



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ:
ΝΕΕΣ ΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ»

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΝΤΑΚΟΥ
(Α.Μ.:1012202003018)

Θέμα: «Η συμβολή της Πειραιϊκής Πολιτείας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου από την Α΄ Ολυμπιάδα (1896) έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο»



Επιβλέπων Καθηγητής: Ιάκωβος Μιχαηλίδης
Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Θανάσης Χρήστου
Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Σωτήριος Ριζάς

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος	3
Εισαγωγή	5

Α΄ Κεφάλαιο

Ιστορικές αφητηρίες και πρωταγωνιστές	7
1.1. Γενικά.....	7
1.2. Η ιστορική εξέλιξη του Πειραιά ως την Ελληνική επανάσταση	8
1.2.1. Πόρτο Λεόνε.....	10

Β΄ Κεφάλαιο

Η εξέλιξη της περιοχής κατά τον 19 ^ο αιώνα.....	13
2.1. Στις αρχές του 19 ^{ου} αιώνα έως την ανεξαρτησία του κράτους.....	13
2.1.1. Η Μονή του Αγίου Σπυρίδωνος.....	13
2.1.2. Οικία Ανδρέα Μιαούλη	14
2.1.3. Η πρώτη οικιστική προσπάθεια στη περιοχή.....	15
2.1.4.Κυριακός Σερφιώτης.....	17
2.2. Ξεκίνημα κι ανάπτυξη της πόλης (1835-1896).....	17
2.2.1. Πειραιϊκή Οικονομία	18
2.2.1.1. Πρώτες προσπάθειες αξιοποίησης του λιμανιού	20
2.2.1.2. Η ίδρυση των πρώτων σχολείων στη περιοχή	21
2.2.1.3. Κατασκευή της οδού Αθηνών –Πειραιώς.....	22
2.2.2. Η βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής	22
2.2.3. Δημοτικό θέατρο Πειραιά.....	24
2.2.4. Οι κατασκευές του Ερνέστο Τσίλλερ	26

Γ΄ Κεφάλαιο

Ο Πειραιάς κατά το πρώτο μισό του 20 ^{ου} αιώνα	29
3.1. Γενικά.....	29
3.2. Ανάπτυξη της περιοχής ως το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.....	30
3.2.1. Το σιδηροδρομικό δίκτυο του Πειραιά.....	30
3.2.2. Άλλα έργα	33
3.2.3. Η εξέλιξη του πειραιϊκού λιμανιού	36

3.2.4. Πνευματική-πολιτιστική ανάπτυξη της εποχής	40
3.2.5. Η βιομηχανική περιοχή μετακινείται προς τα δυτικά.....	42
3.3. Η ανάπτυξη την εποχή του Μεσοπολέμου	45
3.4. Δημιουργία την εποχή του Μεσοπολέμου	46
3.4.1. Το λιμάνι.....	47
3.4.2. Η πόλη.....	48
3.4.3. Η βιομηχανία	52
3.5. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.....	56

Δ΄ Κεφάλαιο

Προτάγματα και προοπτικές	59
Επίλογος.....	63
Πηγές και Βιβλιογραφία	65
Παράρτημα.....	69
Περίληψη	95

Πρόλογος

Η παρούσα εργασία καταπιάνεται με την πορεία εξέλιξης του μεγαλύτερου λιμανιού της πατρίδας μας, τον Πειραιά. Αναλύει τον τρόπο και τους λόγους σύμφωνα με τους οποίους ο Πειραιάς έφτασε σε ένα σημείο να θεωρείται στην εποχή μας το μεγαλύτερο λιμάνι της ανατολικής Μεσογείου κι ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου συνολικά. Αυτό, όπως είναι αναμενόμενο έχει συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας με θετικές επιπτώσεις για την κοινωνία.

Η οικονομική ευμάρεια είναι προπομπός της πολιτιστικής ανάπτυξης της κάθε περιοχής και αυτό συνέβη νομοτελειακά και στην Πειραιϊκή κοινωνία. Όταν λέμε βέβαια Πειραιϊκή κοινωνία δεν εννοούμε μόνο την πόλη του Πειραιά, αλλά και της γύρω από αυτόν περιοχές, που πλέον εδώ και κάποιες δεκαετίες αποτελούν ξεχωριστούς δήμους. Όλα αυτά αναλύονται στα τέσσερα κεφάλαια της εργασίας με χρονολογική, κατά κανόνα, σειρά

Για να ολοκληρωθεί μία έρευνα, όπως η παρούσα, χρειάζεται κόπος, χρόνος, αλληλοβοήθεια, κατανόηση και υποστήριξη. Όλα αυτά βέβαια αν και είναι απαραίτητα και αναμενόμενα, όταν κάποιος πραγματοποιεί ένα μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών δεν είναι πάντοτε δεδομένα. Προσωπικά τα είχα όλα αυτά και αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω συγκεκριμένους ανθρώπους.

Αρχικά, νιώθω την υποχρέωση να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μας κ. Χρήστου, ο οποίος έγκαιρα με βοήθησε και με κατεύθυνε στην επιλογή του θέματος της εργασίας μου, αλλά και από την πρώτη στιγμή ήταν δίπλα μου, για να είναι ευκολότερη η υλοποίηση των υποχρεώσεων μου. Η συζήτησή μας κατά την επιλογή μεταπτυχιακό φοιτητών, οδήγησε στην κοινή διαπίστωση ότι έχουμε την ίδια ηλικία, την ίδια οικογενειακή δομή επομένως και τις ίδιες οικογενειακές υποχρεώσεις. Τότε, και μόλις 18 ημέρες πριν, είχε χαθεί η μητέρα μου. Αντιλήφθηκε άμεσα τις δυσκολίες μου. Τον ευχαριστώ για όλα.

Ευχαριστώ πολύ τον Γιώργο, φίλο και συνάδελφο, υπεύθυνο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και μόνιμο κάτοικο Πειραιά, για την παροχή της πλειονότητας των βιβλίων που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα εργασία και για όποια άλλη πληροφορία του ζήτησα. Συνέδραμε αποφασιστικά στην ολοκλήρωση της εργασίας μου.

Επίσης, ευχαριστώ πολύ τη Μαρία, συνάδελφο επί εικοσαετία, με πολύ καλή

συνεργασία όλα αυτά τα έτη και έντιμη σχέση, Οι κοινές αντιλήψεις μας για την εκπαίδευση και τη γνώση, καθώς η μόνιμη διάθεση της να παρέχει βοήθεια, ήταν για μένα ιδιαίτερα πολύτιμες.

Ακόμη, ευχαριστώ τον Γιώργο, συνάδελφο, επιμορφωτή – εκπαιδευτή νέων τεχνολογιών και φίλο. Οι γνώσεις του γύρω από τις νέες τεχνολογίες ήταν για μένα πολύτιμες, πρωτόγνωρες και καταλυτικές στη σύντμηση του χρόνου ολοκλήρωσης της εργασίας μου. Γνωρίζοντας πως υλοποιεί διδακτορικό, κατανοώ ότι ο χρόνος του που αφιέρωσε στις δικές μου ανάγκες, ήταν απαραίτητος για εκείνον. Ευχαριστώ ιδιαίτερα τον Παναγιώτη και την Ιωάννα . Δεν χρειάζεται να αναφέρω τους λόγους. Η βοήθειά τους ήταν συνεχής και αμέριστη.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένειά μου για το χρόνο που πιθανότατα στέρησα από την ενασχόληση μου μαζί τους. Ξεκινώντας το Μεταπτυχιακό ήταν και τα δύο παιδιά μου ακόμη ανήλικα. Ο ένας είναι ακόμη. Διαβάζουμε μαζί. Εκείνος για επιτυχία στις πανελλήνιες εξετάσεις και εγώ για την παρούσα εργασία. Ελπίζω και εύχομαι στη μνήμη τους να κρατήσουν τη θετική εικόνα της υπόθεσης. Ένας πατέρας που διάβαζε για να γίνει καλύτερος. Αισθάνομαι, ότι είναι μία καλή εικόνα για τις ανώτερες σπουδές τους, οι οποίες τώρα ξεκινούν.

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία έρευνα το θέμα της συμβολής της πειραϊκής κοινωνίας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας, από τα τέλη του 19ου αιώνα έως την έλευση του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου. Η ανάπτυξη της εργασίας γίνεται σε 4 κεφαλαία τα οποία αναφέρονται σε διαδοχικά χρονικά διαστήματα έκαστο. Στο πρώτο κεφάλαιο έχουμε αναφορά για την περιοχή κατά την αρχαιότητα καθώς και μία υποενότητα σχετικά με την ονομασία που έχει αποδοθεί στην πόλη του Πειραιά την «Πόρτο Λεόνε».

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφερόμαστε στην εξέλιξη της περιοχής κατά το 19ο αιώνα, με δύο βασικά υποκεφάλαια εκ των οποίων το πρώτο αναφέρεται στην εικόνα της περιοχής έως την ανεξαρτησία του ελληνικού κράτους, ενώ το δεύτερο ασχολείται με το διάστημα από το 1835 και την καταγραφή των πρώτων οικιστών, έως τα τέλη του 19ου αιώνα. Βλέπουμε το ξεκίνημα της πειραϊκής οικονομίας, τις πρώτες προσπάθειες ανάπτυξης, την ίδρυση των πρώτων σχολείων, την εκκίνηση της βιομηχανικής ανάπτυξης και τις πρώτες ξεχωριστές οικιστικές προσπάθειες. Φυσικά γίνεται αναφορά στο κτίριο σύμβολο της πόλης έως σήμερα, το Δημοτικό θέατρο Πειραιά, το οποίο ανακαινίστηκε και στέκει επιβλητικά στο κέντρο της πόλης.

Το τρίτο κεφάλαιο της εργασίας, που είναι και το μεγαλύτερο εφόσον ασχολείται με το διάστημα που αναφέρεται η εργασία, καταπιάνεται με το πρώτο μισό του 20ου αιώνα, στο οποίο ξεχωρίζουν σημαντικά έργα που έγιναν, όπως η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, η ίδρυση και εξέλιξη του πειραϊκού λιμανιού, το οποίο κατέχει ξεχωριστή θέση στην σφριγηλή οικονομική ζωή της περιοχής, αφού η λειτουργία του έχει καθορίσει συχνά την εξέλιξη, οικονομική και πνευματική, της πόλης, καθώς βέβαια και τη γεωγραφική ανάπτυξη της βιομηχανίας προς τα δυτικότερα της παράκτιας ζώνης αλλά και τα ενδότερα περίχωρα. Σε αυτό το κεφάλαιο όμως έχουμε και αναφορά σε ένα ιδιαίτερα δύσκολο χρονικά κομμάτι, για όλη την Ελλάδα, το διάστημα του μεσοπολέμου. Τότε, που η πατρίδα μας δέχτηκε το μεγάλο και ανεξέλεγκτο κύμα προσφύγων από τα παράλια της Μικράς Ασίας, της Καππαδοκίας του Ευξείνου Πόντου, που ήταν αποτέλεσμα των διώξεων του τουρκικού κράτους απέναντι στο Ελληνικό στοιχείο. Αναφερόμαστε στη Μικρασιατική καταστροφή. Και εδώ βλέπουμε πώς εξελίχθηκε η δομή της πόλης, τη λειτουργία του λιμανιού, τη πολιτιστική ανάπτυξη, αλλά και πως οι χιλιάδες

ανθρώπινες ζωές των προσφύγων επηρέασαν θετικά την ανάπτυξη της βιομηχανίας της περιοχής! Ο ερχομός του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου ήταν καταλυτικός για την Ελλάδα και όχι μόνο για την περιοχή του Πειραιά. Οι πολλαπλές καταστροφές από βομβαρδισμούς και πολεμικές εχθροπραξίες άνοιξαν πληγές, που η επούλωση τους άργησε να πραγματοποιηθεί.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, έχουμε μία αποτίμηση όσων περιγράφηκαν και τις προοπτικές που αφορούν η περιοχή, ενώ η εργασία ολοκληρώνεται με συμπεράσματα και κριτικές απόψεις του συγγραφέα.

Α' Κεφάλαιο

Ιστορικές αφετηρίες και πρωταγωνιστές

1.1. Γενικά

Όλοι κάποια στιγμή στη ζωή μας έχουμε νιώσει την επιθυμία να ταξιδέψουμε ή έχουμε πραγματοποιήσει ένα ταξίδι με πλοίο σε κάποια από τα δεκάδες ελληνικά νησιά, που είναι και το σημείο αναφοράς της πατρίδας μας.

Ειδικά τα νησιά του Αργοσαρωνικού, τα οποία έχουν συνδέσει την παρουσία τους με την Ελληνική ιστορία από την αρχαιότητα αλλά και κατά τα χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, προσφέρονται για ημερήσιες αποδράσεις αφού σε μικρό σχετικά χρονικό διάστημα μπορεί κανείς να τα επισκεφτεί. Αναφερόμαστε στη Σαλαμίνα, που η ύπαρξη της έχει ταυτιστεί από την αρχαιότητα με τη Ναυμαχία κατά την οποία οι Έλληνες νίκησαν τους Πέρσες και παρέμειναν ελεύθεροι, το 480 π.χ., αλλά και τα υπόλοιπα νησιά όπως η Αίγινα, οι Σπέτσες, η Ύδρα και ο Πόρος που η ύπαρξη τους ταυτίστηκε με σημαντικά γεγονότα κατά την διάρκεια της ελληνικής επανάστασης. Η κοντινή απόσταση τους από την στερεή Ελλάδα τα έχει αναγάγει σε πόλο έλξης υποψήφιων εκδρομέων, αφού η προσέγγιση τους είναι εύκολη.

Όμως για να επισκεφτεί κάποιος αυτά τα νησιά, είναι βέβαιο ότι έχει περάσει από τον Πειραιά ή κάποια προάστια του. Για να επισκεφτείς τη Σαλαμίνα πρέπει να φτάσεις στο πλέον απομακρυσμένο προάστιο του Πειραιά, το Πέραμα κι από κει σε 15 λεπτά έχεις αποβιβαστεί στο νησί. Αντίστοιχα με πλοίο από το λιμάνι του Πειραιά και σε χρονικό διάστημα ταξιδιού από μία έως δύο-δύομιση ώρες έχεις επισκεφτεί και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα νησιά.

Κρίνεται λοιπόν σκόπιμο να γίνει μία μικρή ιστορική αναδρομή για να δούμε πώς έφτασε ο Πειραιάς στη σημερινή εικόνα του, ώστε να θεωρείται από τα μεγαλύτερα, αν όχι το μεγαλύτερο λιμάνι της ανατολικής Μεσογείου.

Πρέπει ο αναγνώστης να κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους τα όνειρά της ηγεμονεύουσας τότε αστικής τάξης του 19^{ου} αιώνα για τη δημιουργία ενός κοσμοπολίτικου κέντρου που θα είχε θέατρα, επαύλεις, λουτροπόλεις, δίπλα στο λιμάνι και την βιομηχανία σε υπέρτατη ακμή, τελείωσαν σχετικά νωρίς και αντί αυτών δημιουργήθηκε- απρογραμμάτιστα είναι η αλήθεια- μία πυκνοκατοικημένη πόλη με ετερόκλητα πληθυσμιακά στοιχεία.

Μιλάμε για μία περιοχή με ζωή μόλις δύο αιώνες. Η δημιουργία του

ανεξάρτητου ελληνικού κράτους και πιο συγκεκριμένα η μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα είναι αυτό που έδωσε ώθηση για να δημιουργηθεί το λιμάνι του Πειραιά, να κατοικηθεί η περιοχή και να οδηγηθούμε σε αυτό που μεταγενέστερα ονομάστηκε βιομηχανικό θαύμα, φτάνοντας στο δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, γεγονός κατά το οποίο τότε σταμάτησε οριστικά και η πορεία ανάπτυξης της περιοχής.

1.2. Η ιστορική εξέλιξη του Πειραιά ως την Ελληνική επανάσταση

Η ιστορική εξέλιξη του Πειραιά είναι στενά συνδεδεμένη με αυτή της Αθήνας. Το ίδιο συνυφασμένη είναι η ιστορία των δύο πόλεων. Χάρη στα τρία λιμάνια του ο Πειραιάς λειτουργούσε ως επίνειο της Αθήνας από την αρχαιότητα. Στους κλασικούς και ελληνοιστικούς χρόνους γνώρισε μεγάλη ακμή, ενώ από τους ρωμαϊκούς άρχισε να παρακμάζει, φτάνοντας ως την περίοδο του Βυζαντίου και της τουρκοκρατίας που έγινε ένα σχεδόν ασήμαντο λιμάνι.

Πρώτοι κάτοικοι της περιοχής θεωρούνται οι Μινύες, λαός προερχόμενος από τη Βοιωτία. Εγκατέλειψαν την περιοχή του Ορχομενού, εξαιτίας των επιδρομών των θρακικών φυλών και τελικά κατέληξαν στο λόφο της Καστέλλας, τον οποίον οχύρωσαν και του έδωσαν το όνομα Μουνιχία προς τιμή του αρχηγού τους Μούνιχου. (παράρτημα - εικόνα 1)

Ο Πειραιάς πρωτοαναφέρεται ως λιμάνι το 510 π.χ. σε κείμενα σχετικά με τις γνωστές μεταρρυθμίσεις του Κλεισθένη. Όμως, ο Θεμιστοκλής ήταν ο πρώτος που συνειδητοποίησε τη στρατηγική θέση του Πειραιά με τα τρία φυσικά του λιμάνια και έτσι το 493 π. Χ., όταν εκλέχτηκε άρχοντας των Αθηνών, ξεκίνησε τα πρώτα λιμενικά και οχυρωματικά έργα. Φτάνουμε λοιπόν στο 470 π. Χ. και το μήκος των τειχών του Πειραιά (τα γνωστά μακρά τείχη) ξεπερνάει τα 11 χιλιόμετρα.¹(παράρτημα –εικόνα 2)

Κατά τον Ηρόδοτο, ο προικισμένος πολιτικός Θεμιστοκλής, είχε διαγνώσει τον κίνδυνο εξ ανατολών, δηλαδή τους Πέρσες και είχε φροντίσει έγκαιρα για το περίφημο « κράτος της θαλάσσης» οχυρώνοντας τον Πειραιά και τα τρία φυσικά του λιμάνια, τον Μέγα Λιμένα, την Ζέα και το Μικρολίμανο, κατορθώνοντας παράλληλα να πείσει τους Αθηναίους να μεταφέρουν το επίνειο τους από το Φάληρο στον Πειραιά ανοίγοντας έτσι ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία του τόπου.²

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Λίζα Μιχελή, «η επιλογή του Πειραιά για επίνειο της Αθήνας αντί του Φαλήρου, έκανε την Αθήνα παντοδύναμη πλέον στις

¹www.destinationpiraeus.com/index.php/page/24 (5-3-2022)

² Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας, Πειραιάς 1835-2005*, Πειραιάς 2005, σ. 16

θάλασσεσ. Η αλλαγή έγινε μετά τη ναυμαχία της Σαλαμίνας, το 480 π.χ., οπότε η πόλη των Μεγάρων, η οποία ως τότε έλεγχε τις γειτονικές ακτές της σχεδόν ως στον Πειραιά αποδυναμώθηκε, κι ο έλεγχος του Σαρωνικού περιήλθε κατά αποκλειστικότητα στην Αθήνα. Το Φάληρο ως λιμάνι συνέχισε να υφίσταται αλλά ήταν πια δευτερεύουσας σημασίας».³

Οι Ελένη Αναγνωστοπούλου και Ευαγγελία Μπαφούνη αναφέρουν ότι, «στην κλασική αρχαιότητα, για διακόσια περίπου χρόνια, ο Πειραιάς ήταν το ανθηρό εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο της Ελλάδας, το οποίο γέμισε τα ταμεία της Αθήνας και της εξασφάλιζε πολιτική υπεροχή, αφού συνάμα η Αθηναϊκή Δημοκρατία διέθετε και πολύ ισχυρό στόλο».⁴

Εδώ παρενθετικά θα αναφέρουμε τη προέλευση της ονομασίας «Πειραιάς». Ετυμολογικά η ονομασία «Πειραιεύς» προέρχεται από τη λέξη πέραν, με την έννοια της μακρινής η αντικρινής στεριάς. Υπάρχει βέβαια κι η άποψη πως το όνομα προέρχεται από το « δια περάν» ή «πέραν ρέω» και το ρήμα περαιώ, διαπεραιώνω, δηλαδή μεταφέρω ανθρώπους από το ένα σημείο στο άλλο. Η άποψη αυτή στηριζόταν στο γεγονός ότι η περιοχή χωριζόταν από τα παράλια της Αττικής με το **Αλιπέδιο**, μία ελώδη περιοχή η οποία σήμερα βρίσκεται στο Νέο Φάληρο. Οι γεωλογικές μελέτες έχουν δείξει ότι ο Πειραιάς ήταν πράγματι νησί παλαιότερα, αλλά στο διάβα του χρόνου ενώθηκε με την απέναντι στεριά της Αττικής εξ αιτίας των προσχώσεων του ποταμού Κηφισού.

Ο Περικλής, ως Αθηναίος κυβερνήτης, ήταν αυτός που εκτέλεσε το πρόγραμμα του Θεμιστοκλή σχετικά με τη δημιουργία του νέου λιμένα στον Πειραιά. Με τεχνητές προσχώσεις μίκρυνε την είσοδο στο λιμάνι, το οποίο περιτριγυρίζεται από τείχη, τα οποία κατέληγαν σε δύο πύργους. Όταν υπήρχε ανάγκη μία μεγάλη αλυσίδα έκλεινε την είσοδο του λιμανιού από τον έναν πύργο στον άλλον.

Αν και από κει και έπειτα η τύχη του Πειραιά ταυτίστηκε με εκείνη της Αθήνας, μετά την ταυτόχρονη καταστροφή τους από τον Σύλλα, το 86 π.Χ., η εξέλιξη τους ήταν αντίστροφη. Ο Πειραιάς αρχίζει να βυθίζεται στην αφάνεια, αφού πλέον έχει αρχίσει να χάνει τη σημασία του, καθώς τα οικονομικά κέντρα έχουν μετατοπιστεί ανατολικότερα, σε αντίθεση με την Αθήνα, η οποία εξαιτίας της πνευματικής παρακαταθήκης της κατορθώνει να επιβιώσει έστω και σαν απλή κωμόπολη. Για να ολοκληρώσει την καταστροφή που έκανε ο Σύλλας, φεύγοντας

³Λίζα Μιχελή, *Πειραιάς από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής*, 1989, σ. 28

⁴Αναγνωστοπούλου-Μπαφούνη, *Οδοιπορικό στην αρχαία και νεότερη ιστορία της πόλης*, 2007, σ. 3

φρόντισε να φορτώσει στα πλοία του τα ωραιότερα αγάλματα που βρήκε εκεί. Λίγα έτη αργότερα και συγκεκριμένα το 67 π. Χ. ο Πομπήιος χρησιμοποίησε προσωρινά τον Πειραιά στη διάρκεια της εκστρατείας του, κυνηγώντας τους πειρατές στο Αιγαίο και για αυτό έκανε προσωρινές επισκευές στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο πληθυσμός της πόλης τότε καταγράφεται σε 2000 ανθρώπινες ζωές.

Σε όλη τη διάρκεια της Ρωμαϊκής εποχής, που η Αθηνά αποτελούσε κάτι σαν πανεπιστημιακή πόλη και οι πνευματικές προσωπικότητες της εποχής είχαν θεωρήσει απαραίτητο συμπλήρωμα για τη μόρφωση και την παιδεία τους μία επίσκεψη στην Αθήνα, είχαμε το γεγονός να αποβιβαστούν στον Πειραιά προσωπικότητες όπως ο Κικέρωνας και ο Οράτιος. Αυτοί οι χαμηλοί τόνοι ζωής συνεχίζονται ως το 267 μΧ. που το λιμάνι του Πειραιά καταστρέφεται εκ νέου από τους Γότθους. Βέβαια, όπως επισημαίνει η Μιχελή, «η ουσιαστική καταστροφή έρχεται με ειρηνικά μέσα: Η μετάθεση της πρωτεύουσας του ρωμαϊκού κράτους στην Κωνσταντινούπολη σημαίνει την αρχή του οριστικού τέλους του Πειραιά. Η χαρακτηριστική βολή δίνεται από τον αρχηγό των Γότθων Αλάριχο στο 395 μ.Χ.. Από τότε η πόλη μένει ακατοίκητη και το λιμάνι της έρημο».⁵

Στα χρόνια που ακολούθησαν και ειδικά τα περίοδο το Βυζαντίου και της Φραγκοκρατίας δεν υπάρχουν αναφορές που να στοιχειοθετούν κάποια δραστηριότητα στην περιοχή του Πειραιά. Υπάρχει μόνο ο ναυτικός χάρτης του γενοβέζου Βισκόντι, το 1318 μ.Χ., που αναφέρει τον Πειραιά με το παλιό όνομα του Porto Leone. Με αυτή την ονομασία βέβαια, τον αναφέρει και ο Τούρκος ναυτικός Πίρι Ρεϊς μεταγενέστερα σε δικό του ταξίδι, το 1520.

1.2.1. Πόρτο Λεόνε

Γενικά η ονομασία Πόρτο Λεόνε αναφέρεται συχνά την εποχή της τουρκοκρατίας από Τούρκους αλλά και άλλους διάφορους Ευρωπαίους επισκέπτες και περιηγητές. Αιτία απόδοσης της συγκεκριμένης ονομασίας ήταν ύπαρξη ενός μεγάλου μαρμάρινου Αγάλματος που κοσμούσε την είσοδο του πειραιϊκού Λιμένα. Το συγκεκριμένο άγαλμα σήμερα κοσμεί την είσοδο του ναυστάθμου της Βενετίας. Πώς μεταφέρθηκε εκεί; κατά την τελευταία επίσκεψη του ο Φραντζέσκο Μοροζίνι, το 1687, φόρτωσε στα πλοία του όσα καλλιτεχνικά λάφυρα μπορούσε από την περιοχή και ανάμεσά τους το λιοντάρι του Πειραιά, όταν πλέον οι Βενετοί έχουν διώξει τους

⁵Λίζα Μιχελή, *ό. π.*, σ. 30

Τούρκους από την Αθήνα και διαπιστώνουν ότι η κατοχή της Αθήνας είναι προβληματική για αυτούς. Το άγαλμα ακόμη προσελκύει επισκέπτες στο ναύσταθμο της Βενετίας. Ποτέ δεν κατέστη δυνατόν να συγκεντρωθούν αξιόπιστες πληροφορίες για την εποχή κατασκευής του αλλά και το χρόνο που τοποθετήθηκε στον Πειραιά. Ως επίλογος για τη χρήση του είναι το γεγονός πώς ακολουθεί το Ναπολέοντα και το θρίαμβο του, μεταφερόμενο στο Παρίσι έπειτα από τη συντριβή της Δημοκρατίας της Αδριατικής, αλλά έπειτα από λίγο επιστρέφει στο ναύσταθμο της Βενετίας.

Οι προσπάθειες επιστροφής, επαναπατρισμού μπορούμε να πούμε καλύτερα, είχαν ξεκινήσει από την εποχή της κυβερνήσεως Μεταξά, αφού όπως λέγεται τότε είχαν σταλεί επιστολές για επαναφορά του μαρμάρινου Αγάλματος. Η προσπάθεια αυτή συνεχίστηκε σχεδόν ως τις μέρες μας με τη σύσταση επιτροπής «επαναπατρισμού του Αγάλματος του Λέοντος», η οποία έδωσε εντολή στον γλύπτη Γεώργιο Μέγκουλα να κατασκευάσει ένα πιστό αντίγραφο με σκοπό την ανταλλαγή με το πρωτότυπο.

Προς το παρόν το αντίγραφο κοσμεί την είσοδο του Πειραιά, αφού έχει τοποθετηθεί στην δεξιά πλευρά της εισόδου του, τη λεγόμενη μπούκα, στην ακτή Ξαβερίου. Ακόλουθα οι δυο εικόνες αποτυπώνουν το πρωτότυπο άγαλμα στο Ναύσταθμο της Βενετίας καθώς και το αντίγραφο του στην είσοδο του Πειραιϊκού Λιμένα σήμερα. (παράρτημα – εικόνες 3,4,5)

Σε όλη τη διάρκεια της Φραγκοκρατίας αλλά και της Τουρκοκρατίας ο Πειραιάς παρέμεινε έρημος με ελάχιστα ξένα πλοία να δένουν, αυτά που μετέφεραν προϊόντα στην αγορά της Αθήνας. Φεύγοντας, έπαιρναν μαζί τους το μέλι του Υμηττού και το λάδι από τον ελαιώνα της Αθήνας. Κατά τα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα οι μοναδικοί κάτοικοι ήταν ο Γάλλος έμπορος Καυράκ, ο Τούρκος τελωνοφύλακας και οι δέκα μοναχοί του μοναστηριού του Αγίου Σπυρίδωνα.

Μία αίτηση εποικισμού, που υποβλήθηκε το 1792, από τους ταλαιπωρημένους τότε Υδραίους εξαιτίας μιας μεγάλης επιδημίας, απορρίφθηκε και τούτο γιατί οι Αθηναίοι είχαν τα κτήματα τους στον Πειραιά αλλά ο σημαντικότερος γαιοκτήμονας της περιοχής ήταν το πανίσχυρο τότε μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα. Έτσι λοιπόν, η ελληνική επανάσταση βρίσκει τον Πειραιά έρημο και ακατοίκητο.⁶

Όπως αναφέρει ο Χατζημανωλάκης, «η ερήμωση θα εξακολουθήσει να είναι το χαρακτηριστικό γνώρισμα της πειραιϊκής περιοχής ως την ώρα που η Ελλάδα

⁶Λίζα Μιχελή, *ό. π.*, σ. 24

απέκτησε την ανεξαρτησία της μετά τον 8χρονο ξεσηκωμό. Κατά τη διάρκεια του απελευθερωτικού αγώνα ο Πειραιάς δεν προκάλεσε το ενδιαφέρον των επαναστατημένων Ελλήνων και το λιμάνι του χρησιμοποιούταν περιστασιακά».⁷

Χαρακτηριστικό της εικόνας ερημιάς που είχε τότε η περιοχή είναι η φράση του Γάλλου συγγραφέα Σατομπριάν, που έπειτα από μία επίσκεψη του ανέφερε χαρακτηριστικά, ότι στο λιμάνι «δεν διέκρινα ούτε μία λέμβο!». (παράρτημα – εικόνα 6)

⁷Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας, Πειραιάς 1835-2005*, Πειραιάς 2005, σ. 22

Β' Κεφάλαιο

Η εξέλιξη της περιοχής κατά τον 19^ο αιώνα

2.1. Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα έως την ανεξαρτησία του κράτους

Τα σημαντικά γεγονότα της ελληνικής επανάστασης που σημειώθηκαν το 1827, όπως η κατάληψη της Καστέλας από Έλληνες, η μάχη του Κερατσινίου, η άλωση της μονής του Αγίου Σπυρίδωνα, μέσα στην οποία υπήρχαν 300 Τουρκαλβανοί, έμελλε να είναι η αρχή για μία διαφορετική εικόνα της περιοχής. Εξάλλου δύο χρόνια αργότερα, το 1829, όταν ακούγονταν οι τελευταίοι απόηχοι από τα άρματα του ξεσηκωμού, είχε δημιουργηθεί η πεποίθηση ότι δεν θα αργούσε να ξανανθίσει η ζωή σε αυτόν τον έρημο τόπο. Έτσι και έγινε.

Μέσα στις επόμενες 6 δεκαετίες συντελέστηκε το θαύμα της δημιουργίας του Πειραιά που για τους περισσότερους είναι μοναδικό στα παγκόσμια χρονικά.⁸ Πριν όμως συνεχίσουμε, καλό είναι να γίνει μια αναφορά στη Ιερά Μονή του Αγίου Σπυρίδωνος Πειραιά.

