

Παλιά αιδροδρομική μηχανή και μηχανοδηγοί της Θεσσαλονίκης.

Η ΑΠΑΡΧΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.

Τά πρώτα βιομηχανικά κτίρια και ή ανάγκη προστασίας τους

Ή μικρή αναφορά μας στη διαμόρφωση και τήν εξέλιξη τών πρώτων βιομηχανικών περιοχών στη Θεσσαλονίκη, έχει σά στόχο μιά πρώτη τοποθέτηση στο πρόβλημα: Τά ιστορικά βιομηχανικά κτίρια στήν πόλη και ή προστασία τους. Είναι πιστεύουμε απαραίτητη τήν άρχή μιά σύντομη περιγραφή του οικονομικού και διοικητικού πλαισίου τής δημιουργίας τους.

Όλγα Τραγανού - Δεληγιάνη

Άρχιτέκτων

Ό 18ος και ό 19ος αϊ. είναι έποχές σημαντικότετων εξέλιξεων στά Βαλκάνια. Κατά τή διάρκεια του 18ου αϊ. οί μεγάλες περίοδοι ειρήνης οδηγούν στη σταθερή εγκατάσταση του εύρωπαϊκού κεφάλαιου στήν Άνατολή. Ή έμπορικο-οικονομική δραστηριότητα τών δύο μεγάλων έμπορευόμενων δυνάμεων τής έποχής (Γαλ-

λίας και Άγγλίας) μεταφέρεται από τίσ νότιες και ΝΑ έπαρχίες στις θόρειες και ΒΔ (Μ. Άσία και Βαλκάνια) όπου βρίσκεται και ή πλειοψηφία τών Έλλήνων. Ή Σμύρνη και ή Θεσσαλονίκη γίνονται οί οικονομικές πρωτεύουσες τής Όθωμανικής Αυτοκρατορίας. Οί ντόπιοι θά έπωφεληθούν από τόν άνταγωνισμό μεταξύ

τών Δυτικών και θά άποκτήσουν προνόμια μέ τό νά γίνουν προστατευόμενοι τους. Στο τέλος του 18ου αϊ. ή Θεσσαλονίκη θά γίνει ή μεγάλη έμπορική άποθήκη όλης τής κεντρικής Εύρώπης σάν τό μόνο έλεύθερο λιμάνι τής έποχής τών πολέμων του Ναπολέοντα'.

Αυτές οι εξελίξεις μαζί με τα αποτελέσματα της συνθήκης Κιουκ - Καίσαρ (1774) - προστασία ορθόδοξων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και δόξα στους Έλληνες να ταξιδεύουν με ρωσική σημαία) οδήγησαν στην αύξηση της βιοτεχνικής παραγωγής και στην ίδρυση νέων βιομηχανικών και εμπορικών εταιρειών. Στο τέλος του 18ου και το πρώτο μισό του 19ου αι ο υφαντικός κλάδος, στα Βαλκάνια, γνωρίζει τη γέννηση του βιομηχανικού κεφαλαίου.

Τους δύο αιώνες αιώνας η Οθωμανική Αυτοκρατορία αρχίζει να μπαίνει σε μία διαδικασία εξευρωπαϊσμού. Το πρώτο αποφασιστικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή σημειώνεται με την εισαγωγή των διαικτικών και κοινωνικών μεταρρυθμίσεων του Μαχμούτ II (Tanziimat 1830 - 1840) τις οποίες υιοθέτησαν και οι προσταθείες των Ευγλεζών και Γάλλων για την αναδιοργάνωση της Αυτοκρατορίας. Το Hatm - Humayun του 1856 που τοποθετούσε θεωρητικά τους ραγιάδες στο ίδιο επίπεδο με τους μουσουλμάνους και το εμπορικό σύμφωνο άνωμας στην Πύλη και την Ελλάδα στα 1855, διευκόλυναν αυτή την ανάπτυξη. Η μετρορρυθπιωτική τάση, στα τέλη του 19ου αι. θα δώσει και την κίνηση των Νεοτούρκων.

