και αναπροσαρμογή, εκδ. Μορφωτικού Ίδρυματος ΕΤΕ, Αθήνα 1983.

— Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοίας (1855-1872), τα αδιέξοδα του προστατευτισμού, εκδ. Μορφωτικού Ίδρυματος ΕΤΕ, Αθήνα 1988.

Παρδάλη-Λαίνου Α., Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδραση του στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά (1835-1985), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 1990 (Διδακτορική διατριβή).

Πιζάνιας Π., Οι φτωχοί των πόλεων. Η τεχνογνωσία της επιβίωσης στην Ελλάδα το μεσοπόλεμο, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

Roncayolo M., L' imaginaire de Marseille. Port, ville, pole, ed. Chambre de Commerce et d' Industrie de Marseille, V. 5eme: Histoire du commerce et de l' industrie de Marseille, XIXe-XXe siecles, Marseille 1990.

Sapounakis- Dracakis L., Le mouvement des salaires municipaux dans la ville du Piree au 19eme siecle, Memoire D.E.A., Universite de Paris I-Sorbonne, 1986.

— La Grece urbaine et rurale (1835-1875): consommations et revenues, These de Doctorat, Universite de Paris I-Sorbonne, 1990.

— "Η εκπαίδευση της εργατικής τάξης στον Πειραιά τον 19ο αιώνα", Τα Ιστορικά, τ. 3, τχ. 6, Αθήνα 1986.

Σαχίνης Γ., Οι Υδραίοι στον Πειραιά (1792-1838), Πειραιάς 1989.

Sorocos E. P., La morphologie sociale du Piree a travers son evolution, εκδ. ΕΚΚΕ, Αθήνα 1985.

Σπηλιωτόπουλου Δ. Θ., Ο Πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδος, Πειραιάς 1939.

Στρούμπος Η., Τα πεπραγμένα υπό των Δημάρχων Πειραιώς από της συστάσεως του Δήμου μέχρι της ληξάσης τελευταίας περιόδου και περί των πρακτέων εν τω μέλλοντι, Αθήνα 1907

Συλλογή Ιωάννου Αλεξ. Μελετόπουλου, (επιμ. Ε. Αναγνωστοπούλου - Α. Μπαφούνη), Πειραιάς 1992.

Συλλογικό, Εκσυγχρονισμός και βιομηχανική επανάσταση στα Βαλκάνια τον 19ο αιώνα, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1980.

Συλλογικό, Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Α-Β.

Συλλογικό, Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών (15ος-19ος αιώνας), Εισαγωγή και επιλογή κειμένων Σπ. Ασδραχά, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1979.

Συναρέλλη Μ., Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ιδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989.

— "Το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας κατά τον 19ο αιώνα", Τα Ιστορικά, τ. 1, τχ. 2, Αθήνα 1984.

Τοδoron Ν., Η βαλκανική πόλη 15ος-19ος αιώνας, τ. 2, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1986.

Thompson E. P., The making of the English working class, Penguin, 1963.

Τραυλός Ι. "Πολεοδομία", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, εκδ. Εκδοτική Αθηνών, τ. Γ₂.

— [...] - Α. Κόκκου "Πολεοδομία και αρχιτεκτονική", Ιστορία Ελληνικού Έθνους, εκδ. Εκδοτική Αθηνών, τ. ΙΓ'.

— "Πειραιεύς", Δομή, τ. 12ος, εκδ. έβδομη (2.10.1975).

Τσοκόπουλος Β., Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ, εκδ. Καστανιώτης.

— [...] - Π. Καλόγρη "Βιομηχανία και πόλεις στην Ελλάδα το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα", Νεοελληνική πόλη, Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος, εκδ. ΕΜΝΕ, Αθήνα 1985, τ. Β'.

Φίλιας Β., Οψεις της Διατήρησης και της Μεταβολής του Κοινωνικού Συστήματος, τ. Α-Β, εκδ. Νέα Σύνορα, Αθήνα 1979.

Φτέρης Γ. "Χαιρετισμός του Πειραιά από έναν φίλο Μανιάτη", στο Ν. Κασικάρος, Αρχαίον Πειραικών σπουδών-Πειραικόν ημερολόγιον, Αθήνα 1966.

Χατζηιωσήφ Χ., Η γηραιά σελήνη. Η Βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

Χατζημανωλάκης Ι., Χρονικό της πειραικής πνευματικής ζωής, Πειραιάς 1973.

Ψαλιδόπουλος Μ., The rise and fall of the Oikonomike Epitehorissis (Economic Review), 1873-1890, αδημοσίευτο κείμενο.

— Κείμενα για την ελληνική βιομηχανία τον 19ο αιώνα (φυσική εξέλιξη ή προστασία), εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1994.

II. ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ

Βεργόπουλος Κ., Κράτος και οικονομική πολιτική στον 10ο αιώνα, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1994.

— Το αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1975.

