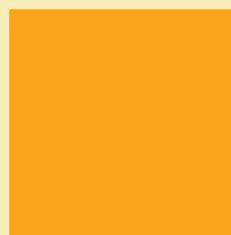
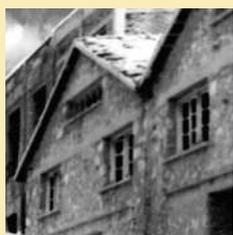
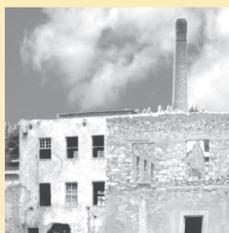
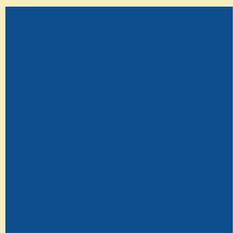


Έλαιουργεῖον καί Σαπωνοποιεῖον
ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΚΑΙ ΚΑΝΕΛΜΟΠΟΥΛΟΣ



ΚΟΙΝΩΦΕΛΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

ΠΑΛΑΙΟ ΕΛΑΙΟΥΡΓΕΙΟ

Το Παλιό Ελαιουργείο, ένας χώρος που σήμερα συνδυάζει όλη τη βιομηχανική και σύγχρονη ιστορία της Ελευσίνας, είναι ένας από τους 5 βιομηχανικούς χώρους της πόλης που σώζονται μέχρι σήμερα.

Ένας χώρος που από το 1875 έως και τη δεκαετία του 1960 λειτούργησε ως Σαπωνοποιείο. Ιδρύθηκε από τους αδελφούς Λύσανδρο και Εμμανουήλ Χαριλάου, ενώ το 1892 αγοράστηκε από τους Επαμεινώνδα Χαρίλαο και Νικόλαο Κανελλόπουλο και έκτοτε μετονομάστηκε σε «Ε. Χαρίλαος - Ν. Κανελλόπουλος».

Ο Επαμεινώνδας Χαρίλαος και Νικόλαος Κανελλόπουλος, ήταν άνθρωποι που μεταξύ άλλων αποτελούσαν τον λεγόμενο «Κύκλο της Ζυρίχης», που απαρτιζόταν από τους πρώτους «εθνικούς» βιομήχανους που έφτιαξαν τις μονάδες τους στην Ελευσίνα.

Το Σαπωνοποιείο πρόσφερε εργασία σε εκατοντάδες εργάτες, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας της Ελευσίνας.

Φιλοξένησε όχι μόνο ντόπιους εργαζόμενους αλλά και οικονομικούς μετανάστες οι οποίοι ξεκίνησαν την πορεία τους μέσα από την Ελευσίνα.

Ο ανενεργός πλέον, χώρος του Παλαιού Ελαιουργείου σήμερα φιλοξενεί πολιτιστικές εκδηλώσεις και στις εγκαταστάσεις του προβλέπεται η δημιουργία χώρων πολιτιστικών λειτουργιών, χώρων πρασίνου και χώρου στάθμευσης.

Σε αυτόν τον εμβληματικό χώρο, που σήμερα περικλείει όλη τη βιομηχανική και πολιτιστική ιστορία του τόπου μας, διοργανώνεται ένα από τα μακροβιότερα Φεστιβάλ, το Φεστιβάλ Αισχύλεια.

Ο Δήμος Ελευσίνας και η Δημοτική Αρχή, με συνέπεια απέναντι στον θεσμό και την ιστορία του τόπου, τα τελευταία χρόνια κάνει σημαντικές προσπάθειες αναβάθμισης και συντήρησης του χώρου του Παλαιού Ελαιουργείου, ο οποίος και αποτελεί ένα πραγματικό στολίδι για την πόλη.

Στο Παλιό Ελαιουργείο, μάλιστα, αναμένεται να ανεγερθεί και το νέο αρχαιολογικό μουσείο της Ελευσίνας, δημιουργώντας όλες τις συνθήκες και προϋποθέσεις για την ανάδειξη της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς και πορείας της πόλης.

Ο Δήμαρχος Ελευσίνας

Αργύριος Ν. Οικονόμου

Το Δ.Σ. της
Κοινοφελούς Επιχείρησης
Δήμου Ελευσίνας (Κ.Ε.Δ.Ε.)

Πρόεδρος: Νικόλαος Βιλλιώτης
Αντιπρόεδρος: Σοφία Αδάμ
Μέλη: Σεβασμία Άνθη
Ευάγγελος Κακοσαίος
Μενέλαος Μίχας
Δέσποινα Οικονόμου
Χριστίνα Οικονόμου
Λεωνίδας Παππάς
Κυριακή Παραδείση
Ηλίας Ρούσσης
Φώτιος - Παναγιώτης Τατάκης

Ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή τους στην έκδοση του παρόντος εντύπου, τον κ. **Κώστα Λυκίδη** για τη διάθεση κειμένων, στοιχείων και φωτογραφιών και την κ. **Σίλια Μιχαήλου** για την επιμέλεια των κειμένων



Είναι αναμφισβήτητο ότι η οικονομική ανάπτυξη της Ελευσίνας έχει συνάρτηση με τα οικονομικά δεδομένα της Ελλάδος στα πρώτα χρόνια της ιδρύσεως του νέου Ελληνικού Κράτους. Το χωριό ήταν ένα κατάλοιπο Ανατολίτικης πόλεως, χωρίς δρόμους, νερό, φως, με γαϊδουράκια και αραμπάδες, γεμάτο σκόνη, λάσπη, βρόμα και απελπισία.

Παρηγοριά του μόνη, η παλιά αίγλη της αρχαιότητας, με τη λαμπρή ιστορία μέσα στους αιώνες.

Κατά την περίοδο 1827-1840 καμία αναφορά δεν συναντάμε για τη βιομηχανία. Τα οργανωτικά και οικονομικά προβλήματα της χώρας ήταν τέτοια που μάλλον δεν επέτρεψαν τέτοιου είδους «πολυτέλειες». Στη μικρή τότε Ελλάδα την έλλειψη σοβαρών κεφαλαίων αισθανόταν περισσότερο η Κυβέρνηση και η προσπάθεια στρεφόταν στη δημιουργία τράπεζας η οποία θα μπορούσε να δώσει μία τόνωση στη γεωργία και τη βιομηχανία.