Την ίδια εποχή η Οθωμανική Αυτοκρατορία εξελίσσεται σε ημισποικία του ξένου κεφαλαίου¹.

Η περίοδος 1760 - 1830 αποτελεί, για τους ιστορικούς της οικονομίας, την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης. Τότε είναι που επιτυγχάνονται οι επιστημονικές εξελίξεις στις κατασκευές και τις τεχνικές τους τελειοποιούνται τα παραδοσιακά κατασκευαστικά συστήματα, συστηματοποιείται η χρήση νέων υλικών και κύρια του σιδήρου και του γυαλιού και εξελίσσεται η κοινή οικοδομική τέχνη².

Οι εξελίξεις της τεχνικής και της μηχανικής γίνονται αντικείμενα ενθουσίων, εθνικών μέχρι τα μέσα του 19ου αι και διεθνών στη συνέχεια. Η πρώτη διεθνής έκθεση γίνεται στην Παρίσι στα 1850 και η πρώτη παγκόσμια στο Λονδίνο στα 1851.

Ο σιδηρόδρομος θα δώσει τη λύση για το ενίοτε σύστημα μεταφορών που θα διευκολύνει τη διακίνηση ατόμων και εμπορευμάτων (πρώτη σιδηροδρομική γραμμή στην Αγγλία στα 1825 - πρώτη ατμομηχανή, Stephenson 1829).

Αυτά είναι τα πλαίσια στα οποία τοποθετείται η διαμόρφωση και η εξέλιξη των πρώτων βιομηχανικών «πυρήνων» στη Θεσσαλονίκη, το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα.

Η οικονομική διεύθυνση της Δύσης στα πρά-

ματα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ολοκληρώνεται από τα 1881 με την ίδρυση της «Υπηρεσίας για τα Δημόσια χρέη» μετά τη χρεωκοπία του 1875.

Ο σιδηρόδρομος θα είναι από τα πρώτα μέσα για τη διευκόλυνση της διακίνησης των ευρωπαϊκών εμπορευμάτων. Οι Ύπουροι Fuad και Ali του Abdul - Medji είχαν αναλάβει την επεξεργασία προγραμμάτων για τα δημόσια έργα και μεταξύ αυτών τον σιδηροδρομικό δίκτυο στα 1860³.

Ήδη στα 1871 έχει πραγματοποιηθεί η συνδεδεση με το Σκόπια (αυστριακό κεφάλαιο ελέγχουν τη γραμμή). Στα 1888 πραγματοποιείται η συνδεδεση με το Βελιγράδι και στα 1893 με το Μοναστηρι μέσω Φλωρίνας (γερμανικά κεφάλαια) και στα 1895 - 96 με την Κωνσταντινούπολη (γαλλικά κεφάλαια).

Ο σιδηροδρομικός σταθμός του 1870 (στη θέση του σημερινού εμπορικού) ήταν κτίσμα του αρχιτέκτονα Αργίονι. Νέος επίβατικός σταθμός κτίζεται στα 1912 βορειότερα⁴.

Το λιμάνι με τις αποθήκες του θα οργανωθεί από τα 1880 στη δυτική πλευρά της παραλίας με την κατασκευή από τα 1896 - 1903 καινούργιων εγκαταστάσεων με προβλήτες για μεγαλύτερα πλοία από γαλλική εταιρεία⁵.

Την εποχή του Dönme, Δήμητρου της πόλης Χαμντι - μπέη, δημιουργούνται οι βάσεις για σύγχρονες κοινωνικές εξημερήσεις¹⁶:

α. το εργοστάσιο του γκαζιού από τα 1890 παρέχει φωτισμό και την κινητήρια δύναμη για μικρά εργοστάσια. β. στα 1893 έχουμε την πρώτη εγκατάσταση των τράμ.

γ. εγκατάσταση νερού στις κατοικίες και κατασκευή του αντίλοισιάστου νερού από βέλγικη εταιρεία. Είναι, όπως αναφέρει ο Risal μία μοντέρνα, για την εποχή της, εγκατάσταση που πραγματοποιήθηκε με επίβλεψη του μηχανικού M. Cuypers διευθυντή της Compagnie des Eaux.

