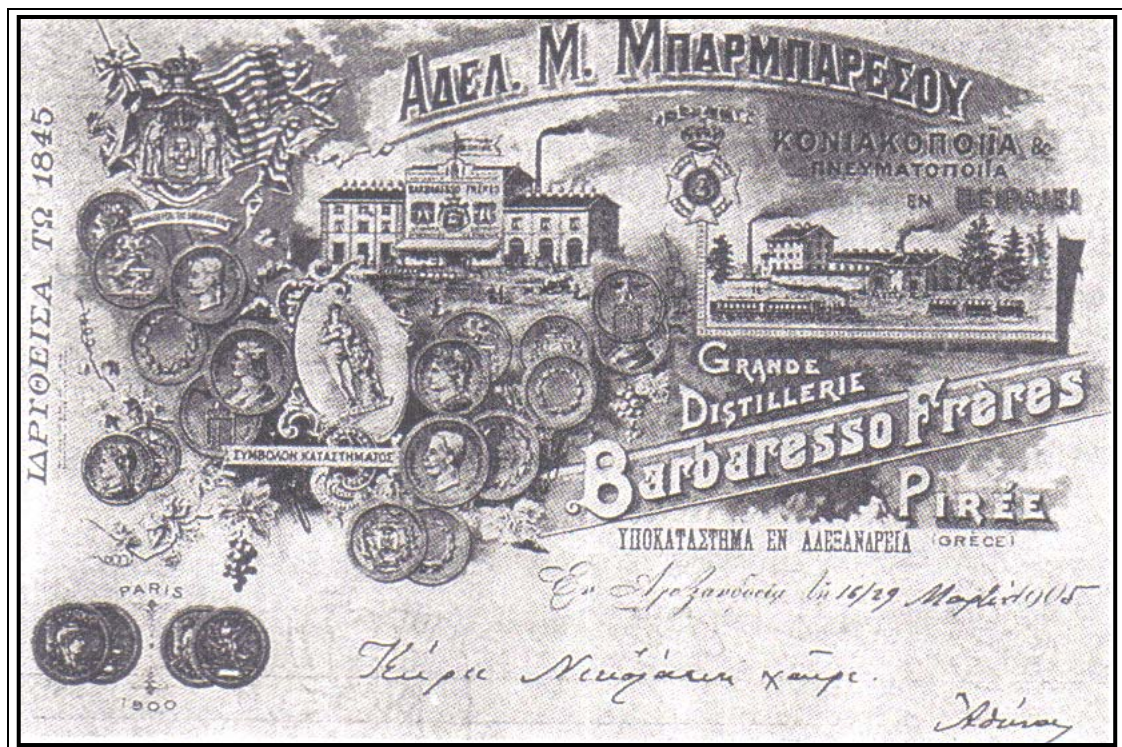


ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα : « Η βιομηχανική κληρονομιά της οδού Πειραιώς –
Επανάχρηση εργοστασίων – Νέες χρήσεις –
Κατασκευαστικές λεπτομέρειες ».

Σπουδαστές: **Παπά Μαριέλλα – Καλογεράκος Ιωάννης**



Εισήγηση – Επίβλεψη : **Γιώργος Κ. Βαρελίδης** –
Δρ Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος
Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

| | | |
|----|------------------|---|
| 1. | Περιεχόμενα..... | 2 |
| 2. | Εισαγωγή..... | 4 |

A' ΜΕΡΟΣ

| | | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 3. | ΠΕΙΡΑΙΑΣ..... | 6 |
| 4. | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ..... | 11 |
| | Σιδηροδρομικές γραμμές γύρω από τα εργοστάσια..... | 16 |
| 5. | Η ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ..... | 18 |
| 6. | Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ..... | 22 |

B' ΜΕΡΟΣ

| | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 7. | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΣ — ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ..... | 26 |
| | Γενικούς Χώρους | |
| | Ειδικούς Χώρους | |
| | Ακάλυπτος | |
| 8. | ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΥΤΩΝ..... | 27 |
| | ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ | |
| | Κριτήρια Επιλογής Θέσης Από Πλευράς: | |
| | Της ίδιας της βιομηχανίας..... | 27 |
| | Των κατοίκων της περιοχής..... | 29 |
| | Γενικών στόχων ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και της χώρας (Πολιτείας)..... | 30 |
| | ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ | |
| | Σχεδιασμός σύγχρονου εργοστασίου..... | 32 |
| | Πυρασφάλεια εργοστασίων..... | 34 |

| | |
|-------------------------------------------|----|
| Τύποι βιομηχανικών κτιρίων..... | 32 |
| Ύψη βιομηχανικών κτιρίων..... | 34 |
| Φωτισμός βιομηχανικών χώρων..... | 34 |
| Χώροι υγιεινής..... | 35 |
| Στέγαση εργοστασίων..... | 35 |
| Γενικές αρχές κατασκευής εργοστασίων..... | 36 |

Γ' ΜΕΡΟΣ

| | |
|-------------------------------|----|
| 9. ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΙΣΜΟΣ..... | 37 |
| 10. ΤΑ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΡΑ..... | 42 |
| 11. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ..... | 46 |

Δ' ΜΕΡΟΣ

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 12. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73..... | 53 |
| 13. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ..... | 53 |
| 14. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73..... | 57 |
| 15. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΣΤΕΓΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73 | |
| Εξωτερικοί Χώροι..... | 60 |
| Κατασκευαστικές Λεπτομέρειες..... | 70 |
| Είδη Στέγασης..... | 84 |
| Εσωτερικοί Χώροι..... | 93 |
| 16. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73..... | 112 |
| 17. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΕ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ..... | 128 |
| 18. Βιβλιογραφία..... | 130 |

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της πτυχιακής μας εργασίας είναι η βιομηχανική κληρονομιά της οδού Πειραιώς, η επανάχρηση του εργοστασιακού κτιρίου στη Πειραιώς 73, η νέα χρήση του και οι κατασκευαστικές του λεπτομέρειες.

Αρχικά κάναμε μια ιστορική αναδρομή του Πειραιά για τον εμπορικό, οικονομικό, πολιτιστικό και ιστορικό ρόλο από την αρχαιότητα ως σήμερα. Μετά περιγράψαμε τη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά σε όλη τη διαδρομή της, από τη δημιουργία της το 1860 που εμφανίζονται τα πρώτα δείγματα εκβιομηχάνισης του ως τα τελευταία χρόνια.

Ύστερα περάσαμε στην οδό Πειραιώς. Από τον αρχικό σχεδιασμό της το 1833, με το όραμα των Σταμάτη Κλεάνθη - Εδουάρδου Σάουμπερτ, την ανώμαλη προσγείωση της με τον ερχομό του Λέο Φον Κλεντσέ το 1834 ως και το σημερινό σχεδιασμό του υπουργείου Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Στη συνέχεια κάναμε μια εκτενή αναφορά στο ρεύμα του Νεοκλασικισμού, τις περιόδους του, τους κυριότερους αρχιτέκτονες και τα γνωστότερα κτίρια με χρονολογική σειρά. Αναφέραμε τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του Νεοκλασικισμού όσον αφορά τις όψεις, τις πόρτες, τα παράθυρα και τα υλικά. Ακόμα τη σημερινή κατάσταση των νεοκλασικών με τα προβλήματα που τα αφορούν, την αποκατάσταση των κτιρίων καθώς και το νομοθετικό πλαίσιο που τα περιβάλλει.

Όσον αφορά αποκλειστικά το κτίριο της Πειραιώς 73 παραθέσαμε την « περιπετειώδη » ιστορική του πορεία, καταγράψαμε τις πλούσιες κατασκευαστικές λεπτομέρειες που το διακρίνουν και τις παρεμβάσεις που του έγιναν. Για να γίνουν τα παραπάνω πιο κατανοητά χρησιμοποιήσαμε εκτός του γραπτού λόγου, πλούσιο φωτογραφικό υλικό αλλά και αρχιτεκτονικά σχέδια.

Με αρκετές φωτογραφίες δείξαμε τη σημερινή του κατάσταση από μακρινή έως πολύ κοντινή απόσταση για να φανούν ακόμα και οι πιο μικρές κατασκευαστικές του λεπτομέρειες.

Σε ελάχιστους εσωτερικούς χώρους λόγω του ανύπαρκτου φυσικού ή και τεχνητού φωτισμού, στάθηκε δύσκολη η λήψη φωτογραφιών με μη επαγγελματικά μέσα.

Για να φτιάξουμε τα αρχιτεκτονικά σχέδια χρειάστηκε να το αποτυπώσουμε εξ' αρχής αφού τα αρχικά λόγω παλαιότητας δεν έχουν διασωθεί. Η αποτύπωση του κτιρίου (εξωτερικοί και εσωτερικοί τοίχοι, παράθυρα, πόρτες, κιγκλιδώματα, στέγες κ.α.) έγινε με χρήση μετροταινίας και μεταλλικού μέτρου κατά μήκος, πλάτος και ύψος. Έτσι στη πτυχιακή μας εργασία περιέχονται η κάτοψη, διάφορες όψεις, τομές, λεπτομέρειες σε δισδιάστατη αλλά και τρισδιάστατη μορφή με χρήση του προγράμματος Autocad 2005. Τα δισδιάστατα σχέδια είναι ασπρόμαυρα. Τα τρισδιάστατα προσπαθώντας να απεικονίσουμε το κτίριο όσον το δυνατό καλύτερα στο χαρτί, έγιναν έγχρωμα με τη μέθοδο των layer (λέϊερ), βάζοντας σε κάθε αντικείμενο παραπλήσιο χρώμα προς αυτό που έχει στη πραγματικότητα. Για να εκτυπωθούν όμως τα μεν και τα δεν λόγω του όγκου τους, απαιτήθηκαν πολλές τροποποιήσεις ώστε να είναι εκτυπώσιμα.

Η πληρέστερη μέθοδος, τοποθετώντας δηλαδή υλικά όμοια με τα υπάρχοντα στο κάθε αντικείμενο έγινε μέχρι τέλους στο Autocad 2005. Όμως λόγω του όγκου του στάθηκε αδύνατο να εκτυπωθούν από κάποιο επαγγελματία στις εκτυπώσεις έτσι προτιμήθηκε σαν εναλλακτική λύση η πρώτη. Ωστόσο στο CD εμπεριέχονται διάφορες όψεις του κτιρίου φέροντας ακριβή υλικά.

Τέλος, νομίζουμε πως το να λειτουργεί ως αποθήκη σιδηροσωλήνων και μηχανημάτων ένα κτίσμα με αυτή την εξαιρετική αρχιτεκτονική που το διακρίνει, που καταλαμβάνει τόση έκταση και σε τόσο επίκαιρη τοποθεσία δε του πρέπει, αφού μένει στην αφάνεια και απαξιώνεται. Γι' αυτό προτείνουμε μια ιδέα για νέα χρήση του, λειτουργώντας δηλαδή ως εκθεσιακό κέντρο καλλιτεχνικών έργων. Πίστεύουμε πάνω απ' όλα κάτι τέτοιο δε θα το αλλοιώσει σε κανένα επίπεδο` αντιθέτως θα αναδείχθει και θα συντηρηθεί καλύτερα όπως αρμόζει σε κάθε κτίριο που έχει χαρακτηριστεί διατηρητέο.

Α' ΜΕΡΟΣ

Π Ε Ι Ρ Α Ι Α Σ

Αρχικά κάνουμε μια ιστορική αναδρομή του Πειραιά. Οι πρώτες ενδείξεις κατοικίας του Πειραιά εμφανίζονται το 2.600 π.Χ. Την εποχή εκείνη ήταν μια ασημή περιοχή με βραχώδη γη ακατάλληλη για καλλιέργεια, απότομες υψομετρικές κλίσεις και εκτάσεις. Παράλληλα αποτελούσε νησί μια που χωρίζονταν από το ηπειρωτικό τμήμα της Αττικής στην περιοχή του Αλπέδου, δηλαδή στο σημερινό Νέο Φάληρο.

Το 13ο αιώνα π.Χ. ο Πειραιάς αποκτά την πρώτη αποικία με τον έρχομό των Μηνών από τον Ορχομενό, οι οποίοι κατοικούν στην Μουνικία το σημερινό Μικρολίμανο. Τα σημάδια των πρώτων οικήσεων τους βρίσκονται στην κορυφή του λόφου του Προφήτη Ηλία.

Λίγα χρόνια αργότερα το 507 π.Χ. ο Πειραιάς έγινε δήμος της Αττικής σύμφωνα με τις μεταρρυθμίσεις του Κλεισθένη. Η καίρια γεωγραφική θέση που κατέχει η πόλη του Πειραιά επισημάνθηκε μετά το τέλος του Περσικού πολέμου. Αντιλαμβανόμενος τη σημασία και την ισχύ που είχε ένα λιμάνι, ο Θεμιστοκλής αποφάσισε να το οργανώσει και να το οχυρώσει το 493-492 π.Χ. . Παράλληλα, το συνέδεσε με την Αθηνά μέσω των Μακρών Τειχών. Ως αυτή την εποχή το μόνο λιμάνι των Αθηνών στη περιοχή του Σαρωνικού ήταν το Φάληρο που χρησιμοποιούνταν από τα προϊστορικά χρόνια γιατί ήταν πιο κοντά στη πόλη.

Με την οικοδόμηση των Μακρών Τειχών, Βορείου και Νοτίου, οι Αθηναίοι θέλησαν να συνδέσουν αμυντικά τις δυο πόλεις, για να εξασφαλιστεί η επικοινωνία του άστεως με τα λιμάνια του Πειραιά σε περίπτωση πολέμου. Η περιοχή που περιελάμβαναν τα Μακρά Τείχη είχε έκταση περίπου 15.000 τ.μ. .Κατά την αποκάλυψη σημαντικών τμημάτων των Μακρών Τειχών αποδεικνύεται ότι η Πειραιώς θεμελιώθηκε στο Βόρειο σκέλος τους, το οποίο και ακολουθούσε μέχρι του σημείου που άλλαξε κατεύθυνση για να συναντήσει το Κεραμεικό και την Ιερά Οδό, χώρα ιδιαίτερης σημασίας κατά την αρχαιότητα. Ο χώρος του Κεραμεικού, μαζί με το Δημόσιο Σήμα (χώρο ταφής

των επιφανών ανδρών της αρχαιότητας) συνδεόταν με το χώρο της Ακαδημίας Πλάτωνος.

Στη συνέχεια ο Περικλής ανέθεσε στον Ιππόδαμο το σχεδιασμό της πόλης. Η ανάπτυξη της ξεκινά από τα Μακρά Τείχη και σταματά στη λοφώδη περιοχή της σημερινής Καλλιπόλης. Ολόκληρη η περιοχή ρυμοτομείται με βάση ορθογωνικού κανάβου το γνωστό « Ιπποδάμειο » σύστημα, που μένει αναλλοίωτο σε όλο τον Πειραιά.

Μετά την ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ. στους Περσικούς Πολέμους και τη λαμπρή νίκη του ελληνικού στόλου όπου ήταν η αρχή του τέλους για τον Ξέρξη, ο Πειραιάς σαν το κέντρο του ισχυρότατου Αθηναϊκού στόλου γίνεται αναπόσπαστο της Αθηναϊκής Πολιτείας. Την ιστορική αυτή περίοδο ο Πειραιάς έσφυζε από ζωή και κίνηση στη στεριά και τη θάλασσα κάτι που συνεχίστηκε ως τον Πελοποννησιακό Πόλεμο (431-404 π.Χ.).

Στο τέλος του Πελοποννησιακού Πολέμου το 405 π.Χ. στη σύγκρουση στους Αιγός ποταμούς καταστρέφεται ολόκληρη η ναυτική δύναμη των Αθηναίων από το Σπαρτιατικό στόλο. Έτσι καταρρέει η ναυτική Αθηναϊκή ηγεμονία η οποία εξαπλωνόταν σε όλη σχεδόν τη Μεσόγειο. Φυσικό επακόλουθο ήταν να τερματιστεί και η δόξα του Πειραιά. Αρχίζει μια περίοδος παρακμής με πολλές οδύνες, αλλά και μικρές αναλαμπές. Από το 341 π.Χ. και έπειτα, η πόλη δέχεται αλλεπάλληλες πολιορκίες, ενώ οι κατακτητές διαδέχονται ο ένας τον άλλον. Η περιοχή των Μακρών Τειχών, όπου και η οδός Πειραιώς, αρχίζει να χάνει τη σημασία της από το 86 π. Χ όταν ο Ρωμαίος στρατηγός Σύλλας πολιορκήσε και κατέλαβε την Αθήνα. Συστηματικά κατεδαφίστηκαν τα Μακρά Τείχη για να ταπεινωθούν και να αποδυναμωθούν οι Αθηναίοι και ποτέ δεν ξανακτίστηκαν. Την εποχή που ο Στράβων επισκέφτηκε το Πειραιά η πόλη περιοριζόταν « εις ολίγην κατοικίαν την περί τους λιμένας και το ιερόν του Διός του Σωτήρος ». Η παρακμή συνεχίζεται στα ρωμαϊκά χρόνια καθώς τα άλλοτε μεγαλοπρεπή δημόσια κτίρια, τα ιερά, οι μεγάλες εγκαταστάσεις, στοές, αποθήκες, νεόσοικοι και οι ωραίοι ευθύγραμμοι δρόμοι έρημοι παρουσιάζουν μεγάλη αντίθεση σε σχέση με το ένδοξο παρελθόν του Πειραιά.

Η κατάσταση οξύνεται το 330 μ.Χ. με την ίδρυση της Κωνσταντινούπολης . Ο Πειραιάς έχει χάσει τη σημασία τη δύναμη του και ερημώνει. Άξιες αναφοράς είναι οι περιγραφές περιηγητών και γεωγράφων στα χρόνια της τουρκοκρατίας. Στα τελευταία χρόνια της εποχής αυτής τονίζουν ιδιαίτερα την εντύπωση που τους έκανε η ερήμωσή της πόλης του Πειραιά και του λιμανιού αφού οι μόνοι κάτοικοι ήταν δύο φύλακες ενός πύργου που ειδοποιούσαν την Αθήνα όταν εμφανίζονταν πειρατικά πλοία.

Τη δύναμή του ο Πειραιάς την ξαναποκτά μετά την αποτίναξη του τουρκικού ζυγού, το 1834, όταν μεταφέρεται η πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους από το Ναύπλιο στην Αθήνα. Από τότε άρχισε σταδιακά να μπαίνει σε περίοδο ακμής.

Ο νεότερος Πειραιάς δημιουργήθηκε στην κυριολεξία εκ του μηδενός, για να γίνει το επίγειο της πρωτεύουσας του Ελληνικού Βασιλείου. Από το 1833 μέχρι το 1842 η Αντιβασιλεία και ο Όθωνας χρησιμοποίησαν την πολεοδομία και τον οργανωμένο εποικισμό (Χιώτες, Υδραίου).

Η σημασία του λιμανιού και η ανάγκη σύνδεσης του με την Αθήνα προβάλλει και πάλι με την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους και την ανακήρυξη, το 1834, της Αθήνας ως πρωτεύουσας του. Το 1834 εκπονείται το πολεοδομικό σχέδιο του Πειραιά από τον Σταμάτη Κλεάνθη και Εδουάρδο Σάουμπερτ. Οι δύο αρχιτέκτονες, όπως και ο Ιππόδαμος στην αρχαιότητα, είχαν την τύχη να δημιουργήσουν μια νέα πόλη σε εντελώς ελεύθερο χώρο.

Τελικά τα μεγαλόπνοα σχέδια των Κλεάνθη - Σάουμπερτ δεν ολοκληρώθηκαν όπως είχαν αρχικά σχεδιαστεί αφού ανασταλτικός παράγοντας υπήρξε ένας άλλος αρχιτέκτονας, ο Λέο φον Κλέντσε και οι τροποποιήσεις του. Είχε μεγαλύτερη πολιτική επιρροή, αλλά ότι συνέβη καταγράφονται αναλυτικότερα παρακάτω στην αναφορά μας συγκεκριμένα για την οδό Πειραιώς.

Η κατασκευή της οδού Πειραιώς αρχίζει αμέσως μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα, το 1834 και τελειώνει το 1835. Οι πηγές τη μνημονεύουν ως λιθόστρωτη και η εκμετάλλευση της ανήκει στο Δήμο Αθηναίων. Έτσι, το

λιμάνι συνδέεται με την πρωτεύουσα του κράτους και μέσω αυτού με τη σημαντική εμπορική οδό που κατεβαίνει από την Κεντρική Ευρώπη διαμέσου Nice Vanja, Σκοπίων, Θεσσαλονίκης, Τεμπών, Λαρίσης, Φαρσάλων και Αθήνας μέχρι την Πελοπόννησο. Η κύρια χρήση της οδού θα είναι η μεταφορά των εμπορευμάτων της επιτόπιας παραγωγής που πρόκειται να εξαχθεί και κυρίως των εισαγομένων ειδών που κατευθύνονται στην Αθήνα. Τα μουλάρια με τα οποία γινόταν δύσκολα η συγκοινωνία πριν αντικαθίστανται με αμάξια που τα σέρνουν κυρίως άλογα και βόδια. Το 1835 μετράμε 131 αμάξια για επιβάτες και 280 για εμπορεύματα, ενώ το Γενάρη του 1836, έχοντας μόνο 300 κατοίκους αρχίζει να συγκροτείται τάχιστα η νεώτερη φυσιογνωμία του Πειραιά.

