



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα:

Ο Πειραιάς και το Λιμάνι του

The Piraeus and its Port

Ελένη Μπινιώρη(Α.Μ.: ΔΛΜ-21-007)

Επιβλέπων καθηγητής: Νικόλαος Τσότσολας

Αθήνα

Μάιος 2023

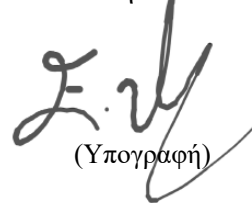
ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ελένη Μπινιώρη του Σπυρίδωνα με αριθμό μητρώου ΔΛΜ-21-007 φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων του Τμήματος του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Η Δηλούσα



(Υπογραφή)

Μέλη Τριμελούς Επιτροπής

1. Νικόλαος Τσότσολας

2. Θεοδώρα Γιαντσή

3. Φαίδων Κομισόπουλος

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πριν την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παρούσας εργασίας, αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω ορισμένους από τους ανθρώπους που γνώρισα, συνεργάστηκα μαζί τους και έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο στην πραγματοποίησή της.

Συγκεκριμένα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κο. Τσότσολα Νικόλαο για τη βοήθεια, την καθοδήγηση και την κατανόησή του.

Ευχαριστώ τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος, για την στήριξη και τη βοήθειά τους όλο αυτό το διάστημα.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την στήριξή της καθ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής μου όπως επίσης και για την πίστη της στις δυνατότητές μου.

Μάιος 2023

Ελένη Μπινιώρη

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η μελέτη αυτή πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος με τίτλο «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων» του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Κεντρικός άξονας της εργασίας, είναι η αποτύπωση του λιμένα του Πειραιά στην αρχαιότητα και στην εποχή μας. Η εκτύλιξη των περιεχομένων αναπτύσσεται σε θεωρητικό επίπεδο, με γνώμονα το ευρύ φάσμα της διοίκησης χρησιμοποιώντας ως μεθοδολογία την έρευνα ανασκόπησης. Ο όρος διοίκηση, πρακτικά, αφορά στον σχεδιασμό, στην οργάνωση και στην επίβλεψη. Ουσιαστικά, είναι η ορθολογική διαχείριση των διαθέσιμων πόρων, για την καλύτερη λειτουργία ενός εγχειρήματος. Η διοίκηση ενός λιμένα, ασκεί επιρροή σε όλα τα επίπεδα της κοινότητας στην οποία ανήκει και είναι αλληλένδετη με αυτά. Η χωροταξία του, οι υπηρεσίες που προσφέρει, η προσαρμογή του σε προκλήσεις, έχουν άμεσο αντίκτυπο, όχι μόνο στην τοπική κοινωνία, αλλά και στο ευρύτερο θαλάσσιο δίκτυο επικοινωνίας, στο οποίο εντάσσεται ο λιμένας. Το λιμάνι του Πειραιά, τεκμηριώνεται ότι συνιστά αναπόσπαστο παράγοντα επιρροής, για την αθηναϊκή κοινωνία και για τις κοινωνίες της μεσογείου από αρχαιοτάτων χρόνων έως και στην σημερινή πραγματικότητα της παγκοσμιοποίησης λόγω κυρίως της γεωγραφικής του θέσης. Τα συμπεράσματα από την αρχαιότητα έως σήμερα καταδεικνύουν συσχέτιση της διαχείρισης του λιμένα σε όλα σχεδόν τα επίπεδα με διαφοροποίηση μόνο στον τομέα της κρουαζιέρας και στα τουριστικά αγκυροβόλια. Τέλος, σημειώνονται προτάσεις για την βελτίωση των υπάρχοντων υποδομών.

Λέξεις κλειδιά: λιμένας Πειραιά, ιστορική αναδρομή, χωροταξία, διοίκηση

ABSTRACT

The present thesis, is conducted in accordance to the Master's program «Port Management Operations» of the University of West Attica. The main axis of this thesis, is the positioning of the port of Piraeus both in antiquity and in the present times. The content of the chapters is conducted on a theoretical level, in line with wide spectrum of management via retrospect research. The term management, is about coordination and supervision. In essence, it's all about managing and organizing available resources for the best possible function of a venture. The operation and the management of a port establishment influences all aspects of the community in which the port operates. Its spatial planning, the services it provides, its adjustment to challenges of the times, have direct impact, not only in the local community, but also in the broader maritime lines of communication, in which the port is integrated. Since early antiquity, the port of Piraeus, is an inextricable influential factor both for the Athenian community and for the Mediterranean societies since the ancient times, up until today's globalized societies thanks to its geographic location. In the end of this thesis, we conclude that management wise, there aren't many differences between antiquity and modern times, besides cruises and touristic expeditions. Finally, we make a few proposals for the development of the existing infrastructures.

Key Words: port of Piraeus, history, spatial planning, management

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι ευρέως γνωστό και αποδεκτό, ότι το παρελθόν και το παρόν είναι αλληλένδετα στην ιστορία της ανθρωπότητας. Παρά ταύτα, την σημερινή εποχή, ισχύει η νόηση ότι απέχουν δραματικά μεταξύ τους. Στην πραγματικότητα, οι διαφορές ανάμεσά τους, είναι ελάχιστες.

Ανέκαθεν στην ιστορία, οι νέοι μελετούσαν τους παλιούς, με σκοπό να μάθουν, να εξελιχθούν και να εφαρμόσουν τις ιδέες και τις πρωτοπορίες τους με στόχο το καλύτερο μέλλον. Και πράγματι, κατά αυτόν τον τρόπο, η ανθρωπότητα εξελίχθηκε σημαντικά και συνεχίζει να εξελίσσεται ασταμάτητα. Σε αυτή την εξέλιξη όμως, υπάρχουν κάποιοι σταθεροί, θεμελιώδεις και μη εξαιρετέοι παράγοντες που αφορούν τον άνθρωπο και την κοινωνία του, οι οποίοι δεν άλλαξαν ριζικά ποτέ. Ένας εξ αυτών, είναι η εφαρμογή της διοίκησης και της οργάνωσης θεσμών και οργάνων εξουσίας, με στόχο την λειτουργία ενός συστήματος. Κάθε σύστημα, έχει ανάγκη υλικούς και άυλους πόρους και την κατάλληλη διεύθυνση αυτών για την ομαλή λειτουργία του. Συνάμα, το σύστημα αυτό επηρεάζει και επηρεάζεται σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, μέσα σε μια σφαίρα γνωστών και αγνώστων, φίλων και εχθρών που αλληλεπιδρούν μαζί του.

Στην παρούσα εργασία, βασικός γνώμονας μελέτης είναι το λιμάνι του Πειραιά. Απαρτίζεται από τέσσερα συνολικά κεφάλαια και καταλήγει στα ανάλογα συμπεράσματα. Το πρώτο κεφάλαιο, είναι μία διεξοδική ιστορική αναδρομή για το λιμάνι του Πειραιά, που ξεκινά από την προϊστορική εποχή, έως και τον 21^ο αι. Όντας, ένας από τους αρχαιότερους λιμένες στον κόσμο, η σημασία της ιστορίας του είναι απαραίτητο να τονισθεί στο πρώτο σκέλος της εργασίας. Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναπτύσσεται η χωροταξική του διαρρύθμιση στην Κλασική εποχή και στο σήμερα. Η επιλογή της κλασικής εποχής της ελληνικής αρχαιότητας, επιλέχθηκε εσκεμμένα, καθότι πέραν της γενικότερης άνθησης του λιμένα, οι λιμενικές κατασκευές της εποχής είναι απόλυτα αντιπροσωπευτικές και δεν αντικαταστάθηκαν παρά μερικώς σε πολύ μεταγενέστερο χρόνο. Είναι η περίοδος άνθησης και επικράτησης του Πειραιά στην Μεσόγειο. Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται λόγος για δύο κοινωνικά φαινόμενα, την μεσογειοποίηση και την παγκοσμιοποίηση τα οποία είναι ρητά και αδιαμφισβήτητα συνδεδεμένα με την λειτουργία ενός λιμένα και της σημασίας της για τον κοινωνικό ιστό. Στόχος είναι, η ανάλυση του μεγέθους της σημασίας τους και ο ρόλος του Πειραιά εντός αυτών των φαινομένων. Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, αναπτύσσεται διεξοδικά το ζήτημα της διοίκησης και διαχείρισης του λιμένα, των υποδομών και των υπηρεσιών του στο παρελθόν και στο σήμερα. Τέλος, ακολουθούν τα συμπεράσματα και οι βιβλιογραφικές πηγές της εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	1
ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	2
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ABSTRACT.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΙΣΤΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	9
1.1 Γενικά.....	9
1.2. Η Πρώτη Περίοδος (2600 π.Χ. Έως 267 μ.Χ.)	10
1.3. Η Δεύτερη Περίοδος (322μ.Χ. έως 1453μ.Χ.)	13
1.4. Η Τρίτη περίοδος της Οθωμανικής Κυριαρχίας(1456μ.Χ έως 1824 μ.Χ.).....	14
1.5. Η περίοδος των Νεωτέρων Χρόνων (1833 έως το τέλος του 19ου Αιώνα.)	16
1.6. Η Περίοδος του 20 ^{ου} αιώνα.	23
1.7. Το λιμάνι του Πειραιά στις Αρχές του 21 ^{ου} Αιώνα	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΗ.....	38
2.1 Κατασκευή.....	38
2.2 Υποδομές.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ3 ΜΕΣΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ.....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	49
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	63
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	63
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	66
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	66
ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ	68

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικ.1 Βυθοκόρος παλαιού τύπου και τα έργα εκβάθυνσης του λιμανιού.....σελ.17	σελ.17
Εικ.2 Το λιμάνι του Πειραιά το 1836.....σελ.17	σελ.17
Εικ.3 Κατασκευή προκουμαίας στο λιμάνι του Πειραιά, 1850.....σελ.18	σελ.18
Εικ.4 Το λιμάνι του Πειραιά το 1900.....σελ.21	σελ.21
Εικ.5 Κατασκευή μόνιμης δεξαμενής εις λιμένα Πειραιώς.....σελ.22	σελ.22
Εικ.6 1913-το θωρικό “Ψαρά” εντός της μόνιμης δεξαμενής.....σελ.22	σελ.22
Εικ.7 Άποψη του εργοστασίου λιπασμάτων στη Δραπετσώνα 1909.....σελ.24	σελ.24
Εικ.8 Φόρτωση-εκφόρτωση στο Λιμάνι του Πειραιά 1930.....σελ.26	σελ.26
Εικ.9 Η κατασκευή του σιλό και αριστερά το κτίριο του Ο.Λ.Π.....σελ.26	σελ.26
Εικ.10 Τα εγκαίνια από την κυβέρνηση εκείνης της εποχής.....σελ.27	σελ.27
Εικ.11 Φωτογραφία από την μεγάλη καταστροφή του Πειραιά.....σελ.28	σελ.28
Εικ.12 Ο Πειραιάς τη δεκαετία του 1950.....σελ.29	σελ.29
Εικ.13 Ο Τροχιόδρομος από το Τελωνείο στην Ακτή Μιαούλη έως την στροφή του Ρολογιού.....σελ.29	σελ.29
Εικ.14 Οι αποθήκες της ελευθέρως ζώνης Πειραιώς.....σελ.30	σελ.30
Εικ.15 Ο Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στην προβλήτα Ι στο Ν. Ικόνιο.....σελ.32	σελ.32
Εικ.16 Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στην Ακτή Βασιλειάδη 1987.....σελ.33	σελ.33
Εικ.17 Η Ακτή Ξαβερίου στα τέλη του 19 ^{ου} αιώνα.....σελ.34	σελ.34
Εικ.18 Μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι του Ικονίου μέσω σιδηροδρόμου με προορισμό την Ευρώπη (2013).....σελ.36	σελ.36
Εικ.19 Ο Νέος Διεθνής Επιβατικός Σταθμός Θεμιστοκλής στο λιμάνι του Πειραιά (2013).....σελ.37	σελ.37
Εικ.20 Χωροταξική διαρρύθμιση λιμένα Πειραιά.....σελ.40	σελ.40
Εικ.21 Οργανόγραμμα του Ο.Λ.Π Α.Ε.....σελ.56	σελ.56
Εικ.22 Ζώνη Ι, ΙΙ.....σελ.62	σελ.62
Εικ.23 Ζώνη ΙΙ, ΙΙΙ.....σελ.63	σελ.63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΙΣΤΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

1.1 Γενικά

Η έννοια του όρου “ λιμάνι”, αποκτά ιδιαίτερη σημασία και ενδιαφέρον από την αρχαία περίοδο. Φυσικό λιμάνι θεωρείτο αυτό το οποίο λόγω του βάθους και της περικλειστης μορφολογίας της ακτής έδινε τη δυνατότητα στα πλοία να έχουν μία ασφαλή πρόσδεση. Όμως με το πέρασμα του χρόνου και του σημαντικού ρόλου που μπορούσε να διαδραματίσει για την ανάπτυξη ευρύτερα της περιοχής στην οποία βρισκόταν ξεκίνησαν μία σειρά από λιμενικά έργα και υποδομές με σκοπό την εξυπηρέτηση μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, αφενός μεν να υπάρχει καλύτερη προστασία των πλοίων, αφετέρου δε για να διευκολύνει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ διαφόρων πόλεων και χωρών. Επομένως το λιμάνι, μετατρέπεται από ένα φυσικό όρμο, λόγω των επεμβάσεων και των διεργασιών για καλύτερη εξυπηρέτηση σε τεχνητό λιμάνι¹.

Τα σημερινά λιμάνια με τις υποδομές που τα περιβάλλουν αποτελούν τον κύριο σύνδεσμο για την διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας των μεταφορών και ταυτόχρονα είναι σημαντικά εμπορικά και βιομηχανικά κέντρα διευκολύνοντας τις οικονομικές δραστηριότητες συμβάλλοντας σημαντικά, τόσο στην τοπική, όσο και στην εθνική οικονομία. Αποτελούν τους κρίκους της αλυσίδας που δίνουν τη δυνατότητα σύνδεσης των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς με τα χερσαία. Η ανάπτυξη και η πορεία του λιμένα του Πειραιά και της πόλεως του Πειραιά είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους. Δηλαδή πάντα όταν ο Λιμένας του Πειραιά αναπτυσσόταν, είχαμε και ευημερία για την ομώνυμη πόλη.

Ξεκινώντας την ιστορική αναδρομή για τον λιμένα του Πειραιά διακρίνουμε τρεις περιόδους: Την Περίοδο των Αρχαίων χρόνων, τη Βυζαντινή περίοδο στην οποία συμπεριλαμβάνουμε και την Οθωμανική κυριαρχία για να καταλήξουμε στην περίοδο των Νεότερων χρόνων.²

Παρακάτω παραθέτουμε τα σημαντικότερα γεγονότα που έλαβαν χώρα κατά την πρώτη περίοδο συγκεκριμένα από το 2600π.Χ. έως το 267μ.Χ.

¹ Χλωμούδης Κ.(2001), “Οργάνωση και Διοίκηση των Λιμένων”, Πειραιάς, εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ.

² Μπελαβίλας Ν.,(2021), “ Ιστορία της πόλης του Πειραιά, 19^{ος} και 20^{ος} αιώνας”, εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

1.2. Η Πρώτη Περίοδος (2600 π.Χ. Έως 267 μ.Χ.)

Αρχικά ο Πειραιάς ήταν αποκομμένος από την Αθήνα. Οι Αθηναίοι διεξήγαγαν το εξαγωγικό τους εμπόριο από τα λιμάνια που βρίσκονται στις ανατολικές ακτές. Ειδικότερα χρησιμοποιούσαν τον λιμένα Πρασιές³. Σταδιακά ενώθηκε με την Αθήνα, γενικότερα με την Αττική και αυτός ήταν ο λόγος που δημιουργήθηκε και το λιμάνι του. Τα πρώτα οδικά δίκτυα που σκοπό είχαν να ενώσουν την Αθήνα με το Πειραιά και κατ' επέκταση και με το λιμάνι του Πειραιά ξεκίνησαν το 560 π.Χ. με την κατά διαστήματα τυρρανία του Πεισίστρατου⁴. Στη συνέχεια με το τέλος της τυρρανίας από τον Πεισίστρατο ανέλαβε ο Κλεισθένης ο οποίος προχώρησε στην ένταξη του Πειραιά ως δήμου της Αττικής. Μετά τον Κλεισθένη έχουμε τον Θεμιστοκλή, οποίος ξεκινά την οχύρωση του Πειραιά με την κατασκευή των «Μακρών Τειχών», μήκους 11 χιλιομέτρων, που θα ένωναν τον Πειραιά με την Αθήνα, παράλληλα με διάφορα λιμενικά έργα. Την ίδια περίοδο κατασκευάζονται εξαιρετικές λιμενικές εγκαταστάσεις, κρηπιδώματα, προβλήτες για την προσάραξη των πλοίων, ειδικές αποθήκες πέντε τον αριθμό για την φύλαξη των εμπορευμάτων, νεώρια που δίνουν δυνατότητες ναυπήγησης νέων πλοίων, τους νεωσοίκους⁵ στη Ζέα την Μουνιχία και τον Κάνθαρο. Το λιμάνι της Ζέας⁶ ή διαφορετικά Πασαλιμάνι είχε σχήμα κυκλικό και χρησιμοποιείτο για τα πολεμικά πλοία της εποχής και γενικότερα για στρατιωτικούς σκοπούς. Το λιμάνι της Μουνιχίας⁷ είναι το γνωστό σε όλους μας Μικρολίμανο. Ακόμη παλαιότερα λεγόταν και Τουρκολίμανο και είχε σχήμα ωσειδές. Λόγω του ανάγλυφου που παρουσίαζε χρησιμοποιείτο μόνο για πολεμικά πλοία, αφού ήταν ακατάλληλο για εμπορικούς σκοπούς λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους. Ο Κάνθαρος ήταν το μεγαλύτερο από τους άλλους λιμένες και ονομαζόταν και “ μέγας λιμήν”. Ήταν το κύριο εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Αποτελείτο από τρεις ζώνες. Το Εμπόριον, τον Άλκιμο και την Ηετιώνεια ακτή. Οι μεταφορές εμπορευμάτων και η αποθήκευση αυτών γινόταν στη ζώνη του Εμπορίου. Την μεγάλη θερινή εορτή των Διωτηρίων στο κεντρικό λιμάνι γινόντουσαν αγώνες πλοίων κωπηλασίας. Στην είσοδο του Κεντρικού λιμένα της Μουνιχίας συναντάμε το

³ Σημερινό Πόρτο Ράφτη.

⁴ Βλέπε περισσότερα olp.gr Ιστορική Αναδρομή.

⁵Βλέπε <https://pireorama.blogspot.com>. Είναι οι αρχαιότερες εγκαταστάσεις στο λιμάνι του Πειραιά που καλύπτονταν με στέγαστρο και χρησιμοποιούντο για τη φύλαξη των πλοίων. Οι πρώτοι νεώσοικοι έγιναν επί Θεμιστοκλή σύμφωνα με τον Πλάτωνα.

⁶Βλέπε αναλυτικότερα: www.wikiwand.com. Κατά πάσα πιθανότητα η λέξη «Ζέα» προέρχεται από την Ζέα Αρτέμιδα που λατρευόταν από τους κατοίκους του Πειραιά.

⁷Βλέπε www.mixanitouxronou.gr. Σύμφωνα με τον Ευριπίδη πήρε το όνομά της από τον μυθικό ήρωα Μούνιχο ο οποίος είχε εγκατασταθεί σε αυτή την περιοχή.

περίφημο άγαλμα του Λέοντος του Πειραιά , πιστό αντίγραφο του πρωτοτύπου που βρίσκεται στη Βενετία και παρά τις εκκλήσεις για επιστροφή δεν έχει καταστεί αυτό δυνατό μέχρι σήμερα. Ιδιαίτερα γνωστή, ήταν αυτή που βρισκόταν στον λιμενίσκο της Ζέας, η Σκευοθήκη του Φίλωνος.⁸ Ταυτοχρόνως πείθει τους Αθηναίους για την μεταφορά του ναυτικού των από το Φάληρο στον Πειραιά. Όμως έπρεπε να έχει πόρους οικονομικούς για να μπορέσει να ναυπηγήσει ένα αξιόμαχο στόλο. Αφού βρήκε έσοδα από τα ορυχεία Λαυρίου μετέβαλε την Αθήνα, αλλά και τον Πειραιά σε ένα απέραντο εργοτάξιο. Συνολικά κατασκευάστηκαν περίπου 200 πλοία από τα οποία τα 53 ήταν εφεδρικά. Γνωστή είναι και η περίφημη ναυμαχία το 480π.Χ. στην Σαλαμίνα εναντίον των Περσών κοντά στο λιμάνι του Πειραιά με ηγέτη τον Θεμιστοκλή και την επιτυχή έκβαση για τους Αθηναίους και τους συμμάχους τους.

Με την ολοκλήρωση των τειχών το 471 π.Χ. το λιμάνι του Πειραιά γίνεται όχι μόνο σημαντικό πολεμικό λιμάνι, αλλά και εξαίρετο εμπορικό λιμάνι. Ήδη από τότε ήταν πόλος έλξης για τους αρχαίους ναυτικούς , οι οποίοι ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλά ναύλα προκειμένου το τέλος του ταξιδιού τους να είναι το λιμάνι του Πειραιά. Επί Θεμιστοκλή κατέστη μεγάλο εισαγωγικό λιμάνι και αυτό το χαρακτηριστικό το διατηρεί ακόμα μέχρι σήμερα με μία αναλογία εισαγωγών-εξαγωγών της τάξης του 7 προς 3. Το ξακουστό “ Εμπόριον” δηλαδή το αρχαίο εμπορικό λιμάνι εκτεινόταν από το σημείο που βρίσκεται ο Άγιος Νικόλαος μέχρι την περιοχή που υπήρχαν τα Σιλό⁹, δηλαδή οι χώροι που χρησιμοποιούντο για την φόρτωση και εκφόρτωση χύδην στερεών υλικών, όπως δημητριακών, ρυζιού, καλαμποκιού, χαλκικών κλπ.

Αργότερα, ο Περικλής δίνει ακόμη μεγαλύτερη πνοή ανάπτυξης στο λιμάνι και την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Στον Πειραιά αρχίζουν να προσέρχονται ναυτικοί, έμποροι καθιστώντας με αυτό τον τρόπο το λιμάνι του Πειραιά έναν από τα σημαντικότερους κόμβους ανάπτυξης στον αρχαίο κόσμο της εποχής και εξίσου σημαντικό οικονομικό παράγοντα. Στο

⁸ Βλέπε περισσότερα <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com>. Είχε μήκος 405 μέτρα, πλάτος στα 55 μέτρα και ύψος 30 μέτρα. Για να έχει κατάλληλο φωτισμό υπήρχαν 36 παράθυρα σε κάθε πλευρά του κτιρίου. Δύο χάλκινες μεγάλες θύρες σφράγιζαν την είσοδο. Στη Σκευοθήκη αυτή εναποτίθεντο σκάλες τέντες, ιστία, κουπιά και πολλά άλλα είδη για να προστατεύονται από τις καιρικές συνθήκες όταν τα πλοία παρέμεναν στάσιμα στον λιμένα, δηλαδή κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Υπήρχε ελεύθερη πρόσβαση από τον οποιονδήποτε ήθελε να την επισκεφθεί για να διαπιστώσει την άριστη κατάσταση των διαφόρων ειδών που φυλάσσονταν και επομένως να έχει αληθινή εικόνα της σωστής διαχείρισης του δημόσιου χρήματος. Αυτό διότι η ανέγερση της Σκευοθήκης έγινε με έρανο από μέρους των πολιτών. Σύμφωνα με τους Πλούταρχο, Πausanία, Στράβων, Αισχίνη κ.α., εξυπηρετούσε περίπου 400 πλοία και είχε συγκεντρωμένο πολεμικό υλικό για 150 πλοία.

⁹ Ο όρος Σιλό προέρχεται από την ελληνική λέξη σιρός που σημαίνει δοχείο ή λάκκος για φύλαξη χύδην στερεών υλικών. Βλέπε αναλυτικότερα: Buxton D. R (2003), “Silage science and technology”, American Society of Agronomy, p.1.

λιμάνι γινόντουσαν όλες οι λιμενικές εργασίες με τάξη, χωρίς προβλήματα κάτω υπό αυστηρό έλεγχο.

Ιδιαίτερη ήταν η συμβολή του Ιππόδαμου¹⁰ σε αυτή την προσπάθεια του Περικλή αφού σχεδίασε το λιμάνι(επίγειο) του Πειραιά με τέτοιο τρόπο, ώστε η πολεοδομική του μελέτη αποτέλεσε πρότυπο και για άλλες πόλεις εκείνης της εποχής. Όμως αργότερα με την έναρξη του Πελοποννησιακού πολέμου, το 431 π.Χ. ξεκινά μία αντίστροφη πορεία για την ανάπτυξη και τις δραστηριότητες του λιμένος του Πειραιά.

Καταστρέφονται το 403 π.Χ. οι ναύσταθμοι στο λιμάνι του Πειραιά, κατεδαφίζονται τα τείχη, παραδίνεται ο στόλος και πωλούνται οι νεώσοικοι του λιμανιού από τους τριάκοντα τυράννους σε τιμή εξευτελιστική. Ωστόσο λίγα χρόνια αργότερα το 394 π.Χ. ο Κόνων ανοικοδόμησε τα Μακρά τείχη και παράλληλα ανασυγκροτείται το λιμάνι του Πειραιά και ο ναυτικός στόλος. Το 370 π.Χ. δίνεται νέα πνοή στο λιμάνι του Πειραιά και το 347 π.Χ. ανοικοδομούνται και οι νεώσοικοι.

Το 322 π.Χ. ύστερα από την ήττα των Αθηναίων από τους Μακεδόνες ξεκινά πάλι η παρακμή για τον Πειραιά και το λιμάνι του. Όμως το 146 π.Χ. μετά την ήττα των Κορινθίων από τους Ρωμαίους ο Πειραιάς αλλά και η υπόλοιπη Ελλάδα βρίσκεται υπό την κυριαρχία των Ρωμαίων. Οι Αθηναίοι επαναστατούν εναντίον των Ρωμαίων, συμμαχώντας με τον βασιλιά του Πόντου Μιθριδάτη, αλλά ο σκληρός Λεύκιος Κορνήλιος Σύλλας δικτάτορας της Ρώμης το 86 π.Χ. κατέστειλε την εξέγερση των Αθηναίων και επέφερε μία από τις μεγαλύτερες καταστροφές για την Αττική, τον Πειραιά και το λιμάνι του. Σήμερα σώζονται από εκείνη την περίοδο τα περίφημα χάλκινα ευρήματα που βρέθηκαν στην οδό Φίλωνος κατά τις ανασκαφές που έγιναν το 1959.