2.1.1. Η Μονή του Αγίου Σπυρίδωνος

Το μοναστήρι βρισκόταν στη θέση που είναι σήμερα ο ναός του Αγίου Σπυρίδωνα στην Πειραιϊκή παραλία απέναντι από το σημείο που φεύγουν τα πλοία του Αργοσαρωνικού. Για τρεις αιώνες περίπου, το μοναστήρι ήταν η μοναδική εστία ζωής ενώ δίστανται οι απόψεις για το χρόνο ίδρυσης του. Νεότερες τεκμηριωμένες απόψεις μιλούν για τα τέλη του 16ου αιώνα, περίπου το 1590 ενώ παλαιότερα πίστευαν ότι αυτό συνέβη τον 12ο αιώνα.⁹

Ήταν ένα μικρό κι οχυρωμένο μοναστήρι με θολωτή πύλη, ιδιαίτερα ισχυρό περίβολο, καθώς και δίπλα θυρόφυλλα. Ήταν κτισμένο πάνω στην ακτή και τα τελευταία χρόνια πριν από την επανάσταση ζούσαν εκεί δέκα-δώδεκα μοναχοί. Τον Απρίλιο του 1827, καταστράφηκε σχεδόν ολοσχερώς από τους κανονιοβολισμούς των επαναστατών.¹⁰

Οι πρώτοι έποικοι δεν έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στην κατάσταση του Μοναστηριού, αφού το 1835 στα ερείπια του συνεδρίασε το πρώτο δημοτικό συμβούλιο μετά, το ποίο στη συνέχεια εξέλεξε τον πρώτο δήμαρχο Πειραιά. Βέβαια στη συνέχεια και με την απελευθέρωση του ελληνικού κράτους κατά την καταγραφή

⁸Γιάννης Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας, Πειραιάς 1835-2005*, Πειραιάς 2005, σ. 22

⁹Γιάννης Χατζημανωλάκης, *ό. π.*, σ. 19

¹⁰Νίκος Μπελαβίλας, *Ιστορία της πόλης του Πειραιά*, Αθήνα 2021, σ. 34 - 35

ιδιοκτησιών που έγινε βρέθηκε μεγάλη περιουσία από ακίνητες εκτάσεις να ανήκει στη Μονή Αγίου Σπυρίδωνος όπως για παράδειγμα ένα οικόπεδο έκτασης 160 στρεμμάτων μέσα στη Νεάπολη, άλλο κτήμα 180 στρεμμάτων στο σημερινό Τουρκολίμανο, 60 στρέμματα στη σημερινή Φρεαττύδα. Το 1945, δημοσιεύθηκε από τον Μελετόπουλο κατάλογος με τις μοναστηριακές ιδιοκτησίες του 1836 και από κει φάνηκε ότι η Μονή είχε στην κατοχή της 18 ιδιοκτησίες γαίας.

Με την έναρξη λειτουργίας του ελεύθερου ελληνικού κράτους, με το βασιλικό διάταγμα της 7^{ης} Οκτωβρίου 1833, που αναφερόταν σε μοναστήρια με πληθυσμό κάτω από 6 μοναχούς, η μοναστηριακή γη περιέρχεται στο κράτος, που μπορούσε να τα ενοικιάσει για καλλιέργεια οι βοσκοί και τα έσοδα να διατεθούν για την ανέγερση σχολείων ή ναών. (*Παράρτημα – εικόνες 7 και 8*)

2.1.2. Οικία Ανδρέα Μιαούλη

Αξίζει να γίνει μία ιδιαίτερα σύντομη μνεία στην περίπτωση του Ανδρέα Μιαούλη, που ήταν από τις κορυφαίες μορφές της ελληνικής επανάστασης κατά των Τούρκων το 1821. Ο Μιαούλης, επειδή κατά τον επαναστατικό αγώνα συνδέθηκε με την περιοχή του Πειραιά εξαιτίας των θαλάσσιων επιχειρήσεων, που συμμετείχε, εναντίον των Τούρκων, αποφάσισε μετά το τέλος του ένοπλου αγώνα να εγκατασταθεί μόνιμα στον έρημο, έως τότε, Πειραιά.

Το σημείο που διάλεξε για να χτίσει τη νέα του κατοικία ήταν ακριβώς **μπροστά από το μοναστήρι** δηλαδή τη σημερινή εκκλησία του Αγίου Σπυρίδωνα. Παρά τις αντιρρήσεις των ελάχιστων τότε κατοίκων ότι δεν έπρεπε να επιλέξει τη συγκεκριμένη θέση, ο ναύαρχος προχώρησε στην ανέγερση της. Δυστυχώς δεν πρόλαβε να το χαιρεί αφού λίγους μήνες μετά την αποπεράτωση της, πέθανε στις 11 Ιουνίου 1835 και ενταφιάστηκε στην είσοδο του λιμανιού.

Η συγκεκριμένη κατοικία θεωρήθηκε από τους παλαιούς πειραιώτες «ως γρουσούζικη». Καταρχήν δύο φορές καταστράφηκε από πυρκαγιά. Έπειτα, όποιοι τη χρησιμοποίησαν ως στέγη είχαν τραγική κατάληξη. Συγκεκριμένα: Η πρώτη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία, γνωστή ως ατμοπλοΐα Σύρου, στέγασε εκεί τα γραφεία της, στο ισόγειο και σε ελάχιστο διάστημα..... πτώχευσε! Από τους τελευταίους ιδιοκτήτες ήταν ο στρατηγός Χατζανέστης, ένας από τους εκτελεσθέντες στο Γουδί το 1922 και ο Πειρουνάκης, υπουργός στη διάρκεια της γερμανικής κατοχής, ο οποίος βρήκε και αυτός βίαιο θάνατο.

Το 1969, ο δήμαρχος Αριστείδης Σκυλίτσης έδωσε εντολή και κατεδαφίστηκε το οίκημα για να αποκτήσει θέα προς τη θάλασσα ο ναός, από τους Πειραιώτες κατοίκους της εποχής η απόφαση αυτή κρίθηκε σωστή.¹¹ (παράρτημα – εικόνα 9)

2.1.3. Η πρώτη οικιστική προσπάθεια στη περιοχή

Τυπικά, η πρώτη προσπάθεια εποικισμού της πειραιϊκής περιοχής τοποθετείται χρονικά το 1835, όταν συστάθηκε ο δήμος Πειραιά, με πρώτο δήμαρχο τον Κυριάκο Σερφιώτη. Ουσιαστικά όμως η προσπάθεια ξεκίνησε έξι χρόνια πιο πριν, στο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος με κυβερνήτη τον Ιωάννη Καποδίστρια.

Πρέπει να επισημάνουμε, ότι από το 1828, η κυβέρνηση Καποδίστρια είχε κύριο μέλημά της την ανοικοδόμηση κατεστραμμένων από τον πόλεμο πόλεων. Ζητήθηκε από τον Σταμάτη Βούλγαρη να σχεδιάσει κατά σειρά στην Τρίπολη, την Πάτρα, το Ναύπλιο, το Αίγιο, το Άργος, την Κόρινθο, την Μεθώνη και την Πύλο. Όπως διαπιστώνουμε όλες ήταν πόλεις της Πελοποννήσου. Χωροταξικά λοιπόν, ο Πειραιάς και Αθήνα δεν παρουσίαζαν κανένα ενδιαφέρον για ένα κράτος που περιοριζόταν στο μεγαλύτερο κομμάτι του στα γεωγραφικά όρια της Πελοποννήσου.¹² Ας μη λησμονούμε ότι η πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους ήταν το Ναύπλιο και αναμενόμενο το κέντρο φροντίδας της κυβέρνησης ήταν πόλεις της Πελοποννήσου, όπου βρισκόταν η τότε πρωτεύουσα. Επομένως, ούτε η Αθήνα αλλά ούτε και ο Πειραιάς ήταν στα σχέδια της κυβέρνησης..

Αρκετά χρόνια πριν την επανάσταση η ερημική Πειραιϊκή περιοχή προκάλεσε το ενδιαφέρον των υδραίων, οι οποίοι εξαιτίας επιδημίας πανώλης που έπληξε το νησί τους το 1792, μετακινήθηκαν αρχικά προς την Αργολίδα και στη συνέχεια προσπάθησαν να εγκατασταθούν στον Πειραιά. Όμως αντέδρασαν οι Αθηναίοι και έτσι δεν πραγματοποιήθηκε ο εποικισμός.¹³ Αργότερα, το 1825, έφτασαν στον Πειραιά πρόσφυγες Ψαριανοί, έπειτα από την καταστροφή του νησιού τους, ιδρύοντας την ομώνυμη συνοικία τους. Και πάλι όμως οι Αθηναίοι τους απέτρεψαν με πίεση προς το Βουλευτήριο στις 13 Μαρτίου 1825.¹⁴

Αυτές ήταν και οι μοναδικές οργανωμένες προσπάθειες εγκαταστάσεις πληθυσμών στον Πειραιά πριν από την εποχή του Όθωνα.

¹¹ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας Πειραιάς 1835-2005*, Πειραιάς 2005, σ. 27-28

¹² Ν. Μπελαβίλας, *Ιστορία της πόλης του Πειραιά*, Αθήνα 2021, σ. 25

¹³ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, Πειραιάς 1996, σ. 87

¹⁴ Ν. Μπελαβίλας, *Ιστορία της πόλης του Πειραιά*, Αθήνα 2021, σ. 25-26

Όμως το 1829, εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά οι πρώτοι κάτοικοι του που ήταν μόλις πέντε άτομα και ήταν οι εξής:

- Γιαννακός (Ιωάννης), Νικόλαος και Αναστάσιος Τζελέπης, τρία αδέρφια με καταγωγή από το Πήλιο,
- ο Σπυρίδων Διπλάρης από την Αθήνα και
- ο Ιωάννης Κατελούζος.

Ο πλέον γνωστός από τους πέντε πρώτους κατοίκους που το όνομα του σώζονται ως τις ημέρες μας ήταν ο Γιαννακός Τζελέπης. Γεννημένος στη Μακρυνίτσα, αγωνίστηκε το 1821 εναντίον των Τούρκων και εγκατάσταση του στον Πειραιά συνδέεται με την ανοικοδόμηση της πρώτης σωστής ανέγερσης οικήματος, αφού αντίθετα με τα ξύλινα οικήματα που υπήρχαν, το δικό του χτίστηκε από πέτρα. Εκεί που χτίστηκε το σπίτι του είναι η σημερινή ακτή Τζελέπη και χρησιμοποιήθηκε ως πανδοχείο για διερχόμενους ταξιδιώτες. Η πολιτική ανάπτυξης και ανοικοδόμησης των επαρχιακών πόλεων συνεχίστηκε και έπειτα από τη δολοφονία του Ιωάννη Καποδίστρια κατά τον ερχομό του βασιλέως Όθωνα. Στο χρονικό διάστημα 1834-1861 είτε αναμορφώθηκαν ριζικά είτε σχεδιάστηκαν εξ αρχής άλλες 23 ελληνικές πόλεις. Εκτός από τη Σπάρτη (1834), που γεωγραφικά ήταν και είναι στην Πελοπόννησο βλέπουμε το δρόμο της ανάπτυξης να ακολουθούν και πόλεις στη Στερεά Ελλάδα και στα νησιά όπως η Θήβα, η Χαλκίδα, η Ερμούπολη, ο Αδάμαντας της Μήλου, η Λειβαδιά, το Λουτράκι, το Μεσολόγγι κι άλλες φυσικά. Μέσα σε αυτό το οργανωμένο πλαίσιο εντάχθηκε και ο σχεδιασμός του Πειραιά.

Όσον αφορά την ανάπτυξη του Πειραιά αναφέρεται ότι υπήρξε μία τριπλή ευνοϊκή συγκυρία για αυτόν. Συγκεκριμένα:

- 1) ήταν η σχέση με τη νέα πρωτεύουσα,
- 2) ο μοναδικός ευλίμενος βαθύς κόλπος για τη νότια στεριανή Ελλάδα, πολύ κοντά στην Πελοπόννησο, και
- 3) η σχεδόν πλήρης ανυπαρξία παλαιότερων οικιστών, οι οποίοι κατά κανόνα λειτουργούν ανασταλτικά στην εγκατάσταση νέων κατοίκων.¹⁵

Κομβικό σημείο βέβαια της έναρξης της μεγάλης ανάπτυξης ήταν η μεταφορά της πρωτεύουσας από την Πελοπόννησο και το Ναύπλιο στην Αθήνα. Το 1834, η Αθήνα γίνεται η πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους. Το 1833 ιδρύεται ως Δήμος Πειραιά, κατηγορία Γ΄ τάξης, σύμφωνα με την τότε διοικητική διαίρεση. Το 1835,

¹⁵ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 39-40

συνεδριάζει το 1ο δημοτικό συμβούλιο στα ερείπια του μοναστηριού του Αγίου Σπυρίδωνα και εκεί εκλέγεται ο πρώτος δήμαρχος Πειραιά, ο Κυριακός Σερφιώτης.

2.1.4.Κυριακός Σερφιώτης (παράρτημα – εικόνα 48)

Ως τιμή στον πρώτο Δήμαρχο (1835-1841) της πόλης κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε δύο λόγια για αυτόν. Γιος του καπετάν Αντώνη Σερφιώτη, που ήταν ονομαστός ωκεανοπλόος, προεπαναστατικά έφτασε τον Αύγουστο του 1804 ως το Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης! Ο πατέρας του διέθετε ιδιόκτητο μεγάλο καράβι, το οποίο είχε ναυπηγηθεί στην Ευρώπη. Αν και μεγάλος σε ηλικία συμμετείχε στην Ελληνική επανάσταση ως αξιωματικός σε πολεμικά πλοία. Ο Κυριακός υπήρξε από τους θαλασσινούς αγωνιστές του 1821.

Εγκαταστάθηκε οικογενειακώς το 1833 στον Πειραιά, ασχολούμενος με το εμπόριο. Αν και άνθρωπος με περιορισμένες γραμματικές γνώσεις, αποδείχθηκε φυσιολογικά στον τόπο που εγκαταστάθηκε, επειδή διέθετε χαρίσματα που αναπλήρωναν την ελλιπή μόρφωση του. Συγκεκριμένα ήταν διορατικός, δυναμικός, με ευθεία κρίση, πρακτικό μυαλό και συνέβαλε τα μέγιστα ώστε να δημιουργηθεί το ωραιότερο κεφάλαιο της νεότερης πειραιϊκής ιστορίας ως ο πρώτος από τους δημιουργούς δημάρχους του.¹⁶

2.2. Ξεκίνημα κι ανάπτυξη της πόλης (1835-1896)

Η προσπάθεια των πρώτων οικιστών της πόλης για ανάπτυξη δεν άργησε να φανεί. Το 1840 έχει ήδη αποκτήσει μία ξεχωριστή εμπορική θέση. Όπως αναφέρει ο Χρήστος Πατραγάς « είναι η έκτη Εμπορική πόλη της Ελλάδας μετά την Σύρο, το Ναύπλιο, την Καλαμάτα, την Πάτρα και την Κέρκυρα. Επίσης μεγάλη κίνηση απέφερε στον Πειραιά η μετεγκατάσταση της σχολής Ευελπίδων από την Αίγινα το 1837, όπου και παρέμεινε ως το 1894, οπότε και μεταφέρθηκε οριστικά στην Αθήνα»¹⁷. Αυτή την εποχή έχουν ξεκινήσει και τα πρώτα λιμενικά έργα. Ο πληθυσμός δεν ξεπερνάει τους 300 κατοίκους τη στιγμή που χαρακτηρίζεται Δήμος, δηλαδή το 1835.

Σταδιακά ξεκινούν να φτάνουν για μόνιμη εγκατάσταση οικογένειες από διάφορα μέρη της Ελλάδας, κυρίως όμως από νησιά έτσι διαμορφώθηκε η χιώτικη

¹⁶ Γ. Χατζημανωλάκης, *Οι δήμαρχοι του νεότερου Πειραιά*, Πειραιάς 2002, σ. 41-42

¹⁷ Χ. Πατραγάς, *Μεγάλο Πειραιϊκό Λεύκωμα*, Πειραιάς 2004, σ. 37

συνοικία, η υδραϊκή αλλά και μία τρίτη που φιλοξένησε κατοίκους από τα υπόλοιπα μέρη της Ελλάδας, οι οποίοι ανήκαν στα φτωχότερα κοινωνικά στρώματα. Πρόκειται για τη συνοικία που λίγο αργότερα θα τη βρούμε να αναφέρεται ως «συνοικία των παροίκων». Δεν είναι γνωστή η καταγωγή των συγκεκριμένων εποίκων αλλά είναι βέβαιο ότι οργάνωση συγκεκριμένη συνοικία δεν έγινε οργανωμένα και σχεδιασμένα όπως των δύο προηγούμενων. Εδώ είχαμε κατάτμηση και πώληση οικοπέδων από τον κτηματία Μελετόπουλο.

Έτσι λοιπόν, η κατανομή του πειραϊκού πληθυσμού εξαρχής χωρίστηκε σε δύο ζώνες, μία εύπορη και μία φτωχή σχεδόν από τη στιγμή της γέννησης της πόλης¹⁸.

Η αύξηση του πληθυσμού μιας περιοχής είναι δείγμα ανάπτυξης, οικονομικής προόδου και άνθησης της ζωής ενός τόπου. Ο Πειραιάς και οι γύρω από αυτόν περιοχές του από 300 κατοίκους που αριθμούσε όταν έγινε Δήμος, έφτασε να αριθμεί 50.000 ανθρώπινες ζωές ως μόνιμους κατοίκους, έξι δεκαετίες μετά, κατά την έναρξη των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896, που πραγματοποιήθηκαν στην πατρίδα μας. Σε αυτό το διάστημα πραγματοποιήθηκαν ιδιαίτερης σημασίας έργα δημοσίου συμφέροντος, τα οποία δημιούργησαν θέσεις εργασίας που προσέλκυαν νέους εποίκους, οι οποίοι ήξεραν ότι έφταναν σε ένα τόπο, όπου έβρισκαν καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και διαμονής από τον τόπο προέλευσης τους, αφού η πλειονότητα τους αναγκάστηκε να μετοικήσει, και θέσεις εργασίας που αναζητούσαν εργατικά χέρια. Ας δούμε λοιπόν τι ακολούθησε και ποια έργα ήταν, που έδωσαν ζωή στη περιοχή και οικονομική ώθηση στη τοπική κοινωνία αλλά προσέλκυαν και κόσμο εκτός αυτής.

2.2.1. Πειραϊκή Οικονομία

Η οικονομία μιας περιοχής για να αναπτυχθεί χρειάζεται κάποιους άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί. Βέβαια τα συγκεκριμένα στηρίγματα θα λέγαμε, πρέπει να είναι επιλεγμένα σύμφωνα με τη μορφολογία της περιοχής, την ιδιοσυγκρασία των κατοίκων, τις ατομικές ικανότητες και εμπειρίες τους. Ας μην ξεχνάμε ότι κατά την αρχή ο πληθυσμός αποτελείται από ετερόκλητα στοιχεία, όμως η πλειονότητα τους είχε ένα κοινό: Ερχόντουσαν από νησιά και η κυρία απασχόληση τους ήταν η ενασχόληση με τη θάλασσα και κατ επέκταση το εμπόριο που ήταν ο

¹⁸ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 46

βασικός οικονομικός πυλώνας εκείνης της εποχής για τις περισσότερες νησιωτικές περιοχές. Έτσι λοιπόν θα δούμε ότι η Πειραιϊκή Οικονομία στηρίχτηκε σε τρεις βασικούς άξονες: Εμπόριο, ναυτιλία και βιομηχανία. Δεν θα πρέπει κανείς να διαχωρίσει κάποιον από τους τρεις άξονες γιατί όπως ήταν διαμορφωμένη η κατάσταση ήταν αλληλένδετοι μεταξύ τους. Σαφώς και το εμπόριο ήταν η πρώτη μορφή δραστηριότητας οικονομικής φύσεως στη περιοχή του Πειραιά, αλλά η σταθερή ανάπτυξη του έχει άμεση σύνδεση με την παράλληλη ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας και φυσικά της λιμενικής κίνησης.

Ο Χατζημανωλάκης αναφέρει χαρακτηριστικά: «με την έλλειψη ουσιαστικά χερσαίων μεταφορικών μέσων, χωρίς σιδηροδρομικό δίκτυο, σχεδόν ως τα τέλη του 19ου αιώνα το κύριο βάρος για τη μεταφορά των εμπορευμάτων αλλά και των απαραίτητων για τη βιομηχανία πρώτων υλών επωμιζόταν, εκ των πραγμάτων, το πλοίο. Τούτο ευνοούσε τον Πειραιά, πέρα από το γεγονός ότι ως επίγειο της Αθήνας αποτελούσε την πύλη για την εισαγωγή των εμπορευμάτων που προορίζονταν για την αγορά της πρωτεύουσας και την ενδοχώρα της Αττικής, διέθετε ασφαλέστερο λιμάνι από τα άλλα του υπόλοιπου ελλαδικού χώρου. Όλα αυτά βέβαια ενισχύονταν και από την πλεονεκτική γεωγραφική θέση του Πειραιά ως βασικός Κόμβος των θαλασσιών μεταφορών στο Μεσογειακό χώρο και ως στα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας. Αυτό εξηγεί και τη συνεχή αύξηση της κίνησης του λιμένος κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, ειδικά μετά τη γενίκευση σχεδόν της χρήσης ατμού στην ελληνική ναυτιλία, σταδιακά εκτοπίζει τα ιστιοφόρα από τις θαλάσσιες μεταφορές».¹⁹

Συνδυαστικά με όσα προαναφέραμε το εμπόριο έχει αρχίσει και ακμάζει και ειδικά από τα τέλη του αιώνα ως την αυγή του 20ου αιώνα κυριολεκτικά απογειώνεται με τις βασικές εισαγωγές να είναι σε σιτηρά, αποικιακά, γαιάνθρακες, ξυλεία, πρώτες ύλες, μηχανήματα και άλλα ευρωπαϊκά είδη. Βρισκόμαστε στο χρονικό σημείο που η πορεία προς τη Βιομηχανική ανάπτυξη συνεχίζεται σταθερά. Ενδεικτικό είναι ότι ως το τέλος του 19ου αιώνα λειτουργούσαν στον Πειραιά 89 εργοστάσια εκ των οποίων 13 ήταν αλευροβιομηχανίες, 6 βιομηχανίες ζυμαρικών, 12 οينوπνευματοποιεία, 10 κλωστοϋφαντουργίες, 17 μηχανουργικές βιομηχανίες, 12:00 χημικές βιομηχανίες,(εργοστάσια χρωμάτων, πυριτιδοποιεία, σαπωνοποιεία, ελαιουργεία) και 17 διάφορα άλλα εργοστάσια που είχαν συνολικά εργατικό δυναμικό σχεδόν 8800 ανθρώπους.

¹⁹ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας*, ό. π., σ. 74

Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό πόσες οικογένειες ζούσαν από αυτά και πως εύκολα σχετικά ο πληθυσμός έφτασε στις 50000 ζώες στην πόλη.²⁰

Όπως συμβαίνει νομοτελειακά η οικονομική ευμάρεια της εποχής επέδρασε και στην κοινωνική ανάπτυξη του τόπου αλλά είχαμε και τα πρώτα από τα δείγματα πολιτιστικής ανάπτυξης με έργα που στόχευαν στην πνευματική καλλιέργεια των νέων πρώτιστα αλλά και των μεγαλύτερων συνέχεια. Ενδεικτικά θα δούμε πιο κάτω τα σημαντικότερα δημόσια έργα αλλά και πνευματικής φύσεως δραστηριότητες, που στόχευαν στη πολύτροπη και ποιοτική ανάπτυξη του πειραιϊκού λαού. Το πρώτο σχέδιο της πόλης εκπονείται το 1834 από τους Κλεάνθη και Schaubert. Αν και το σχέδιο τροποποιήθηκε και δεν εφαρμόστηκε η αρχική του σχεδίαση, οι μεταβολές που δέχθηκε, οδήγησαν στο αποτέλεσμα, η πόλη να αποκτήσει και να έχει τη δική της αισθητική. Προβλεπόταν άνετοι κεντρικοί δρόμοι, πλατείες, κήποι και άλλοι κοινόχρηστοι χώροι. Μάλιστα, τα πρώτα κτίρια όπως, το τελωνείο και οι κρατικές αποθήκες, οικοδομήθηκαν αμέσως μετά την ίδρυση του Δήμου Πειραιά. Ας δούμε ορισμένα από τα πιο σημαντικά έργα που υλοποιήθηκαν το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα του 19ου αιώνα, τα οποία αποδεικνύουν τη μέγιστη πρόοδο της περιοχής και συνέβαλαν στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου και κατά επέκταση του ελληνικού κράτους.

2.2.1.1. Πρώτες προσπάθειες αξιοποίησης του λιμανιού

Η πρώτη φορά που εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για το πειραιϊκό λιμάνι και την αξιοποίησή του ήταν η έκδοση Βασιλικού διατάγματος σχετικά με είσπραξη φόρου για το μώλο Πειραιά. Με αυτό επιβάλλεται και το πρώτο λιμενικό τέλος στα καράβια που ελλιμενίζονται στο κεντρικό λιμάνι και αυτό αποτελεί και το πρώτο έσοδο από τη χρήση του λιμανιού. Τότε ιδρύεται το ταμείο ως το 1848 διαχειριζόταν τα έσοδα του λιμένος. Αυτή είναι η πρώτη εκδήλωση ενδιαφέροντος από το ελληνικό κράτος για τον πειραιϊκό Λιμένα. Το 1861, συστήθηκε εφορευτική επιτροπή λιμένος Πειραιώς, που ήταν τριμελής, τον πρόεδρο Διονυσίου ο υπουργός των εσωτερικών και τα υπόλοιπα μέλη εκλέγονται από το δημοτικό συμβούλιο. Κατά κανόνα πρόεδρος αναλαμβάνει ο εκάστοτε δήμαρχος της πόλης. Το συγκεκριμένο διοικητικό καθεστώς διατηρήθηκε ως το 1911. Είναι γεγονός όμως ότι αν και η πόλη εξελίχθηκε ταχύτατα το λιμάνι δεν είχε την ανάλογη ανάπτυξη. Ουσιαστικά έργα στο λιμάνι άρχισαν να φαίνονται από το 1876, οπότε και εγκαταστάθηκε ο πρώτος γερανός και από το 1881,

²⁰ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας, ό. π., σ. 75*

ξεκίνησαν και εκτελέστηκαν για πέντε χρόνια πολύ σπουδαίες εργασίες για την εκβάθυνση του κεντρικού λιμένα.

Παρόλα αυτά η κίνηση του λιμανιού είχε σταθερά αυξητική τάση με αποτέλεσμα σε πολύ σύντομο διάστημα να είναι σε θέση να ανταγωνίζεται το άλλο μεγάλο ελληνικό λιμάνι της Σύρου και με την υλοποίηση του έργου της διάνοιξης της διώρυγας της Κορίνθου, η πλάστιγγα να γείρει οριστικά υπέρ του Πειραιά και αυτός να εξελιχθεί στο πρώτο λιμάνι της χώρας.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Δημήτρης Φερούσης « με την άφιξη του Όθωνα στην Αθήνα, το Δεκέμβρη του 1834, ο Πειραιάς άρχισε δειλά-δειλά να μεγαλώνει ως λιμάνι και ως κέντρο εμπορικό και διαμετακομιστικό! Καθώς μάλιστα πλήθαιναν και οι μετανάστες που έρχονταν σε αυτόν, πολύ γρήγορα σε λίγα χρόνια πήρε τα ναυτιλιακά πρωτεία από την Ερμούπολη, την Πάτρα, το Λαύριο, το Πόρτο Ράφτη και την Αθήνα».²¹

2.2.1.2. Η ίδρυση των πρώτων σχολείων στη περιοχή

Μέσα σε 25 έτη, από το 1836 έως το 1860, στην περιοχή του Πειραιά ιδρύθηκαν και λειτούργησαν πέντε ελληνικά σχολεία και ένα γαλλικό. Το γεγονός αυτό από μόνο του είναι δείγμα της αυξητικής τάσης του πληθυσμού, το οποίο τα μέλη έχοντας προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, που τους προσέφερε η ίδια η περιοχή, ήθελαν συνεχώς το καλύτερο για τις οικογένειες και τα παιδιά τους. Τα δύο πρώτα σχολεία ήταν το «Αλληλοδιδασκικόν» του Νεοφύτου Βάμβα, που ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1836 και άρχισε να λειτουργεί τον Μάιο με 80 μαθητές και λίγο αργότερα φτιάχτηκε και το Ελληνοδιδασκαλείο, ιδιωτικό σχολείο αυτή τη φορά. Όπως εύκολα γίνεται αντιληπτό, τα σχολεία στεγαζόνταν σε μισθωμένα κτίρια κατά κανόνα την οικονομική συνδρομή λειτουργίας τους είχε αναλάβει ο Δήμος Πειραιά. Είναι γνωστό εξάλλου ότι η πρώτη δημοτική αρχή είχε τη φιλοσοφία «όλα για την παιδεία». Αν και οι πρώτοι άρχοντες του τόπου ήταν σχεδόν αγράμματοι, γνώριζαν τη σημασία της γνώσης και της μόρφωσης που έπρεπε να αποκτήσουν τα νέα παιδιά, τα δικά τους παιδιά.

Όμως, στην πόλη του Πειραιά κατασκευάστηκαν εκείνη την εποχή τρία σχολεία, που αξίζουν ιδιαίτερης μνείας, και τα οποία λειτουργούν έως σήμερα. Αναφερόμαστε στην **Ιωνίδειο**, τη **Ράλλειο** και τη **JEAN D' ARC**. Όπως μας

²¹ Δ. Φερούσης, *Πειραιάς θρύλος και κληρονομιά*, Αθήνα 1990, σ. 126

αναφέρει ο Μπελαβίλας «με αιτία μία δωρεά της οικογένειας του Κωνσταντίνου Ιωνίδη, εφοπλιστή στο Λονδίνο, άρχισε να κτίζεται ένα μεγάλο δημόσιο σχολείο στην πλατεία Κοραή. Η ανέγερση ξεκίνησε το 1841 και ολοκληρώθηκε το 1858. Ο δήμαρχος που το εγκαινίασε ήταν ο Ομηρίδης Σκυλίτσης και αυτό το ελληνικό Σχολείο έμελλε να γίνει το πιο διάσημο πειραιϊκό σχολείο μέσης εκπαίδευσης η γνωστή μας Ιωνιδείος. Αντιλαμβάνεται εύκολα ο καθένας ότι αυτό ήταν το πρώτο σχολικό κτίριο του Πειραιά δεδομένου ότι τα άλλα στεγάζονταν σε ενοικιασμένα κτίρια. Την κατασκευή της Ιωνιδείου ακολούθησε η ανέγερση ενός σχολείου θηλέων. Το Παρθενικόν σχολείον, η μετέπειτα **Ράλλειος**, κατασκευάστηκε με δωρεά του Ιακώβου Ράλλη μέσα σε μία διετία (1857-1858). Ανάμεσα στην ίδρυση των δύο προαναφερόμενων σχολείων και κατά τη διάρκεια της κατοχής του Πειραιά από τους Γάλλους, ιδρύθηκε στη πόλη σχολείο καθολικής ελληνογαλλικής εκπαίδευσης, με την ονομασία **Ζαν ντ' Αρκ**. Το πρώτο ιδιόκτητο κτήριο της ανεγέρθηκε το 1860, ενώ άλλα κτίρια της ακολούθησαν έως το 1886.»²² (Παράρτημα – εικόνες 10 – 11 - 12)

2.2.1.3. Κατασκευή της οδού Αθηνών - Πειραιώς

Το 1836, ολοκληρώθηκε η κατασκευή του προαναφερόμενου έργου με φυσικό επακόλουθο την αύξηση της κίνησης στο λιμάνι. Τότε η πόλη αριθμούσε μόλις 1011 κατοίκους. Ήταν αμαξική οδός, που εξυπηρετούσε την ανάγκη σύνδεσης της νέας πρωτεύουσας, της Αθήνας με το επίνειο της στον Πειραιά. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε ότι Πειραιάς άρχισε να κτίζεται δίχως δεν υπάρχει διαμορφωμένη αστική κατάσταση. Δεν υπήρχαν υποδομές του δημοσίου χώρου κι ίσως αυτό να ήταν λογικό ως ένα βαθμό. Είναι κομμάτι της Αττικής, όπου βρισκόταν η νέα πρωτεύουσα ουσιαστικά η νέα πόλη του Πειραιά δημιουργήθηκε για να εξυπηρετεί σε πρώτο χρόνο τις ανάγκες της νέας πρωτεύουσας, της Αθήνας, η οποία ήταν κατοικημένη περιοχή όπως είναι σε όλους μας γνωστό από την αρχαιότητα και μάλιστα με ένα ξεχωριστό πολιτισμό γνωστό παγκοσμίως.