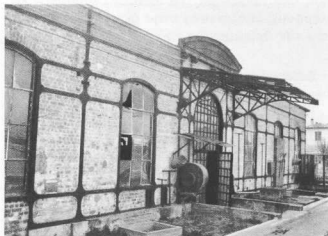
Από την εποχή αυτή υπάρχει ένα σχέδιο της βιομηχανικής περιοχής, τμήμα γενικότερου σχεδίου της Compagnie Ottomane des Eaux για την εγκατάσταση των αγωγών και των φρεατίων, που υπάρχει στο αρχείο του Ο.Υ.Θ. Διακρίνονται ο αυτό οι πρώτες βιομηχανικές μονάδες, διαταγμένες σε μία ζώνη εδάφους μεταξύ της, νέας τότε, σιδηροδρομικής γραμμής και της θάλασσας:

1. ένα σαπινοποείο πριν από τους κήπους των πριγκίπων (Μπεχτινιάρ),
2. μία αποθήκη οινόπνευματος 3. τρία βυρσοδεψεία, 4. το εργοστάσιο γκαζιού 5. ένα αποστακτήριο 6. το αντίλοισιάστο της εταιρείας υδάτων. Στην ανατολική πλευρά της πόλης και προς τη θάλασσα υπήρχαν επίσης βιομηχανικές μονάδες που διακρίνονται και στο σχέδιο της περιοχής όπως έκπονήθηκε πριν από την πυρκαγιά του 1917 και δημοσιεύτηκε στο έργο του καθηγητή Ι. Τριανταφυλλίδη για την επέκταση του ρυθμιστικού σχεδίου πόλης (1960): οι μύλοι Allatini και το κεραμοποείο Alatiani (το πρώτο εργοστάσιο στην περιοχή μεταξύ των σημερινών οδών Μπότσαρη και 28ης Οκτωβρίου, δίπλα στο ρέμα που περνούσε παλιότερα από την περιοχή).

Ο ιστορικός Κ. Μοσκόφ παραθέτει στο έργο του «Θεσσαλονίκη 1700 - 1912»¹¹ πινάκια των εργασιών της πόλης στα 1900, μαζί με τη χρονολογία ίδρυσης τους. Αναφέρονται σε συνολο 19 μονάδων 6 αλευρόμυλοι, 6 σαπινοποεία, 2 υφαντήρια, ένα ζυθοποείο, ένα παγοποείο, ένα οινόπνευματοποείο, 6 σαγαρατοβιομηχανία και ένα κεραμοποείο.

Πρώτο στη σειρά χρονολογής αναφέρεται το εργοστάσιο των Γαλλικών αλευρόμυλων (1854). Επτά μονάδες ανώνυτων στη δεκαετία 1870 - 80. Οκτώ μονάδες στην εικοσαετία 1880 - 1900 και τρεις μονάδες στην δεκαετία 1900 - 1910.

Ο Nehama - Risal, στο έργο του Thessalonique,



Αντίλοισιασμο της Εταιρείας Υδάτων, 26ης Οκτωβρίου.



Αλευρόμυλοι Αλλατινών.

la ville convoitée, αναφέρει συμπληρωματικά ένα έκτροφο μεταξοκαλλήκων, εργοστάσιο κλωτών και παπουτσιών¹¹.

Στά 1914 δέν υπήρχαν, κατά τόν Jacques Ancel, παρά μόνο 35 εργοστάσια μαζί μέ εκείνα τού γκαζού, τού ηλεκτρισμού και τών υδάτων τής πόλης.