Η επιτυχής οικονομική πολιτική του Καποδίστρια συνέβαλε θετικά στην ολοκλήρωση της επανάστασης. Επιτεύχθηκε οικονομική βοήθεια από τη Ρωσία και τη Γαλλία και ταυτόχρονα ιδρύθηκε η πρώτη Ελληνική Τράπεζα στη Σύρο, η «Χρηματιστική Τράπεζα». Σε ένα αυστηρό οικονομικό πλαίσιο θεμελιώσε και η Αθήνα την οικονομική της πρόοδο και μαζί με αυτήν ξεκίνησε και η αναδιοργάνωση όλων των δομών στην ευρύτερη περιοχή της.

Για να καταστούν, όμως, όλα αυτά αντιληπτά, θα πρέπει πρωταρχικά να κατανοήσουμε τα μέτρα, τα μεγέθη και τις δυνατότητες της εποχής. Οι τιμές των οικοπέδων είναι χαμηλές. Στη Σταδίου έχει 3 δρχ. ο τετραγωνικός πήχυς.

Το 1846 η αμοιβή της εργασίας ήταν:

Ανειδίκευτος εργάτης 2 δρχ., Υφαντουργός 2,70 δρχ., Κτίστης 5 δρχ., Κατώτερος Δημόσιος Υπάλληλος 4 δρχ., Μέσος Δημόσιος Υπάλληλος 4 δρχ., Ανώτερος Δημόσιος Υπάλληλος 8,5 δρχ.

Και οι τιμές των τροφίμων, με μονάδα μέτρησης την οκά, ήταν:

Ψωμί 25 λεπτά, Λάδι 1,5 δρχ., Ρύζι 50 λεπτά, Φασόλια 25 λεπτά, Πατάτες 15 λεπτά, Βούτυρο

(Ρωσίας) 2 δρχ., Γαλοπούλες 3 δρχ. ολόκληρες, Κότες 1 δρχ ολόκληρες, Αυγά 3 λεπτά καθένα, Καφές 2 δρχ., Ζάχαρη 1,50 δρχ., Μαύρο Χαβιάρι 4 δρχ.

Ενώ οι ισοτιμίες της δραχμής μεταξύ 1850 και 1870 ήταν:

Γαλλικό φράγκο 1,11 δρχ, Λίρα Αγγλίας 28,12 δρχ., Δουκάτο χρυσό 13,60 δρχ., Φράγκο Ελβετικό 0,95 δρχ., Ρούβλι Ρωσίας Αργυρό 0,41 δρχ.

(Από το βιβλίο «**Η Οικονομική Ιστορία των Αθηνών**», Αναστασίου Λώζου 1984)

Μια μορφή οικονομίας που αρχίζει σιγά σιγά να χάνεται από την Ατική είναι η δασική οικονομία. Οι οικοπεδούχοι αρχίζουν να καίνε τα δάση και να ξεριζώνουν τους αμπελώνες και τους ελαιώνες ενώ την καταστροφή του τοπίου συμπλήρωσαν τα πολλά καμίνια ασβέστη και τα λατομεία που λειτουργούσαν χωρίς κανένα φραγμό ή έλεγχο.

Το 1841 ιδρύεται η «**Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος**» η οποία έδωσε ώθηση στη βιομηχανία χρηματοδοτώντας αρκετές επιχειρηματικές προσπάθειες. Δύο σπουδαία ακόμα γεγονότα που ώθησαν την ανάπτυξη της βιομηχανίας, ήταν η ίδρυση του **Χρηματιστηρίου Αξιών** το 1876 καθώς και η εγκατάσταση των πλουσίων ομογενών από την Αίγυπτο οι οποίοι έφεραν και επένδυσαν μεγάλα ποσά σε επιχειρήσεις στη χώρα.

Το 1837 δημοσιεύεται το διάταγμα «**Περί συστάσεως επιτροπής επί της εμπνεύσεως της εθνικής βιομηχανίας**» το οποίο δίνει και ένα στίγμα του ενδιαφέροντος του Κράτους για τη βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας.

Αργότερα, δε, με την προσάρτηση και άλλων περιοχών, η χώρα περιέκλειε πια όλα τα χρήσιμα στη βιομηχανία μεταλλεύματα. Αυτή η αύξηση σε πληθυσμό και έκταση της χώρας προκαλεί φυσιολογικά οικονομικά κέρδη, από τα οποία το μεγαλύτερο μέρος συγκεντρώνεται στην περιοχή της πρωτεύουσας. Εμφανίζονται δε και ορισμένοι πρωτοπόροι Έλληνες επενδυτές του εξωτερικού, όπως ο Στέφανος Ξένος, οι οποίοι ήταν διατεθειμένοι να επενδύσουν κεφάλαια που προέρχονταν από

τη Δυτική Ευρώπη. Δημιουργήθηκαν τέσσερα σημαντικά μηχανοποιεία στον Πειραιά με σημαντικές εξαγωγές. Ο πυρήνας αυτός των βιομηχανιών δεν ευδοκίμησε καθότι ήταν απροστάτευτες από το Κράτος, άνοιξαν όμως τον δρόμο στους επόμενους, όπως ήταν οι: Επαμεινώνδας Χαρίλαος, Νικόλαος Κανελλόπουλος, Λεόντιος Οικονομίδης, Χατζηκυριακός Ανδρέας κ.ά.

Βεβαίως, δεν πρέπει να παραλείψουμε να σημειώσουμε ότι δεν υπήρχαν υπηρεσίες, δομές, το τραπεζικό σύστημα ήταν σε βρεφική ηλικία και η συγκοινωνία μέχρι το 1850 είχε σημειώσει ελάχιστη πρόοδο. Όπως γράφει ο Άγγελος Οικονόμου «Κατά την ίδρυσιν του Ελληνικού Κράτους ουδεμία υφίστατο εν Ελλάδι αμαξιτός ή και βατή ακόμα οδός». Ο ρυθμός με τον οποίον κινούνταν οι υπηρεσίες και τα τεχνικά συνεργεία ήταν σε απελπιστικό σημείο αργός. Το 1839 άρχισε η κατασκευή της οδού Ελευσίνος - Μεγάρων ενώ συνεχίστηκε και το υπόλοιπο της συνδέσεως Χαϊδαρίου - Θηβών. Το εξωτερικό εμπόριο αρχίζει να παρουσιάζει αύξηση, ενώ τα πλοία με ελληνική σημαία από 85.000 τόνους έφτασαν σε μια εικοσαετία στους 268.000 τόνους. Μέχρι την έκτη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα είχαν κατασκευαστεί 370 χιλιόμετρα δρόμων οι οποίοι ήταν όλοι τοπικοί, χωρίς να αποτελούν εθνικό δίκτυο. Το 1865, για παράδειγμα, το κόστος μεταφοράς αλευριού από τη Λειβαδιά προς τον Πειραιά ήταν 8-10 λεπτά η οκά, από τον Μαραθώνα στην Αθήνα 4 λεπτά, ενώ από το Λίβερπουλ στον Πειραιά στοίχιζε 3,5 λεπτά.