2.2.2. Η βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής

Αν κάποιος αναφέρει αναλυτικά τις μεγάλες και μικρές βιομηχανίες που αναπτύχθηκαν αυτή την εποχή στις συνοικίες του Πειραιά, τότε θα κατανοήσει το μέγεθος της βιομηχανικής ανάπτυξης και της συμβολής αυτής στην οικονομική ζωή του τόπου.

²² Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 100-102

Πριν όμως αναφερθούμε αναλυτικά, θα πρέπει να επισημάνουμε τους λόγους που οδήγησαν σε αυτή την εξέλιξη. Υπήρξαν προϋποθέσεις, που προσέδωσαν στον Πειραιά την καταλληλότητα για τη λειτουργία της βιομηχανίας, γεγονός που επέδρασε αποφασιστικά στην εξέλιξη της. Δίχως να παραγνωρίζει κανείς τον ανθρώπινο παράγοντα ο οποίος είχε εγκατασταθεί και συνεχώς αυξανόταν, και ο οποίος δημιουργούσε συνεχώς κάτι καλύτερο για τις οικογένειες και για τη ζωή του στη νέα πατρίδα στην οποία ζούσε, θα πρέπει να επισημάνουμε πώς η βελτίωση των συγκοινωνιών και ειδικά η σιδηροδρομική σύνδεση του με την Αθήνα, με τον πρώτο ατμοκίνητο σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, ο οποίος διευκόλυνε πολύ τη συγκοινωνία μεταξύ των δύο πόλεων, αλλά και η άμεση ανάπτυξη του δικτύου θαλάσσιων συγκοινωνιών ταυτόχρονα με την ίδρυση του δήμου, πύκνωσε τα δρομολόγια και έκανε πιο τακτική την επικοινωνία με ξένα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια αλλά και αυτά της Μαύρης θάλασσας ήταν οι καταλυτικοί παράγοντες της μετέπειτα ανάπτυξης η οποία θα αποδειχθεί από τα έργα που αναφέρουμε ακόλουθα.

Όλοι βέβαια γνωρίζουμε πως ο Πειραιάς για 50 περίπου χρόνια προσπαθούσε να πάρει τα πρωτεία στην ναυτική κίνηση από την Σύρο και το λιμάνι της. Αυτό βέβαια το κατάφερε με την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου προς το τέλος του 19ου αιώνα, οπότε άλλαξαν και οι ισορροπίες της εμπορικής και ναυτικής κίνησης στην περιοχή, αφού ο Πειραιάς εξελίχθηκε στο μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο εισαγωγών-εξαγωγών και προώθησης προϊόντων από και προς την Ελλάδα.

Η πρόθεση της δημιουργίας ενός βιομηχανικού κέντρου στον Πειραιά υπήρχε από την ίδρυσή του. Υπήρξε η μοναδική ελληνική πόλη στο νέο κράτος, που η βιομηχανία ήταν θεμελιώδες στοιχείο της ίδρυσης του. Στην αρχή οι μικρές βιοτεχνίες ήταν παραλιμένες και αυτοσχέδιες. Με τη γενίκευση όμως χρήσης του ατμού άρχισαν να ξεφυτρώνουν εργοστάσια παντού από τον Άγιο Διονύσιο στο λόφο του Βώκου και την οδό Θηβών σχεδόν ως τη γέφυρα του Κηφισού.²³

Οι μεγαλύτερες μονάδες εκείνης της εποχής ήταν:

- το Μεταξουργείο του Λουκά Ράλλη, που από το 1846 ήταν το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο στην Ελλάδα. *(Παράρτημα – εικόνα 13)*

- η κλωστοϋφαντουργική εταιρεία των αδελφών Ρετσίνα, και Μιλτιάδη Βολανάκη που το 1875 καλύπτουν το 70% από το σύνολο της εγχώριας παραγωγής

²³Μπελαβίλας Νίκος, *ό. π.*, σ. 219-220

νημάτων ενώ απασχολούσαν ήδη 650 ανθρώπους. (Παράρτημα – εικόνα 14)

-ως το τέλος του 19ου αιώνα αναδείχθηκαν στον Πειραιά και άλλοι κλάδοι βιομηχανίας και συγκεκριμένα η αλευροβιομηχανία και οινοπνευματοποιία-ποτοποιία. Σε όλους μας η ποτοποιία Μεταξά που ιδρύθηκε το 1888 και εξελίχθηκε σε μία πολύ μεγάλη διεθνή βιομηχανία ποτών, η οποία έχει επιβιώσει ως τις μέρες μας.

-Το εργοστάσιο μωσαϊκών πλακών και κεραμοποιίας του Ευσταθίου Δηλαβέρη που ιδρύθηκε την ίδια χρονιά με την ποτοποιία Μεταξά. (Παράρτημα – εικόνα 15)

- η γνωστή υαλουργική εταιρεία «Ιωνία»,

- τα υαλουργία Τσίλλερ,

-τα εργοστάσια ζυμαρικών και σαπωνοποιίας ήταν αυτά που άνοιξαν δρόμο και ολοκλήρωσαν τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής στα τέλη του 19ου αιώνα.

Στο αντίστοιχο διάστημα πραγματοποιήθηκαν και πολλές κινήσεις πολιτιστικής δημιουργίας που ανύψωσαν το πολιτισμικό και πνευματικό επίπεδο της περιοχής. Εκτός από τη δημιουργία σχολείων που είδαμε πιο πάνω, το 1838 ιδρύθηκε τυπογραφείο, το 1839 κυκλοφορεί το παιδαγωγικό περιοδικό «**Παιδαγωγός**» του Ηλία Χριστοφίδη, το 1839 κυκλοφορεί η πρώτη τοπική εφημερίδα με τίτλο «**ο Ερμής του Πειραιά**», ενώ προς τα τέλη του αιώνα εκδίδεται και η εφημερίδα «**Σφαίρα**». Όσον αφορά την εκπαίδευση των νέων, ιδρύθηκε η **Σχολή Ναυτικών Δοκίμων** (1884) και 10 χρόνια αργότερα παρουσιάζεται στα Ελληνικά Γράμματα ο ποιητής **Λάμπρος Πορφύρας** μέσα από το περιοδικό «**Στάδιον**».²⁴ Το 1883, ο Σακελλαρόπουλος εκδίδει το περιοδικό «**Απόλλων**», που ήταν και το σπουδαιότερο πειραιϊκό περιοδικό του 19^{ου} αιώνα.²⁵

Τέλος, το αποκορύφωμα πολιτιστικής δημιουργίας αυτής της εποχής είναι η ίδρυση του γνωστού στην Ελληνική επικράτεια **Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά** για το οποίο θα αναφέρουμε λίγα λόγια σχετικά πιο κάτω.

2.2.3. Δημοτικό θέατρο Πειραιά

Όπως αναφέρεται στο ιστορικό αρχείο του Δήμου σε συλλογή των Αναγνωστοπούλου και Μπαφούνη «ο δήμαρχος Πειραιά Τρύφων Μουτζόπουλος στον προϋπολογισμό του δήμου του έτους 1880 εγγράφει ένα ιδιαίτερα σημαντικό

²⁴ Χ. Πατραγιάς, *ό. π.*, σ. 13-15

²⁵ Αναγνωστοπούλου-Μπαφούνη, *Οδοιπορικό στην αρχαία και νεότερη ιστορία της πόλης*, Πειραιάς 2007, σ. 10

κονδύλι από 200.000 δραχμές διά την ανέγερση θεάτρου, όταν το σύνολο δαπανών για όλα τα δημοτικά έργα είναι ήταν 315.000. Όμως ο Ιωάννης Λαζαρίμος, που ήταν σπουδαίος μηχανικός και εντεταλμένος από το δήμο είχε ήδη προχωρήσει στην εκπόνηση σχεδίου αυτού του μεγάλου έργου. Στο αρχικό σχέδιο πόλεως των Κλεάνθη και Σάουμπερτ, προβλεπόταν να οικοδομηθεί κάτι αντίστοιχο στο τετράγωνο του Τιτανίου κήπου. Όμως στις 13 Μαΐου 1882, υποβάλλεται για έγκριση στο δημοτικό συμβούλιο το σχέδιο του θεάτρου, πού όμως προβλέπεται να οικοδομηθεί στην Πλατεία Κοραή.

Ο Λαζαρίμος έχει προβλέψει 45 μέτρα μήκος και πλάτος 34 μέτρα. Η χωρητικότητα του θεάτρου είναι 600 θεατές στην πλατεία, έχει 3 σειρές θεωρεία με 23 σε κάθε σειρά, που μπορούν να φιλοξενήσουν άλλους 414 θεατές, αλλά και το υπερώο με χωρητικότητα 400 θέσεις. Γενικό σύνολο υποδοχής επισκεπτών 1314 άνθρωποι. Το πλέον αξιόλογο στοιχείο στη μελέτη του Ιωάννη Λαζαρίμου ήταν για εκείνη την εποχή πρόβλεψη για 5 εξόδους των θεατών και δύο για τους ηθοποιούς, γεγονός που εξασφάλιζε ομαλή, γρήγορη και ασφαλή εκκένωση του χώρου. Ακόμη ο εξοπλισμός αλλά κι ο εξαιρισμός με τη θέρμανση ήταν πρωτοποριακή για εκείνη την εποχή. Τέλος, στο σχέδιο του Λαζαρίμου υπήρχε προσθήκη καταστημάτων στις δύο πλαϊνές μεριές του θεάτρου, ώστε σε περιόδους οικονομικής δυσπραγίας το θέατρο να είναι αυτοτελές.

Ο αρχικός προϋπολογισμός ήταν 450.000 για την υλοποίηση του όταν για όλα τα δημοτικά έργα το 1884 προβλεπόταν ανώτατο σύνολο 365.000 δραχμών. Το γεγονός αυτό οδήγησε το Δήμο να συνάψει δάνειο από την Εθνική Τράπεζα. Βέβαια όταν το έργο ολοκληρώθηκε το κόστος του ξεπέρασε τις 900000 δραχμές. Κατά την εκσκαφή των θεμελίων του το 1884 εντοπίστηκαν αρχαιολογικά ευρήματα και σταμάτησε προσωρινά αφού κατά τον Ιάκωβο Δραγάτη επρόκειτο για μία από τις 5 στοές που υπήρχαν κατά την αρχαιότητα στον Πειραιά. Η κατασκευή του θα κρατήσει 10 ολόκληρα χρόνια και τα επίσημα εγκαίνια γίνονται με κάθε λαμπρότητα 9 Απριλίου του 1895 με δήμαρχο τότε τον Θεόδωρο Ρετσίνα.»²⁶

Γενικά το συγκεκριμένο θέατρο θεωρείται το καλύτερο των Βαλκανίων κι ένα από τα ωραιότερα της Ευρώπης²⁷

Σημαντικοί σταθμοί σε αυτή την πορεία ήταν, μεταξύ άλλων, η πρώτη εισπρακτική επιτυχία με την όπερα «Μποέμ», με πρωταγωνιστή τον υψίφωνο

²⁶ Αναγνωστοπούλου – Μπαφούνη, *Νεοκλασικά δημοτικά κτήρια στον Πειραιά*, 2009

²⁷ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας*, ό. π., σ. 80

Ευάγγελο Αποστόλου (1900), η πρώτη εμφάνιση στο Δημοτικό Θέατρο του νεαρού τότε Πειραιώτη Αιμίλιου Βεάκη στην «Φάουστα» (10 Νοεμβρίου 1907), καθώς και η τελευταία εμφάνιση της Κατίνας Παξινοῦ με το ἔργο του Μπέρτολντ Μπρεχτ «Μάνα Κουράγιο» (1972). (*Παράρτημα – εικόνες 16-17-18-18Α και 18Β*)

2.2.4. Οι κατασκευές του Ερνέστο Τσίλλερ

Κάποια στιγμή και προς τα τέλη του δέκατου ἑνάτου αιώνα, ἔγιναν οικιστικές παρεμβάσεις, οι οποίες μπορούμε να ισχυριστούμε ὅτι καθόρισαν την εικόνα του Πειραιά μέχρι σήμερα. Οι πλέον ευκατάστατοι Πειραιώτες θέλοντας να βελτιώσουν τη ζωή τους και να ἔχουν ἓνα σημεῖο αναψυχῆς κοντά στις εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες τους, ἀλλά ταυτόχρονα και μακριά ἀπὸ το κεντρικό λιμάνι με τις πολύβουες αποβάθρες του, αποφάσισαν να χτίσουν ἐξοχικές πολυτελείς κατοικίες στην Ανατολική πλευρά του Πειραιά, πάνω ἀπὸ τους ὑπάρχοντες γκρεμούς της Καστέλας ἀλλά και κάποιες προς τον Ὀρμο της Φρεαττύδας. Σκοπός τους να ἔχει η νέα κατοικία τους ευχάριστη κι ὀμορφη θέα προς τη θάλασσα. Οι πρώτες κατασκευές ξεκίνησαν να κτίζονται το 1876.

Ο Τσίλλερ γεννήθηκε στη Γερμανία το 1837 ἐνῶ το 1855 ξεκίνησε τις σπουδές του στο Πολυτεχνεῖο της Δρέσδης. Κατὰ την αποφοίτηση του το 1859 βρέθηκε στην Αθήνα. Ὅπως μας ἀναφέρει ο Μπελαβίλας « εἶχε ἤδη εργαστεῖ στην ἀνέγερση μεγάλων Δημοσίων κτιρίων της Αθήνας ὅπως η Ακαδημία Αθηνών, το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο και ἄλλα, ως βοηθός ἀρχιτεκτόνων που εἶχαν ἔρθει στην Ελλάδα σχεδόν μαζί με τον Ὄθωνα. Διδάσκοντας Αρχιτεκτονική στη σχολή Καλῶν Τεχνῶν κατέβηκε να κατοικήσει στον Πειραιά. Ἐτσι στα μέσα της δεκαετίας του 1870 ξεκίνησε την ἀνέγερση σειράς επαύλεων την ἄκρη του ακρωτηρίου της Καστέλας. Η περιοχή ἦταν ἀκόμη ἀδόμητη».²⁸

Οι πολυτελείς αυτές επαύλεις αποτέλεσαν κατοικία πολλῶν ἐπιφανῶν οικογενειῶν. Σε μία ἀπὸ αυτές που ἀποτελεῖτο ἀπὸ 10 δωμάτια κατοίκησε ο βιομήχανος Γ. Βασιλειάδης. Σε κάποια ἄλλη ἀπὸ τις επαύλεις ἔμεινε ο Εμμανουήλ Μπενάκης ἀλλά και η οικογένεια Χορν. Πρόκειται για το κτίριο που ἀναφέρει η Πηνελόπη Δέλτα στο μυθιστόρημα της «ο Τρελαντώνης». Σε ἄλλο σημεῖο της Καστέλας με θέα το φαληρικό ὄρμο ἔκτισε διώροφη ἔπαυλη για λογαριασμό του αλευροβιομήχανου Π. Πατσιάδη. Ἀρκετά ἀργότερα σε κάποια ἀπὸ αυτά τα κτίρια

²⁸ Ν. Μπελαβίλας, ὁ. π., σ. 122-123

κατασκευής Τσίλλερ στεγάστηκε το ιταλικό προξενείο. Γενικά η συνοικία της Καστέλας, αποτέλεσε τόπο διαμονής βασιλέων, πρωθυπουργών, διανοουμένων, βιομηχάνων και καλλιτεχνών. Οικοδομήθηκε το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα και στις αρχές του εικοστού αιώνα. (Παράρτημα – εικόνες 19-20-21-22)

Ολοκληρώνοντας την αναφορά μας στον Ερνέστο Τσίλλερ πρέπει να πούμε ότι τα έργα του στην Ελλάδα ξεπερνούν τα 500 ενώ τα σημαντικότερα και πιο γνωστά εξ αυτών είναι το Προεδρικό Μέγαρο της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Ιλίου Μέλαθρον, η προσωπική του οικία, το Δημαρχείο Ερμούπολης. παντρεμένος με τη σολίστ πιάνου και συνθέτρια Σοφία Δούδου, κόρη του Έλληνα επιχειρηματία Κωνσταντίνου Δούδου από την Κοζάνη. ο Τσίλλερ απέκτησε πέντε παιδιά.

Συνοψίζοντας λοιπόν τα σημαντικότερα έργα, που υλοποιήθηκαν το 19^ο αιώνα στη Πειραιϊκή περιοχή κι αποδεικνύουν την οικονομική, πολιτιστική και πνευματική ανάπτυξη της, μπορούμε ενδεικτικά και με χρονολογική σειρά να αναφέρουμε:

- 1844. Ίδρυση του πρώτου μεταξουργείου του Λουκά Ράλλη, το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο στην Ελλάδα.
- 1847. Αποπεράτωση του πρώτου σχολικού κτιρίου με δωρεά του Κ. Ιωνίδα.
- 1848. Ορισμός τριμελούς διοίκησης του Λιμένα.
- 1849. Έκδοση πρώτης εφημερίδας «ο Ερμής του Πειραιά».
- 1856-58. Ίδρυση Ράλλειων σχολών, εγκατάσταση πρώτου υποβρυχίου γραφικού δικτύου.
- 1859. Ίδρυση ελληνογαλλικής Σχολής καλογραιών Ζαν ντ' Αρκ, που λειτουργεί ως σήμερα.
- 1861. Ιδρύεται το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ)
- 1869. Έναρξη λειτουργίας του πρώτου σιδηρόδρομου -ατμοκίνητου - του ελληνικού κράτους Αθηνών-Πειραιώς.
- 1873. Εγκαινιάζεται το Τζάνειο νοσοκομείο
- 1878. Φωτισμός της πόλης με φωταέριο
- 1884. Ιδρύεται η σχολή ναυτικών δοκίμων.
- 1888. Ξεκινούν δύο ξεχωριστές επιχειρηματικές κινήσεις. Εργοστάσιο κεραμοποιίας Δηλαβέρη και η γνωστή ποτοποιία Μεταξά.
- 1895. Εγκαίνια Δημοτικού θεάτρου Πειραιά. Κατασκευή ποδηλατοδρόμιο στο Νέο Φάληρο. Ουσιαστικά μιλάμε για τον προπομπό του γηπέδου Καραϊσκάκη.

- 1898. Κατασκευή δύο μόνιμων δεξαμενών στο λιμάνι καθώς και δύο εξωτερικών λιμενοβραχιόνων.

Όπως κι αν αξιολογήσει κανείς το προαναφερόμενο χρονολόγιο θα καταλήξει στο συμπέρασμα πως τα προαναφερόμενα έργα είναι σημαντικά και πολλά για το χρονικό διάστημα που πραγματοποιήθηκαν. Με οδηγό αυτά, ο Πειραιάς αφήνει το 19ο αιώνα, όντας σε ανοδική πορεία και σταθερής ανάπτυξης κι εισέρχεται στον 20ο αιώνα με παρακαταθήκη τη δημιουργία των προηγούμενων γενεών, την απόκτηση πειραϊκής συνείδησης των νεωτέρων, αλλά και μεγαλεπήβολους προς υλοποίηση στόχους, που δημιουργεί η καταξίωση πλέον του Πειραιώς, ως πρώτου και σημαντικότερου λιμένα της χώρας, αφού, ως γνωστό, η προηγηθείσα διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου άλλαξε τις ισορροπίες στη ναυτική κίνηση της χώρας μας.

Γ' Κεφάλαιο

Ο Πειραιάς κατά το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα

3.1. Γενικά

Η χαρραγή του 20ου αιώνα βρίσκει τον Πειραιά τελείως διαφορετικό σε σχέση με τις αρχές του 19ου αιώνα. Το λασποχώρι που πρωτοκατοικήθηκε και έγινε Δήμος του 1835, φαντάζει πλέον μία πάρα πολύ μακρινή ανάμνηση. Έχει δημιουργηθεί μία σχετικά ωραία πόλη και τούτο οφείλεται στα σχέδια των Κλεάνθη και Σάουμπερτ, παρόλο που το σχέδιο τους για την οικιστική ανάπτυξη και χωροθέτηση του αστικού ιστού δεν εφαρμόστηκε πλήρως αλλά υπήρξαν τροποποιήσεις. (Παράρτημα – εικόνες 23-24-25-26)

Αυτό όμως συνετέλεσε στο γεγονός, η πόλη να δημιουργήσει δική της αισθητική. Υπάρχουν πλέον κεντρικοί και άνετοι δρόμοι, πλατείες ενώ προς το τέλος του δέκατου ένατου αιώνα, δημόσια κτίρια που οικοδομήθηκαν, όπως το Δημοτικό θέατρο, που προαναφέραμε την ιστορία του, κοσμούν πλέον τον αστικό ιστό. Ήδη έχουν κατασκευαστεί νοσοκομείο, ορφανοτροφείο, γηροκομείο για τις κοινωνικές ανάγκες της περιοχής ενώ κάτι που **πρέπει να επισημανθεί για τις έως τώρα σχολικές κατασκευές ήταν το εξής σπάνιο φαινόμενο:** Όλα οφείλονταν σε δωρεές ή κληροδοτήματα τοπικών ευεργετών.

Συγκεκριμένα οι τοπικοί ευεργέτες ήταν:

- ο Κωνσταντίνος Ιωαννίδης,
- ο Στέφανος Φραγκιάδης,
- ο Ιάκωβος Ράλλης,
- οι Νικήτας και Ελένη Τζανή,
- ο Ιωάννης και η Μαριγώ Χατζηκυριάκου.

Έτσι, ο έρημος τόπος των πέντε κατοίκων του 1829, έφτασε όχι με απλά βήματα αλλά με άλματα μπορούμε να χαρακτηρίσουμε, το 1896 στις 50000 κατοίκους.

Πέφτοντας λοιπόν η αυλαία του 19ου αιώνα, διαπίστωση όλων είναι ότι έχουν συντελεστεί πάρα πολλά πράγματα στον πειραιϊκό χώρο και το γεγονός αυτό από μόνο του δημιουργούσε αισιοδοξία για την είσοδο του 20ου αιώνα²⁹. Αυτή λοιπόν βρίσκει τον Πειραιά σε ανοδική πορεία, παρά την ήττα της χώρας στον αποτυχημένο

²⁹ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας*, ό. π., σ. 75-78

πόλεμο του 1897 που σημάδεψε επώδυνα την Ελλάδα δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα.

Όμως η Πειραιϊκή κοινωνία διαθέτει τώρα ένα μεγάλο πλεονέκτημα: Στο προσκήνιο της τοπικής ζωής έχει εμφανιστεί η πρώτη γηγενής πειραιϊκή γενεά, η οποία έχει περισσότερα εφόδια από την προηγούμενη και φυσικά **ισχυροποιημένη Πειραιϊκή συνείδηση**. Υπάρχει πλέον ισχυρή οικονομική και κοινωνική τάξη που εκπροσωπεί τον κόσμο της βιομηχανίας και του εμπορίου και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη δημόσια ζωή. Υπάρχουν βέβαια, όπως είναι εύλογο, η μεσαία αλλά και η εργατική τάξη, κι η τελευταία είναι και η πολυπληθέστερη και όπως θα δούμε, διαδραμάτισε ξεχωριστό ρόλο στα πολιτικά δεδομένα της αρχής του 20^{ου} αιώνα. (Παράρτημα – εικόνες 23-24-25-26)

3.2. Ανάπτυξη της περιοχής ως το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Για να γίνει ευκολότερα αντιληπτό το μέγεθος της αλματώδους οικονομικής ανάπτυξης και προόδου της Πειραιϊκής περιοχής, θα αναφέρουμε στη συνέχεια χαρακτηριστικά στοιχεία σχετικά με την οικονομική πνευματική και δημιουργική εξέλιξη στον Πειραιά κατά τις αρχές του εικοστού αιώνα, με τη βοήθεια των οποίων, ο αναγνώστης εύκολα αντιληφθεί τη συμβολή του Πειραιά στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου. Το **1896**, πραγματοποιήθηκαν οι πρώτοι Ολυμπιακοί στη χώρα μας και αθλητικές δραστηριότητες που είχαν σχέση με τη διεξαγωγή τους με αθλήματα όπως ποδηλατοδρομίες, λεμβοδρομίες αλλά και όλα τα ναυταθλητικά αγωνίσματα έλαβαν χώρα στον Πειραιά.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι το 1903, ο Πειραιάς έφτασε τις 65000 κατοίκους, ενώ το 1907 τις 73759, δηλαδή μέσα σε μία δεκαετία από το 1896 ο πληθυσμός αυξήθηκε σχεδόν 50%. Εδώ ενδεικτικά αναφέρουμε κάποια ξεχωριστά έργα που σημάδεψαν και απογείωσαν την ανάπτυξη της περιοχής, αυτή την εποχή.

3.2.1. Το σιδηροδρομικό δίκτυο του Πειραιά

Με αυτό το χαρακτηρισμό βέβαια εννοούμε όλες τις γραμμές του τραίνου που χρησιμοποιούνταν στην περιοχή του Πειραιά για σύνδεση με την υπόλοιπη Ελλάδα. Όπως και πάλι αναφέρει χαρακτηριστικά ο Μελαβίλας «την κρίσιμη στιγμή γύρω στο 1900, ο Πειραιάς διέθετε ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο με αστικές και υπεραστικές συνδέσεις. Υπήρχε σιδηροδρομική σύνδεση αστικού τύπου με την πρωτεύουσα και δύο υπεραστικές συνδέσεις με επαρχία: Η πρώτη προς τα σύνορα

της Θεσσαλίας- ως εκεί ήταν τότε το ελληνικό κράτος- και η δεύτερη προς Τρίπολη και Καλαμάτα, η λεγόμενη γραμμή της Πελοποννήσου που ήταν και η σημαντικότερη αφού- όπως είχε καταμετρηθεί- σε ετήσια βάση μετακινούνταν 2 εκατομμύρια άνθρωποι αυτό το διάστημα των δύο πρώτων δεκαετιών του 1900. Ο αριθμός αυτός των μετακινούμενων επιβατών ήταν τετραπλάσιος από αυτόν που χρησιμοποιούσε τη σύνδεση προς τη Θεσσαλία.³⁰

Αν και το σιδηροδρομικό δίκτυο καθυστέρησε να αναπτυχθεί, αφού μην ξεχνάμε ότι η Ελλάδα ήταν ένα κράτος σχετικά νέο, βγαλμένο από δουλεία πολλών αιώνων και συνεχόμενες πολεμικές εμπλοκές, παρατηρώντας την εικόνα της πειραιϊκής πόλης το 1904, διαπιστώνουμε ότι βρίσκεται σχετικά κοντά από ανάλογες εικόνες ευρωπαϊκών πόλεων.³¹ Οι τρεις σιδηροδρομικοί σταθμοί, με τις γραμμές τους που έφταναν στις προβλήτες, δύο εργοστάσια μπαίνουν στην ενδοχώρα και ένα τρίτο λίγο αργότερα πιο βόρεια, βοηθούν στην άμεση διεκπεραίωση και μετακίνηση των αγαθών τα οποία έφταναν με τα πλοία στο λιμάνι του Πειραιά για προώθηση στο ελληνικό κράτος αλλά και τις γείτονες χώρες. Φυσικά υλοποιούνταν και το αντίστροφο. Παραγόμενα γεωργικά αγαθά στην Ελληνική ύπαιθρο, εύκολα μετακινούνταν εδώ στο μεγάλο λιμάνι του Πειραιά ώστε να προωθηθούν στο εξωτερικό. Όπως αναφέρει ο Πατραγάς «η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου και η κατασκευή των σιδηροδρόμων ΣΠΑΠ και ΣΕΚ με αφετηρία τον Πειραιά, έδωσαν νέα ώθηση στη γενική ανάπτυξη του και το 1901 το λιμάνι του Πειραιά ήταν το 8ο λιμάνι της Ευρώπης και το τρίτο της Μεσογείου, μετά τα λιμάνια της Μασσαλίας και της Γένοβας. Το 1903, ο Πειραιάς συνεισέφερε στο δημόσιο ταμείο το 12% του κρατικού προϋπολογισμού!!»³²

Το ζήτημα σύνδεσης του Πειραιά με την Αθήνα ήταν κάτι που απασχόλησε την πόλη από τις πρώτες ημέρες δημιουργίας του. Η δημιουργία βέβαια του σιδηροδρομικού δικτύου οφείλεται σε νομοσχέδιο που ψηφίστηκε 1855 με πρωθυπουργό τον Αλέξανδρο Μαυροκορδάτο. Αρχικά, οι Κλεάνθης και Σάουμπερτ είχαν σχεδιάσει ευθεία χάραξη δρόμου Αθήνας-Πειραιά, ο οποίος στο μέλλον θα πλαισιωνόταν από παράλληλη σιδηροδρομική γραμμή. Με το νόμο αυτό, η δημιουργία του σιδηροδρομικού δικτύου παραχωρείται σε ιδιωτική εταιρεία για 55 έτη, αφού προηγήθηκε δημοπρασία το Νοέμβριο του 1857. Κέρδισε ο Φραγκίσκος

³⁰ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 189-190

³¹ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 190

³² Χ. Πατραγάς, *ό. π.*, σ. 37

Φεράλδης έχοντας απέναντί του έναν ισχυρό ελληνικό όμιλο που τον αποτελούσαν ο Διοικητής της Εθνικής Τράπεζας Γεωργίου Σταύρου, ο Βαρόνος Σίμων Σίνας, ο Παύλος Καλλιγιάς, και άλλες επιφανείς προσωπικότητες οικονομικής ζωής της χώρας εκείνη την εποχή. Βέβαια ο ανάδοχος κηρύχθηκε έκπτωτος και ακολούθησε νέα δημοπρασία του 1861, που πάλι την κέρδισε μία εταιρεία γαλλικών συμφερόντων. Και αυτή η δημοπρασία κηρύχθηκε έκπτωτη οπότε, το 1867, μία τρίτη εταιρεία ανέλαβε να ολοκληρώσει το έργο. Ιδιοκτήτης ο Άγγλος μηχανικός σιδηροδρόμων Edward Pickering με εμπειρία σε αντίστοιχα έργα στην Αίγυπτο, την Ελβετία, τη Νότια Αφρική αλλά και τη Νότια Αμερική. Στο συγκεκριμένο εταιρικό σχήμα συμμετείχε έχοντας το 1/3 των μετοχών και ο Έλληνας τραπεζίτης Γεώργιος Σκουζές, το όνομα του οποίου έχει δοθεί σε κεντρική οδό του Πειραιά, που συνδέει σήμερα τον κεντρικό Λιμένα με το Πασαλιμάνι. Παρόλα αυτά, το 1860, μια τέταρτη εταιρεία του Άγγλου βουλευτή Ουάκκιου ανέλαβε και τελικά ολοκλήρωσε το έργο, τα εγκαίνια του έγιναν 23 Φεβρουαρίου 1860 στο σταθμό του Θησείου.³³ Για τη διαδρομή Πειραιά Αθήνα τότε χρειαζόνταν 15 λεπτά, όταν το τρένο κατευθυνόταν προς Πειραιά και 18 όταν ανέβαινε προς Αθήνα. Υπήρχαν 8 δρομολόγια ημερησίως. Το συνολικό μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν 8,5 χιλιόμετρα, τερματικός σταθμός πλην του Πειραιά ήταν το Θησείο κι ενδιάμεσα δεν υπήρχε άλλος σταθμός. Σημαντικές αλλαγές στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή ξεκίνησαν το 1890 - 1891. Τότε, «η γραμμή έγινε διπλή, το 1895 ο σιδηρόδρομος επεκτάθηκε υπόγεια με ένα πρωτοφανές για την εποχή έργο, θύμιζε τον Μητροπολιτικό σιδηρόδρομο του Λονδίνου, μέχρι την οδό Αθηνάς, με σταθμό ενδιάμεσα στο Μοναστηράκι. Έτσι υπήρξε πλέον σύνδεση του λιμανιού με το κέντρο της Αθήνας!»³⁴ Λίγα έτη αργότερα, και συγκεκριμένα το 1904, αυτή η σιδηροδρομική γραμμή απέκτησε ηλεκτροκίνηση. Αναφορικά με τη λειτουργία τις πιο παραγωγική σιδηροδρομικής γραμμής, που όπως προαναφέραμε ήταν Πειραιάς-Καλαμάτα, επισημαίνουμε ότι το έργο κατασκευάστηκε τμηματικά ξεκινώντας του 1882 για να ολοκληρωθεί το 1899. Η αρχική επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων ήταν ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι, Πειραιώς, Αθηνών, Πελοποννήσου). Το 1920, μετονομάστηκε ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους), ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και η συγκεκριμένη μορφή εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων κράτησε ως το 1970, οπότε και δημιουργήθηκε ο ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος).