Η οριστική μετατόπιση των Ανακτόρων στο ανατολικό τμήμα της οδού Ερμού (Gatner 1836) αφαίρεσε από τη δυτική συνοικία της Αθήνας τις εξαιρετικές για το μέλλον της προοπτικές. Δεκαπέντε χρόνια αργότερα, η εγκαθίδρυση μιας ελληνοαγγλικής εταιρείας επεξεργασίας μεταξιού δυτικά της Πειραιώς (Μεταξουργείο) αποτέλεσε ένα δεύτερο αρνητικό στοιχείο για την εξέλιξη της.

Το 1835 έφθασαν στον Πειραιά για μόνιμη εγκατάσταση οικογένειες από όλα τα μέρη της Ελλάδας, κυρίως όμως από τα νησιά και ιδιαίτερα από την Ύδρα και την Χίο. Έτσι έχτισαν τις δικές τους συνοικίες , τα Υδραϊκά, τα Χιώτικα και μια τρίτη συνοικία για τους κάτοικους που προέρχονταν από την υπόλοιπη Ελλάδα. Σύμφωνα με επίσημη απογραφή το 1941 στο Πειραιά υπήρχαν 2.611 κάτοικοι (και 500 σπίτια), το 1866 ο αριθμός τους ανέβηκε στις 7.500 και το 1895 έφθασε τις 50.200.

Μετά την αγγλογαλλική κατοχή του 1854 - 1857 η ανάπτυξη της πόλης και του λιμανιού παίρνουν πρωτοφανείς διαστάσεις. Μέχρι την έξωση του Όθωνα από την Ελλάδα (1862), ο Πειραιάς είχε κατορθώσει να γίνει μια μικρή εμπορική και ναυτική πόλη, ικανή να ανταγωνιστεί την Πάτρα και τη Σύρο. Η νέα πόλη είχε αναπτυχθεί κατά μήκος του νοτιοανατολικού τμήματος του κεντρικού

λιμανιού του Πειραιά. Ο χώρος ήταν οργανωμένος σε τρεις συνοικίες τη χιώτικη, την υδραϊκή και των παροίκων. Η εμπορική δραστηριότητα ήταν συγκεντρωμένη στο κέντρο της πόλης, δηλαδή μεταξύ της αδιαμόρφωτης τότε πλατείας Κοραή και της πλατείας Καραϊσκάκη (παλαιά Όθωνος - Απόλλωνος).

Στη δεκαετία του 1870 αποτελούσε μια πυκνοδομημένη αστική συνοικία με όμορφα αρχοντικά. Η περιοχή που άλλοτε φιλοξενούσε μεσοαστικά και μεγάλα αστικά στρώματα του πληθυσμού (1880 - 1920), ύστερα από ριζικές μεταβολές χρήσεων, μετέπεσε σε μια μικτή δομή λειτουργιών. Η συνύπαρξη του εμπορίου με τις παραγωγικές μονάδες, με τις κατοικίες και την έντονη κυκλοφορία δημιούργησε μια ανάμειξη διαφορετικών και ασύμβατων λειτουργιών, που τελικά οδήγησε αυτές τις συνοικίες σε μια οριστική υποβάθμιση.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το 1860 εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια της εκβιομηχάνισης του Πειραιά. Ενώ, μόλις τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1864, στο βόρειο τμήμα του λιμανιού άρχισε να αναπτύσσεται η βιομηχανική ζώνη της πόλης. Σ' αυτό συνέτεινε η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, οι φθηνές πρώτες ύλες και καύσιμα. Σημαντικό ρόλο έπαιξε και η εύκολη πρόσβαση για τη διοχέτευση των βιομηχανικών προϊόντων στην υπόλοιπη Ελλάδα, καθώς και στις εξωτερικές αγορές μέσω της θάλασσας. Έτσι, ως το 1875 η περιοχή αυτή είχε καταληφθεί από τα 2/3 του δυναμικού της ατμοκίνητης βιομηχανίας του Πειραιά.

Οι πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές και μετατάξεις δεν άφησαν ανέπαφο τον βιομηχανικό κλάδο. Έτσι μεταξύ των ετών 1883 - 1889 η πειραιϊκή βιομηχανία βιώνει την πρώτη κρίση καθώς το 1/3 των εργοστασίων της πόλης πτώχευσε. Το σαθρό πολιτικό και οικονομικό στερέωμα συνεχίζει να υφίσταται, με αποτέλεσμα η εξέλιξη της Πειραιϊκής βιομηχανίας να είναι ασταθής.

Παρ' όλ' αυτά από το 1890 ως το 1900 παρατηρείται ανάκαμψη. Ιδρύονται πολλά εργοστάσια και παράλληλα η χρήση του ατμού γενικεύεται. Μελανό σημείο στην παραπάνω περίοδο αποτελεί η πτώχευση του Ελληνικού κράτους. Λίγο αργότερα, το 1904 παραδόθηκε στην κυκλοφορία το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς - Δρέμελη. Το έργο αυτό έδωσε αναπτυξιακή ώθηση και εναλλακτική λύση, μια που τώρα τα προϊόντα μπορούσαν να διοχετεύονται με άνεση σε όλη την Ελλάδα.

Η όψη της βιομηχανικής ζώνης άλλαξε σιγά-σιγά μετά τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Η αύξηση της εμπορικής και ναυτιλιακής κίνησης στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά οδήγησε στην μεταφορά των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων από την βορειοδυτική πλευρά του λιμένα Αλών στο Πέραμα. Ανάλογη τύχη είχαν και τα εργοστάσια

που ήταν εγκατεστημένα μέσα στην πόλη. Βαθμιαία περιορίστηκαν στη βιομηχανική ζώνη, η οποία επεκτάθηκε κατά μήκος της οδού Πειραιώς - Αθηνών και έγινε ο αποκλειστικός χώρος εγκατάστασης εργοστάσιων. Πέρα από τις γραμμές, το αποξηραμένο έλος, τα πεδινά τμήματα της πόλης έχουν καταληφθεί από τη βιομηχανία.

Ο λόφος της Δραπετσώνας είναι άκτιστος στην κορυφή του, σχεδόν εκτός της πόλης. Η βιομηχανική ζώνη έχει καταλάβει ολόκληρο το παλαιό Αλίπεδο, φθάνοντας μέχρι τις παρυφές της Λεύκας με τα μεγάλα εργοστάσια του Δηλαβέρη (κεραμοποιείο), του Κουππά (μηχανουργείο), του Ρετσίνα (υφαντουργείο) και στις βόρειες παρυφές της στον λόφο του Βώκου έχει στηθεί η γειτονία των Μανιατών μεταναστών.

Σημαντικός παράγοντας στην οικονομική και πολεοδομική εξέλιξη του Πειραιά υπήρξε η Μικρασιατική κατάρωση του 1922-24, η οποία ως συνέπεια είχε 1.500.000 πρόσφυγες, σημαντικό μέρος των οποίων μετοίκισε και εγκαταστάθηκε στην χώρα μας. Η εγκατάσταση αυτή δημιούργησε, όπως ήταν φυσικό, οξύτατα προβλήματα (στεγαστικό - εργασιακή απασχόληση κ.α.) και αποτελούσε την αρχή για την βαθμιαία αλλοίωση της πληθυσμιακής συνθέσεις του τόπου. Ταυτόχρονα υπήρξε χρήσιμη και παραγωγικά αποδοτική, γιατί ενίσχυσε την οικονομία της χώρας μ' ένα αξιολόγο δυναμικό, που η συμβολή του εκτιμήθηκε ως απόλυτα θετική για τα ευρύτατα ελληνικά πλαίσια.

Επίσης μετά τον ερχομό των μικρασιατών προσφύγων η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά έγινε ο πυρήνας γύρω από τον οποίο δημιουργήθηκαν νέοι συνοικισμοί στην Δραπετσώνα, το Κερατσίνι, τη Νίκαια και τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη. Έτσι η περιοχή των εργοστάσιων βρέθηκε στο κέντρο του πολεοδομικού ιστού και ταυτόχρονα αποτέλεσε το σύνορο ανάμεσα στις κακές και καλές από περιβαλλοντική άποψη συνοικίες του Πειραιά. Οι νέες προσφυγικές συνοικίες των Ταμπουριών, της Παλιάς Κοκκινιάς μαζί με την παλιότερη γειτονία των Μανιατικών, όπως και οι πιο αραιοκτισμένες στα Καμίνια και στο Μοσχάτο αποτελούν τώρα την πρώτη

περιφέρεια της πόλης, ακριβώς πίσω από το τείχος των εργοστασίων.

Στα μέτωπα του λιμανιού, μια γενιά αποθηκών και εγκαταστάσεων έχει κλίσει την ακτή σε όλο το μήκος, από το Παλατάκι έως τα Λιπάσματα, ενώ τα μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα φθάνουν μέχρι τη θάλασσα στο δυτικό τμήμα.

Τα σημερινά μηχανουργεία και χυτήρια εγκαταστάθηκαν σχεδόν όλα στους χώρους μεταξύ των σιδηροδρομικών γραμμών Πελοποννήσου και Λαρίσης και τους διασταυρωμένους δρόμους, Αγ. Διονυσίου, Πολυδεύκους, Δραγατσανίου, Γραβιάς, Δερβενακίων, Ασκληπιού, Χαϊδαρίου, Κόνωνος, Κάστορος. Μετά το αμόνι λειτούργησε η φρέζα και ο τόρνος και όλα τα άλλα μηχανήματα κατεργασίας σιδηρού, χαλκού και άλλων μετάλλων. Έτσι ιδρύονται καινούργια μηχανουργεία, τα οποία είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της αναπτυσσόμενης βιομηχανίας. Οι ανάγκες, που παρουσιάζουν τα διάφορα μηχανουργεία στην περιοχή, έχουν σαν αποτέλεσμα την εγκατάσταση στην οδό Μαυρομιχάλη εμπορικών οίκων, χαλκού, τα ηλεκτρικά εργαλεία, τις βίδες κ.α. αλλά και εξαρτήματα των μηχανών. Προς τους κάθετους δρόμους της οδού Μαυρομιχάλη και την γειτνιάζουσα περιοχή, κύριος την οδό Ρετσίνα, εγκαταστάθηκαν διάφορες αποθήκες, οι οποίες ασχολήθηκαν με την προμήθεια μηχανών, ανταλλακτικών και διάφορων εργαλείων.

Η βαριά βιομηχανία εγκαταστάθηκε πέρα από την περιφέρεια Αγ. Διονυσίου και Αγίας Σοφίας μέχρι τον Άγιο Γεώργιο. Η ελαφριά βιομηχανία εγκαταστάθηκε προς Ανατολάς στην περιοχή Λεύκας, Παλαιάς Κοκκινιάς, οδού Πειραιώς και Μοσχάτου. Στο κέντρο του λιμανιού, γύρο από το πρώτο εμπορικό τρίγωνο της πλατείας Καραϊσκάκη και της Δημοτικής Αγοράς, μια μεγάλη ζώνη καταστημάτων εξυπηρετεί τις δυτικές συνοικίες αλλά και τη νησιωτική Ελλάδα που εξαρτιέται από τον Πειραιά.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος 1/9/1939 – 2/1945 είχε πολύ οδυνηρά επακόλουθα για τον Πειραιά· τη πείνα, τη Μαύρη Αγορά, την αποτελμάτωση της οικονομίας, τις συλ-

λήψεις, τις εκτελέσεις και την ομαδική φυγή των κατοίκων προς την Αθήνα. Όσοι δεν έφυγαν ειδοποιήθηκαν από τις αρχές να εγκαταλείψουν την πόλη, τετρακόσιες χιλιάδες άνθρωποι μέσα στο καταχείμωνο. Η πόλη ερήμωσε για πολλούς μήνες. Το εμπορικότερο τμήμα του Πειραιά, δηλαδή το χονδρικό εμπόριο τροφίμων, τα ναυτιλιακά και τα σιδηρουργικά είδη, νεκρώθηκε τελείως, ενώ βασίλευε το παρεμπόριο τροφίμων και οι μεταπρατικές συναλλαγές .

Μεταπολεμικά άρχισε σταδιακά και συνεχίζεται μέχρι σήμερα η αποβιομηχάνιση του Πειραιά. Ειδικότερα με νόμο της Δικτατορίας το 1971, που καθιέρωνε « Ζώνες Κινήτρων » η Αθήνα και ο Πειραιάς έπαψαν να προσελκύουν βιομηχανίες. Ενώ, το 1984 με το διάταγμα 84/84 πολλές από τις ήδη υπάρχουσες, μετεγκαταστάθηκαν σε άλλες περιοχές προβλεπόμενες από το κράτος, έτσι, η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά μαστιζείται σήμερα από κενά βιομηχανικά κτίρια τα οποία έχουν υποστεί αλλεπάλληλες χρήσεις, δίχως να έχει προηγηθεί κάποια πολεοδομική ή αρχιτεκτονική μελέτη ή αρχιτεκτονικός σχεδιασμός.

Παράλληλα από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, αυξήθηκε σημαντικά το κόστος ορισμένων συντελεστών της παραγωγής. Συγκεκριμένα, αυξήθηκε η αμοιβή εργασίας, οι τιμές γης, το κόστος μεταφοράς κ.λ.π. .

Οι εξελίξεις αυτές είχαν δυσμενή επίδραση στην ανάπτυξη της μεταποίησης. Άλλωστε κάτι τέτοιο ήταν φυσικό επακόλουθο από τη στιγμή που δεν συνοδεύτηκαν από μια παράλληλη προσπάθεια εξουδετέρωσης του κόστους παραγωγής μέσω του εκσυγχρονισμού εγκαταστάσεων και των οργανωτικών μονάδων, όπως επίσης και της αύξησης της παραγωγής μέσω εξαγωγών.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η συρρίκνωση της δευτερογενούς δραστηριότητας, ενώ αυξάνεται ο αριθμός των μονάδων και των απασχολούμενων στην τριτογενή δραστηριότητα. Ειδικά για τον Πειραιά η επέκταση της τριτογενούς δραστηριότητας και του κεντρικού χώρου ήταν έντονη και διαρκής στην πρώτη μεταπολεμική δεκαετία.

Η επέκταση του είχε την ίδια μορφή με εκείνη της Αθήνας, ωστόσο σε πιο περιορισμένη κλίμακα. Η λειτουργία του σαν λιμάνι και μόνο και η άμεση εξάρτηση από την Αθήνα δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη του σε αυτόνομο κέντρο υψηλής ακτίνας επιρροής.

Το κέντρο του Πειραιά καλύπτει πέρα από τις ανάγκες των κατοίκων του Δήμου και όλες τις σπανιότερες και εξειδικευμένες ανάγκες των γειτονικών Δήμων, ενώ για ορισμένες υπηρεσίες αποκτά μητροπολιτική διάσταση (μεταφορές, αποθηκεύσεις, χονδρικό εμπόριο, ψυχαγωγία κ.τ.λ.). Τέτοιες χρήσεις βρήκαν καταφύγιο στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου, στις εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές μονάδες, αλλοιώνοντας το βιομηχανικό τοπίο, αποδυναμώνοντας τον παλιό ιστό.

Σιδηροδρομικές γραμμές γύρω από τα εργοστάσια

Ξεχωριστό κεφάλαιο για την βιομηχανική και όχι μόνο ζώνη του Πειραιά αλλά και της Αθήνας αποτέλεσε η εγκαινίαση το 1869 του σιδηροδρόμου Αθηνάς - Πειραιά. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα τα εργοστάσια καταλάμβαναν όλη την έκταση που περιέκλεισαν οι οδοί Άγιου Διονυσίου, Άγιου Δημήτριου, Παλαμηδιού, Μεθώνης, Ρετσίνα και Ακτής Κονδύλη.

Το 1902 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου που κτίστηκε δίπλα στο κατάστημα του σιδηρόδρομου Πειραιώς - Αθηνών. Η γραμμή πέρασε από τη βιομηχανική ζώνη, διέτεμνε τις οδούς Αγ. Διονυσίου, Πολυδεύκους, Κάστορος, Γραβιάς κι αφού διασταυρωνόταν με την οδό Θηβών, πίσω από το εργοστάσιο των Ρετσίνα, κατευθυνόταν προς Ρέντη.

Το 1904 κατασκευάστηκε η γραμμή Πειραιώς - Δεμερλή και αργότερα μια καινούργια γραμμή Δεμερλή - Λάρισα - Σύνορα. Αρχικά υπήρχε διαφωνία ανάμεσα στην εκάστοτε αναδοχή εταιρία από τη μια πλευρά και το κράτος - την τοπική αυτοδιοίκηση από την άλλη για τη θέση του σταθμού στον Πειραιά. Τελικά ο σταθμός ανεγέρθη στην Ηετιώνεια Χερσόνησο και η γραμμή πέρασε, παρά τις αντιρρήσεις της δημοτικής αρχής, μέσα από τον συνοικισμό των εργοστασίων. Ξεκινούσε από την Ηετιώνεια, περνούσε δίπλα από το νεκροταφείο του Αγ. Διονυσίου, διέσχιζε την οδό Μεθώνης, ένα μικρό κομμάτι της οδού Παλαμηδιού και αφού διασταυρώνονταν με την οδό Θηβών έξω από τα εργοστάσια του Βασιλειάδη και του Λύγινου, κατευθυνόταν προς Ρέντη.

Ο Πειραιάς ήταν η κεφαλή τριών σιδηροδρομικών γραμμών, που συνέδεσαν την πόλη με όλη την επικράτεια με συνέπεια η πόλη να χωριστεί σε δύο μέρη. Βόρεια της γραμμής Πειραιώς - Αθηνών υπήρχαν τα εργοστάσια και νότια η υπόλοιπη πόλη. Αναμφισβήτητα το γεγονός της κατασκευής σιδηροδρόμου έδωσε μια νέα ευκαιρία ανάπτυξης των απασχολήσεων σε εργασιακό επίπεδο για την

βιομηχανία. Παράλληλα βοήθησε τα μέγιστα την καθημερινότητα των πολιτών οι οποίοι τώρα είχαν μια σύγχρονη επιλογή μετακίνησης. Γενικά ο σιδηρόδρομος ήταν ένα από τα λίγα δημόσια έργα που μπήκε στη ζωή των πολιτών σχετικά κοντά χρονικά με ότι συνέβαινε εκτός Ελλάδας.

Η ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Η οδός Πειραιώς, μια από τις κύριες αρτηρίες της πρωτεύουσας που συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά, έχει μια μακρόχρονη, σημαντική ιστορία που συμβαδίζει με την ιστορία της Αθήνας από την αρχαιότητα. Συνδεμένη στενά με την ιστορία της και τις διαδοχικές φάσεις εξέλιξης της περιοχής μέχρι σήμερα είναι και η μορφή της. Τα βιομηχανικά κτίρια της οδού Πειραιώς απαντώνται σε αραιή διάταξη, με σχετική πύκνωση προς τον Πειραιά, και σηματοδοτούν την περιοχή από το 1834 και μετά, εποχή που κάνει δειλά την εμφάνιση της η βιομηχανία στην περιοχή.

Από το 1833, οι « αρχιτέκτονες της Κυβερνήσεως », Σταμάτης Κλεάνθης και Εδουάρδος Σάουμπερτ, ετοίμασαν ένα μνημειώδες μέλλον για την οδό. Η χάραξη του σχεδίου έγινε βάσει του ορθογωνίου συστήματος ρυμοτομίας, με παράλληλους και κάθετους δρόμους. Χώρισαν τον Πειραιά σε δύο τμήματα, το νοτιοανατολικό και το βορειοδυτικό που θα σχηματιζόταν από την επιχωμάτωση και οικοπεδοποίηση του λιμένα Αλών. Τα δύο τμήματα ένωνε ένα ορθογώνιο τρίγωνο στη βορειοανατολική γωνιά του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά. Στην κορυφή του κατέληγε η οδός που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά (η σημερινή Πειραιώς) και τις πλευρές του τριγώνου διαμόρφωναν οι οδοί Μακρά Στοά (σημερινή Γούναρη) και Μιαούλη (σημερινή Εθνικής Αντιστάσεως).

Σχεδίασαν τη μεγαλειώδη εκκίνηση της από τη σημερινή πλατεία Ομονοίας και τη μεγαλειώδη απόληξη της στη σημερινή πλατεία Καραϊσκάκη του λιμανιού. Φαντάστηκαν το μεγάλο αξόνα με “ βουλευάρτα ” στην αρχή και το τέλος, με πλατείες και μέγαρα. Η σύνθεση ήταν συμμετρική με κεντρικό άξονα που οδηγούσε στην Ακρόπολη μέσω της οδού Αθηνάς. Τα ανάκτορα είχαν τοποθετηθεί στην Ομόνοια, μετωπικά σε αυτόν τον αξόνα.