Ο Πομπήιος το 67 π.Χ. κατασκεύασε κάποια πρόχειρα λιμενικά έργα με σκοπό την αντιμετώπιση των πειρατών που λυμαίνονταν κυριολεκτικά την μεσόγειο Θάλασσα και ανακατασκεύασε μερικά τμήματα της πόλης του Πειραιά. Αυτή την περίοδο επαναοικοδομήθηκε εκ νέου η Μακρά Στοά που είχε οικοδομηθεί επί Περικλή. Ήταν μία εμπορική στοά όπου εκεί γινόντουσαν συναλλαγές μεταξύ εμπόρων, ναυτικών και επίσης χρησίμευε ως σιταποθήκη για τους Αθηναίους. Μέχρι και σήμερα υπάρχουν κάποια λείψανα από εκείνη την εποχή.

¹⁰Βλέπε περισσότερα: Λαδιάς Φ.,(2021),“Συγκριτική Τοπογραφία Σύγχρονης και Αρχαίας Αλεξάνδρειας”, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Μεσογειακών Σπουδών. Το όνομά του ήταν Ιππόδαμος ο Μιλήσιος. Υπήρξε Φυσικός, Μετεωρολόγος, Μαθηματικός, Φιλόσοφος, Αρχιτέκτων και Πολεοδόμος. Αυτός πρώτος συνέλαβε την ιδέα, ώστε ένα απλό χωροταξικό σχέδιο να δίνει ικανοποιητικές λύσεις που να εξυπηρετούν τις λειτουργικές ανάγκες των πόλεων. Φέρει το όνομά του μέχρι σήμερα η γνωστή σε όλους μας Πλατεία Ιπποδαμείας.

Οι Αντωνίνοι το 176μ.Χ. αντιλαμβανόμενοι την σπουδαιότητα του λιμανιού του Πειραιά, αλλά και της πόλης του Πειραιά, επιδίδονται σε προσπάθειες ανάκαμψης του λιμένος ξανακατασκευάζοντας ορισμένα λιμενικά έργα για τα εμπορεύματα και τους επιβάτες, δίνοντας μία μικρή ώθηση στην κίνηση του λιμανιού. Την ίδια περίοδο έχουμε να παρατηρήσουμε ότι ο Πειραιάς παρά τα μεγάλα προβλήματα κατοικείται και αυτό αποδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα με κατοικίες, εργαστήρια και δεξαμενές.

Η επέλαση των Γότθων και των Ερούλων το 267 μ.Χ. δίνει το τελειωτικό κτύπημα που θα επιφέρει την πλήρη καταστροφή και ερήμωση της πόλης και του λιμανιού του Πειραιά. Η ναυτική αίγλη του Πειραιά πλέον περνά στο περιθώριο. Συμπερασματικά για την υπόψη περίοδο διαπιστώνουμε ότι το λιμάνι του Πειραιά, ήταν κατά κύριο λόγο ένα λιμάνι εισαγωγών με ιδιαίτερα αυξημένη εμπορευματική αλλά και ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως άλλωστε ισχύει και σήμερα. Να σημειώσουμε συμπληρώνοντας ότι η χρηματιστηριακή τιμή των εμπορευμάτων διαμορφωνόταν με όρους εμπορίου και στη βάση αυτού διαμορφωνόταν και το ύψος των ναύλων και γενικότερα όλες οι ναυτιλιακές συναλλαγές. Δεν είναι άλλωστε τυχαίος ο χαρακτηρισμός που του έχει δοθεί, ώστε να χαρακτηρίζεται δίκαια “ Λονδίνο της Αρχαιότητας”.

1.3. Η Δεύτερη Περίοδος (322μ.Χ. έως 1453μ.Χ.)

Ο Μέγας Κωνσταντίνος το 322μ.Χ. συγκεντρώνεται με τον στόλο του αποτελούμενο από 1200 πλοία στον Πειραιά για να αντιμετωπίσει τον έτερο Ρωμαίο αυτοκράτορα Λικίνιο. Ο Λικίνιος μαζί με τον Κωνσταντίνο υπέγραψαν το 313 μ.Χ. το περίφημο Διάταγμα των Μεδιολάνων περί ανεξιθρησκείας με το οποίο ουσιαστικά έπαυσε ο διωγμός των χριστιανών. Επιδρομή των Βησιγότθων το 395μ.Χ. υπό τον Αλάριχο τον Α΄ και την καταστροφή πολλών ελληνικών πόλεων, αλλά και του λιμανιού του Πειραιά. Έκτοτε αρχίζει μία περίοδος μεγάλης παρακμής με εγκατάλειψη των κατοίκων του Πειραιά που διήρκεσε περίπου δεκαπέντε αιώνες.¹¹ Δεν παύει όμως κατά καιρούς να αποτελεί ένα ασφαλές καταφύγιο και ορμητήριο άλλοτε του βυζαντινού στόλου ή άλλων πειρατικών πλοίων. Λιμενική δραστηριότητα όμως δεν υπήρχε. Ένας σεισμός μεγάλου μεγέθους το 551μ.Χ. καταστρέφει τα λιμενικά έργα που είχαν απομείνει από την προηγούμενη περίοδο.

¹¹ Κούρου Φ. (2007), “ Η Εξέλιξη του Λιμένα του Πειραιά και ο Ρόλος του στην Τοπική Ανάπτυξη: Η Συμβολή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης”, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Ο βυζαντινός στόλος το 622μ.Χ. παρέλαβε από το λιμάνι του Πειραιά την Ειρήνη την Αθηναία και απόπλευσε για Κωνσταντινούπολη, προκειμένου να στεφθεί αυτοκράτειρα του Βυζαντίου. Ερχόμαστε στο 1019μ.Χ. όπου ο Ρωμαίος αυτοκράτορας Βασίλειος Β΄ ο Βουλγαροκτόνος αφού πήγε σε προσκύνημα στην εκκλησία της Παναγίας της Αθηνιώτισσας στον Παρθενώνα αναχωρεί για την Κωνσταντινούπολη από το λιμάνι του Πειραιά που ήταν συγκεντρωμένη μεγάλη δύναμη του βυζαντινού στόλου. Το 1040 μ.Χ. Βαράγγοι σκληροί πολεμιστές αναμεσά τους και Βίκινγκς μαζί με Νορβηγούς με εντολή του αυτοκράτορα Μιχαήλ Δ΄ του Παφλαγόνια, χάραξαν στα πλευρά του μαρμάρινου λέοντος στο λιμάνι της Μουνιχίας επιγραφή της αρχαίας Σκανδιναβικής γλώσσας. Κατά το 1146 μ.Χ. μικρή κίνηση καταγράφεται στο λιμάνι του Πειραιά. Από το 1205 μ.Χ. ο Πειραιάς φαίνεται ότι καταλαμβάνεται από τους Φράγκους. Το 1317μ.Χ στο λιμάνι του Πειραιά στο οποίο ήταν αγκυροβολημένος ο στόλος των Καταλανών περιέρχεται στην κυριαρχία των Φράγκων και ονομάζεται για πρώτη φορά “ Λιμήν του Λέοντος” ή “ Πόρτο Λεόνε”, ή “Πόρτο Δράκο” ένεκα του αγαλαμάτινου λιονταριού που όπως προαναφέραμε βρισκόταν στην είσοδο του κεντρικού λιμένος¹².

1.4. Η Τρίτη περίοδος της Οθωμανικής Κυριαρχίας(1456μ.Χ έως 1824 μ.Χ.)

Το κύριο χαρακτηριστικό αυτής της περιόδου είναι η εγκατάλειψη του λιμανιού του Πειραιά. Ένας ίσως αρκετά σοβαρός λόγος της εγκατάλειψης αυτής πιθανολογείται ότι οφείλεται στην εκτεταμένη πειρατεία που αποτελούσε μία συνηθισμένη πρακτική στον Σαρωνικό κόλπο και που θα διαπιστώσουμε ότι συνέβη αρκετές φορές και στα επόμενα χρόνια της τρίτης περιόδου. Το 1458μ.Χ. ο Πειραιάς και η πόλη των Αθηνών υποτάσσονται στους Οθωμανούς, ενώ το 1458μ.Χ. ο Μωάμεθ ο πορθητής φθάνει στο λιμάνι του Πειραιά.

Καταφθάνει το 1466μ.Χ. στο λιμάνι του Πειραιά ο Ενετικός στόλος και με ναύαρχο τον Βίκτωρα Καπέλλο επιτίθεται στον Τουρκικό στόλο που βρισκόταν μέσα στο λιμάνι. Πειρατικά πλοία επιτίθενται σε εμπορικά πλοία μέσα στο λιμάνι του Πειραιά το 1481μ.Χ.¹³ Από τότε μέχρι το 1590μ.Χ. πραγματοποιήθηκαν ελάχιστες εμπορικές συναλλαγές και το μόνο σημαντικό στοιχείο είναι η ίδρυση του Μοναστηριού του Αγίου Σπυρίδωνα πλησίον του λιμένος. Την

¹²Χατζημανωλάκης Γ. (1996),“Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των Αιώνων”, Εκδόσεις Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

¹³Λεουτσάκου Σ., (2009),“Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην Τοπική Ανάπτυξη”, Διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών, Βιώσιμη Ανάπτυξη , Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

πενταετία 1670-1675 ξεκινάνε μικρές εμπορικές δραστηριότητες με κυριότερη την εξαγωγή λαδιού στην Μασσαλία.

Ο Δόγης Φραγκίσκος Μοροζίνι επικεφαλής του στόλου των Ενετών φθάνει στο λιμάνι του Πειραιά το 1687μ.Χ. με σκοπό να επιτεθεί στους Τούρκους που βρίσκονταν στην Αθήνα. Αποτέλεσμα της επιχείρησης αυτής ήταν αφενός η μερική καταστροφή του Παρθενώνα στην Αθήνα και αφετέρου η κλοπή και μεταφορά στον Ναύσταθμο της Βενετίας του Λέοντα του που βρισκόταν στο λιμάνι του Πειραιά, χωρίς ποτέ όπως αναφέραμε παραπάνω να καταστεί δυνατή η επιστροφή του, παρά τις επανειλημμένες προσπάθειες και διαβήματα που έγιναν για μία μακρά περίοδο εκ μέρους των Πειραιωτών. Οι αδελφοί Καϋράκ από την Μασσαλία το 1770μ.Χ. είναι οι πρώτοι κάτοικοι μόνιμοι κάτοικοι που εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά και σύμφωνα με Χρονογράφους της εποχής ασχολήθηκαν με το εμπόριο ελιών και λαδιού. Θεωρούνται μέχρι τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας ότι ήταν οι μόνοι έμποροι σε όλο τον Πειραιά.

Ο Σικελός περιηγητής Χαβιέ Στροφάνι το 1794μ.Χ. έγραψε τα εξής για το λιμάνι του Πειραιά: «Μέσα στο λιμάνι του Πειραιά ήταν οκτώ σκάφη, Υδραίικα και Ψαριανά. Οι ψαράδες που συναντήσαμε στο λιμάνι, είχαν γκίνια από ψάρια, και για αυτό φοβέριζαν τον Άγιο Σπυρίδωνα πως, αν δεν τους παρουσίαζε ψάρια, δεν θα του άναβαν το καντήλι... Ένας μάλιστα από αυτούς, ερεθισμένος από θυμό, φώναξε τον Άγιο «Παξιμαδοκλέφτη», γιατί είχε καταναλώσει όλα του τα παξιμάδια, χωρίς να πιάσει ούτε ένα ψάρι...».

Ο Φρανσουά –Ωγκύστ-Ρενέ υποκόμης ντε Σατωμπριάν¹⁴ επισκέπτεται τον Πειραιά το 1806 και εντυπωσιάζεται χαρακτηριστικά από την ερήμωση του λιμένος. Το καλοκαίρι του 1811 ένας άλλος μεγάλος φιλέλληνας της πατρίδας μας ο Λόρδος Βύρων ποιητής, εξαιρετικός κολυμβητής φθάνοντας σε περιοχή κοντά στο λιμάνι του Πειραιά προκειμένου να κάνει το καθημερινό του μπάνιο σώζει μία γυναίκα από μία ομάδα Τούρκων που ετοιμάζονταν να την πνίξουν. Αυτό το γεγονός ήταν η αφορμή να γράψει το νέο του έργο με τίτλο “ Ο Γκιαούρ”. Τον ίδιο χρόνο ταξιδεύει για την Μάλτα και συνταξιδεύει εν αγνοία του, με το φορτίο του Έλγιν, μία

¹⁴ Λογοτεχνικό Περιβόλι (2015), “ Αφιέρωμα στο Φρανσουά Ρενέ Ντε Σατωμπριάν”. Ο Φρανσουά ντε Σατωμπριάν, γνωστός και σαν Σατωβριάνδος ήταν ένθερμος φιλέλληνας, περιηγητής και συγγραφέας. Αρχικά ήταν αξιωματικός του γαλλικού στρατού. Υποστήριξε με ιδιαίτερο ζήλο την Ελλάδα κατά την Επανάσταση του 1821. Το 1811 αφού είχε τ Απελευθέρωση του Πειραιά από τον Καραϊσκάκη, ο οποίος πολιορκεί και καταλαμβάνει τη μονή του Αγίου Σπυρίδωνα όπου είχαν οχυρωθεί οι Τούρκοι κατόπιν διαταγής του Κιουταχή. Ταξιδεύει στην Ελλάδα και την Μέση Ανατολή και δημοσίευσε το βιβλίο “ Οδοιπορικό από το Παρίσι στην Ιερουσαλήμ “ στο οποίο κάνει ιδιαίτερη αναφορά για την εγκατάλειψη του λιμένος του Πειραιά, περιγράφει με γλαφυρό τρόπο της ομορφιές της Ελλάδας και κάνει εκτενή αναφορά για τα ιστορικά μνημεία της Ελλάδας. Τέλος με ρεαλιστική εικονογράφηση στο βιβλίο του περιγράφει τις άθλιες συνθήκες των υπόδουλων Ελλήνων.

ακόμη μετόπη του Παρθενώνα με τις γνωστές στη συνέχεια δυσάρεστες εξελίξεις για τη χώρα μας. Το 1816 φθάνει στο λιμάνι του Πειραιά η βασίλισσα της Αγγλίας Καρολίνα.

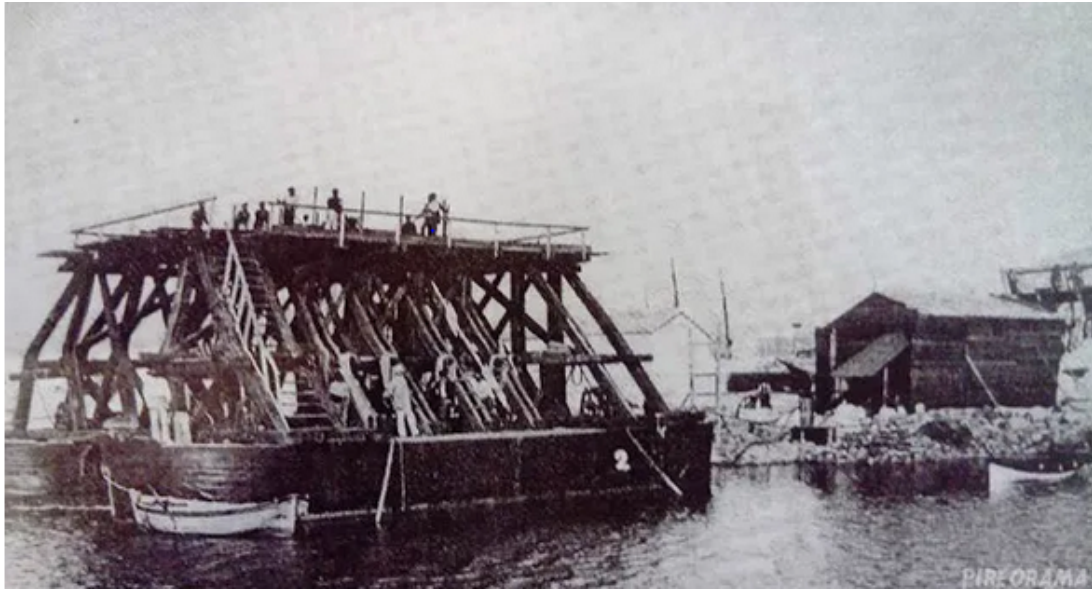
Τέλος, στην περίοδο αυτή θα προσθέσουμε και την απελευθέρωση του Πειραιά από τον Αρχιστράτηγο της Ρούμελης Γεώργιο Καραϊσκάκη ο οποίος επιτίθεται και καταλαμβάνει την Μονή του Αγίου Σπυρίδωνα στην οποία είχαν καταφύγει οι Τούρκοι.

1.5. Η περίοδος των Νεωτέρων Χρόνων (1833 έως το τέλος του 19ου Αιώνα.)¹⁵

Ο Πειραιάς το 1835 ανακηρύσσεται σε ανεξάρτητο Δήμο. Πρώτος δήμαρχος του Πειραιά ήταν ο Κυριακός Σερφιώτης από την Ύδρα. Η μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα έδωσε την ώθηση για το ξεκίνημα νέας κίνησης στο λιμάνι του Πειραιά. Επίσης έχουμε την ίδρυση Τελωνείου και Υπολιμεναρχείου με πρώτο λιμενάρχη τον Γάλλο Λεών Μπαντέν¹⁶ ο οποίος μέχρι εκείνη τη στιγμή υπηρετούσε στο Ναύπλιο. που υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι με Βασιλική Διαταγή από τις 16/10/1835 και εντεύθεν, επιβάλλεται δασμός της τάξης του 10% για τα εισαγόμενα προϊόντα από το λιμάνι του Πειραιά. Το ποσό από αυτόν το δασμό προοριζόταν για επισκευές στο λιμάνι, στην κατασκευή προκουμαίας (προβλήτας, μόλου), για να εξυπηρετούνται τα πλοία με την προσάραξή τους, ώστε να γίνεται το φόρτωμα των πλοίων με περισσότερη ασφάλεια και για να καθαριστεί η αριστερή πλευρά του λιμανιού που είχε μεταβληθεί σε βαλτότοπο με πραγματικούς βούρκους σε ορισμένα σημεία. Πολλές φορές σημειώνονταν συγκρούσεις μεταξύ των πλοίων μέσα στο λιμάνι, με κυριότερο πρόβλημα τον ύφαλο που βρισκόταν στο κέντρο του λιμανιού και αποτελούσε αιτία κινδύνου για πολλά σκάφη. Σχεδόν τα $\frac{3}{4}$ του λιμανιού ήταν αδύνατο να προσεγγιστούν. Χαρακτηριστική είναι η παρακάτω φωτογραφία με έργα εκείνης της εποχής (εικ.1).

¹⁵Συναρέλλη Μ., (1989), “Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880”, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α., σελ. 181, Αθήνα.

¹⁶Βλέπε περισσότερα: <https://pireorama.gr>. Ο Leon Badin όταν έφτασε στον Πειραιά για να αναλάβει υπηρεσία δεν έβρισκε κατάλληλο σημείο για να στεγαστεί και χρησιμοποίησε την καμπίνα της κανονιοφόρου « Ανδρούτσος», ως κατοικία του.



Εικ.1 Βυθικόρος παλαιού τύπου και τα έργα εκβάθυνσης του λιμανιού, Πηγή: Ιστοσελίδα “Πειραιόραμα Ιστορίας και Πολιτισμού”.

Για την διαχείριση του δασμού που προαναφέραμε καθορίστηκε να τα διαχειρίζεται τριμελής επιτροπή η οποία ονομαζόταν “ Επιτροπή Μωλικού Ταμείου Πειραιώς”, η οποία υπαγόταν στο Δήμο Πειραιά. Στη φωτογραφία (εικ.2) που ακολουθεί φαίνεται το λιμάνι του Πειραιά το 1836 πριν ξεκινήσουν τα έργα.



Εικ.2 Το λιμάνι του Πειραιά το 1836, Πηγή: Ιστοσελίδα “Πειραιόραμα Ιστορίας και Πολιτισμού”.

Αποπερατώθηκε το 1836 η κατασκευή της οδού Αθηνών – Πειραιώς και αυτό είχε μεγάλο αντίκτυπο για την κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά. Νέα έργα υποδομών ευρύτερα στην πόλη του Πειραιά ξεκινάνε να εκτελούνται, όπως σχολεία, εκκλησίες, νοσοκομεία κτίρια για την στέγαση των δημοσίων υπηρεσιών, κοινωφελή ιδρύματα από δωρεές μεγάλων ευεργετών κλπ.¹⁷

Αν και τα έργα για την ρυμοτομία του λιμανιού ήταν σε αρχικό στάδιο, εντούτοις τα λεγόμενα Ταχυδρομικά πλοία του επιχειρηματία Γάλλου υπηκόου Φραγκίσκου Θεόφилου Φεράλδη¹⁸, ξεκίνησαν δρομολόγια για τη θαλάσσια διασύνδεση του Πειραιά με λιμάνια του εσωτερικού και εξωτερικού με κύρια αποστολή τη διεκπεραίωση ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Το 1840 το πρώτο ατμόπλοιο-φορτηγό ιδιοκτησίας ελληνικής με το όνομα “ Δημήτριος” καταπλέει στο λιμάνι του Πειραιά. Στην επόμενη φωτογραφία παρουσιάζεται η προκυμαία του Πειραιά κατά το 1850 (εικ.3)



Εικ.3 Κατασκευή προκυμαίας στο λιμάνι του Πειραιά 1850, Πηγή: Ιστοσελίδα “Πειραιόραμα Ιστορίας και Πολιτισμού”.

¹⁷ Μπελαβίλας Ν., (2009), “ Η περιπέτεια της κατασκευής ενός σύγχρονου Μεσογειακού Λιμανιού: Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά έως το 1949”, Επιστημονικό Συνέδριο « 170 χρόνια Πολυτεχνείο, οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα».

¹⁸Βλέπε αναλυτικότερα: <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com>. Ο Φραγκίσκος Θεόφилος Φεράλδης δραστηριοποιείτο στις τραπεζικές εργασίες και ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Μασσαλία και την Τουλόν, αλλά και στο εξωτερικό στην Σαρδηνία και την Σαξονία. Από τα μέσα της δεκαετίας είχε άδεια για τις θαλάσσιες διασυνδέσεις μεταξύ των ελληνικών λιμένων αλλά και μεταξύ των λιμένων του εξωτερικού. Υπέγραψε δύο συμβάσεις με το νεοσύστατο ελληνικό κράτος το 1833 και το 1834. Δραστηριοποιήθηκε επιχειρηματικά σε πολλά επιχειρηματικά σχέδια με άλλοτε επιτυχή έκβαση και άλλοτε ανεπιτυχή. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου Αθηνών – Πειραιά όπου αν και μειοδότησε απέτυχε να το ολοκληρώσει.

Μεγάλα λιμάνια όπως του Ναυπλίου, των Πατρών και της Σύρου κατά το 1842 αντιδρούν στο σχέδιο που επεξεργαζόταν για να δηλωθεί το λιμάνι του Πειραιά ως «ελεύθερο λιμάνι» και το σχέδιο αυτό ύστερα από αυτή την αρνητική στάση απορρίπτεται.

Την διοίκηση του λιμανιού έχει αναλάβει ήδη από το 1848 η Επιτροπή Προκουμαίας Πειραιώς, η οποία αντικατέστησε την προηγούμενη. Η Επιτροπή αυτή, όπως και η προηγούμενη αποτελείται από τρία μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι διορισμένος από τον Δήμο του Πειραιά. Το δεύτερο μέλος είναι υπάλληλος από το Υπουργείο Εσωτερικών, ενώ το τρίτο μέλος είναι μηχανικός, ο οποίος έχει την ευθύνη των εργασιών για τα έργα και τις υποδομές στην προκουμαία του λιμανιού.

Η κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά αυξάνεται όλο και περισσότερο και το 1850 έχουμε ετησίως 7000 πλοία στον κατάπλου και τον απόπλου συνολικής χωρητικότητας 130000 τόνων. Παράλληλα η επιβατική κίνηση αντιπροσωπεύει για τους επιβάτες του εσωτερικού ανέρχεται σε 28000, ενώ για τους επιβάτες του εξωτερικού σε 2000.

Ο ερχομός των ατμόπλοιων το 1860 δίνει νέα ώθηση στο λιμάνι του Πειραιά με την κατασκευή δύο σημαντικών ναυπηγικών μονάδων. Το μηχανουργείο “Βασιλειάδη”¹⁹ και το εργοστάσιο “Ήφαιστος” με έδρα το λιμάνι του Πειραιά. Αυτό έδωσε περαιτέρω ώθηση στον λιμένα του Πειραιά με τα νηολογημένα ιστιοφόρα πλοία να ανέρχονται σε 301 ολικής χωρητικότητας 14.944 τόνων. Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημάνουμε την απουσία ναυπηγικής πολιτικής εκ μέρους του ελληνικού κράτους. Όλες οι πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, τουλάχιστον μέχρι το 1930 στηρίχθηκαν στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

Αρχίζει μία νέα εποχή για το λιμάνι του Πειραιά το 1861. Λήγει η θητεία της προηγούμενης Επιτροπής και δημιουργείται η “Εφορευτική Επιτροπεία του Λιμένος” με κύριο χαρακτηριστικό την ανάληψη της δραστηριότητας του λιμανιού από τη Δημοτική Αρχή με πρόεδρο τον Δήμαρχο Πειραιά. Ξεκινά με γρήγορους ρυθμούς ο καθαρισμός του λιμένα Αλών²⁰ και αρχικά ήταν δυνατή η πλεύση ορισμένων μικρών σκαφών μέχρι να γίνει η εκβάθυνση που θα

¹⁹ Βλέπε περισσότερα: <https://pireorama.gr/> Ιστοσελίδα “Πειραιόραμα Ιστορίας και Πολιτισμού”.