Οί μύλοι λοιπόν, τά έλαιουργεία, τά πολυάριθμα τυροσοδεψεία, οί ύφαντουργικές βιομηχανίες, τά καπνεργοστάσια, αποτέλεσαν τό περιβάλλον όπου εργάστηκαν οί πρώτοι βιομηχανικοί έργατές τής πόλης, τό περιβάλλον όπου συνειδητοποιήθηκαν ταξικά γιά πρώτη φορά οί εργαζόμενοι στίς μεγάλες μονάδες παραγωγής (έκθέσεις Fédération 1910), άπ' όπου ξεκινούν οί πρώτες μεγάλες άπεργίες. Είναι τό περιβάλλον πού γέννησε τήν πρώτη εργατική σοσιαλιστική όργάνωση τής Οθωμανικής Αυτοκρατορίας Fédération¹² και όπου γιά πρώτη φορά γιορτάστηκε ή εργατική Πρωτομαγιά (1909)¹³.

Ο έρχομός τών προσφώνων, μετά τά 1922 αύξησε τόν πληθυσμό τών ελληνικών πόλεων και άλλαξε τήν όψη τους. Ανάμεσα στό χρόνια 1924 και 1928 δημιουργήθηκαν νέες συνθήκες και παρουσιάστηκαν θαυείες και μεγάλες εξέλιξεις, τόσο στην κοινωνική διάρθρωση τής χώρας και τήν εξέλιξη τού ελληνικού κεφαλαίου, όσο και στίς πολιτικές σχέσεις. Στό διάστημα αυτό ο αριθμός τών εργοστασίων διπλασιάστηκε. Χάρη στό φθινό εργατικά χέρια έγινε δυνατή ή δημιουργία τής σύγχρονης ελληνικής βιομηχανίας¹⁴.

Η σημερινή πόλη έχει διατηρήσει άρκετά άπό τά πρώτα τής εργοστασία. Είγαι πολύ χαρακτηριστικό τό γεγονός ότι αυτά πού έξακολουθούν και χρησιμοποιούνται, είτε μέ τήν ίδια χρήση είτε μέ διαφορετική διατηρούνται σέ καλή σχετικά κατάσταση. Ένα μεγάλο όμως μέρος, άφού εξάντλησε τά περιώρια λειτουργίας του έχει άρχεισει νά εξαφανίζεται κάτω άπό τήν άδιαφορία ιδιοκτητών και πολιτείας.

Οί περιοχές όπου συγκεντρώνονται τά ιστορικά βιομηχανικά κτίρια είναι ή περιοχή τής οδού 26ης Οκτωβρίου, τό παλιό λιμάνι μέ τίς άποθήκες, ή περιοχή Άμπελοκήτων-Επταλόφου, ή περιοχή τών Μύλων Άλλατινής.

Μεγάλη είναι ή ποικιλία τών κατασκευών τόσο όσον άφορά στή λειτουργία και τή διάταξη τών χώρων τους, όσο και στή μορφολογία τους:

A. Στά πιο πρώιμα παραδείγματα (άντλιοστάσιο 'Εταιρείας 'Υδάτων) έχουμε έμφανή φέρουσα μεταλλική κατασκευή και τοίχους πλήρωσης άπό πλίνθους, πού άρχικά ήταν καλυμμένοι μέ έπίχρισμα όπως δείχνει τό παλιό τους σχέδιο.

B. Στά κτίσματα τού 1900 και τής πρώτης 20ετίας τού 20ού αϊ. παρατηρούμε τή χρησιμοποίηση τών πλίνθων σάν στοιχείο μορφολογικό γιά τή διαμόρφωση τών ακμών τών όψεων και τήν πλαισίωση τών άνοιγμάτων. Αυτά τά τελευταία είναι συνήθως όρθογωνικά μέ χαμηλμένο τόξο στό άνώφλι. Οί τοίχοι πλήρωσης, συνήθως άπό πέτρα, καλύπτονται, τίς περισσότερες φορές, άπό έπίχρισμα. Μέ τίς πλίνθους διαμορφώνονται διακοσμητικές ταινίες άλλοτε γιά νά τονίσουν τόν διαχωρισμό τών όρόφων και άλλοτε σχηματίζοντας γείσα κάτω άπό δίρριχτες στήν πλειοψηφία στέγες. 'Υπάρχουν άκόμη παραδείγματα πλήρους χρησιμοποίησης τών πλίνθων στή διαμόρφωση τών όψεων, όπως στό παράδειγμα τής πρώιμης βιομηχανικής έποχής στήν Εύρώπη¹⁵.