Τα όρια της πόλης αποτελούσαν οι οδοί Θερμοπυλών, Αγίου Διονυσίου, Φωκίωνος, πλατεία Ιπποδάμειας, Ηφαίστου (σημερινή Ελευθερίου Βενιζέλου), Μουνιχίας (σημερινή Γρ. Λαμπράκη), ακτή Μουτσοπούλου, Φιλελλήνων, ακτή Μιαούλη και ακτή Ποσειδώνος (σημερινή ακτή Ποσειδώνος - ακτή Καλλιμασιώτη). Το βορειοδυτικό τμήμα της πόλης δεν ολοκληρώθηκε γιατί δεν έγινε η επιχωμάτωση και οι οδοί Κόνωνος και Αλιπέδου φτάνουν μέχρι την Πλούτωνος (ακτή Καλλιμασιώτη). Αυτά ήταν τα σχέδια των Σταμάτη Κλεάνθη και Εδουάρδου Σάουμπερτ.

Οι δύο αρχιτέκτονες υπέβαλλαν το σχέδιό τους στην Αντιβασιλεία, η οποία φευ πριν από την έγκρισή της ζήτησε τη γνώμη ενός άλλου αρχιτέκτονα του Λέο φον Κλέντσε ο οποίος ήταν και μυστικός σύμβουλος του βασιλιά της Βαυαρίας Λουδοβίκου. Ο Λέο φον Κλέντσε με τον ερχομό του στην Αθήνα το 1834 ανέλαβε να προσγειώσει τα οραματικά σχέδια των δυο αρχιτεκτόνων. Μεγάλες αλλαγές έγιναν κυρίως στον πυρήνα των δυο σχεδίων, ενώ οι βασικές αρχές σχεδιασμού του δρόμου, ο οποίος θα ένωνε την πρωτεύουσα με το επίνειο, διατηρήθηκαν οι ίδιες, με λίγες μόνο τροποποιήσεις. Πιο συγκεκριμένα τροποποίησε το σχέδιο προτείνοντας τη χωροθέτηση των Ανακτόρων στον Κεραμεικό μαζί με το αυλαρχείο και τα υπουργεία. Από την άλλη πλευρά της Πειραιώς, όπου βρίσκονται σήμερα το «Γκάζι» και η διασταύρωση της Ιεράς Οδού, τοποθετούσε τη Βουλή και τη Γερουσία. Η οριστική μετατόπιση του σημείου εγκατάστασης των Ανακτόρων από τον Κεραμεικό στο ανατολικό τμήμα της οδού Ερμού αφαιρέσε από τη δυτική συνοικία της Αθήνας όλες τις εξαιρετικές για το μέλλον της προοπτικές.

Αντιλαμβάνεται κανείς τι ρόλο επρόκειτο να διαδραματίσει ένας τέτοιος άξονας που άρχιζε με ανάκτορα, βουλευτήρια, ναούς και χρηματιστήρια και τελείωνε επίσης σε ανάκτορα τυλιγμένα με δεντροστοιχίες στην ακτή του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας.

Στις 13 Αυγούστου του 1834 ο Κλέντσε υπέβαλλε το τελικό « τροποποιημένο και διορθωμένο σχέδιο » στην Αντιβασιλεία για την τελική έγκριση, όπως αναφέρει ο ίδιος

στο βιβλίο που δημοσίευσε το 1838 με παρατηρήσεις από το ταξίδι του στην Ελλάδα.

Τελικά το μέλλον για την οδό Πειραιώς δεν ήταν όπως το οραματίζονταν τη δεκαετία του 1830. Κανένα από τα διοικητικά και ανακτορικά κέντρα δεν κατασκευάστηκε. Τα έργα άρχισαν αμέσως μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας, από το Ναύπλιο, στην Αθήνα το 1834 και τελειώσαν το 1835. Είχε μήκος περίπου 8 χιλιόμετρα και στοίχισε 126.277 δραχμές.

Στη νεότερη Ελλάδα δεν έχει υπάρξει πιο επίσημο, πομπώδες και φιλόδοξο πολεοδομικό σχέδιο, με τέτοια δραματική ανατροπή.

Από τα νότια της Ομόνοιας έως το λιμάνι, άρχισε να συγκεντρώνεται ό,τι ανεπιθύμητο, οχληρό και ρυπαρό. Εργοστάσια, βιοτεχνίες, αποθήκες και χονδρεμπόριο. Αργότερα βρήκαν θέση επίσης προσφυγικοί συνοικισμοί.

Η ανάγκη δημιουργίας του δρόμου ήταν προφανής. Ήταν η εποχή που το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος γινόταν δια θαλάσσης και κατά συνέπεια θα έπρεπε η πρωτεύουσα να συνδέεται με το επίνειο της. Ο δρόμος ήταν αδιάβατος το χειμώνα από τις πλημμύρες και το καλοκαίρι, πνιγηρός γεμάτος σκόνη. Ωστόσο η κυκλοφορία ήταν πυκνή.

Το 1857 ορίστηκε μια ζώνη 200 μέτρων στην πλευρά της Πειραιώς όπου επιτρεπόταν η εγκατάσταση κεραμιδοποιείων, πράγμα που αποτελεί ένδειξη για τις μελλοντικές χρήσεις. Την υποβαθμισμένη εικόνα συμπλήρωναν τα ασβεστοκάμινο και λίγο αργότερα, τα βυρσοδεψεία.

Στο αθηναϊκό σκέλος της Πειραιώς, πέρα από την πλατεία Ομονοίας, τα νεοκλασικά κτίρια κάλυψαν όλο το μήκος ως την Ιερά Οδό. Η εγκατάσταση του Γκαζιού, το 1862, λειτούργησε ως φράγμα και διέκοψε τη συνεχή επέκταση του αστικού ιστού προς τα νότια. Σε αυτή τη διακοπή της συνέχειας έπαιξε ρόλο το όρυγμα του σιδηροδρόμου, στο τμήμα Πετράλωνα - Θησείο, όπως και οι ανασκαφές του Κεραμεικού.

Παρά την υποβάθμιση και του αθηναϊκού τμήματος της

Πειραιώς, η αλήθεια είναι ότι στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπήρξε ποτέ μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανιών. Μετά το Γκάζι, μόνο δύο σημαντικά εργοστάσια δημιουργήθηκαν. Το « Ελληνικών Πιλοποιείων » του Ηλ. Πουλόπουλου (1886) και η Σοκολατοποιεία « Παυλίδη » (1884).

Το εργοστάσιο του Γκαζιού οικοδομείται στην απόληξη της τρίτης και πιο υποβαθμισμένης κορυφής του ιστορικού τριγώνου της πόλης, στην αρχή της οδού Πειραιώς, στην περιοχή του αρχαίου Κεραμικού, στο ξεκίνημα της Ιεράς οδού. Ηχηρά σημεία, διασταυρωμένοι ιστορικοί και συμβολικοί άξονες. Από τη δεκαετία του 60 γύρω από το εργοστάσιο ξεκινά μια πρωτοφανής οικοδομική δραστηριότητα, που έχει σαν αποτέλεσμα, σε λίγα χρόνια, να βρίσκεται στο κέντρο της πόλης.

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η σημερινή εικόνα της οδού Πειραιώς, όχι μόνο δε θυμίζει τίποτε από την ιστορικότητα του δρόμου, αλλά αντίθετα δείχνει σημάδια υποβάθμισης και παρακμής.

Τα βιομηχανικά κτίρια της οδού Πειραιώς, ήταν ζωντανοί οργανισμοί που άλλαζαν διαρκώς. Όσα υπάρχουν σήμερα, έχουν προκύψει από αλλεπάλληλες προσθήκες, αλλαγές και επεκτάσεις και φέρουν τα ίχνη όλων των εποχών που έζησαν. Η σύγχρονη εικόνα της οδού Πειραιώς φέρει εμφανή τα ίχνη της αποβιομηχανοποίησης και των ανακατατάξεων που υφίσταται η ελληνική βιομηχανία.

Η οδός Πειραιώς είναι μια από τις απαρχαιωμένες οδικές αρτηρίες του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθήνας - Πειραιά. Δεν μπορεί ικανοποιητικά να εξυπηρετήσει τον όγκο των μεταφορών που πραγματοποιούνται σ' αυτήν. Λείπει ο γενικός σχεδιασμός αποσυμφόρησης της οδού, κατασκευής ανισόπεδων συγκοινωνιακών κόμβων, που θα διευκολύνουν την γρήγορη μετακίνηση των οχημάτων κατά μήκος της. Η διαπλάτυνση της οδού είναι απαραίτητη για να αυξηθούν οι λωρίδες κυκλοφορίας αυτοκίνητων και για να δημιουργηθούν άνετα πεζοδρόμια για τη μετακίνηση των πεζών.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση στην περιοχή της οδού καταγράφονται πάνω από τα ανεκτά όρια, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται απαράδεκτες, αρνητικές συνθήκες για εργασία, κατοικία ή και περίπατο κατά μήκος της οδού γι' αυτούς που θέλουν να γνωρίσουν τα ιστορικά μνημεία αυτού του πανάρχαιου δρόμου.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει ολοκληρώσει τη μελέτη που αφορά την ανάπλαση της οδού Πειραιώς σ' όλο το μήκος της, από την Ομόνοια μέχρι τον κόμβο της Γρηγορίου Λαμπράκη. Σύμφωνα με αυτή ο άξονας της οδού Πειραιώς λογίζεται σαν ενιαία διαδρομή, μέσα από την οποία θα ανασύρονται

μνήμες, ενώ ταυτόχρονα νέες χρήσεις πολιτιστικού και ψυχαγωγικού περιεχομένου θα πάρουν θέση στα κελύφη των παλιών και νέων κτιρίων. Σαν στόχοι της μελέτης τέθηκαν οι εξής:

- την αλλαγή του σημερινού χαρακτήρα του δρόμου και την απόδοση σ' αυτόν χαρακτήρα κέντρου πολιτιστικού ενδιαφέροντος και αναψυχής.
- την ανάδειξη της ιστορικότητας και της ταυτότητας του
- την κατοχύρωση της αρχιτεκτονικής του φυσιογνωμίας και την αισθητική αναβάθμισή του.
- την διατήρηση, προστασία και αξιοποίηση του κτιριακού πλούτου σ' όλη τη διαδρομή του.

Για την ικανοποίηση των παραπάνω στόχων τέθηκαν από την πολιτεία συγκεκριμένοι κατευθυντήριοι άξονες:

- Απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων και τόνωση εκείνων που θα επιτρέψουν ο δρόμος να αποκτήσει περισσότερο χαρακτήρα κέντρου πολιτιστικού ενδιαφέροντος, διοίκησης και αναψυχής.
- Προστασία και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων που συγκεντρώνονται στην περιοχή (πλατεία Κουμουνδούρου, Κεραμεικός, Μακρά Τείχη).
- Επισήμανση και προβολή των σημείων εκείνων που ήδη σηματοδοτούν τον πολιτιστικό χαρακτήρα που επιθυμείται να αποκτήσει ο δρόμος.
- Σύνδεση του δρόμου με άλλες περιοχές για τις οποίες είχαν εκπονηθεί ανάλογες μελέτες χρήσεων

και έχουν συνταχτεί προγράμματα ανάπλασης τους, στην ακτίνα επιρροής των οποίων βρίσκεται η οδός Πειραιώς (μελέτες του Ψυρρή, του Θησειού, του Μεταξουργείου, του Ιστορικού Κέντρου του Πειραιά, μελέτη χρήσεων της περιοχής Ελαιώνα, ακτή Βοτσαλάκια κ.ά.).

- Ουσιαστική ρύθμιση της δόμησης στην περιοχή με παρέμβαση στους όρους δόμησης και καθορισμό ειδικών όρων και περιορισμών.
- Ανάδειξη της ιστορικότητας του δρόμου που ακολουθεί το Βόρειο σκέλος των Μακρών Τειχών, μέχρι την στροφή προς τον Κεραμεικό και προστασία της θέας προς την Ακρόπολη.
- Διατήρηση του κτιριακού πλούτου του δρόμου με ένταξη νέων χρήσεων στα παλαιά (Ηβη, Χρωπεί, Νέλσων, Σάνιτας, Εθνική Πινακοθήκη κ.α.).
- Απομάκρυνση των στοιχείων που προσβάλλουν τον Δημόσιο χώρο και τα κτίρια για μια καλύτερη αντιληπτική οργάνωση του δρόμου.
- Εμπλουτισμός του δρόμου με ελευθέρους χώρους.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με πρόβλεψη πεζοδρόμων, παράπλευρων δρόμων, νησίδων πρασίνου και χώρων στάθμευσης για την ανακούφιση της κίνησης πεζών και αυτοκινήτων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω ο άξονας της Πειραιώς χαρακτηρίζεται σαν « ιστορικό τμήμα της πόλης » και καθορίζεται η ζώνη προστασίας αυτού. Απομακρύνονται εκείνες οι επαγγελματικές δραστηριότητες που δημιουργούν προβλήματα οπτικής ή άλλης ρύπανσης. Τονώνονται οι χρήσεις

που αναβαθμίζουν την περιοχή, όπως κατοικίας, λιανικό εμπόριο, γραφεία, εκπαίδευση, αθλητισμός, αναψυχή. Διατηρούνται εν λειτουργία τα παλαιά εργοστάσια σαν σημεία αναφοράς του αρχικού χαρακτήρα της Πειραιώς. Σε πρώτη φάση από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με προεδρικό διάταγμα αξιολογήθηκαν 170 κτίρια ως διατηρητέα, στα οποία περιλαμβάνονται 45 τα οποία έχουν ή είχαν βιομηχανική χρήση. Σ' όλα αυτά προτείνεται να διατηρηθούν, να επισκευαστούν, να αποκατασταθούν και να απομακρυνθούν απ' αυτά στοιχεία του περιβάλλοντος τους που τα καλύπτουν ή τα προσβάλλουν. Δεν επιτρέπεται καμμία αλλοίωση ή καταστροφή ακόμα και μικρής έκτασης παρέμβαση. Τα παλαιά εργοστάσια χαρακτηρίζονται ως προστατευόμενο και προς διατήρηση μορφολογικό στοιχείο της περιοχής .

Γ' ΜΕΡΟΣ

ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΙΣΜΟΣ

Ο Νεοκλασικισμός ή και απλά Κλασικισμός είναι ο ρυθμός που ιδιαίτερα στην Ευρώπη και περισσότερο στο Νεοελληνικό κράτος παρήγαγε τις « μητρικές » μορφές των πόλεων όπως εξελίχθηκαν σήμερα. Εμφανίστηκε πρώτη φορά στην Ιταλία το 17^ο αιώνα, εξαπλώθηκε και κυριάρχησε σε όλη την Ευρώπη από το 18^ο ως το 19^ο αιώνα και περιστασιακά ως τις αρχές του 20^{ου}.

Σαν φαινόμενο - μορφή και καταλύτης - συνδέεται με την πολεοδομία, με τη στενή έννοια του όρου δηλαδή σε ότι αφορά τη φυσική έκφραση του συνόλου των ανθρωπογενών κατασκευασμάτων στο χτισμένο περιβάλλον, σε αντιδιαστολή με την ευρύτερη έννοια του Σχεδιασμού - Προγραμματισμού (Planning). Η πολεοδομική αναφορά σχετίζεται σχεδόν ολοκληρωτικά στη Νεοκλασική Πόλη και όχι στη Νεοκλασική πολεοδομία που, αν υπάρχει, θα έπρεπε να ταυτιστεί και να ονομαστεί πολεοδομία του 19^{ου} αιώνα που προήλθε από προγενέστερα μαζί με τα συγχρονικά αναπτυσσόμενα συστήματα παραγωγής και κοινωνικοπολιτικής διάβρωσης ξένα από τον εκλεκτικό χαρακτήρα του Κλασικισμού.

Ο Κλασικισμός εισέρχεται στην κεντρική και τη νότια Ελλάδα από τους Βαυαρούς και στα Ιόνια νησιά από τους Γάλλους και τους Βρετανούς της εποχής που κυριάρχησαν εκεί. Όμως παρότι εισέρχεται σαν αρχιτεκτονική μονάδα ή σύνολο, ψυχρός, άχρωμος, συμμετρικός και άκαμπτος φιλιώνεται με το περιβάλλον και το κλίμα. Διαχέεται στους δρόμους και τις παρυφές των νέων πόλεων, απορροφάται και αναπαύεται. Σιγά - σιγά όχι μοναχά εξελληνίστηκε, αποκτώντας γνήσιο τοπικό χαρακτήρα και έκφραση αλλά εξελλήνισε και ξένους όπως τον Τσίλλερ.

Κυριαρχεί στην ελληνική ατμόσφαιρα αποκτά ρυθμική και οικοδομική ευλυγισία, προσφέρει μονάδες και στοιχεία χρήσιμα και αναγκαία για την σύνθεση και συμπλήρωση των νέων ή αναπτυσσόμενων πόλεων, ανεξάρτητα από το ρυμοτομικό τους χαρακτήρα. Αποδεσμεύεται από την τοπική συμμετρία την επιφανειακή προβολή και χειρίζεται άνετα ελεύ-

θερους όγκους, κατατμήσεις γωνιών, τοξωτές ή με πεσσούς και επιστήλια στοές. Στηρίζει τη παραγωγή τυποποιημένων και προκατασκευασμένων στοιχείων: κιγκλιδώματα, διακοσμητικά κεραμικά πρόστεγα, ζωγραφικές φρίζες κ.λ.π.

Η νεοκλασική Πόλη βρήκε την αρμονική και λειτουργική σχέση αναλογίας ύψους κτιρίου με το πλάτος του δρόμου. Επίσης βρήκε τη συνθετικά πολυποίκιλη προβολή της όψης των κτιρίων στους δρόμους: ανισοϋψής « ουρανογραμμή », χαραμάδες κήπων, εξώστες και εσοχές. Ακροκέραμα, γύψινα ή κεραμικά ανάγλυφα και γλυπτά, σιδεριές, χρώμα και μάρμαρο επένδυσαν διακοσμητικά με ένα εκλεπτυσμένο γνήσιο τοπικό γούστο από το πλουσιότερο ως το απλοϊκότερο κτίσμα.

Αγκάλιασε την ήρεμη αστική γειτονιά, το «πάρε – δώσε » της αγοράς και του καφενείου καθώς και τους μεγαλόπρεπους, στη σωστή κλίμακα, δρόμους τους συνδεδεμένους με τα δημόσια κτίρια. Στην Αθήνα τα Ανάκτορα, η Ακαδημία, η βιβλιοθήκη και η προοπτική των αρχαίων μνημείων καθόριζαν τα γεωγραφικά και πολεοδομικά σημεία αναφοράς και αναγνώρισης.

Η νεοελληνική πόλη του 19^{ου} αιώνα στήθηκε με ελάχιστο προσχεδίασμα, ρυμοτομική χάραξη και σε χρόνο περίπου μισό αιώνα. Σε κάθε άλλη περίπτωση θα εμφανιζόταν σαν αποτέλεσμα μιας απρόσωπης και ουδέτερης μορφής πόλης – στρατώνα. Όμως, η συμμετοχή του πληθυσμού βρέθηκε σε συνεπή ανταπόκριση, σε μέτρο και κλίμακα με το συντελούμενο έργο, με τελικό αποτέλεσμα την παραγωγή συνθετικότερης και δημιουργικότερης μορφής.

Το γούστο και οι απαιτήσεις των εργοδοτών ντόπιων ή ξένων, η προσφορά εργασίας από εμπνευσμένους μαστόρους, με ιδιαίτερες ικανότητες, καθώς και η παρουσία των κατάλληλων υλικών, ικανοποίησαν και ικανοποιήθηκαν άνετα από το πνεύμα του Νεοκλασικισμού.

Ο κλασικισμός στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα επιρεάστηκε και στηρίχθηκε από το κύρος και τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα του Ευρωπαϊκού Κλασικισμού και εκφράστηκε

σαν ένας αυτόχθονος ρυθμός. Ο ενθουσιασμός του πρώην κατατρεγμένου υπόδουλου « χωριάτη » που άρχισε να συνειδητοποιεί την έννοια του πολίτη, καθώς και η συγκέντρωση εύπορων ομογενών που ανατράφηκαν σε κόσμους πολιτισμένων, ήταν ένας από τους παράγοντες που έστησαν τις πρώτες πόλεις.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, στη περίοδο του Τρικούπη, που θα μπορούσε να ονομαστεί και περίοδος ακμής του Νεοελληνισμού, εμφανίζεται η Αθήνα, το μέχρι πρότινος χωριό καθώς επίσης και ο Πειραιάς, η Πάτρα, το Ναύπλιο, η Ερμούπολη σαν πόλεις μ' ένα πρότυπο, φρέσκο και αυτοφυή αέρα ασικότητας “ Urbanity ”.

Οι αναγκαίες προϋποθέσεις (όχι όμως και ικανές) για την εξέλιξη της ελληνικής πόλης, είχαν δημιουργηθεί, σχεδόν ανέλπιστα σε υγιή βάση και με νεανικό δυναμικό.

Ανασταλτικοί παράγοντες σε όλη αυτή την ανάπτυξη στάθηκαν οι διεθνείς συγκυρίες. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ήρθαν δύσκολοι καιροί πτωχεύσεις, δυσανάλογες αυξήσεις της ασικής πυκνότητας, αλλαγές στις κοινωνικές δομές και τα συστήματα παράγωγής. Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι ο Α' 10/1912 – 30/3/1913, ο Β' 6/1913 – 10/8/1913, ο Α' Παγκόσμιος 28/7/1914, η μικρασιατική καταστροφή (1922) και ο Β' Παγκόσμιος 1/9/1939 – 2/1945. Μην ξεχνάμε όμως πως αυτή τη 40κονταετία η Ελλάδα χάρις στους αγώνες της έφτασε τα σύνορά της στα σημερινά επίπεδα.