²⁰ Είναι η ονομασία της βόρειου τμήματος του κεντρικού λιμένα του Πειραιά. Πολλοί ερευνητές της ιστορίας του λιμανιού του Πειραιά θεωρούν ότι ο λιμένας Αλών είναι η περιοχή που ξεκινούσε από την σημερινή ακτή Τζελέπη και έφθανε μέχρι την περιοχή του Αγίου Διονυσίου και τον σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης Πειραιά κοντά στην Ηετιώνεια Ακτή.

διευκόλυνε μεγαλύτερα και περισσότερα καράβια. Ξεκίνησε και η κατασκευή κρηπιδωμάτων το 1868 στον λιμένα του Αλών.

Το επόμενο έτος, έχουμε ένα πολύ σημαντικό γεγονός. Την σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά που θα δώσει νέα ώθηση στην δραστηριότητα και την ανάπτυξη του λιμανιού.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η αναντίρρητη ανάγκη για την ασφάλεια των πλοίων και τον έλεγχο της αξιοπλοΐας των, έφερε στο προσκήνιο ένα νέο οργανισμό του Νηογνώμονες²¹. Ο “Αρχάγγελος” το 1870 ήταν ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμονας²².

Το έτος 1872 επί δημαρχίας Τρύφωνα Μουτζόπουλου έγινε η αντικατάσταση του δημόσιου φωτισμού που πριν γινόταν με λάμπες πετρελαίου με φανούς φωταερίου στα κύρια σημεία του Πειραιά αλλά και ιδιαίτερα κατά μήκος της προκυμαίας του εμπορικού τμήματος του λιμανιού. Ταυτόχρονα την ίδια περίοδο χτίζεται το Χρηματιστήριο του Πειραιά απέναντι περίπου από το κεντρικό λιμάνι το επονομαζόμενο “Ρολόι”.

Δύο χρόνια μετά το 1874 η “Εφορευτική Επιτροπεία του Λιμένος”, συνάπτει δάνειο αξίας 400000 δραχμών για την εκτέλεση λιμενικών έργων με σκοπό την αναβάθμιση του λιμένος του Πειραιά. Στο λιμάνι του Πειραιά αρχίζουν εφαρμογές πρόωσης των πλοίων με παλινδρομικές ατμομηχανές και γίνεται η έδρα πολλών επιχειρήσεων όπως μηχανουργεία, ναυπηγεία, αποθήκες και εφοπλιστικών γραφείων. Έχουμε και την κατασκευή των πρώτων ατμομηχανών δύναμης από 15-100 ίππους στα μηχανουργεία του Πειραιά. Όλη αυτή η κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά είχε σαν αποτέλεσμα το επόμενο έτος να αυξηθεί το τέλος επί των εισαγόμενων εμπορευμάτων προς όφελος του λιμανιού.

Ιδρύεται στον Πειραιά το 1884 η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων με έδρα επί του ατμοδρόμωνα "ΕΛΛΑΣ". Τον επόμενο χρόνο το 1885 μεταφέρθηκε η έδρα της στην ξηρά. Όμως το 1892 επανήλθε στον ατμοδρόμωνα “ΕΛΛΑΣ” παραμένοντας εκεί μέχρι το 1905 οπότε και έγινε μόνιμη μετεγκατάσταση της Σχολής στην ξηρά στο κληροδότημα ενός επιφανούς ευεργέτη του Παναζή Βασσάνη.²³

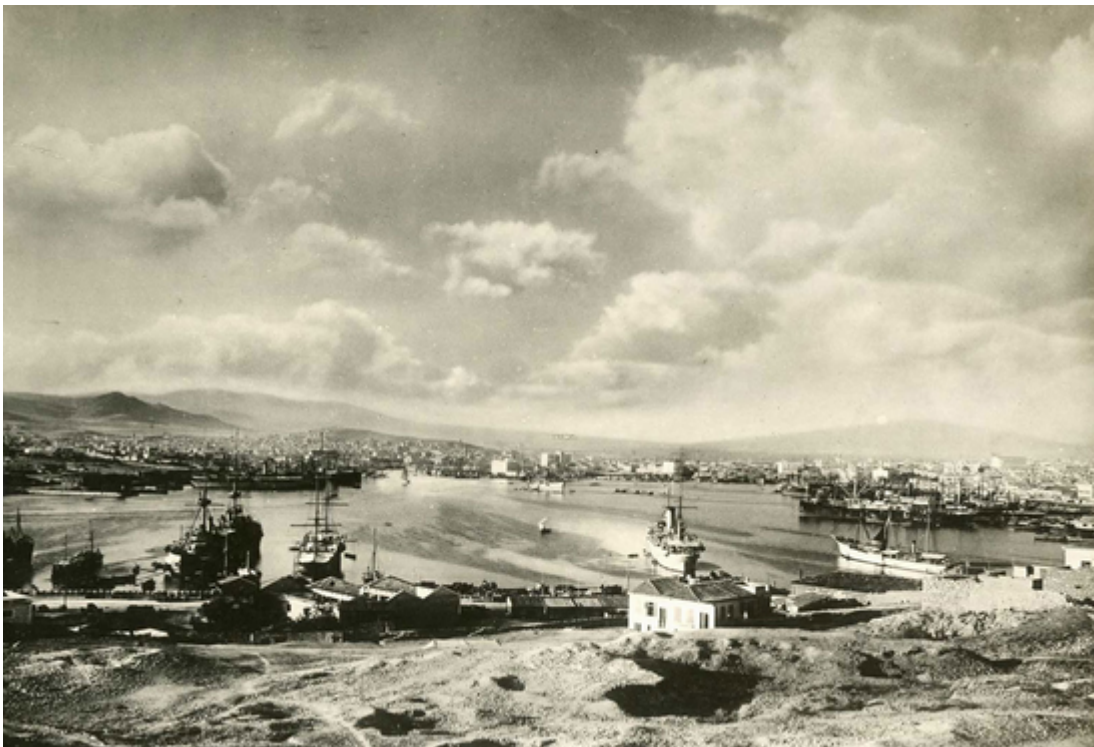
²¹ Ο Οργανισμός των Νηογνώμωνων θεσπίστηκε αρχικά στο Λονδίνο το 1760. Εντεταλμένοι επιθεωρητές έλεγχαν την αξιοπλοΐα των πλοίων και εξέδιδαν πιστοποιητικά για να καταστεί δυνατός ο απόπλου του πλοίου. Λίγο πριν τα μέσα του 19^{ου} αιώνα οι Νηογνώμονες έγιναν ανεξάρτητοι οργανισμοί και ως γνωστόν συνεχίζουν μέχρι σήμερα σε πολλές κυρίως ευρωπαϊκές χώρες.

²² Ο Ιωάννης Σκαλτσούνης ήταν ο ιδρυτής του. Αναγνωριζόταν από τους άλλους Νηογνώμονες της Ευρώπης και εξέδιδε όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά για την ασφάλεια του πλοίου. Μέσα στη δεκαετία του 1880 έκλεισε λόγω μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης και δυστυχώς έπρεπε να περάσουν σχεδόν 20 χρόνια για λειτουργήσει πάλι Ελληνικός Νηογνώμονας.

²³ Χατζημανωλάκης Γ. (2005), “ Το χρονικό μιας πολιτείας. Πειραιάς 1835-2005”, Εκδόσεις Δήμου Πειραιά.

Το πλέον σημαντικό έργο εκείνης της περιόδου το 1891 είναι η θεμελίωση μόνιμων δεξαμενών για τον καθαρισμό των πλοίων. Η δημοπρασία αυτού του έργου έγινε στις 13/6/1892 από την κυβέρνηση του Χαρίλαου Τρικούπη. Μέχρι το 1895 δεν υπήρξε καμία πρόοδος αυτού του έργου. Η κυβέρνηση Δηλιγιάννη με υπουργό των εσωτερικών τον Κυριακούλη Μαυρομιχάλη δίνουν νέα πνοή στην κατασκευή δεξαμενών επαναφέροντας το έργο αυτό στο προσκήνιο. Αυτές οι ενέργειες έδωσαν μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας και τόνωσαν το εργατικό δυναμικό που έσπευσε να απασχοληθεί στο λιμάνι. Σύμφωνα με τις πηγές που υπάρχουν η κατασκευή των δεξαμενών περατώθηκε το 1912.

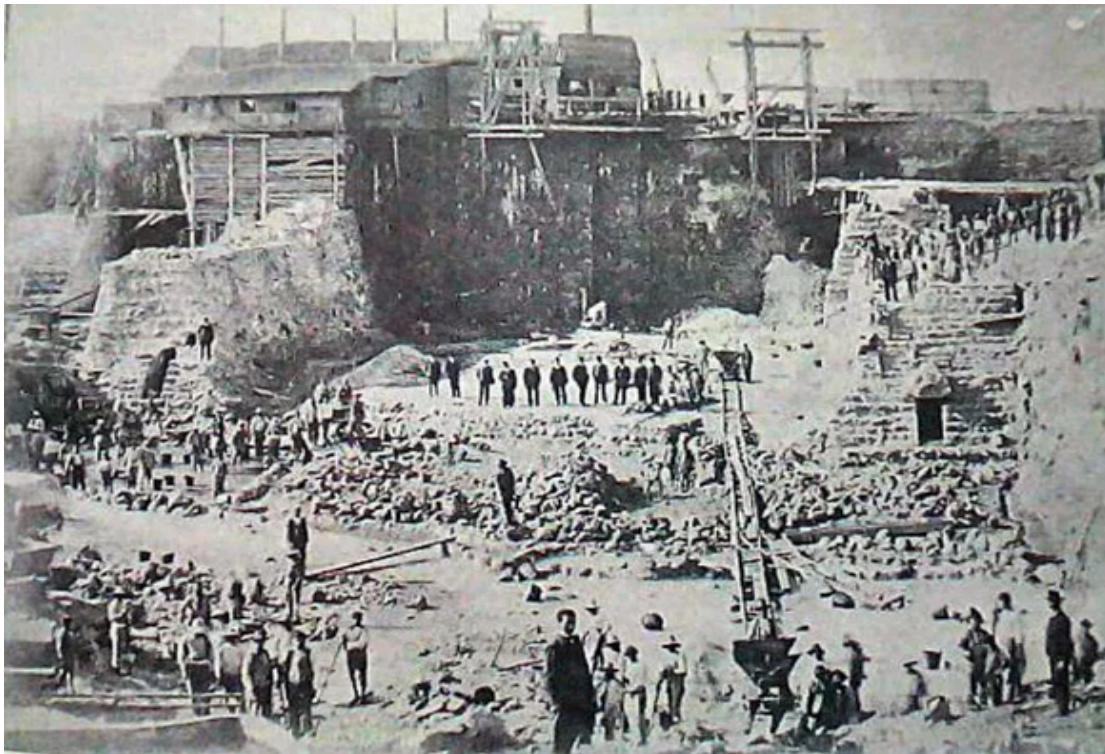
Το 1893 έχουμε τη διάνοιξη της διώρυγα της Κορίνθου. Το έργο αυτό θα ενώσει το Ιόνιο με το Αιγαίο Πέλαγος και το λιμάνι του Πειραιά θα αποκτήσει ακόμη μεγαλύτερη περίοπτη θέση. Πέντε χρόνια αργότερα θα κατασκευαστεί και ο πρώτος εξωτερικός μώλος(μόλος) στο λιμάνι του Πειραιά (εικ.4).²⁴



Εικ.4 Το λιμάνι του Πειραιά το 1900, <https://perialos.blogspot.com>.

²⁴ Βλέπε περισσότερα: <https://perialos.blogspot.com>.

Παρακάτω παρουσιάζουμε δύο φωτογραφίες εκείνης της εποχής με την κατασκευή μόνιμης δεξαμενής στο λιμάνι του Πειραιά και την είσοδο του Θωρηκτού “Ψαρά” εντός της δεξαμενής για καθαρισμό (εικ.5, 6).



Εικ.5 Κατασκευή μόνιμης δεξαμενής εις λιμένα Πειραιώς, Πηγή: pireorama.gr



Εικ.6 1913-το θωρηκτό “Ψαρά” εντός της μόνιμης δεξαμενής, Πηγή: pireorama.gr

1.6. Η Περίοδος του 20^{ου} αιώνα.

Το 1904 ξεκινά η ηλεκτροδότηση της πόλης του Πειραιά, αλλά και του λιμανιού. Αν και το λιμάνι του Πειραιά συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της πόλης του Πειραιά, η ανάπτυξη των χερσαίων συγκοινωνιών μείωσε την σημαντικότητα του λιμανιού, όσον αφορά την τοπική βιομηχανία. Το 1909 το λιμάνι αποχαρακτηρίζεται σταματά να έχει τοπικό μόνο χαρακτήρα και γίνεται το πρώτο εθνικό λιμάνι της χώρας.²⁵

Η οργάνωση της διοίκησης του λιμανιού όπως προαναφέραμε ασκείτο από τον Δήμο. Το 1909 με τη σύσταση της 15μελούς “ Επιτροπείας Λιμένος Πειραιώς”²⁶ πρόγονος ουσιαστικά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, αρχίζει μία νέα αναπτυξιακή πορεία για το λιμάνι του Πειραιά. Η νέα Επιτροπή ξεκίνησε τη δραστηριότητά της το 1911 και προσπάθησε να επιλύσει τα χρόνια προβλήματα που υπήρχαν, ώστε το λιμάνι να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες και το ρόλο του ως εθνικός λιμένας.²⁷ Η Επιτροπή ενεργεί αυτόνομα και συντάσσει σχέδια για ανάπτυξη του λιμένα τα οποία αναθέτει για υλοποίηση στον ιδιωτικό τομέα. Λίγο αργότερα το λιμάνι του Πειραιά έχει αποκτήσει μία περίοπτη θέση και βρίσκεται στη δεύτερη θέση από άποψη εμπορικής δραστηριότητας με πρώτη την Κωνσταντινούπολη. Σε μικρό χρονικό διάστημα ο λιμένας του Πειραιά κατέλαβε την πρώτη θέση. Έχουμε κατασκευή πολλών λιμενικών έργων, όπως ο εκβραχισμός της υφάλου στο κεντρικό λιμάνι, κατασκευή ναυπηγικών συγκροτημάτων και ανάπτυξη κατά μήκος της ακτής του εργοστασίου Λιπασμάτων, και του εργοστασίου Τσιμέντων ΑΓΕΤ Ηρακλής. Το λιμενοβιομηχανικό κέντρο του Πειραιά δραστηριοποιείται πλέον στην ακτή Δραπετσώνας και στον όρμο του Αγίου Γεωργίου στο Κερατσίνι.

²⁵ Μπελαβίλας Ν., (2010), “ Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά”, Περιοδικό, Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας, τ. 73, σ. 3, Εκδόσεις Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος.

²⁶ Μπελαβίλας Ν., (2009), “ Η περιπέτεια της κατασκευής ενός σύγχρονου Μεσογειακού Λιμανιού: Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά έως το 1949”, Επιστημονικό Συνέδριο « 170 χρόνια Πολυτεχνείο, οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα».

²⁷ Μίλεσης Σ.,(2018), “Το λιμάνι του Πειραιά την εποχή της δημοτικής εποπτείας 1836 – 1911”.



Εικ.7 Άποψη του εργοστασίου λιπασμάτων στη Δραπετσώνα 1909, <http://www.elzoni.gr>

Άλλα σημαντικά έργα ήταν η κατασκευή μόνιμων ναυπηγοεσκευαστικών δεξαμενών, ο διπλασιασμός της λιμενολεκάνης με την κατασκευή προλιμένα και νεών εξωτερικών λιμενοβραχιόνων, η κατασκευή στην ακτή Δραπετσώνας νέων αποθηκευτικών χώρων για εκφορτώσεις, και η νέα δραστηριότητα στην ακτή του Αγίου Διονυσίου, αφού προηγήθηκε η απομάκρυνση των ναυπηγείων. Το 1919 έχουμε ταυτόχρονη ίδρυση του Λιμενικού Σώματος²⁸ και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά.

Φθάνουμε στο 1923 όπου η διαρρύθμιση του λιμανιού θα βασιστεί σε δύο μεγάλα επιχειρησιακά σχέδια. Το ένα αφορούσε το βόρειο τμήμα του κεντρικού λιμένος και το άλλο το νότιο τμήμα.

Σκοπός ήταν να γίνει μία διαρρύθμιση έχοντας για πρότυπο τους μεγάλους μεσογειακούς και ευρωπαϊκούς λιμένες. Τα δύο σχέδια ενοποιήθηκαν σε ένα το λεγόμενο “ Προγραμματικό Σχέδιο των λιμενικών έργων Πειραιώς”²⁹.

²⁸ Βλέπε περισσότερα “Η Ιστορία του Λιμενικού Σώματος”(1999), Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Το Λιμενικό Σώμα ιδρύθηκε βάσει του Ν.1753 του 1919 «Περί τροποποίησης του νόμου 816 και προσθήκης συναφών διατάξεων». Εμπνευστές του ήταν ο Γεώργιος Σακαλής και ο Κωνσταντίνος Μπούκας αμφότεροι στο βαθμό του επιλιμενάρχη Β', οι οποίοι συνέβαλαν στη σκέψη να δημιουργηθεί ένας αυτοτελής φορέας που θα μπορούσε να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου και παράλληλα θα μεριμνά για την αστυνόμευση και ασφάλεια των ακτών και των λιμένων στον καθορισμένο χώρο της αρμοδιότητάς του.

²⁹ Ο όμιλος γαλλικών εταιρειών «Enterprise des travaux du Port du Piree» με συμμετέχουσες τις "Hersent Enterprises de Travaux Publics et Maritimes", "Societe de Construction des Batignoies", "Regie Generale de Chemin de Fer et Travaux Publics" και "Shneider et Co" μειοδότησε για να αναλάβει την κατασκευή στο βόρειο κομμάτι του κεντρικού λιμένα του Πειραιά.

Η σημαντική ανάπτυξη του λιμανιού το 1930 είναι η αιτία για την ανάγκη δημιουργίας ενός αυτόνομου φορέα που θα έδινε την προσοχή του αποκλειστικά στις δραστηριότητες του λιμανιού. Τότε σύμφωνα με τον Ν.4748/1930 συστήνεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, δηλαδή ο Οργανισμός λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) με Πρόεδρο του Δ.Σ. τον δικηγόρο Μιχαήλ Ρινόπουλο³⁰ και γενικό διευθυντή τον ναύαρχο Θεόδωρο Γρηγοράκη.

Την εποχή αυτή ο Πειραιάς μετατρέπεται σε ένα μεγάλο σύγχρονο εμπορικό λιμάνι. Η ανάπτυξη του λιμανιού παράλληλα με τη βιομηχανική ανάπτυξη του Δήμου έδωσε τη δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά να απορροφήσει και τη δυναμικότητα των πάλαι άλλοτε σημαντικών παλιών λιμανιών στην Ελλάδα, όπως της Σύρου, της Ύδρας και της Πάτρας. Τελικό αποτέλεσμα όλων αυτών το λιμάνι του Πειραιά καθίσταται το μεγαλύτερο ναυτιλιακό εμπορικό κέντρο σε όλη την Ελλάδα. Να σημειώσουμε ότι ο πληθυσμός της πόλης του Πειραιά από 300 κατοίκους το 1835 ανέρχεται το 1900 σε 70.000 και το 1940 σε 200.000.

Το 1937 εγκαινιάζεται πολυώροφη σιταποθήκη σιλό³¹ και οι απορροφητήρες σίτου. Δίπλα στο σιλό υπήρχε το μηχανοστάσιο και τα γραφεία της διοίκησης. Κατασκευάστηκε και σιδηροδρομική γραμμή μέχρι το σιλό η οποία όμως παρέμεινε σε αχρησία για πολλές δεκαετίες λόγω του ότι το σιλό χρησιμοποιείτο κυρίως για φορτηγά πλοία.

Όπως ήταν φυσικό η κατασκευή και λειτουργία του σιλό θεωρήθηκε μία επανάσταση για τα μέχρι στιγμής δεδομένα στο λιμάνι του Πειραιά (εικ.9-10). Πριν γινόταν φόρτωση και εκφόρτωση στο λιμάνι του Πειραιά από τους μαουνιέρηδες και τους αχθοφόρους. Μετά αναλάμβαναν οι γυναίκες με τα “σκουπάκια” να καθαρίζουν το χώρο και παράλληλα υπήρχαν σμήνη από περιστέρια που ήθελαν να φάνε το στάρι που είχε διασκορπιστεί στην προκουμαία. Τώρα όσον αφορά την κατασκευή του σιλό είχε αναρροφητική ικανότητα από το φορτηγό πλοίο στο κελί περίπου 300 τόνους την ώρα, για τη φόρτωση στα πλοία 100 τόνους την ώρα και για την φόρτωση στα φορτηγά 200 τόνους την ώρα. Παρακάτω παρουσιάζουμε μία προπολεμική φωτογραφία φόρτωσης-εκφόρτωσης εμπορευμάτων στα τέλη της δεκαετίας του 1920 (εικ.8).

³⁰ Ο Μ. Ρινόπουλος σπούδασε νομικά και οικονομικά. Ασχολήθηκε με τα αθλητικά ιδεώδη, ως Γενικός Γραμματέας της Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων (1929-1930 και 1932-1945) και ως αντιπρόεδρος σε δύο ιστορικά αθλητικά σωματεία τον Πανελλήνιο και τον Πανιώνιο Γυμναστικό Σύλλογο. Ασχολήθηκε και με την πολιτική, αρχικά ως Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά και αργότερα ως Δήμαρχός του.

³¹ Η λέξη περιγράφει τις κατασκευές που φτιάχτηκαν για να χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και εκφόρτωση χύδην στερεών υλικών. Υπάρχουν διάφορες ερμηνείες για την ετυμολογία της λέξεως με επικρατέστερη να θεωρείται ότι προέρχεται από την αρχαιοελληνική λέξη “σιρός” που σημαίνει “δοχείο για φύλαξη σιτηρών”. Οι διαστάσεις κατασκευής του σιλό ήταν αρκούντως εντυπωσιακές για την εποχή εκείνη. Είχαν μήκος 49,97 μέτρα, πλάτος 29,50 μέτρα και ύψος 44,28 μέτρα.



Εικ.8 Φόρτωση-εκφόρτωση στο Λιμάνι του Πειραιά 1930 Πηγή: pireorama.gr



Εικ.9 Η κατασκευή του σιλό και αριστερά το κτίριο του Ο.Λ.Π. Πηγή: <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com>



Εικ.10 Τα εγκαίνια από την κυβέρνηση εκείνης της εποχής. Πηγή: pireorama.gr

Με την έναρξη του Β΄ παγκοσμίου πολέμου το 1939 η κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά αρχίζει να μειώνεται. Η εισβολή των Γερμανών στην Ελλάδα είχε ιδιαίτερα αρνητικά αποτελέσματα και για το λιμάνι του Πειραιά. Αποτελούσε στρατιωτικό στόχο των Γερμανών λόγω της τεράστιας στρατηγικής του σημασίας στη Μεσόγειο, αλλά ευρύτερα και στην Ευρώπη. Οι επιδρομές και ο βομβαρδισμός από τους Γερμανούς είχε ως αποτέλεσμα μεγάλες καταστροφές των πρώτων γερανών στο λιμάνι. Από τον βομβαρδισμό χτυπήθηκε το βρετανικό φορτηγό πλοίο “SS Clan Fraser” το οποίο μετέφερε 250 τόνους πυρομαχικών. Φλόγες από το πλοίο και οι απανωτές εκρήξεις προξένησαν ανυπολόγιστη ζημιά σε όλο το λιμάνι. Βυθίστηκαν πολλά εμπορικά πλοία και άλλα διαφόρων κατηγοριών. Βέβαια να σημειώσουμε ότι ακολούθησε και άλλος βομβαρδισμός του λιμένος του Πειραιά από τις συμμαχικές δυνάμεις τον Ιανουάριο του 1944 σφοδρότερος από τον προηγούμενο των Γερμανών, που είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες καταστροφές στο λιμάνι και την πόλη του Πειραιά³².

³²Μαλαγκονιάρης Σ., (2016), “Ο φοβερός βομβαρδισμός στο κέντρο του Πειραιά έγινε στα «τυφλά»”, Εφημερίδα Συντακτών.

Σε αυτή τη φωτογραφία φαίνεται η μεγάλη καταστροφή του λιμένος του Πειραιά (εικ.11).



Εκείνη η «μαύρη» μέρα του Γενάρη του 1944, πριν από 72 χρόνια, έχει μείνει άσβεστη στη μνήμη όλων των Πειραιωτών, καθώς υπολογίζεται ότι έχασαν τη ζωή τους περίπου 700 άμαχοι πολίτες, όλων των ηλικιών

Εικ.11 Φωτογραφία από την μεγάλη καταστροφή του Πειραιά, <https://www.sedpeiraia.gr>

Το 1950 έχουμε μία επιμέρους θεσμική αναμόρφωση του Ο.Λ.Π. με τον Αναγκαστικό Νόμο 1559/1950 που κυρώθηκε με τον Ν.1630/51 “Περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της «περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Νομοθεσίας και άλλων διατάξεων». Την ίδια περίοδο ξεκινά η λειτουργία 13 νέων ηλεκτρικών γερανών στο λιμάνι και επιπλέον εξοπλίζεται με οχήματα ανύψωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων τα λεγόμενα περονοφόρα.

Το 1951 ο Ο.Λ.Π. ξεκινά την νέα μεταπολεμική προσπάθεια για την ανασυγκρότηση του λιμανιού έχοντας οικονομική βοήθεια από την Αμερική (εικ.12). Το λιμάνι διαιρείται σε 6 Διαμερίσματα, για τον καλύτερο συντονισμό των εργασιών τα οποία σε σύντομο χρονικό διάστημα ξεκινούν τη λειτουργία τους. Παράλληλα ανέλαβε ο Ο.Λ.Π. αφού κατήργησε την είσπραξη των εργολαβικών δικαιωμάτων επί των πλευρισμένων πλοίων, ανέλαβε ο ίδιος την είσπραξη αυτών των τελών.

Το 1953 αποπερατώθηκε η επισκευή του κρηπιδώματος Ι-Κ του λιμανιού Αλών, καθώς και η εξαιρετικά μεγάλη προβλήτα στον όρμο της Δραπετσώνας. Μετά από τέσσερα χρόνια, δηλαδή το 1957 κατασκευάστηκαν δύο μεταλλικά υπόστεγα στον λιμένα Αλών.