Στήν κατηγορία αύτή μπορούν νά αναφερθούν τά κτίρια:

ά. τού συγκροτήματος τών Μύλων Άλλατινής

β. τού συγκροτήματος τού Ζυθοποιείου στην όδό 26ης Οκτωβρίου- γ. τού παλιού ύφαντουργείου. έπίσης στήν όδό 26ης Οκτωβρίου- δ. τού παγοποιείου δίπλα στα δημοτικά Σφαγεία.

Δέν λείπουν άπό τήν περίοδο αύτή και παραδείγματα έκλεκτικιστικά (κτήριο δημοτικών σφαγείων - 26ης Οκτωβρίου).

Γ. Στά κτίσματα τής δεκαετίας τού '20 και τής δεκαετίας τού '30 χρησιμοποιείται τό μετόν στό φέροντα σκελετό σέ παραδείγματα σημαντικά γιά τήν εξέλιξη τής βιομηχανικής αρχιτεκτονικής στήν Ελλάδα. Παρατηρείται μεταφορά μνημύτων έμπρεσιονιστικής και άργότερα φονδοναλιστικής αρχιτεκτονικής, ρευμάτων πού έμφανίζονται στήν Εύρώπη άπό τά 1910.

Στά κτίρια τής περιόδου αύτής θά μπορούσαν νά αναφερθούν:

α. τό κτήριο τής σπορelaiουργίας Βαλιούλη (σήμερα ιδιοκτησία τής 'Εθνικής Τράπεζας) στό όριο τών περιοχών Έπταλόφου και Άμπελοκήτων.

β. τό συγκρότημα τών παλιών κτιρίων τής κλωστούφαντουργίας «'Ηλιος» στην όδό Λαγκαδά.

Τά παλιά βιομηχανικά κτίρια, σ' όλη τήν Εύρώπη πέφτουν, τά τελευταία χρόνια, θύματα τής τεχνικής πρόοδου. Καθώς δέν μπορούν πιά νά δουλέψουν όρθολογικά, αντικαθίστανται άπό νεότερες πιο μοντέρνες κατασκευές¹⁶. Η προσπάθεια γιά τή διατήρησή τους έχει ξεκινήσει στήν Εύρώπη και τήν Άμερική έδώ και περίπου μία δεκαετία.

'Ετσι συναντά κανείς στή σχετική έξηγή άρθρογραφία όλο και πιο συχνά όρους όπως: ιστορικά βιομηχανικά



Εργοστάσιο ζυθοποιας Φιξ, 26ης Οκτωβρίου, αρχιτ. Γραϊκος.



Παλιό νηματοργείο, 26ης Οκτωβρίου, περιοχή Δημοτ. Σφαγείων.



Βιογραφία Ελαίων Βαλιούλη, εξωτερική όψη.



Έργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας Ηλίου στην όδα Λαγκαδά.



Δημοτικά σφαγεία, 26ης Οκτωβρίου.

κτίρια, τεχνικά μνημεία, βιομηχανική αρχαιολογία (ό όρος έχει πρωτοχρησιμοποιηθεί στην αγγλίζικη βιβλιογραφία — Industrial Archeology — αλλά στή συνέχεια τών δανεισθηκαν και οι μελετητές τών άλλων εύρωπαϊκών χωρών). Μέ τόν τελευταίο όρο χαρακτηρίζεται ή άπασχόληση μέ τίς πρώτες μαρτυρίες τής έκθιμοποίησης, κύρια στήν Εύρώπη, και τήν Άμερική, άπό τά μέσα του 18ου αϊ. και μετά.

Στήν κατηγορία αύτών τών κτισμάτων δέν άνήκουν μόνο τά βιομηχανικά κτίρια αλλά άκόμη: γέφυρες, ύδατόπυργοι, άποθήκες, πύργοι όρυχειών.