Περνώντας πάλι στην αρχιτεκτονική σκοπιά η Αθήνα ήταν η επικεφαλής σαν πρότυπο γνήσιας νεοελληνικής πόλης, ήταν εκείνη που χρησίμευσε σαν το καλύτερο δυνατό παράδειγμα για την ανάπτυξη κάθε πόλης. Έμελλε να ηγηθεί της ελληνικής αρχιτεκτονικής ανάπτυξης. Μοναδική εξαίρεση, η Θεσσαλονίκη, που με τη μακρόχρονη παράδοση και σημαντική κοσμοπολίτικη προσωπικότητα της (απελευθρώθηκε στις 9/11/1912), δεν είχε την ανάγκη και λίγο την επηρέασε το νεοκλασικιστικό πνεύμα της υπόλοιπης Ελλάδας. Επίσης μη λησμονούμε τη Σμύρνη όπου πριν τις 9/9/1922 αριθμούσε 140.000 Ελλήνων σε σύνολο 270.000

κατοίκων και τα πολυτελή νεοκλασικά της ήταν η κύρια αιτία να της προσδωθεί ο χαρακτηρισμός « Παρίσι της Ανατολής » .

Φτάνοντας στη μεταπολεμική περίοδο, στο τέλος του '40, η νεοελληνική πόλη εξελίσσεται αλλά σε κριτική αναλογία κρατά τον αυτόχθονα νεοκλασικό χαρακτήρα της. Ιδιαίτερα η Αθήνα, αγγίζει το ύφος και τον χαρακτήρα, αν όχι της κοσμοπολίτικης, σίγουρα της μεγάλης πόλης. Ανέγγιχτη από την πολεμική καταστροφή, διατηρεί τις Dominantes και τις Vistes, τις λεωφόρους και πλατείες, τα κέντρα χονδρικού και λιανικού εμπορίου, τις διαφοροποιημένες αστικές συνοικίες, τα προάστια στην ενδοχώρα (Κηφισιά) και στη θάλασσα (Νέο και Παλαιό Φάληρο, Καστέλα), το ιδιόμορφο και ζωτικό επίγειο της, τον Πειραιά.

Στην αρχιτεκτονική ο νεοκλασικισμός αντιπροσωπεύεται από τους Νταβίντι, Ένγκρ, Μπατόνι, Πινέλι, κ.α. Νεοκλασική είναι και η νωπογραφία (φρέσκο) της ζωφόρου του πανεπι-στημίου Αθηνών, έργο του Αυστριακού ζωγράφου Καρλ Ραλ.

Ο αρχιτεκτονικός νεοκλασικισμός στην Ελλάδα έχει να επιδείξει πολλά κτίρια στη νεώτερη Ελλάδα, κυρίως στην Πάτρα, στην Ερμούπολη (Σύρου) και στην Αθήνα. Το γεγονός οφείλεται στην τότε παρουσία εδώ πολλών ξένων αρχιτεκτόνων οι οποίοι θέλησαν να παρουσιάσουν κτίρια του τύπου αυτού εναρμονισμένα με το χώρο της άμεσης καταγωγής του. Αναφέρουμε τους Γερμανούς Σάουμπερτ, Κλέντσε, Γκράιρτνερ, Βάιλερ και Τσίλερ και τους Δανούς Θεόφιλο και Χριστιανό Χάνσεν. Έργα τους είναι τα Παλιά Ανάκτορα (Γκράιρτνερ), το Ζάππειο (Θ.Χάνσεν και Μπουλανζέ), το Αστεροσκοπείο (Θ. Χάνσεν), το δημοτικό θέατρο στην Πάτρα, το Εθνικό Θέατρο στην Αθήνα και η παλιά σχολή Ευελπίδων (Τσίλλερ). Νεοκλασικοί Έλληνες αρχιτέκτονες ήταν ο Κλεάνθης (κτίριο του σημερινού Βυζαντινού μουσείου, άλλοτε μέγαρο της Δούκισσας της Πλακεντίας, Αθήνα), ο Λύσανδρος Καυταντζόγλου (ναοί Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίας Ειρήνης στην Αθήνα), ο Ι. Λαζαρίμος (Δημοτικό Θέατρο Πειραιά) κ.α.. Αναμφισβήτητη υπήρξε η επίδραση

του νεοκλασικισμού και στην λαϊκή αρχιτεκτονική. Στην επίδραση αυτή οφείλεται και η χρήση (για διακόσμηση) ακροκεράμων με βάση τα αρχαία ελληνικά πρότυπα.

Στην αρχιτεκτονική ο νεοκλασικισμός ήταν ουσιαστικά μια αντίδραση στο μπαρόκ και στο ροκοκό και μια αναζήτηση του κάλλους στην απομίμηση της φύσης, μιας φύσης που την εξωραΐζει ο καλλιτέχνης προσδίδοντας της ιδανικό χαρακτήρα.

Μνημειακά έργα της νεοκλασικής αρχιτεκτονικής σε διεθνές επίπεδο είναι η εκκλησία της Αγίας Μαγδαληνής στο Παρίσι, έργο των Ντ' Ιβρύ και Κουτύρ, το περίφημο Ανάκτορο των Νερών στη Βαρσοβία, έργο του Μπερνίνι, τα θέατρα της Μόσχας και του Λένινγκραντ, το Καπιτώλιο της Ουάσιγκτον κ.α..

ΤΑ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΡΑ

Διάφοροι λόγοι, κυρίως κερδοσκοπικοί, εξαφάνισαν τα νεοκλασικά κτίσματα, το ένα μετά το άλλο. Όχι μόνο τα μικρά σπίτια αλλά και τα περισσότερα παλιά αρχοντικά των Αθηνών κατεδαφίστηκαν, για να αντικατασταθούν από τιμμεντένια μεγαθήρια.

Ενώ άλλοι λαοί σέβονται και διασώζουν τα παλαιά τους κτίρια, γιατί αυτά διηγούνται την ιστορία της πόλης και παρουσιάζουν την εξέλιξη του πολιτισμού τους, εμείς στην Ελλάδα τα καταστρέφουμε και χάνουμε την επαφή και την συνέχεια της παράδοσης μας. Κύριο αίτιο της καταστροφής αυτής είναι οι κερδοσκοπικές τάσεις που επικράτησαν στο όλο πλαίσιο της ελληνικής μεταπολεμικής οικονομίας.

Οι βασικές δομές της οικονομίας που επιδρούν στην καταστροφή των μνημείων και συνόλων είναι βασικά δύο:

1) Γενική: Πλαίσιο καταναλωτικής οικονομίας που έχει σαν προϋπόθεση την συνεχή αύξηση κάθε είδους οικονομικής δραστηριότητας και φυσικά της οικοδομικής.

2) Ειδική: Πλαίσιο εξειδίκευσης της μεταπολεμικής ελληνικής οικονομίας στην οικοδομή και όχι σε άλλες δραστηριότητες (π.χ. βαριά βιομηχανία). Πράγμα που οφείλεται σε γενικότερες συνδέσεις και εξαρτήσεις της ελληνικής οικονομίας από άλλες ευρωπαϊκές ή υπερατλαντικές δομές.

Αυτά είχαν σαν άμεση συνέπεια την ενίσχυση της οικοδομικής δραστηριότητας με μέτρα όπως:

- α)** Υπερβολικά μεγάλος συντελεστής εκμεταλλεύσεως.
- β)** Δανειοδότηση και κίνηση κεφαλαίων στον οικοδομικό τομέα.
- γ)** Απλούστευση στην διαδικασία εκδόσεως αδειών οικοδομήσεως και ουσιαστικά κατάργηση του ελέγχου.

Έμμεσα δημιουργήθηκε το κλίμα για την ενίσχυση της οικοδομικής δραστηριότητας σε βάρος του υφιστάμενου οικοδομικού πλούτου, μνημειακού ή όχι. Έτσι αναπτύχθηκαν θεωρίες αποστροφής της αποκαταστάσεως παραδοσιακών κτιρίων, θεωρίες περί « προσωπικότητας του αρχιτέκτονα », του ρόλου του στην διαμόρφωση « νέων μορφών », « προσωπικής σφραγίδας », « καλλιτεχνικής σφραγίδας », « καλλιτεχνικής δημιουργίας » κ.α.. Ο μόνος ρόλος που έδιναν στον αρχιτέκτονα ήταν οι « εκ του μηδενός δημιουργού ». Έτσι, στην αρχιτεκτονική γενικότερα, εισέβαλε η τάση της απελευθέρωσης από απαρχαιωμένες μορφές, κυρίως το διάστημα 1950 - 70 όπου άρχισε και σχεδόν ολοκληρώθηκε η καταστροφή του συνόλου των νεοκλασικών σπιτιών της Αθήνας.

Το χειρότερο όμως είναι ότι δεν υπάρχουν μόνο οι κατεδαφίσεις. Ακόμη και στα υπάρχοντα παλαιά κτίρια, αυτά τα λίγα που διασώθηκαν και κηρύχθηκαν « διατηρητέα » έγιναν, γίνονται και απειλούνται επεμβάσεις, οι οποίες αλλοιώνουν τον χαρακτήρα τους και καταστρέφουν αισθητικά το κτίριο:

α) Οι όγκοι, η κάλυψη και η τυπολογία του παλιού κτιρίου, όταν δεν επιτραπεί η κατεδάφησή του, αναζητούνται μάταια μέσα στο σύνολο της προσθήκης. Έτσι μετά την εξάντληση όλων των δικαιωμάτων που εξασφαλίζονται από τον Γ.Ο.Κ., ουσιαστικά ψάχνουμε να βρούμε το παλιό τμήμα του κτίσματος. Επαυξήσεις καθ' ύψος, με προσθήκη ορόφου ή κατ' επέκταση αλλοιώνουν τελείως την εξωτερική όψη του κτιρίου. Οι εσωτερικές επεμβάσεις είναι ανεκτές, γιατί διατηρούν το κτίριο χρήσιμο και ζωντανό, αρκεί να μην εκδηλωθούν καθόλου στις εξωτερικές όψεις.

β) Κακοποίηση ακόμη των κτιρίων αυτών είναι το κτίσιμο μέσα στο ίδιο γήπεδο, όπου αυτά υπάρχουν, νέων κτισμάτων, που εμποδίζουν την θέα τους και περισφίγγουν ασφυκτικά το κτίριο με άσχετους προς αυτό ρυθμούς. Τέτοια παραδείγματα υπάρχουν δυστυχώς άφθονα. Γενικά, όταν τα παραδοσιακά κτίρια τυχαίνει να έχουν γύρω τους ελεύθερο χώρο, που ήταν σχεδόν κανόνας, γίνεται η ανέγερση νέων κτισμάτων που πνίγουν κυριολεκτικά το παλιό.

Πολλές φορές τα κτίσματα αυτά είναι υπερμεγέθη με αποτέλεσμα να εκμηδενίζεται η κλίμακα του παραδοσιακού.

γ) Επίσης ιδιαίτερα καταστρεπτικές για την αισθητική των κτιρίων αυτών είναι οι υπερβολικές επικολλήσεις και κραυγαλέες επιγραφές που καλύπτουν και παραμορφώνουν τις όψεις τους. Οι άστοχοι φωτισμοί ή χρωματισμοί αλλοιώνουν τις αρχιτεκτονικές γραμμές τους.

δ) Στην περίπτωση ανέγερσης νέου κτιρίου στην θέση κάποιου παλιού, ακολουθώντας τον ίδιο αρχιτεκτονικό ρυθμό, και πάλι δεν έχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα. Η προσπάθεια για μείωση του κόστους κατασκευής και οι νέες απαιτήσεις κατήργησαν τα χαρακτηριστικά της παλαιάς κατασκευής. Έτσι εκφυλίστηκε η κεραμοσκεπή στέγη σε διακοσμητική κορνίζα από κεραμίδια, ή ακόμη και σε μερική κατασκευή της στέγης, με σκοπό μόνο να ξεγελάσει το μάτι του περιπατητή, και όχι από διακοσμητική διάθεση. Η πρόθεση των υπηρεσιών για επανάληψη έστω των ελαχίστων μορφολογικών στοιχείων (μικροί εξώστες κ.τ.λ.), σε συνάρτηση με την χρήση νέων υλικών, οδήγησε στην δημιουργία του νεοπαραδοσιακού στυλ.

Πολλές φορές και τα κτίρια που έχουν κηρυχθεί διατηρητέα καταστρέφονται. Ο λόγος είναι ότι ο φορέας που αναλαμβάνει την αναστήλωση του, συνήθως κρατικός, καθυστερεί για πολλά χρόνια τις εργασίες με αποτέλεσμα να κινδυνεύει να ερειπωθεί. Η εγκατάλειψη αυτή συνήθως οφείλεται σε οικονομική ανεπάρκεια ή σε γραφειοκρατικά κωλύματα και εκκρεμότητες. Άλλες φορές πάλι, μετά την αναπαλαίωση, περνάει τόσος καιρός για να χρησιμοποιηθεί (λόγω των ιδίων κωλύματος) που δεν αργεί να βρεθεί και πάλι στην αρχική κατάσταση.

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι η σημερινή κατάσταση χαρακτηρίζεται:

- α) από νομικό πλαίσιο με πολλά κενά
- β) υπηρεσίες και προσωπικό ολιγάριθμο απέναντι στις τεράστιες ανάγκες

- γ) κονδύλια και άλλα μέσα ελάχιστα
- δ) κίνητρα και αντικίνητρα καθόλου γενναία
- ε) επιστημονική υποδομή υποτυπώδη.

Για την προστασία, συντήρηση, αναστήλωση, αποκατάσταση, ανάδειξη και αναβίωση αρχιτεκτονικών μνημείων και συνόλων είναι αυτονόητο ότι χρειάζεται ειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό, εργαστήρια, έρευνες στα υλικά και τις παλιές τεχνικές και εμπειρίες από τα ίδια τα μνημεία μας και όχι από έξω. Ακόμα όμως δεν έχουμε ούτε μεταπτυχιακό τμήμα ή Σχολή Συντηρήσεως Μνημείων για αρχιτέκτονες, όπως το Restayro της Ρώμης, του Παρισιού, της Νέας Υόρκης, της Μπριζ ή της Άγκυρας.

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο πρώτος προστατευτικός νόμος για τα ιστορικά μνημεία και σύνολα που ψηφίζεται στην Βουλή είναι ο **Ν. 1469/50**. Ο νόμος αυτός έχει σκοπό να προστατεύσει:

α) « Όλα τα αρχαία και τους αρχαιολογικούς τόπους ».

β) « Τα καλλιτεχνικά και ιστορικά μνημεία και κτίρια παλαιότερα του 1830 ».

Σύμφωνα με τον νόμο, η επισκευή, η συντήρηση, απόκατάσταση ή η καθ' οιονδήποτε τρόπο κατασκευή εκκλησιών ή άλλων καλλιτεχνικών και ιστορικών μνημείων και οικοδομημάτων, παλαιότερων του 1830, γίνεται μόνο μετά από έγκριση του Υπουργείου Πολιτισμού και εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 52 του κωδικοποιημένου αρχαιολογικού νόμου 5351/1932 από τους Υπουργούς Παιδείας και το Αρχαιολογικό Συμβούλιο.

Εκείνος που προβαίνει σε εκτέλεση τέτοιων εργασιών, χωρίς την έγκριση αυτή του Υπουργού, τιμωρείται με πρόστιμο και φυλάκιση. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και ο αρχιτέκτονας ή ο εργολάβος αν αναλάβει τέτοιες εργασίες χωρίς την υπουργική έγκριση.

γ) « Τα νεώτερα μνημεία και κτίρια ».

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται :

- 1) Τα κτίρια και μνημεία που είναι νεώτερα του 1830 και που βρίσκονται μέσα σε τόπους που χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (εξαιρουμένων των αρχαιολογικών και ιστορικών).
- 2) Τα κτίρια και μνημεία, νεώτερα του 1830, που χαρακτηρίζονται ως έργα τέχνης χρήζοντας ειδικής κρατικής προστασίας.

Ο χαρακτηρισμός ενός τόπου, ως παρουσιάζοντος ιδιαίτερο φυσικό κάλλος, καθώς και ο καθορισμός έργων τέχνης, ως χρήζοντας ειδικής προστασίας, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Επιστημών και παρέχεται μετά από σύμφωνη γνώμη της ειδικής επιτροπής. Κατά τα λοιπά ισχύει η παραπάνω ποινική προστασία.

δ) « Ιστορικά κτίρια νεώτερα του 1830 και ιστορικοί τόποι »

Στην παραπάνω κατηγορία των καλλιτεχνικών και ιστορικών κτιρίων και μνημείων μπορούν να υπαχθούν ιστορικά μνημεία, κτίρια νεώτερα του 1830, ιστορικοί τόποι και να τύχουν της προστασίας που ισχύει γι' αυτά.

Ν. Διάταγμα 8/1973

« περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού ».

Σύμφωνα με το άρθρο 79 παρ 6 όπως τοποθετήθηκε με το Νόμο 622/1977 (με Προεδρικά Διατάγματα που εκδίδονται μετά από πρόταση του Υ.Χ.Ο.Π.) μπορεί προς διατήρηση ιδιαίτερου ιστορικού, λαογραφικού, πολεοδομικού, αισθητικού ή αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, να χαρακτηρίζονται κτίρια ως διατηρητέα ή οικισμοί - τμήματα τους ως παραδοσιακοί. Γι' αυτά μπορούν να θεσπίζονται όροι και περιορισμοί δομήσεως διαφορετικοί εκείνων που καθορίζονται με τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό.

Τα Προεδρικά Διατάγματα αυτά υπάγουν δηλαδή τα διατηρητέα κτίρια και τους παραδοσιακούς οικισμούς σε ιδιαίτερο καθεστώς νομικής ρυθμίσεως που αφορά την προστασία, συντήρηση, αποκατάσταση και αναβίωση τους. Το κράτος ελέγχει τα διατηρητέα κτίρια και τους παραδοσιακούς οικισμούς μέσω της Επιτροπής Ενασκήσεως Αρχιτεκτονικού Ελέγχου. Τα διατηρητέα κτίρια μπορούν να διασωθούν με την εφαρμογή ενός νέου θεσμού, δηλαδή της μεταφοράς του συντελεστή δομήσεως.

Από το χαρακτηρισμό του κτιρίου ως διατηρητέου πε-

ριορίζεται το δικαίωμα του ιδιοκτήτη να εκμεταλλευτεί το ακίνητο του κατά τρόπο που νομίζει αυτός προσφορότερο. Έτσι ο ιδιοκτήτης προβαίνει σε αγώνα αποχαρκτηρισμού του κτιρίου αυτού, πράγμα που πολλές φορές το επιτυγχάνει λόγω και της αδυναμίας ή αδιαφορίας της Διοικήσεως να καλύψει τη ζημιά του από το χαρακτηρισμό αυτό. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να κατεδαφιστούν και να απολεσθούν, μέχρι σήμερα, σημαντικά, για την αρχιτεκτονική μας κληρονομιά, κτίρια.

Νόμος 880/1972 (άρθρο 2).

« Μεταφορά συντελεστή δόμησης »

Με την εφαρμογή του θεσμού της μεταφοράς του συντελεστή δομήσεως, καλύπτεται η ζημιά του ιδιοκτήτη λόγω του χαρακτηρισμού του κτιρίου ως διατηρητέου. Ο ιδιοκτήτης δεν χάνει το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του ακινήτου γιατί μπορεί να μεταφέρει την υπόλοιπη (ή και ολόκληρη) δικαιούμενη δομήσιμη επιφάνεια σε άλλο ακίνητο ή και σε άλλο μέρος του ίδιου ακινήτου.

Τέλος ο θεσμός της μεταφοράς του συντελεστή δομήσεως μπορεί να εφαρμοσθεί και για την κάλυψη άλλων πολεοδομικών αναγκών, ως λ.χ. για την πολεοδομική εξυγίανση υποβαθμισμένων περιοχών, για την προστασία ορισμένων περιοχών λόγω της ποιότητας του τοπίου τους κ.τ.λ.

Νόμος 947/1979 (άρθρο 55).

Οι ιδιοκτήτες ή νομείς των κτιρίων αυτών οφείλουν να διατηρούν τα αρχιτεκτονικά, καλλιτεχνικά και στατικά στοιχεία αυτών και σε οποιαδήποτε περίπτωση καταστροφής τους να τα ανακατασκευάζουν σύμφωνα με τις υποδείξεις της αρμόδιας Επιτροπής Ενάσκησης Αρχιτεκτονικού Ελέγχου, έστω και αν η καταστροφή οφείλεται σε ανώτερη βία.

Αν οι ιδιοκτήτες ή νομείς παραλείπουν της υποχρέωσης τους αυτής, μπορεί να επεμβαίνει το Δημόσιο ή ο οικείος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης και να εκτελεί τις εργασίες καταλογίζοντας τη σχετική δαπάνη σε βάρος των υπόχρεων.