Εικ.12 Ο Πειραιάς τη δεκαετία του 1950, greekshippingmiracle.org

Κατεδαφίστηκαν οι αποθήκες που βρισκόντουσαν στην παραλία του λιμανιού ξηλώθηκε ο τροχιόδρομος³³ το εμπορικό τμήμα του λιμανιού μεταφέρθηκε και οι προκυμαίες χρησιμοποιούνται μονάχα για την εγχώρια ναυσιπλοΐα και τα σκάφη αναψυχής (εικ.13).



³³ Είναι η αντίστοιχη βρετανική λέξη «τραμ» που έχει επικρατήσει και στη χώρα μας. Δίνοντας μια επιπλέον ερμηνεία τροχιόδρομος είναι ο αστικός σιδηρόδρομος. Είναι η εξελιγμένη μορφή του παλιού τροχιόδρομου που ξεκίνησε στην Αμερική λίγο πριν τον εικοστό αιώνα και μετέπειτα στις χώρες της Ευρώπης.

Εικ.13 Ο Τροχιόδρομος από το Τελωνείο στην Ακτή Μιαούλη έως την στροφή του Ρολογιού, <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com>

Το 1958 ξεκινά η λειτουργία διυλιστηρίων πετρελαίου πλησίον του λιμένος. Το ίδιο έτος παραδίδονται οι προβλήτες Βασιλέως Κωνσταντίνου και Καραϊσκάκη, όπως επίσης και τα κρηπιδώματα Βασιλειάδη, Δημαρχείου, Νηοδόχης και Β. Περιπτέρου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π. αποφασίζει το 1959 μετά από την πρόταση του μέλους του Ιωάννη Μητροπούλου, ετήσια επιχορήγηση για το δήμο Πειραιά ύψους 2.000.000 δραχμών, για το 1960. Το ίδιο έτος έχουμε κατασκευή μεταλλικού υπόστεγου στο Βασιλικό Περίπτερο και εγκαινιάζεται εστιατόριο και εντευκτήριο για τους διοικητικούς υπαλλήλους και τους εργάτες του Ο.Λ.Π. Έχουμε επίσης και μία σπουδαία ανακάλυψη γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, όπου βρέθηκαν αρχαία αγάλματα, εξαιρετικής τεχνικής της αρχαίας ελληνικής γλυπτικής τέχνης. Το έτος αυτό συμπληρώνεται με την κατασκευή του πρώτου Ναυτικού Επιβατικού Σταθμού και η κατασκευή του λιμένος Ηρακλέους στον Άγιο Γεώργιο Κερατσινίου. Δύο νέες αποθήκες κατασκευάζονται στην ακτή Βασιλειάδη του λιμένος Πειραιά το 1961, όπως φαίνονται και παρακάτω (εικ.14):



Εικ.14 Οι αποθήκες της ελευθέρως ζώνης Πειραιώς, <https://pireorama.gr>

Το 1962 κατασκευάζεται μόλος στη Φρεαπτύδα και λιμενίσκος στο Δέλτα Φαλήρου. Το 1964 έχουμε επέκταση του κτιρίου της Σιταποθήκης και ξεκινά και η λειτουργία της Ιχθυόσκαλας

στο Κερατσίνι³⁴. Το 1965 ξεκίνησε για πρώτη φορά η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση “ Ποσειδώνια”³⁵, με σκοπό την προώθηση της ελληνικής ναυτιλίας. Το 1966 έχουμε την κατασκευή Επιβατικού Σταθμού απέναντι από τον Άγιο Νικόλαο. Τα εγκαίνια του σταθμού έγιναν το 1970. Το ίδιο έτος ο λιμενίσκος Ζέας παραχωρείται στον Ελληνικό οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.)³⁶. Ενδιάμεσα το 1968 ο Ο.Λ.Π. θα περάσει στην εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που είχε και έχει μέχρι σήμερα την έδρα του στον Πειραιά. Ο λιμένας του Πειραιά επεκτείνεται μέχρι το Πέραμα, όπου αγκυροβολούν εκτός λιμένος πλοία τράνζιτο ή άλλα πλοία προς επισκευή. Στο νησί της Σαλαμίνας ο όρμος Αμπελάκια χρησιμοποιείται ως βοηθητικό λιμάνι του κύριου λιμανιού του Πειραιά για να αγκυροβολούν, αργούντα και παροπλισμένα πλοία. Σημαντικά είναι και τα έργα ναυπήγησης πολύ μεγάλων πλοίων στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά³⁷.

Ο λιμένας του Πειραιά, έχει στην αρμοδιότητά τους τουριστικούς λιμενίσκους που βρίσκονται νοτιοανατολικά της πόλης του Πειραιά που εξυπηρετούν εκατοντάδες πλοία αναψυχής και πολυάριθμους θαλαμηγούς. Κατασκευάζονται συνεχώς νέα έργα με σκοπό την εξυπηρέτηση και την υποδοχή των ολοένα αυξανόμενων τουριστών. Ένα έργο που κατασκευάστηκε λίγα χρόνια νωρίτερα για αυτό τον σκοπό, ήταν το εντευκτήριο υποδοχής υψηλών προσώπων στο Δέλτα Φαλήρου. Οι ακτές Μιαούλη και Τζελέπη κατακλύζονται από πολλά εφοπλιστικά γραφεία. Το 1973 ξεκινά η κατασκευή μεγάλης τραπεζοειδούς προβλήτας Ι στο Ικόνιο. Η προβλήτα περατώθηκε το 1978 και οι δύο πρώτες γερανογέφυρες ήταν έτοιμες για τα εμπορευματοκιβώτια (containers) .

Το 1980 γενικότερα με τα έργα και τις υποδομές σε εγκαταστάσεις που έγιναν στο λιμάνι του Πειραιά και με την είσοδο των εμπορευματοκιβωτίων “containers” στις θαλάσσιες

³⁴ Κανάσκης Β., (2017), “Ξημέρωμα στην Ιχθυόσκαλα”, Εφημερίδα Lifo. Η Ιχθυόσκαλα στο Κερατσίνι είναι η μεγαλύτερη από ανάμεσα σε όλες τις ιχθυόσκαλες που υπάρχουν στην Ελλάδα. Άλλες Ιχθυόσκαλες υπάρχουν στην Καβάλα, Χίο, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Πάτρα, Μεσολόγγι, Αλεξανδρούπολη, Κάλυμνο, Πρέβεζα. Επίσης έχει ξεκινήσει να κατασκευάζεται μία νέα Ιχθυόσκαλα στον Βόλο.

³⁵ Για πρώτη φορά έγινε στο Ζάππειο Μέγαρο όπου είχε αρκετά μεγάλη συμμετοχή αφού συμμετείχαν 80 ναυπηγεία και ναυτιλιακές εταιρείες από όλο τον κόσμο. Εξελίχθηκε σε μία σημαντική ναυτιλιακή εκδήλωση και από το 1976 μεταφέρθηκε στον επιβατικό σταθμό του Ο.Λ.Π. για να δώσει ακόμη μεγαλύτερη σημασία αίγλη στον Πειραιά ώστε να τον καταστήσει παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Από το 2012 η έκθεση έχει μεταφερθεί στο Athens Metropolitan Expo στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

³⁶ Ο Ε.Ο.Τ. ιδρύθηκε το 1929 επί πρωθυπουργίας του Ελευθέριου Βενιζέλου με σκοπό να δημιουργήσει και να διαφημίσει το τουριστικό πρόσωπο της Ελλάδας.

³⁷ Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά δημιουργήθηκαν από τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο. Οι επιδόσεις των Ναυπηγείων είναι εξαιρετικές με ναυπηγήσεις τάνκερ, φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην προϊόντων, πολεμικών πλοίων, πυραυλακάτων, υποβρυχίων , περιπολικών καθώς και άλλων μικρότερων πλοίων, με έντονη διεθνή ανταγωνιστικότητα. Ύστερα από μία αρνητική διαχρονική εξέλιξη λειτουργίας των , τελικά ύστερα από διαγωνισμό τον Ιούλιο του 2021 περιήλθαν στο εφοπλιστή Γεώργιο Προκοπίου και η σχετική σύμβαση μεταβίβασης πραγματοποιήθηκε την 1^η Μαρτίου 2023.

μεταφορές, μπορεί πλέον το λιμάνι του Πειραιά να εξυπηρετεί την αυξανόμενη κίνηση του. Σε αυτό συνετέλεσε ιδιαίτερα ο σύγχρονος σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο (εικ.15).³⁸



Εικ.15 Ο Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στην προβλήτα Ι στο Ν. Ικόνιο, Pardali A (1997), “Port Economics and Policy”, Interbook, Athens

Το 1981 με την συνδρομή του Βρετανικού Συμβουλευτικού Οργανισμού “ Placon” ολοκληρώνεται σχετικά μελέτη για την ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά. Το 1982 διορίζεται νέο 14μελές Διοικητικό Συμβούλιο στον Ο.Λ.Π. το οποίο λαμβάνοντας υπόψη και την προηγούμενη μελέτη καταρτίζει ένα πενταετές πρόγραμμα για την ανάπτυξη του λιμένα. Με απόφαση του Ο.Λ.Π. πραγματοποιείται προμήθεια για τρία ρυμουλκά και δεκαεπτά ηλεκτροκίνητων γερανών. Με βάση τον Ν.1269/82 εφαρμόζεται το 1983 η Διεθνής Σύμβαση Marpol 1973/1978³⁹ για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία ώστε να ακολουθηθούν συγκεκριμένα πρότυπα για τη διατήρηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και ασφάλειας.

³⁸ Pardali A (1997), “Port Economics and Policy”, Interbook, Athens.

³⁹ Κωνσταντινίδη Θ. Α., (2023), “MARPOL 73/78: Η Σύμβαση που εντάσσει τη ναυτιλία στον πράσινο δρόμο” Η Διεθνής Σύμβαση Marpol 73/78 αποτελείται από έξι παραρτήματα. Είναι ένας πολύ σημαντικός σταθμός διότι υποχρεώνει τα πλοία να ακολουθούν ορισμένους και απόλυτα οριοθετημένους κανόνες για τα λύματα , την μεταφορά επιβλαβών ουσιών χύμα και σε φορτίο, την απόρριψη του πετρελαίου και τις εκπομπές αερίων που είναι επιβλαβείς για την ατμόσφαιρα.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης το 1984 πραγματοποιείται αποσυμφόρηση χώρων του κεντρικού λιμένα και τα αυτοκίνητα TIR μεταφέρονται στο Νέο Ικόνιο. Συγχρόνως ξεκινά η δενδροφύτευση στο κεντρικό λιμάνι και λαμβάνονται μέτρα για την ανάδειξη των ερειπίων του αρχαίου πειραϊκού τείχους, από το λιμάνι της Ζέας μέχρι το Βασιλικό Περίπτερο(Παλατάκι). Ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός χρησιμοποιείται για την διοργάνωση διεθνών εκθέσεων.

Διαμορφώνεται το 1985 ο εσωτερικός και εξωτερικός χώρος του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου. Το 1986 παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων της Ακτής Βασιλειάδη (εικ.16) οργανωμένος πλέον σε ένα σύγχρονο επιχειρησιακό περιβάλλον. Συγκεκριμένα περιλαμβάνεται νέος μηχανικός εξοπλισμός με 11 νέα οχήματα στοιβασίας⁴⁰ και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «containers», 28 περονοφόρα οχήματα, 10 ελκυστήρες, λεωφορεία, νοσοκομειακά αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα οχήματα κ.ά. Επιπλέον εγκρίνεται η αγορά από τον Ο.Λ.Π. ταχύπλοου σκάφους .



Εικ.16 Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στην Ακτή Βασιλειάδη 1987, <https://docplayer.gr>

⁴⁰Τα οχήματα στοιβασίας είναι τροχοφόρα οχήματα ανοικτής πλαισιωτής κατασκευής. Χρησιμοποιούνται τόσο για την οριζόντια μεταφορά όσο και για την μεταφορά καθ' ύψος στοιβασίας των κοντέινερς. Φέρουν την λεγόμενη αρπάγη η οποία κινείται με ανυψωτικό μηχανισμό που είναι ενσωματωμένος είτε στο πλάι είτε στην κορυφή του οχήματος.

Νέο επενδυτικό πρόγραμμα το 1988 στο νέο Ικόνιο και απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Λ.Π. θα το μετονομάσει σε Ελευθέριο Βενιζέλο προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού, όπου επι των ημερών του ιδρύθηκε και ο Οργανισμός. Το 1992 πραγματοποιούνται εγκαίρως νέου σύγχρονου Σταθμού Επιβατών Εξωτερικού στην Ακτή Ξαβερίου⁴¹.



Εικ.17 Η Ακτή Ξαβερίου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, Pardali A (2001), “The port Industry”, Athens, 53-173

Παραδίδεται το 1993 προς εκμετάλλευση η νέα Αποθήκη εκκένωσης containers, επιφάνειας 20.000 τ.μ. στο Σταθμό "Ελευθέριος Βενιζέλος" και δημοπρατείται η κατασκευή δυτικής προβλήτας στον ίδιο Σταθμό, ύψους 12 δις δραχμών. Εν τω μεταξύ καταρτίζεται προκαταρκτικά σχέδιο ανάπτυξης του λιμενικού συγκροτήματος Ο.Λ.Π. για την πενταετία 1993-1997.⁴²

Το διάστημα 1994 - 1996 πραγματοποιείται η επέκταση των κρηπιδωμάτων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ικονίου και η μεταφορά γερανογεφυρών από το dock3 / Βασιλειάδη του κεντρικού λιμένα στο Ικόνιο ενώ συνεχίζονται τα έργα στο Ικόνιο και ολοκληρώνεται η σύνδεση

⁴¹ Η Ακτή Ξαβερίου είναι ένα μικρό τμήμα της αρχαίας Ακτής Αλκίμων. Σε αυτό το τμήμα γίνονταν φορτοεκφορτώσεις με κάρβουνο και προμήθειες των πλοίων. Μετά από κάποια χρόνια ονομάστηκε Ακτή Ξαβερίου από τον Ιταλό επιχειρηματία και εποικιστή Ξαβέριο Στέλλα. Ο Ξαβέριος Στέλλα εγκαταστάθηκε εκεί και ανέπτυξε δραστηριότητα ως προμηθευτής πλοίων.

⁴² Pardali A (2001), “The port Industry”, Athens, 53-173.

με "Σχιστό" και Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Συγχρόνως, γίνονται προμελέτες Ο.Λ.Π., ΟΣΕ για τη σιδηροδρομική σύνδεση μέσω Σχιστού - Θριασίου.

Ψηφίζεται το 1999 ο νόμος 2688/99 με τον οποίο μετατρέπεται ο Ο.Λ.Π σε ανώνυμη εταιρεία. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους.

1.7. Το λιμάνι του Πειραιά στις Αρχές του 21^{ου} Αιώνα

Υπογράφεται το 2002 η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π. Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. Το επόμενο έτος ο Ο.Λ.Π. Α.Ε περνά το κατώφλι της Σοφοκλέους και εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,5% υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του.

Το έτος 2004 γίνεται η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων και ολοκληρώνεται το πρόγραμμα Ολυμπιακής φιλοξενίας με απόλυτη επιτυχία στο Λιμάνι του Πειραιά. Το πρόγραμμα αφορούσε στην άνετη και ασφαλή διαμονή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία - πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά.

Το 2006 πραγματοποιήθηκε η κατασκευή της πεζογέφυρας του ΟΛΠ που κατασκευάστηκε σε χρόνο ρεκόρ 4 μηνών. Η ανισόπεδη αυτή σύνδεση του λιμανιού με τον σταθμό του ΗΣΑΠ αναμένεται να συμβάλλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων το 2007 προβλεπόταν να συνδεθεί σιδηροδρομικά με το Θριάσιο Πεδίο και στη συνέχεια με το Εθνικό Σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που θα καθιστούσε το λιμάνι του Πειραιά ένα από τα σημαντικότερα λειτουργικά κέντρα συνδυασμένων μεταφορών παγκοσμίως.⁴³ Φθάνουμε στο 2008 και έχουμε μία σημαντική εξέλιξη για την προοπτική του λιμανιού του Πειραιά. Η Cosco Pacific Limited⁴⁴ υπέγραψε με τον Ο.Λ.Π. Σύμβαση Παραχώρησης που έγινε Νόμος του ελληνικού κράτους. Συγκεκριμένα αναλαμβάνει την ευθύνη και την εκμετάλλευση για

⁴³ Χλωμούδης Κ. (2011), "Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία: Λιμενικές Επιχειρήσεις & Συστήματα στην Εποχή της Οργάνωσης & Λειτουργίας Ανταγωνιστικών Λιμανιών". Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση.

⁴⁴ Ανήκει στην μητρική εταιρεία COSCO Group, η οποία είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή επιχείρηση στην Κίνα, κατέχοντας τη δεύτερη θέση παγκοσμίως. Εστιάζει στην ανάπτυξη της δραστηριότητάς της στη λειτουργία τερματικών σταθμών και στη μίσθωση, διαχείριση και πώληση εμπορευματοκιβωτίων. Στην στρατηγική όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς, εστιάζει στη διατήρηση μιας ισορροπίας γεωγραφικής κατανομής των.

τις προβλήτες 2 και 3 του λιμανιού και του Σταθμού 3 των Εμπορευματοκιβωτίων για 35 χρόνια. Συμπληρώνοντας να επισημάνουμε ότι το 2016 η τότε κυβέρνηση προχώρησε σε νέα συμφωνία με την Cosco, παραχωρώντας το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών του Ο.Λ.Π., δηλαδή το 67% στην Cosco, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου), με τη συνολική συμφωνία να ανέρχεται σε 1,5 δις. ευρώ μέχρι το 2052.

Ύστερα από μεγάλη καθυστέρηση τελικά η εμπορευματική γραμμή από το Ν. Ικόνιο προς το Θριάσιο εγκαινιάστηκε το 2013.⁴⁵ Ουσιαστικά είναι η πρώτη γραμμή συνδυασμένων μεταφορών και χρησιμοποιείται μόνο για μεταφορές εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια «containers» (εικ.18). Η γραμμή σύνδεσης ξεκινά από τα δυτικά όρια του λιμανιού του νότιου Ικονίου, δηλαδή από τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Ο.Λ.Π. διαπερνά τις εγκαταστάσεις της Cosco και καταλήγει στο Θριάσιο Πεδίο.



Εικ.18 Μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι του Ικονίου μέσω σιδηροδρόμου με προορισμό την Ευρώπη (2013), <https://piraeuspress.gr>

Το ίδιο έτος, εγκαινιάστηκε και ο νέος επιβατικός σταθμός που το δόθηκε το όνομα Θεμιστοκλής στο παλιό λιθόκτιστο κτίριο του πρώην Κανέλλου . Εκεί οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να θαυμάζουν το τμήμα των τειχών του Κόνωνος του αρχαίου λιμανιού. Στο νέο σταθμό υπάρχει η δυνατότητα να εξυπηρετούνται 25.000 επιβάτες ανά μήνα και 4.000 επιβάτες

⁴⁵ Πρέσσα Μ., Ε. (2014), “ Η εξέλιξη της εμπορευματικής – μεταφορικής κίνησης του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, τμήμα Ναυτιλιακών και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.

την ημέρα.⁴⁶ Ο σταθμός υποδέχεται τους επιβάτες μεγάλων κρουαζιερόπλοιων που ελλιμενίζονται στους προβλήτες Αλκίμου, Θεμιστοκλέους και Παλατάκι (εικ.19). Επίσης διαθέτει σύγχρονα συστήματα ελέγχου, αρκετά μεγάλους χώρους για την είσοδο και έξοδο των επιβατών, και ικανοποιητικό περιβάλλοντα χώρο για στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων και ιδιωτικών αυτοκινήτων.



Εικ.19 Ο Νέος Διεθνής Επιβατικός Σταθμός Θεμιστοκλής στο λιμάνι του Πειραιά (2013), <https://www.iefimerida.gr>

⁴⁶ Παρδάλη Ι. Α., (2012) “ Το Λιμάνι του Πειραιά: Διαχρονικοί Μετασχηματισμοί και η Αναπτυξιακή του Συμβολή”.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΗ

Η χωροταξική διαρρύθμιση των εξωτερικών και εσωτερικών έργων ενός λιμένα, παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην δράση της διοίκησης που καλείται να τα διαχειριστεί για την καλύτερη απόδοση στην λειτουργικότητα των υπηρεσιών του λιμένα.

2.1 Κατασκευή

Σε γενικά πλαίσια, η χωροταξική διαρρύθμιση της ίδιας της λιμενικής εγκατάστασης του Πειραιά, έχει διατηρήσει μεγάλο μέρος της αρχαίας της τοποθεσίας. Το εν λόγω φαινόμενο έχει παρατηρηθεί σε πληθώρα αρχαίων λιμένων που έχουν επιβιώσει μέχρι σήμερα. Συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι το 50% των αρχαίων λιμένων σήμερα έχουν διατηρήσει άθικτα κατά μέσο όρο 1500m της αρχαίας τους τοποθεσίας. Το γεγονός αυτό δεν είναι τυχαίο. Αντιθέτως, οφείλεται στις παράκτιες μηχανικές κατασκευές, που επέτρεψαν την επιβίωση των λιμένων κατά την πάροδο αιώνων. Κυματοθραύστες με κατακόρυφο μέτωπο και κρηπιδότοιχοι, τσιμεντόλιθοι, πάσσαλοι και λοιπές κατασκευές εντοπίζονται τόσο στον σύγχρονο, όσο και στον αρχαίο κόσμο. Σαφώς, αναπόσπαστο κριτήριο για την ανέγερση των όποιων κατασκευών, αποτελεί η μορφολογία του εδάφους. Σήμερα, είμαστε σε θέση να επεμβούμε πολύ πιο δραστικά σε αυτόν τον παράγοντα με τεχνικά μέσα⁴⁷.

Οι φυσικά οχυρές θέσεις, επιλέγονταν πολύ περισσότερο την ρωμαϊκή εποχή για την ανέγερση λιμενικών εγκαταστάσεων, αν και πολλά μείζονα λιμάνια δεν έχουν χτιστεί σε τέτοιες θέσεις για στρατηγικούς ή οικονομικούς λόγους. Οι περισσότερες αντιλήψεις/απόψεις για την οικοδόμηση λιμενικών εγκαταστάσεων που ισχύουν σήμερα υπήρχαν ήδη κατά την ρωμαϊκή εποχή και έκτοτε δεν επήλθαν σημαντικές αλλαγές, μέχρι τον 18^ο αι. μ.Χ., όπου μεγάλες ναυτικές κατασκευές ανεγέρθηκαν εκ νέου. Ο συνδυασμός ενισχυμένου τσιμεντόλιθου με ατσάλι ωθεί τους σύγχρονους μηχανικούς να κατασκευάσουν σε υψηλότερη, βαθύτερη και μεγαλύτερη κλίμακα από τους τότε Ρωμαίους μηχανικούς, όμως κάποιες σύγχρονες κατασκευές πιθανόν να μην επιβιώσουν για όσο χρονικό διάστημα επιβίωσαν οι ρωμαϊκές, ειδικά σε θαλασσινό νερό.

Οι κύριες κατασκευές ενός λιμένα είναι οι κυματοθραύστες του, οι οποίοι περιορίζουν τα επερχόμενα θαλάσσια κύματα μέσα σε μια προστατευμένη λιμενολεκάνη, όπου φορτώνουν και εκφορτώνουν πλοία με εξοπλισμό πρόσδεσης χάρη στις αποβάθρες και τις προβλήτες που είναι διαθέσιμες. Επομένως, ο κυματοθραύστης και το κρηπίδωμα πρέπει να κατασκευαστούν με τα κατάλληλα υλικά και τις κατάλληλες μεθόδους, όπως επίσης και η λιμενολεκάνη με ανάλογο βάθος. Αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις και μέθοδοι κατασκευής περιγράφονται αναλυτικά σε ορισμένα έργα της αρχαίας γραμματείας, ιδιαίτερα της ρωμαϊκής. Οι σύγχρονοι μηχανικοί, που σχεδιάζουν παράκτια λιμενικά έργα, τείνουν να διαχωρίζουν τους κυματοθραύστες από τους κρηπιδότοιχους, καθότι ο ρόλος του κυματοθραύστη, είναι να προστατεύει το αγκυροβόλιο από τα κύματα. Παρά ταύτα, σήμερα εντοπίζουμε και άλλους συνδυασμούς, όπως για παράδειγμα η τοποθέτηση του κρηπιδότοιχου στην υπήνεμη πλευρά του κυματοθραύστη κ.α.

⁴⁷ Arthur De Graauw (2019), *Ancient Port Structures An Engineers Perspective*, abstract

Οι σύγχρονες τάσεις, υποκινούνται από την αντίληψη “ο χρόνος είναι χρήμα”, εννοώντας ότι, τα πλοία πρέπει να φορτώσουν ή να εκφορτώσουν το συντομότερο δυνατό μετά την άφιξή τους στο λιμάνι. Αντιθέτως, στην αρχαιότητα, αν κρίνουμε από τα διασωθέντα λιμενικά έργα, πιθανότατα δεν ίσχυαν τέτοιοι περιορισμοί. Όπως προκύπτει από τα ευρήματα, σε αρκετές περιπτώσεις τα αγκυροβόλια δεν είχαν προστασία από κυματοθραύστες, γεγονός που σημαίνει ότι, πολλές φορές, τα πλοία έπρεπε να περιμένουν ευοίωνες καιρικές συνθήκες, για να αγκυροβολήσουν⁴⁸.

Μία ακόμα διάκριση που προτιμάται την σημερινή εποχή, στα παράκτια λιμενικά έργα, γίνεται ανάμεσα στους κυματοθραύστες με κατακόρυφο μέτωπο και στους κυματοθραύστες με πράνη. Οι πρώτοι, κατασκευάζονται από μεγάλες μάζες τσιμέντου, ενώ οι δεύτεροι από ακατέργαστες πέτρες που τοποθετούνται ατάκτως ερριμμένες στο νερό. Επίσης σε αυτήν την περίπτωση, σημειώνονται συνδυασμοί, όπως για παράδειγμα η τοποθέτηση ενός κυματοθραύστη με κατακόρυφο μέτωπο πάνω σε έναν κυματοθραύστη με πράνη, οι πλέον επονομαζόμενοι κυματοθραύστες μικτής διατομής. Αυτή η σύγχρονη διάκριση, συνήθως βασίζεται στο βάθος του νερού (περίπου 15 με 20μ.), λόγω της μεγάλης ποσότητας που είναι απαραίτητη για τον κυματοθραύστη με πράνη. Οι κυματοθραύστες και τα αγκυροβόλια στην αρχαιότητα, κατασκευάζονταν σε “πολύ ρηχά νερά”, με την χρήση κατακόρυφων κατασκευών, όπου οι τότε δύτες μπορούσαν να δουλέψουν με ευκολία, ενώ οι κυματοθραύστες με πράνη κατασκευάζονταν σε βαθύτερα νερά.