Ξάν βάση για τή διατήρηση τών «μνημείων τής τεχνικής» εμφανίζεται ή θέση ότι αυτά δέν είναι μόνο μάρτυρες τής άρχιτεκτονικής έκφρασης στά βιομηχανικά κτίρια περασμένων εποχών αλλά και τής ιστορίας τής τεχνικής και τής κοινωνίας, στό μέτρο πού είναι «φρέσκα άκόμη ή θύμηση τής έργασίας και του ιδρώτα στίς αίθουσες τών έργοστασίων... θά είναι τά κτίσματα τής τεχνικής όπωσδήποτε μνημεία: μνημεία του κεφάλαιου και τής έργασίας» — U. Hinz — περιοδικό *Architekt* 5/82).

Ήπειδή όμως οι παλιές βιομηχανικές έγκαταστάσεις δέν είχαν σχεδιαστεί για τή συνεχή ανθρώπινη παρουσία, είναι πάντα δύσκολο νά βρεθεί κανείς χρήσεις πού νά δικαιολογούν τή διατήρησή τους για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τό πρόβλημα πού προσπάθησαν νά αντιμετώπισουν στήν Εύρώπη τή δεκαετία πού μάς πέρασε είναι: Τι μπορεί νά γίνει μέ τά κτίρια — μάρτυρες μιάς συγκεκριμένης εποχής όταν έκπληρώσαν ήδη τή λειτουργία τους και δέ φαίνεται δυνατή μιά σμφέρουςα οικονομικά συνέχιση τής χρήσης τους¹⁸. Δύο είναι τά σκέλη τής άπάντησης στό παραπάνω έρώτημα: α. Θεσμικά μέτρα και β. συγκεκριμένες έφαρμογές συντήρησης.

Στά πρώτα άνήκουν ή έρευνα, ή καταγραφή τους και ή κήρυξη τους στά διατηρητέα μνημεία του τεχνικού μας πολιτισμού.

Οί δεύτερες άπαιτούν μελέτες χρήσης και, τό κυριότερο, κονδύλια. Ή ιδιωτική πρωτοβουλία έχει δείξει ήδη στήν Εύρώπη άξιοθαύμαστη φαντασία στή νέα χρησιμοποίηση ιστορικών βιομηχανικών κτιρίων: παλιό έργοστάσιο πυρομαχικών στό Άμβούργο μετατράπηκε σέ χώρο συγκέντρωσης τών κατοίκων μιάς γενιανίας πού συνδυάζει τή διασκέδαση μέ τήν έργασία - άπασχόληση στόν ελεύθερο χρόνο¹⁹. Μιά μεγάλη άποθήκη κοντά στό ποτάμι του Κιέλου διατηρήθηκε αλλάζοντας χρήση: έγινε ξενοδοχείο²⁰.

Βέβαια, ή προσπάθεια για τή διατήρηση σημαντικών ιστορικών βιομηχανικών κτιρίων δέν είναι εύκολη ούτε για τήν Εύρώπη: παρά τή ύπαρξη πολλών όμάδων κατοίκων πού δραστηριοποιούνται προς τήν κατεύθυνση αύτή δέν έχει γίνει άκόμη κατανοητή άπό όλους ή σκέψη ότι κτίματα άκέραια άπό κάθε άποψη μπορούν μέ άλλαγή στή χρήση τους, νά διατηρηθούν και νά άποτελέσουν ζωντανούς πυρήνες τής ζωής τής πόλης-σημεία άναφοράς στόν πολεοδομικό ιστό²¹.

Για τή διάδοση τής πεποίθησης για τή δυνατότητα νέας χρησιμοποίησης τών μνημείων τής βιομηχανικής άρχιτεκτονικής έπαιξαν και παίζουν, στήν Εύρώπη, σημαντικό ρόλο τά Πανεπιστήμια μέ τή δημιουργία ειδικών όμάδων έπεξεργασίας σχετικών θεμάτων αλλά και μέ τή δημιουργία ειδικής έδρας (Έδρα Ήστορίας τής οικονομίας και Τεχνικής σέ Πανεπιστήμιο τής Βόρειας Ρηνανίας Βεστφαλίας).