³³ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 191

³⁴ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 193

Τέλος, όσον αφορά στην τρίτη γραμμή, τον περιβόητο «Λαρισαϊκό» σιδηρόδρομο, αρχικός εργολήπτης το 1889 ήταν αγγλικός όμιλος, πού όμως στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από μία πολύ μεγάλη κατασκευαστική Γαλλική εταιρεία την BATTIGNOLES. Ο τότε Δήμαρχος Πειραιά Μουτζόπουλος είχε εισηγηθεί τρεις τοποθεσίες για την κατασκευή του τερματικού σταθμού, η πρώτη εισήγηση ανέφερε την Πειραιϊκή, η δεύτερη αναφερόταν στο χώρο παράπλευρα στο σταθμό Πελοποννήσου κι η τρίτη που τελικά επελέγη απέναντι από τον Άγιο Διονύσιο στα σύνορα του λιμανιού με την Δραπετσώνα.

Μετά λοιπόν και την ηλεκτροκίνηση των σιδηροδρόμων η χώρα μας απέκτησε μία πολύ γρήγορη σύνδεση του Πειραιά με όλη την ενδοχώρα και αυτό ήταν πρόσθετος λόγος αλματώδους ανάπτυξης του εμπορίου και της Ναυτιλίας, αφού τα δύο τελευταία διαχρονικά είναι άρρηκτα συνδεδεμένα τουλάχιστον όσον αφορά την ανάπτυξη της πειραιϊκής περιοχής.

3.2.2. Άλλα έργα

Η εξέλιξη και η ανάπτυξη του Πειραιά συνεχίζεται με διάφορα έργα στις αρχές του 20ου αιώνα, που εγγυώνται την εικόνα της ανοδικής πορείας.

- Ο ηλεκτροφωτισμός κεντρικών περιοχών του 1905 όπως η Ζέα και η Φρεαττύδα αρχικά, είναι ένα από τα σημαντικά γιατί στα επόμενα χρόνια θα επεκταθεί και σε άλλες περιοχές ολοκληρώνοντας τον ηλεκτροφωτισμό στα τέλη του 1920.³⁵

- Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες έχουν αναπτυχθεί και τα δρομολόγια είναι πυκνά ενώ το 1907 ξεκινάει και το πρώτο υπερατλαντικό δρομολόγιο από Πειραιά για Νέα Υόρκη με το πλοίο «Μιαούλης», που αργότερα θα μετονομαστεί σε «Θεμιστοκλής».³⁶ Παρά την πτώχευση που κήρυξε ο Χαρίλαος Τρικούπης και επηρέασε αρνητικά όλη την Ελλάδα, η Πειραιϊκή οικονομία δείχνει να αντέχει. Το εμπόριο ακμάζει. Η βιομηχανία ακολουθεί αναπτυξιακή πορεία. Εργοστάσια και βιομηχανίες δημιουργούνται συνεχώς καινούργια. Θέσεις εργασίας επίσης, πράγμα που προσελκύει νέους κατοίκους που γνωρίζουν ότι θα βρουν ένα εισόδημα για να συντηρούν τις οικογένειές τους.

Αποδεικτικό στοιχείο της εντυπωσιακής βιομηχανικής ανάπτυξης, αυτής που αργότερα **χαρακτηρίστηκε ως βιομηχανικό θαύμα**, αποτελεί η δημιουργία

³⁵ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας*, ό. π., σ. 82

³⁶ Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας*, ό. π., σ. 83

βιομηχανικών μονάδων στο χώρο της βιομηχανίας χημικών, με παρουσία σχεδόν ως τις μέρες μας με πανευρωπαϊκή αλλά και παγκόσμια . Ενδεικτικά αναφέρουμε:

-Α.Ε. Τσιμέντων Τιτάν (1902),

-Α.Ε. Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων(1911), αμφότερες στη περιοχή της Δραπετσώνας (*Παράρτημα – εικόνες 27-28*)

-ΧΡΩΠΕΙ - Χρωματουργεία Πειραιά (1898).

Την ίδια εποχή κάνουν την εμφάνισή τους οι πρώτοι μεγάλοι κυλινδρόμυλοι στην αλευροβιομηχανία. Αν κάποιος αναζητήσει τις αιτίες για τη μεταστροφή προς την χημική βιομηχανία, θα πρέπει να αναγνωρίσει ότι αυτό οφείλεται σε σπουδασμένους επιστήμονες της Ευρώπης, οι οποίοι αξιοποίησαν τις γνώσεις και την επιστήμη τους, καθώς και την πείρα πολλών ετών από την παραμονή τους στο εξωτερικό, βοηθώντας έτσι να ανοίξουν νέοι ορίζοντες στην Πειραιϊκή και γενικότερα ελληνική βιομηχανία.³⁷

Δεν είναι παράξενο που η πλειονότητα των βιομηχανικών μονάδων ήταν κοντά σε θάλασσα. Έχει καταγραφεί πώς το 1876, λειτουργούσαν 89 εργοστάσια με ατμό στην Ελλάδα. 82 εξ αυτών βρίσκονταν σε παράκτιες πόλεις ή νησιά. Μετά ο Πειραιάς συγκριτικά με άλλες ελληνικές περιοχές διαφέρει αναφορικά με την ανάπτυξη της βιομηχανίας στα τέλη του 19ου αιώνα και αρχές του 20ου. Στις περισσότερες αναπτύχθηκαν μικρές βιομηχανικές μονάδες, που είχαν βάση την επεξεργασία των Γεωργικών και αγροτικών προϊόντων μας, όπως σταφίδα, βαμβάκι, κρασί, καπνός, ή σε εξειδικευμένο αντικείμενο όπως π.χ. τα μεταλλεία του Λαυρίου. Σε καμία άλλη περίπτωση δε μπορεί να συγκριθεί η σπουδαιότητα της πειραιϊκής βιομηχανίας! Ο Πειραιάς τη συγκεκριμένη εποχή από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα , ως την έναρξη του Β΄ παγκόσμιου πολέμου συγκέντρωνε το 1/3 των βιομηχανιών που δραστηριοποιούνταν στην Ελλάδα. Ο πίνακας που έπεται είναι ενδεικτικός της κατανομής των εργοστασίων σε Πειραιά κι Ελλάδα το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε.

Πίνακας κατανομής εργοστασίων τις 2 πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αι.

<i>ΟΝΟΜΑΣΙΑ</i>	<i>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</i>	<i>ΕΛΛΑΔΑ</i>	%
ΜΕΤΑΛΛΟΥΡΓΙΚΑ			
Μηχανουργεία*	16	42	38

³⁷Γ. Χατζημανωλάκης, *Το χρονικό μιας πολιτείας, ό. π., σ. 82-83*

Κλινοποιεία	1	2	50
Χρ/βώτια-πλάστιγγες	5	3	10
Χαλκουργεία	2	3	67
Λευκά μέταλλα	1	1	100
Καρφοβελονοποιεία	4	4	100
Πεταλοποιεία	1	1	100
Ναυπηγεία**	4	5	80
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ			
Κεραμοποιεία	3	25	124
Μωσαϊκά πλακών	1	8	13
Ασβεστοποιεία	1	4	25
Γύψου	1	4	25
Τσιμέντου	1	3	33
Μαρμαροκοπεία	1	3	33
ΚΛΩΣΤΟΥΦΑΝΤΟ ΥΡΓΙΚΑ			
Κλωστήρια βάμβακος	10	45	22
Φανελοποιεία	1	21	5
Σχινοποιεία	4	6	67
Μεταξιού	1	8	13
Εκκοκκιστήρια βάμβακος	1	9	11
ΤΡΟΦΙΜΩΝ			
Μακαρονοποιεία	10	32	31
Κονσερβοποιεία	3	12	25
Αλευρόμυλοι	13	71	18
Μηχανοκίνητα αρτοποιεία	5	35	14
ΧΗΜΙΚΑ			
Οινοπνευματοποιεία	13	25	52
Ελαιουργεία	2	87	2
Σαπωνοποιεία	11	47	23

Χημικά προϊόντα***	6	14	43
Υαλουργία-αγγειοπλαστική	3	4	75
Χαρτί	2	5	40
ΣΥΝΟΛΟ	127	531	24

* εμπεριέχονται τα μηχανουργία ΣΠΑΠ και ΣΕΚ

** περιλαμβάνονται κι οι μόνιμες κτιστές δεξαμενές

*** αεριόφωτος³⁸

Συμπερασματικά ο ανωτέρω πίνακας αποτυπώνει εύστοχα τη βιομηχανική κατάσταση της πειραϊκής περιοχής και το συσχετισμό με την αντίστοιχη της υπόλοιπης Ελλάδας, ώστε εύκολα ο αναγνώστης να κατανοήσει τη δυναμική που είχε η Πειραϊκή Πολιτεία στη συνδρομή της για την ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας. Όπως θα δούμε αργότερα, η βιομηχανική ανάπτυξη συνεχίστηκε με αμείωτους ρυθμούς και κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, αφού τότε υπήρχαν πολλά και φθηνά εργατικά χέρια, εξαιτίας της μεγάλης ροής προσφυγικού κύματος, το οποίο πρώτη στάση στον προορισμό του και πιθανότατα μόνιμη παραμονή είχαν τον Πειραιά και τα περίχωρα του.

3.2.3. Η εξέλιξη του πειραϊκού λιμανιού

Αν ένα έργο, μία δημιουργία μπορούμε να πούμε καλύτερα, προσέδωσε στον Πειραιά και τις γύρω από αυτόν περιοχές ξεχωριστή παρουσία, τη δική τους οντότητα, αυτοτέλεια και διαφορετική προσωπικότητα από την έναρξη του 20ου αιώνα έως και τις μέρες μας, αυτό είναι η εξέλιξη του πειραϊκού λιμένα. Είναι γνωστό ότι η λειτουργία του πειραϊκού λιμανιού μέχρι σήμερα επιδρά καταλυτικά στη λειτουργία της τοπικής κοινωνίας. Έχει σημαδέψει τη ζωή των οικογενειών και των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στη περιοχή εδώ και αρκετές δεκαετίες. Έχει επιδράσει στην ελληνική οικονομία κομβικά για χρονικό διάστημα πάνω από ένα αιώνα. Είμαστε λοιπόν υποχρεωμένοι να αφιερώσουμε ξεχωριστό τμήμα της παρούσας εργασίας, ώστε να αναφερθούν στοιχεία για το λιμάνι και την πορεία εξέλιξης και ισχυροποίησης του, το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε.

Όπως αναφέραμε και στην αρχή, ο πρώτος που διέγινε την αξία του

³⁸ Ν. Μικέλης, επόπτης βιομηχανίας, *Πανελλήνιο λεύκωμα εκατονταετηρίδας*, 1921, σ. 19-31

πειραϊκού λιμανιού ήταν από την αρχαιότητα ο Θεμιστοκλής, το 492 π.Χ., και η αξιοποίηση του ενίσχυσε ιδιαίτερα τη θέση της Αθήνας στον ελλαδικό χώρο. Η πραγματοποίηση του Πελοποννησιακού πολέμου, της μακεδονικής καθόδου στον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο και στη συνέχεια η ρωμαϊκή εξάπλωση οδήγησαν σε παρακμή τον Πειραιά που αποκαλείτο για πολλούς αιώνες, είτε φράγκικα Πόρτο Λεόνε, είτε τούρκικα Πόρτο Δράκο. Με τη δημιουργία του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, η κατάσταση σταδιακά άρχισε να αλλάζει και αρχικά το λιμάνι να γίνεται αξιοποιήσιμο από τη δραστηριότητα των πρώτων κατοίκων της πόλης, που ήταν Χιώτες και οι Υδραίοι, οι οποίοι δειλά-δειλά να ασχολούνται με τη ναυτιλία και το εμπόριο χρησιμοποιώντας το πειραϊκό λιμάνι.

Εξετάζοντας τη διαμόρφωση ανάπτυξη του λιμανιού χρονολογικά κι όπως αυτή αναφέρεται στο ιστορικό αρχείο του ΟΛΠ, οι φάσεις εξέλιξης του ταξινομούνται στις ακόλουθες περιόδους:

1η περίοδος: **Μωλικό ταμείο** (1836-1848).

Το μωλικό ταμείο ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1836 με τριμελή διοίκηση. Βασιλικό διάταγμα ανέθετε τη διαχείριση στην ανώτατη διεύθυνση της γραμματείας Εσωτερικών, επέβαλε τελωνειακό φόρο κι ως έργο ανέθετε τη διαμόρφωση του τότε λιμανιού, την καθαριότητα, τη διανομή νερού, την κατασκευή Υποδομών, την αποξήρανση των ελών, που ήταν εστία μολύνσεων και ασθενειών επιτέλους τις πρώτες κατασκευές στον λιμένα Αλών. Διαχειριστής των εισπράξεων ήταν η Εθνική Τράπεζα.³⁹

2η περίοδος: **Επιτροπή Προκουμαίας**(1848-1861).

Αντικατέστησε το Μωλικό ταμείο και άρχισε σταδιακά η οργάνωση των λιμενικών χώρων.

3η περίοδος: **Εφορευτική Επιτροπή Λιμένος** (1861-1911).

Διαμόρφωσε σταδιακά το κεντρικό λιμάνι πραγματοποιώντας εκβαθύνσεις, αγορά μηχανημάτων, διαμορφώνοντας δρόμους περιμετρικά, κατασκευάζοντας κρηπιδώματα και δεξαμενές, ενώ σε αυτό το διάστημα πραγματοποιήθηκε και το πιο σημαντικό έργο που βοήθησε στην ανάπτυξη του λιμανιού αλλά και της περιοχής συνολικά, δηλαδή η σιδηροδρομική σύνδεση του με την Αθήνα, η γραμμή που

³⁹ Γ. Ανωμερίτης επιμέλεια, *Η εξέλιξη του λιμένος Πειραιώς τον 20 αιώνα*, ιστορικό αρχείο ΟΛΠ, Πειραιάς 2013, σ. 13

σήμερα αποκαλείται« Ηλεκτρικός».⁴⁰ Σε αυτό το διάστημα (1898-1912) πραγματοποιείται η κατασκευή των δύο Μόνιμων κτιστών δεξαμενών στον όρμο της Κρεμμυδαρούς,⁴¹ δηλαδή στη περιοχή όπου τελειώνει ο κεντρικός λιμένας κι αρχίζει η περιοχή της Δραπετσώνας, προς τη Δυτική πλευρά του λιμανιού. Εδώ να επισημάνουμε ότι αυτές **οι πέτρινες μόνιμες** δεξαμενές λειτουργούν έως σήμερα κι είναι μοναδικές παγκοσμίως για τον τρόπο κατασκευής τους!

4η περίοδος: **Επιτροπεία Λιμένος** (1911-1930). Ο Ελευθέριος Βενιζέλος με νόμο ο οποίος άρχισε να ισχύει από την 1/1/1911, δημιούργησε συγκεκριμένο τρόπο διοίκησης. «Η έως τότε τριμελής επιτροπή διευρύνθηκε ώστε έτσι μπορούσαν να συμμετάσχουν τρία μέλη του Εμπορικού Επιμελητηρίου(ένας εφοπλιστής, ένας ταξιδιωτικός πράκτορας, τελωνειακός υπάλληλος, ο λιμενάρχης, τρία μέλη του Δήμου Πειραιά, δύο του δήμου Αθηναίου και εκπρόσωποι του Κράτους. Σε αυτά τα χρόνια το λιμάνι επεκτείνεται στη Δραπετσώνα, ιδρύεται το εργοστάσιο λιπασμάτων, οι αποθήκες, οι γερανογέφυρες οι σταθμοί των κρατικών σιδηροδρόμων και κατασκευάζονται τα κιγκλιδώματα που διαχωρίζουν τη λιμενική ζώνη από την υπόλοιπη πόλη».⁴² Επίσης το 1923, καταρτίζεται και το προγραμματικό σχέδιο διαρρύθμισης της λιμενικής ζώνης από την επιτροπή. Τέλος, και με φροντίδα του ίδιου του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος πρέπει να σημειώσουμε πολιτογραφήθηκε δημότης Πειραιά το 1912, μπήκαν οι νέες βάσεις για τα σχέδια ανάπτυξης του Πειραιά. Ενδεικτικά αναφέρουμε τη δημιουργία μεγάλων εργοστασίων όπως αυτό της ηλεκτρικής ενέργειας στον Άγιο Γεώργιο Κερατσινίου, οι μύλοι Αγίου Γεωργίου κ.ά. Είναι η εποχή που ξεκινούν οι πολλές δραστηριότητες προς το άκτιστο ακόμη Κερατσίνι και συγκεκριμένα προς τον κόλπο Αγίου Γεωργίου, ενώ στην άκρη του Νότιου τμήματος του Λιμένα, που υπήρχε μία μεγάλη έκταση, στεγάστηκε αργότερα η σχολή ναυτικών δοκίμων. όπου υφίσταται ως σήμερα.

5η περίοδος: **Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς**(1930 - σήμερα).

Το 1930, πάλι με ευθύνη και πρωτοβουλία του Ελευθερίου Βενιζέλου το πειραιϊκό λιμάνι περνάει στη σύγχρονη φάση της ιστορίας του. Ιδρύεται ο φορέας διοίκησης του λιμανιού με ονομασία το αρκτικόλεξο **ΟΛΠ** (οργανισμός Λιμένος Πειραιώς), και έργα που γινόντουσαν ούτως ή άλλως στην εποχή της επιτροπείας περνούν σε πιο εξελιγμένη και συντονισμένη φάση λειτουργίας. Ως τότε, η

⁴⁰ Γ. Ανωμερίτης, *ό. π.*, σ. 14

⁴¹ Γ. Χατζημανωλάκης, 2005, *ό. π.*, σ. 81

⁴² Γ. Ανωμερίτης, *ό. π.*, σ. 14

εκμετάλλευση της εμπορικής κίνησης του λιμανιού γινόταν από συμφέροντα διαπλεκόμενων σωματείων, από μεσάζοντες, εντολοδόχους της τοπικής πολιτικής πελατείας και δημοτικών στελεχών αλλά και από πολλούς που λειτουργούσαν εντελώς παράνομα!

Ο ΟΛΠ, ως διοίκηση, έκανε τα αυτονόητα:

-προσέλαβε 3.000 εργάτες, οι οποίοι δούλευαν ως τότε στο λιμάνι για τον κάθε τυχάρπαστο εργολάβο ή μεσάζοντα κι οι οποίοι είχαν ήδη εμπειρία για τις ανάγκες του λιμανιού,

-εξαιρούνται από την πρόσληψη στο λιμάνι όσοι είχαν ήδη «βεβαρημένο ποινικό μητρώο»,

-για πρώτη φορά η λειτουργία κι η εκμετάλλευση των υπηρεσιών όλων ανατίθεται σε κρατικό οργανισμό,

-νομοθετούνται κανόνες λειτουργίας, πειθαρχεία, τιμολόγηση παρεχόμενων υπηρεσιών, ασφάλεια,

-κατανέμονται οι χρήσεις των λιμανιών ανάλογα με το φορτίο και τα δρομολόγια,

-κατασκευάζεται το σιλό,

-αγοράζονται οι πρώτες ηλεκτροκίνητες γερανογέφυρες,

-ολοκληρώνεται η επέκταση του λιμανιού έως τον Άγιο Γεώργιο Κερατσινίου,

-στο λιμάνι Κερατσινίου μεταφέρονται οριστικά οι χρήσεις των γαιανθράκων και πρώτων υλών καθώς και η ιχθυόσκαλα.

Τέλος, όπως θα δούμε και παρακάτω, η Επιτροπεία διαχειρίστηκε το φλέγον ζήτημα που αφορούσε την εγκατάσταση των Ελλήνων προσφύγων, που είχε ως αποτέλεσμα η Μικρασιατική καταστροφή του 1922.

Για ιστορικούς και μόνο λόγους, ώστε ο αναγνώστης να έχει μία πλήρη εικόνα της εξέλιξης του λιμανιού, αναφέρουμε ότι «το λιμάνι καταστράφηκε δύο φορές από τους Γερμανούς, την πρώτη τον Απρίλη του 1941 όταν με βομβαρδισμό ισοπεδώνονται τις λιμενικές εγκαταστάσεις και δεύτερη φορά κατά την αποχώρηση των Γερμανών τον Ιανουάριο του 1944. Η αλήθεια είναι ότι βγαίνοντας από τον πόλεμο η Ελλάδα είχε ένα κατεστραμμένο λιμάνι, που η φασαυότητα και ο παραγοντισμός δεν άφηναν τον ΟΛΠ να ανασάνει. Αυτό έπαψε όταν, το 1947, διορίστηκε πρόεδρος του ΟΛΠ ο εισαγγελέας Εφετών και άρχισε να αξιοποιείται έτσι η αμερικανική βοήθεια. Για να συνέλθει ο λιμένας πέρασε από δύο μεγάλες φάσεις ανασυγκρότησης. Η πρώτη ήταν να καθαριστεί από νάρκες και βουλιαγμένα πλοία

και η δεύτερη, να γίνει σύντομα η ανοικοδόμηση των κρηπιδότοιχων και απαιτούμενων οικοδομών».⁴³ Είναι γεγονός ότι ο ΟΛΠ πέτυχε ένα θαύμα: Σε λιγότερο από δεκαετία από τη λήξη του πολέμου και με δεδομένες τις οικονομικές δυσχέρειες του Κράτους εκείνη την εποχή, το λιμάνι ανασυγκροτήθηκε και από το 1955 και έπειτα σταθεροποιήθηκε η ναυτιλιακή, εμπορική και επιβατική κίνηση, ενώ επανασυστήθηκε και λειτούργησε η Ελεύθερη Ζώνη του λιμανιού.

Η ιστορική διαδρομή του πειραϊκού λιμανιού είναι από μόνη της ένα μάθημα για τους νεότερους Έλληνες. Διδάσκει τα λάθη στα οποία οδηγούν τα μικροσυμφέροντα, ο ψευτοπαραγοντισμός, ο ατομικισμός, η φαυλότητα και η ανεξέλεγκτη δράση. Διδάσκει όμως και άλλα πράγματα ιδιαίτερα χρήσιμα: Πως να κατανοεί κανείς τα θετικά αποτελέσματα της συλλογικής προσπάθειας και φροντίδας για το κοινό καλό. Πως η αγάπη και το ειλικρινές ενδιαφέρον για τον τόπο, που μας δίδαξε η συμπεριφορά των πρώτων γενεών που κατοίκησαν στον Πειραιά, βοηθά στη παραγωγή θετικών αποτελεσμάτων αφήνοντας παρακαταθήκη για το μέλλον, και πως η ύπαρξη της έντιμης κρατικής βούλησης και μέριμνας βοηθούν την ανάπτυξη ενός τόπου και της ορθής αξιοποίησής του. *(Παράρτημα - εικόνες 29-30)*

3.2.4. Πνευματική-πολιτιστική ανάπτυξη της εποχής

Είναι νομοτελειακό πώς όπου υπάρχει οικονομική ευημερία και ανάπτυξη, όταν υπάρχει σχεδιασμός, ακολουθεί και η πνευματική πολιτιστική ανάπτυξη που δημιουργεί παράδοση και αφήνει παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές. Αυτό συνέβη και με τον Πειραιά. Η οικονομική ευμάρεια και το ενδιαφέρον των πρώτων τοπικών παραγόντων για την πολιτιστική ανάπτυξη του τόπου και των ανθρώπων της, οδήγησε από τα τέλη του 19ου αιώνα και αρχές του 20ου, στην εμφάνιση αξιόλογων πνευματικών ανθρώπων, στην άνθηση της πολιτιστικής δημιουργίας, μιας παρατεταμένης πνευματικής άνοιξης που αποδεικνυόταν από την ίδρυση πνευματικών και πολιτιστικών φορέων, την κυκλοφορία περιοδικών πνευματικού περιεχομένου καθώς και την ανέγερση κτιρίων για πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Όπως αναφέρει ο Χατζημανωλάκης, «άνθρωποι του πνεύματος που ξεχώρισαν στον Πειραιά και ανέβασαν με την παρουσία τους το πνευματικό επίπεδο

⁴³ Γ. Ανωμερίτης, *ό. π.*, σ. 15

της περιοχής ήταν ενδεικτικά :

- Γεώργιος Στρατήγης, ποιητής, διηγηματογράφος και θεατρικός συγγραφέας με έντονη παρουσία στο προσκήνιο της Ελληνικής πνευματικής ζωής για μισό αιώνα,

- Παύλος Νιρβάνας. Το ψευδώνυμο του Π. Κ. Αποστολίδη. Ένας από τους πολυγραφότερους Έλληνες λογοτέχνες με πολύ σημαντικά έργα σε διήγημα, μυθιστόρημα, ποίηση και χρονογράφημα,

- Λάμπρος Πορφύρας, ο ποιητής των σκιών και μουσικών φωνών που συνέδεσε άρρηκτα τη ζωή του με τον Πειραιά και ιδιαίτερα με τη Φρεαττύδα,

- Αρίστος Καμπάνης, ποιητής κριτικός και αξιόλογος μελετητής της νεοελληνικής λογοτεχνίας,

- Νίκος Χαντζάρας, ο τρυφερός ποιητής των «ειδυλλίων»,

- Δημοσθένης Βουτυράς, που χαρακτηρίστηκε ο κατεξοχήν διηγηματογράφος του ελληνικού 20ου αιώνας κατά τον Αιμίλιο Χουρμούζιο,

- Αιμίλιος Βεάκης, η κορυφαία μορφή του θεάτρου μας, ο οποίος γεννήθηκε στον Πειραιά, και για πάνω από μισό αιώνα κυριάρχησε στην Ελληνική σκηνή, όντας πραγματικά μεγάλος καλλιτέχνης και ανεπανάληπτος ως τις μέρες μας.⁴⁴

Το 1894, ιδρύθηκε ο γνωστός σε όλους μας και ως τις μέρες μας «Πειραιϊκός σύνδεσμος» με πολυποίκιλη πνευματική, πολιτιστική και αθλητική δραστηριότητα ως τις μέρες μας. Ας μην ξεχνάμε ότι το αθλητικό του τμήμα καλαθοσφαίρισης πριν λίγες δεκαετίες αγωνίστηκε στην ανώτερη κατηγορία των εθνικών μας πρωταθλημάτων με την επωνυμία «Πειραιϊκός». Ακόμη, μία ξεχωριστή πνευματική φυσιογνωμία του Πειραιά, ο Γεράσιμος Βώκος, εκδίδει το 1900 το «**περιοδικόν μας**», που έμελλε να αποτελέσει σταθμό στα χρονικά της πειραιϊκής πνευματικής ζωής. Προς τιμή του συγκεκριμένου ανθρώπου δόθηκε το όνομα του σε κατοικημένο λόφο στο 5^ο δημοτικό διαμέρισμα Πειραιά, όπου στη κορυφή του βρίσκεται η εκκλησία της Παναγίας Οδηγήτριας, στο βόρειο τμήμα της πόλης. Η ευημερία που διάγει η πόλη του Πειραιά στις αρχές του 20ου αιώνα είναι πλέον οφθαλμοφανής στον κάθε επισκέπτη. Τα σημαντικά επιτεύγματα της οικονομίας αλλά και του πνεύματος και της τέχνης, στεγάζονται σε καλαίσθητα και ξεχωριστά κτίρια όπως το Δημοτικό θέατρο Πειραιά, που ήδη έχουμε προαναφέρει, αλλά πλέον και οι πιο εύποροι κάτοικοι της πόλης προσπαθούν να οικοδομήσουν καλαίσθητα ιδιωτικά οικήματα διώροφα αρχικά και τριώροφα μετέπειτα, ενώ στις αρχές του αιώνα δειλά-

⁴⁴ Γ. Χατζημανωλάκης, 2005, *ό. π.*, σ. 87-88

δειλά κάνει την εμφάνισή του το αυτοκίνητο, πού όμως τη μεγάλη ανάπτυξη γνώρισε μετά το 1925 και τη Μικρασιατική καταστροφή.

Σημαντικό στοιχείο που προκαλεί επανάσταση στην επικοινωνία, είναι η χρήση του τηλεφώνου στις αρχές του 20ου αιώνα. «Βέβαια αρχικά είναι περιορισμένη αφού σε τηλεφωνικό κατάλογο του 1906, φαίνονται καταχωρημένοι μόνο 160 συνδρομητές. Αν και οι δυσκολίες είναι πολλές, η λειτουργία του τηλεφώνου είναι από μόνη της ένα σημαντικό βήμα προόδου».⁴⁵

Στις αρχές του 20ού αιώνα, ο Πειραιάς προσέλκυσε κόσμο από τα νησιά του Σαρωνικού, των Κυκλάδων, τη Χίο, την Κρήτη, την Μάνη κι άλλες περιοχές της Ελληνικής επαρχίας. Την ανάπτυξη ακολούθησε η αναβάθμιση των υποδομών. Αρχικά, η έλευση τόσων νέων εποίκων ήταν επιθυμητή στον Πειραιά, αφού με την τεράστια βιομηχανική, επιχειρηματική, εμπορική και οικοδομική ανάπτυξη χρειαζόντουσαν εργατικά χέρια, τα οποία οι έποικοι προσέφεραν με αφθονία. « Η βιομηχανία του Πειραιά στηριζόταν σε σημαντικό αριθμό εργοστασίων, τα οποία λειτουργούσαν ως λύση για τα άφθονα εργατικά χέρια, των οποίων η άνοδος του εισοδήματος τους, αύξησε απότομα την αγοραστική τους δύναμη, και αποτέλεσε σημαντικό πόλο έλξης για πολλούς επαρχιώτες που αναζητούσαν μία θέση εργασίας στο μεγάλο λιμάνι.»⁴⁶ Ενδεικτική περίπτωση οι Κυθήριοι, για τους οποίους ο Πειραιάς αποτέλεσε εστία μεγάλου ενδιαφέροντος λόγω της δυνατότητας εύρεσης εργασίας. Ταυτόχρονα, η ακτοπλοϊκή σύνδεση με το νησί συνέβαλε στην προσέλκυση μεγάλου μέρους μεταναστών. Για να κατανοήσει κανείς το κύμα έλευσης μεταναστών από τα Κύθηρα στον Πειραιά θα αναφέρουμε μόνο ότι μέσα σε 25 έτη, «πρώτα το 1899 κι έπειτα το 1924 ιδρύθηκαν τα δύο μεγάλα κυθηραϊκά σωματεία: πρώτα η κυθηραϊκή Αδελφότητα Πειραιώς-Αθηνών και μετά ο Κυθηραϊκός σύνδεσμος Αθηνών».⁴⁷

3.2.5. Η βιομηχανική περιοχή μετακινείται προς τα δυτικά

Μετά τον κορεσμό που προκάλεσε στο κέντρο του Πειραιά η αρχική εγκατάσταση στο κεντρικό λιμάνι και πολύ κοντά σε αυτό όλων των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των κατοίκων του, παρατηρούμε ότι στις αρχές του 20ού αιώνα υπάρχει μία μετατόπιση προς τις Δυτικές Συνοικίες του Πειραιά και προς τα ενδότερα

⁴⁵ Γ. Χατζημανωλάκης, 2005,ό. π., σ. 89

⁴⁶ Κ. Μιχαλακάκη, *Κυθηραϊκή μετανάστευση και σωματειακή οργάνωση*, Πειραιάς 2015, σ. 121-122

⁴⁷ Κ. Μιχαλακάκη, ό. π., σ. 123

τους, που σήμερα βέβαια είναι ξεχωριστοί δήμοι, όλων των μεγάλων επιχειρηματικών και βιομηχανικών μονάδων που οι δραστηριότητές τους εξυπηρετούνται από το λιμάνι του Πειραιά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το εργοστάσιο των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, τα τσιμέντα της ΑΓΕΤ, οι ατμοηλεκτρικοί σταθμοί παραγωγής ρεύματος στο λιμανάκι του Αγίου Γεωργίου στο Κερατσίνι, οι μύλοι Αγίου Γεωργίου στη περιοχή του νέου Ικονίου, οι εταιρείες πετρελαιοειδών και ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών στην περιοχή του Περάματος. Ας δούμε λοιπόν τις μεταβολές που έγιναν στο διάστημα που εξετάζουμε πριν τον ερχομό της προσφυγικής πλημμύρας αποτέλεσμα της μικρασιατικής καταστροφής.