Αυτοί που με όποιο τρόπο κατέχουν τα ακίνητα, έχουν την υποχρέωση να δέχονται τις πιο πάνω παρεμβάσεις. Μπορεί το σύνολο ή μέρος της δαπάνης επισκευών ή ανακατασκευών να αναληφθεί από το Δημόσιο ή τον οικείο Ο.Τ.Α., αν οι υπόχρεοι βρίσκονται σε αδυναμία να αντιμετωπίσουν τις δαπάνες αυτές σε σχέση με την απόδοση και εκμετάλλευση του κτιρίου και αν ταυτόχρονα η βλάβη δεν έγινε από σκόπιμη ενέργεια τους, σύμφωνα με όσα ορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος.

Με όμοια Προεδρικά Διατάγματα μπορεί να ρυθμιστούν οι διαδικασίες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής, τα αρμόδια για κάθε περίπτωση όργανα, οι διοικητικές κυρώσεις για πράξεις ή παραλείψεις, που αντιβαίνουν στις πιο πάνω διατάξεις και κάθε σχετική ή συμπληρωματική λεπτομέρεια.

Νόμος 2039/92:

« Κύρωση της Σύμβασης για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης » .

Την Σύμβαση αυτή την υπογράφουν τα κράτη - μέλη του Συμβουλίου της Ευρώπης και αποτελείται από 27 άρθρα. Παρακάτω αναφέρουμε τα πιο ενδιαφέροντα:

Άρθρο 1 : (ορισμός της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς)

Στην παρούσα Σύμβαση σαν « αρχιτεκτονική κληρονομιά » θεωρείται ότι περιλαμβάνει τα ακόλουθα ακίνητα αγαθά:

- 1) Τα μνημεία: Κάθε κατασκευή ιδιαίτερη σημαντική λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημο-

νικού, κοινωνικού ή τεχνικού της ενδιαφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ή διακοσμητικών στοιχείων, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους.

- 2) Τα αρχιτεκτονικά σύνολα: ομοιογενή σύνολα αστικών ή αγροτικών κατασκευών, σημαντικών λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος, συναφή μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν ενότητες, που να μπορούν να οριοθετούν τοπογραφικά.
- 3) Οι τόποι: σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης, εν μέρει κτισμένα, τα οποία αποτελούν εκτάσεις τόσο χαρακτηριστικές και ομοιογενείς, ώστε να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά και τα οποία είναι σημαντικά λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος.

Άρθρο 4 :

Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεούται:

- 1) Να θέσει σε εφαρμογή, με βάση τη νομική προστασία των σχετικών ακινήτων, κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου και αδειών.
- 2) Να φροντίσει ώστε τα προστατευόμενα ακίνητα να μην αλλοιωθούν, ερειπωθούν ή κατεδαφιστούν. Γι' αυτόν το σκοπό, κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται, εάν δεν το έχει ήδη κάνει, να εισαγάγει στη νομοθεσία του διατάξεις, που να προβλέπουν: α) την υποβολή προς τις αρμόδιες αρχές των σχεδίων κατεδάφισης ή μετατροπής μνημείων, που ήδη προστατεύονται, ή μνημείων για τα οποία έχει κινηθεί η διαδικασία προστασίας, όπως και κάθε σχεδίου που θίγει το περιβάλλον τους. β) Την υποβολή στις αρμόδιες αρχές των μελετών που θίγουν το σύνολο ή τμήμα ενός αρχιτεκτονικού συνόλου ή ενός τόπου και οι οποίες αφορούν εργασίες - κατεδαφίσεις κτιρίων - ανέγερσης νέων κτιρίων - σημαντικών μετατροπών, οι οποίες θα αλλοιώνουν το χαρακτήρα του αρχιτεκτονικού συνόλου ή τόπου. γ) Την δυνατότητα που

παρέχεται στις δημόσιες υπηρεσίες να ζητούν από τον ιδιοκτήτη ενός προστατευόμενου ακινήτου να πραγματοποιεί εργασίες ή να υποκαθιστούν σε περίπτωση που υπάρχει αδυναμία εκ μέρους του. δ) Τη δυνατότητα απαλλοτρίωσης ενός προστατευόμενου ακινήτου.

Άρθρο 6 (Συμπληρωματικά μέτρα) :

Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται :

- 1) να προβλέπει, σε σχέση με τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρμοδιότητες και στα πλαίσια των διαθέσιμων πιστώσεων, μια οικονομική υποστήριξης και αναστήλωσης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, που βρίσκεται στην περιοχή του.
- 2) να καταφύγει, εν ανάγκη, σε φορολογικά μέτρα ευνοϊκά για την διατήρηση αυτής της κληρονομιάς.
- 3) να ενθαρρύνει την ιδιωτική πρωτοβουλία για την συντήρηση και αναστήλωση αυτής της κληρονομιάς.

Άρθρο 8 :

Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται προκειμένου να περιορίσει τις συνθήκες φυσικής φθοράς της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς:

- 1) να υποστηρίξει την επιστημονική έρευνα με σκοπό να προσδιορίσει και να αναλύσει τα βλαβερά αποτελέσματα της μόλυνσης και να καθορίσει τα μέτρα, που θα μειώσουν ή θα απαλείψουν αυτές τις αιτίες.
- 2) να λάβει υπόψη τα ειδικά προβλήματα της διατήρησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στα πλαίσια της πολιτικής κατά της μόλυνσης.

Άρθρο 9 (Κυρώσεις) :

Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται, στα πλαίσια των δικών του εξουσιών, να εξασφαλίσει τη λήψη καταλλήλων και επαρκών μέτρων από αρμόδιες αρχές, ώστε να αντιμετωπισθούν οι παραβάσεις της νομοθεσίας περί προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Αυτά τα μέτρα μπορούν να επιβάλλουν, κατά περίπτωση, στους υπαίτιους την υποχρέωση κατεδάφισης ενός καινούργιου κτιρίου κτισμένου παράνομα ή την αποκατάσταση της αρχικής κατασκευής του προστατευόμενου ακινήτου.

Άρθρο 10 (Πολιτική προστασίας) :

Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να υιοθετήσει πολιτική ολοκληρωμένης προστασίας, η οποία:

- 1) θα τοποθετεί την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μεταξύ των ουσιαστικών στόχων του χωροταξιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού και θα εξασφαλίζει ότι η επιταγή αυτή θα ληφθεί υπόψη στα διάφορα στάδια της εκπόνησης ρυθμιστικών σχεδίων και στις διαδικασίες έγκρισης εργασιών.
- 2) θα προωθεί προγράμματα αναστήλωσης και συντήρησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- 3) θα καθιστά τη συντήρηση, την αναβίωση και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, σημαντικότερο στοιχείο της πολιτιστικής, περιβαλλοντολογικής και χωροταξιακής πολιτικής.
- 4) θα ευνοεί, όταν υπάρχει δυνατότητα και στα πλαίσια των διαδικασιών του χωροταξιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, τη συντήρηση και τη χρησιμοποίηση των κτιρίων εκείνων των οποίων η σπουδαιότητα δεν δικαιολογεί την προστασία, αλλά τα οποία αποτελούν αξιόλογο συμπληρωματικό μέρος για την ποιότητα ζωής.
- 5) θα ενθαρρύνει την εφαρμογή και την ανάπτυξη των παραδοσιακών τεχνικών και υλικών, απαραίτητες για το μέλλον της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Άρθρο 11 :

Με σεβασμό του αρχιτεκτονικού και ιστορικού χαρακτήρα της πολιτιστικής κληρονομιάς, κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να ενθαρρύνει: τη χρήση των προστατευόμενων ακινήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της σύγχρονης ζωής. Την προσαρμογή, όταν είναι δυνατόν, παλιών κτιρίων για νέες χρήσεις.

Δ' ΜΕΡΟΣ

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73

Το κτίριο που ασχολούμαστε βρίσκεται στην οδό Πειραιώς 73, χτίστηκε το 1907 και σύμφωνα με διάταγμα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την οδό Πειραιώς έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο. Στην αρχική του μορφή λειτουργούσε ως οινοπνευματοποιείο και κονιακοποιείο με το όνομα « Διόνυσος » και ανήκε στην οικογένεια Μπαρμπαρέσου που το κατέσκευασε. Σήμερα ανήκει στο Ευγενίδιο Ίδρυμα, το οποίο το έχει ενοικιάσει στους Νικόλαο Χαράκογλου που το λειτουργεί ως χώρο αποθήκευσης καλυβδοσωλήνων (Σχέδιο 1 Δωμάτια: 1Α, 1Β, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13) και Ιωσήφ Βαρθαλίτη το οποίο χρησιμοποιεί σαν χώρο επεξεργασίας - αποθήκευσης μηχανουργικών εξαρτημάτων (Σχέδιο 1 Δωμάτια: 8Α, 8Β, 9 και 10) .

Σχέδια του κτιρίου δε διασώζονται οπότε χρειάστηκε να το αποτυπώσουμε εξ' αρχής.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ

Ο Μιχαήλ Μπαρμπαρέσος εμφανίζεται από τους πρώτους στο χώρο της οινοπνευματοποιίας με την ίδρυση του εργοστασίου παραγωγής οινοπνευματωδών ποτών το 1845, στις Σπέτσες. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι πως 30 χρόνια μετά την ίδρυση, όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του πίνακα 1 το 1875, υπήρχαν μόλις 3 ποτοποιίες σε όλη την Ελλάδα. Το 1873 οι γιοι του Παναγιώτης και Ιωάννης μετέφεραν το κέντρο της επιχείρησης στον Πειραιά. Το νέο εργοστάσιο καθώς και τα γραφεία της εταιρείας εγκαταστάθηκαν επί της οδού Μακράς Στοάς 51 και το 1885 το εργοστάσιο αρχίζει να παράγει και κονιάκ.

Οι αδελφοί Μπαρμπαρέσου ανήσυχτοι γαρ, αποφασίζουν όπως πριν 29 χρόνια να αλλάξουν την έδρα της επιχείρησης. Έτσι αρχικά το 1902 αγοράζουν οικόπεδο επί της Πειραιώς μεταξύ των οδών Κεφαλληνίας και Σουηδίας και ύστερα από 5 χρόνια το εργοστάσιο έχει κατασκευαστεί.

Το 1912 ο θάνατος του Παναγιώτη Μπαρμπαρέσου αφήνει στα χέρια του Ιωάννη Μπαρμπαρέσου και των υιών του τη διαχείριση της επιχείρησης. Ωστόσο προς τιμή της μνήμης της οικογένειας και του αδελφού του η επωνυμία της είναι « Αδελφοί Μ. Μπαρμπαρέσου ».

Ο ρόλος της επιχείρησης ήταν τέτοιος ώστε το 1915 συμμετέχει ενεργά στην ίδρυση της “ Ένωσης Ανωτύμων Οινοπνευματοποιών ” με έδρα τον Πειραιά. Την ένωση αποτελούσαν οι πιο έμπειροι οινοπνευματοποιοί της εποχής και είχε στη κατοχή της το καλύτερο τεχνικό εξοπλισμό παραγωγής οίνου. Εκείνη τη χρονιά το κεφάλαιο της ένωσης ήταν 4.000.000 δρχ. και κατείχε επτά εργοστάσια σε Πειραιά, Φάληρο, Πάτρα και Χαλκίδα. Σε αυτά παρήγαγαν κρασί και αλκοόλ, το οποίο κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του καταναλωνόταν από τους ίδιους τους ιδρυτές της ένωσης, για τη παραγωγή οινοπνευματωδών ποτών όπως κονιάκ και λικέρ.

Ύστερα φτάνουμε στο 1935 όπου το κτίσμα μετά από πλειστηριασμό περιέρχεται στη κατοχή του Ευγενίου Αγαπίου Ευγενίδη. Όμως έρχεται ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και στον βομβαρδισμό του Πειραιά το 1944, το κτίριο γίνεται στόχος όπως και όλη η περιοχή της συμβολής της Πειραιώς με τη γέφυρα Λαμπράκη («Αι Θυσία της Ελλάδος στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο», Κ. Δοξιάδης, 1945) . Πιθανόν τότε να καταστράφηκε το κεντρικό τμήμα της πρόσοψης του κτιρίου.

Μετά από εικοσιένα χρόνια (1965) η πολεοδομία κάνει μια έκθεση σύμφωνα με την οποία γίνεται κατεδάφιση του πίσω τμήματος, επισκευή της στέγης στο κεντρικό τμήμα της πρόσοψης και τοποθέτηση ελενίτ. Το 1972 ο Νικόλαος Χαράκογλου ενοικιάζει το μεγαλύτερο μέρος του και το χρησιμοποιεί ως αποθήκη. Τρία χρόνια μετά στο πίσω μέρος του οικοπέδου το Ευγενίδιο Ίδρυμα ανεγείρει οικοδομή 1.500 τ.μ. ώστε να αποθηκεύσει βιβλία του. Αυτές οι χρήσεις παραμένουν μέχρι σήμερα, στο 2005.

**Η εξέλιξη της πειραϊκής βιομηχανίας
από το 1875 ως το 1900 (ΠΙΝΑΚΑΣ 1).**

| | 1875 | ΕΛΛΑΔΑ | 1900 | % |
|--------------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|-----|
| ΚΛΑΔΟΣ | <u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</u> | | <u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</u> | |
| 1) ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | 3 | 5 | 17 | 466 |
| Εργατικό δυναμικό | 210 | 342 | 1600 | 661 |
| 2) ΑΛΕΥΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | 8 | 35 | 13 | 62 |
| Εργατικό δυναμικό | 182 | 815 | 450 | 147 |
| 3) ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΖΥΜΑΡΙΚΩΝ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | - | - | 6 | - |
| Εργατικό δυναμικό | - | - | 127 | - |
| 4) ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΖΑΧΑΡΟΠΛΑΣΤΙΚΗΣ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | - | - | 214 | - |
| Εργατικό δυναμικό | - | - | 35 | - |
| 5) ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΠΟΙΗΣ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | 3 | 9 | 9 | 200 |
| Εργατικό δυναμικό | 63 | - | 188 | 189 |
| 6) ΠΟΤΟΠΟΙΕΙΑ * | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | - | - | 3 | - |
| Εργατικό δυναμικό | - | - | 80 | - |
| 7) ΚΛΩΣΤΟΨΦΑΝΤΟΥΡΓΙΕΣ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | 6 | 18 | 10 | 66 |
| Εργατικό δυναμικό | 650 | 1064 | 3933 | 505 |
| 8) ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | - | - | 12 | - |
| Εργατικό δυναμικό | - | - | 800 | - |
| 9) ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ | | | | |
| Αριθμός εργοστασίων | - | - | 17 | - |
| Εργατικό δυναμικό | - | - | 771 | - |

* Τα ανεξάρτητα μεγάλα ποτοποιεία ήταν τρία και απασχολούσαν 80 άτομα. Αυτά ήταν των Σ. Α. ΜΕΤΑΞΑ (1888), Γ. ΠΙΠΙΝΑΛΗ και των αδελφών ΜΠΑΡΜΠΑΡΕΣΟΥ (1840).

**Τα οινοπνευματοποιεία - ποτοποιεία
του Πειραιά το 1900 (ΠΙΝΑΚΑΣ 2)**

| ΕΠΩΝΥΜΙΑ | ΙΣΧΥΣ | ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ | ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ |
|---------------------------------------------------|-----------|------------|-------------------|
| 1) Ε. ΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ « ΗΒΗ » (1884) | 50 | 35 | 3000 |
| 2) Ν. ΚΟΤΣΩΝΗΣ « ΔΗΜΗΤΡΑ » (1886) | 15 | 50 | 2500 |
| 3) Ι. ΔΕΤΩΡΟΣ « ΑΦΟΙ ΜΠΑΡΜΠΑΡΕΣΟΥ » (1882) | 25 | 20 | 2000 |
| 4) Δ. ΠΟΥΡΗΣ « ΡΕΑ » (1898) | 10 | 15 | 1500 |
| 5) Γ. ΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (1891) | 15 | 20 | 1500 |
| 6) Σ. ΧΟΪΔΑΣ (1897) | 4 | 8 | 750 |
| 7) Γ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ | 4 | 10 | 400 |
| 8) Ν. ΒΑΤΙΣΤΑΣ (1880) | 10 | 20 | 1500 |
| 9) ΠΑΠΑΔΟΠΙΑΝΝΗΣ - ΚΡΗΜΠΤΣΗΣ | 6 | 10 | 600 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 139 | 188 | 13.750 |

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73.

Το κτίριο που έχει πρόσοψη στην Πειραιώς, καταλαμβάνει 3.100 τ.μ. και έχει χαρακτηριστεί διατηρητέο. Πίσω από αυτό επί της οδού Παρνασίδος διακρίνουμε το νεότερο κτίριο των 1.500 τ.μ. του 1975 που λειτουργεί ως αποθήκη του Ευγενιδίου Ιδρύματος.

Βασικό χαρακτηριστικό όλων των εργοστασίων της “Ένωσης Ανωνύμων Οινοπνευματοποιών” ήταν η τέλεια συμμετρία στη σύνθεση των κτιριακών όγκων. Αυτή τη συμμετρία παρατηρούμε και εμείς στον τοίχο της πρόσοψης του δικού μας κτιρίου, ο οποίος είναι επενδυμένος με εξαγωνικές πέτρες και το πάχος του κυμαίνεται από 60 έως 75 εκ. . Δυο πτέρυγες σχεδόν κάθετες στην πρόσοψη του κτιρίου και τοποθετημένες στα δυο άκρα της, συμπληρώνουν το σύνολο και δημιουργούν μια μικρή εσωτερική αυλή.

Η πρόσοψη του κτιρίου μας παρουσιάζει έντονο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Σήμερα αποτελείται από τη κεντρική είσοδο, δύο μεγάλα παράθυρα εκατέρωθεν αυτής και άλλα δώδεκα μικρότερα. Αυτά τοποθετούνται συμμετρικά ως προς τη κεντρική είσοδο, όπως φαίνεται στις σχέδια 1 και 2. Στην αρχική του μορφή κάθε ακραία πτέρυγα είχε στη πρόσοψη μια κεντρική πόρτα ανάμεσα στα δυο μικρά παράθυρα που διευκόλυνε τη λειτουργική και ασφαλή διέλευση των εργαζομένων. Αυτά τα τρία ανοίγματα βρίσκονταν στο ίδιο ύψος. Μεταγενέστερα οι δύο πόρτες κλείστηκαν ως τις ποδιές των παραθύρων. Η κοντινή της οδού Σουηδίας, με σιδηροκατασκευή (εικ. 18) ενώ αυτή της οδού Κεφαλληνίας με ακανόνιστη λιθοδομή (εικ. 10).

Ένα από τα διακοσμητικά στοιχεία της πρόσοψης του κτιρίου, είναι η κατασκευή των ανοιγμάτων. Οι ποδιές, τα ανώφλια σε σχήμα αψίδας και τα πλαϊνά μέρη των ανοιγμάτων όπως και ανώτερα διαζώματα της πρόσοψης είναι κατασκευασμένα από κεραμικούς οπτόπλινθους συμπαγούς μορφής (εικ. 4, 5, 8-10, 12, 13, 17-21). Τα πολλά ανοίγματα,

στολισμένα με ανακουφιστικές αψίδες δημιουργούν μια ανάλαφρη αίσθηση στη βαριά τοικοποιία της πρόσοψης του κτιρίου.

Ιδιαίτερη αίσθηση στην πρόσοψη προκαλούν τα κιγκλιδώματα των ανοιγμάτων. Σε πρώτη φάση υπήρχαν δύο ειδών κιγκλιδώματα τα οποία διατηρούνται ως σήμερα. Η κεντρική είσοδος και τα δύο πλαϊνά της παράθυρα έχουν ένα λυτό, ρομβοειδές με διάκοσμο (ένα λουλουδάκι) κιγκλιδώμα (εικ. 6, 16, 17). Σε αντίθεση με αυτό έρχεται το κιγκλιδώμα των υπόλοιπων ανοιγμάτων, καθώς ο εξαιρετικής έμπνευσης σχεδιασμός της μπορεί να μην είναι μοναδικός είναι όμως χαρακτηριστικός. Φέρει στοιχεία που απαντώνται στο νεοκλασικισμό όπως οι έντονες καμπύλες με σπειροειδή τελειώματα, η απόλυτη συμμετρία και το αίσθημα φινέτσας και πολυτέλειας (εικ. 20). Σήμερα μόνο τέσσερα παράθυρα διατηρούν αυτό το κιγκλιδώμα (εικ. 9 από αριστερά το 1^ο, 2^ο, 3^ο, 6^ο) ενώ τα υπόλοιπα έχουν υποστεί κάποιες παρεμβάσεις. Στα έξι κοντινά της οδού Σουηδίας έχουν τοποθετηθεί απλά σιδερένια κάγκελα με εφαπτόμενη σχάρα για τη προστασία του χώρου όπως και σιδερένια κουφώματα με απλούς υαλοπίνακες (εικ. 12). Τα άλλα δύο έχουν χτιστεί από την εσωτερική τους πλευρά και τους έχουν αφαιρεθεί τα περίτεχνα κιγκλιδώματα (εικ. 10 το 1^ο και 2^ο από αριστερά). Οι τοίχοι στις πλάγιες όψεις του εργοστασίου μας είναι πέτρινοι, πάχους 60 εκ. και επιχρισμένοι εσωτερικά και εξωτερικά. Τα πολλά και μεγάλα ανοίγματα που βλέπουμε στις πλάγιες όψεις βοηθούν στον καλύτερο φωτισμό και αερισμό του εσωτερικού του εργοστασίου. Τα παράθυρα που τις διατρέχουν έχουν μεταλλικά κουφώματα με απλούς υαλοπίνακες (εικ. 22). Αυτά είναι απλά, λυτά, ορθογώνιου σχήματος και θα λέγαμε ότι δεν δένουν με τη σύνθετη πρόσοψη του κτιρίου μας η οποία έχει πολλά στοιχεία νεοκλασικισμού.