Διαπιστώσεις

Το ελληνικό κράτος δεν μπόρεσε για πέντε δεκαετίες να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τα μεγάλα προβλήματα της υλικής του υποδομής. Ο κακεκτικός του προϋπολογισμός ήταν προσανατολισμένος στην αποπληρωμή δανείων, στην κάλυψη του ελλείμματος και σε τρέχουσες ανάγκες. Ωστόσο, με εξαίρεση το σύντομο πέρασμα του Καποδι-

στρια, δεν υπήρξε ούτε μία ξεκάθαρη στρατηγική ανάπτυξης. Το ελληνικό κράτος βρέθηκε να παραπαίει ανάμεσα σε δύο αντίθετες γραμμές: τη γραμμή της πολεμικής προετοιμασίας για την πραγματοποίηση της Μεγάλης Ιδέας και τη γραμμή της ειρηνικής οικονομικής ανάπτυξης. Στον βωμό της πολεμικής ετοιμότητας σπαταλήθηκαν πόροι που θα μπορούσαν να διοχετευτούν σε έργα. Ένα άρθρο που δημοσιεύτηκε το 1845 στην εφημερίδα «Αιών», μία από τις εγκυρότερες εφημερίδες του 19^{ου} αιώνα, διαπραγματεύεται αυτή τη διαμάχη κάνοντας διαπιστώσεις για την κατάσταση του ελληνικού κράτους: «Πριν επεκταθώμεν τοις εξωτερικοίς εχθροίς ας πολεμίσωμεν πρώτον τους εσωτερικούς, οίτινες είναι δυνατώτεροι και επικινδυνώδεστεροι. Οι εσωτερικοί ούτοι εχθροί είναι τα έλη, δι ων αι ευφωρότεροι γαίαι της Ελλάδος κατέστησαν άχρηστοι, δηλητηριάζουσαι το κλίμα και λυμαινόμεναι τους κατοίκους αυτής, η ανοδία και η αθλιότης των σπανίων δημοσίων οδών, ήτις καταστρέφει το εσωτερικόν εμπόριον και εκτρέφει την ληστείαν. Όλοι ζητούν σήμερον ομοφώνως την εμψύχωσιν της γεωργίας, την καταστροφήν της ληστείας, την εκμάθησιν των βιομηχανικών τεχνών, την κατασκευήν οδών, σιδηροδρόμων και διωρύγων...»

Ο Ι.Α. Σούτσος αναφέρει ότι «Οι Ελευσίνιοι μετά την κατασκευήν της προς τα Μέγαρα αγωγούσης οδού απέκτησαν άμαζας διρόχους εφ' ων μεταφέροντες εις την πρωτεύουσαν το λίαν περιζήτητο προϊόν των καυσόξυλων εξεποιούν αυτά προ τινών ετών, εν ώρα χειμώνος, προς λεπτά εξ την οκάν και εκέρδαιον δρχ. 30 δι' έκαστον δρόμον». Αναφέροντας, δε, και άλλα παραδείγματα για τον ρόλο που παίζει η συγκοινωνία καταλήγει «...αλλ' είναι ανάγκη να αποδείξη τις ότι αι αποστάσεις δια την ανατύξεως των μέσων συγκοινωνίας μηδενίζονται, η κατανάλωσις αυξάνει, αναπτύσσεται, βελτιούται και τελειοποιείται...»

Από το 1850-60 και μετά η σύνδεση με την Αθήνα έχει πλέον ολοκληρωθεί και ο δρόμος είναι σε αρκετά καλή κατάσταση. Ο Von Zentner, πρώτος διευθυντής του Πολυτεχνείου, αναφέρει μεταξύ άλλων «...Η εκμετάλλευσις του ορκοτού πλοίου γίνεται κατά τελειώς πρωτογενή τρόπο εις τα λατομεία της Πάρου, Πεντέλης, Τίνου και Ελευσίνος», ενώ, σε άλλο σημείο, παρατηρεί προφητικά «... η Ελευσίς θα ήτο ιδανική περιοχή διά την ανάπτυξιν συγχρόνων βιομηχανικών μονάδων διότι παρέχει δύο δυνατότητας συγκοινωνίας. Διά της αμαξιτής οδού και δια της θαλάσσης»!!! Και φυσικά δεν γνώριζε το 1860 ότι, λίγα χρόνια μετά, θα είχαμε και σιδηροδρομική σύνδεση της Ελευσίνος με την υπόλοιπη χώρα.

Ο Δήμος Ελευσίνος δημιουργήθηκε το 1836 και περιελάμβανε την Ελευσίνα, τα Κούντουρα, τη Μάνδρα, τη Μαγούλα, το Βιλιάρι, τον Κορακά, με πρωτεύουσα τα Κούντουρα. Γύρω στα 1850, οι

κάτοικοι της Ελευσίνας ήταν περίπου 600 με τάση αύξησης. Ο Ρίζος Ραγκαβής αναφέρει για την Ελευσίνα: «...*Εν μόνον φρέαρ υπάρχει προς χρῆσιν των κατοίκων, εν δε τη πεδιάδι, η διατηρεί αεί την ευφορίαν αυτής, καλλιεργείται, σίτος και εφυτεύθησαν εσκάτως και τίνες ἄμπελοι. Κατὰ τὸ νότιον του χωρίου σώζεται πύργος της εποχής του Μεσαίωνα, και ἕτερος της αὐτῆς εποχῆς οικοδομημένος ἐπὶ των θεμελίων του αρχίου τείχους. Εν Ελευσίνι υπάρχει σταθμός υγειονομικός και τελωνιακός σταθμός Β τάξεως, και δύο σχολεία δημοτικά Γ τάξεως και Ειρηνοδικεῖον*».