Οι κυματοθραύστες με πράνη εντοπίζονται έως και 2500 χρόνια πριν από σήμερα, αν και οι περισσότεροι έχουν βυθιστεί λόγω της ανόδου της στάθμης της θάλασσας. Σήμερα προστατεύονται από ένα στρώμα που αποτελείται από μεγάλους τσιμεντόλιθους που τοποθετούνται πάνω σε αποστραγγιστικά στρώματα, τα οποία διατηρούν τα υλικά σταθερά στην θέση τους. Οι κατακόρυφες κατασκευές, είναι οι παλαιότερες στην ιστορία της ναυτιλίας. Το βάθος τους ήταν αρκετό για να επιτρέπει την πρόσβαση στους δύτες της εποχής, ενώ σήμερα, όντας ενισχυμένες από ατσάλι ή ενισχυμένο τσιμέντο, κατασκευάζονται σε μεγαλύτερα ύψη και βάθη. Η διάδοση της σύλληψης του θαλάσσιου σκυροδέματος από τους Ρωμαίους τον 1^ο αι. π.Χ. ήταν ένα τεράστιο άλμα, το οποίο επέτρεψε στο τσιμέντο να “δέσει” κάτω από το νερό.

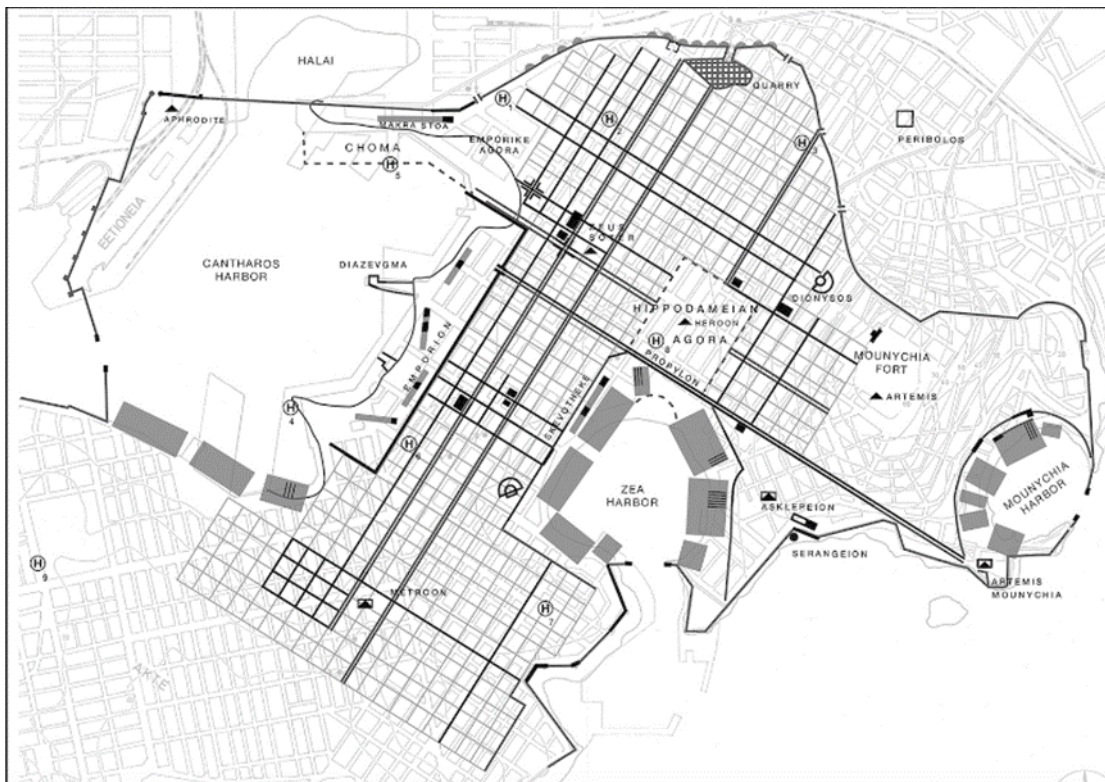
Οι βάσεις για την διεκπεραίωση λιμενικών έργων έγιναν πολύ νωρίτερα στην ιστορία της ανθρωπότητας από ότι νομίζουμε. Οι εξελίξεις επήλθαν αργά αλλά σταθερά και όπως αποδεικνύεται δεν έχουν αλλάξει ραγδαία έκτοτε. Ως εκ τούτου και το λιμάνι του Πειραιά κυμαίνεται σε αυτές τις σταθερές γεγονός που σημαίνει ότι διαχρονικά ικανοποιήθηκαν όλες οι απαιτήσεις που τεκμηριώνει η επιστημονική εξέλιξη στον κατασκευαστικό τομέα των λιμένων. Τα τρία λιμάνια του ήταν επαρκώς εξοπλισμένα για την εξυπηρέτηση πλοίων μικρών και μεγάλων διαστάσεων αντίστοιχα ήδη από την αρχαιότητα. Όπως θα δούμε στην συνέχεια τόσο τα δύο μικρότερα λιμάνια, όσο και το επικρατέστερο λιμάνι του Κανθάρου, φιλοξενούσαν στρατιωτικό εξοπλισμό (πολεμικά πλοία, ναυπηγεία, αποθήκες κ.α.). Η γεωμορφολογία του εδάφους και συγκεκριμένα της ακτής δεν ήταν τόσο δόκιμη όσο ήταν η ακτογραμμή του Φαλήρου, το οποίο

⁴⁸ Βλ. περισσότερα στο: Arthur De Graauw (2019), *Ancient Port Structures An Engineers Perspective*, Introduction «The main structures... rubble mound»

φιλοξένησε το πρωιμότερο λιμάνι, αλλά επειδή η θέση του Πειραιά υπήρξε ήταν φυσικά οχυρή επιλέχθηκε ως πλέον προσοδοφόρα για τους Αθηναίους.

Ο Πειραιάς, είναι μία λοφώδης χερσόνησος, από Κρητιδικό και Πλειόκαινο ασβεστόλιθο και αμμόλιθο, μόλις 8χλμ. Νοτιοδυτικά της Αθήνας. Η σημερινή του τοπογραφία, είναι αποτέλεσμα ανύψωσης και διάβρωσης κατά την Πλειστόκαινο. Εκτενής βυθοκόρηση και εκσκαφές που πραγματοποιήθηκαν μετά την επανίδρυση του λιμένα στην μετα-οθωμανική εποχή, έχουν τροποποιήσει/αλλάξει την ακτογραμμή κατά μήκος της νότιας και βόρειας πλευράς, οι οποίες ήταν ορατές μέχρι και τις αρχές του 19^{ου} αι. μ.Χ. Αναδυόμενα υλικά τεκμήρια από ναυπηγεία και λατομεία στο λιμάνι της Ζέας, υποδεικνύουν το γεγονός ότι, η στάθμη της θάλασσας έχει ανέβει κατά 1.90 έως 2.90 μ. από την Κλασική περίοδο. Παρά ταύτα είναι ασαφές το πότε ακριβώς έγινε αυτή η άνοδος.

Το λιμάνι του Πειραιά, ήδη από την Κλασική εποχή διέθετε σημαντικές παράκτιες κατασκευές που συμφωνούν με τις παραπάνω παρατηρήσεις μας, ειδικά στο λιμάνι του Κανθάρου (εικ.20) Συγκεκριμένα, διέθετε προβλήτες, νηόδοχο, κρηπιδώματα και κυματοθραύστες. Το λιμάνι τις Μουνυχίας, είχε κυματοθραύστες με πράνη. Πολλά λιμενικά έργα εξ αυτών, όπως και οι χερσαίες υποδομές του λιμένα ανανεώθηκαν σημαντικά κατά την ρωμαϊκή εποχή.



Εικ.20 Χωροταξική διαρρύθμιση λιμένα Πειραιά /limenscope.ntua.gr, <http://www.arxeion-politismou.gr/>

2.2 Υποδομές

Στην αρχαιότητα, η κεντρική ιδέα για την σχεδίαση του Πειραιά από τον Θεμιστοκλή τον 5^ο αι. π.Χ., ήταν να αποτελέσει μία παραλιακή πόλη με λιμάνι, η οποία να συνδέεται άμεσα με τα νησιά του Αιγαίου. Ως εκ τούτου, η λιμενική εγκατάσταση αποτελείτο από τρεις λιμένες, εκ των οποίων όλοι στέγαζαν στρατιωτικό εξοπλισμό, με εξαίρεση το κυρίως λιμάνι του Κανθάρου, το οποίο εκτός από στρατιωτικές εγκαταστάσεις, φιλοξενούσε επίσης πέντε προστώα, τα οποία ανήκαν στο *Εμπόριον*. Στο *Εμπόριον* πραγματοποιούνταν εμπορικές συναλλαγές, γινόταν αποθήκευση προϊόντων όπως το σιτάλευρο μέσα στα κτήριά του (η *Μακρά Στοά*, το *Δείγμα* όπου δειγματίζονταν τα προς πώληση προϊόντα, η *Αμφίπολη* όπου πωλείτο σιτάρι κ.α.).

Αφότου λοιπόν αναπτύξαμε στοχαστικά, τα χαρακτηριστικά του εξωτερικού λιμένα, είναι καίριας σημασίας να συνεχίσουμε με την ανάπτυξη ορισμένων εσωτερικών λιμενικών έργων του Πειραιά για να ξεκινήσουμε να μπαίνουμε στο πνεύμα της διοίκησης αυτής της παραλιακής πόλης της Μεσογείου.

Είναι δυνατόν να λάβουμε υπόψη την πόλη, ως έχουσα δύο λειτουργικούς άξονες. Η ιδιαιτερότητα του Πειραιά, προσδιορίζεται από την κυρίαρχη παρουσία δύο αυτοτελών και αυστηρά οργανωμένων λειτουργιών του, αφενός μεν του ναυστάθμου της Αθήνας και στρατιωτικής βάσης της αθηναϊκής αυτοκρατορίας και αφετέρου του εμπορικού κέντρου της Ανατολικής Μεσογείου. Οι λειτουργίες αυτές, προσδιορίζουν την πολεοδομική μορφή, την δημογραφική και κοινωνική σύνθεση και γενικά, την ζωή της πόλης, ενώ εξηγούν τη μοναδικότητα της διοικητικής της θέσης στο αθηναϊκό σύστημα.

2.2.1 Ο Ναύσταθμος

Οι εγκαταστάσεις του πειραιϊκού ναυστάθμου (ή του Νεωρίου, όπως ονομάζεται επιγραφικά), κατανέμονται σε τρεις περιοχές του Πειραιά: στο μεταξύ του Εμπορίου και της εισόδου του λιμένος τμήμα του Κανθάρου, και την περίμετρο των δύο μικρότερων λιμανιών της Ζέας και της Μουνιχίας, που βρίσκονται στους πρόποδες του λόφου της Μουνιχίας (εικ.20).

Ο ναύσταθμος, περιλάμβανε διαφόρων ειδών αποθηκευτικά, κυρίως κτήρια, του νεωσοίκους (δηλαδή τα υπόστεγα των προσωρινά παροπλισμένων τριηρών, τις διπλανές εγκατεστημένες σκευοθήκες που χρησίμευαν για τη φύλαξη του εξοπλισμού τους και τα ναυπηγεία). Πρόκειται για χρηστικά κτήρια, με μνημειώδη και συγχρόνως λειτουργική μορφή, που προσέδωσαν στον Πειραιά τον ιδιαίτερο κτηριακό του χαρακτήρα που θαυμάστηκε κατά την αρχαιότητα και για τα οποία, δύναται να αναπλάσουμε μια εικόνα, χάρη στα σωζόμενα ερείπια. Αντίθετα, γνωρίζουμε λιγοστά πράγματα για τα ναυπηγεία, καθώς έχουν αφήσει ελάχιστα οικοδομικά ίχνη, δεδομένου ότι είχαν κατασκευαστεί από ξύλο.

Οι νεώσοικοι, είναι τα αρχαιότερα δημόσια κτήρια του Πειραιά. Μόλις οι πρώτες μόνιμες εγκαταστάσεις οφείλονται στον Θεμιστοκλή, ενώ ως κατασκευές, οι νεώσοικοι, θεωρούνταν ως έργα ισάξια των μνημείων της Ακροπόλεως, και κατανέμονταν και στα τρία λιμάνια του Πειραιά. Στο λιμάνι της Ζέας ήταν εγκατεστημένοι περισσότεροι από τους μισούς συνολικά νεωσοίκους και όπως φαίνεται από την διάταξή τους, τα υπόστεγα ήταν οργανωμένα σε ομάδες των 10

νεώσοικων, χωρισμένες με μεσοτοιχία κι εξυπηρετούσαν με είσοδο (από έναν εξωτερικό διάδρομο) στην μέση του πίσω τοίχου. Αποτελούν ουσιαστικά, ένα μνημειώδες στέγαστρο, που χωρίζεται με κιονοστοιχίες σε παράλληλα διαμερίσματα ανά δύο κάτω από μία δίρριχτη στέγη, τα οποία κλείνουν πίσω με έναν συνεχή τοίχο.

2.2.2 Η Σκευοθήκη του Φίλωνος⁴⁹

Τα εξαρτήματα των τριήρων, που φυλάσσονταν στους νεώσοικους κατά τα διαστήματα που μεσολαβούσαν ανάμεσα στις εκστρατείες ή κατά τους χειμερινούς μήνες, όταν η ναυσιπλοΐα ήταν αδύνατη, αποθηκεύονταν χωριστά. Τα ξύλινα (κουπιά, κατάρτια, σκάλες κ.λ.π) μέσα στους ίδιους τους νεώσοικους, τα κρεμαστά λεγόμενα σκεύη (πανιά, σκοινιά, κάβοι, τέντες για την προστασία του πληρώματος από τα κύματα και από τα εχθρικά βέλη) σε ειδικά κτήρια, τις σκευοθήκες. Σκευοθήκες αναφέρονται από την εποχή της ιδρύσεως του ναυστάθμου τον 5^ο αι. π.Χ. και εξακολουθούν να υπάρχουν και μετά την κατασκευή της περίφημης σκευοθήκης του Φίλωνος, που πήρε το όνομά της από τον ομώνυμο αρχιτέκτονά της.

Ένα εξέχον στοιχείο που εκτιμήθηκε ιδιαίτερα από τους συμπολίτες του Φίλωνος, είναι η έμφαση στην δημοκρατική διαφάνεια που διέπει το κτήριο. Ουσιαστικά, πρόκειται για ένα μακρόστενο κτήριο, με διπλή είσοδο στις δύο στενές πλευρές, που χωρίζεται με μία διπλή πεσσοστοιχία σε τρία κλίτη. Τα πλαϊνά ήταν διαμορφωμένα σε 78 διαμερίσματα (34 εκατέρωθεν του κεντρικού διαδρόμου), που έκλειναν μ' έναν χαμηλό κιγκλίδωμα και πόρτα μεταξύ πεσσών. Εσωτερικά κάθε διαμέρισμα είχε στο πατάρι ξύλινα ράφια για τα σχοινιά και κάτω, στην μέση του τοίχου και πίσω κάθε πεσσο, από μία κασέλα για την φύλαξη των ιστίων συνολικά 134 τριήρων. Το κεντρικό κλίτος χρησίμευε ως διάδρομος για τον κόσμο, έτσι ώστε κάθε πολίτης να μπορεί κάθε στιγμή να ελέγξει το περιεχόμενο του ναυστάθμου. Ο προσανατολισμός του κτηρίου και η πρόβλεψη ειδικών ανοιγμάτων επέτρεπαν από την άλλη πλευρά τον εξαερισμό και την προστασία των υφασμάτων από την μούχλα.

2.2.3 Η Ιπποδάμειος Αγορά⁵⁰

Η Ιπποδάμειος Αγορά, ήταν η κεντρική αγορά του Πειραιά, η οποία απευθυνόταν αποκλειστικά και μόνο στους κατοίκους της πόλης. Φυσικά δεν ήταν η μοναδική καθώς υπήρχε και η εμπορική αγορά στην περιοχή του λιμανιού.

Παρόλο που για μεγάλο χρονικό διάστημα υπήρχαν αμφιβολίες σχετικά με την ακριβή τοποθεσία της, πλέον γνωρίζουμε ότι βρισκόταν στον επίπεδο χώρο του μυχού της Ζέας, βόρεια από την σημερινή πλατεία Κανάρη έως την οδό Τσαμαδού και τις υπώρειες του Προφήτη Ηλία. Εντός της Αγοράς λειτουργούσε το Αγορανομείο, το οποίο ήλεγχε την ζύγιση τροφίμων, τα νοθευμένα τρόφιμα και καθόριζε τις τιμές των προϊόντων. Συν τοις άλλοις, οι πολίτες

⁴⁹ Μαργαρίτα Β. και Σ. Παπαστράτης (2012), *Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού*, Αθήνα, Αιγής, σελ.66

⁵⁰ Μαργαρίτα Β. και Σ. Παπαστράτης (2012), *Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού*, Αθήνα, Αιγής, σελ.68

συγκεντρώνονταν στην Αγορά για να διαμαρτυρηθούν ή να εκφράσουν τις απόψεις τους. Εκτός όμως από τον πολιτικό και εμπορικό της ρόλο, είναι πολύ πιθανό το νότιο τμήμα της αγοράς να χρησίμευε ως ο χώρος συγκέντρωσης των πληρωμάτων κατά την επιστράτευση, προκειμένου να επιβιβαστούν στα πλοία του διπλανού πολεμικού ναυστάθμου στο λιμάνι της Ζέας.

2.2.4 Το Εμπόριον

Το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά, ο μεγάλος λιμνή ή Κάνθαρος, όπως μάλλον ονομαζόταν από το σχήμα του, είναι το ωραιότερο και μεγαλύτερο φυσικό λιμάνι της Μεσογείου. Την είσοδό του, σημάδευαν από μακριά οι δύο φάροι, κολόνες με φωτιά στην κορυφή τους, που σώζονται και σήμερα.

Το ίδιο το λιμάνι είχε μικρότερη έκταση από το σημερινό, καθώς η είσοδός του περιοριζόταν από την γραμμή (και την αλυσίδα), που ένωνε τους δύο πύργους ανάμεσα στην Ηετιώνεια και την απέναντι ακτή, δεν περιελάμβανε δηλαδή το σημερινό προλιμένα, ενώ το βόρειο άκρο του αποτελούσε τότε η εκτός των τειχών ελώδης περιοχή. Ο Κάνθαρος, όπως προαναφέραμε, δεν είχε αποκλειστικά εμπορική λειτουργία. Η μεταξύ του τελωνείου και του προλιμένα περιοχή, όπως και η απέναντι ακτή της Ηιετωνείας, ανήκαν στον ναύσταθμο, ενώ στο Χώμα (η αποβάθρα στον μυχώ του λιμανιού), χρησίμευε για την επιθεώρηση του στόλου, έτσι ώστε το Εμπόριον να περιορίζεται στην ανατολική παραλία του Κανθάρου. Ως προς την μνημειακή φυσιογνωμία του χώρου, αυτή καθορίζεται από δύο στοιχεία: Το πρώτο ήταν το Διάζευγμα, ο μεγάλος μόλος στην μέση ακριβώς του Εμπορίου και το δεύτερο ήταν οι πέντε στοές γύρω από το λιμάνι, οι οποίες παρατάσσονταν κατά μήκος μίας απόλυτα ευθύγραμμης παραλίας του Εμπορίου. Εικ.

Στο βόρειο άκρο του Εμπορίου, βρισκόταν η επονομαζόμενη Μακρά Στοά, η οποία ήταν το κέντρο του σιτικού εμπορίου, βασικού εμπορικού τομέα του Πειραιά (υπολογίζονται σε έξι τα σιταγωγά πλοία που ξεφόρτωναν καθημερινά στο λιμάνι), από τον οποίο σε μεγάλο βαθμό εξαρτιόταν η επιβίωση της Αττικής. Εκεί αποθηκευόταν το εισαγόμενο κριθάρι ή σιτάρι, όσο δεν μεταφερόταν στην Αθήνα και από εκεί γινόταν η τροφοδοσία του στόλου πριν από την αναχώρηση, όπως και η πώληση στον λαό σε περίπτωση σιτοδείας.

Η εσωτερική διαρρύθμιση της Στοάς είναι ιδιόμορφη. Η διάταξη ορίζει κιονοστοιχία με πίσω μαγαζιά, με συνολικό πλάτος περίπου 15.50μ. Το ενδιαφέρον ωστόσο, είναι ότι κάθε μαγαζί μοιράζεται σε δύο χώρους, ένα δωμάτιο 6x4 μ. και δίπλα ένα μακρόστενο αποθηκευτικό χώρο 6x1.50 μ., πιθανότατα σιταποθήκη, η οποία θα μπορούσε να τροφοδοτείται κατευθείαν από τον δρόμο που χώριζε την πλάτη της στοάς από το τείχος της πόλης. Δεδομένου ότι η Μακρά στοά ήταν υπεύθυνη για την σίτιση στόλου και λαού, βάση της διάταξης, υπολογίζεται πως κάθε μαγαζί θα προοριζόταν για την αποθήκευση και διάθεση σίτου μιας τριττύος, γεγονός που προϋποθέτει 30 τέτοια διαμερίσματα και ένα συνολικό μήκος 200 μ., αρκετό για να δικαιολογήσει την ονομασία της ως Μακρά Στοά.

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό κτίσμα του Εμπορίου που ενδιαφέρει, βρίσκεται απέναντι από το Διάζευγμα. Στην θέση αυτή, στο κέντρο του λιμανιού τοποθετείται το Δείγμα, το γεωγραφικό και

επιχειρησιακό κέντρο του Εμπορίου. Επρόκειτο για έναν χώρο έκθεσης δειγμάτων των εισαγόμενων εμπορευμάτων βάσει των οποίων γίνονταν οι συναλλαγές, όπου ήταν εγκατεστημένες όλες οι τράπεζες, ένα είδος χρηματιστηρίου εμπορευμάτων και τραπεζικού κέντρου, όπως θα λέγαμε σήμερα. Ακόμη στο Δείγμα συνήθως έστηναν αντίγραφα των ψηφισμάτων του δήμου σε ένα βάθρο, το οποίο πιθανό να έφερε την στήλη του Ποσειδώνας, γύρω από την οποία ήταν εγκατεστημένα τα γραφεία των τραπεζιτών και του δοκιμαστή της γνησιότητας των νομισμάτων που κυκλοφορούσαν στο Εμπόριο.

Ο λόγος της αρχικής εγκατάστασης και διατήρησης για μία περίπου χιλιετία της κεντρικής αποβάθρας εκφόρτωσης των εμπορευμάτων και του κέντρου των εμπορικών συναλλαγών στο συγκεκριμένο χώρο του λιμένος, είναι βέβαια η θέση του, που εξασφαλίζει την προστασία από τους νότιους ανέμους, στους οποίους αντίθετα είναι εκτεθειμένη η βόρεια πλευρά του, αλλά και η γειννίαση των πυλών. Ένα σημαντικό προτέρημα του χώρου, είναι η παρουσία ενός πλούσιου υδροφόρου στρώματος που επέτρεπε τον άνετο ανεφοδιασμό πλοίων. Το συγκεκριμένο σημείο ήταν και το πιο πολυσύχναστο σε όλο τον λιμένα.

2.3 Αλλαγές στο σήμερα

Την σημερινή εποχή οι λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμένος Πειραιά έχουν προσαρμοστεί ριζικά στην σύγχρονη πραγματικότητα. Πρωτίστως, οι εγκαταστάσεις έχουν αυξηθεί, οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες επίσης, ενώ η συνολική έκταση του λιμένα που λειτουργεί υπό την αιγίδα του ΟΛΠ έχει επεκταθεί σημαντικά. Ο λιμένας του Πειραιά είναι ο μεγαλύτερος λιμένας της χώρας. Η ακτογραμμή του ξεπερνά σε μήκος τα είκοσι τέσσερα (24) χιλιόμετρα και καλύπτει συνολική επιφάνεια άνω των πέντε εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων⁵¹.

Οι σημερινές εγκαταστάσεις, διαθέτουν: σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, στο λιμάνι του Κερατσινίου, σταθμό κρουαζιέρας στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, σταθμό ακτοπλοΐας, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη κατά μήκος της ακτογραμμής του Περάματος, τμήμα δεξαμενών στην Δραπετσώνα και το Πέραμα, σταθμό γενικού φορτίου-κέντρο εφοδιαστικής εντός του αστικού ιστού στο Κερατσίνι, ενώ το λιμάνι Ζέας και το Μικρολίμανο, συνιστούν τόπο ψυχαγωγίας και χαλάρωσης για τους επισκέπτες, ενώ παράλληλα φιλοξενούν yacht, ιστιοπλοϊκά και μικρότερα σκάφη γενικότερα.

Η εξέλιξη των επενδύσεων στον λιμένα του επιτρέπει να φιλοξενεί ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων, στις οποίες συγκαταλέγονται οι μεταφορές με οχηματαγωγά / επιβατηγά πλοία (είναι ο μεγαλύτερος λιμένας μεταφοράς επιβατών στην Ευρώπη), εξυπηρέτηση σχεδόν όλων των τύπων φορτίων, πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας αλλά και επισκευές πλοίων.

Η γεωγραφική θέση του λιμένα τον έχει μετατρέψει σε ζωτικό κόμβο μεταφορών, εμπορίου και προμηθειών, εξυπηρέτησης τουριστών και επικοινωνιών, καθώς συνδέει τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική χώρα, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί κέντρο θαλάσσιου τουρισμού μεταφοράς αγαθών.