Στις πλαϊνές πλευρές υπάρχουν τρεις μεγάλες πόρτες που διευκολύνουν την είσοδο βαρέων μηχανημάτων και φορτηγών (εικ. 11 και 14).

Παρατηρούμε ότι η στέγαση του κτιρίου δεν έχει την ίδια μορφή σε όλες της πτέρυγες του. Το τμήμα του κτιρίου που

βρίσκετε επί της Πειραιώς είναι στεγασμένο με ελενίτ. Το κεντρικό τμήμα που έχει δίρριχτη στέγη και τα διπλανά με πολύπλοκου σχήματος στέγη, διατηρούν τα παλιά ξύλινα ζευκτά (εικ. 5, 8, 13 και 28).

Για τη στέγαση των υπαίθριων χώρων έχουν τοποθετηθεί σιδερένιοι σωλήνες μεγάλου διαμετρήματος (20 – 35 εκ.) στους οποίους στηρίζονται κομμάτια λαμαρίνας. Σήμερα βρίσκονται σε άθλια κατάσταση καθώς έχουν σκουριάσει και καλάνε τη μορφή του κτιρίου απ' όπου αυτές είναι ορατές (από ψηλά ή μέσα από το κτίριο εικ. 28, 34, 49-51, 53-55, 62, 65 και 66).

Οι υπόλοιποι χώροι στεγάζονται με πλάκες από οπλισμένο σκυρόδεμα, κατασκευή δύσκολα αντιστρέψιμη (εικ. 28, 29 και 33).

Τα τελευταία χρόνια εσωτερικά του τοίχου πρόσοψης (στα Δωμάτια 1/A και 2) έχουν προστεθεί τοιχία (πάχους 20 εκ.) και υποστυλώματα από οπλισμένο σκυρόδεμα για στατικούς λόγους. Τα δάπεδα των εσωτερικών χώρων είναι από τσιμέντο ή χώμα.

Οι υπόλοιποι τοίχοι, εκτός από αυτόν της πρόσοψης, είναι πέτρινοι, επιχρισμένοι εσωτερικά και εξωτερικά.

B' ΜΕΡΟΣ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ

ΜΕΓΕΘΟΣ — ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Το μέγεθος τους εξαρτάται από το οικοδομικό πρόγραμμα του κτιρίου, τις απαιτήσεις του χώρου των οδών για κίνηση των οχημάτων και για κίνηση των σιδηροτροχιών που απαιτούν σημαντικό χώρο γιατί δεν έχουν δυνατότητα ευελιξίας στις στροφές.

Το οικοδομικό τους πρόγραμμα εξαρτάται από το είδος, τον τρόπο επεξεργασίας, τη μέθοδο παραγωγής του προϊόντος, τα απαιτούμενα ύψη ανυψώσεως των γερανών, τον αριθμό των εργαζομένων, το είδος της εκμετάλλευσης, κ.ά.

Το οικοδομικό τους πρόγραμμα θα περιλαμβάνει:

1. Γενικούς χώρους
2. Ειδικούς χώρους
3. Ακάλυπτος

1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

Είσοδος — Γραφείο διεύθυνσης — Εργασιακός χώρος υπαλλήλων — Έκθεση προϊόντων — Καντίνα — Χώροι υγιεινής — Αποδυτήρια.

2. ΕΙΔΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

Κύρια αίθουσα εργασίας με όλους τους ειδικούς χώρους που απαιτεί η επεξεργασία και παραγωγή του προϊόντος. Αυτή είναι απομονωμένη από τις υπόλοιπες λειτουργίες από πλευράς κινήσεων. Επικοινωνεί οπτικά με τη διοίκηση, τις αποθήκες και τους χώρους συσκευασίας.

3. ΑΚΑΛΥΠΤΟΣ

Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων προσωπικού - Χώρος φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων - Χώρος πρασίνου.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΥΤΩΝ

1) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ

Για την ορθή χωροθέτηση της βιομηχανίας υπάρχουν κριτήρια τα οποία μπορούμε να ταξινομήσουμε με βάση τις 3 βασικές οπτικές γωνίες τις οποίες προαναφέραμε: της βιομηχανίας αυτής καθεαυτής, των κατοίκων και της πολιτείας γενικότερα.

Κατά την καταγραφή των κριτηρίων που ακολουθούν, έχει ληφθεί υπόψη σειρά σχετικών μελετών και εισηγήσεων ομάδων εργασίας και αρμοδίων φορέων προς την πολιτεία.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΤΗΣ ΙΔΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Τα κριτήρια που έχουν υποστεί μέχρι σήμερα επεξεργασία σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια είναι τα επιχειρησιακά. Αυτά δηλαδή που αφορούν τη λειτουργία αυτής της ίδιας της βιομηχανίας και αποβλέπουν στην οικονομική βασιμότητα και ανταγωνιστικότητα της.

Αναφέρονται σε όλες τις μελέτες που ασχολούνται και με χωροθέτηση βιομηχανιών: χωροταξικές μελέτες περιοχών, ρυθμιστικά σχέδια αστικών κέντρων, έρευνες βιομηχανικών περιοχών ή ζωνών κ.τ.λ. . Για ορισμένα από αυτά που έχουν μια μετρήσιμη ποσοτικά διάσταση, έχουν γίνει συγκεκριμένες προτάσεις, όπως π.χ. οικονομικά συμφέρουσα μέγιστη κλίση εδάφους. Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι η σύγχρονη τεχνολογία και η ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υπο-

δομής έχει μειώσει, ως ένα βαθμό, τη σημασία των κριτηρίων αυτής της κατηγορίας, με αποτέλεσμα την ενίσχυση των υπόλοιπων κατηγοριών κριτηρίων.

Στο κείμενο αυτό καταγράφονται περιληπτικά τα βασικότερα:

- Κόστος οικοπέδου, οικοδόμησης και διαμόρφωσής του (αντοχή εδάφους, κλίσεις).
- Ύπαρξη εργατικού δυναμικού, αριθμός, διάρθρωση, διαθεσιμότητα, ειδίκευση, ύψος ημερομισθίων, απόσταση περιοχών κατοικίας.
- Γειτνίαση με περιοχή κατανάλωσης του προϊόντος με πελάτες.
- Γειτνίαση με εμπορικό, διοικητικό, εκπαιδευτικό, κ.τ.λ. εξοπλισμό (τράπεζες, φορείς διοίκησης, τεχνικά ιδρύματα...).

Σημ.: Τα 3 (τρία) παραπάνω κριτήρια προϋποθέτουν τη γειτνίαση με σημαντικό αστικό κέντρο.

- Γειτνίαση με πρώτες ύλες ή προμηθευτές.
- Ύπαρξη άλλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων στην περιοχή (καθέτων, παραλλήλων).
- Σχέση με μεταφορικά δίκτυα και κόμβους.
- Άμεση οδική πρόσβαση.
- Διασύνδεση με σημαντικά οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα και μέσα μεταφοράς.
- Ύπαρξη αεροδρομίου.
- Διασύνδεση με δίκτυο υποδομής: νερό, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, κ.λ.π. .
- Δυνατότητα θέσης να απορροφά ή να διασκορπίζει τη ρύπανση στον αέρα, γη και θάλασσα, εφόσον επιβάλλονται από το κράτος μέτρα προστασίας, η παραδοχή των οποίων απαιτεί αυξημένο κόστος.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Τα κριτήρια χωροθέτησης που επηρεάζουν άμεσα τους εργαζομένους στη βιομηχανία και γενικότερα τους κατοίκους μιας περιοχής φαίνεται να έχουν αγνοηθεί μέχρι σήμερα στη χωροθέτηση βιομηχανιών περισσότερο από τις άλλες κατηγορίες κριτηρίων. Σαν βασικότερες θεωρούνται:

- Απόσταση τόπου εργασίας από την περιοχή κατοικίας: το κριτήριο αυτό επηρεάζεται από τη μια μεριά από τις συγκοινωνιακές συνθήκες (χρόνος διαδρομής, ποιότητα συγκοινωνιακού δικτύου, μεταφορικά μέσα κ.ά.) και από την άλλη από το είδος της βιομηχανίας (η απόσταση πρέπει να αυξάνεται ανάλογα με το βαθμό όχλησης της βιομηχανίας).

- Αντίθεση με άλλες λειτουργίες: οι περισσότερες σημαντικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις προκαλούν, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό ρύπανση του αέρα, του εδάφους και των υδάτων καθώς και θόρυβο ή κραδασμούς. Επομένως η λειτουργία οχλουσών βιομηχανιών δε συμβιβάζεται με άλλες χρήσεις όπως η κατοικία, η αναψυχή, ο τουρισμός, κ.τ.λ.

- Η διαφύλαξη και η ανάδειξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος συντελούν στη μη υποβάθμιση της περιοχής. Η συγκέντρωση των βιομηχανιών προσφέρεται περισσότερο για τη λήψη μέτρων προφύλαξης και περιορίζει το μολυσμένο χώρο.

Γενικά οι χώροι που πρέπει να αποκλείονται για βιομηχανική εγκατάσταση είναι σε:

- ⇒ Περιοχές με ευαίσθητη οικολογική ισορροπία, όπως οι αβαθείς και κλειστές θάλασσες.
- ⇒ Περιοχές που προσφέρονται ιδιαίτερα για γεωργική καλλιέργεια.
- ⇒ Περιοχές δασών, τουριστικών ακτών ή τοπίων ιδιαίτερου ενδιαφέροντος.
- ⇒ Ιστορικοί και μνημειακοί πόροι.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΓΕΝΙΚΩΝ
ΣΤΟΧΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ
ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ (ΠΟΛΙΤΕΙΑ).

Η επιρροή της βιομηχανίας πάνω στην περιφερειακή ανάπτυξη έχει επισημανθεί και από την Πολιτεία (μελέτη ΚΕΠΕ) και από βιομηχανικούς φορείς (εισηγήσεις ΣΕΒ). Πρέπει όμως να τονισθεί ότι η οικονομική ανάπτυξη δεν εξασφαλίζεται μόνο με την ίδρυση βιομηχανιών, αλλά εξαρτάται από τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομικής ζωής της περιοχής. Δηλαδή στην ορθολογική αξιοποίηση των φυσικών και ανθρώπινων πόρων, την αύξηση του εισοδήματος των εργαζομένων καθώς και στις δευτερογενείς εξελίξεις σε άλλους τομείς οικονομικής αλλά και κοινωνικής δραστηριότητας.

Παράλληλα η κοινωνική ανάπτυξη ολοκληρώνει και διασφαλίζει την οικονομική. Με τον όρο κοινωνική ανάπτυξη νοείται η βελτίωση του τρόπου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων (μορφωτικό και πολιτιστικό επίπεδο, συνθήκες διαβίωσης κ.τ.λ.). Εξ' άλλου η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας επηρεάζει άμεσα την προαγωγή της βιομηχανίας και βοηθά στην υπερνίκηση των διαρθρωτικών της αδυναμιών. Μέσα από αυτή τη θεώρηση περιφερειακής ανάπτυξης διατυπώνονται τα παρακάτω κριτήρια χωροθέτησης:

- Ένταξη της βιομηχανίας στο πρόγραμμα κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και συσχέτισή της με τα λοιπά στοιχεία ανάπτυξης.
- Ένταξη στη γενικότερη χωροταξική πολιτική σε εθνικό επίπεδο, που αποβλέπει στην αποκέντρωση και αποσυμφόρηση των υπερφορτισμένων περιοχών (ευρύτερη περιοχή Αθηνών και σε μικρότερο βαθμό Θεσσαλονίκης) και ενίσχυση των αποδυναμωμένων.
- Εξομάλυνση (πρόβλεψη) ενδεχόμενης σύγκρουσης μεταξύ μακροχρόνιων και βραχυχρόνιων στόχων βιομηχανικής ανάπτυξης.
- Αποφυγή συγκέντρωσης βιομηχανιών στρατιωτικής σημασίας σε ενιαίο χώρο, για λόγους εθνικής άμυνας.

Παρόλο που τα παραπάνω κριτήρια διαφοροποιούνται ανάλογα με το φορέα από την πλευρά του οποίου εξετάζονται και η αξιολόγηση της βαρύτητας τους φέρνει σε αντίθεση τους φορείς, έχει αρχίσει να γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχει δυνατότητα σύνθεσης μερικών τουλάχιστον από τις αντιθέσεις. Επίσης ότι τα κριτήρια πρέπει να αξιολογούνται σε έναν ευρύ χρονικό ορίζοντα.

Έτσι η εγκατάσταση βιομηχανίας π.χ. μέσα σε αστικές περιοχές όπου υπάρχει υποδομή και άμεση γειτνίαση εργατικών χεριών θα έχει αρχικά κερδοφόρα αποτελέσματα για την βιομηχανία και την κοινωνία. Όμως με την πάροδο του χρόνου θα καταστεί οικονομικά ασύμφορη από την ανάγκη δημιουργίας πρόσθετων εγκαταστάσεων για την περαιτέρω ανάπτυξή της (πιθανή έλλειψη ικανού χώρου) αλλά και για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης.

Αντίθετα από την μεγαλύτερη συγκέντρωση βιομηχανίας στις ήδη αναπτυγμένες περιοχές, η περιφερειακή αποκέντρωση μπορεί βραχύχρονα να επιβραδύνει το ρυθμό βιομηχανικής ανάπτυξης και παραγωγής, ενώ για μια πιο μακρόπνοη προοπτική να δημιουργήσει μια ταχύτερη, πιο προσαρμοσμένη στις μελλοντικές ανάγκες της αγοράς και πιο υγιή οικονομικά βιομηχανία.

2) ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ

Ο σχεδιασμός έχει άμεση σχέση με τη μεγιστοποίηση της απόδοσης της ανθρώπινης ενέργειας. Αν ο σχεδιασμός βασίζεται στην ιδέα μεθόδευσης της παραγωγικής εργασίας τότε αυξάνεται και η παραγωγή. Επιδίωξη λοιπόν κάθε μελετητή πρέπει να είναι η ορθολογική διάταξη και η μεγαλύτερη οικονομία των κινήσεων ώστε να επιτυγχάνεται το maximum της παραγωγής.

ΤΥΠΟΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

- ❖ Μονόροφα και υπόστεγα
- ❖ Πολυόροφα εργοστάσια

ΤΑ ΜΟΝΩΡΟΦΑ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΕΓΑ

Τα υπόστεγα μπορούν ν' αναπτυχθούν σε μεγάλα οικόπεδα κι ενδείκνυνται σ' εδάφη που απαιτούν βαθιές θεμελιώσεις για πολυώροφα κτίρια.

Έχουν το πλεονέκτημα:

1. Του μικρού κόστους.
2. Της δυνατότητας για μεγάλη φόρτιση του δαπέδου.
3. Της μείωσης του κινδύνου ατυχημάτων.
4. Του ομοιόμορφου φυσικού φωτισμού.
5. Της μεγάλης και ενιαίας επιφάνειας εργασίας.
6. Της δυνατότητας εποπτείας όλης της μονάδας.

Οι μονώροφες κατασκευές ενδείκνυνται για βαρείες βιομηχανίες με μεγάλες φορτίσεις ή για εγκαταστάσεις που απαιτούν μεγάλο χώρο (νηματοουργείο) ή για εργοστάσια με συνεχή παραγωγή ογκωδών αντικειμένων.

ΠΟΛΥΩΡΟΦΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

Σε σχέση με τα μονώροφα κτίρια, έχουν τα εξής πλεονεκτήματα:

1. Μικρότερη καλυπτόμενη επιφάνεια.
2. Ελαχιστοποίηση των διαδρομών μεταξύ των διαφόρων τμημάτων εργασίας, λόγω κατακόρυφης επικοινωνίας.
3. Μικρότερο μήκος σωληνώσεων (αποχέτευσης, ύδρευσης, κ.τ.λ.).
4. Απλούστερος εξοπλισμός.
5. Οικονομικότερη συντήρηση και θέρμανση. Τα πολυώροφα βιομηχανικά κτίρια ενδείκνυνται για βιομηχανίες όπου οι πρώτες ύλες μπορούν να αποθηκευθούν (χαρτοποιίες, αλευρόμυλοι κ.ά.) στους πάνω ορόφους και με το ίδιο βάρος τους να κατεβαίνουν στις μηχανές των κάτω ορόφων.
6. Ευνοϊκός πλάγιος φωτισμός για βιομηχανίες μικρών μηχανημάτων μεγάλης ακρίβειας.

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΟΛΥΩΡΟΦΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ

Τα πολυώροφα βιομηχανικά κτίρια κατασκευάζονται:

- A) Από μεταλλικό σκελετό επενδεδυμένο με πυρίμαχα υλικά, με τούβλα ή με σκυρόδεμα. Με πατώματα και στέγη από διάκενους πλίνθους ή οπλισμένο σκυρόδεμα.
- B) Από οπλισμένο σκυρόδεμα ή προκατασκευασμένα από μπετόν στοιχεία.

ΥΨΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

Για ελαφρές κατασκευές ενδείκνυνται στύλοι ανά 5,0-7,5m και άνοιγμα πλάκας 10,00-30,00m

Μπορούν ν' αποφευχθούν τα υποστυλώματα και να πραγματοποιηθεί άνοιγμα έως 50m χρησιμοποιώντας οδοντωτή οροφή.

Για εξοικονόμηση ύψους οι φορείς δικτυωτοί ή ολόσωμοι μπορούν να συνδυασθούν με κατασκευές φωτισμού. Ο μελετητής πρέπει ν' αποφεύγει κατά τη σύνταξη της μελέτης τα στοιχεία ακαμψίας και να προβλέπει πλαισιωτούς φορείς. Για τον καθορισμό των αποστάσεων των στύλων και για τη διάταξη των γραμμών μεταφοράς των πάγκων αλλά και των μηχανημάτων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η διαγραφόμενη ακτίνα στροφής των οχημάτων. Αυτή υπολογίζεται 1,60-2,95 σαν εσωτερική και 2,50-5,45 σαν εξωτερική.

Το ύψος της αίθουσας είναι συνάρτηση του μεγέθους του γερανού και της ανυψωτικής ικανότητας της γέφυρας, δηλαδή 1,60-3,40 είναι το ύψος που απομένει πάνω από την τροχιά κύλισης της γερανογέφυρας.

ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ

Για λόγους πυρασφάλειας πρέπει τα κτίρια να απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον 3.50m ώστε να μπορεί να περάσει ανάμεσα τους μια πυροσβεστική αντλία. Σε αίθουσες που υπάρχει κίνδυνος έκρηξης να προβλέπονται μεγάλες φωτιστικές επιφάνειες ώστε η πίεση του αέρα να εκτονώνεται χωρίς να υπάρχει κίνδυνος καταστροφής των φερόντων στοιχείων της κατασκευής.

ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Μπορούμε να πετύχουμε πλάγιο φωτισμό στεγάζοντας το βιομηχανικό χώρο με κελυφοειδείς οροφές ή τοποθετώντας γυάλινα πρίσματα.

Φωτισμό από την οροφή με διασπασμένα κελύφη που στηρίζονται επί υποστυλωμάτων.

Τα οδοντωτά υαλοστάσια οροφής εξασφαλίζουν επίσης καλό πλάγιο φωτισμό ή κατακόρυφο.

ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

| ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΝΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------|----------|---------|--------|-----------|----------|---------|--------|
| ΑΤΟΜΑ | ΑΝΔΡΕΣ | | | | ΓΥΝΑΙΚΕΣ | | |
| | Νιπτήρες | Λεκάνες | Λουτρά | Ουρητήρια | Νιπτήρες | Λεκάνες | Λουτρά |
| 1-10 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10-20 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 20-30 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| 30-45 | 4 | 3 | 3 | 2 | 4 | 4 | 3 |
| 45-60 | 4 | 3 | 3 | 3 | 5 | 5 | 3 |
| 60-80 | 5 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 | 4 |
| 80-100 | 6 | 4 | 4 | 5 | 7 | 7 | 4 |
| Για περισσότερα των 100 ατόμων προστίθενται χώροι σε αναλογία 4% | | | | | | | |

ΣΤΕΓΑΣΗ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ

- ο Με απλή στρώση κυματοειδών φύλλων ετερνίτη για μονώροφα και γενικώς κτίρια που δεν απαιτούν ειδική θερμομόνωση.
 - ο Με πλαίσια κελυφοειδή, τριαρθρωτά ή αρθρωτά.
 - ο Με αυτοφερόμενες οδοντωτές στέγες και άλλους δικτυωτούς ή ολόσωμους φορείς, ανάλογα με το άνοιγμα των αιθουσών και τις ανάλογες φωτισμού και ορθού εξαερισμού που υπάρχουν.
 - ο Με πλάκες από beton με ενδιάμεση ειδική θερμομόνωση (λιθόμαλλο – υαλοβάμβαξ).
 - ο Με προεντεταμένους φορείς συνδυασμένους με ειδικό υγροθερμομονωτικό υλικό.
 - ο Με ανηρητημένους φορείς.
- Τα ίδια ισχύουν για τα μονώροφα και τα πολυώροφα.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ

Τα βιομηχανικά κτίρια κατασκευάζονται:

1. από ξύλινο σκελετό
2. από μεταλλικό σκελετό
3. από οπλισμένο σκυρόδεμα
4. από προεντεταμένο σκυρόδεμα

Ο ξύλινος σκελετός χρησιμοποιείται συνήθως για βοηθητικές κατασκευές, κυρίως υπόστεγα. Ο μεταλλικός σκελετός είναι συχνά απαραίτητος σε σύγχρονη βιομηχανία γιατί επιτρέπει εναλλακτικές λύσεις και επεκτάσεις με απλό τρόπο. Απαιτεί όμως μεγάλες δαπάνες συντήρησης (για πυρασφάλεια, αποφυγή οξειδώσεων, κ.τ.λ.). Ο σκελετός από οπλισμένο σκυρόδεμα είναι πυρίμαχος κι έχει μεγάλη αντοχή στις χημικές επιδράσεις. Για βιομηχανικά κτίρια μικρών ανοιγμάτων ο οπλισμός είναι ελαφρύς αλλά μεγάλες οι διατομές των φερόντων στοιχείων.

Για βιομηχανικά κτίρια μεγάλων ανοιγμάτων χρησιμοποιούμε προεντεταμένο σκυρόδεμα ακόμα και από προκατασκευασμένα στοιχεία.

Οι τοίχοι περιμετρικοί και διαχωριστικοί να είναι πυρίμαχοι. Τα πατώματα κατασκευάζονται από πλίνθους με διάκενα ή οπλισμένο σκυρόδεμα. Τα παράθυρα να φθάνουν μέχρι την οροφή και να διατρέχουν, αν είναι δυνατόν, όλο το μήκος των περιμετρικών τοίχων. Κατά προτίμηση τα κουφώματα να είναι μεταλλικά με τζάμια από απλό η οπλισμένο γυαλί. Οι πόρτες να είναι στεγανές στον καπνό και άκαυστες.

Το μήκος του κτιρίου εξαρτάται απ' τον τύπο της βιομηχανίας και τον αριθμό των κλιμακοστασίων. Σύμφωνα με τους κανονισμούς κανένα σημείο του ορόφου δεν επιτρέπεται να απέχει από τις πόρτες πάνω από 30 μ. Μεταξύ των κλιμακοστασίων να υπάρχουν αρμοί διαστολής.

Όταν μια βιομηχανική μονάδα συγκροτείται από πολλά κτίρια, τότε η απόσταση μεταξύ των κτιρίων επιβάλλεται από τον Γ.Ο.Κ. να είναι διπλάσιο του ύψους τους.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΕ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Στα πλαίσια της πτυχιακής μας εργασίας οφείλαμε να προτείνουμε μια νέα χρήση για το κτίριο της οδού Πειραιώς 73, ώστε να ξαναποκτήσει ενεργό ρόλο στη σημερινή κοινωνία του Πειραιά. Πιστεύουμε πως το να λειτουργεί ως αποθήκη σιδηροσωλήνων και μηχανημάτων ένα κτίσμα με την εξαιρετική αρχιτεκτονική που διακρίνει τη πρόσοψή του και όχι μόνο, τέτοιου μεγέθους και σε τόσο επίκαιρη τοποθεσία το απαξιώνει και το αποκόπτει σαν ξένο σώμα από τα κοινωνικά δρώμενα. Έτσι η νέα χρήση που προτείνουμε είναι αυτή του εκθεσιακού κέντρου καλλιτεχνικών έργων από διάφορες τέχνες όπως της ζωγραφικής, της γλυπτικής, της φωτογραφίας, της υφαντουργίας και άλλων.

Βασικοί λόγοι για αυτή την επιλογή είναι πως έτσι δεν αλλοιώνεται η νεοκλασική φύση του κτιρίου, αντιθέτως ο ιστορικός χαρακτήρας του εναρμονίζεται πλήρως με τα εκθέματα από τις διάφορες εποχές που θα εκθέτονται. Επίσης ένα εκθεσιακό κέντρο απαραίτητως πρέπει να χαρακτηρίζεται από μεγάλους χώρους, ανοίγματα, κατά κανόνα να έχει λίγα επίπεδα και να έχει βοηθητικούς χώρους (αποθήκες, εργαστήρια αποκατάστασης και δημιουργίας, τουαλέτες, διοικητήριο, ακόμα και αίθουσα συνεστίασης και δωμάτιο εσωτερικής παρακολούθησης για την ασφάλεια των εκθεμάτων). Αυτά μπορούν να καλυφθούν άνετα στα 3100 τ.μ. χωρίς να μείνει ανεκμετάλλευτος χώρος.

Όπως αναφέραμε πρωτύτερα το καθαρά εργοστασιακό κτίσμα με την έκταση που καταλαμβάνει αλλά και τη ξεχωριστή πρόσοψή του μόνο απαραίτητο δεν περνά. Αντίθετα με τη νέα λειτουργία του θα αποτελέσει σημείο αναφοράς, αίγλης, αρχοντίας και αναβάθμισης στην ευρύτερη περιοχή, η οποία είναι πυκνοκατοικημένη` με συνέπεια τέτοιες διέξοδοι να είναι αναγκαίες για τους πολίτες. Αν λάβουμε υπ' όψη πως παρόμοιες κυψέλες πολιτισμού λείπουν

όχι μόνο από τη περιοχή αλλά και από το Πειραιά γενικότερα καταλαβαίνουμε τι σημαίνουντα ρόλο μπορεί να αναλάβει για την αναβάθμιση του μορφωτικού επιπέδου των πολιτών.

Επίσης είναι αρκετά σημαντικό το ότι βρίσκεται σε μια ιδανική τοποθεσία, καθώς ούτε απόμακρο είναι ούτε τόσο κοντά, ώστε να γίνει μέρος του πολύβουου και συγκοινωνιακά βεβαρυμένου κέντρου της πόλης του Πειραιά. Επιπροσθέτως το κτίριο είναι εύκολα προσβάσιμο και με πούλμαν αφού έχει πρόσωπο στην οδό Πειραιώς και η οδός Κεφαλληνίας είναι χαμηλής κυκλοφορίας, με ανοίγματα και πλάτος που επιτρέπει τη στάθμευση ακόμα και την αναστροφή τους. Έτσι διευκολύνεται η μεταφορά μαθητών και τουριστών που θα θελήσουν να το επισκευθούν. Λόγω των αρκετών παλαιών βιομηχανικών κτιρίων που υπάρχουν εκατέρωθεν της Πειραιώς η στάθμευση και των Ι.Χ. αυτοκινήτων των μεμονομένων πολιτών – επισκεπτών είναι σχετικά εύκολη. Μια επιπλέον επιλογή μετακίνησης για τους τελευταίους είναι αυτή των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, λόγω της αντίστοιχης στάσης που υπάρχει στη πρόσοψή του.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Πόπη Π. Θεοδωράκου – Βαρελίδου και Γιώργος Κ. Βαρελίδης ,
« Αρχιτεκτονικές Συνθέσεις – Πολεοδομικά Πρότυπα: Ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός » , Εκδόσεις Ήβος , Αθήνα 1991.

- 2) Πόπη Π. Θεοδωράκου – Βαρελίδου ,
« Αρχιτεκτονική » , Εκδόσεις Ήβος , Αθήνα 1979.

- 3) Κεντρώτη Μαρία και Παλυβού Μαρία , «
Αποκατάσταση Και Αξιοποίηση Διατηρητέου Βιομηχανικού Κτιρίου Στη Οδό Πειραιώς » , Διπλωματική Εργασία , Αθήνα Οκτώβριος 2003.

- 4) Σταματίνα Γ. Μαλικούτη ,
« Πειραιάς 1834 – 1912 : Λειτουργική Συγκρότηση Και Πολεοδομική Εξέλιξη » , Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς , Πειραιάς Ιούνιος 2004.

- 5) Παναγιώτης Κυριακόπουλος ,
« Τεχνική Νομοθεσία » , Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική , Αθήνα 2001.

- 6) Ελένη Καστρινάκη και Θεοδώρα Μαμαλούκου , « Αναπαλαίωση Νεοκλασικής Κατοικίας Σε Μουσείο Οργάνων – στην Αθήνα Επί Των Οδών Λιοσίων 17 και Σωνιέρου » , Πτυχιακή Εργασία , Αθήνα 1997.
- 7) Χρήστος Πατράγας , « Μεγάλο Πειραϊκό Λεύκωμα » , Εκδόσεις Μυτιληναίος Α.Ε. , Πειραιάς 2004.
- 8) Εγκυκλοπαίδεια , « Έγχρωμη Δομή » , 12^{ος} Τόμος , Έκδοση 6^η , Εκδόσεις Δομή Α.Ε. , Αθήνα 27 Νοεμβρίου 1974.
- 9) Παύλος Χ. Ιωαννίδης « Οι Στέγες Στην Οικοδομή Σαν Μορφολογικά Και Φέροντα Στοιχεία » , 7^η Έκδοση , Αθήνα 1997.
- 10) Β. Σκουλάτου , Ν. Δημακοπούλου , Σ. Κουδή « Ιστορία Νεότερη Και Σύγχρονη » , Τεύχος Γ' , Οργανισμός Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων , Αθήνα 1998.

- 11) Περιβαλλοντική Ομάδα 1ο Τ.Ε.Λ. Πειραιά
« Μελέτη Της Περιβαλλοντικής Ομάδας Με Θέμα Το Παλαιό
Εργοστάσιο “ ΗΒΗ” » .
- 12) Συγγραφείς : Γ. Χατσιμανωλάκης , Τ. Χαρλάυτη , Β.Καρδάσης
Γ. Θεοτοκάς , Α. Παρδάλη , Ν. Ντορίζας
Κ. Θεοφάνους , Π. Κουνάδης , Μ. Καούκη.
« Πειραιάς Ιστορία Και Πολιτισμός » , Εκδότης IDEA Α.Ε. ,
Δήμος Πειραιά 2001.
- 13) Τριανταφύλλου Αθηνά ,
« Αποκατάσταση Και Επανάχρηση Βιομηχανικού Κτιρίου
Στον Αγ. Διονύσιο Πειραιά σε Κέντρο Φιλοξενίας Οικονομικών
Μεταναστών » , Διπλωματική Εργασία , Αθήνα 2001.

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ - ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΩΝ ΤΟΥ
ΚΤΙΡΙΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73.**

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ



ΕΙΚ. 1
Γενική άποψη του κτιρίου της Πειραιώς 73.



ΕΙΚ. 2
Η πρόσοψη του κτιρίου από μακρινή απόσταση.



ΕΙΚ. 3
Η πρόσοψη από την συμβολή των οδών
Πειραιώς και Κεφαλληνίας.



ΕΙΚ. 4
Κεντρικό τμήμα της πρόσοψης από μακριά...



ΕΙΚ. 5
... και πιο κοντά.



ΕΙΚ. 6
Ανώτερο κεντρικό τμήμα της πρόσοψης από την οδό
Πειραιώς.



ΕΙΚ. 7
Η πίσω όψη ανώτερου κεντρικού τμήματος της πρόσοψης.



ΕΙΚ. 8

Λεπτομέρεια ανώτερου κεντρικού τμήματος της πρόσοψης. Από τη κορυφή του αρχικά διακρίνουμε τη δίρριχτη στέγη από ελενίτ, τις ξύλινες τεγίδες των ζευκτών που τα στηρίζουν και ένα τριγωνικό τοίχιο οπλισμένου σκυροδέματος. Κάτω από αυτό υπάρχει ο τοίχος της πρόσοψης με τις εξαγωνικές πέτρες, οι εξέχοντες κατά 5 εκ. λαξευτοί γωνιόλιθοι που διαμορφώνουν τις γωνίες του, διαστάσεων 30x60x30 εκ. και όλα αυτά καταλήγουν σε ένα διάζωμα δύο σειρών κεραμικών οπτοπλίνθων πάχους 5 εκ. έκαστη. Ακολουθεί επιπλέον διάζωμα τριών σειρών 15 εκ. , δύο λαξευτές καμπύλες 15 εκ. με τα κοίλα προς τα έξω και 55 εκ. ακανόνιστης λιθοδομής. Μετά τα 10 εκ. δύο σειρών κεραμικών οπτοπλίνθων αρχίζει η εξαγωνική λαξευτή λιθοδομή της πρόσοψης και οι ορθογωνικοί λαξευτοί γωνιόλιθοι. Στο κέντρο του υπάρχουν δύο κολώνες που στις κορυφές τους φέρουν κεραμικά διακοσμητικά. Επίσης έχουν τοποθετηθεί προβολείς για το φωτισμό της πρόσοψης και ιδιαίτερη εντύπωση προκαλεί αυτό το κεντρικό μέρος πάνω από τη πόρτα ως τη στέγη.



ΕΙΚ. 9
Δεξιά πλευρά της πρόσοψης σε κοντινή λήψη.



ΕΙΚ. 10
Πρόσοψη Α' πτέρυγας.



ΕΙΚ. 11
Συμβολή των οδών Πειραιώς και Σουηδίας.



ΕΙΚ. 12
Πρόσοψη Β' πτέρυγας.



ΕΙΚ. 13
Λεπτομέρεια αετώματος Α' πτέρυγας



ΕΙΚ. 14
Πλάγια όψη του κτίσματος από την οδό Κεφαλληνίας.



ΕΙΚ. 15
Η πίσω όψη του κτιρίου της οδού Πειραιώς 73, μόλις που διακρίνεται πάνω από τα ψηλά φυτά και δέντρα.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ



ΕΙΚ. 16

Η κεντρική ξύλινη είσοδος του παλιού ποτοποιείου. Σήμερα είναι φραγμένη αφού το μεν πεζοδρόμιο βρίσκεται 40 εκ. ψηλότερα από τη βάση της το δε εσωτερικό πάτωμα 67 εκ.

αφήνοντας ένα κενό περιθώριο για να ανοίγουν κάθετα τα φύλλα προς τα μέσα. Το τελευταίο βεβαίως θεωρητικά αφού πέτρες, ξύλα και σκουπίδια που έχουν γεμίσει το εσωτερικό κενό αλλά και η κλειδωμένη σιδερένια μπάρα που φαίνεται στην εικόνα έχουν σφραγίσει την είσοδο. Εξάλλου δε μπορεί να χρησιμεύσει πλέον σαν πόρτα λόγω του μικρού μεγέθους της (για τις απαιτήσεις της αποθήκης χαλυβδοσωλήνων) και της θέσης της (σε μια κυκλοφορικά επιβαρημένη οδό). Έχει άνοιγμα 2.10 μ. και πάχος φύλλου 15 εκ.. Το ύψος της εξωτερικά, από το πεζοδρόμιο, μαζί με το θόλο φτάνει τα 3.78 μ. (ως το κάτω μέρος του κουφώματος είναι 2.73 μ.). Εξωτερικά φέρει αρκετά διακοσμητικά πλαίσια σαν εσοχές ή εξοχές (από 2 – 6 εκ.) ενώ εσωτερικά έχει ένα επίπεδο. Το κιγκλίδωμά της είναι λυτό, ρομβοειδές με διάκοσμο ένα λουλουδάκι και έχει 2 εκ. βάθος και 1 εκ. πάχος. Το ξύλο της έχει υποστεί ελάχιστη φθορά, ταιριάζει απόλυτα με το διακοσμητικό κιγκλίδωμα και η πολυεπίπεδη εξωτερική επιφάνειά της, δίνει μια προοπτική ανάλαφρη αίσθηση.



ΕΙΚ. 17

Αυτή είναι η σημερινή μορφή των δύο μεγάλων παραθύρων επί της οδού Πειραιώς, εκατέρωθεν της παλιάς κεντρικής εισόδου. Από το λευκό πλαίσιο των επιχρισμένων κεραμικών οπτοπλίνθων που τους περιέβαλε αρχικά, απέμειναν δύο πολύ μικρά τμήματα όπως διακρίνονται στην εικόνα.

Υπάρχουν ακόμη το ξύλινο κούφωμα, το διακοσμητικό κιγκλίδωμα και η ποδιά. Επίσης έχει τοποθετηθεί ξύλινο χώρισμα πάχους 5 εκ. για να μην είναι ορατό το εσωτερικό της αποθήκης στους αδιάκριτους περαστικούς αλλά και για λόγους ασφαλείας. Το σιδερένιο κιγκλίδωμα είναι απλό, ρομβοειδές, με διάκοσμο ένα λουλουδάκι σε κάθε ακμή ρόμβου και έχει 2 εκ. βάθος και 1 εκ. πάχος.



ΕΙΚ. 18

Το δεύτερο άνοιγμα της πρόσοψης από την οδό Σουηδίας στη σημερινή του μορφή. Όταν πρωτοκατασκευάστηκε το κτίριο αυτό το άνοιγμα ήταν πόρτα στο ίδιο ύψος με τα παράθυρα εκατέρωθεν αυτής. Το αντίστοιχο δεύτερο άνοιγμα της πρόσοψης από την οδό Κεφαλληνίας ήταν επίσης πόρτα.

Έτσι κάθε ακραία πτέρυγα είχε στη πρόσοψη μια κεντρική πόρτα ανάμεσα στα δυο μικρά παράθυρα που διευκόλυνε τη λειτουργική και ασφαλή διέλευση των εργαζομένων του ποτοποιείου - κονιακοποιείου. Μεταγενέστερα οι δύο πόρτες κλείστηκαν ως τις ποδιές των παραθύρων μετατρέποντάς τες σε παράθυρα. Όπως βλέπουμε η συγκεκριμένη κλείστηκε με σιδηροκατασκευή, πάνω από την οποία τοποθετήθηκε μάρμαρο όπως έχουν και τα παράθυρα. Το μόνο που διατηρήθηκε έστω και ελάχιστα από την αρχική μορφή της πόρτας είναι το πλαίσιο από σοβατισμένους κεραμικούς οπτοπλίνθους που τη περιέβαλε αφού μέρος του σοβά διακρίνεται ακόμα. Το πλάτος του πλαισίου ανεπίχριστο στα κάθετα μέλη είναι 28 εκ. και στη καμάρα 33 εκ.. Ο υπάρχον σοβάς ανέρχεται σε ύψος 0.90 μ., με πλάτος 30 εκ. Εξωτερικά έχουν τοποθετηθεί υποτυπώδη σιδερένια κάγκελα με εφραπτόμενη σχάρα για τη προστασία του χώρου και πιο μέσα σιδερένια κουφώματα με απλούς υαλοπίνακες (τζάμια).



ΕΙΚ. 19

Η σημερινή μορφή όλων παραθύρων της πρόσοψης στην αριστερή μεριά της, από την οδό Σουηδίας ως το μεγάλο παράθυρο δίπλα από την εξώπορτα. Από το αρχικό διακοσμητικό πλαίσιο με λευκά σοβαντισμένους κεραμικούς οπτοπλίνθους απέμειναν μόνο οι τελευταίοι. Ίσως καταστράφηκαν προληπτικά μετά από τόσες δεκαετίες φθοράς· από τις καιρικές συνθήκες, το βομβαρδισμό το Πειραιά στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (που έπληξε και το ίδιο το κτίριο) και μικρούς ή μεγάλους σεισμούς. Όσον αφορά τις μετατροπές, εσωτερικά έχουν τοποθετηθεί σιδερένια κουφώματα με απλούς υαλοπίνακες και κολλητά στο τελείωμα του πλαισίου έχουν τοποθετηθεί απλές σιδερένιες ράβδοι με εφαπτόμενη σχάρα για τη προστασία του χώρου. Αν θέλαμε να δούμε πως ήταν αυτά τα παράθυρα χωρίς καμμία παρέμβαση, χρήσιμο θα ήταν να βλέπαμε την εικόνα 20 καθώς από εκείνα τα παράθυρα το μόνο που λείπει σε σχέση με τη πρώτη μορφή τους είναι ο διακοσμητικός σοβάς.