Από το 1860 η Ελευσίνα αλλάζει όψη. Αρχίζει να κινείται το εμπόριο με την εγκατάσταση στην πόλη εμπόρων από την Αθήνα οι οποίοι ήθελαν να διακινήσουν το γεωργικό και κτηνοτροφικό πλεόνασμα προς την Αθήνα και την Κόρινθο. Κτίζονται νέες κατοικίες με αρχιτεκτονικές επιρροές και από άλλες περιοχές, ενώ το 1861, λόγω της αυξημένης κίνησης, η Κυβέρνηση επέβαλε διόδια στον δρόμο Ελευσίνας - Θηβών και το 1868 έκανε το ίδιο στον δρόμο Αθῆνας - Ελευσίνας - Μεγάρων, όχι μόνο για τα δίτροχα και τετράτροχα αμάξια αλλά και για τα βοοειδή και τα αιγοπρόβατα που προορίζονταν για την αγορά της Αθῆνας. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο ΦΕΚ 22 της 20^{ης} Ιουνίου 1861 «*επιβάλλονται διόδια ἐπὶ των ἰππασίμων φορτηγῶν και υποζυγίων ζῶων και διαβαινόντων την εθνικὴν ἀπὸ Ελευσίνας εἰς Θήβας και τ' ἀνάπαλιν ἄγουσαν οδόν, ως εφεξῆς Ἄρθρον 1 Ἐπὶ ἐκάστου ἰππασίμου φορτηγοῦ ἵππου ἢ ἡμιόνου λεπτά εἴκοσιν Ἄρθρον 2 Ἐπὶ ἐκάστου ἵππου ἢ ἡμιόνου ἐξευγμένου-εἰς ὄχημα ἢ ἀμάξαν φορτηγόν λεπτά τριάκοντα...*»

ΣΑΠΦΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Ἡ μόνη ἐν Ἀθήναις ἀποθήκη γνησίου σάπωνος Ἐλευσίνος εὐρίσκεται ἐν τῷ νεοσυστάτῳ καταστήματι Δ. Ἐξαρχοπούλου (ὁδὸς Βουλῆς καὶ Μουσῶν) κάτωθεν τῆς οἰκίας κ. Μαρκοπούλου καὶ πλησίον τῆς οἰκίας κ. Φιλήμονος. Πωλεῖται χονδρικῶς καὶ λιανικῶς. (1549

Μέχρι το 1875 στην Ελευσίνα λειτουργούσε ένα κεραμοποιείο, οι δύο αλευρόμυλοι της Τσάνας (Αλεξάνδρα στα Αρβανίτικα) που βρίσκονταν εκεί που βρίσκεται σήμερα το παλαιό γήπεδο του Πανελευσινιακού, μερικές μικρές οικιακές μονάδες παραγωγής σαπουνιού, ένα πρωτόγονο λιοτρίβι καθώς και ένα λατομείο. Για τις μονάδες αυτές, τι γνωρίζουμε προέρχεται από αναφορές περιηγητών ή από κάποια έγγραφα που περικλείουν μικρές και χωρίς λεπτομέρειες αναφορές, τα οποία διασώθη-

καν και υπάρχουν πλέον στα Γενικά Αρχεία του Κράτους και στην Εθνική Βιβλιοθήκη.

Γύρω στα 1870 - 1890 η κατάσταση στην οικονομία διαφοροποιήθηκε κατά πολύ, ίσως και εξαιτίας της Ευρωπαϊκής κρίσης του 1873 η οποία προκάλεσε μετακίνηση κεφαλαίων από τον Δυτικό κόσμο προς την Ανατολή και φυσικά και προς την Ελλάδα. Αυτό το εκμεταλλεύτηκαν Έλληνες που ζούσαν ή σπούδαζαν στο εξωτερικό και φυσικά γνώριζαν από πρώτο χέρι τη μετακίνηση αυτών των κεφαλαίων. Με αυτόν τον τρόπο, φέρνοντας νέες ιδέες μαζί με χρήματα, επένδυσαν σε νέα τεχνολογία. Το αποτέλεσμα ήταν εντυπωσιακό τουλάχιστον. Για παράδειγμα, ο ΣΑΠΦΩΝ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ της εταιρείας ΧΑΡΙΛΑΟΣ - ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ συναγωνίζονταν τον αντίστοιχο Γαλλικό ενώ σε διεθνείς εκθέσεις και διαγωνισμούς είχε πρωτεύσει.

Το ευρωπαϊκό ντύσιμο ήταν το πρώτο εμφανές δείγμα της νέας πραγματικότητας. Οι χοροί στα ανάκτορα με την παρουσία των Βαυαρών, η λειτουργία μεγάλων και πολυτελών ξενοδοχείων (με πρώτο το Μεγάλη Βρετανία), η μουσική που παιζόταν δημόσια, διέδιδαν νέες μορφές κοινωνικής συναναστροφής. Η μεγάλη επανάσταση της ευρω-παϊκής ιστορίας, η χρήση του ατμού, έγινε ορατή και στην Ελλάδα με τα δρομολόγια των ατμοπλοίων, τα πρώτα ατμοκίνητα εργοστάσια και τον σιδηρόδρομο Αθηνών - Πειραιώς. Το φωταέριο, επίσης, από το 1870 και μετά ερχόταν να αντικαταστήσει σιγά σιγά το λυχνάρι.

Όλες οι αλλαγές συγκλίνουν στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα σε μία γενικευμένη αίσθηση της ανάγκης να ακολουθήσει η Ελλάδα τη σύγχρονη εξέλιξη και τη νέα πραγματικότητα που δημιουργήσε η βιομηχανική επανάσταση. Ήταν ανάγκη και αίτημα να ενταχθεί η χώρα στον κόσμο του σύγχρονου ευρωπαϊκού πολιτισμού, αφήνοντας πίσω τις δομές που την κρατούσαν δέσμια στην κατάσταση της καθυστέρησης. Στη συγκυρία αυτή συνέπιπταν τόσο οι ανάγκες της ανερχόμενης αστικής τάξης όσο και η διάθεση επιστροφής των ομογενών κεφαλαίουχων στην ελλαδική αγορά.