Λιπάσματα Δραπετσώνας.

Στις 25 Απριλίου 1909, τραπεζίτες και βιομήχανοι μεταξύ των οποίων ήταν κι οι ιδιοκτήτες του γνωστού μας πυριτιδοποιείου - καλυκοποιείου στην Αθήνα, καθώς και ο χημικός Νίκος Κανελλόπουλος, διαδραμάτισαν πρωταγωνιστικό ρόλο στην εξέλιξη ελληνικής βιομηχανίας ιδρύοντας την « ανώνυμο ελληνική εταιρεία χημικών προϊόντων και λιπασμάτων» καθώς και ένα χημικό εργοστάσιο με το όνομα «Λιπάσματα». Όπως αναφέρει ο Μπελαβίλας «έτσι δημιουργήθηκε στη Δραπετσώνα το μεγαλύτερο τότε αλλά και για πολλές δεκαετίες χημικό συγκρότημα της χώρας. Η επιλογή της χωροθέτησης του μεγάλου αυτού εργοστασίου στην βορειοδυτική άκρη του λιμανιού άλλαξε δραστικά τη γεωγραφία της πειραιϊκής βιομηχανίας και μαζί με αυτήν ολόκληρη τη γεωγραφία του Πειραιά. Ο χαρακτήρας της δυτικής πλευράς της πόλης προσανατολίζεται οριστικά στην βιομηχανία».⁴⁸ «Με συνεχείς αγορές οικοπέδων απλώθηκε σταδιακά σε 250 στρέμματα σε όλη την έκταση της χερσονήσου από το λιμενοβραχίονα Κράκαρη έως τον όρμο των Σφαγείων. Με την εξάπλωση του αριθμούσε πλέον 109 κτίρια και στα βόρεια χτίστηκε και ένας εργατικός οικισμός, από τους πρώτους βιομηχανικούς οικισμούς της χώρας. Παράλληλα το συγκρότημα συμπληρωνόταν από το Ινστιτούτο Χημείας και Γεωργίας «Ν. Κανελλόπουλος» με χημείο, βιβλιοθήκη, ηλεκτρικό σταθμό υδατόπυργο και μεγάλο συγκρότημα διοίκησης με τεχνική υπηρεσία, διέθετε δύο λιμενικές εγκαταστάσεις αρχικά και μία τρίτη αργότερα λιμενική εγκατάσταση που δημιουργήθηκε στην περιοχή των δεξαμενών».⁴⁹ Σχεδόν άμεσα με την ίδρυση του, ξεκίνησε και η παραγωγή θεικού οξέος, η παραγωγή λιπασμάτων, η παραγωγή υδροχλωρικού οξέος με ταυτόχρονη συσκευασία τους. Υπήρχαν και δραστηριότητες

⁴⁸ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 290-291

⁴⁹ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 291

υαλουργίας που αποτελούσαν έναν σημαντικό κλάδο του εργοστασίου οι οποίες ξεκίνησαν με 1914. Τέλος, η παραγωγή του 1917 επεκτάθηκε και στα γεωργικά φάρμακα.

Σημαντικό στοιχείο, που πρέπει να επισημανθεί είναι πως το 1921, η εταιρεία κατασκεύασε, μέσα σε 80 στρέμματα συνοικισμό κατοικιών για τους υπαλλήλους και τους εργάτες της. Η ιστορία καταγράφει ότι πρόκειται για τον τρίτο στην Ελλάδα οργανωμένο οικισμό αντίστοιχου τύπου, μετά από αυτόν στο Λαύριο και τον οικισμό της «**Τιτάν**» στην Ελευσίνα, που και αυτός είχε κτιστεί από τον Νίκο Κανελλόπουλο.

Το 1920, η εταιρεία εξαπλώνεται και σε άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες όπως οι μεταλλευτικές. Προέβη σε «εξαγορά των μεταλλείων της Κασσάνδρας και αργότερα των μεταλλείων σιδηροπυρίτη και χαλκού της Ερμιόνης καθώς και των μεταλλίων Μήλου, Λαμίας, Κοζάνης καθώς κι αυτά του λιγνίτη σε Ωρωπό και Κορώνη. Η έξοδος από το Β Παγκόσμιο Πόλεμο βρήκε τα λιπάσματα σε φάση ραγδαίας ανάκαμψης. Τα τεράστια προβλήματα που υπήρχαν στον Πειραιά μετά τις καταστροφές από βομβαρδισμούς αλλά και πυρκαγιές στις αποθήκες του κεντρικού εργοστασίου της Δραπετσώνας, επηρέασαν αλλά δεν μπόρεσαν να ανακόψουν την πορεία της συνεχούς ανάπτυξης του εργοστασίου. Σε αυτό βέβαια συνέβαλε ο πλήρης έλεγχος της εταιρείας μεταπολεμικά από μία νέα ηγετική φυσιογνωμία της Ελληνικής βιομηχανίας τον Πρόδρομο Μποδοσάκη - Αθανασιάδη».⁵⁰

ΑΓΕΤ «Ηρακλής»

Ιδρύθηκε το 1911, με έδρα την Αθήνα, Σταδίου 34, και εργοστάσιο στο λιμανάκι στη Δραπετσώνα. Ιδρυτής ο Ανδρέας Χατζηκυριάκος από τα Ψαρά γεννημένος στη Σύρο. Ο ίδιος δημιούργησε και τα τσιμέντα «**Τιτάν**» με το εργοστάσιο τους στην Ελευσίνα. Υπήρξε μία από τις μακροβιότερες ελληνικές βιομηχανίες. Όπως πάλι ο Μπελαβίλας αναφέρει ότι «το πέτρωμα για την παραγωγή τσιμέντου εξίσωσης ήταν από το ιδιόκτητο λατομείο στο Σελεπίτσαρι με μηχανές πεπιεσμένου αέρα και παραγωγή 480 τόνους καθημερινά. Με εναέριο καλωδιωτό σιδηρόδρομο και κρεμαστά βαγόνια μετέφεραν σε απόσταση δύο χιλιομέτρων το υλικό. Υπήρχαν σιλό αποθήκευσης και σταθμός παραγωγής ενέργειας για τη λειτουργία των μηχανών. Το 1921, το εργοστάσιο είχε ετήσια παραγωγή 30.000 με προοπτική τις 60000 τόνους το ίδιο διάστημα».⁵¹

⁵⁰ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 293-294

⁵¹ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 296-297

Τέλος, κλείνοντας την αναφορά μας στο συγκεκριμένο χρονικό κομμάτι που εξετάζουμε, αναφέρουμε ένα στοιχείο που αποδεικνύει την ευμάρεια του τόπου. Ο πληθυσμός της πόλης πλέον, το 1920 ανέρχεται στις 133482 κατοίκους, αριθμός που δείχνει τη ραγδαία ανάπτυξη της περιοχής! Η σχεδόν ταυτόχρονη χρονικά ίδρυση του Δικηγορικού συλλόγου Πειραιά, η ίδρυση της γνωστής ελληνικής βιομηχανίας Ελαιουργικών επιχειρήσεων με τον διακριτικό τίτλο «ΕΛΑΙΣ» και γνωστή σε όλους μας, καθώς κι η ίδρυση της ΠΝΟ (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία), απλούστατα αποδεικνύουν το προαναφερόμενο στοιχείο της συνεχούς ανάπτυξης και προόδου του Πειραιά και των περιχώρων του!

3.3. Η ανάπτυξη την εποχή του Μεσοπολέμου

Εδώ πλέον βρισκόμαστε σε μία ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο, όχι μόνο για τον Πειραιά αλλά για όλη την Ελλάδα. Μία εποχή που τα γεγονότα της στιγμάτισαν την Ελληνική πολιτική σκηνή, δυσκόλεψαν τις κοινωνικές σχέσεις, δημιούργησαν απρόβλεπτες καταστάσεις που δύσκολα αντιμετωπίστηκαν από την κρατική παρέμβαση και τα αποτελέσματά τους ήταν ορατά για πολλές δεκαετίες μετέπειτα. Ο Πειραιάς, αντιμετώπισε τεράστια προβλήματα. Ήταν λογικό, αφού το απρόβλεπτο στοιχείο αυτών των καταστάσεων πάντα δημιουργεί ζητήματα στην εύρυθμη λειτουργία οποιασδήποτε περιοχής. Και μόνο ο διπλασιασμός του πληθυσμού της πόλης από 133000 σε 250000 χιλιάδες με την έλευση των ξεσπιτωμένων προσφύγων, εξ αιτίας του ανελέητου κυνηγητού των Τούρκων, δημιούργησε ερωτήματα για τον τρόπο αντιμετώπισης της ξαφνικής ιδιαίτερα δύσκολης κατάστασης.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε εξάλλου ότι ο πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος τελείωσε για όλους το 1918, όμως για την Ελλάδα κράτησε ακόμη τέσσερα χρόνια. Η Μικρασιατική καταστροφή δεν χάραξε μόνο σημάδια στη νεότερη ελληνική ιστορία, αλλά άφησε και πληγές, ίσως και περισσότερες στην ιστορική εξέλιξη του Πειραιά. Από το 1,5 εκατομμύριο πρόσφυγες, που δημιούργησε η συμφορά της καταστροφής του 1922, κι οι οποίοι βρήκαν καταφύγιο στην Ελλάδα, οι 100.000 και περισσότεροι εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά. Σε ελάχιστο χρονικό διάστημα ο πληθυσμός υπερδιπλασιάστηκε και φυσικά αυτή η πληθυσμιακή έκρηξη δημιούργησε πάμπολλα προβλήματα. Οι χιλιάδες πρόσφυγες είχαν εγκατασταθεί προσωρινά σε σχολεία, ιδρύματα, εκκλησίες και όλοι γενικά οι δημόσιοι χώροι στέγαζαν ταλαιπωρημένους ανθρώπους. Σταδιακά, οι περισσότεροι πρόσφυγες αναγκαστικά μετακινήθηκαν προς τις ακατοίκητες περιοχές Κοκκινιάς, Κερατσινίου, Δραπετσώνας, Κορυδαλλού. Όπως

γίνεται εύκολα κατανοητό, ο κρατικός πυρήνας έπρεπε να προσαρμόσει τη λειτουργία του και το ενδιαφέρον του στην αποκατάσταση αυτών των ανθρώπων και φυσικά η πορεία προόδου που είχαν περιοχές όπως ο Πειραιάς είχε ανασταλεί για ένα διάστημα, ώσπου να τακτοποιηθεί όλος αυτός ο κόσμος.

Όμως, έπειτα από την αρχική δυσκολία απορρόφησης και προσαρμογής που είχαν οι Έλληνες πρόσφυγες της Ιωνίας, θα δούμε ότι η παρουσία τους στην μετέπειτα εξέλιξη της περιοχής ήταν καταλυτική. Βοήθησαν ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του τόπου, αφού η πλειονότητα ήταν άτομα με εξαιρετικές ικανότητες στο εμπόριο και στη δημιουργία. Αυτό εξάλλου φαινόταν και από την προηγούμενη ζωή που είχαν στα παράλια της Μικράς Ασίας και το πως είχε αναπτυχθεί ο τόπος εκεί. Πολύ σύντομα, μόλις 12 έτη από την αρχική εγκατάσταση τους στην Πειραιϊκή περιοχή, και με μόνιμη πλέον παρουσία σε αυτήν, αποτελούν τον σταθερό πληθυσμό πολλών περιοχών, σε σημείο που αυτές οι περιοχές αποσπώνται από τον Πειραιά και αναγνωρίζονται ως αυτόνομες κοινότητες ή δήμοι. Ο Χατζημανωλάκης αναφέρει, «το 1934 αναγνωρίζονται ως Δήμοι τα Ταμπούρια και η Νέα Κοκκινιά. Τον ίδιο χρόνο η κοινότητα Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου συγχωνεύεται με το δήμο Ταμπουρίων με την ονομασία Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου και από το 1949 απλώς Κερατσινίου. Το 1940, η Νέα Κοκκινιά μετονομάζεται σε Δήμο Νίκαιας. Τέλος, το 1946 η κοινότητα Κορυδαλλού και το 1963 η κοινότητα Περάματος προάγονται από κοινότητες σε δήμους».⁵²

Όμως, η πορεία προς την ανάπτυξη συνεχίζεται για τον Πειραιά σε όλη την περίοδο του μεσοπολέμου. Η οικονομία της περιοχής, παρά τις δυσκολίες, το παγκόσμιο οικονομικό κραχ του 1929, εξακολουθεί να φαίνεται ακμαία ως τον ερχομό του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ο εμπορικός και βιομηχανικός κόσμος δείχνει αναβαθμισμένος και με αξιοζήλευτη οργάνωση. Να επισημάνουμε ότι οργάνωση του έχει ξεκινήσει από το 1900 με την ίδρυση του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά, μετεξελίσσεται σε Επιμελητήριο. Το 1925, ιδρύεται το επαγγελματοβιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά, κίνηση ιδιαίτερα σημαντική για την οργάνωση του επιχειρηματικού κόσμου.

3.4. Δημιουργία την εποχή του Μεσοπολέμου

Για να κατανοήσει κάποιος επίπεδο ανάπτυξης εποχής και μιας περιοχής θα

⁵² Γ. Χατζημανωλάκης, 2005, ό. π., σ. 93

πρέπει γνωρίζει σημαντικά στοιχεία που δημιουργήθηκαν το αντίστοιχο διάστημα. Η Πειραιϊκή περιοχή στήριξε την πρόοδο της στις αλληλένδετες σχέσεις λιμανιού-πόλης-βιομηχανίας. Επομένως η ανάπτυξη του ενός επηρεάζει άμεσα και την πρόοδο των άλλων δύο. Ήταν μονίμως μία σχέση αμφίπλευρη προς όφελος όλων. Ένα σημείο και έπειτα μπορούμε να πούμε αυτά τα τρία αποτελούσαν μία ενιαία κατάσταση, αφού η επίδραση του ενός στα άλλα δύο ήταν άμεση και οφθαλμοφανής. Προκειμένου είναι πιο συγκεκριμένη αναφορά μας, αναφέρουμε ακόλουθα ό,τι σημαντικότερο επίτευγμα πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα του μεσοπολέμου. Δεν θα πρέπει όμως να παραβλέπει ο αναγνώστης και την επίδραση που είχε το μεταναστευτικό κύμα των προσφύγων Ελλήνων της Μικράς Ασίας, αυτό το χρονικό διάστημα, στην περιοχή του Πειραιά. Το επισημαίνουμε, γιατί η παρουσία τους σε συνδυασμό με τις ικανότητές τους στο εμπόριο, έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής, αφού ξεπεράστηκαν οι αρχικές δυσκολίες της μόνιμης εγκατάστασης τους.

3.4.1. Το λιμάνι

Έχει περάσει πλέον σε ιδιαίτερα εξελιγμένη λειτουργία και εκβιομηχανισμένη εποχή. Υπάρχουν νοικοκυρεμένοι αποθηκευτικοί χώροι, καλοχτισμένα κτίρια, ναυπηγεία, σιδηρόδρομοι για τις μεταφορές των προϊόντων, γερανοί. Ακριβώς έξω από όλα αυτά υπάρχουν οι τράπεζες, οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι, τα ναυτιλιακά πρακτορεία αλλά και όλοι οι χώροι ψυχαγωγίας για τον κάθε εργαζόμενο.

Οι θεαματικές αλλαγές στο λιμάνι ξεκίνησαν το 1921, όταν πρόεδρος της επιτροπής λιμένος ορίστηκε μία προσωπικότητα με πανελλήνια εμβέλεια, ο Δημήτρης Καλλιμασιώτης, που άφησε την προσωπική του σφραγίδα στη διοίκηση του πρώτου λιμανιού της χώρας με πρωτοποριακές παρεμβάσεις και έργα.⁵³ Προς τιμήν του δόθηκε το όνομα του σε ένα τμήμα της παράκτιας λεωφόρου, στο σημείο που διέρχεται μπροστά από το σημερινό σταθμό ΗΣΑΠ, ως την πλατεία Καραϊσκάκη. Τα σημαντικά έργα που πραγματοποίησε ήταν:

- κρηπιδώματα μήκους 2756 μέτρων,
- πέντε τεράστιες διώροφες παραλιακές αποθήκες χωρητικότητας 51000 τόνων,
- 21 ηλεκτροκίνητος γερανός,
- δύο μεγάλες γερανογέφυρες,

⁵³ Αναγνωστοπούλου-Μπαφούνη, ό. π., σ. 14

- ύδρευση των σκαφών με νερό απευθείας από το Μαραθώνα!⁵⁴

Ήταν άνθρωπος με όραμα που δυστυχώς απεβίωσε το 1929, πριν δει ολοκληρωμένα τα σιλό, τα οποία ήταν τμήμα του προγράμματος του.

Συνεχιστής του έργου του υπήρξε ο Ελευθέριος Βενιζέλος, ο οποίος με νόμο το 1930, ίδρυσε τον ΟΛΠ. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Μπελαβίλας, «ο Ελευθέριος Βενιζέλος είχε υιοθετήσει τις προτάσεις τριών παραγόντων της πόλης, του δικηγόρου και μετέπειτα Δημάρχου Μιχαήλ Ρινόπουλου, ο οποίος επελέγη και ως πρώτος πρόεδρος του ΟΛΠ, του διευθυντή του τελωνείου Πειραιά Νικολάου Σολωνάκη και το βουλευτή Γεωργίου Σακαλή. Ο νέος φορέας από τότε ανέλαβε τη διοίκηση όλου του παράκτιου χώρου και των λιμενικών εγκαταστάσεων του κεντρικού Λιμένα, αλλά και του νέου Λιμένα που είχε αρχίσει να διαμορφώνεται στον Άγιο Γεώργιο Κερατσινίου. Οι νέες εγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσης, οι αποθήκες και το μεγάλο σιλό σιτηρών ανέβασαν καταβολή τη δημοτικότητα του Λιμενικού συγκρότημα τους».⁵⁵ Πάντως έως το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, γίνονται συνεχώς βελτιωτικά έργα, αυξάνονται τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια και από το 1933, δρομολογείται στη γραμμή Ελλάδα - Βόρεια Αμερική το Υ/Κ «Βύρων». Έξι έτη αργότερα, στις 17 Μαΐου 1939, δρομολογείται το πρώτο σύγχρονο υπερωκεάνιο στην ίδια γραμμή, το «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ»

Το ειρωνικό στοιχείο είναι πώς ο Βενιζέλος ολοκλήρωσε το έργο που ξεκίνησε ένας άνθρωπος αντιβενιζελικών πεποιθήσεων, όπως ήταν ο Καλλιμασιώτης, ο οποίος είχε εκλεγεί βουλευτής Αττικοβοιωτίας με το κόμμα των Εθνικοφρόνων. Για την ιστορία αναφέρουμε πως, όταν ο Βενιζέλος επικράτησε το 1917, ο Καλλιμασιώτης εξορίστηκε στη Σκόπελο!

3.4.2. Η πόλη

Όταν μια πόλη αναπτύσσεται αρχίζουν και δημιουργούνται φορείς οι οποίοι στόχο έχουν τη σύσφιξη σχέσεων μεταξύ μελών ομοειδών κοινωνικών ομάδων, επιδιώξεις για το κοινό καλό. Ας δούμε ενδεικτικά κάποιους.

Ιατρικός σύλλογος Πειραιά. Το 1923, «μία ομάδα πειραιωτών γιατρών ίδρυσε του σύλλογο. Από πρακτικά συνεδριάσεων προκύπτει ότι ανεπίσημα ο σύλλογος προϋπήρχε του συγκεκριμένου έτους. Ο σύλλογος σκοπό είχε την οργανωμένη εφαρμογή και επέκταση της επιστημονικής τους κατάρτισης και εξειδίκευσης προς όφελος του πειραϊκού λαού και της αναβάθμισης της ιατρικής

⁵⁴ Pireorama.blogspot.com by Stefanos Milesis, 29/8/2014

⁵⁵ Ν. Μπελαβίλας, *ό. π.*, σ. 215

επιστήμης και έρευνας. Στην αρχή τα προβλήματα λειτουργίας ήταν τεράστια. Να σημειωθεί ότι κατά την ίδρυση του, δεν υπήρχε έδρα στέγασης και οι συνεδριάσεις πραγματοποιούνταν στην κατοικία του εκάστοτε προέδρου ή άλλων μελών του Δ.Σ. Το 1927 ζητήθηκε από τον τότε δήμαρχο εγκατάσταση των γραφείων, είτε στο οίκημα του ειρηνοδικείου είτε σε αίθουσα του Δημαρχείου. Ο σύλλογος τελικά απέκτησε στέγη το 1959, όπου στεγάζεται έως σήμερα, στην οδό Αγίου Κωνσταντίνου 5.»⁵⁶

Εκπαίδευση –πολιτισμός. Σε αυτό το διάστημα ξεκινά να λειτουργεί η δημοτική βιβλιοθήκη Πειραιώς (1927). Ακόμη λειτουργεί το αρχαιολογικό μουσείο Πειραιώς στην οδό Φιλελλήνων, το οποίο συντηρεί μία αξιόλογη σειρά ευρημάτων της πόλης του Πειραιά, πόλεων των παραλίων της Αττικής και των νησιών του Σαρωνικού και των Κυθήρων. Επίσης, εγκαινιάζονται τα νέα της διδακτήρια του Ιου Γυμνασίου, δηλαδή η σημερινή **Ιωνίδειος** σχολή (1935).⁵⁷ Δύο έτη αργότερα (1937), ιδρύεται η γνωστή «Ράλλειος παιδαγωγική ακαδημία». Αν και οι εποχές ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, ο Πειραιάς χαρακτηρίζεται από μία πολιτιστική άνοιξη κατά το μεσοπόλεμο. Αρχικά, ιδρύθηκαν συλλογικοί φορείς που προωθούσαν τον πολιτισμό και την πνευματικότητα όπως:

- «εταιρεία διανοουμένων Πειραιώς»(1926),
- «η φιλική Εταιρεία νέων» (1932),
- «ο λογοτεχνικός και καλλιτεχνικός όμιλος Πειραιώς» (1926),
- «η φιλολογική στέγη Πειραιώς »(1930), η οποία υπάρχει έως τις μέρες μας.

Βασικός λόγος ανάπτυξης του πολιτισμού υπήρξε η παρουσία πολλών προσώπων της τέχνης και του πνεύματος στην πόλη σε αυτό το διάστημα. Το 1931, το αριστείο του δήμου απονεμήθηκε στις κορυφαίες μορφές της πειραιϊκής πνευματικής παράδοσης (Νιρβάνα, Πορφύρα, Μελά, Βουτυρά, Χαντζάρα), ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στον Πειραιά γεννήθηκε ο ακαδημαϊκός Ε. Παπανούτσος (1900-1982), με το σημαντικό παιδαγωγικό και συγγραφικό έργο του, και ο καθηγητής Εμμανουήλ Κριαράς (1906) με την ξεχωριστή συμβολή στη μελέτη μεσαιωνικής και νεότερης φιλολογίας.

- «**Πειραιϊκός σύνδεσμος**». Ασφαλώς, ένας φορέας χρονικά η ίδρυση του τοποθετείται στο τέλος του 19ου αιώνα, δεν έχει εξ ορισμού θέση στο συγκεκριμένο σημείο της έρευνας μας. Ούτως ή άλλως οι πολύπλευρες δράσεις του είχαν ξεκινήσει

⁵⁶ Χρ. Πατραγός, *ό. π.*, σ. 305

⁵⁷ *Φιλολογική στέγη, τχ. 60 αφιέρωμα στα 67 έτη προσφοράς*, Πειραιάς 1997

αμέσως μετά την ίδρυση του. Όμως υπάρχει ένα γεγονός που μας επιβάλλει να τον αναφέρουμε στο συγκεκριμένο πίνακα. Ο Πατραγάς αναφέρει ότι «βαθμός ανόδου του πειραϊκού συνδέσμου υπήρξε η δεκαετία του 1930, τότε που αποκτήθηκε ιδιόκτητο οικοδόμημα. Σε αυτό συνέβαλε ρώτησα η μεγάλη δωρεά του Κίμωνα Ράλλη, του οποίου το όνομα δόθηκε στην μεγάλη αίθουσα εκδηλώσεων του συλλόγου. Έπειτα το παράδειγμα του ακολούθησαν και άλλοι εξέχοντες πειραιώτες, που με τις δωρεές τους αποπερατώθηκε το μεγαλοπρεπές Μέγαρο του πειραϊκού συνδέσμου το οποίο βρίσκεται στην οδό Καραϊσκού 104».⁵⁸ Για να κατανοήσει ο αναγνώστης την ακριβή θέση του συνδέσμου, αυτή βρίσκεται ανατολικά του κτιρίου που στεγάζεται σήμερα το δημαρχείο Πειραιά αλλά και η Ιωνίδειος πρότυπη σχολή.

Ο Πειραϊκός σύνδεσμος είναι πλέον το κορυφαίο πολιτιστικό και πνευματικό κέντρο της πειραϊκής κοινωνίας, όχι μόνο της πόλης του Πειραιά, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Οι τιμητικές διακρίσεις που έχει αποσπάσει αποδεικνύουν τη σημαντικότητα του πολιτιστικού έργου που παρέχει. Για τη δραστηριότητα του, πλέον των 100 ετών, έχει αποσπάσει 9 διαφορετικές διακρίσεις σχετικά με τη συμμετοχή του σε αγώνες κλασικού αθλητισμού σε πανελλήνιο επίπεδο, σε επίπεδο Σωματείων, για την κοινωφελή του δράση καθώς και Χρυσό Σταυρό του ελληνικού Ερυθρού Σταυρού. Όλες οι διακρίσεις που έχει αποσπάσει είναι από το 1907 έως το 1994. (Παράρτημα –εικόνα 31)

-«**Ναυτεμπορική**». Το 1924, εκδόθηκε η προαναφερόμενη γνωστή εφημερίδα που κυκλοφορεί ως τις μέρες μας από τον Πάνο Αθανασιάδη. Η θεματολογία της ασχολιόταν κυρίως με ναυτιλιακά, βιομηχανικά, εμπορικά και οικονομικά θέματα. Ταυτόχρονα, κυκλοφόρησαν και τα συγγενικά σχετικά με τη θεματολογία τους έντυπα «**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ**» και τα «**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**».

Αστική ωρίμανση της περιοχής. Κατά τη διάρκεια των δύο δεκαετιών του μεσοπολέμου εμφανίζονται τα πολυώροφα κτίρια στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η εισαγωγή νέων υλικών, όπως το μπετόν αρμέ κι οι ανθεκτικές μεταλλικές κατασκευές, έφεραν την αλλαγή από τα διώροφα και τριώροφα κτίρια στις πρωτόγνωρες πολυώροφες δημιουργίες. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- πολυώροφοι Αλευρόμυλοι του Αγίου Γεωργίου,
- Οι ατμοηλεκτρικοί σταθμοί Νέου Φαλήρου και Αγίου Γεωργίου,
- ο σταθμός του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου,

⁵⁸ Πατραγάς, ό. π., σ. 314

- τα εργοστάσια λιπασμάτων στη Δραπετσώνα,
- το τραπεζικό Μέγαρο απέναντι από την Αγία Τριάδα,
- το 1924, ανεγείρεται το «διεθνές ξενοδοχείο» της οικογένειας Βατή, που ήταν εφοπλιστές από τη Σύρο, στο θαλάσσιο μέτωπο της Ακτής Μιαούλη. Υπάρχει έως τις ημέρες μας το κτίριο. Ήταν ένα ιδιαίτερα ξεχωριστό και ποιοτικό κατάλυμα για την εποχή του, με τεχνολογικές ανέσεις και «ιταλίζουσες νεοαναγεννησιακές όψεις». Το συγκεκριμένο ξενοδοχείο άλλαξε την ποιότητα των υπηρεσιών αναψυχής στην πόλη. Τελικά, έμεινε στην ιστορία ως Μέγαρο ΒΑΤΗ, το οποίο αποτέλεσε το προπύργιο των κυβερνητικών Δυνάμεων, κατά τα γεγονότα του Δεκεμβρίου του 1944.⁵⁹

-Το μέγαρο των τραπεζών. Κτίστηκε στα τέλη του 1930 αν και η συζήτηση και ξεκινήσει πολύ νωρίτερα. Η πρώτη χρήση του ήταν ως κεντρικό κατάστημα της Εθνικής Τράπεζας και υποκατάστημα της Τράπεζας της Ελλάδος.

Αθλητισμός. Η Πειραιϊκή Ένωση και ο Πειραιϊκός σύνδεσμος ήταν οι φορείς που έφεραν το ποδοσφαιρικό άθλημα στην πόλη του Πειραιά, το 1910. Από τη συνένωση των δύο ομάδων δημιουργήθηκε ο «αθλητικός ποδοσφαιρικός σύλλογος Πειραιά», που υπήρξε ισχυρή ομάδα συναγωνιζόμενη αυτές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Όμως, το 1924, διασπάστηκε και οι αδελφοί Ανδριανόπουλοι με τον Κλειδουχάκη δημιούργησαν τον Ολυμπιακό, ενώ ο Γιώργος Χατζηανδρέου τον «Πειραιϊκό Όμιλο», ο οποίος τον Φεβρουάριο του 1925, ενώθηκε με την ανεξάρτητη ομάδα των Young Boys, και μετονομάστηκε σε «Εθνικό Όμιλο Φιλάθλων Πειραιώς - Φαλήρου» επικρατώντας τελικά με την ονομασία **ΕΘΝΙΚΟΣ**.