⁵¹ (ΦΕΚ Α 126/08.07.2016, 2016)

Επιπρόσθετα η θέση του Λιμένα Πειραιά ευνοεί για την εξυπηρέτηση εμπορευμάτων, όχι μόνο για την χώρα μας αλλά και για την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, της Μαύρης Θάλασσας και των κρατών της Ν.Α. Μεσογείου. Αυτή η θέση, στην συμβολή τριών Ηπείρων και των σημαντικότερων θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, αλλά και η εγγύτητά του στην διώρυγα του Σουέζ, τον καθιστούν αρκετά ελκυστικό ως λιμάνι διαμετακόμισης για τα μεγάλα πλοία της γραμμής καθώς μπορούν να τον προσεγγίσουν χωρίς σημαντική παρέκκλιση του δρομολογίου που ακολουθεί το εμπόριο της κεντρικής και ανατολικής Ασίας με την Ευρώπη. Δεν είναι καθόλου τυχαία άλλωστε και η εδραίωσή του στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου και η 8^η θέση του στην παγκόσμια κατάταξη του Xinhua Baltic για το 2021⁵²

⁵² Baltic Exchange (2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ3 ΜΕΣΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ

Η θάλασσα στον αρχαίο κόσμο, όπως και σήμερα, προσφέρει την δυνατότητα επικοινωνίας, αλληλεπίδρασης και συναλλαγής ανάμεσα σε διαφορετικούς πολιτισμούς, ηπείρους και συστήματα. Η σημασία αυτού του φαινομένου έχει παραμερισθεί και δεν έχει μελετηθεί αρκετά, παρόλο που οι επιπτώσεις του, θετικές και αρνητικές αντίστοιχα, επηρεάζουν την παγκόσμια πραγματικότητα.

Την σημερινή εποχή, το εν λόγω φαινόμενο σε ευρύτερη κλίμακα που αφορά και την σύγχρονη τεχνολογία που είναι διαθέσιμη σε όλους ανά πάσα στιγμή, χαρακτηρίζεται ως παγκοσμιοποίηση. Η παγκοσμιοποίηση, δύναται να ορισθεί, ως η αύξηση των διασυνοριακών αλληλεξαρτήσεων και της ολοκληρωτικής κοινωνικής ενσωμάτωσης, ως αποτέλεσμα της μεγαλύτερης κινητικότητας των παραγόντων παραγωγής, καθώς και των προϊόντων και των υπηρεσιών. Το λιμάνι του Πειραιά, ανέκαθεν στην ιστορία του είχε και έχει ένα ιδιαίζων χαρακτηριστικό.

Η θέση του λιμένα Πειραιά ευνοεί για την εξυπηρέτηση εμπορευμάτων, όχι μόνο για την χώρα μας αλλά και για την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, της Μαύρης Θάλασσας και των κρατών της Ν.Α. Μεσογείου. Η γεωγραφική του θέση, στην συμβολή τριών Ηπείρων και σημαντικών θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, αλλά και η εγγύτητά του στην διώρυγα του Σουέζ, τον καθιστούν αρκετά ελκυστικό ως λιμάνι διαμετακόμισης για τα μεγάλα πλοία της γραμμής καθώς μπορούν να τον προσεγγίσουν χωρίς σημαντική παρέκκλιση του δρομολογίου που ακολουθεί το εμπόριο της κεντρικής και ανατολικής Ασίας με την Ευρώπη.

Η εκτεταμένη διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ πολιτισμών στην αρχαιότητα γινόταν μόνο μέσω της θάλασσας. Μόλις την δεκαετία του '80, υπό το φως των τότε παγκόσμιων εξελίξεων, επιστήμονες ξεκίνησαν να καταγράφουν και να μελετούν, το φαινόμενο που αργότερα ονομάστηκε μεσογειοποίηση (mediterraneanism). Σε πρώτη φάση, η πιθανότητα αυτής ενότητας φάνταζε περιορισμένη, καθότι η επικρατέστερη άποψη, υποστήριζε την 'κινητή αυτάρκεια' του Μεσογειακού κόσμου, που η απλή τεχνολογία και το υψηλό κόστος πληροφόρησης, μεταφορών και συναλλαγών, χώριζε την Μεσόγειο σε μικρές στατικές περιοχές, όπου ούτε οι άνθρωποι αλλά ούτε και τα υλικά αγαθά μετακινούνταν συχνά και σε απομακρυσμένες αποστάσεις⁵³.

Αυτό το δύσκαμπτο σκεπτικό στατικότητας, αργότερα αντικαταστάθηκε από ένα μοντέλο ρευστότητας, συνοχής και επικοινωνίας. Αυτό το συνεκτικό μοντέλο, ενώνει ολόκληρη την μεσογειακή λεκάνη από την προϊστορική κι όλες εποχή μέχρι και τον 20^ο αι. Κατά αυτόν τον τρόπο, δημιουργείται ένα απαραίτητο ευρύ πλαίσιο, εντός του οποίου όλα συνδέονται μεταξύ τους και η Μεσόγειος, γίνεται αντιληπτή ως μία ενότητα. Αυτή η ανακάλυψη ρευστότητας και διασύνδεσης στα τέλη της δεκαετίας του '80, προηγήθηκε από το πρόσφατο φαινόμενο της

⁵³ Morris I. (2003), *Mediterraneanization*, *Mediterranean Historical Review*, 18:2, σελ.30-31, Routledge.

τελευταίας εικοσαετίας, την παγκοσμιοποίηση. Οι ερευνητές, είδαν στην αρχαία Μεσόγειο την ίδια σύνδεση που σήμερα ταρακουνάει τον κόσμο μας. Το εν λόγω μοντέλο, χρησιμοποιεί το παρελθόν ως τρόπο διαχείρισης των σύγχρονων τρεχόντων ζητημάτων.

Η Μεσογειακή καιροσκοπία, όπως και η παγκοσμιοποίηση έχει νικητές και νικημένους. Η μεσογειακή καιροσκοπία, δηλαδή η ευθύνη της διατήρησης όλων όσων είναι υπό έλεγχο, έτσι ώστε να μπορούν να καλυφθούν οι ελλείψεις που μπορεί να προκύψουν από πιθανά ατυχήματα και ζημιές για την αντιμετώπιση της αβεβαιότητας ήταν η κύρια φιλοσοφία γύρω από την διανομή και την αναδιανομή προϊόντων στην Μεσόγειο, καθώς και για την παραγωγή τροφίμων. Αυτό φυσικά, ίσχυε τόσο για τις θαλάσσιες, όσο και για τις χερσαίες μεταφορές, καθότι η τοπογραφία διαδραμάτιζε καίριο ρόλο για την κάθε μεσογειακή περιοχή ξεχωριστά.

Το περιβάλλον και η αστάθμητη διαθεσιμότητα των πόρων για την παραγωγή ενός προϊόντος, καθόριζε την τιμή του και τις συνθήκες αποθήκευσης και αναδιανομής του. Είτε πρόκειται για τρόφιμα, είτε για χρηστικά υλικά αγαθά, η αλληλεξάρτηση της Μεσογείου ήταν δεδομένη καθ' όλη την διάρκεια της ιστορίας της, μέσα από ένα σύστημα διεπικοινωνίας, συναλλαγών και ανταλλαγών που λειτουργούσε ανάμεσα σε διαφορετικές πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες. Παρά ταύτα, το σύστημα αυτό είχε αποικιακό χαρακτήρα. Πέρα από τις μετακινήσεις και τις προσωρινές διαμονές μεμονωμένων περιπτώσεων σε ξένες περιοχές, η ίδρυση αποικιών είναι ένα φαινόμενο που εντείνει την προσοχή και εντυπωσιάζει για πρώτη φορά στην Ελλάδα του 5^{ου} αι. π.Χ.

Η ελληνική επέκταση κατά την αρχαϊκή εποχή, χαρακτηρίζεται ως μία από τις πιο πολύπλοκες ενδείξεις διαδραστικότητας, που υπήρξε καίρια για την ναυτική ιστορία της Μεσογείου. Η εγκαθίδρυση αποικιών, επέτρεπε την ανάκτηση ελέγχου και την απόκτηση εξουσίας σε περιοχές εκτός της γηγενούς επικράτειας. Η δραστηριοποίηση των Ελλήνων στις αποικίες τους (παραγωγή, εμπόριο), αναμφίβολα επηρέαζε άμεσα τον ευρύτερο τόπο και την οικονομία του, ανάλογα με την επιτυχία ή την αποτυχία των εγχειρημάτων τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η παρουσία των Ελλήνων στην δυτική Σικελία. Οι Έλυμοι, οι Σικανοί και οι Σικελοί, δεν μπορούσαν να παρακάμψουν την μεσογειακή επέκταση, όπως ακριβώς και στην σύγχρονη εποχή δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την παγκοσμιοποίηση. Οι Έλληνες ανέκτησαν την πιο γόνιμη γη και ήταν σε θέση να φτιάξουν τις καλύτερες κατασκευές και περισσότερα υλικά προϊόντα. Τον 5^ο αι., η εύνοια των Ελλήνων στην Μεσόγειο υπερίσχυσε, εξασφαλίζοντας αμύθητο πλούτο στις ελίτ του Σελινούντα και του Ακράγαντα.

Την σημερινή εποχή, το φαινόμενο της αποικιοκρατίας έχει εκλείψει οριστικά, όμως υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης, ένα νέο συναφές φαινόμενο έχει έρθει στην επιφάνεια και σχετίζεται με την παγκόσμια εμβέλεια που κατέχουν φορείς οικονομικής και πολιτικής εξουσίας, δηλαδή οι διεθνείς εταιρείες. Θα παραθέσουμε μία συνοπτική περιγραφή όσον αφορά την παγκοσμιοποίηση. Η παγκοσμιοποίηση κατά Cambell και Milanovic, περιγράφεται ως η αύξηση της διασυνοριακής αλληλεξάρτησης και της ολοκληρωτικής ενοποίησης, ως αποτέλεσμα της αυξημένης κινητικότητας παραγόντων όπως η παραγωγή και διαχείριση αγαθών και υπηρεσιών.

Η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου μέσα από την κατάργηση εθνικών συνόρων για ταχείες μεταφορές με τη βοήθεια προηγμένης τεχνολογίας, διαφήμισης και εκκοσμίκευσης,

δημιουργούν παγκόσμιες κουλτούρες και μοτίβα κατανάλωσης, που έχουν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες διεθνείς αγορές και αυξημένο ανταγωνισμό. Η οικονομική ενοποίηση μέσα από τις αγορές κεφαλαίων και την εικονική κατάργηση των νομισματικών ελέγχων, αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε οικονομική ανάπτυξη, ενώ ακόμη, οι καίριες εξελίξεις στις τεχνολογίες των μεταφορών και των επικοινωνιών αυξάνουν την ταχύτητα της αποδοτικότητας των μεταφορών και έχουν χαμηλώσει τα κόστη επικοινωνιών.

Υπό αυτές τις συνθήκες επεκτατισμού, τα λιμάνια κλήθηκαν σε αναμορφώσεις και μεταρρυθμίσεις (port reform) ούτως ώστε να προσαρμοστούν στην νέα πραγματικότητα. Η αναμόρφωση ενός λιμένα, εκδηλώνεται με ποικίλους τρόπους, από μία απλή αναδιοργάνωση, έως την πλήρη ιδιωτικοποίηση. Και σε αυτό το σημείο εμπλέκεται πλέον και ο ιδιωτικός τομέας. Ουσιαστικά, η αναβάθμιση ενός λιμένα, συνδέεται με την υιοθέτηση χαρακτηριστικών στοιχείων από τον ιδιωτικό τομέα στα δημόσια λιμάνια, με στόχο την βελτίωση της απόδοσης του λιμένα. Η οικονομική και νομική φύση αυτού του εγχειρήματος είναι τουλάχιστον πολύπλοκη, παρά ταύτα πλέον εφαρμόζεται σε μεγάλη κλίμακα.

Το λιμάνι του Πειραιά, όπως έχουμε αναφέρει πολλακίς παραπάνω, ανήκει στην κατηγορία της ιδιωτικοποίησης, η οποία είναι η πιο ριζοσπαστική και πολύπλοκη επιλογή και δύναται να πάρει διάφορες μορφές⁵⁴. Οι περισσότερες χώρες, που κάνουν αυτή την επιλογή, επιχειρούν την καθιέρωση συνεργασίας μεταξύ δημοσίου και ιδιωτών, καθότι αυτή θεωρείται η πιο ελκυστική λύση και για τις δύο μεριές. Κατά αυτό τον τρόπο, το δημόσιο μπορεί να περιορίσει διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις, να βελτιώσει την απόδοση και να προωθήσει ανταγωνισμό. Από την άλλη, ο ιδιωτικός παράγοντας, βλέπει αυτήν την συμφωνία ευνοϊκά, αν και συχνά το μέγεθος των απαιτούμενων επενδύσεων και των συνακόλουθων εμπορικών κινδύνων είναι υπεράνω των δυνατοτήτων του, ενώ μερικές φορές η πλήρη ιδιοκτησία των περιουσιακών στοιχείων και του λειτουργικού ελέγχου δεν επιτρέπονται.

Τις περισσότερες φορές, η ιδιωτικοποίηση έχει αρνητικό πρόσημο στον δημόσιο τομέα. Το λιμάνι του Πειραιά πλέον αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του γεγονότος, έχοντας ιδιωτικοποιηθεί από κινέζικη εταιρεία για την οποία είναι η μεγαλύτερη της επένδυση στον ευρωπαϊκό χώρο. Όπως γίνεται αντιληπτό, η διαχείριση ενός λιμένα, πόσο μάλλον ενός λιμένα με την γεωγραφική θέση του Πειραιά, εγκαθιδρύει εξουσία και παρέχει δυνατότητες στρατηγικού παρεμβατισμού, οι οποίες θα ήταν διαφορετικά αδιανόητες. Παράλληλα, ένα λιμάνι, εκτός από εμπορικός και οικονομικός κόμβος, είναι και πολιτισμικός. Συνεπώς, η δυναμική παρουσία των Κινέζων στην Ευρώπη μέσω του Πειραιά, είναι άκρως ανησυχητική για τους Ευρωπαίους, οι οποίοι εξαρχής παρακολουθούσαν με καχυποψία την σταδιακή εμφάνιση της Κίνας, φοβούμενοι την πιθανή πολιτική επιρροή της. Όσο κι αν η Ευρώπη όμως, είναι μια ενιαία οντότητα δεν παύει να απαρτίζεται από κράτη μέλη, τα οποία δικαιούνται να λαμβάνουν αυτόνομα αποφάσεις για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους γεγονός που δημιουργεί προβλήματα για την εφαρμογή ενιαίας πολιτικής.

⁵⁴ Βλέπε περισσότερα στο Haralambides Hercules (2017), Globalization, public sector reform and the role of ports in international supply chains, *Maritime Economics & Logistics*, 19, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam, σελ.40, privatization

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

4.1 Διοίκηση και διαχείριση του λιμένα Πειραιά στο παρελθόν

Ίδρυση, ακμή και παρακμή του Πειραιά, συνθέτουν μία από τις μεγάλες ιστορικές περιπέτειες στην ιστορία της ανθρωπότητας. Βασική προϋπόθεση της αθηναϊκής αυτοκρατορίας και καρδιά της αθηναϊκής δημοκρατίας, ο Πειραιάς ήκμασε και παρήκμασε χαράσσοντας μια μακραίωνη κληρονομιά, η οποία ακόμα και σήμερα μεγαλώνει.

Ο Θεμιστοκλής ήταν ο πολιτικός που όχι μόνο οραματίστηκε την ναυτική κυριαρχία της Αθήνας και κατανόησε την σημασία γι' αυτήν των πειραιϊκών λιμανιών. Η θεμελίωση αυτής της κυριαρχίας, έγινε με μία σειρά κοσμοϊστορικής σημασίας αποφάσεων, αρχίζοντας με την οχύρωση του λιμένος (ήδη από το 493 π.Χ.), την ίδρυση του στόλου με τον ναυτικό νόμο του 482 π.χ., στην οποία κατάφερε να εκτρέψει τα έσοδα του δήμου από τα μεταλλεία και τέλος με την κατασκευή των πρώτων νεωσοίκων και την οργάνωση του ναύσταθμου. Η επιλογή αυτή του Θεμιστοκλή, δικαιώθηκε εν καιρώ, καθότι ο Πειραιάς επρόκειτο να αποτελέσει τον πυρήνα της πρώτης μεσογειακής μεγαπόλεως και την προϋπόθεση της στρατιωτικής, πολιτικής και οικονομικής ανάπτυξης της αθηναϊκής αυτοκρατορίας και της αλληλένδετης με αυτήν δημοκρατίας.

Δεν έχει τονιστεί αρκετά σε ποιο βαθμό η ιδιομορφία του Πειραιά επηρέασε άμεσα και ουσιαστικά το ίδιο το πολίτευμα και το μέλλον της Αθήνας. Μετατρέποντας την Αθήνα σε ναυτική δύναμη, ο Θεμιστοκλής έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία μιας ισχυρής νέας τάξης, του «ναυτικού όχλου» δηλαδή των κωπηλατών (περίπου 20.000), η οποία λειτούργησε ως εγγύηση για την διατήρηση και των πρώτων δημοκρατικών μεταρρυθμίσεων και ως δύναμη ώθησης για την ολοκλήρωση της δημοκρατίας. Η εξέλιξη της Αθήνας, πάνω σε αυτή την διπλή κατεύθυνση, της ναυτικής αυτοκρατορίας και της δημοκρατίας, θα αποτελέσει στόχο που με συνέπεια θα ακολουθήσουν και οι επόμενοι ηγέτες των Αθηναίων.

Σε αυτό το σημείο, λαμβάνοντας υπόψη και τα σημερινά δεδομένα, είναι εύλογο να αναρωτηθεί κάποιος, ποια είναι η σημασία ενός λιμένα για την πολιτική και την στρατιωτική δύναμη ενός τόπου. Το παράδειγμα της αρχαίας Αθήνας, προτάσσει ότι η καθιέρωση όχι μόνο του πολιτεύματος αλλά και της μετέπειτα εξουσίας των Αθηναίων, προέκυψε σε μεγάλο βαθμό, μέσα από την ποικιλία υπηρεσιών (όχι μόνο στρατιωτικών) και δραστηριοτήτων που έγιναν εφικτές μέσω του λιμένα. Ακόμη και σήμερα τα δεδομένα δεν έχουν αλλάξει σημαντικά, δεδομένου ότι ο πλέον ναύσταθμος της Σαλαμίνας, είναι η μεγαλύτερη ελληνική ναυτική βάση, η οποία βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από τον Πειραιά και συνεπώς από το κέντρο διοίκησης και λήψης αποφάσεων για τον ελλαδικό χώρο, την Αθήνα.

Χάρη στον Περικλή (συνεχιστή σε τούτο της Θεμιστόκλειας παράδοσης), ο Πειραιάς εξελίχθηκε πολύ γρήγορα στο στρατιωτικό, εμπορικό και πολιτικό κέντρο της πολιτείας των Αθηναίων. Εξίσου σημαντικός με τον στρατιωτικό, ιδιαίτερα στον σχεδιασμό της Περίκλειας στρατηγικής, υπήρξε ο ρόλος του Πειραιά ως εμπορικού κέντρου. Από το πειραιϊκό «Εμπόριον», εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ευημερία, αλλά και αυτή η ύπαρξη της Αθήνας. Το λιμάνι

εξασφαλίζει τον εφοδιασμό της πόλης σε βασικά αγαθά, όπως είναι το αναγκαίο για την διατροφή του πληθυσμού σιτάρι, η απαραίτητη κατασκευή των πλοίων ξυλεία, τα μεταλλεύματα και οι δούλοι. Σε δεύτερη μοίρα έρχονται τα έσοδα από τους λιμενικούς φόρους, την πεντηκοστή (2%) επί της αξίας του φορτίου των εισερχομένων και εξερχόμενων πλοίων και του ελλιμενισμού, που επιβάρυνε πιθανώς τους επιβάτες.

Ιδιαίτερα αυστηροί, είναι οι κανόνες που διέπουν το σιτεμπόριο, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η επάρκεια για την Αθήνα, η πενιχρή παραγωγή της οποίας πρέπει να συμπληρωθεί με εισαγωγές από τον Πόντο, την Αίγυπτο, τη Λιβύη, την Κύπρο και την Σικελία. Αθηναίοι και μέτοικοι έμποροι υποχρεώνονται έτσι ώστε να ξεφορτώσουν όλο το σιτάρι στον Πειραιά, ενώ τα ξένα σιταγωγά πλοία που πλευρίζουν το λιμάνι, είναι αναγκασμένα να διαθέσουν εκεί τα δύο τρίτα του φόρου τους. Την εφαρμογή των νόμων ελέγχει το ειδικό σώμα των σιτοφυλάκων και οι ποινές των παραβατών είναι εξοντωτικές. Παρά ταύτα, η Αθήνα χάρη στο λιμάνι, αποκτά την αίγλη μιας πρωτεύουσας του κόσμου.

Ο Πειραιάς, έγινε το «clearing house» της Μεσογείου, ο τόπος υποχρεωτικής συνάντησης των εμπόρων της οικουμένης, το πρώτο τραπεζικό κέντρο και χρηματιστήριο εμπορευμάτων και ναύλων και συγχρόνως, ταχύτατα αναπτυσσόμενο κέντρο βιοτεχνικής δραστηριότητας. Μαζί με το αργυρομετάλλευμα του Λαυρίου, θα αποτελέσει την πλουσιότερη πηγή εσόδων για το κρατικό ταμείο, καθώς και την υλική προϋπόθεση μιας ανεπανάληπτης άνθησης των τεχνών και των γραμμάτων. Η εικόνα των αγαθών που συρρέουν στον Πειραιά και η ποικιλία της γεωγραφικής τους προέλευσης, είναι αντάξια μιας σύγχρονης καταναλωτικής πόλης.

Από την Κυρήνη έρχεται το σίλφιο και δέρματα, από τον Ελλήσποντο σκουμπρί και κάθε είδους παστό ψάρι, από την Θεσσαλία χόνδρος και βοδινό κρέας, από τις Συρακούσες χοιρινό και τυρί, από την Αίγυπτο караβόπανα και πάπυρος, από την Συρία λιβάνι, από την Κρήτη κυπαρίσσι, από την Λιβύη ελεφαντοστούν, από την Ρόδο σταφίδες και σύκα, από την Εύβοια αγλάδια και μήλα, από την Φρυγία σκλάβοι, από την Αρκαδία μισθοφόροι, από τις Παγάσες δούλοι, από την Παφλαγονία βελανίδια και αμύγδαλα, από την Φοινίκη χουρμάδες και σιμιγδάλι και από την Καρχηδόνα χαλιά και πολύχρωμα μαξιλάρια.

Ήδη με βάση τα παραπάνω, σχηματίζεται μια καθαρή εικόνα όσον αφορά την διοίκηση του Πειραιά, η οποία θυμίζει υπερβολικά την σύγχρονη πραγματικότητα. Θαλάσσιοι δρόμοι επικοινωνίας, επιτρέπουν τις εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών από όλη την Μεσόγειο, τα οποία επιδέχονται την κατάλληλη επιθεώρηση και έλεγχο. Τα φιλοξενούμενα πλοία, και τα αγαθά που μεταφέρουν από και προς τον λιμένα ακολουθούν μία σειρά κανόνων που σχετίζονται με τη ασφάλεια και την ποιότητα, ενώ παράλληλα υπόκεινται υπό την αιγίδα του φορέα που διαχειρίζεται το λιμάνι, στο οποίο αγκυροβολούν και για αυτό υπάγονται σε αντίστοιχη φορολόγηση προς όφελος του φορέα, που τους παρέχει την δυνατότητα να εμπορεύονται τα προϊόντα τους. Το μέγεθος της κίνησης που είχε εκείνη την εποχή το λιμάνι του Πειραιά, δεν άφηνε χώρο για προχειρότητα. Η οργάνωση και η απόδοση αρμοδιοτήτων σε εξειδικευμένο προσωπικό, ήταν απαραίτητες προϋποθέσεις για την ομαλή λειτουργία του λιμένα, ειδικότερα δε όταν αυτό εκτίθετο σε ξένους και συνεπώς άγνωστους επισκέπτες.

Αποτέλεσμα της οικονομικής, υπήρξε η ραγδαία δημογραφική ανάπτυξη του Πειραιά, στην οποία σε μεγάλο βαθμό συνέβαλε η εγκατάσταση ολόένα και μεγαλύτερου αριθμού ετεροδημοτών και μετοίκων, Ελλήνων και ξένων. Ο πληθυσμός αυξάνεται ραγδαία και εν τούτοις, πρόκειται για έναν πληθυσμό ανομοιογενή ως προς την προέλευση, με μεγάλη κινητικότητα, ο οποίος βέβαια υπόκειται σε αυξομειώσεις κατά περιόδους και εποχές, συνήθως με γνώμονα τις οικονομικές και πολιτικές συνθήκες, καθώς και με τα προνόμια που τους παρέχονται. Όπως δείχνουν οι διασωθείσες επιτύμβιες επιγραφές, η προέλευση των ξένων (εκτός ελλαδικού χώρου), είναι σχεδόν αποκλειστικά από την ανατολική Μεσόγειο, την Μικρά Ασία, την Φοινίκη, την Κύπρο και την Αίγυπτο. Στο σημείο αυτό, να σημειωθεί ότι δεν υπήρχαν αμιγώς επιβατικά πλοία. Όσοι επιβάτες ταξίδευαν με πλοίο, επιβιβάζοντουσαν έναντι μίσθωσης κυρίως σε εμπορικά πλοία, τα οποία εκτελούσαν καθιερωμένα δρομολόγια σε συγκεκριμένους προορισμούς. Παρά ταύτα, τα ταξίδια ήταν συχνότερα τους θερινούς μήνες (Μάιο-Οκτώβριο), διότι τον χειμώνα, η ορατότητα ήταν δυσκολότερη εξαιτίας της έλλειψης φωτός.

Ξένοι και μέτοικοι, στον Πειραιά και την Αθήνα, ασκούσαν ποικίλα διαφορετικά επαγγέλματα, γεγονός που ήταν επιτρεπτό χάρη στο ισχύον δημοκρατικό πολίτευμα. Αρκετοί ασχολούνταν με την εμπορική ναυτιλία και γενικότερα με το εμπόριο, ενώ άλλοι ήταν ναύκληροι ή τραπεζίτες. Διανέμποροι, ψαράδες, ελεύθεροι επαγγελματίες, τεχνίτες και εργάτες στις πειραιϊκές βιοτεχνίες, τα ναυπηγεία και τα εργαστήρια (ασπιδοποιεία, ξιφοποιεία, επιπλοποιεία), ανάγονται στα πιο συνήθη επαγγέλματα γι' αυτήν την μερίδα του πληθυσμού.