Η ανάγκη του εκσυγχρονισμού υπήρξε γενική συνείδηση της ελληνικής πολιτικής τάξης του 19^{ου} αιώνα, αλλά στην πραγματικότητα μόνο ο Τρικούπης μπόρεσε να ανταποκριθεί στο αίτημα αυτό με συγκεκριμένο πολιτικό πρόγραμμα. Οι κινήσεις που είχαν γίνει από τους προκατόχους του (Δεληγιώργης, Κουμουνδούρος) είχαν αποσπασματικό χαρακτήρα και περιορισμένη επιτυχία. Το πρόγραμμα του Τρικούπη ήταν αυτό που σήμερα θα ονομάζαμε εκσυγχρονιστικό. Ιδιαίτερη θέση σε αυτό είχε η ανάδυση της επιστήμης σε κεντρική κοινωνική αξία. Και, φυσικά, εννοούμε πλέον κυρίως τις θετικές επιστήμες, οι οποίες έδιναν την δυνατότητα ώστε να υπάρχει διάχυτη η πεποίθηση ότι η Ελλάδα θα μπει πλέον στη χορεία των πολιτισμένων κρατών της Ευρώπης.

Την ίδια εποχή ήταν φυσικό να αρχίσουν να αναπτύσσονται και οι δομές, το λεγόμενο πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο, με τη μορφή σιδηροδρόμων, δρόμων, λιμανιών, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Η ανάπτυξη αυτή ήταν εντυπωσιακή και ξεκίνησε σε πόλεις που είχαν λιμάνια. Έτσι και η Ελευσίνα εξελίχθηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα σε μια μικρή βιομηχανική πόλη η οποία με τον καιρό μεγάλωσε σε έκταση και πληθυσμό. Αναμφισβήτητα, αφετηρία αυτής της βιομηχανικής εξέλιξης της πόλης αποτελεί κατά κύριο λόγο το λιμάνι της και κατά δευτερεύοντα οι υπόλοιποι τρόποι συγκοινωνίας που αναπτύχθηκαν.

Η Ελευσίνα υπήρξε το τρίτο και νεότερο ιστορικό βιομηχανικό κέντρο της Αττικής, ακολουθώντας με μικρή χρονική απόκλιση τον Πειραιά και το Λαύριο. Η βιομηχανική δραστηριότητα στην πόλη χρονολογείται από το τρίτο τέταρτο του 19ου αιώνα με σχετικά μικρές μονάδες επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων. Η ιστορική βιομηχανική ζώνη δημιουργήθηκε στο παράκτιο μέτωπο της πόλης.

Η βιομηχανική ζώνη δεν περιορίστηκε στην άμεση πολεοδομική περιφέρεια της Ελευσίνας, αλλά επεκτάθηκε σε όλη την ακτή του μεγάλου κόλπου, από τον Σκαραμαγκά στα ανατολικά έως τη Βλύχα στα δυτικά. Κατέλαβε προνομιακά τον παράκτιο χώρο, αποκλείοντας το εσωτερικό της πεδιάδας και την οικιστική ζώνη από τη θάλασσα. Ταυτόχρονα, συνοδεύτηκε με ανάπτυξη βαρέων λιμενικών δραστηριοτήτων ναυπήγησης, διάλυσης πλοίων και λιμενικών φορτοεκφορτώσεων.

Στην Ελευσίνα ενεπλάκη άμεσα σχεδόν όλη η ομάδα των μηχανικών -βιομηχάνων του «Κύκλου της Ζυρίχης», καθώς οι περισσότεροι εξ' αυτών, παιδιά εμπορικών, εφοπλιστικών και βιομηχανικών οικογενειών, είχαν φοιτήσει στο εκεί Ομοσπονδικό Πολυτεχνείο τη δεκαετία του 1880-, εισάγοντας τη βαριά χημική βιομηχανία και καθορίζοντας με την κατασκευή των εργοστασίων το μέλλον της πόλης. Ήταν οι χημικοί Νικόλαος Κανελλόπουλος, Λεόντιος Οικονομίδης, Επαμεινώνδας Χαρίλαος, Ανδρέας Χατζηκυριάκος και ο πολιτικός μηχανικός Αλέξανδρος Ζαχαρίου. Λίγο αργότερα προστέθηκαν ο χημικός Μενέλαος Σακελλαρίου και ο φυσικός Παύλος Σαντορίνης.

Η δημιουργία βιομηχανικών μονάδων που ξεκίνησε το 1876 με την ίδρυση του **Ελαιουργείου Σαπωνοποιείου** των αδελφών Χαριλάου συνεχίστηκε το 1892 με την ίδρυση του σαπωνοποιείου Χατζημελέτη - Χατζηηλία, το 1902 με την τιμεντοβιομηχανία ΤΙΤΑΝ και το 1906 με την Ε.Ε.Ο.Ο. (ΒΟΤΡΥΣ). Επίσης, μικρές μονάδες όπως ελαιουργεία, κεραμοποιεία και αλευρόμυλοι υφίσταντο ήδη από παλαιότερα χρόνια και απασχολούσαν ελάχιστους εργάτες. Από τους Βαλκανικούς Πολέμους μέχρι και τη Μικρασιατική Καταστροφή υπήρξε πώση του επεν-

δυτικού ενδιαφέροντος. Αυτό ήταν φυσικό, διότι στην Ελλάδα η κατάσταση ήταν ρευστή και δεν υπήρχε ένα σταθερό πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο που θα επέτρεπε σε ενδιαφερόμενους επενδυτές να φέρουν κεφάλαια κυρίως από το εξωτερικό. Από αυτήν την περιοδοδο περίπου και μετέπειτα αρχίζει μία τεράστια προσπάθεια δημιουργίας βιομηχανιών στην πόλη. Δημιουργούνται το εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ στην παραλία, η χρωματουργεία ΙΡΙΣ, αρκετά ρετινιάδικα, πιο σύγχρονα κεραμοποιεία, ελαιουργεία - βαμβακελαιουργεία, βαρελάδικα, εργοστάσια νάφθης, χημικές βιομηχανίες. Οι ανάγκες σε εργατικά χέρια αυξάνονται με αλματώδη ρυθμό και η εσωτερική μετανάστευση αρχίζει να μεγαλώνει την πόλη. Άνθρωποι από όλη την Ελλάδα αρχίζουν να καταφθάνουν στη νέα τους πατρίδα και μαζί με τους νεοφερμένους Μικρασιάτες δημιουργούν ένα νέο δυναμικό που θα αλλάξει ολοκληρωτικά τη ζωή και τις συνθήκες στην πόλη.