— Εθνικισμός και οικονομική ανάπτυξη, η Ελλάδα στο μεσοπόλεμο, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1978.

Clough S. B.-Rapp R. T., Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία, τ. Α-Β, εκδ. Παπαζήσης, Αθήνα 1979, 1980.

Dakin D., Η ενοποίηση της Ελλάδας, 1770-1923, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1982.

Δανιηλίδης Δ., Η νεοελληνική κοινωνία και οικονομία, εκδ. Νέα σύνορα, Αθήνα 1985.

Δερτιλής Γ., Το ζήτημα των τραπεζών (1871-1873), εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα της ΕΤΕ, Αθήνα 1980.

— Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση (1880-1909), εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1985.

Θωμαδάκης Σ., Πίστη και εκχρηματισμός της οικονομίας, προεξοφλητικός δανεισμός και Εθνική Τράπεζα, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1981.

Καράγιωργας, Δ. Π., Δημόσια οικονομική, τ. 2, εκδ. Παπαζήσης, Αθήνα 1979, 1981.

Λέκκας Π., Η εθνικιστική ιδεολογία, πέντε υποθέσεις εργασίας στην ιστορική κοινωνιολογία, εκδ. ΕΜΝΕ-ΜΝΗΜΩΝ, Αθήνα 1992.

Μοσκόφ Κ., Ιστορία του κινήματος της εργατικής τάξης, η διαμόρφωση της εθνικής και κοινωνικής συνείδησης στην Ελλάδα, εκδ. Καστανιώτης, Αθήνα 1985.

Μουζέλης Ν., Νεοελληνική κοινωνία, όψεις υπανάπτυξης, εκδ. Εξάντας 1978.

Παπαθανασόπουλος Κ., Αλέξανδρος Κουμουνδούρος, σχόλια για μια βιογραφία, εκδ. Τυπογραφείο Σ. Φ. Λένης, Αθήνα 1993.

Πετμεζίδου-Τουλουβή Μ., Κοινωνικές τάξεις και μηχανισμοί κοινωνικής αναπαραγωγής, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1987.

Πετράκης Π., Η τραπεζική χρηματοδότηση του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα (1844-1869), εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1985.

Πετρίδης Π., Πολιτικοί και συνταγματικοί θεσμοί στη νεότερη Ελλάδα (1821-1843), εκδ. University studio press, Θεσσαλονίκη 1990.

Petropoulos, J. A., Πολιτική και συγκρότηση κράτους στο ελληνικό Βασίλειο (1833-1843), τ. Α-Β, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1985.

Πιπινέλης Τ. Ν., Η μοναρχία εν Ελλάδι, 1833-43, Αθήνα 1932.

Σακελλαρόπουλος Θ., Θεσμικός μετασχηματισμός και οικονομική ανάπτυξη. Κράτος και οικονομία στην Ελλάδα 1830-1922, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1991.

— Οι κρίσεις στην Ελλάδα 1830-1857. Οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές όψεις, τ. Α', εκδ. Κριτική, Αθήνα 1993.

Σβορώνος Ν., Επισκόπηση της νεοελληνικής ιστορίας, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1982.

Συλλογικό, Ελληνισμός-ελληνικότητα, εκδ. Εστία, Αθήνα 1983.

Συλλογικό, Όψεις της ελληνικής κοινωνίας του 19ου αιώνα, εκδ. Εστία, Αθήνα 1984.

Συλλογικό, Κοινωνικές και πολιτικές δυνάμεις στην Ελλάδα, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1977.

Συλλογικό, Η μετάβαση από τον φεουδαλισμό στον καπιταλισμό, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1986.

Συλλογικό, Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τ. ΙΓ', ΙΔ', εκδ. Εκδοτική Αθηνών.

Τυμπα Ε. Η., Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία από το 10ο αιώνα ως σήμερα, τ. 2, εκδ. Gutenberg, Αθήνα 1971.

Τσοτσόρος Σ. Ν., Η συγκρότηση του βιομηχανικού κεφαλαίου στην Ελλάδα (1898-1939), τ. Α-Β, εκδ. Μορφωτικό Ίδρυμα ΕΤΕ, Αθήνα 1993, 1994.

Τσουκαλάς Κ., Εξάρτηση και αναπαραγωγή, ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830-1922), εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1985.

— Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος, η συγκρότηση του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1981.

Φίλιππος Β., Κοινωνία και εξουσία στην Ελλάδα, νόθα αστικοποίηση (1800-1864), εκδ. Σύγχρονα κείμενα, Αθήνα 1974.

— Κοινωνικά συστήματα, τ. Α-Β, εκδ. Νέα σύνορα, Αθήνα 1978.

Χουλιάρκης Μ., Γεωγραφική, διοικητική και πληθυσμιακή εξέλιξις της Ελλάδος, 1821-197, τ. 1, εκδ. ΕΚΚΕ, Αθήνα 1974.