Ανάμεσά τους αναπόφευκτα μέσα σε αυτόν τον ανάμεικτο, ανήσυχο και κινούμενο πληθυσμό του λιμανιού, κρύβονταν και τα κακοποιά στοιχεία, ο υπόκοσμος. Κακοποιοί και πορνεία εμφανίστηκαν για πρώτη φορά στην κοινότητα του λιμένα, διαταράσσοντας την ομαλή κανονικότητα των συντηρητικών Αθηναίων. Ένα φαινόμενο δύσκολα ελεγχόμενο και αναρχικό για εκείνη την εποχή, που στις νεότερες εποχές εξελίχθηκε σε αναπόσπαστο και οικονομικά πρόσφορο χαρακτηριστικό στα λιμάνια.

Όπως οι δύο σημαντικότερες εγκαταστάσεις για την διαχείριση του στόλου και του εμπορίου, είναι ο Ναύσταθμος και το Εμπόριον. Την διαχείριση του ναύσταθμου και την τήρηση καταστάσεως των πλοίων και του εξοπλισμού τους, είχαν τον 5^ο αι. ειδικοί ετήσιοι άρχοντες, οι νεωροί, τους οποίους βοηθούσε μία επιτροπή δέκα επιμελητών. Τον 4^ο αι. η ίδια ετήσια επιτροπή, με έναν γραμματέα κι έναν ταμεία διατηρούσαν αυτά τα καθήκοντα, ενώ την επιμέλεια της κατασκευής και των επισκευών των πλοίων έχει η επιτροπή των δέκα τριηροποιών. Η εκάστοτε παράδοση των πλοίων στην επιτροπή των επιμελητών του επόμενου χρόνου, συνοδευόταν από μία κατάσταση (ένα διάγραμμα) του ακριβούς περιεχομένου του ναυστάθμου.

Όπως δείχνει ο χώρος εύρεσης των σχετικών επιγραφών, οι επιμελητές ήταν εγκατεστημένοι κοντά στους νεώσοικους του Κανθάρου, στο νότιο όριο του εμπορικού λιμένα, όπου σήμερα βρίσκεται το τελωνείο για τους επιβάτες. Εκεί δίπλα, στην έδρα των επιμελητών των νεωρίων πιθανότατα βρισκόταν η έδρα του στρατηγού, που είχε από τα μέσα του 4^{ου} αι. την ευθύνη των νεωρίων. Στο σημείο αυτό, γινόταν και η παράδοση των πλοίων και των σκευών τους στους τριηράρχους.

Η ανάγνωση των λεπτομερειακών αυτών διαγραμμάτων έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το λεπτολόγο πνεύμα και την διαφάνεια της δημοκρατικής γραφειοκρατίας που τα χαρακτηρίζει, αλλά και για την ακριβέστατη εικόνα της κατάστασης του στόλου κατά την περίοδο από την αναγέννηση έως το τέλος της ναυτικής δύναμης της Αθήνας που δίνουν. Το περιεχόμενο ταξινομείται σε τρεις βασικές ενότητες, την παραλαβή, την επεξεργασία και τα οικονομικά στοιχεία και την παράδοση.

Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει αρχικά την συνοπτική αριθμητική κατάσταση των πλοίων και των εξαρτημάτων που παρελήφθησαν, στην οποία αναφέρεται η θέση τους είτε σε αποθήκες, είτε πάνω στα πλοία. Παραδείγματος χάριν, τον αριθμό των τριήρων που παρελήφθησαν ανελκυσμένες είτε έξω από τους νεώσοικους ή εν πλω. Τον αριθμό των ξύλινων και κρεμαστών εξαρτημάτων που παρελήφθησαν στους νεώσοικους και στην σκευοθήκη, συμπεριλαμβανομένων αυτών που βρίσκονται πάνω στα πλοία που έχουν αναχωρήσει και αυτών που οφείλονται από τις αρχές και από τους τριηράρχους.

Ακόμη, η πρώτη ενότητα, περιλαμβάνει την αναλυτική κατάσταση (όνομα πλοίου, λιμάνι, κατηγορία διατήρησης και το έτος κατασκευής τους) εκείνων από τα παραληφθέντα πλοία που χρειάζονται επισκευή, με τα ονόματα του κατασκευαστή και των υπεύθυνων τριηράρχων, την κατάσταση διατήρησης του πλοίου και του εξοπλισμού του. Ειδικώς αναφέρονται τα πλοία που έχουν αχρηστευθεί στον πόλεμο ή σε καταιγίδα για τα οποία υπάρχει δικαστική απαλλαγή των τριηράρχων από την υποχρέωση αντικατάστασής τους.

Η δεύτερη ενότητα, περιλαμβάνει την κατάσταση των πληρωμών που έγιναν είτε από την πόλη, είτε από τους τριηράρχους για την συντήρηση ή την αντικατάσταση τριήρων ή εξαρτημάτων. Σε κάθε περίπτωση, παρέχεται αναλυτικός κατάλογος των τριήρων που επισκευάστηκαν με το όνομα της τριήρους, του κατασκευαστή, του τεχνίτη και του κόστους της επισκευής και στο τέλος οι απαραίτητες παρατηρήσεις, παραδείγματος χάριν για την περίπτωση που έμεινε ημιτελής η κατασκευή. Η τρίτη και τελευταία ενότητα, αποτελεί το πρωτόκολλο παράδοσης του ταμείου, της αποθήκης (πλοίων, υλικών) και των απαιτήσεων που εκκρεμούν.

Ως προς το ταμείο, αναφέρεται το σύνολο των ποσών που κατεβλήθησαν κατά την διάρκεια του έτους στους δημόσιους εισπράκτορες, το υπόλοιπο ταμείου που παρέλαβαν από τους επιμελητές του προηγούμενου έτους και αυτό που παραδίνουν στους επόμενους. Η παράδοση της αποθήκης, περιλαμβάνει την γενική απογραφή των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των παροπλισμένων και αυτών που βρίσκονται εν πλω και των εξαρτημάτων τους που φυλάσσονται στις διάφορες αποθήκες του ναυστάθμου ή έχουν παραχωρηθεί με ψήφισμα της βουλής για να χρησιμοποιηθούν σε άλλα δημόσια έργα και τέλος κατάλογο των ακινήτων, των επίπλων ακόμα και του άχρηστου υλικού με αναφορά κάθε φορά του χώρου φύλαξης.

Στις απαιτήσεις, περιλαμβάνονται οι εκκρεμούσες υποχρεώσεις των τριηραρχών για τον εξοπλισμό που υποσχέθηκαν να δώσουν ή με τον οποίο έχουν χρεωθεί, τα χρήματα από εισπράξεις παλαιότερων χρεών και από πωλήσεις σκευών που κατεβλήθησαν ήδη στους δημόσιους εισπράκτορες και κατά συνέπεια δεν βρίσκονται στο ταμείο και τέλος, οι λογιστικές διαφορές με τους προηγούμενους επιμελητές. Η οργάνωση του εσωτερικού ελέγχου, πραγματοποιείται μέσα από όργανα διοίκησης, τα οποία έφεραν τον εκάστοτε τίτλο είτε ατομικά είτε ομαδικά. Παρόλο

που οι γραπτές πηγές που έχουμε στην διάθεσή μας για την οργάνωση και την διοίκηση του λιμένα δεν είναι πολύ λεπτομερείς, σχηματίζεται μία καθαρή εικόνα για τους βασικούς πυλώνες της λειτουργίας του.

Όπως ο «Ναύσταθμος», έτσι και το «Εμπόριον», αποτελούσε έναν πολύ καλά οργανωμένο, ξεχωριστό τομέα της πόλης. Η διαχείριση ενός τόσο εκτεταμένου και τόσο δραστήριου χώρου, με πάνω από δέκα καράβια να ξεφορτώνουν και να φορτώνουν κάθε μέρα, ενώ άλλα αραγμένα περιμέναν έξω όλον αυτόν τον κόσμο των ναυτών και των εμπορευομένων, που συντονιζόταν στην αγορά και τα εργαστήρια του λιμανιού ή συναλλασσόταν καθημερινά στο Δείγμα και γύρω από τις τράπεζες, απαιτεί πέρα από τις κτηριακές εγκαταστάσεις, εξειδικευμένες τεχνικές εγκαταστάσεις, γερανούς και προσωπικό ειδικών χειριστών, φορτοεκφορτωτών, βαρκάρηδες καθώς και άλλες δραστηριότητες όπως καπηλειά και πορνεία που έχουν σχέση με την ψυχαγωγία των ναυτικών, για τους οποίους η περιοχή του λιμανιού ήταν ο χώρος που (τότε όπως και σήμερα) παρέμεναν περιορισμένοι.

Όλα αυτά, προϋποθέτουν αποτελεσματική οργάνωση και αστυνόμευση. Την αστυνόμευση του λιμανιού, είχαν ανάλογα με τις αρμοδιότητές τους οι αρχές αγορανόμοι, αστυνόμοι και σιτοφύλακες. Από τα μέσα του 4^{ου} αι. τον κύριο ρόλο έχουν οι δέκα επιμελητές του εμπορίου. Είναι αυτοί που τώρα ελέγχουν την τήρηση από τους μεγαλέμπορους και εφοπλιστές (ναύκληρους) των αυστηρών νόμων που διέπουν τις εισαγωγές και τις εξαγωγές, ιδιαίτερα των σιτηρών, αλλά και των στρατιωτικής σημασίας ειδών. Οι ίδιοι, εισάγουν και διευθύνουν τις δίκες που αφορούν σε σχετικές υποθέσεις. Δεν είναι γνωστό ωστόσο εάν και σε ποιο βαθμό είχαν και την ευθύνη της οργάνωσης και καλής λειτουργίας του πολύπλοκου μηχανισμού του λιμανιού.

Με την πάροδο των ετών και την σταδιακή είσοδο στην Ελληνιστική εποχή, ο Πειραιάς ήρθε αντιμέτωπος με περιόδους κρίσης, οι οποίες επηρέασαν σημαντικά την λειτουργία του λιμένα. Πολιτικές αναταραχές και πολεμικές συγκρούσεις, ταραξαν την ναυτική του δύναμη και ανέστειλαν τις εμπορικές του δραστηριότητες. Η διαχείριση κρίσεων, δεν αποτελούσε προαιρετική μέριμνα εκείνη την εποχή και συνεπώς οι στρατηγικές αποφάσεις που επέρχονταν από το πολιτικό παρασκήνιο επηρέαζαν απρόβλεπτα τόσο τον λιμένα, όσο και την ευρύτερη κοινότητα του Πειραιά. Σε κάθε περίπτωση, η προσπάθεια διάσωσης της λειτουργίας του λιμένα, ήταν αναπόσπαστο κομμάτι της πολιτικής των αρχόντων της εποχής, γεγονός που επιβεβαιώνει την ζωτική σημασία του για την επιβίωση της Αθήνας. Δεν είναι τυχαίο, ότι τον 3^ο αι. π.Χ. η Μακεδονική φρουρά εγκαταστάθηκε στο λιμάνι της Μουνιχίας και ανακτώντας τον έλεγχό του, το χρησιμοποίησε ως μέσο επιβολής της νέας τάξης και εξουσίας που ήρθε να επιβάλει.

Μέχρι την ρωμαϊκή εποχή και συγκεκριμένα κατά την δυναστεία των Αντωνίων, η λειτουργία του λιμένα ήταν πολύ περιορισμένη, ταλαιπωρημένη από την πρόχειρη και κακή διαχείριση και δεν θύμιζε σε τίποτα το παλιό εντυπωσιακό κέντρο της Μεσογείου. Αφότου ολοκληρώθηκαν οι πρώτες επισκευές στις λιμενικές εγκαταστάσεις όπως το Δείγμα και οι ταρσανάδες (νεώρια) του Κανθάρου και της Ζέας, καθώς και διακεκριμένα διοικητικά και θρησκευτικά κτήρια, ο Πειραιάς κατόρθωσε να ανακάμψει και να γίνει εκ νέου ένα κέντρο εξωτερικού εμπορίου.

4.2 Διοίκηση και διαχείριση λιμένα Πειραιά στο σήμερα

Το λιμάνι του Πειραιά, σήμερα, όπως και τότε, αποτελεί ζωτικό κόμβο μεταφορών, εμπορίου, προμηθειών και επικοινωνιών. Η εξέλιξη των επενδύσεων στον λιμένα του επιτρέπει να φιλοξενεί ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων, στις οποίες συγκαταλέγονται οι μεταφορές με οχηματαγωγά / επιβατηγά πλοία (είναι ο μεγαλύτερος λιμένας μεταφοράς επιβατών στην Ευρώπη), εξυπηρέτηση σχεδόν όλων των τύπων φορτίων, πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας αλλά και επισκευές πλοίων. Για την διευκόλυνση του εμπορίου, έχει θεσπιστεί ελεύθερη ζώνη στον Λιμένα Πειραιά (μια ελεύθερη ζώνη τελωνειακού ελέγχου τύπου I), και προσδιορίζεται σύμφωνα με τις Αποφάσεις Δ18/7.8.2013 (ΦΕΚ Β' 2038/22.08.13) και Δ18/9.9.2013 (ΦΕΚ Β' 2330/17.9.2013) του Υπουργού Οικονομικών (Ελεύθερη Ζώνη Πειραιά). Ο ΟΛΠ Α.Ε. είναι το νομικό πρόσωπο, που του έχει παραχωρηθεί η διαχείριση και χρήση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα Πειραιά. Η ιστορία του ξεκινά το 1930, οπότε και συστάθηκε ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με τον ν.4748/1930, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Α.Ν.1559/1950 και κυρώθηκε με τον ν.1630/1951.

Το 1999, ο ΟΛΠ ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου μετασχηματίστηκε σε μετοχική εταιρία (Α.Ε.), με τον ν.2688/1999. Το 2002 το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στον ΟΛΠ (σύμβαση παραχώρησης 2002), το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτιρίων και υποδομών που συμπεριλαμβάνονται στον Λιμένα Πειραιά, για αρχική διάρκεια σαράντα (40) ετών, σύμφωνα με τον ν.2932/2001. Ένα ποσοστό των μετοχών της τάξης του 25,86% διατέθηκε κατά το έτος 2001 σε ιδιώτες επενδυτές μέσω του Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.).

Το 2008 ο ΟΛΠ συνήψε σύμβαση παραχώρησης με την εταιρεία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.» (ΣΕΠ) ως παραχωρησιούχο και την Cosco Pacific Limited (Cosco Pacific) ως εγγυητή. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε με τον ν.3755/2009 και η οποία στην συνέχεια τροποποιήθηκε με τον ν.4072/2012 (Φιλικός Διακανονισμός). Η σύμβαση παραχώρησης αφορούσε την Προβλήτα II του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα και την υποχρέωση κατασκευής και λειτουργίας της Προβλήτας III.

Σύμφωνα με τον ν.3986/2011 της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ Α' 152/1.7.2011), το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ) απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο συμμετοχής στον ΟΛΠ Α.Ε. (74,14% των μετοχών). Το 2014, το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε και ενέκρινε την προτεινόμενη πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ Α.Ε.. Η μεταβίβαση των μετοχών από το ΤΑΙΠΕΔ πραγματοποιήθηκε τον Αύγουστο του 2016, στην Cosco Pacific Limited (Cosco Pacific), έναντι εφάπαξ ανταλλάγματος και υποχρέωσης πραγματοποίησης επενδύσεων εντός 5ετίας από τον νέο μεγαλομέτοχο του ΟΛΠ Α.Ε.

Ο ΟΛΠ σήμερα λειτουργεί ως Α.Ε. εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.), σε συμμόρφωση με τον ν. 4548/2018. Το Διοικητικό του Συμβούλιο αποτελείται από 10 μέλη, εκ των οποίων τα 3 του ΤΑΙΠΕΔ που κατέχει ποσοστό 7,14% των μετοχών. Σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο αλλά και τον ν.4706/2020, δημοσιεύει εκθέσεις, κανονισμούς, πολιτικές και οικονομικές καταστάσεις στην ιστοσελίδα του:

- Έκθεση αποδοχών

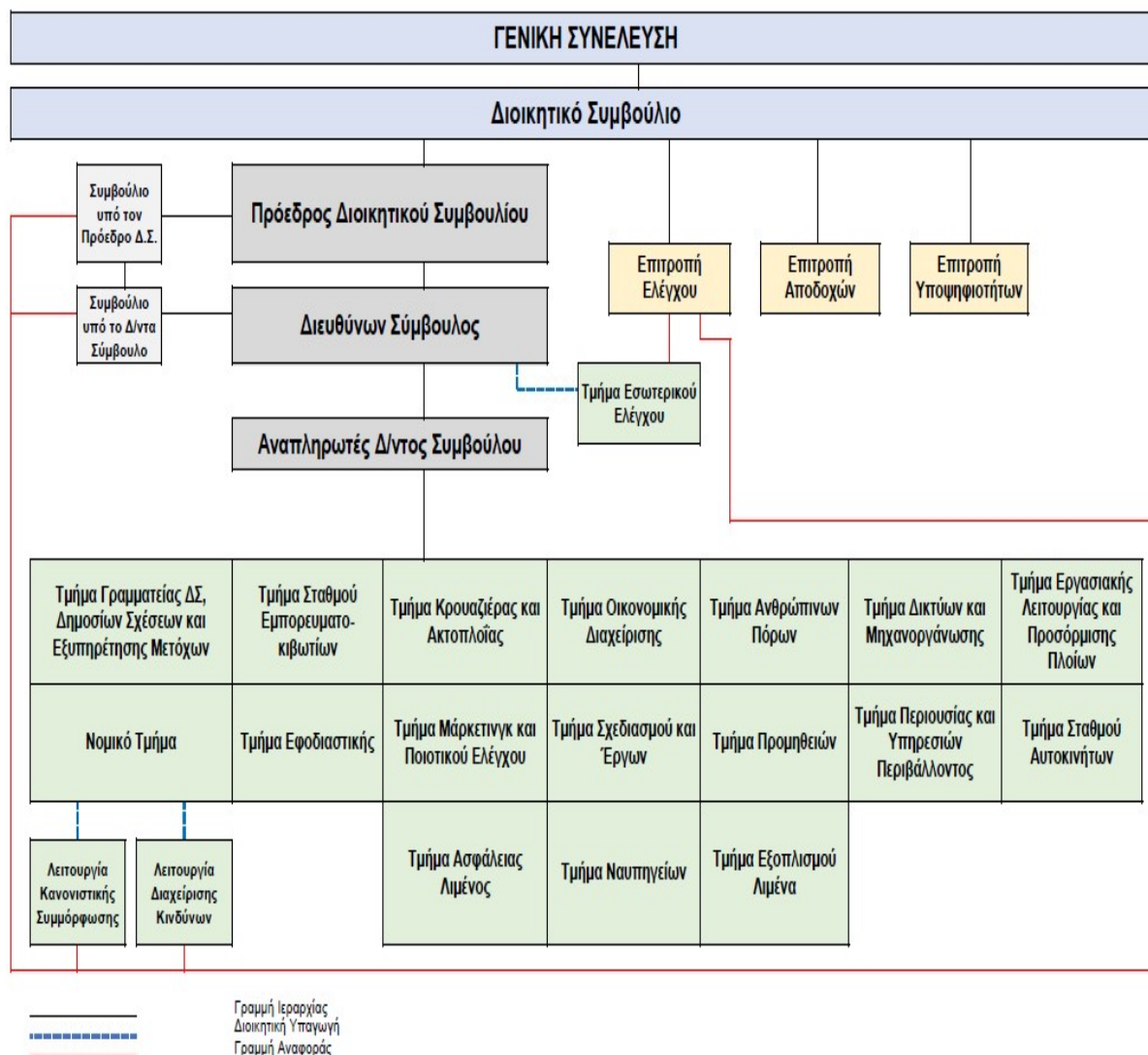
- Έκθεση ESG (Environmental, Social and Governance)
- Έκθεση Ανεξαρτήτων Μελών ΔΣ προς την Τακτική Γενική Συνέλευση
- Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου
- Καταστατικό εταιρείας
- Κανονισμός Λειτουργίας Επιτροπής Ελέγχου
- Έκθεση Πεπραγμένων Επιτροπής Ελέγχου
- Κώδικας Εταιρικής Διακυβέρνησης
- Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ.
- Πολιτική Περιοδικής Αξιολόγησης Συστήματος Εσωτερικού Ελέγχου
- Έκθεση Οικονομικών Αποτελεσμάτων
- Κώδικας Δεοντολογίας
- Κώδικας για την Καταπολέμηση της Διαφθοράς και της Δωροδοκίας
- Πολιτική Διαφοροποίησης Μελών Δ.Σ.
- Πολιτική Σχεδιασμού Διαδοχής Μελών Δ.Σ. και Ανωτάτων Στελεχών
- Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας
- Παρουσιάσεις της εταιρείας στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών του Χ.Α.Α.

Τα κυριότερα όργανα της εταιρείας σήμερα είναι:

- Η Γενική συνέλευση των μετόχων, ως ανώτατο όργανο.
- Το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο ασκεί την διοίκηση της εταιρείας, διαχειρίζεται την περιουσία της, εκπροσωπεί την εταιρεία και λαμβάνει αποφάσεις. Εκλέγεται από την Γενική Συνέλευση και αποτελείται από 11 μέλη. Τα τρία μέλη αυτά είναι Ελληνικής υπηκοότητας οριζόμενα από τον ΤΑΙΠΕΔ, ενώ τα υπόλοιπα οκτώ οριζόμενα από τον μεγαλομέτοχο (Cosco Pacific) είναι αλλοδαποί.
- Η Επιτροπή Ελέγχου που αποτελείται από τρία μέλη του Δ.Σ. και αρμοδιότητά της είναι να συνδράμει το Δ.Σ. στην εκπλήρωση των εποπτικών υποχρεώσεών του.
- Η Επιτροπή Αποδοχών που αποτελείται από τρία Ανεξάρτητα μέλη του Δ.Σ. και λειτουργεί ως ένα αντικειμενικό σώμα σχετικά με την πολιτική αποδοχών.
- Η Επιτροπή Υποψηφιοτήτων αποτελούμε και αυτή από τρία μέλη του Δ.Σ., επικουρούμενη στο έργο του Δ.Σ. διασφαλίζοντας ότι η σύνθεση, η λειτουργία και η δομή του Δ.Σ. είναι σε συμμόρφωση με τις σχετικές νομικές, κανονιστικές και εποπτικές απαιτήσεις, σε επίπεδο γνώσεων και εμπειρίας των μελών του Δ.Σ.

- Το Συμβούλιο Διοίκησης το οποίο αποτελείται από τον Πρόεδρο του Δ.Σ., τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και τους Αναπληρωτές του. Το Συμβούλιο υποστηρίζει και συμβουλευεί τα άλλα όργανα της εταιρείας και λαμβάνει αποφάσεις για ζητήματα που του έχουν ανατεθεί από το Δ.Σ. (ΟΛΠ ΑΕ, Έκθεση ESG 2021, 2021)

Ο ΟΛΠ, πέρα των οργάνων διοίκησης, είναι οργανωμένος σε 21 τμήματα και την Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου. Τα τμήματα αυτά ομαδοποιούνται σε έξι κύριους οργανωτικούς πυλώνες όπου προϊστανται οι Αναπληρωτές Διευθύνοντος Συμβούλου.