Τα πράγματα εξελίσσονταν πολύ γρήγορα, χωρίς πολλές σκέψεις και διαδικασίες, και φυσικά χωρίς να λαμβάνονται όλες οι προδιαγραφές ασφαλείας λειτουργίας για τους εργαζόμενους αλλά και για το περιβάλλον. Τα αποτελέσματα δεν θα αργούσαν να φανούν και στην ατμόσφαιρα αλλά και στην θάλασσα της Ελευσίνας, αυτόν τον μοναδικό ψαρότοπο. Η τιμεντοβιομηχανία ΤΙΤΑΝ, όπως και το ελαιουργείο ΧΑΡΙΛΑΟΣ - ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, χτίστηκαν δίπλα ακριβώς από τον λόφο των αρχαιοτήτων καταστρέφοντας ολοκληρωτικά αρκετά υπολείμματα της αρχαίας πόλης. Για αυτά, φυσικά κανένας τότε δεν ασχολήθηκε παρά μόνο ο αρχαιολόγος Δημήτριος Φίλιος ο οποίος, σε σημειώματά του σε περιοδικό της εποχής, αφίνει να εννοηθεί ότι οι πιέσεις ήταν αφόρητες ώστε να προχωρήσουν τα έργα χωρίς κωλυσιεργία.

Τα βιομηχανικά ατυχήματα ήταν σε σχεδόν ημερήσια διάταξη. Πολλές είναι οι οικογένειες στην Ελευσίνα αλλά και στις γειτονικές πόλεις που έχουν θρηνήσει θύματα σε σοβαρά βιομηχανικά ατυχήματα που συνέβησαν σε σχεδόν όλα τα εργοστάσια της περιοχής.

Οι εκάστοτε κυβερνήσεις βοηθούσαν με σκανδα-

λώδη πολλές φορές τρόπο τις βιομηχανίες σε όλες τους τις δραστηριότητες. Συναντάμε σειρά από νομοθετικά διατάγματα στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με ευνοϊκές ρυθμίσεις, όπως μείωση της φορολογίας, μηδενισμό λιμενικών τελών, ευνοϊκές τιμές αγοράς άλατος από τις αλικές, καθώς και πλήθος άλλων Βασιλικών Διαταγμάτων που αφορούσαν επιμέρους θέματα. Είναι φυσικό βεβαίως αυτό, διότι πολλοί από τους βιομήχανους που δραστηριοποιήθηκαν στην πόλη ήταν και οι ίδιοι πολιτικοί με υψηλές θέσεις στα κυβερνητικά σχήματα, είχαν συγγενικές σχέσεις με πολιτικούς και υπουργούς και ακόμα ήταν χρηματοδότες πολλών κομματικών σχηματισμών.

Στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στο φύλλο με αριθμό 102 της 23^{ης} Μαρτίου του 1926, ο Ελευσίνας στρατηγός Θεόδωρος Πάγκαλος δημοσιεύει τον νόμο «**περί επιβολής ειδικής φορολογίας υπέρ της κοινότητας του λιμένος Ελευσίνος**». Είναι ουσιαστικά η πρώτη φορά που η κοινότητα θα έχει κάποιο άμεσο οικονομικό όφελος από τις βιομηχανικές μονάδες της περιοχής. Τα διάταγμα αυτό έδωσε στον τόπο μια μεγάλη οικονομική ανάσα και τα οφέλη γίνανε γρήγορα ορατά. Από τα έσοδα που είχε η κοινότητα από την εφαρμογή της νομοθεσίας, επέτρεψαν να γίνουν κάποια έργα ουσίας, όπως φωτισμός, ασφαλτόστρωση δρόμων, λιμενικά έργα, πλατείες, σχολεία κ.α.

— Προηγήθει μετ'επί της Έλευσίνος πενταμελούς επιτροπής της αρχαιολογικής επιτροπής συγκειμένη εκ των κκ. Βυστρατιάδου, Κουμανούδη, Φιντιλιόου, Κεστόρη και Κοκιδίου, όπως εξετέθη πολλά: οίκους εφισκομίας εντός του περιβάλλοντος του αυτού αρχαίου ναού, των οποίων οι ιδιοκτήται προσφέρονται να τας παραχωρήσωσιν επί δικαίη αποζημιώσει και ούτω καταστή δυνατή η άνασκαφή του χώρου.

— Κατά την έκδοσιν ταύτην ο κ. Κουμανούδης άντεγραφε σπουδαιοτάτην διά την ιστορίαν επιγραφήν επί Άντιμάχου άρχοντος μετά τους Μακεδονικούς χρόνους. Η επιγραφή αύτη εφισκεται εν τω εν Έλευσίνι βιομηχανική καταστήματι του κ. Χαρίλαου.

ΕΦΗΜΕΡΙΣ, 23 Μαρτίου 1877

Από το 1900 υπήρχε στην Ελευσίνα η Συντεχνία Οικοδόμων που ήταν και το πρώτο εργατικό σωματείο που δημιουργήθηκε στην περιοχή. Από τότε και σιγά σιγά το εργατικό κίνημα απέκτησε τα δικά του σωματεία σε κάθε εργοστάσιο. Στις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα άρχισαν και οι πρώτες συζητήσεις - διεκδικήσεις από τους εργαζομένους προς τους εργοδότες. Τα αιτήματα αφορούσαν καλύτερες συνθήκες εργασίας, καθιέρωση της Κυριακής ως αργίας, αύξηση των ημερομισθίων καθώς και το οκτάωρο εργασίας. Οι πρώτες απαντήσεις της εργοδοσίας ήταν αρνητικές με αποτέλεσμα το ξέσπασμα των πρώτων κινητοποιήσεων των εργαζομένων. Η πρώτη απεργία έγινε το 1924 αλλά το 1929 πραγματοποιήθηκε η μεγάλη απεργία στην οποία δυστυχώς υπήρξαν και θύματα.