Δυστυχώς η εξελικτική πορεία του στα ποδοσφαιρικά δρώμενα ήταν φθίνουσα και πλήρως αντίστροφη από τον άλλο μεγάλο σύλλογο της πόλης, που ιδρύθηκε το ίδιο έτος, **τον ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ**. Ο Ολυμπιακός ιδρύθηκε το Μάιο του 1925, κι εγκρίθηκε από το Πρωτοδικείο Πειραιά το καταστατικό σύστασης του συλλόγου με την επωνυμία «**ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΦΙΛΑΘΛΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**» με σκοπό την προώθηση της αθλητικής ιδέας και τη διεξαγωγή ποδοσφαιρικών αγώνων. Το όνομα δόθηκε στο σύλλογο από τον Νότη Καμπέρο, θέλοντας να συμπεριλάβει σε αυτό την ολυμπιακή ιδέα και το αθλητικό πνεύμα. Έτσι, σήμα του συλλόγου καθιερώθηκε ο «**δαφνοστεφανωμένος έφηβος νικητής**». Το κόκκινο χρώμα και τις ριγέ φανέλες πρότεινε ο **Γιάννης Ανδριανόπουλος**

⁵⁹ Μπελαβίλας, ό. π., σ. 149-150

επηρεασμένος από τις φανέλες του κολεγίου του Cambridge, όπου είχε σπουδάσει. Σταδιακά, το κόκκινο χρώμα συνδέθηκε με τους κοινωνικούς αγώνες του εργατικού κόσμου του Πειραιά και τη στόχευση για κοινωνική απελευθέρωση. **Ιδρυτές του συλλόγου** υπήρξαν επιτυχημένοι επαγγελματίες και επιχειρηματίες όπως **οι αδελφοί Ανδριανόπουλοι**, ο βιομήχανος **Μιχάλης Μανούσκος** και μετέπειτα δήμαρχος Πειραιά, ο **αξιωματικός Δημήτριος Σκλιάς**, ο **δικηγόρος Νίκος Ζαχαρίας** και ο **συμβολαιογράφος Αθανάσιος Μέρμηγκας**.⁶⁰

Και εδώ υπάρχει **το οξύμωρο** όσον αφορά το συγκεκριμένο αθλητικό σωματείο. Ενώ πρόκειται για την υλοποίηση μιας ιδέας ευκατάστατων και πλουσίων Πειραιωτών, ο Ολυμπιακός ταυτίστηκε με τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα της περιοχής και ειδικά μετά την κατάκτηση των πρωταθλημάτων κατά τη δεύτερη δεκαετία του μεσοπολέμου, οι φίλαθλοι του αυξήθηκαν θεαματικά. Ήταν η ομάδα που μπορούσε να αντιμετωπίσει επί « ίσοις όροις » τις αντίστοιχες της Αθήνας, οι οποίες χρονικά προϋπήρχαν. *(Παράρτημα – εικόνες 32-33-34-35)*

Ο κάθε αγώνας του Ολυμπιακού ήταν η διέξοδος του κάθε εργάτη, του κάθε φτωχού μεροκαματιάρη, που καθένας τους ταύτιζε το δικό του αγώνα με αυτόν της ομάδας. Μέσα σε λίγα χρόνια εκτός από τους κατοίκους του Πειραιά, και αυτοί του Ρέντη, της Νίκαιας, της Δραπετσώνας, του Περάματος, του Κερατσινίου ήθελαν να δουν από κοντά την ομάδα τους, η οποία με τις απανωτές επιτυχίες της, τους έκανε περήφανους. Ανέκαθεν εξάλλου, η δύναμη αυτής της ομάδας ήταν ο κόσμος της.

3.4.3. Η βιομηχανία

Όπως και προηγούμενα, στις αναφορές μας για την πόλη, τον αστικό ιστό και το λιμάνι, καταγράψαμε εμβληματικά έργα που αποδείκνυαν την πρόοδο κι ανάπτυξη τους, έτσι και στον τομέα της βιομηχανίας θα αναφέρουμε εμβληματικά έργα, που ορισμένα υφίστανται ως τις μέρες μας, δίνοντας ζωή και εργασία στις περιοχές που βρίσκονται. Πάντα η αναφορά σε μία βιομηχανική περιοχή δημιουργεί στο νου του αναγνώστη, συνειρμικά αρνητικές σκέψεις αναφορικά με την εικόνα της περιοχής. Ως ένα βαθμό αυτό είναι λογικό. Από κει και έπειτα όμως το διάβα του χρόνου καθώς και η ανθρώπινη βούληση σε συνδυασμό με την εξέλιξη της τεχνολογίας δίνουν τη δυνατότητα ανάπλασης της περιοχής, ώστε να είναι αποδεκτή από τους σημερινούς κατοίκους. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα τέτοιας ανάπλασης είναι το εργοστάσιο

⁶⁰ Χρ. Πατράγας, *ό. π.*, σ. 342-343

Παπαστράτος, στο 5ο Δημοτικό Διαμέρισμα του Πειραιά, όπου το ιστορικό εργοστάσιο έχει μεταβληθεί σε ένα χώρο περιπάτου και αναψυχής για τους πολίτες της περιοχής. Για να γίνει ευκολότερα αντιληπτή η βιομηχανική ανάπτυξη του Πειραιά κατά το μεσοπόλεμο ακολουθεί ο πίνακας που αναφέρεται στα ποσοστά ίδρυσης των εργοστασίων στο Πειραιά σε επιμέρους χρονικά διαστήματα:

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ	9
1863-1884	7
1885-1922	0
1923-1939	5

Ο πίνακας καταδεικνύει το δεδομένο πως η σχεδόν μισή βιομηχανική ανάπτυξη συντελέστηκε στον Πειραιά κατά το μεσοπόλεμο!

-Το 1930, ξεκινά τη λειτουργία της η ανώνυμη εταιρεία βιομηχανίας και εμπορίας κακάο και σοκολάτας η γνωστή σε όλους μας **ION!** Περιοχή στέγασης της εταιρείας είναι στην οδό Πειραιώς, στα σύνορα των περιοχών Καμίνια και Νέο Φάληρο. *(Παράρτημα – εικόνες 36-37)*

-Το επόμενο έτος, ο **Ελευθέριος Βενιζέλος εγκαινιάζει** το μεγάλο και σύγχρονο, για την εποχή του, εργοστάσιο της καπνοβιομηχανίας **Παπαστράτος** στη σημερινή οδό Μαυρομιχάλη, η οποία ξεκινάει από το τερματικό σταθμό του προαστιακού τρένου στον Πειραιά. *(Παράρτημα – εικόνες 38-39)*

-Στις αρχές του μεσοπολέμου, το 1920, από τα 23 μεγάλα βιομηχανικά μηχανολογία της χώρας, τα 15 βρίσκονταν στον Πειραιά. 20 χρόνια μετά, οι μεγάλες και μεσαίες βιομηχανικές μονάδες επεξεργασίας μετάλλου και παραγωγής μεταλλικών προϊόντων έφταναν τις 189 στον Πειραιά, με παράλληλη λειτουργία εκατοντάδων μικρότερων μονάδων στην πόλη.

-**ΚΕΡΑΜΕΥΣ Α.Ε.** Ο « Κεραμεύς » υπήρξε το μεγαλύτερο εργοστάσιο κεραμικών προϊόντων και πορσελάνης το οποίο ιδρύθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1930. Ιδρυτές τα παιδιά του Βασιλείου Οδαμπάσογλου, ο Ιπποκράτης, ο Διογένης και

ο Αριστοτέλης με καταγωγή από τη Μικρά Ασία. Η καρδιά βέβαια της επιχείρησης, ο ιθύνων νους όπως θα λέγαμε σήμερα, ήταν εξαρχής ο ένας εκ των τριών αδελφών ο Ιπποκράτης Οδαμπάσογλου, ο οποίος ήταν και ο μεγαλύτερος από τα τρία αδέλφια. Από πληροφορίες στο διαδίκτυο αντλούμε στοιχεία που αναφέρουν ότι «το 1930 Η επιτροπή αποκατάστασης προσφύγων ενθάρρυνε την εγκατάσταση βιομηχανιών στους συνοικισμούς μακριά από το λιμάνι ώστε να εκτονωθεί ανεργία. Ο Ιπποκράτης εκμεταλλεύεται η χαμηλή τιμή στα οικόπεδα του Κορυδαλλού και από το 1934 ως 1938 αγοράζει διαδοχικά πέντε οικόπεδα στην οδό Παύλου Μελά όπου οικοδομεί σταδιακά τα πρώτα κτίρια του εργοστασίου παραγωγής κεραμικών με το όνομα «ΚΕΡΑΜΕΥΣ». Μαζί έχει και τα δύο του αδέλφια Διογένη και Αριστοτέλη. Η παραγωγή του εργοστασίου περιλαμβάνει πληθώρα αντικειμένων χρηστικής μορφής, όπως πιάτα, κανάτια,, βάζα, λεκάνες, μπομπονιέρες, σταχτοδοχεία, αναμνηστικά αντικείμενα, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί καλλιτεχνικό τμήμα που παράγει αντίγραφα αρχαϊκών αγγείων αλλά και πιάτα τοίχου με παραστάσεις από την Ελληνική παράδοση σύμφωνα με τα αισθητικά πρότυπα της εποχής εκείνης. Η επιχείρηση άρχισε να παρουσιάζει λειτουργικά προβλήματα στα μέσα της δεκαετίας του 1950, ώσπου το 1963, όλα τα περιουσιακά στοιχεία βγήκαν σε πλειστηριασμό με τελικό υπερθεματιστή το ελληνικό δημόσιο. Η μοναδική βιομηχανία κεραμικών, που έδωσε ζωή στην περιοχή του Κορυδαλλού, είχε φτάσει στο τέλος της. Σήμερα στη θέση της στεγάζεται το 2ο Γυμνάσιο Κορυδαλλού.».⁶¹ (Παράρτημα – εικόνα 40) Η ιστορική πορεία του συγκεκριμένου εργοστασίου και πολύ περισσότερο του βασικού ιδρυτή του Ιπποκράτη Οδαμπάσογλου μας δημιούργησε την ανάγκη να συγκεντρώσουμε περισσότερες πληροφορίες γύρω από το πρόσωπό του. Έτσι λοιπόν, αναζητήσαμε τον γιο του Βασίλη Οδαμπάσογλου, ο οποίος σήμερα μένει στον Κορυδαλλό, πολύ κοντά στο παλαιό εργοστάσιο, και του ζητήσαμε να μας αναφέρει τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία από τη ζωή του πατέρα του. Μας είπε λοιπόν τα ακόλουθα: «ο πατέρας μου, ο Ιπποκράτης, κυνηγημένος κατά τη Μικρασιατική καταστροφή έφτασε στη Μυτιλήνη σε ένα ορεινό χωριό κοντά στο Μόλυβο. Εκεί γνώρισε τη μητέρα μου, την Πηνελόπη Μουτάφη. Απέκτησαν δύο παιδιά, εμένα και την αδελφή μου την Άννα. Ήταν άνθρωπος με κοινωνικές ευαισθησίες, φιλανθρωπικό έργο και αγαπητός στους υπαλλήλους και εργάτες του εργοστασίου του. Υπάρχει ένα χαρακτηριστικό γεγονός στη ζωή του, που αποδεικνύει πόσο αποδεκτός ήταν. Στις δύσκολες ημέρες του

⁶¹https://vidarchives.gr/reports/2019_03_184, 30-3-2019, καταγραφή Ντίνος Κόγιας (28-4-2022)

εμφύλιου σπαραγμού της πατρίδας μας, μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο, οι δυνάμεις του ΕΛΑΣ συνέλαβαν τον Ιπποκράτη Οδαμπάσογλου. Η σύλληψη του κράτησε ελάχιστο διάστημα γιατί οι εργάτες που απασχολούσε, συγκεντρώθηκαν στο σημείο όπου κρατείτο, και απαίτησαν την άμεση απελευθέρωση του, όπως και έγινε. Η ιστορία λέει πως όλα τα προηγούμενα έτη, ακόμη και στην κατοχή, που το εργοστάσιο δεν σταμάτησε την παραγωγική του δραστηριότητα, όταν ένας εργάτης και μία εργάτρια της επιχείρησης αποφάσισαν να φτιάξουν οικογένεια, ο Ιπποκράτης αναλάμβανε τα έξοδα του χτισίματος μιας μικρής κατοικίας προκειμένου θα στεγαστεί η οικογένειά τους! Δεν είναι τυχαίο εξάλλου, πως η αγάπη του κόσμου ήταν αυτή που τον εξέλεξε δημοκρατικά ως τον πρώτο Δήμαρχο του νεοσύστατου δήμου Κορυδαλλού το 1951. Πέθανε στο Κορυδαλλό το 1987.»⁶²

Τέλος, έχουμε την ίδρυση:

-της γνωστής βιομηχανίας επεξεργασίας προϊόντων ελιάς και παραγωγής τυποποιημένου ελαιολάδου αλλά και παράγωγων προϊόντων αυτού, με την Εμπορική ονομασία **ΕΛΑΙΣ**, η οποία λειτουργεί ως τις ημέρες μας, (*Παράρτημα – εικόνα 41*)

- το εργοστάσιο κατασκευής μεταλλικών δοχείων με την επωνυμία **ELSA** στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά στην Κοκκινιά, το οποίο σήμερα θεωρείται το μεγαλύτερο στο είδος του, και

- τους Μύλους Αγίου Γεωργίου το 1927, στην παράκτια γραμμή των προαστίων του Πειραιά Κερατσινίου- Νέου Ικονίου με ιδρυτές των Μύλων, την ισχυρή οικονομικά οικογένεια Συμεώνογλου, η οποία δεν είχε επηρεαστεί από τη Μικρασιατική καταστροφή και διέθετε ήδη εμπορικό κατάστημα στη Μασσαλία και γραφεία στην Αμβέρσα του Βελγίου. Υπήρχε δε προσωπική σχέση της οικογένειας με τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Το κτίριο των Μύλων χαρακτηρίζεται ως μεγαλειώδες έργο της εποχής του και είναι από τα πρώτα που χρησιμοποιήθηκε σκυρόδεμα.⁶³ Οι αναφορές επιλεγμένων βιομηχανικών μονάδων είναι ενδεικτικές ώστε ο αναγνώστης να κατανοήσει ότι η ανάπτυξη του Πειραιά είχε αυξητική τάση και στο μεσοπόλεμο!

Συγκοινωνίες. Αν και τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ήταν ελάχιστα και υπήρχαν ακόμη πολλά « μόνιππα », οι συγκοινωνίες θα λέγαμε ότι έχουν ιδιαίτερη ανάπτυξη αυτή την εποχή. Το 1938 κυκλοφορούν στον Πειραιά 150 λεωφορεία και 80 ταξί ενώ από το 1928, ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος έχει αποκτήσει το δικό του μέγαρο, έχει

⁶²Συζήτηση με τον Βασίλη Οδαμπάσογλου, Μάρτιος 2022, Κορυδαλλός

⁶³Νικολόπουλου Πέπη, 11/5/2020, www.elculture.gr/blog/article/i-synarpastiki-istoria-tis-dimiourgias-ton-mylon-agiou-georgiou/ (28-4-2022)

πυκνά δρομολόγια σύνδεση με την πρωτεύουσα, υπάρχουν έξι γραμμές για το τραμ, στις οποίες το 1936 προστίθεται και η γραμμή του Περάματος. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η πλειονότητα των γραμμών του τραμ εξυπηρετούσε τη σύνδεση της πόλης με τους προσφυγικούς συνοικισμούς. (Παράρτημα – εικόνες 42-43-44-45-46-47)

Ακόμη δηλωτικό στοιχείο ανάπτυξης -στα μουσικά δρώμενα - ήταν κι η ίδρυση της μουσικής κομπανίας « η τετράς η ξακουστή του Πειραιώς ».Την αποτελούσαν ο Μάρκος Βαμβακάρης από τη Σύρο, ο Ανέστης Δελιάς από τη Σμύρνη, ο Σταύρος Παγιουμτζής από το Αϊβαλή και ο Γιώργος Μπάτης από τα Μέθανα. Η ύπαρξη αυτής της μουσικής ομάδας σηματοδότησε και την ανάπτυξη του ρεμπέτικου στη περιοχή.

3.5. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος

Κάθε πόλεμος μόνο δεινά προκαλεί, αφού χάνονται αθώες ψυχές, καταστρέφονται περιοχές, ερημώνονται πόλεις, και στη θέση τους μένουν ατελείωτα ερείπια από κατεστραμμένα κτίρια καθώς και πληγές που δύσκολα επουλώνονται τα επόμενα χρόνια. Εκείνη την εποχή η Αθήνα μαζί με το Παρίσι και τη Ρώμη είχαν κηρυχτεί ανοχύρωτες πόλεις εξαιτίας των αρχαιολογικών μνημείων που διέθεταν και αυτό το στοιχείο τις χαρακτήριζε σαν ένα ασφαλές καταφύγιο στη διάρκεια αεροπορικών επιδρομών που πραγματοποιούνταν κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτό δεν ίσχυε για τον Πειραιά. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Μπελαβίλας «ο Πειραιάς, ως βιομηχανικό και βασικό λιμάνι στρατιωτικού ανεφοδιασμού, δέχτηκε το βάρος των αεροπορικών επιθέσεων. Η λιμενική Ζώνη Πειραιά - Κερατσίνι αποτέλεσε στόχο από την αρχή έως το τέλος του πολέμου. Η παράκτια βιομηχανική ζώνη περιλαμβάνονταν στους στόχους των βομβαρδισμών».⁶⁴ Η περιοχή του Πειραιά έγινε θύμα πολλών αεροπορικών βομβαρδισμών κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αλλά και προς το τέλος του, όχι μόνο από τις Δυνάμεις του άξονα αλλά και από τους συμμάχους! Ας μην λησμονούμε ότι οι Γερμανοί είχαν εγκατασταθεί σε διάφορα σημεία της πόλης και του λιμανιού όπως, « στη σχολή ναυτικών δοκίμων, στο Μέγαρο Βατή, στην Αγία Τριάδα απέναντι, στο ξενοδοχείο Διεθνές, στο High life στο κέντρο της πόλης. Κατά την είσοδο των Γερμανών από τις 6 έως τις 27 Απριλίου 1941, πραγματοποιήθηκαν 55 αεροπορικές επιδρομές από τη γερμανική αεροπορία με κυριότερο στόχο τον βομβαρδισμό του

⁶⁴ Μπελαβίλας, ό. π., σ. 399-400

κεντρικού λιμανιού. Μετά τη γερμανική εισβολή πραγματοποιήθηκαν 161 βομβαρδισμοί από τη συμμαχική αεροπορία έως ότου να αποχωρήσουν τα Γερμανικά στρατεύματα. Ο πλέον καταστροφικός ήταν αυτός στις 11 Ιανουαρίου 1944, που απλώθηκε σε όλη τη λιμενική και βιομηχανική ζώνη, τις γύρω συνοικίες, στο κεντρικό λιμάνι αλλά και στην ενδοχώρα της βιομηχανικής Ζώνης στην οδό Πειραιώς».⁶⁵ Ο πόλεμος κόστισε στον Πειραιά 13.000 απώλειες σε ανθρώπινες ζωές είτε από πείνα τον πρώτο δύσκολο χειμώνα, είτε ως θύματα των βομβαρδισμών. Η πλήρης ακρήστευση του λιμανιού από τα βυθισμένα πλοία που έκλειναν τη δίοδο από και προς το λιμένα, εμπόδιζε τη λειτουργία του για πολλά χρόνια. Το Λιμάνι μπορούμε να πούμε ότι άρχισε να λειτουργεί φυσιολογικά και με κανονικούς ρυθμούς από τα τέλη της δεκαετίας του 1950. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος άφησε πολλές πληγές στον Πειραιά.

Η έκρυθμη κι επικίνδυνη κατάσταση που πήγαζε από τους βομβαρδισμούς καθόλη τη διάρκεια του πολέμου και της κατοχής οδήγησε σε φυγή μεγάλο τμήμα Πειραιωτών κατοίκων προς την Αθήνα κατά κύριο λόγο. Όπως εύκολα γίνεται αντιληπτό, όποιοι εγκατέλειψαν την πόλη, προέρχονταν κυρίως από τις ισχυρά οικονομικότερες κοινωνικές τάξεις. Αυτοί είχαν δυνατότητα άμεσης μεταστέγασης. Οι φτωχότεροι παρέμειναν στις κατοικίες τους που πλήττονταν από τις πολεμικές εχθροπραξίες. Η εικόνα εγκατάλειψης και καταστροφής, που έδειχνε η περιοχή μετά το βομβαρδισμό του 1944, άργησε να εξαλειφθεί. Οι σημαντικές ζημιές που προκλήθηκαν στο λιμάνι άργησαν να επισκευαστούν. Το πιο λυπηρό στοιχείο πως πολλοί κάτοικοι που έφυγαν κατά την περίοδο των βομβαρδισμών και του πολέμου, δεν ξαναγύρισαν την πόλη Ακόμη και μετά τη λήξη του. Έτσι, ο Πειραιάς έχασε σημαντικό κομμάτι από την κοινωνική και οικονομική δύναμη του.

Κλείνοντας την αναφορά μας στη βασική αιτία που διέκοψε την οικονομική ανάπτυξη της πόλης και μιλάμε φυσικά για το 2ο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά και την εμφύλια διαμάχη που συνεχόμενα ακολούθησε. Επίσης αναφέρουμε ότι έργα αποκατάστασης ξεκίνησαν συντονισμένα τον Οκτώβριο του 1947 και αφορούσαν οι καταστροφές μέσα στο λιμάνι. Η ανέλκυση των ναυαγισμένων πλοίων ξεκίνησε το 1945. Τα βασικά έργα επισκευής ολοκληρώθηκαν το 1948 ενώ άλλα μικρότερα πραγματοποιήθηκαν ως το 1955. Με όλα αυτά το πειραιϊκό λιμάνι επανήλθε στη

⁶⁵ Μπελαβίλας, ό. π., σ. 400-402

μορφή που είχε προπολεμικά, σύμφωνα με το προγραμματικό σχέδιο ανάπτυξης 1923 περίπου στα τέλη της δεκαετίας του 1950.

Δ' Κεφάλαιο

Προτάγματα και προοπτικές

Όπως συμβαίνει σε κάθε μεταπολεμική κατάσταση, η περιοχή που πλήττεται περισσότερο από τις πολεμικές εχθροπραξίες, παρουσιάζει μία εικόνα βαθύτατα ασθενούς και βαρύτατα τραυματισμένο οργανισμού. Στην περίπτωση της πειραιϊκής περιοχής αυτό ήταν ιδιαίτερα έντονο, αφού η γερμανική διοίκηση κατοχής είχε στεγάσει όλες τις υπηρεσίες της σε κεντρικά κτίρια της πόλης του Πειραιά και του λιμανιού και τα οποία ήταν στόχος καθόλη τη διάρκεια και της τετραετούς κατοχής από τις Δυνάμεις του άξονα. Ειδικά όμως ο Πειραιάς, πλήρωσε ακριβά το τίμημα των εχθροπραξιών του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό- όπως καταγράψαμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο- όσο και σε υλικές ζημιές. Επομένως, το ξεκίνημα προς τη νέα εποχή ήταν εξ ορισμού δύσκολο.

Πολλοί Πειραιώτες είχαν φύγει και όπως προαναφέραμε ουδέποτε ξαναγύρισαν. Όμως, όσοι κατά τη χαραυγή της απελευθέρωσης από το γερμανικό ζυγό και το ξεκίνημα της ελεύθερης πλέον διαβίωσης τους παρέμειναν στον τόπο τους που ήταν η Πειραιϊκή γη, είχαν την πίστη και την αμετακίνητη θέση ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες θα ξεκινούσε ο δρόμος για μία νέα πορεία προς την πρόοδο και την ευημερία των ίδιων αλλά και της περιοχής που ζούσαν.

Για να συνέλθει η περιοχή από την πολεμική λαίλαπα και τις παρενέργειες της, έπρεπε στοχευμένα η κρατική μέριμνα και η δημοτική αρχή μετά την απελευθέρωση να ασχοληθούν με τη φροντίδα του λιμανιού, του κατεστραμμένου αστικού ιστού, και της κατεστραμμένης λειτουργικά βιομηχανίας.

Η λιμενική εικόνα μεταπολεμικά.

Όπως είδαμε και στο τέλος του τρίτου κεφαλαίου σχεδόν αμέσως μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν έργα αποκατάστασης των λιμενικών ζημιών. Παράλληλα ήδη είχαν αρχίσει να διαμορφώνονται επεκτάσεις προς τη Δυτική πλευρά του. Υπήρχε Εξάλλου σχέδιο και ονομαζόταν «Γενικόν Προγραμματικόν σχέδιον του Μείζονος Λιμένος Πειραιώς». Σύμφωνα με το Χατζημανωλάκη «από το 1955, με τη σταδιακή εφαρμογή του σχεδίου και την εποπτεία του καθηγητή Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου - λιμενολόγου Δημοσθένη Πίππα, αρχίζει η εκτέλεση σημαντικών έργων με στόχο την ανασυγκρότηση και εκσυγχρονισμό του λιμανιού, τα οποία

κράτησαν σχεδόν ως τις μέρες μας».⁶⁶ Όπως μας αναφέρει ο Μπελαβίλας «ο Δημοσθένης Πίππας, αντιπρόεδρος εκείνη την εποχή στον ΟΛΠ, έγραψε από νωρίς για τις ραγδαίες εξελίξεις των θαλασσίων Μεταφορών και τα ειδικά Πλοία που άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους (Containers, Roll-on,). Αυτή την προοπτική ήρθε να υπηρετήσει τον νέο μεταπολεμικό σχέδιο του 1955 που συντάχθηκε από τον ίδιο. Σε διαφορετικό πλέον κλίμα από του μεσοπολέμου το νέο αυτό σχέδιο δεν προκάλεσε αντιδράσεις και διαφωνίες, όπως είχε συμβεί το 1920 με διαμάχη σε επιστημονικά περιοδικά σε εποχής. Στο νέο αυτό αναμορφωμένο σχέδιο συνέβαλε με διάφορες προτάσεις και ο διευθυντής του τεχνικού κλάδου του ΟΛΠ Ι. Ανδρόνικος.»⁶⁷

Σύμφωνα λοιπόν με αυτό το σχέδιο, δρομολογήθηκε η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων 3500 χλμ και επανήλθε ο προγραμματισμός για διαμόρφωση εμπορικού λιμανιού από τον Άγιο Γεώργιο έως το Πέραμα. Έτσι λοιπόν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο οι κατασκευές στο λιμάνι προχωρούσαν, ο κεντρικός λιμένας εκσυγχρονιζόταν και σταδιακά η αξιοποίηση των παραθαλάσσιων προαστίων του Πειραιά, όπως το Κερατσίνι, το Νέο Ικόνιο και το Πέραμα προχωρούσε με αμείωτους ρυθμούς. Δεν χρειάζεται να αναφέρουμε περισσότερα, αφού έργο εκείνης της εποχής είναι και η περιβόητη Ιχθυόσκαλα Κερατσινίου ως κεντρικός σταθμός μεταφοράς αλιευμάτων από το Αιγαίο προς την ελληνική ενδοχώρα και κατασκευάστηκε συνδυαστικά με την κεντρική αγορά του Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Αυτό το έργο αποσυμφόρησε και την κεντρική δημοτική Πειραιϊκή αγορά.

Τέλος και έπειτα από τις συνεχιζόμενες παρεμβάσεις ο Πειραιάς έγινε σταδιακά πόλος έλξης μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες προκειμένου να ελέγχουν εκ του σύνεγγυς τα συμφέροντα τους, εγκαταστάθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στο κεντρικό λιμάνι ,κτίζοντας απέξω πολυώροφα κτίρια , ειδικά προς την ανατολική πλευρά του λιμένα ,προς τον Άγιο Νικόλαο.

Η πολεοδομική ανοικοδόμηση.

Ταυτόχρονα με την αποκατάσταση των πολεμικών ζημιών και την εκτέλεση λιμενικών έργων, βλέπουμε σταδιακά να αρχίζει και η επισκευή κεντρικών κτιρίων αλλά και η ανοικοδόμηση νέων. Ενδεικτικά αναφέρουμε την λειτουργία του Τζάνειου νοσοκομείου το 1954. Την ίδια χρονιά βέβαια εγκαθίσταται στον Πειραιά και το υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ενώ ξεκινάει δρομολόγια και υπερωκεάνιο πλοίο

⁶⁶ Γ. Χατζημανωλάκης, 2005, ό. π., σ. 115

⁶⁷ Ν. Μπελαβίλας, ό. π., σ. 417

από Ελλάδα για τη Βόρεια Αμερική. Ακόμη εμφανίζονται τα πρώτα μεταπολεμικά Μέγαρα, όπως του « Ταμείου Ασφαλίσεως Ναυτικών Πρακτόρων και Υπαλλήλων» στην Ακτή Μιαούλη, του «Ταμείου Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού» στο Πασαλιμάνι και του «Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς» (ΕΒΕΠ) στην πλατεία Λουδοβίκου. Ακόμη, το 1952 στο Πασαλιμάνι, κτίζεται η πρώτη σύγχρονη πολυκατοικία, ενώ ένας πρωτοφανής οικοδομικός οργανισμός ξεκινάει από τα μέσα της επόμενης δεκαετίας. Ως αποτέλεσμα αυτής της ανεξέλεγκτης δόμησης έχουμε και την ανοικοδόμηση στους απότομους λόφους του Σχιστού, του Ικονίου, της Αμφιάλης, του Λόφου Σελεπίτσαρι στο Κερατσίνι, με αποτέλεσμα να σταματήσουν οι εξορύξεις και η λειτουργία λατομείων σε πολλούς από αυτούς. Σε συνέχεια αυτής της συνεχούς δόμησης έχουμε και την ανοικοδόμηση της Δραπετσώνας, όπως σύμφωνα με κυβερνητικό σχέδιο, στις αρχές της δεκαετίας του 60, κτίστηκαν πολυώροφες σύγχρονες για εκείνη την εποχή πολυκατοικίες αντικαθιστώντας το μεγάλο τμήμα της παραγκούπολης.

Τελευταία, στο δυτικό άκρο του Πειραιά και στην κατεύθυνση προς Πέραμα, πίσω από τα ναυπηγεία, τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις αρχίζει η ανοικοδόμηση μιας μεγάλης ηλικίας στις απότομες πλαγιές στο όρος Αιγάλεω, ως αποτέλεσμα μιας εσωτερικής μεταπολεμικής μετακινήσεις πληθυσμών.

Εύκολα διαπιστώνει κανείς πως αυτή η ανοικοδόμηση οδήγησε και σε μία εκρηκτική αύξηση του αριθμού των κτιρίων στην Πειραιϊκή περιοχή γενικότερα. Κατά την απογραφή του 1970, καταγράφηκαν 84.042 κτίρια, με την ακόλουθη κατανομή ανά Δήμο:

ΔΗΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	31300	37
ΝΙΚΑΙΑ	18215	22
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	14337	17
ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ	9150	11
ΠΕΡΑΜΑ	5068	6
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ	2996	4
ΡΕΝΤΗΣ	2976	3

Η βιομηχανία μεταπολεμικά.

Από τη στιγμή που η πόλη άρχισε να συνέρχεται από τις πολεμικές καταστροφές, το λιμάνι να ξαναμπαίνει σε κανονικούς ρυθμούς λειτουργίας, άρχισαν και τα περισσότερα βομβαρδισμένα εργοστάσια να επαναλειτουργούν. Όσα είχαν ακόμη βέβαια τη δυνατότητα. Η τοπική βιομηχανία αρχίζει και ανασυντάσσεται και σταδιακά ιδρύονται και νέες, μικρότερες μονάδες που δίνουν ζωή και δουλειά σε πολλούς ενδιαφερόμενους κατοίκους. Χαρακτηριστικό είναι η ίδρυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας με επίκεντρο την επισκευαστική βάση Περάματος. Τα μεγάλα ναυπηγεία ήδη έχουν μετακινηθεί προς Σκαραμαγκά και Ελευσίνα. Έτσι λοιπόν αντισταθμίζεται κάπως η απώλεια θέσεων εργασίας από την οριστική διακοπή λειτουργίας γνωστών παλαιών πειραϊκών βιομηχανιών όπως π.χ. εργοστάσια αδελφών Ρετσίνα, εργοστάσιο Δηλαβέρη, ποτοποιία Μπαρμπαρέσου κ.α.

Βέβαια, πολύ σημαντικό ρόλο για την αγορά εργασίας αυτή την εποχή έχει διαδραματίσει η σημαντική αύξηση της τουριστικής κίνησης, προϊόν φυσικά της συνεχιζόμενης ανάπτυξης και ποιότητας της περιοχής καθώς και της βελτίωσης λειτουργίας του Κεντρικού λιμανιού προς όφελος των επισκεπτών που φτάνουν με τα τακτικά και πυκνά ακτοπλοϊκά δρομολόγια στο πρώτο λιμάνι της χώρας από τις χώρες του εξωτερικού, αφού πλέον ο Πειραιάς τους προσέφερε την εύκολη πρόσβαση σε όλα τα τουριστικά αξιοθέατα της κοντινής ιστορικής πρωτεύουσας της Αθήνας.