ΕΙΚ. 20

Αυτή τη μορφή έχουν τα τέσσερα από τα έξι μικρά παράθυρα της πρόσοψης δεξιά από τη κεντρική είσοδο και προς την οδό Κεφαλληνίας. Στο δεύτερο και στο τρίτο κοντινότερο σε αυτή την οδό έχουν αφαιρεθεί. Αυτά αποτελούν τη πιστότερη εικόνα για το πως ήταν τα αντίστοιχου ανοίγματος παράθυρα της πρόσοψης αλλά και όλα τα υπόλοιπα των δύο πλάγιων όψεων σύμφωνα με κάποια ίχνη που φαίνονται στους πλαϊνούς τοίχους και αποδεικνύουν την ύπαρξή τους. Το κιγκλίδωμα αποτελεί εξαιρετικής έμπνευσης δημιουργία όσον αφορά το σχεδιασμό του και το καθιστά χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς του κτίσματος. Φέρει νεοκλασικιστικά στοιχεία όπως οι έντονες καμπύλες με σπειροειδή τελειώματα, η απόλυτη συμμετρία και το αίσθημα φινέτσας και πολυτέλειας. Από το λευκό πλαίσιο των επιχρισμένων κεραμικών οπτοπλίνθων που τους περιέβαλε αρχικά λείπει ο σοβάς και το υπάρχον πλάτος του πλαισίου στη καμάρα και στο οριζόντιο κομμάτι είναι 25 εκ ενώ στα κάθετα μέλη 20 εκ..



ΕΙΚ. 21

Αυτή τη μορφή έχουν τα δύο παράθυρα (το μεσαίο και το αριστερό όπως φαίνονται από την οδό Πειραιώς) της πρόσοψης, της Α' πτέρυγας. Εσωτερικά έχει ανεγερθεί επιχρισμένος τοίχος κυψελωτών τσιμεντότουβλων πάχους 20 εκ., σε ύψος 4.25 μ., για να στηριχθεί - διατηρηθεί καλύτερα ο τοίχος της πρόσοψης και μάλιστα χωρίς εσωτερικά ανοίγματα γι' αυτά τα δύο παράθυρα. Αυτός διακρίνεται εξωτερικά στο κέντρο της εικόνας και περιβάλλεται από άλλο τοίχο, από πυρότουβλα. Έτσι το παράθυρο φαίνεται κλειστό απ' έξω. Το ίδιο υποθέτουμε πως συμβαίνει και με το διπλανό του αφού μόνο αυτά τα δύο έχουν χτιστεί εσωτερικά. Για το δεύτερο δεν έχουμε ξεκάθαρη άποψη αφού εξωτερικά καλύπτεται εξ' ολοκλήρου από διαφημιστική πινακίδα. Επίσης στο παράθυρο της εικόνας έχουν αφαιρεθεί τα περίτεχνα κιγκλιδώματα και λογικά αυτό έγινε και στο γειτονικό του.



ΕΙΚ. 22

Τύπος παραθύρου πλάγιων όψεων νέου τύπου. Αυτά έχουν άνοιγμα 1.95 μ. προς την οδό Κεφαλληνίας και 2.00 μ. προς αυτή της Σουηδίας. Το ύψος για τη πρώτη είναι 1.38 και για τη δεύτερη 1.40 ενώ και στις δύο όψεις έχουν ποδιές στα 3 μ.

Όπως βλέπουμε στην εικόνα είναι επικρισμένα (εξέχουν 2 εκ. από το τοίχο), έχουν μάρμαρο πάχους 2 εκ. (που εξέχει άλλα 2 εκ.) ενώ σε βάθος και τα δύο φτάνουν να καλύπτουν όλο το πάχος του τοίχου. Τα κάγκελα με ακτίνα 1 εκ.

εφάπτονται σιδερένιου κουφώματος που φέρει απλούς υαλοπίνακες (τζάμια) και απέχει από τη εσωτερική πλευρά του τοίχου 10 εκ..



ΕΙΚ. 23

Λεπτομέρεια εξωτερικού τοίχου οδού Πειραιώς (πρόσοψη). Οι τελευταίες επεμβάσεις που έγιναν στη πρόσοψη ήταν εν όψη των Ολυμπιακών Αγώνων που φιλοξένησε η Ελλάδα τον Αύγουστο του 2004. Τότε κατά μήκος της Πειραιώς έγινε ανακατασκευή του πεζοδρομίου και ειδικά για το κτίριο, η τοιχοποιία της πρόσοψης καθαρίστηκε με τη μέθοδο της πλύσης με νερό υπό πίεση. Έτσι απομακρύνθηκαν σκόνη, ρυπαρά στρώματα και πιθανώς λειχίνες που είχαν αναπτυχθεί τόσα χρόνια ανάμεσα στους αρμούς.



ΕΙΚ. 24

Λεπτομέρεια εξωτερικού τοίχου οδού Σουηδίας (προς τη συμβολή αυτής με την οδό Παρνασίδος). Εύκολα διακρίνεται η εκτεταμένη φθορά του επιχρίσματος η οποία αποκαλύπτει την ακανόνιστη λιθοδομή του τοίχου. Επίσης στο κάτω μέρος του τοίχου φαίνονται καθαρά μεγάλοι λαξευτοί τετραγωνικοί ογκόλιθοι να ανέρχονται σε ύψος από 60 ως 90 εκ. ανάλογα με τη κλίση του πεζοδρομίου. Έχουν τοποθετηθεί στη βάση ώστε να παρέχουν μεγαλύτερη στατική ασφάλεια στο πανύψηλο τοίχο ύψους 7.00 μ. .



ΕΙΚ. 25

Λεπτομέρεια εξωτερικού τοίχου οδού Κεφαλληνίας κοντά στη συμβολή της με την Πειραιώς. Διακρίνεται ένα ελάχιστο μέρος επιχρίσματος (αφού πλέον το υπόλοιπο δεν υπάρχει) και η ακανόνιστη λιθοδομή του τοίχου.



ΕΙΚ. 26

Λεπτομέρεια εξωτερικού τοίχου οδού Κεφαλληνίας. Φαίνεται η εκτεταμένη φθορά του επιχρίσματος που υπάρχει σε όλο το μήκος του πλαϊνού τοίχου η οποία αποκαλύπτει τη γυμνή πια ακανόνιστη λιθοδομή του.



ΕΙΚ. 27

Λεπτομέρεια τοίχου πρόσοψης κτιρίου. Η λήψη έγινε μετά από μια πολύωρη βροχή και τα όποια χρώματα φαίνονται στο πεζοδρόμιο είναι αρμοί και κομμάτια των λίθων του τοίχου σαν επακόλουθό της. Μάλιστα το μεγαλύτερο μέρος των φθορών λογικά παρασύρθηκε από τα νερά, έτσι αυτά της εικόνας είναι ότι απέμειναν. Η φύση του πετρώματος είναι τέτοια που κρατάει το νερό μέσα του για μέρες, με αποτέλεσμα να αργεί να στεγνώσει και να φθείρεται ευκολότερα. Σταδιακά η πρόσοψη χάνει την αίγλη αλλά και την στιβαρότητα της αφού οι λαξευτές εξαγωνικές πέτρες της ξεγυμνώνονται από την απουσία του αρμού αλλά και η δομή τους γίνεται πιο ψαθυρή.

ΕΙΔΗ ΣΤΕΓΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ



ΕΙΚ. 28

Λήψη όλου του κτίσματος από μεγάλο ύψος. Η εντυπωσιακή πρόσοψη έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τα τρία είδη στέγασης του κτιρίου (ελενίτ, πλάκες οπλισμένου σκυροδέματος και λαμαρίνες)



ΕΙΚ. 29

Δωμάτιο 1B

Λεπτομέρεια στέγασης με δοκάρια και πλάκες οπλισμένου σκυροδέματος. Στα 47.85 μ. μήκος του δωματίου 1A υπάρχουν 14 δοκάρια, διαστάσεων 80x40 εκ. με άνοιγμα 10.10 μ. το καθένα (όπως ο τοίχος που βλέπουμε στο βάθος της εικόνας). Ο τοίχος επί της Κεφαλληνίας έχει κλίση και ο εσωτερικός τοίχος του 1B είναι παράλληλός του έτσι, δε μεγαλώνει το άνοιγμα του δωματίου. Αυτός ο τύπος στέγασης υπάρχει στα δωμάτια 1B, 6, 8A, 8B, 9 και 10. Το κάτω πέλαμα των δοκών είναι στα 6.20 μ.. Διατηρείται σε πολύ καλή

κατάσταση, δείγμα πως κατασκευάστηκε το πολύ πριν μία τριακονταετία.



ΕΙΚ. 30

Δωμάτιο 1/A

Λεπτομέρεια στέγασης με ξύλινα ζευκτά – δοκάρια. Σήμερα φέρουν κομμάτια ελενίτ ενώ παλιότερα πρέπει να υποστήριζαν κεραμίδια. Ίδιο τύπο στέγασης συναντάμε κατά μήκος όλης της πρόσοψης με μόνες διαφορές τα ανοίγματα των δωματίων και βεβαίως τις διαστάσεις του ξυλοτύπου. Εδώ το πρώτο ζευκτό της εικόνας που είναι και το κεντρικό έχει άνοιγμα . Σαν ελκυστήρα έχει δύο δοκάρια διαστάσεων 16x24 εκ. το καθένα, ενώ ο υπόλοιπος ξυλότυπός του (αμείβοντες, ορθοστάτης, λοξές αντιρίδες) είναι διαστάσεων 14x20 εκ.. Ο κορφιάς του κεντρικού ζευκτού απέχει 5.10 μ. από το εσωτερικό του τοίχου της οδού Κεφαλληνίας και ο ελκυστήρας που το διατρέχει είναι σε

ύψος 6.55 μ.. Στο δωμάτιο όπως διακρίνονται από την εικόνα 30 υπάρχουν άλλα τρία ζευκτά με διαστάσεις αμειβόντων, λοξών αντηρίδων, ορθοστατών και ελκυστήρων 10x16 εκ. στη διεύθυνση του κεντρικού. Στην εικόνα 30α φαίνεται ένα διαγώνιο βοηθητικό με αμείβοντες 14x20 εκ. που ξεκινάει

από τη γωνία πάνω αριστερά, περνάει από το κεντρικό (με κορφιά σ' αυτό) και καταλήγει λίγο πριν από το παράθυρο που υπάρχει στο βάθος (φαίνεται ελάχιστα στην εικόνα 30).

Όλοι οι ορθοστάτες (4) είναι μετέωροι και συνδέονται με τους ελκυστήρες με ειδικές μεταλλικές λάμες σχήματος Π.

Με ειδικές μεταλλικές λάμες σχήματος ορθογωνίου συνδέονται και οι αμείβοντες με τους ελκυστήρες όπως φαίνεται και στην εικόνα 30. Ο ξυλότυπος συνδέεται στο τοίχο όπως δείχνει η **εικόνα** . Οι τεγίδες (8x12 εκ.), οι επιτεγίδες (6x12 εκ.) και οι υπόλοιπες βοηθητικές δοκίδες (10x16 εκ.) φαίνεται πως τοποθετούνται, στην εικόνα 30α.



ΕΙΚ. 31

Δωμάτιο 2

Λεπτομέρεια στέγασης με ξύλινο ζευκτό. Σ' αυτό το δωμάτιο υπάρχουν 2 όμοια ζευκτά, ένα σε κάθε τοίχο, στην ίδια διεύθυνση με αυτά του 1Α και ίδιων διαστάσεων. Φαίνεται καθαρά η μορφή του ζευκτού με το μετέωρο ορθοστάτη, τις δύο λοξές αντιρίδες, τους δύο αμείβοντες και τον ελκυστήρα, οι τεγίδες (8x12 εκ.), η επιτεγίδα (6x12 εκ.) και το ελενίτ της στέγης. Το άνοιγμά του είναι 9.95μ., το ύψος του ορθοστάτη 1.20 μ. και ο ξυλότυπός του έχει διαστάσεις

10x16 εκ.. Το ανώτερο σημείο του ζευκτού (κορφιάς) είναι στα 6.80 μ.

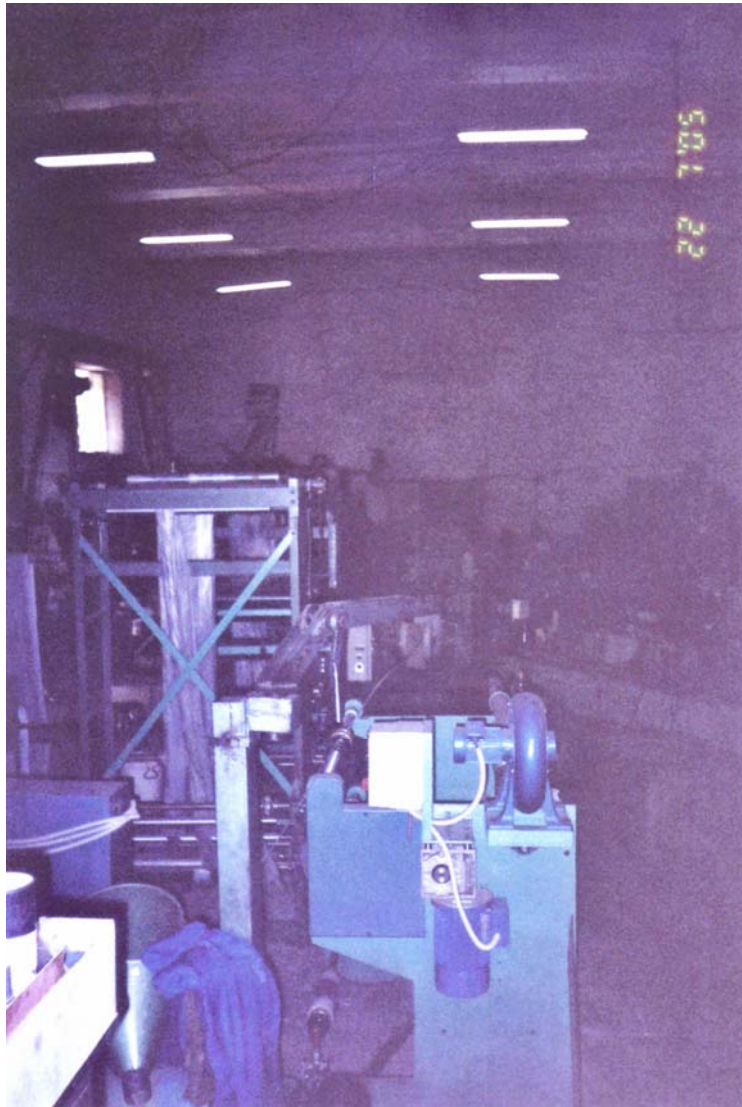


ΕΙΚ. 32

Δωμάτιο 4

Λεπτομέρεια στέγασης με ξύλινα ζευκτά – δοκάρια. Στην αρχική μορφή του κτιρίου λογικά υποστήριζαν κεραμοσκεπή αλλά σήμερα φέρουν κομμάτια ελενίτ όπως φαίνεται στην εικόνα. Τη στέγη του 4^{ου} δωματίου στηρίζουν 6 ξύλινα ζευκτά που τοποθετούνται κάθετα στην οδό Πειραιώς με άνοιγμα 10.15 μ. και διαστάσεις κύριου ξυλοτύπου 14x20 εκ.. Τα

υπόλοιπα στοιχεία του ξυλότυπου ως προς τις διαστάσεις του είναι ίδια με αυτά του 1Α δωματίου.



ΕΙΚ. 33

Δωμάτιο 8/B

Λεπτομέρεια στέγασης με δοκάρια και πλάκες οπλισμένου σκυροδέματος. Όπως είπαμε και στην εικόνα 29 ο ίδιος τύπος στέγασης υπάρχει στα δωμάτια 1B, 6, 8A, 8B, 9 και 10, διατηρείται σε πολύ καλή κατάσταση και είναι ο πιο

σύγχρονος. Στο 8B υπάρχουν 7 δοκάρια (τα 2 εντοιχισμένα) διαστάσεων 60x40 και άνοιγμα όσο και το δωμάτιο από 10.10 (αφού ο τοίχος επί της Σουηδίας έχει κλίση έτσι ώστε να μεγαλώνει αντίστοιχα το άνοιγμα του δωματίου όσο απομακρυνόμαστε από την οδό Πειραιώς). Το κάτω πέλμα των δοκών είναι στα 6.20 μ. ενώ το κάτω της πλάκας στα 6.80 μ.



ΕΙΚ. 34

Δωμάτιο 11

Αποψη του τύπου στέγασης με λαμαρίνες. Με αυτό το τύπο καλύπτονται τα δωμάτια 5, 7 και 11. Στο βάθος διακρίνεται το δωμάτιο 11 ενώ εκατέρωθεν αυτού φαίνονται τμήματα στέγασης των 7 (αριστερά) και 5 (δεξιά). Στις εικόνες 49-51, 53-55, 62, 65 και 66 βλέπουμε αυτό το τύπο στέγασης όπως φαίνεται εσωτερικά.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Δωμάτιο 1/Α



ΕΙΚ. 35



ΕΙΚ. 36

Δωμάτιο 1/B



ΕΙΚ. 37



EIK. 38



EIK. 39



ΕΙΚ. 40

Δωμάτιο 2

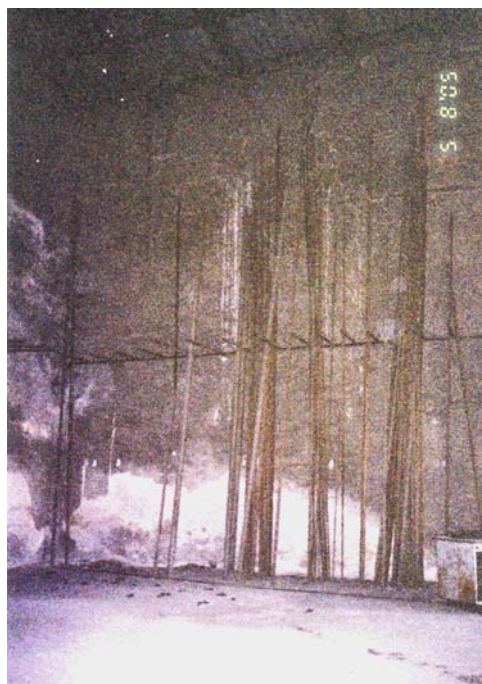


ΕΙΚ. 41



ΕΙΚ. 42

Δωμάτιο 3



EIK. 43



EIK. 44

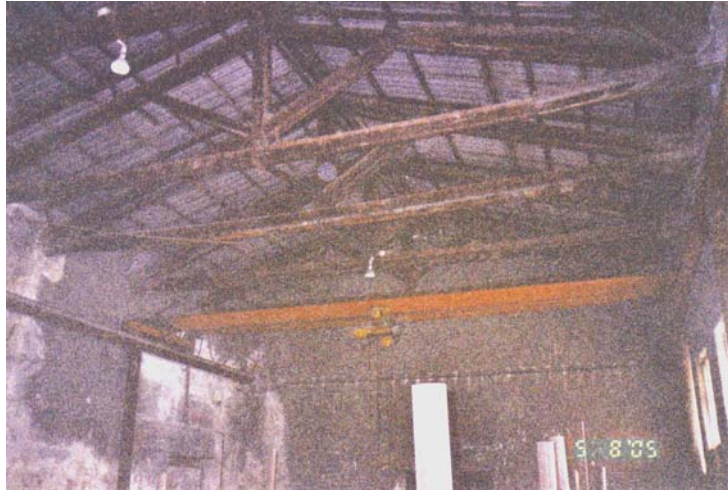


ΕΙΚ. 45

Δωμάτιο 4



ΕΙΚ. 46



EIK. 47



EIK. 48

Δωμάτιο 5



ΕΙΚ. 49



EIK. 50



EIK. 51

Δωμάτιο 6



ΕΙΚ. 52

Το 6^ο δωμάτιο ήταν σκοτεινό, καλυμμένο με σωλήνες και η μόνη φωτογραφία που γινόταν να ληφθεί ήταν της εισόδου του.

Δωμάτιο 7



EIK. 53



EIK. 54



ΕΙΚ. 55

Δωμάτιο 8/Β

(στο Δωμάτιο 8/Α λόγω στενότητας χώρου δεν λήφθηκαν φωτογραφίες).



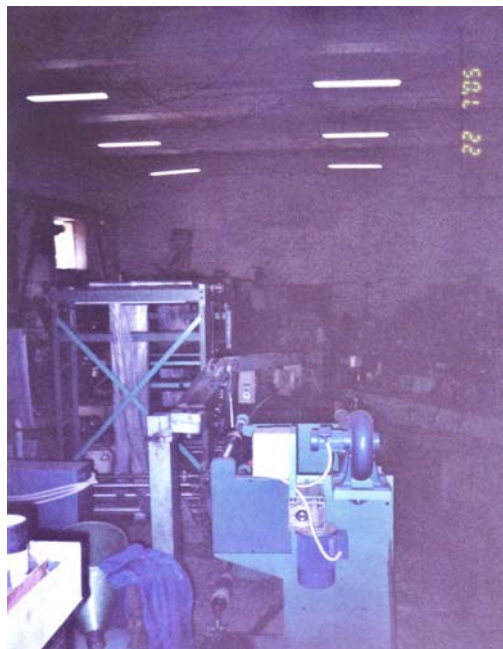
ΕΙΚ. 56



ΕΙΚ. 57



ΕΙΚ. 58



ΕΙΚ. 59

Δωμάτιο 9



ΕΙΚ. 60



ΕΙΚ. 61

Δωμάτιο 10

Το 10^ο δωμάτιο ήταν σκοτεινό, γεμάτο μηχανήματα και δεν κατέσκει δυνατό να ληφθεί κάποια φωτογραφία από μέσα.

Δωμάτιο 11



ΕΙΚ. 62



ΕΙΚ. 63



EIK. 64



EIK. 65



EIK. 66