Το Ελαιουργείο - Σαπωνοποιείο ΧΑΡΙΛΑΟΣ & ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

Το πρώτο εργοστάσιο της πόλης ήταν το ονομαζόμενο **Ελαιουργείο - Σαπωνοποιείο «Χαρίλαος και Ράλλης»**, το οποίο κατασκευάστηκε το 1876 στο δυτικό τμήμα της ακτής, δίπλα στις αρχαιότητες, με αρχική ισχύ 30 ίππων. Στις αρχές του 1877 αρχίζει τη λειτουργία του. Ιδρύθηκε από δύο Έλληνες της διασποράς, τον **Εμμανουήλ Χαρίλαο** (ο οποίος αναφέρεται ως Χιώτης εμποροκτηματίας) και τον **Παντιά Α. Ράλλη** (της μεγάλης εμπορικής οικογένειας των Ράλληδων).

Η φυσική θέση της Ελευσίνας, πολύ κοντά στην πρωτεύουσα και στο μεγάλο λιμάνι του Πειραιά, έχοντας μάλιστα δικό της ανέμεμο λιμάνι, καθώς επίσης το ότι βρισκόταν πάνω στον δρόμο που οδηγούσε στην Πελοπόννησο και την Πάτρα, ήταν το βασικό κίνητρο που έφερε στον τόπο τους δύο επενδυτές.

Περί παροχής εις τας έταιρείας ούτων και ούνοπνευματικών «Χαρίλαος και Κανελλόπουλος» και ταυήτων «δ Τεών» ειδικής έγκριστάσεως τηλεφωνικής συσκευασίας μετ. μεταξύ των εργοστασίων των και του σιδηροδρομικού σταθμού Έλευσίνος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α' ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπ' όψει τας διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 19 του νόμου ΒΨΕΗ' περί ταχυδρομικής, τηλεγραφικής και τηλεφωνικής υπηρεσίας, προτάσει του «Ημετέρου επί των Έσωτερικών Υπουργού, παρέχουμεν προς τας έταιρείας «Χαρίλαος και Κανελλόπουλος» ούτων και ούνοπνευματικών, και ταμείων τών Τεών την άδειαν έγκριστάσεως τηλεφωνικής συσκευασίας και κατασκευής ιδίας αυτών διαπάνους τηλεφωνικής γραμμής μεταξύ των εργοστασίων των και του σιδηροδρομικού σταθμού Έλευσίνος, υπό τών όρων να διερχήται η γραμμή αύτη μακρύν των της Κυβερνήσεως, και της ανακλήσεως της διά του παρόντος διατάγματος παρεχόμενης άδειας, έξ μηνος από της αναλήψεως εν τω δήμω τούτῳ από του Κράτους τηλεφωνικής συσκευασίας, άνευ ούδεμιας αποζημιώσεως.

Είς τόν αυτόν Υπουργόν άνατίθεμεν τήν δημοσίευσιν και τήν έκτέλεσιν του παρόντος διατάγματος.

Εν Αθήναις τῆ 30 'Οκτωβρίου 1911

Εν όνόματι του Βασιλέως
Ο Αντιβασιλεύς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΔΟΧΟΣ

Ο Υπουργός των Έσωτερικών
ΑΥ. Γ. ΑΔΕΞΑΝΔΡΗΣ

Το εργοστάσιο αρχικά λειτούργησε ως μια μικρή βιομηχανική μονάδα με Γάλλο επιστάτη - διευθυντή που έφερε την προηγμένη τεχνολογία της πατρίδας του. Μέχρι το 1880 παρήγαγε πυρηνέλαιο και από τότε εξελίχθηκε και σαν σαπωνοποιείο. Η επιχείρηση συμμετείχε το 1878 στη Διεθνή Έκθεση των Παρισίων όπου και διακρίθηκε βραβευόμενη με το χάλκινο μετάλλιο για το ελαιόλαδό της.

Ως πηγή ενέργειας χρησιμοποιούσε τον ατμό και ως πρώτες ύλες πυρήνες ελαιοκάρπου και άλλες

πρώτες ύλες. Το προϊόν μεταφερόταν πολύ εύκολα με πλοία ως την Πάτρα, τη Σύρο και τον Πειραιά, η παραγωγή έφθανε τις 600.000 τόνους -από τους οποίους οι 175.000 εξαγόταν σε χώρες της Μεσογείου- και ο "Σάπων Ελευσίνας" τα χρόνια εκείνα συναγωνιζόταν τον γαλλικό.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ
ΛΙΝΟΣΠΟΡΟΣ ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑΝ

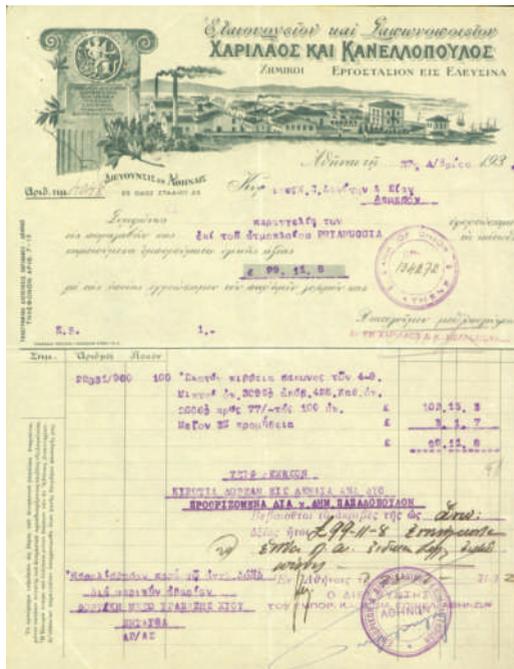
Το αν Έκθεσις έργου τούτου ληλυτοποιήσας είν κ. κ. Χαρίλαος και Κανελλόπουλος αγοράζει εισήκασος προς λιγοςπόρου έλληνικος καθαρός κοσκινισμένος προς λεπτά 38 κατ' έκασ' επί τής προνομίας Πλετορίας δημοτικής και λιμενικής φόρου είν βάρος τών αγοραστών.

Απευθυνθέν
ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΚΑΙ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
Όδός Δραγασανίου 6
Παρακλιέταις Κοινογώνιου Ήουαυτικόν
Αθήνας

Από το παραπάνω δημοσίευμα μπορούμε να εξάγουμε το ασφαλές συμπέρασμα του χρόνου ιδρύσεως της μονάδας αλλά και να αντιληφθούμε ότι ακόμα δεν είχαν οι ντόπιοι καταλάβει περί τίνος πρόκειται και προφανώς συνειρμικά έβγαζαν το συμπέρασμα ότι θα πρόκειται είτε για ελαιτριβείο είτε για ρετσινάδικο. Προϊόντα τα οποία παρήγαγε η περιοχή και με τα οποία είχε συμμετάσχει και στην παγκόσμια Έκθεση στο Παρίσι του 1855 με εκθέματα «ρητίνη, πίσσαν και κατράμι».