Προοπτικές στη σημερινή εποχή.

Στην εποχή μας βέβαια, οι προοπτικές μελλοντικής ανάπτυξης της περιοχής πρέπει να εξεταστούν κάτω από διαφορετικό πρίσμα. Οι εποχές έχουν αλλάξει και οι απαιτήσεις είναι διαφορετικές αλλά και αυξημένες. Χρειάζεται μεγαλύτερη και πιο συντονισμένη συλλογική προσπάθεια αλλά και κρατική στήριξη, αφού ο ιδιωτικός παράγοντας είναι αυτός που κανονίζει την εξέλιξη της οικονομίας. Η κρατική συμμετοχή ολοένα και μειώνεται, οι ξένοι οικονομικοί κολοσσοί επενδύουν στην Ελλάδα και τα μεγάλα λιμάνια της, αφού τα κέρδη τους είναι βέβαια για τους επενδυτές. Είναι απαραίτητη η συνεργασία μαζί τους μέσα από πνεύμα κατανόησης και αμοιβαίων υποχωρήσεων. Η κοινωνία αλλά και η χώρα μας γενικότερα μπορεί να βγει ωφελημένη, φτάνει Βέβαια και όλοι οι ξενόφερτοι επενδυτές να σεβαστούν το ιδιαίτερο χρώμα της περιοχής, αυτό που την έκανε να ξεχωρίσει τα τελευταία σχεδόν 200 χρόνια και πλέον όλοι να μιλούν για το οικονομικό και βιομηχανικό θαύμα που συντελέστηκε στον Πειραιά και τα περίχωρα του.

Επίλογος

Κλείνοντας την παρούσα εργασία, ίσως κάποιος να ισχυριστεί ότι το θέμα που αναπτύσσεται στις προηγούμενες σελίδες υπήρχε δυνατότητα να αναπτυχθεί πιο διεξοδικά. Το σημαντικό όμως είναι, ο αναγνώστης πρώτιστα να κατανοήσει τις δυσκολίες καθώς και τη διαδρομή που πέρασε η πειραϊκή περιοχή ωσότου φτάσει στο σημερινό επίπεδο ανάπτυξης και σημαντικής οικονομικής δύναμης για τη χώρα μας ενώ παράλληλα θα κατανοήσει τους λόγους που οδήγησαν στο χαρακτηρισμό «βιομηχανικό θαύμα» την ανάπτυξη αυτή, κατά τα τέλη του 10^{ου} αιώνα αφήνοντας παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές των κατοίκων.

Από τις σελίδες της παρούσας έρευνας εξάγονται ιδιαίτερα χρήσιμα συμπεράσματα :

- Ο Πειραιάς και τα περίχωρά του είναι δημιουργήματα ταυτόχρονα με την ίδρυση του πρώτου ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, αποτέλεσμα της ελληνικής επανάστασης κατά των Τούρκων, το 1821.

- Πιθανότατα είναι η μόνη ελληνική περιοχή που η δημιουργία της ταυτίζεται απόλυτα με τη σύσταση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους.

- Το λιμάνι του Πειραιά είναι πλήρως ταυτισμένο με την ανάπτυξη της πόλης, αλλά και των προαστίων της.

- Κομβικό γεγονός για την ανάπτυξη του πειραϊκού λιμένα υπήρξε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, η οποία δημιούργησε νέες θαλάσσιες οδούς, συντόμευσε την ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου, μειώνοντας έτσι το κόστος μεταφοράς των προϊόντων, αφού πλέον τα πλοία δεν ήταν αναγκασμένα να κάνουν τον περίπλου της Πελοποννήσου, ταξιδεύοντας παράλληλα σε πιο ασφαλή θάλασσα όπως είναι ο κορινθιακός κόλπος.

- Η συνεχής δημιουργία βιομηχανικών μονάδων, αρκετές εκ των οποίων συνεχίζουν τις λειτουργίες τους έως τις μέρες μας, απέδωσε στην περιοχή τον χαρακτηρισμό «βιομηχανικό θαύμα».

- Η συνεχής οικονομική ανάπτυξη δημιούργησε τις προϋποθέσεις για παράλληλη πνευματική και πολιτιστική ανάπτυξη όπως και έγινε.

- Η μεγάλη ανάπτυξη του λιμανιού, γνωστού σήμερα ως ΟΛΠ, ξεκινά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

- Η έλευση των Μικρασιατών προσφύγων, το 1922, δημιουργεί νέα δεδομένα στον κοινωνικό ιστό και στα δεδομένα της πόλης. Υπερδιπλασιάζει τον πληθυσμό της

περιοχής, αναγκάζει το κράτος να λάβει μέριμνα για την στέγαση και την ομαλή ένταξή τους και κάπως έτσι δημιουργούνται οι γειτονικοί συνοικισμοί Κοκκινιάς, Κορυδαλλού, Κερατσινίου, Δραπετσώνας και Περάματος, οι οποίοι μεταγενέστερα αποτέλεσαν ανεξάρτητους δήμους.

- Όμως, αυτός ο υπερβολικός αριθμός προσφύγων πρόσφερε στην πειραϊκή βιομηχανία φθηνά εργατικά χέρια και φυσικά μεγαλύτερη ώθηση ανάπτυξης.

- Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος διέκοψε την ανάπτυξη της περιοχής. Οι απανωτοί βομβαρδισμοί διαφοροποίησαν τον κοινωνικό ιστό.

- Ο ΟΛΠ ήταν είναι και θα είναι πνεύμονας ζωής και πιθανής μελλοντικής ανάπτυξης είτε για την κρατική μέριμνα είτε για οποιαδήποτε ιδιωτική πρωτοβουλία εμφανιστεί μελλοντικά στην περιοχή.

Τελειώνοντας, πρέπει να επισημάνουμε πώς το σημαντικότερο όλων ήταν η δημιουργία της «πειραϊκής συνείδησης», την οποία αναφέραμε στο περιεχόμενο αυτής της εργασίας. Ο άνθρωπος δύσκολα μπορεί να ξεχάσει τον τόπο που γεννήθηκε, που μεγάλωσε, που δημιούργησε περιουσία και οικογένεια. Όπου κι αν βρεθεί μεταγενέστερα η σκέψη του γυρίζει συχνά στον τόπο καταγωγής του.

Η λεγόμενη Πειραϊκή συνείδηση είναι το αίσθημα που δημιούργησε η περιοχή του Πειραιά στους νέους κατοίκους της, ότι αυτός είναι πλέον ο τόπος τους, εδώ θα ζήσουν, θα εργαστούν, θα νοιαστούν για ένα καλύτερο μέλλον για τις οικογένειες τους και για αυτό πρέπει από κοινού όλοι να προσπαθήσουν για ένα καλύτερο αύριο αυτής της περιοχής. Ίσως τελικά αυτή η νοοτροπία που δημιούργησε η Πειραϊκή περιοχή, από τα πρώτα χρόνια εποίκισμού της, να ήταν και η καλύτερη παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές. Ας μην ξεχνάμε ότι κατά τη διάρκεια της ελληνικής επανάστασης δημιουργήθηκαν εμφύλια πάθη και μίσση, που εξ ορισμού ήταν δύσκολο να ξεπεραστούν σύντομα. Κι όμως, εκπρόσωποι από τις αντίθετες πλευρές όπως ήταν οι νησιώτες και οι ρουμελιώτες με τους πελοποννήσιους, έπειτα από λίγα χρόνια βρέθηκαν να συγκατοικούν στον Πειραιά, αγωνιζόμενοι για το κοινό τους καλό.

Αυτή η συνένωση ετερόκλητων πληθυσμιακά ομάδων με έντονες τις μνήμες του πολέμου και τα άγρια ένστικτα που τους συνόδευαν ίσως είναι και το καλύτερο παράδειγμα για τις επόμενες γενιές ακόμη και στις μέρες μας, τι μπορεί να πετύχουν οι άνθρωποι ενωμένοι για το καλό τους, δίχως να γίνονται υποχείρια άλλων.

Πηγές και Βιβλιογραφία

A. Πηγές

1. Δημοσιευμένες Πηγές

Αναγνωστοπούλου Ελένη-Μπαφούνη Ευαγγελία, *Οδοιπορικό στην αρχαία και νεότερη ιστορία της πόλης*, 2007, ιστορικό αρχείο Πειραιά

Αναγνωστοπούλου-Μπαφούνη, *Νεοκλασικά δημοτικά κτήρια στον Πειραιά*, 2009, ιστορικό αρχείο Πειραιά

Ν. Μικέλης, *Πανελλήνιο λεύκωμα εκατοταετηρίδος*, 1921, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, κατάλογος κυριότερων εργοστασίων Ελλάδας

Ανωμερίτης Γεώργιος επιμέλεια, *Η εξέλιξη του λιμένος Πειραιώς τον 20 αιώνα*, ιστορικό αρχείο ΟΛΠ, Πειραιάς, 2013

2. Απομνημονεύματα, Ημερολόγια και Εκθέσεις Συγχρόνων

Η Εξοδος, Μαρτυρίες μικρασιατών προσφύγων τ. Α και Β, Αθήνα 1982, κέντρο μικρασιατικών σπουδών

Πειραιϊκό ημερολόγιο, τχ. 1, Πειραιάς 1966, εκδ. Αρχείο Πειραιϊκών σπουδών

Τσοκόπουλος Βάσιας, *Ο Πειραιάς του 19^{ου} αιώνα ως προσφυγούπολη*, επιστημονικό συμπόσιο Απρίλιος 1997, ίδρυμα Μωραΐτη

3. Προφορικές Μαρτυρίες

Συζήτηση με τον Βασίλη Οδαμπάσογλου, Μάρτιος 2022, Κορυδαλλός

4. Εφημερίδες

Ντόριζας Νικόλαος, *Η πόλη του Πειραιά*, εφ. Η Καθημερινή περιοδικό 7 ημέρες , 1995

Φωτάκης Ζήσης, *ο Συμμαχικός βομβαρδισμός του Πειραιά*, εφ. η Καθημερινή 2011

5. Περιοδικά

Φιλολογική στέγη, τχ. 60 αφιέρωμα στα 67 έτη προσφοράς, σ. 15-16, Πειραιάς 1997

Ντόριζας Νικόλαος, *τα κτίρια του Πειραιά κατά το 19^ο αιώνα*, Αθήνα 1997

6. Διαδικτυακές Πηγές

www.destinationpiraeus.com (5-3-2022)

www.Pireorama.blogspot.com (18-4-2022)

https://vidarchives.gr/reports/2019_03_184, 30-3-2019 (28-4-2022)

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.athensmagazine.gr%2Farticle%2Fsocial%2Fweird%2F418763-to-hkseres-oti-o-peiraias-legetai-kai-porto-leone-alhtheia-poiος-einai-o-logos&psig=AOvVawIf-37SVptKgLDITvQ57_wy&ust=1650264724304000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwiVn9imwZr3AhXpiP0HHZYIARMQr4kDegUIARCvAQ (25-4-2022)

<https://keratsinivoice.blogspot.com> (28-4-2022)

<https://www.flickr.com/photos/pireorama> (28-4-2022)

<http://www.koutouzis.gr/dilave6.jpg> (28-4-2022)

B. Βιβλιογραφία

Ασδραχάς Σπ., *Ελληνική οικονομική Ιστορία*, Αθήνα 2003

Κατώνης Λευτέρης, *Πόρτο Λεόνε*, Αθήνα 2010

Λεονταρίτης Γ., *Ελληνική εμπορική Ναυτιλία 1453-1850*, Αθήνα 1987

Μαλικούτη Σταματίνα, *Πειραιάς 1834-1912*, Αθήνα 2004

Μίλεσης Στέφανος, *Πειραιϊκές ιστορίες του Μεσοπολέμου*, Θεσσαλονίκη 2016

Μιχαηλίδης Σίμος, *Η γέννηση της Κοκκινιάς, απ όσα θυμάμαι κι έζησα*, Πειραιάς 1993

Μιχαλακάκη Καλυψώ, *Κυθηραϊκή μετανάστευση και σωματειακή οργάνωση*, Πειραιάς 2015

Μιχελή Λίτσα, *Πειραιάς από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής*, χ. τ. 1989

- Μπελαβίλας Νίκος,, *Εργατικός συννοικισμός*, Αθήνα 2007
- Μπελαβίλας Νίκος, *Ιστορία της πόλης του Πειραιά*, Αθήνα 2021
- Μπίρης Κώστας, *Αι Αθήναι από του 19^{ου} εις τον 20^{ου} αι* , Αθήνα 1966
- Πατραγιάς Χρήστος, *Μεγάλο Πειραιϊκό Λεύκωμα*, Πειραιάς 2004
- Σκοπελίτης Στέλιος, *Νεοκλασικά σπίτια της Αθήνας και του Πειραιά*, Αθήνα 1975
- Σέρβος Δημήτρης, *Που λες στον Πειραιά, (ντοκουμέντα και αναμνήσεις)*, Αθήνα 1996
- Τσιρίδης Γιώργος, *Η δική μας ανάπλαση*, Δραπετσώνα 2010
- Τσοκόπουλος Βάσιος, *Πειραιάς 1835-1870, εισαγωγή στην Ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα 1984
- Τσοκόπουλος Βάσιος, *Μεγάλα τεχνικά έργα, στην Ελλάδα τέλη 19^{ου}- αρχές 20^{ου} αι.*, Αθήνα 1999
- Φερούσης Δημήτρης, *Πειραιάς θρύλος και κληρονομιά*, Αθήνα 1990
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, Πειραιάς, 1996
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *Πειραιάς η θαλασσινή πύλη της Ελλάδας*, χ. τ. 1998
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *Οι δήμαρχοι του νεότερου Πειραιά*, Πειραιάς 2002
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *οι βομβαρδισμοί του Πειραιά από τους Γερμανούς και τους Συμμάχους*, Πειραιάς 2003
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, ΣΤ΄ έκδοση, Πειραιάς 2001
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *Κορυδαλλός-Ιστορία της πόλης και του Δήμου*, Πειραιάς 2002
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, *Το χρονικό μιας πολιτείας, Πειραιάς 1835-2005*, Πειραιάς 2005

Χρήστου Θανάσης, *Από την Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1821) ως την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου(1947)*, Αθήνα 1999

Χρήστου Θανάσης, *Τα σύνορα του ελληνικού κράτους και οι διεθνείς συνθήκες (1830-1947): Τα πρώτα σύνορα του ελληνικού κράτους (1830-1832)*, Αθήνα 1999

Χρήστου Θανάσης, *Προσεγγίσεις στη Νεότερη Ελληνική Ιστορία. Από το Ρήγα Βελεστινλή (1757-1798) έως την εμπλοκή της Ελλάδας στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1940-1941)*, Αθήνα 2001

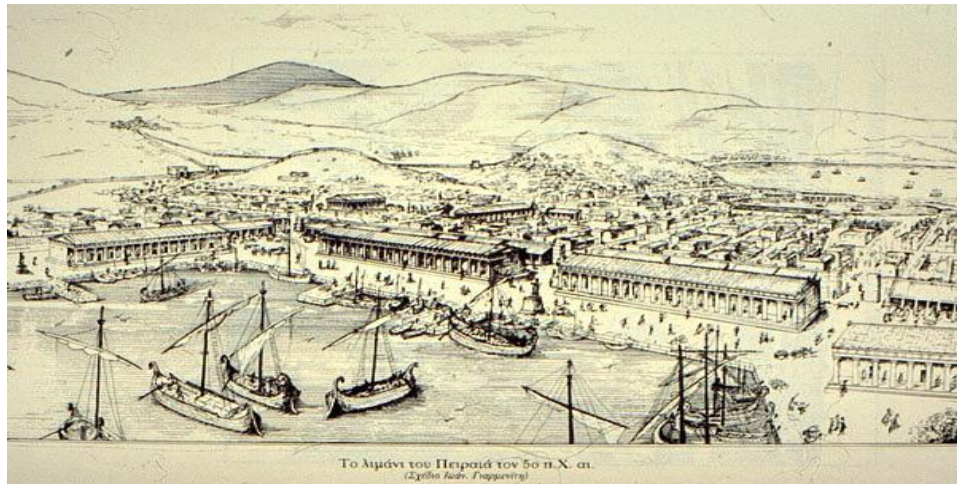
David Brewer (μτφ. Τιτίνα Σπερελάκη), *Η φλόγα της Ελευθερίας 1821-1833*, Αθήνα 2020

Παράρτημα

ΕΙΚΟΝΕΣ



Εικόνα 1: Ο Πειραιάς κατά την αρχαιότητα, [https://www.mixanitouxronou.gr/o-peiraias-stin-archaiotitan-nisi-ekai-dimioyrgithike-to-protoschedio-polis-ton-isopedosan-oi-romaioi-meta-apo-prodosia-ton-sklavon/...](https://www.mixanitouxronou.gr/o-peiraias-stin-archaiotitan-nisi-ekai-dimioyrgithike-to-protoschedio-polis-ton-isopedosan-oi-romaioi-meta-apo-prodosia-ton-sklavon/)



Εικόνα 2: Ο Πειραιάς τον 5^ο π.χ. αι. γραφική αναπαράσταση του χώρου του Εμπορίου στον Κάνθαρο. Ερευνητική εργασία Β' Λυκείου της Ιωνιδείου σχολής με τίτλο «ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ», σελ.8 , 2015-16



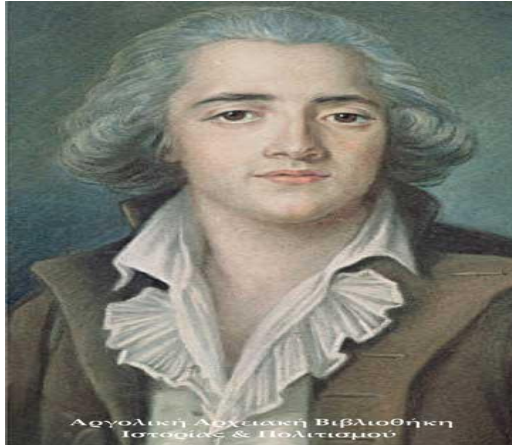
Εικόνα 3: το πρωτότυπο άγαλμα του λέοντος που από την είσοδο του πειραϊκού λιμένα, έφτασε να κοσμεί την είσοδο του Ναυστάθμου της Βενετίας έως σήμερα. https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.athensmagazine.gr%2Farticle%2Fsocial%2Fweird%2F418763-to-hkseres-oti-o-peiraias-legetai-kai-porto-leone-alhtheia-pois-einai-o-logos&psig=AOvVaw1f-37SVptKgLD1TvQ57_wy&ust=1650264724304000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwiVn9imwZr3AhXpiP0HHZYIARMQr4kDegUIARCvAQ (28-4-2022)



Εικόνα 4: Το αντίγραφο που βρίσκεται σήμερα στην ακτή Ξαβερίου, στην ανατολική πλευρά του λιμένα. <https://foursquare.com/v/%CE%BB%CE%AD%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82-piraeus-lion/4bab8e7cf964a52058b33ae3/photos>



Εικόνα 5: Μια γραφική φωτογραφία , στην οποία η μασκότ της πρώτης ομάδας του Πειραιά , του τμήματος καλαθοσφαίρισης, ο Θρυλέων, φωτογραφίζεται στο συμβολικό άγαλμα του λέοντος!<https://www.redking.gr/content/basketball/21593-epistrofh-stis-rizes-o-thrylewn-sto-porto-leone>



Εικόνα 6: Ο Φρανσουά ντε Σατομπριάν, ή Σατωβριάνδος, ένθερμος φιλέλληνας, περιηγητής και συγγραφέας – υπηρέτησε ως διπλωμάτης και Πρέσβης της Γαλλίας σε διάφορες πρωτεύουσες της Ευρώπης, και χρημάτισε Υπουργός Εξωτερικών κατά την περίοδο 1823-1824. Υποστήριξε σθεναρά την Ελλάδα κατά την Επανάσταση του 1821.

9 Ιουλίου 2010. [Αργολική Αρχαική Βιβλιοθήκη Ιστορίας & Πολιτισμού](#)



Εικόνα 7: Το μοναστήρι Αγίου Σπυρίδωνα κατά την Τουρκοκρατία

<https://www.pireaspiraeus.com/agios-spiridonas-poliouxos/>



Εικόνα 8: Ο Ναός του Αγίου Σπυρίδωνα τη σημερινή εποχή

<https://peiraias.me/news/eortasmos-tou-agiou-spiridwna-ston-peiraia/#prettyPhoto>, 12 Δεκεμβρίου 2016



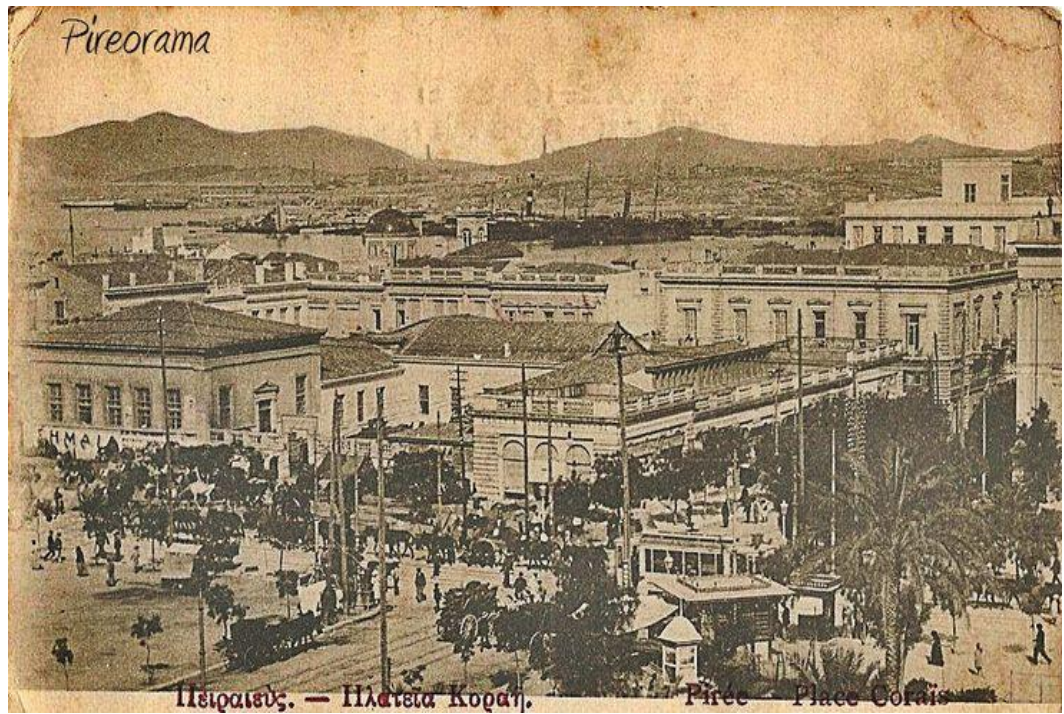
Εικόνα 9: Βλέπουμε σε μια εικόνα κατά τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, την οικία του Ανδρέα Μιαούλη, ακριβώς μπροστά από τη Μονή Αγίου Σπυρίδωνα. Η ατυχής κατάληξη των μετέπειτα ιδιοκτητών της κατοικίας, της προσέδωσε το χαρακτηρισμό της καταραμένης κατοικίας.

www.mixanitouxronou.gr/i-katara-tis-ikias-miaouli-ston-pirea-pou-chtistike-brosta-apo-ton-agio-spiridona-o-navarchos-tou-21-pethane-prin-oloklirothi-ke-opios-katikise-eki-iche-adoxo-telos/



Εικόνα 10 : Το πρώτο κτίριο της Ιωνιδείου Σχολής.

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fmlp-blo-g-spot.blogspot.com%2F2010%2F09%2Fblog-post_8391.html&psig=AOvVaw3c6mzOXDC2myCgbsTmtgOI&ust=1650270156394000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwi23 TE1Zr3AhXdIP0HHV1nDNIOr4kDegUIARCIAQ (28/4/2022)



Εικόνα 11: Ράλλειος στη πλατεία Κοραή.

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fgr.pinterest.com%2Fpin%2F507147608018038700%2F&psig=AOvVaw2XPT1qdCtbvuK89fyIjxxk&ust=1650270589617000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwjoy76T15r3AhX5_bsiHbivDRcQr4kDegUIARCrAQ (28-4-2022)



Εικόνα 12: Ελληνογαλλική σχολή Ζαν ντ Αρκ.

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fmlp-blog-spot.blogspot.com%2F2011%2F09%2FJeanneDarcPiree.html&psig=AOvVaw27OMiCgd7_bB5dIfdLupoL&ust=1650270837340000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwimsM6J2Jr3AhWC8rsIHX8ZA4AQR4kDegUIARC8AQ (28-4-2022)



Εικόνα 13: Το εργοστάσιο μεταξουργίας του Λουκά Ράλλη επί της οδού Θηβών 24 σε οικόπεδο 2,5 στρεμμάτων μεταξύ των συνοικιών Λεύκας και Καμινίων. Λειτουργούσε 9 μήνες το χρόνο, με μεροκάματο 1 δραχμή κι απασχολούσε τακτική βάση, 70-80 άπορα κορίτσια!!

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fvida-omada.blogspot.com%2F2019%2F09%2Fblog-post_24.html&psig=AOvVaw1_7z7y4rG1t3Ch2psOaWLi&ust=1650270935118000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwjbo5642Jr3AhV-8rsIHRerDAUQr4kDegQIARAh (28-4-2022)



Εικόνα 14: Εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας αδελφών Ρετσίνα. Κυριάρχησε για έναν αιώνα περίπου στη πειραιϊκή βιομηχανία, απασχόλησε πάνω από 5 χιλιάδες εργαζομένους, ένα ένα εκ των ιδρυτών του ο Θεόδωρος Ρετσίνας, διετέλεσε βουλευτής με τη παράταξη Χ. Τρικούπη αλλά και δήμαρχος Πειραιά.

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fmlp-blog-spot.blogspot.com%2F2013%2F06%2Fblog-post_27.html&psig=AOvVaw28U0MoHRx-k3qEBq7f-nJY&ust=1650271115230000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwi5vI-O2Zr3AhUKh_0HHbRkB8gQr4kDegUIARCOAQ (28-4-2022)



Εικόνα 15: Το εργοστάσιο κεραμοποιίας Ευστάθιου Δηλαβέρη στις παρυφές του λόφου Βόκου στη Λεύκα. Σήμερα στεγάζεται παιδικός σταθμός του Δήμου.

<http://www.koutouzis.gr/dilave6.jpg> (28-4-2022)



Εικόνα 16: όψεις του Δημοτικού Θεάτρου εξωτερικά σήμερα

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fen.wikipedia.org%2Fwiki%2F%25CE%2594%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25BF%25CF%2584%25CE%25B9%25CE%25BA%25CF%258C_%25CE%2598%25CE%25AD%25CE%25B1%25CF%2584%25CF%2581%25CE%25BF_%25CE%25A0%25CE%25B5%25CE%25B9%25CF%2581%25CE%25B1%25CE%25B9%25CE%25AC&psig=AOvVaw0VmzGKu6PSPYZo6sPZDS4h&ust=1650276561975000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwi6s6qz7Zr3AhWzIP0HHekDCrsQr4kDegUIARC5AQ



Εικόνα 17: Το θέατρο εσωτερικά

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.monopolis.gr%2F2020%2F10%2F29%2Fpromotional-items%2Ftheater-promo-items%2F425531%2Fdimotiko-theatro-peiraia-asfalos-theatro-me-plousio-programma-ekdiloseon%2F&psig=AOvVaw0VmzGKu6PSPYZo6sPZDS4h&ust=1650276561975000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwi6s6qz7Zr3AhWzIP0HHekDCrsOr4kDegUIARC9AQ> (28-4-2022)



Εικόνα 18: Άλλη όψη του εσωτερικού του θεάτρου. Από τις λεπτομέρειες μπορεί να διακρίνει κάποιος τη ποιότητα κατασκευής του.