Εικ.21 Οργανόγραμμα του Ο.Λ.Π Α.Ε., <https://www.olp.gr/el/o-organismos/domi>

Αναλυτικότερα:

- Άξονας 1
 - Τμήμα Έργων
 - Νομικό Τμήμα
 - Τμήμα προμηθειών
- Άξονας 2
 - Τμήμα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
 - Τμήμα Σταθμού Αυτοκινήτων
 - Τμήμα Εξοπλισμού Λιμένα
 - Τμήμα Ποιοτικού Ελέγχου και Επιθεώρησης
- Άξονας 3
 - Τμήμα Ανθρωπίνων πόρων
 - Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Μάρκετινγκ
 - Τμήμα Κρουαζιέρας και Ακτοπλοΐας
 - Τμήμα Εφοδιαστικής
- Άξονας 4
 - Το τμήμα Δημοσίων σχέσεων, Εξυπηρέτησης μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων
 - Το τμήμα Ελεύθερης Ζώνης και λοιπών τελωνειακών καθεστώτων
 - Το Τμήμα Εργασιακής Λειτουργίας και Προσόρμισης Πλοίων Κεντρικού και Εμπορικού Λιμένα
 - Το Τμήμα Ασφάλειας Λιμένος και Προστασίας του Περιβάλλοντος
- Άξονας 5
 - Το τμήμα Διοίκησης
 - Το τμήμα Ναυπηγείων
 - Το Τμήμα δικτύων και Μηχανογράφησης
- Άξονας 6
 - Το Οικονομικό τμήμα

- Το τμήμα εσόδων
- Το τμήμα δημοσιοποίησης χρηματοοικονομικών πληροφοριών

4.2.1 Αρμοδιότητες Τμημάτων

Στα Τμήματα έχουν εκχωρηθεί αρμοδιότητες ανάλογες της λειτουργίας τους όπως καταγράφονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας ΟΛΠ Α.Ε.:

- Τμήμα Έργων: τον προγραμματισμό, την παρακολούθηση της εξέλιξης και την υλοποίηση των επενδυτικών έργων της εταιρείας, όπως επίσης και για τη συντήρηση του συνόλου των υποδομών (κτιριακές υποδομές, λιμενικά έργα, λοιπά τεχνικά έργα) και η/μ δικτύων (ηλεκτρικά δίκτυα, δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης κλπ) εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης αρμοδιότητας ΟΛΠ Α.Ε.
- Νομικό Τμήμα: παροχή νομικών υπηρεσιών σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα ελληνική νομοθεσία, εκπροσώπηση και υπεράσπιση των οργάνων της Διοίκησης και της εταιρείας ενώπιον κάθε δικαστηρίου.
- Τμήμα Προμηθειών και Ασφαλίσεων: διεκπεραίωση όλων των απαιτούμενων διαδικασιών αναθέσεων συμβάσεων, διαχείριση διαγωνιστικών διαδικασιών, Δημιουργία Μητρώου και την Οργάνωση διαχείρισης Προμηθευτών, συντονισμό της διαδικασίας εκποίησης παγίων της Εταιρείας, Διαχείριση Ασφαλιστικών Συμβάσεων, συντονισμό των διαδικασιών διαχείρισης υλικών ζημιών
- Τμήμα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων: διαχείριση και την λειτουργία του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, όπου εκτελούνται εργασίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων
- Τμήμα Σταθμού Αυτοκινήτων: διαχείριση και λειτουργία των σταθμών αυτοκινήτων όπου εκτελούνται εργασίες φορτοεκφόρτωσης αυτοκινήτων
- Τμήμα Εξοπλισμού Λιμένα: επισκευή και συντήρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού, των μηχανημάτων, των οχημάτων και του πάσης φύσεως μηχανολογικού εξοπλισμού καθώς και έλεγχο, παραλαβή, τη διαχείριση, φύλαξη και διάθεση των υλικών της Εταιρείας.
- Τμήμα Ποιοτικού Ελέγχου και Επιθεώρησης: έλεγχο και πιστοποίηση της ποιότητας πάσης φύσεως εξοπλισμού, μηχανημάτων και λοιπών υλικών και υπηρεσιών προς την Εταιρεία καθώς επίσης έλεγχος και πιστοποίηση των παρεχόμενων από την Εταιρεία υπηρεσιών.
- Τμήμα Ανθρώπινων Πόρων: δραστηριότητες που σχετίζονται με τον σχεδιασμό, την διαχείριση, την αξιοποίηση και την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της εταιρίας με τα ζητήματα επιλογής, πρόσληψης, τοποθέτησης, μετακίνησης, αξιολόγησης και της λύσης

της οποιασδήποτε μορφής εργασιακής σχέσης εργαζομένων της Εταιρίας διερεύνηση και ανάπτυξη των συνολικών αμοιβών και λοιπών παροχών του προσωπικού, την υλοποίηση όλου του κύκλου έκδοσης της μισθοδοσίας των εργαζομένων

- Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Μάρκετινγκ: ανάλυση, μελέτη και εκτίμηση της εγχώριας και διεθνούς αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, διαμόρφωση προτάσεων για την βελτίωση της θέσης της Εταιρείας στην αγορά και η επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης στους τομείς της Κρουαζιέρας, της Ακτοπλοΐας, των Τερματικών Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων και Αυτοκινήτων, των Ναυπηγείων, της Εφοδιαστικής, υποβολή προτάσεων επί θεμάτων τιμολογιακής πολιτικής
- Τμήμα Κρουαζιέρας και Ακτοπλοΐας: διαχείριση και λειτουργία των σταθμών Κρουαζιέρας και Ακτοπλοΐας με σκοπό την εξυπηρέτηση και επίβλεψη της διακίνησης επιβατών, αποσκευών και οχημάτων
- Τμήμα Εφοδιαστικής: διαχείριση και παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής στα εμπορεύματα γενικού (συμβατικού) φορτίου, καθώς επίσης διαχείριση και λειτουργία του Τερματικού Σταθμού Γενικού Φορτίου - Κέντρου Εφοδιαστικής του ΟΛΠ
- Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων, Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων: διαμόρφωση και υλοποίηση της γενικής στρατηγικής επικοινωνίας και προβολής της Εταιρείας, την εξυπηρέτηση και πληροφόρηση των μετόχων αυτής και κάθε ενδιαφερόμενου τρίτου
- Τμήμα Ελεύθερης Ζώνης και λοιπών τελωνειακών καθεστώτων: ανάπτυξη, διαχείριση και αποτελεσματική λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης του Λιμένος, διαχείριση των εμπορευμάτων που κηρύχθηκαν αζήτητα καθώς και των αποθηκών αποταμίευσης και προσωρινής εναπόθεσης
- Τμήμα Εργασιακής Λειτουργίας και Προσόρμισης Πλοίων Κεντρικού και Εμπορικού Λιμένα: κατανομή, επίβλεψη, συντονισμό και έλεγχο του εργατικού δυναμικού και την χορήγηση των απαιτούμενων μηχανικών μέσων καθώς και διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που αφορούν την Προσόρμιση Πλοίων Κεντρικού και Εμπορικού Λιμένα
- Τμήμα Ασφάλειας Λιμένος και Προστασίας του Περιβάλλοντος: φύλαξη και προστασία των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων, των υποδομών και λοιπών περιουσιακών στοιχείων του ΟΛΠ και προστασία των εργαζομένων κατά την άσκηση των καθηκόντων τους εντός των εγκαταστάσεων της εταιρείας, μέριμνα για τον προσδιορισμό και τη τήρηση των απαιτούμενων μέτρων υγείας, ασφάλειας και πρόληψης εργατικών ατυχημάτων κατά τη λειτουργία της Εταιρείας
- Τμήμα Διοίκησης: κατάρτιση, παρακολούθηση και έλεγχο του προϋπολογισμού των Διοικητικών Δαπανών της Εταιρείας σύμφωνα με τον εκάστοτε ισχύοντα κανονισμό, γραμματειακή υποστήριξη των οργάνων της Διοίκησης και της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας

- Τμήμα Ναυπηγείων: διαχείριση και εκμετάλλευση των χώρων που βρίσκονται εντός της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης ή που εκτελούνται σε αυτούς ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, παροχή υπηρεσιών δεξαμενισμού προς τρίτους, εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών και σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την παρακολούθηση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας της Εταιρείας
- Τμήμα Δικτύων και Μηχανοργάνωσης: διαχείριση, συντήρηση, υποστήριξη, ανάπτυξη και υλοποίηση όλων των υφιστάμενων εφαρμογών και υποδομών πληροφορικής, βάσεων δεδομένων, εξοπλισμού πληροφορικής, δικτύων, ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, καθώς και τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών
- Οικονομικό Τμήμα: διαχείριση και ενημέρωση των λογιστικών βιβλίων της Εταιρείας, λογιστική απεικόνιση των συναλλαγών και των πάγιων περιουσιακών στοιχείων, τήρηση του αρχείου του λογιστηρίου, την οργάνωση και παρακολούθηση των ταμειακών εργασιών και χρηματικών ροών, καθώς και φορολογική συμμόρφωση της Εταιρείας με την εκάστοτε ισχύουσα Νομοθεσία
- Τμήμα Εσόδων: βεβαίωση, τιμολόγηση και είσπραξη κάθε εσόδου της Εταιρείας
- Τμήμα Δημοσιοποίησης Χρηματοοικονομικών Πληροφοριών: σύνταξη και συμμόρφωση της χρηματοοικονομικής πληροφόρησης της Εταιρείας, την κοστολογική ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας καθώς και τη σύνταξη και την παρακολούθηση εκτέλεσης του ετήσιου προϋπολογισμού

Τα Τμήματα επίσης διαχωρίζονται σε υποστηρικτικά και επιχειρησιακά. Τα επιχειρησιακά τμήματα είναι: Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, Σταθμού Αυτοκινήτων, Κρουαζιέρα και Ακτοπλοΐας, Ναυπηγείων & Εφοδιαστικής⁵⁵.

Αρκετά από τα παραπάνω τμήματα έχουν διαχωριστεί επιπλέον οργανωτικά σε τομείς δραστηριότητας. Σε όλα τα Τμήματα έχουν τοποθετηθεί με απόφαση της διοίκησης κατά περίπτωση Προϊστάμενοι Τμημάτων, Αναπληρωτές, Επίκουροι, Επικεφαλείς τομέων, Επιβλέποντες και Επόπτες ιεραρχικά αναφερόμενοι.

Σήμερα, το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ταυτόχρονα ένας ζωτικός κόμβος εμπορίου και επικοινωνίας. Οι λιμενικές δραστηριότητές του, αρκετές εκ των οποίων ιδιαίτερης πολυπλοκότητας, είναι:⁵⁶

- Η κρουαζιέρα, η οποία τα τελευταία χρόνια επηρεάστηκε αρνητικά από την υγειονομική κρίση που προκλήθηκε από τον COVID19
- Η ακτοπλοΐα και η διασύνδεση του λιμένα με τα νησιά του Αιγαίου

⁵⁵ ΟΛΠ ΑΕ, ΚΕΟΛ ΟΛΠ ΑΕ 2021,, 2021

⁵⁶ ΟΛΠ ΑΕ, Έκθεση ESG 2021, 2021

- Οι σταθμοί εξυπηρέτησης πλοίων Pure Car Truck Carriers, μοναδοποιημένου φορτίου και οχημάτων.
- Η ναυπηγοεπισκευή, όπου προσφέρει υπηρεσίες δεξαμενισμού πλοίων (dry dock), με συνεχώς ανοδικές τάσεις στα τελευταία χρόνια
- Και τέλος, η εξυπηρέτηση στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων πλοίων και εμπορευμάτων

Πρόσφατα και συγκεκριμένα τον Ιανουάριο του 2023, εκδόθηκε επίσημα ένα νέο ΦΕΚ, που αφορά την έγκριση αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης λιμένα Πειραιά, κοινώς γνωστό ως Master Plan.

Το εν λόγω πρόγραμμα, προβλέπει μετατροπές, χωρικές αναδιοργανώσεις με συναφείς κατευθύνσεις και μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και προσαρμοσμένες διατάξεις που απασχολούν όλες τις πλέον ζώνες και υποζώνες της ολότητας των εγκαταστάσεων του λιμένα Πειραιά⁵⁷. Οι τέσσερις κύριες ζώνες στις οποίες χωρίζεται η περιοχή, είναι οι εξής: η ζώνη του επιβατικού λιμένα, η ζώνη του εμπορικού λιμένα και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Καθεμία εξ αυτών προβλέπεται να υποβληθεί στις αντίστοιχες αλλαγές, όπως μπορούμε να δούμε λεπτομερώς στις παρακάτω εικόνες (εικ.22,23) (λεπτομερής χαρτογράφηση δύναται να ιδωθεί εντός του ίδιου του ΦΕΚ).

Συνοπτικά προβλέπονται:

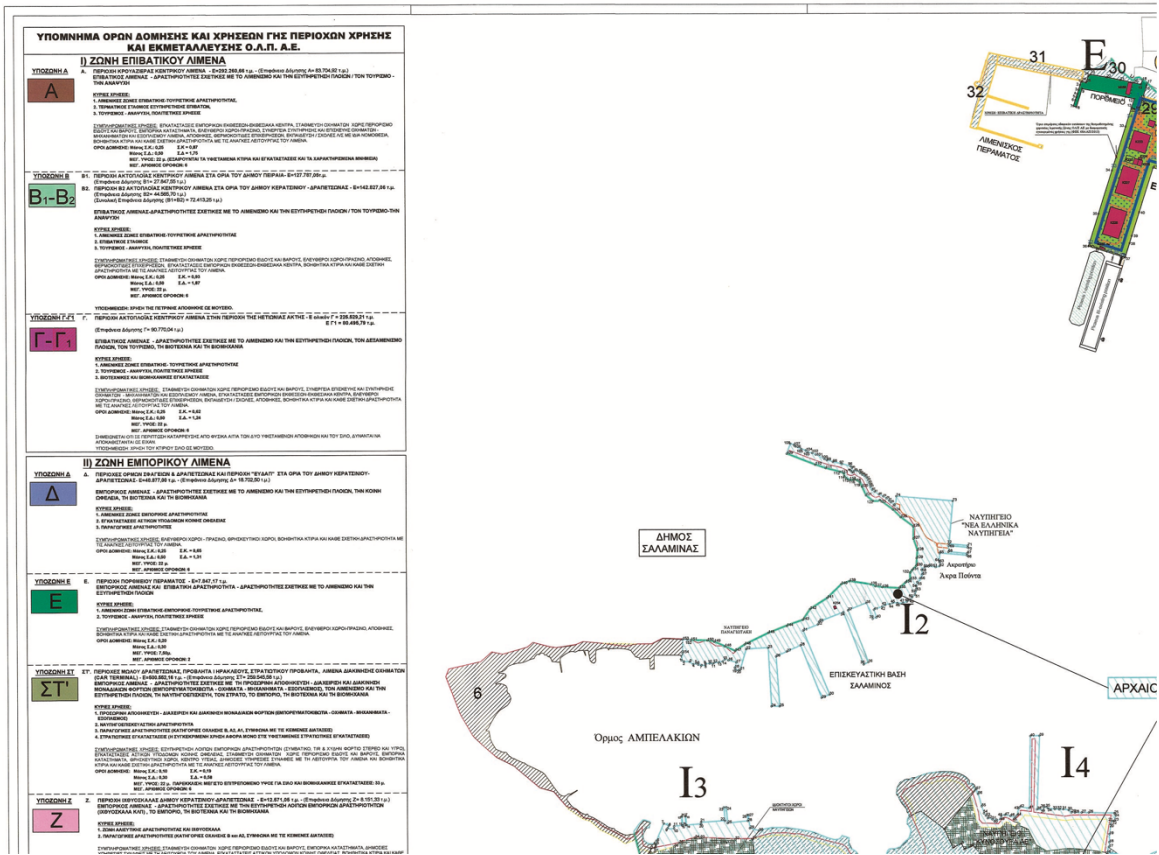
- Η επέκταση του επιβατικού λιμένα στην νότια πλευρά του με στόχο την δημιουργία θέσεων πρόσδεσης πλοίων
- Η κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας επί του εκτεταμένου επιβατικού λιμένα για όσους ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι
- Η ανάδειξη του Κονώνειου τείχους και του τάφου του Θεμιστοκλή ως έργα πολιτιστικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος
- Η μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε σταθμό κρουαζιέρας
- Η μετατροπή του κτηρίου της Παγόδας σε ξενοδοχείο και συνεδριακό κέντρο
- Η μετατροπή της πέτρινης αποθήκης στην ακτή Βασιλειάδη σε μουσείο
- Η βυθοκόρηση του κεντρικού λιμένα
- Η επίταξη οικολογικών λεωφορείων για μετακινήσεις επιβατών εντός του λιμένα

⁵⁷ ΦΕΚ 39/Δ/25-01-2023

- Επισκευές μηχανημάτων στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων
- Κατασκευή νέας προβλήτας πετρελαιοειδών
- Επέκταση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων
- Νέα αποθήκη στην περιοχή πρώην ΟΔΥ κ.α.

Το εγχείρημα της προσπάθειας για την έκδοση του συγκεκριμένου διατάγματος είχε ξεκινήσει προ ετών. Ομολογουμένως, είναι η πρώτη φορά που συντάσσεται και εγκρίνεται επίσημα ένα σταθερό πρόγραμμα ανάπτυξης και αναμόρφωσης για το μέλλον του Πειραιά με μέριμνα για πληθώρα ζητημάτων. Το μόνο που απομένει, είναι η παρακολούθηση των εξελίξεων αυτού του επιβλητικού προγράμματος από σήμερα και στο εξής.

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
 «ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΡΑΣΗΣ
 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1
 ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΡΑΣΗΣ
 36%



Εικ.22 Ζώνη I, II

φαινόμενα, την μεσογειοποίηση και την παγκοσμιοποίηση. Αναπόσπαστο κομμάτι αυτού του εγχειρήματος, υπήρξε ο παραλληλισμός της αρχαιότητας με την σύγχρονη εποχή.

Στόχος αυτού του παραλληλισμού, ήταν η διεξαγωγή διαπιστώσεων σε συγκριτική θεωρητική κλίμακα. Είναι ευρέως γνωστό και αποδεκτό το γεγονός ότι κάθε τι σύγχρονο, αναπτύσσεται σταδιακά από την παλαιότερη πρόμη εκδοχή του στην σύγχρονη και εξελιγμένη του εκδοχή. Παρά ταύτα, υπάρχει η λανθασμένη νόηση ότι την σημερινή εποχή έχουμε πλέον ξεφύγει απόλυτα από το παρελθόν μας και συχνά το παραβλέπουμε ως μια ανάμνηση αποκομμένη από την σύγχρονη πραγματικότητα που ζούμε.

Το βασικό ερώτημα είναι: πράγματι η αρχαιότητα απέχει τόσο πολύ από την σημερινή εποχή; Η αλήθεια είναι, ότι όχι μόνο δεν θα ξεφύγουμε ποτέ από το παρελθόν μας, αλλά αντιθέτως, το παρελθόν μας δεν θα πάψει ποτέ να έρχεται στην επιφάνεια για να μας μαθαίνει κάθε φορά και κάτι καινούργιο. Η στροφή προς τη μελέτη του παρελθόντος, αναπάντεχα μπορεί να μας οδηγήσει σε ανακαλύψεις και διδάγματα, τα οποία δεν θα μπορούσαμε να φανταστούμε ποτέ μόνοι μας.

Η έννοια της διοίκησης βάση της οποίας συντάχθηκε η μελέτη, είναι διαχρονική και στον πυρήνα της, δεν θα αλλάξει ποτέ. Ο παράγοντας θάλασσα και η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσφέρει κυριάρχησε πρωτίστως στην αρχαιότητα. Με γνώμονα το λιμάνι του Πειραιά σε κάθε κεφάλαιο, αναπτύχθηκαν συγκεκριμένοι συντελεστές, που αφορούν απόλυτα τον λιμένα.

Είδαμε, πως η τεχνολογία της εποχής επέτρεψε την δημιουργία κατασκευών που είναι ακόμη κρίσιμης σημασίας για την λειτουργία ενός λιμένα και σε κάποιες περιπτώσεις καλύτερες και πιο μελετημένες από τις σύγχρονες. Το εμπόριο στον πυρήνα του είναι μία πρακτική που επίσης δεν θα αλλάξει ποτέ. Σε έναν κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου, η ποιότητα των υπηρεσιών και της εξυπηρέτησης των πελατών ήταν και παραμένει βασική προτεραιότητα της λειτουργίας ενός λιμένα.

Σήμερα, ο καταμερισμός καθηκόντων σε μία επιχειρησιακή οντότητα όπως μια εταιρεία, σαφώς και εκτελείται σε μεγάλη κλίμακα και σε περισσότερες ειδικότητες, δίχως αυτό να επηρεάζει τα βασικά καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια, τις οικονομικές συναλλαγές και την αποθήκευση που υπήρχαν πάντοτε. Και όλα αυτά, μέσα σε μία ενοποιημένη μεσογειακή κοινότητα, όπως και η αντίστοιχη σημερινή παγκόσμια κοινότητα.

Μέσα από την μελέτη του παλιού, μπορούμε να καταλάβουμε καλύτερα το σύγχρονο και να αναζητήσουμε τρόπους να το κάνουμε ολοένα και καλύτερο. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται τέσσερις προτάσεις εκ των οποίων οι δύο στηρίζονται στο παρελθόν. Ειδικότερα:

1. Ανάγκη βελτιστοποίησης των υπηρεσιών εφοδιασμού-Logistics
2. Επαναλειτουργία του Χρηματιστηρίου Εμπορευμάτων-προϊόντων στο χώρο του λιμένα
3. Επέκταση στον τομέα της Κρουαζιέρας και του ιδιωτικού τουρισμού-yaghting
4. Βελτιστοποίηση των σχετικών υπηρεσιών του λιμένα όπως οι υπηρεσίες ασφάλειας.

Αναλύοντας το φαινόμενο της «μεσογειοποίησης», διαπιστώθηκε ότι στην αρχαιότητα οι Έλληνες με το δίκτυο των αποικιών-πόλεων που ανέπτυξαν, όχι μόνο συνέβαλλαν στη διαμόρφωση του χάρτη της Μεσογείου ως προς το εμπόριο αλλά συνέβαλλαν και στη δημιουργία

κουλτούρας η οποία τους επέτρεψε επί αιώνες να κυριαρχούν και ακόμη και σήμερα να αποτελούν την πολιτισμική βάση που συνθέτει τις σύγχρονες κοινωνίες. Χρήση διαφόρων μοντέλων της παγκοσμιοποίησης θα μπορέσουν να μας δώσουν να κατανοήσουμε τις προσπάθειες που καταβάλλονται από τις μεγάλες δυνάμεις όπως η Κίνα στο λιμάνι του Πειραιά. Χρειάζεται να γίνει περαιτέρω μελέτη για τη διερεύνηση του φαινομένου.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

1. Arnaud P. & Philip de Souza (ed.) (2017), *The Sea in History, The Ancient World*, Woodbridge, The Boybell Press.
2. Arthur De Graauw (2019), *Ancient Port Structures An Engineers Perspective*, Portus Limen Conference at the British School at Rome.
3. Bouras C. (2010), A Harbour Network in the Aegean Sea during the Roman Imperial Period, in *Ancient Ports, The Geography of Connections*, Uppsala Universitet.
4. Buxton D. R (2003), “*Silage science and technology*”, American Society of Agronomy, p.1.
5. Frans Paul van de Putten (2019), *Ports and Chinese political influence in Europe* (report), Clignball Institute.
6. Goulielmos A.M & A.I Pardali (2002), Container Ports in Mediterranean Sea: a supply and demand analysis in the age of globalization, *International Journal of Transport Economies*, Vol.29, p.91-117, Academia Editoriale.
7. Haralambides Hercules (2017), Globalization, public sector reform and the role of ports in international supply chains, *Maritime Economics & Logistics*, 19, p.1-51, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam.
8. Horden P. & N. Purcell (2000), *The Corrupting Sea: a study of Mediterranean Sea History*, Blackwell Publishers.
9. Morris I. (2003), Mediterraneanization, *Mediterranean Historical Review*, 18:2, 30-55, Routledge.
10. Pardali A (1997), “*Port Economics and Policy*”, Interbook, Athens.
11. Pardali A (2001), “*The port Industry*”, Athens, 53-173.
12. Tzogopoulos G. (2017), *COSCO starts to transform Piraeus* (report), Begin-Sadat Center for Strategic Studies.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος(1999) “*Η Ιστορία του Λιμενικού Σώματος*”.
2. Καψάσκης Β.,(2017),“*Ξημέρωμα στην Ιχθυόσκαλα*”, Εφημερίδα Lifo, Εκδόσεις ΔΥΟ ΕΝΑ ΕΚΔΟΤΙΚΗ.
3. Κούρου Φ. (2007), “*Η Εξέλιξη του Λιμένα του Πειραιά και ο Ρόλος του στην Τοπική Ανάπτυξη: Η Συμβολή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης*”, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

4. Κρασονικολάκης Δ., (2019), “Πληροφορίες και πεπραγμένα Δήμου Πειραιά στις 4 Σεπτεμβρίου 1959”.
5. Κωνσταντινίδη Θ. Α., (2020), “MARPOL 73/78: Η Σύμβαση που εντάσσει τη ναυτιλία στον πράσινο δρόμο”, Αποφοίτων Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης Πανεπιστημίου Αθηνών.
6. Λαδιάς Φ.,(2021),“Συγκριτική Τοπογραφία Σύγχρονης και Αρχαίας Αλεξάνδρειας”, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Μεσογειακών Σπουδών.
7. Λεουτσάκου Σ., (2009), “Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην Τοπική Ανάπτυξη”, Διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών, Βιώσιμη Ανάπτυξη, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
8. Λογοτεχνικό Περιβόλι (2015),“Αφιέρωμα στο Φρανσουά Ρενέ Ντε Σατομπριάν 1768-1848”.
9. Μαλαγκονιάρης Σ., (2016), “Ο φοβερός βομβαρδισμός στο κέντρο του Πειραιά έγινε στα «τυφλά»”, Εφημερίδα Συντακτών.
10. Μαλικούτη Σ., (2004),“Πειραιάς 1834-1912”, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, σελ. 138.
11. Μαργαρίτα Β. και Σ. Παπαστράτης (2012), *Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού, Αθήνα, Αιγής*
12. Μίλεσης Σ.,(2018), “Το λιμάνι του Πειραιά την εποχή της δημοτικής εποπτείας 1836 – 1911”, Ιστολόγιο ellas2.wordpress.com.
13. Μπελαβίλας Ν., (2009),“ Η περιπέτεια της κατασκευής ενός σύγχρονου Μεσογειακού Λιμανιού: Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά έως το 1949”, Επιστημονικό Συνέδριο « 170 χρόνια Πολυτεχνείο, οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα».
14. Μπελαβίλας Ν.,(2021),“Ιστορία της πόλης του Πειραιά, 19ος και 20ος αιώνας”, εκδόσεις Αλεξάνδρεια
15. Παρδάλη Α. (2010),“Το λιμάνι του Πειραιά. ”, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
16. Παρδάλη Ι. Α., (2012), “ Το Λιμάνι του Πειραιά: Διαχρονικοί Μετασχηματισμοί και η Αναπτυξιακή του Συμβολή”, Εκδόσεις Διπλογραφία, Αθήνα.
17. Πρέσσα Μ., Ε. (2014), “ Η εξέλιξη της εμπορευματικής – μεταφορικής κίνησης του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. ”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, τμήμα Ναυτιλιακών και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.

18. Συναρέλλη Μ., (1989), *“Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880”*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α., σελ. 181, Αθήνα.
19. Υπουργική Απόφαση 373-18/1/1924 εκπόνηση δύο σχεδίων.
20. Χατζημανωλάκης Γ. (1996), *“Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των Αιώνων”*, Εκδόσεις Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς.
21. Χατζημανωλάκης Γ. (2005), *“Το χρονικό μιας πολιτείας. Πειραιάς 1835-2005”*, Εκδόσεις Δήμου Πειραιά.
22. Χατζημανωλάκης Γ. (2009), *“Ο Πειραιάς και η Ιστορική Διαδρομή του 2600 π.Χ. – 2009 μ.Χ.”*, Εκδόσεις Δήμος Πειραιά.
23. Χλωμούδης Κ.(2001), *“Οργάνωση και Διοίκηση των Λιμένων”*, Πειραιάς Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ.
24. Χλωμούδης Κ. (2011), *“Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία: Λιμενικές Επιχειρήσεις & Συστήματα στην Εποχή της Οργάνωσης & Λειτουργίας Ανταγωνιστικών Λιμανιών”*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
25. Ψαραύτης Χ.(2014), *“Ελληνικά Λιμάνια: Ο δύσκολος δρόμος της ανταγωνιστικότητας”*, σελ. 319 – 324. Technical University of Denmark.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

1. <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com>
2. <http://perialos.blogspot.gr/2013/07/blog-post.html>
3. <https://pireorama.blogspot.com>
4. <https://pireorama.gr>
5. <https://pireorama.gr/> Ιστοσελίδα “Πειραιόραμα Ιστορίας και Πολιτισμού”.
6. www.wikiwand.com
7. www.mixanitouxronou.gr
8. <https://dimitriskrasonikolakis.blogspot.com>
9. <https://docplayer.gr>
10. <https://ellas2.wordpress.com>
11. <https://piraeuspress.gr>
12. <https://www.iefimerida.gr>
13. <https://www.olp.gr/el/o-organismos/domi>