Άκόμη σημαντικότερος είναι ό ρόλος όμάδων πρωτοβουλίας κατοίκων, όμάδων καλλιτεχνών και όμάδων άρχιτεκτόνων και πολιτικών μηχανικών πού μέ συγκεκριμένες προτάσεις για τρόπους νέας λει-

τουργίας τών παλιών κτιρίων προσπαθούν νά πείσουν τήν «κοινή γνώμη» και τίς άρχές για τή σημασία τής διατήρησης τών βιομηχανικών μνημείων.

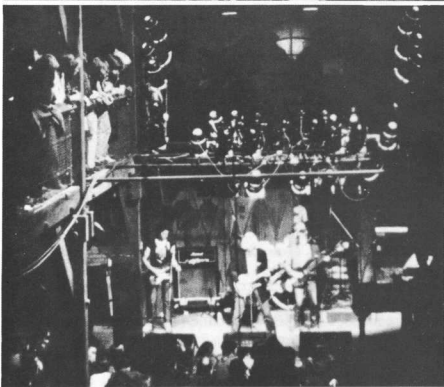
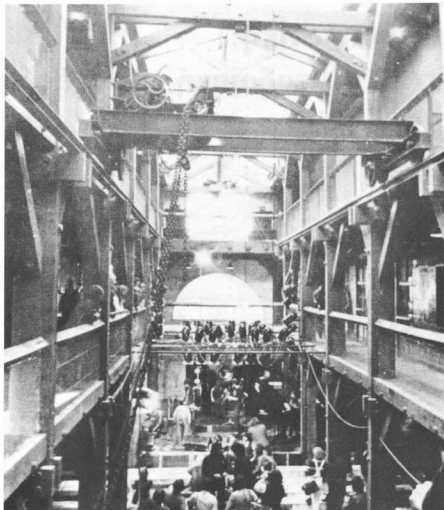
Πιστεύουμε πώς στή δεκαετία πού περνάμε θά μπορούσε νά γίνει και στήν Ελλάδα ή άρχή τουλάχιστον για τή συνειδητοποίηση του προβλήματος «Διατήρηση σημαντικών κτιρίων τής ιστορίας τής Βιομηχανίας μας».

Στή Θεσσαλονίκη στό πλαίσια τής καταγραφής και αξιολόγησης τών βιομηχανικών κτιρίων και τής διαμόρφωσης προτάσεων για νέες χρήσεις τους θά μπορούσε νά ένταχθεί ή εξέταση τών δυνατοτήτων συντήρησης και προβολής ιστορικών κατασκευών, όπως παλιές άτμομηχανές πού σφικεντρωμένες σήμερα στήν περιοχή του παλιού σταθμού δημιουργούν ένα πραγματικό Νεκροταφείο Μηχανών.

Ή δημιουργία άπό τίς παλιές βιομηχανικές μονάδες κέντρων άπασχόλησης και ελεύθερου χρόνου, τεχνικών και άλλων μουσείων, βιβλιοθηκών (κύρια για όσα άπό τά κτίρια βρίσκονται κοντά σέ πυκνοκατοικημένες περιοχές) όπως και ή εξέταση τής επαναλειτοργίας μερικών άπ' αυτές σά βιοτεχνικών χώρων χαμηλής άόλησης θά μπορούσε νά σώσει σημαντικά έργα τής βιομηχανικής ιστορίας τής πόλης και παράλληλα νά δώσει μιά νέα ποιότητα ζωής στίς δυτικές τής περιοχές.