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.culturenow.gr%2Fvenue%2Fdhmotiko-theatro-peiraia%2F&psig=AOvVaw0VmzGKu6PSPYZo6sPZDS4h&ust=1650276561975000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwi6s6qz7Zr3AhWzIP0HHekDCrsOr4kDegUIARDLAQ> (28-4-2022)



Εικόνα 18Α: Πρόσφατη εικόνα του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά



Εικόνα 18Β: Σημερινή εικόνα του Δημοτικού θεάτρου , έπειτα από την τελευταία ανακαίνιση του κι ανάπλαση του χώρου κι εξωτερικά



Εικόνα 19: Η έπαυλη που σχεδίασε ο Τσίλλερ για το Βιομήχανο Μεταζά στη συμβολή των οδών Βασιλέως Γεωργίου και Γρ.Λαμπράκη. <https://www.efsyn.gr/arheio/mnimeia-tis-polis/200769-sto-arhontiko-poy-eklepse-o-tsaroyhis> (έντυπη έκδοση 23-6-2019) (28-4-2022)



Εικόνα 20: Η οικία Πατσιάδη στέκεται αγέρωχη στη πλατεία Αλεξάνδρας έως σήμερα. Συχνά έχει αξιοποιηθεί για εμπορική εκμετάλλευση. Διακρίνει κανείς την ξεχωριστή οροφή της. Σήμερα είναι ιδιοκτησία κληρονόμων Στέλιου Σταυριανάκου. <https://gr.pinterest.com/pin/824369906783388821/> (28-4-2022)

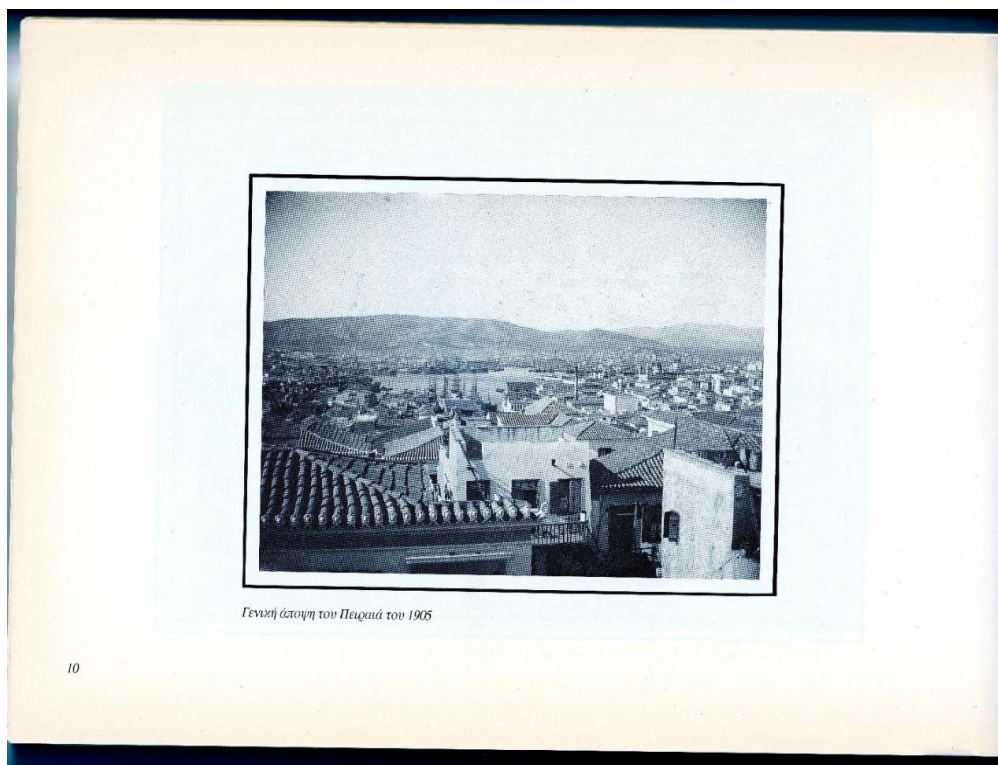


Εικόνα 21: Η οικία Χριστοφή στο Ν. Φάλιρο. Αν περπατήσει κάποιος το παράπλευρο δρόμο της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου από την ΙΟΝ προς τον Πειραιά, θα περάσει μπροστά από τη συγκεκριμένη κατασκευή του Τσίλλερ, στη συμβολή της οδού Λαβάκη με την οδό Χριστοφή. <https://mlp-blog-spot.blogspot.com/2012/10/Christofi.html> (28-4-2022)

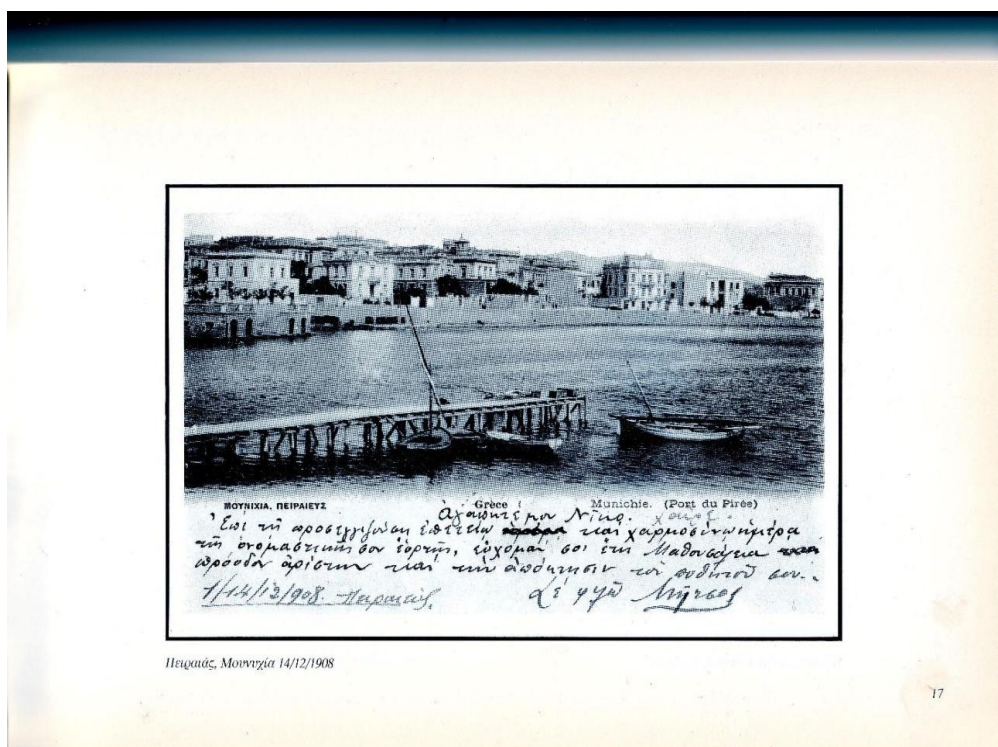


Εικόνα 22: Η συνοικία Τσίλλερ στη Καστέλα

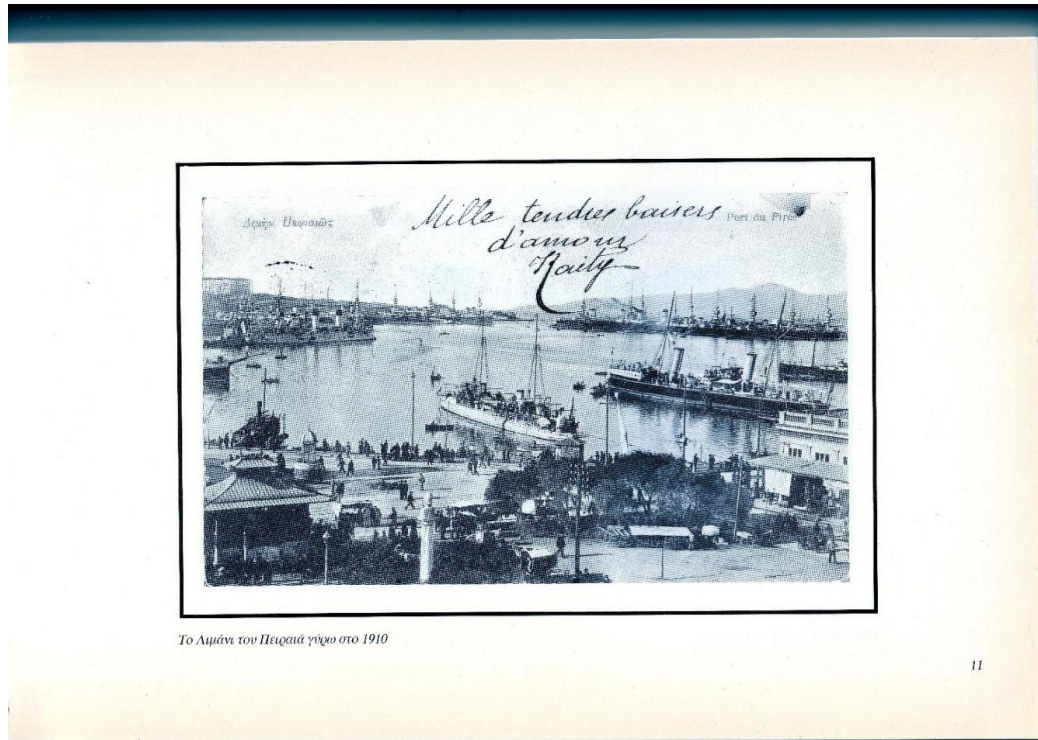
<https://www.flickr.com/photos/pireorama/8446182139> (28-4-2022)



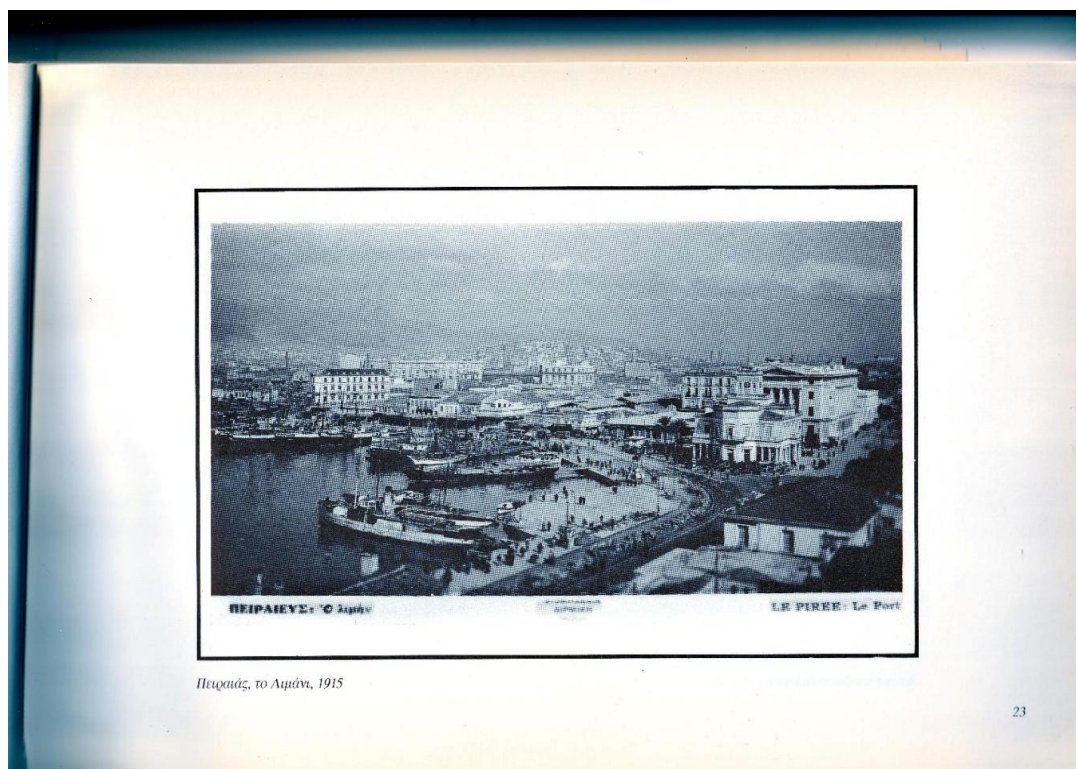
Εικόνα 23: Πανοραμική άποψη της πόλης στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 1900-1930, από παλιά καρτ ποστάλ και φωτογραφίες, εκδ.ΣΥΛΛΕΚΤΗΣ, σελ.10, ΑΘΗΝΑ 1995



Εικόνα 24: Το σημερινό Τουρκολίμανο ή Μικρολίμανο στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 1900-1930, από παλιά καρτ ποστάλ και φωτογραφίες, εκδ. ΣΥΛΛΕΚΤΗΣ, σελ.17, ΑΘΗΝΑ 1995



Εικόνα 25: Το κεντρικό λιμάνι γύρω στο 1910, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 1900-1930, από παλιά καρτ ποστάλ και φωτογραφίες, εκδ. ΣΥΛΛΕΚΤΗΣ σελ.11, ΑΘΗΝΑ 1995

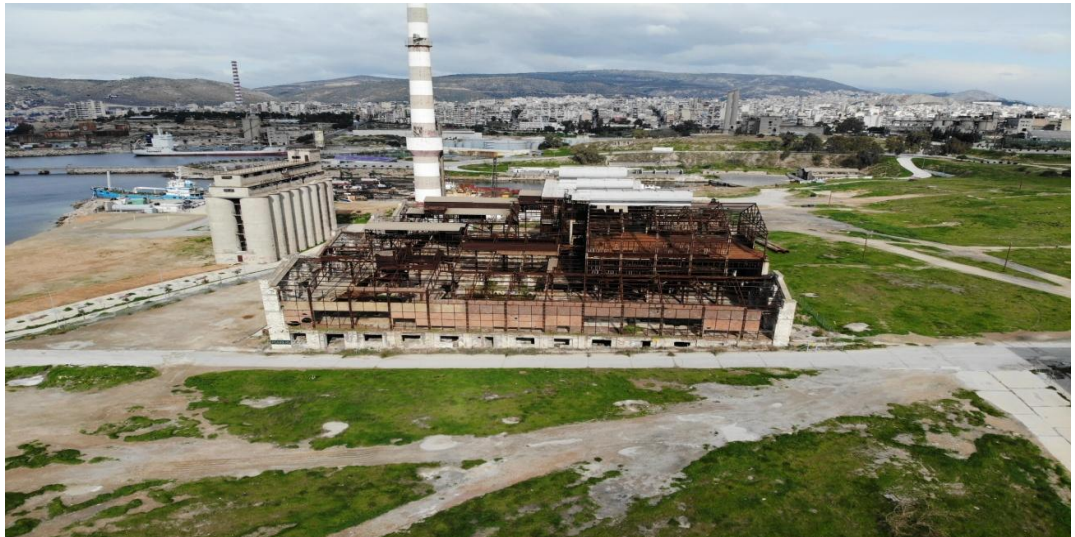


Εικόνα 26: ...λίγο αργότερα, το 1915, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 1900-1930, από παλιά καρτ ποστάλ και φωτογραφίες, εκδ. ΣΥΛΛΕΚΤΗΣ σελ.23, ΑΘΗΝΑ 1995



Εικόνα 27: Σημερινή εικόνα του χώρου των λιπασμάτων. Δεν επελέγη τυχαία η παραθαλάσσια έκταση ανοικοδόμησης τους. Η άμεση πρόσβαση στο προλιμένα Πειραιά καθιστούσε ευκολότερη τη διακίνηση προϊόντων προς το εξωτερικό αλλά και την υπόλοιπη Ελλάδα. Πρωτολειτούργησε το 1910 .

<https://www.skai.gr/news/environment/h-istoria-piso-apo-ta-stoixeiomena-ereipia-ton-lipasmaton-drapetsonas> (28-4-2022)



Εικόνα 28: Εικόνα της κεντρικής μονάδας του εργοστασίου. Σήμερα πέριξ της μονάδας έχει δημιουργηθεί ένα πανέμορφος χώρος περιπάτου και αναψυχής μεταξύ του παλαιού εργοστασίου και της παρακείμενης ακτής.<https://www.skai.gr/news/environment/h-istoria-piso-apo-ta-stoixeiomena-ereipia-ton-lipasmaton-drapetsonas> (28-4-2022)



Εικόνα 29: Αρχές 20^{ου} αιώνα. <https://www.pireaspiraeus.com/paliospireas/>
(28-4-2022)



Εικόνα 30:Πίσω στο 1850. <https://piraeuspress.gr/piraeus/dimos-peiraia/28649/limani-peiraia-taxidi-sto-1850-fwto/> (28-4-2022)



Εικόνα 31: Το ιδιόκτητο οίκημα του Πειραιϊκού συνδέσμου. Δεξιά του διακρίνεται το κτίριο του Δημαρχείου Πειραιά κι αριστερά του η Ιωνίδειος σχολή. https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com/2012/08/blog-post_29.html (28-4-2022)



Εικόνα 32: Το έμβλημα της ομάδας του ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ <https://m.facebook.com/ethn.peir/> (28-4-2022)



Εικόνα 33: Το γήπεδο Καραϊσκάκη στην παλιά μορφή του στο Ν. Φάληρο. Τότε το χρησιμοποιούσαν για τους αγώνες ο Εθνικός κι ο Ολυμπιακός Πειραιά.

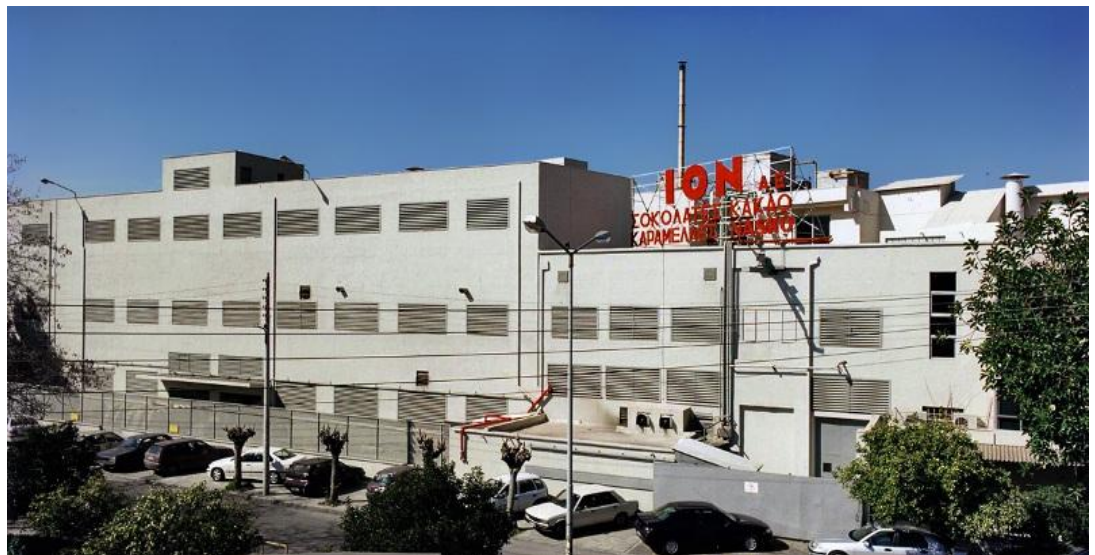
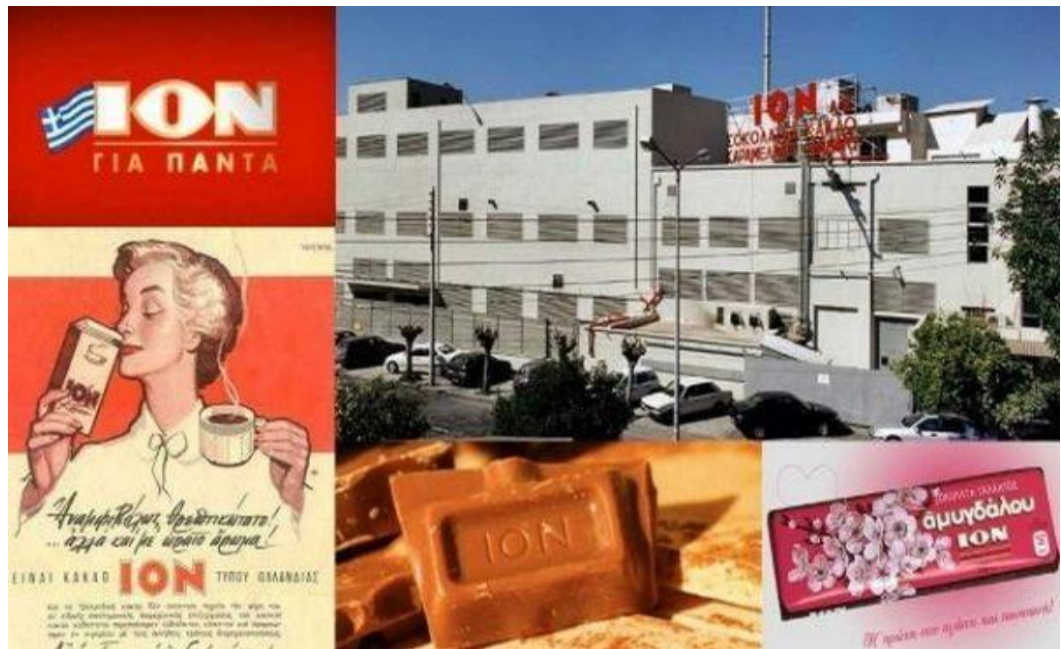
<https://gr.pinterest.com/pin/532198880948893588/> (28-4-2022)



Εικόνα 34: Ακριβώς πάνω στη στροφή της πλατείας Αλεξάνδρας , εκεί που τελειώνει το Πασαλιμάνι κι αρχίζει η ανηφόρα της Καστέλλας, μπροστά ακριβώς από την ιστορική έπαυλη Πατσιάδη που κατασκεύασε ο Τσίλλερ, ο περαστικός συναντά το έμβλημα της άλλης μεγάλης ομάδας της πόλης του ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ. Τούτο συμβαίνει γιατί εκεί ακριβώς στεγάζεται η διοίκηση του ποδοσφαιρικού τμήματος. Στο βάθος διακρίνεται τμήμα της Καστέλλας. <https://www.olympiacos.org/grafeia-pae/>(28-4-2022)



Εικόνα 35: Το γήπεδο Καραϊσκάκη στη σημερινή σύγχρονη μορφή του, χρησιμοποιείται μόνο από τον Ολυμπιακό. Κάποια καλοκαίρια πριν στον αθλητικό χώρο λειτούργησε θερινός κινηματογράφος για 2-3 περιόδους. Εξωτερικά , στον περιβάλλοντα χώρο, έχει δημιουργηθεί μουσείο που αναφέρεται στην ιστορία της ομάδας, και γίνεται πόλος έλξης για αρκετά σχολεία με τους μαθητές τους κι εκτός Πειραιά! <https://www.sportime.gr/podosfairo/olimpiakos/olimpiakos-to-karaiskaki-sta-pio-istorika-gipeda-tou-planiti/> (28-4-2022)



Εικόνες 36 και 37: Το εργοστάσιο της μεγαλύτερης ελληνικής σοκολατοβιομηχανίας επί της οδού Πειραιώς, ιδρύθηκε 23-9-1930 και συνεχίζει έως σήμερα στην αρχική της διεύθυνση. Σήμερα, κατατάσσεται στις 60 μεγαλύτερες ελληνικές βιομηχανίες. Το όνομα ION προήλθε από το ευωδιαστό Ίον(μενεξές) όπως και το όνομα της. Σήμερα, με τις τρεις υπερσύγχρονες παραγωγικές μονάδες απασχολεί κοντά στα χίλια άτομα και παραμένει 100% ελληνική εταιρεία!!

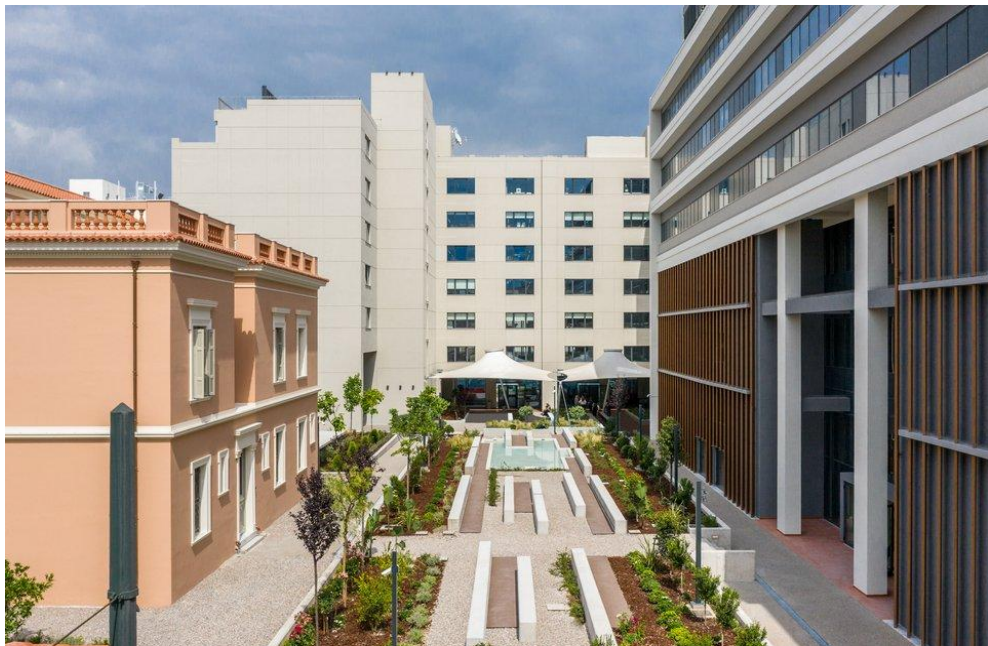
<https://www.athensmagazine.gr/article/social/retromania/243839-ion-h-glykia-istoria-ths-ellhnikhs-biomhxanias-sokolatas-pov-latreyovn-mikroi-k> (28-4-2022)

<https://www.enimerotiko.gr/ellada/ion-i-istoria-tis-etairias-pov-egine-synonymo-tis-sokolatas-kai-epimenei-ellinika-edo-kai-89-chronia/> (28-4-2022)



Εικόνα 38: Η καπνοβιομηχανία ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ, στην οδό Μαυρομιχάλη, που ξεκινά μπροστά από το σταθμό του προαστιακού σιδηροδρόμου που από το 1931 έδωσε ζωή στη πειραϊκή περιοχή. Απασχολήθηκαν χιλιάδες άνθρωποι κι έζησαν πολλές οικογένειες από την εργασία που προσέφερε ο ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ. Η παραγωγική διαδικασία σταμάτησε οριστικά το 2008

<https://www.papastratosmazi.gr/ola-ta-nea-ths-papastratos/etairika-nea/90-xronia-papastratos-i-istoria-kai-i-poreia-pros-sto-avrio> (28-4-2022)



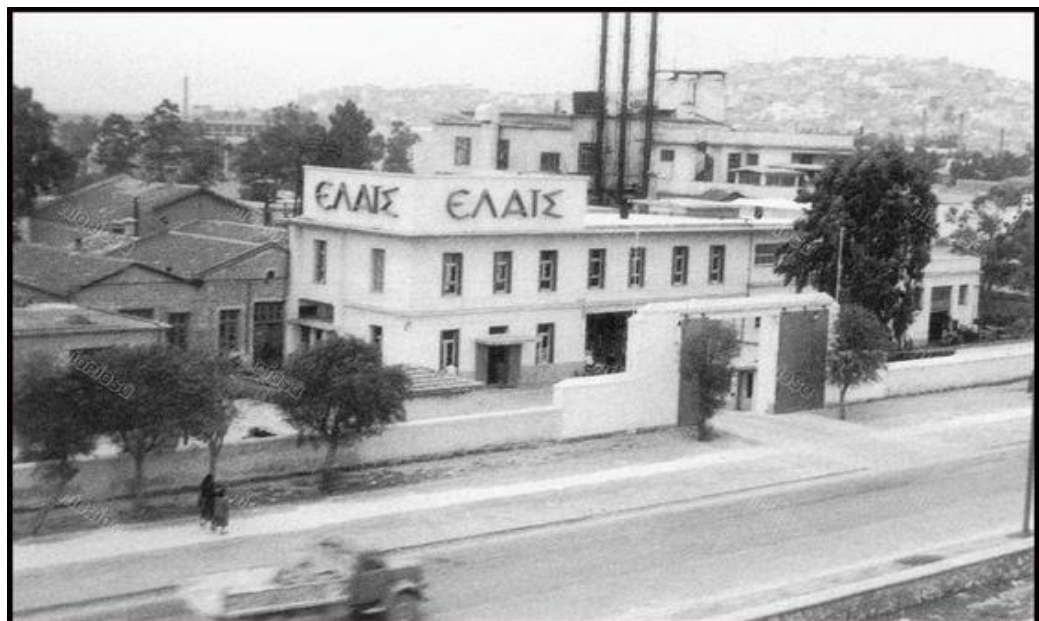
Εικόνα 39: Η καπνοβιομηχανία ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ στη σημερινή της μορφή. Πρόκειται να δημιουργηθεί πολυχώρος με συνεδριακά κέντρα, αίθουσες διαλέξεων, κατοικίες, γραφεία, χώρους πρασίνου και περιπάτου. Το μέλλον της επιβαρυσμένης αυτής συνοικίας φαντάζει ευοίωνο.

<https://www.iefimerida.gr/design/proin-ergostasio-tis-papastratos-ston-peiraia-egine-grafeia> (28-4-2022)



Εικόνα 40: Το ιστορικό οίκημα της επιχείρησης «ΚΕΡΑΜΕΥΣ». Σήμερα δεν υφίσταται. Στη θέση του έχει στεγάζεται το 2^ο Γυμνάσιο Κορυδαλλού.

https://vidarchives.gr/reports/2019_03_184, (28-4-2022)



Εικόνα 41: Το κτίριο του εργοστασίου «ΕΛΑΙΣ» που αποτελούσε κι αποτελεί τοπόσημο για τη περιοχή που βρίσκεται επί της οδού Πειραιώς – Αθηνών. Σε αυτή τη βιομηχανία, που πρωτολειτούργησε 3 Ιανουαρίου 1920, απασχολήθηκαν κατά κύριο λόγο μικρασιάτες πρόσφυγες. Σήμερα, η εταιρεία δεν είναι ελληνικών συμφερόντων.

<https://gr.pinterest.com/pin/289004501087376500/> (28-4-2022)



Εικόνα 42: Το παλαιό τραμ στη Γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΠΕΡΑΜΑ στη στάση «σκουπίδια» στο Νέο Ικόνιο. Στο μεγαλύτερο μήκος της διαδρομής, πλην του κέντρου Πειραιά, είχε μονή σιδηροδρομική γραμμή και ανά τακτά διαστήματα διπλή, όπου και περίμενε το βαγόνι της αντίθετης κατεύθυνσης ώστε να συνεχίσουν τη πορεία τους.

https://keratsinivoice.blogspot.com/2019/01/photos_25.html (28-4-2022)



Εικόνα 43: Το παλαιό τραμ έξω από το ιστορικό κτίριο ΗΣΑΠ στην ακτή ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ, στον Πειραιά. Τότε ο φορέας εκμετάλλευσης τους ονομαζόταν ΕΗΣ .

https://keratsinivoice.blogspot.com/2019/01/photos_25.html (28-4-2022)



Εικόνα 44: Παλαιότερο βαγόνι

https://keratsinivoice.blogspot.com/2019/01/photos_25.html (28-4-2022)



Εικόνα 45: Έξω από το κτίριο του τελωνείου, μπροστά από τον επιβλητικό Ναό Αγίου Νικολάου, πριν το λιμάνι εξωτερικού, εκτελώντας τη διαδρομή προς σταθμό Λαρίσσης. https://keratsinivoice.blogspot.com/2019/01/photos_25.html (28-4-2022)



Εικόνα 46: Το τραινάκι προς Πέραμα με διπλό βαγόνι ώστε να εξυπηρετηθεί μεγαλύτερο επιβατηγό κοινό. Μπροστά στο σημείο που ενώνεται με άλλο βαγόνι βλέπουμε μια συχνή εικόνα για όσους το ζήσαμε: ένα παιδάκι που είτε δεν είχε αντίτιμο εισιτηρίου, είτε για να παίξει ταξίδευε πάνω στη βάση ένωσης του βαγονιού!https://keratsinivoice.blogspot.com/2019/01/photos_25.html (28-4-2022)



Εικόνα 47: Η πλατεία Λουδοβίκου στο Πειραιά, μπροστά του κτιρίου ΗΣΑΠ, όπου υπήρχε ανταπόκριση με τρόλει, της ίδιας εταιρείας (ΕΗΣ) και διοχέτευε τους επιβάτες σε διάφορα περίχωρα, από το Νέο Φάληρο, έως το Κερατσίνι.
https://keratsinivoice.blogspot.com/2019/01/photos_25.html (28-4-2022)



Εικόνα 48: Η εικόνα των τελευταίων βαγονιών τραμ που χρησιμοποιήθηκαν έξω από το κτίριο διοίκησης τους στο Πειραιά στην ακτή Καλλιμασιώτη.



Εικόνα 49: Το εμβληματικό κτίριο ΗΣΑΠ Πειραιά κατά τη δεκαετία του 1960. Βλέπουμε τα παλαιά βαγόνια χρώματος καφέ καθώς και τα νεώτερα. Ο συντάκτης της εργασίας είχε τη τύχη να είναι επιβάτης στο τελευταίο δρομολόγιο από Πέραμα, το 1977. Ήταν 4 Απριλίου, Μεγάλη Δευτέρα, και το τρενάκι με κατεύθυνση Πειραιά έφτασε στολισμένο με λουλούδια, σημαίες και πανό και σταμάτησε στη πλατεία Λουδοβίκου για κάποια δευτερόλεπτα, όπου τότε ήταν το τέρμα κι έπειτα κατευθύνθηκε προς το παρακείμενο αμαξοστάσιο για οριστικό κλείσιμο του κύκλου λειτουργίας του.



Εικόνα 50: Στη φωτογραφία αυτή αποτυπώνεται ο τροχιάδρομος - όπως λεγόταν στα ελληνικά το τραμ- να εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιάς –Πέραμα. Είναι στο ύψος της παραλίας Περάματος απέναντι από Σαλαμίνα και δεξιότερα από το σημερινό πορθμείο διέλευσης για Σαλαμίνα. Στο βάθος το χαμηλό βουνό που φαίνεται είναι το σύνορο με τη περιοχή του Πολεμικού Ναυτικού. Ιδιαιτερότητα του τραμ: Τερμάτιζε το δρομολόγιο του μέσα στη στρατιωτική περιοχή (!!!) εξυπηρετώντας έτσι και στρατιωτικούς που εργάζονταν εκεί. Στο βάθος διακρίνεται ο χώρος πρασίνου που καλύπτει το στρατιωτικό φυλάκιο εισόδου με την ονομασία Φ2.



Εικόνα 51: Κυριάκος Σερφιώτης ο πρώτος δήμαρχος της πόλης του Πειραιά

Περίληψη

Η συγκεκριμένη εργασία ασχολείται με την εξέλιξη της πειραϊκής πολιτείας και τον τρόπο που αυτή συνέβαλε στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Αφού προηγείται μία σύντομη ιστορική αναφορά, η εργασία αναπτύσσει ειδικότερα το χρονικό διάστημα από τους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες, που έγιναν στη χώρα μας το 1896 έως το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, που ήταν και η αιτία διακοπής της ανάπτυξης της πειραϊκής περιοχής. Το συγκεκριμένο διάστημα ήταν και το πλέον κομβικό, αφού σε αυτό συνέπεσε η Μικρασιατική καταστροφή, που τα επακόλουθα της ήταν εμφανή στο πρώτο λιμάνι της πατρίδας μας, όσον αφορά την πληθυσμιακή συνοχή αλλά και την ανάπτυξη του.