Σημειώσεις

1. Ν. Σβορώνος, *Histoire de la Grèce Moderne*, PUF 1972, σ. 25 κ.έ.
2. N. Todorov, *La ville balkanique sous les Ottomans (XV-XIX es.)* Variorum Reprints, London 1977, σ. IV 129.
3. Maria Todorova, «Ο έξευρωπαϊσμός τής κυβερνητικής ήγέσιας τής οθωμανικής αυτοκρατορίας κατά τήν περίοδο των μεταρρυθμίσεων». Έκουμερνιασμός και Βιομηχανική Έπανάσταση στό Βαλκάνια τόν 19ο αϊ., Θεμέλιο 1980, σ. 96 κ.έ.
4. Άπό τόν ίδιο τόμο: Juli Petrosian, «Οι ιδέες του έξευρωπαϊσμού στην κοινωνικοπολιτική ζωή τής οθωμανικής αυτοκρατορίας στό νεώτε-



Παράδειγμα για μίμηση: Παλιό εργοστάσιο στη Γερμανία και η μετατροπή του σε πνευματικό κέντρο νεότητας. Εδώ μία ορχήστρα τζαζ.

- ρα χρόνια» (τέλος 18ου και αρχές 20ού αι.), σ. 62.
5. Leonardo Benevolo, Storia dell'Architettura Moderna, Editor Laterza 1973, σ. 71 κ.ε.
6. Nehama-Risal, Thessalonique. La ville convoitée, Paris 1917, σ. 248.
7. Κ. Μάκωφ, Θεσσαλονίκη 1700-1912, Στοιχαστής, 1973, σ. 91.
8. Ν. Μουτσούπουλος, Θεσσαλονίκη 1900-1917, Θεσσαλονίκη 1980, σ. 158.
9. J. Anceel, La Macédoine, Paris 1930, σ. 286.
10. Nehama-Risal, όπ.π., σ. 261, κ.ε.
11. Κ. Μάκωφ, όπ.π., σ. 58.
12. Nehama-Risal, όπ.π., σ. 275 κ.ε.
13. Εισαγωγή στην Ιστορία της Fédération, του G-Haupt από το βιβλίο του Α. Μπεναρόνια, Η πρώτη σταδιοδρομία του ελληνικού προλεταριάτου - Όλκος, 1975, σ. 20-23.
14. Α. Μπεναρόνια, όπ.π., σ. 47.
15. Μ. Παπαϊωάννου - Ο Τρανόνιο, Μελέτη της δημιουργίας των άστικών προσφυγικών οικισμών της Θεσσαλονίκης - Διπλωμ. εργασία στην έδρα της πολεοδομίας της Πολυτ. Σχολής του Α.Π.Θ., Δεκ. 1974.
16. A. Föhl, «Arbeitswelt und Alltagsleben» - Technische Denkmale im Ruhrgebiet», Stadtbauwelt, όρ. 74, 25 Ιουνίου 1982, σελ. 206-499/ 994.
17. W. Busch, Industrie in der Stadt», Bauwelt, όρ. 23, 13 Ιουνίου 1980, σ. 942-943.
18. W. Busch, όπ.π., σ. 942.
19. «Zweite Unschuld-improvisiert»-Bauwelt, όρ. 1/ 2, 11 Ιανουαρίου 1980, σ. 55-61.
20. Umbau eines Kanarpackhauses», Bauwelt όρ. 26, 10 Ιουλίου 1981, σ. 1090-1091.
21. Folker Meltzer, Der alte bremer Schlachthof, Bauwelt, όρ. 32-33, 29 Αυγούστου 1980, σ. 1378 κ.ε.

The Beginning of the Industrial Development of Thessaloniki. The First Industrial Buildings and the Need for Their Protection

The 18th and 19th centuries are periods evidencing very important developments in the Balkans. During the 18th century the long intervals of peace have as an immediate effect the investment of European capitals in the East. By the end of the 18th century Thessaloniki will become the large commercial warehouse of the whole of central Europe and an important industrial center. However, the old industrial buildings are demolished in the last years, victims of technical progress, just as in the rest of Europe.

The consideration of the possibilities for the conservation and utilization of historic constructions — eg. the old steam-engines that lie today in the area of the old train station and form a very cemetery of engines — could be incorporated in the general issue for the recording and evaluation of the industrial monuments of Thessaloniki. The transformation of the old industries into centers for creative occupations, both technical and other museums and libraries (mainly of the buildings adjacent to densely populated areas), along with the reopening of some of them in the form of handicraft workshops could save important works of the industrial history of Thessaloniki and endow a new quality of life to the west areas of the city.