Οι Ράλλης και Χαρίλαος, με τη διορατικότητα που τους διέκρινε, είχαν από την αρχή αντιληφθεί ότι στο εργοστάσιο ήταν απαραίτητη η μόνιμη παρουσία κάποιου που θα είχε τις τεχνικές γνώσεις για να μπορεί αυτο να σταθεί στα πόδια του. Τον άνθρωπο αυτόν τον βρήκαν στο πρόσωπο του Γάλλου τεχνικού διευθυντή J. Keck.

Όπως γράφει ο Ντίνος Ρούσης σε δημοσίευσή του στην εφημερίδα ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ «Ένας έμπειρος μηχανικός βιομηχανίας μπορεί εύκολα να παρατηρήσει ότι ο J.Keck (ή κάποιος από την παρέα του) ήταν ένας πολύ καλός μηχανικός με εξαιρετική γνώση και οργάνωση του αντικειμένου της δουλειάς του. Το εργοστάσιο (το 1877 παρακαλώ) είχε πλήρη μηχανισμό πυροπροστασίας και με υδραυλικό μηχανισμό κατάσβεσης της όποιας πυρκαγιάς. Στο εργοστάσιο υπήρχαν πυροσβεστικές αντλίες(!), προφανώς χειροκίνητες ή ατμοκίνητες (που τις είχαν εισαγάγει μαζί με τα υπόλοιπα μηχανήματα από την Γαλλία), υπήρχε επίσης δεξαμενή (ή δεξαμενές) με επαρκή ποσότητα νερού (το εργοστάσιο ήταν μακριά από την θάλασσα για να τροφοδοτούταν το πυροσβεστικό σύστημα με θαλασσινό νερό) και το προσωπικό ήταν εκπαιδευμένο (από την αντίδραση στην κατάσβεση της πυρκαγιάς εξάγεται αυτό το συμπέρασμα) να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους καταστάσεις (μια έρευνα στα συστήματα πυροπροστασίας των σημερινών μικρών εργοστασίων-βιοτεχνιών, που υπάρχουν σε πλήθος διάσπαρτα στο Θριάσιο, θα μας πείσει για την πρωτοπορία και



Τιμολόγιο του 1932

πληρότητα των αντίστοιχων του ελαιουργείου Ελευσίνας και ταυτόχρονα θα μας μελαγχολήσει για την κατάσταση των σημερινών βιοτεχνιών κυρίως).

Ο J.Keck είχε κάνει πολλή καλή δουλειά. Και οι χαριάτες, που γίνανε εργάτες βιομηχανίας, μαθαίνανε σωστά την δουλειά στο εργοστάσιο.»

Σχεδόν ταυτόχρονα με την έναρξη της λειτουργίας του εργοστασίου, δημιουργήθηκε παραγωγή λαδιού με διθειούχο άνθρακα. Η αξία των κτιριακών εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού εξοπλισμού αξιολογείται στα 280 000 φράγκα. Η μηχανή είχε ιπποδύναμη 8 ίππων (ch), το δε πυρνήλαιο που παραγόταν αποστελλόταν στη Μασσαλία.

Περίπου μέχρι το 1887 η εταιρεία δούλεψε με την υπάρχουσα κατάσταση και έπειτα, για πέντε χρόνια, ενοικιάστηκε στον Σαραιντάρη, ο οποίος δραστηριοποιούνταν ήδη στον χώρο με το εργοστάσιο που είχε στον Πειραιά.

Το 1892 ο Επαμεινώνδας Χαρίλαος, χημικός με σπουδές σε Γαλλία και Γερμανία, συνεταιρίζεται με τον επίσης χημικό Νικόλαο Κανελλόπουλο, χημικό με σπουδές στο Πολυτεχνείο της Ζυρίχης, και αγοράζουν το σαπωνοποιείο της Ελευσίνας το οποίο έκτοτε μετονομάστηκε σε «**Ε. Χαρίλαος - Ν. Κανελλόπουλος**».

Ο Επαμεινώνδας Χαρίλαος και ο Νικόλαος Κανελλόπουλος μεγαλούρησαν επιχειρηματικά στην Ελλάδα των αρχών του 20^{ου} αιώνα ξεκινώντας από το εργοστάσιο της Ελευσίνας. Η φιλία τους ήταν δυνατή και σφραγίστηκε όταν ο Νικόλαος Κανελ-

Τα πρόσωπα

ΠΑΝΤΙΑΣ ΡΑΛΛΗΣ

Ο Παντιάς Αντωνίου Ράλλης (1842-1901) ήταν ένας από τους σημαντικούς γόνους του Χιώτικου κλάδου της οικογένειας Ράλλη. Γεννήθηκε στο Λονδίνο το 1842, έζησε το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του στη Μασσαλία, το 1884 εγκαταστάθηκε στην Αθήνα όπου και απεβίωσε στις 27 Δεκεμβρίου 1901. Παντρεύτηκε το 1865 σε ηλικία 23 ετών την Ζεννή Ροδοκανάκη (1843 Μασσαλία- 1924 Αθήνα), με την οποία απέκτησε τρία παιδιά: Τον Αντώνιο (1866 Μασσαλία- 1892 Αθήνα), τον Etienne (1867 Μασσαλία- 1922 Αθήνα) και την Μίνα (1872 Μασσαλία- 1920 Νάπολι Ιταλία).

ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ



Ελάχιστα και μάλλον αποσπασματικά βιογραφικά στοιχεία είναι γνωστά για τον Λύσανδρο Χαρίλαο. Όπως αναφέρει σε άρθρο του ο Ντίνος Ρούσης, γεννήθηκε το 1866 ή (το πιθανότερο) το 1865. Το συμπεραίνουμε αυτό από ένα δημοσίευμα της εφημερίδας Π Ο Σ Ε Ι Δ Ω Ν 1879.3.15: «*Εν τω Σκοπευτηρίω δι-*

γωνίσθησαν χθες σκοπευταί 35. Πρώτος ανδείχθη ο κ. Θεόδωρος Νέγρης βαλών 18 αριθμούς. Δεύτερος ο κ. Λύσανδρος Χαριλάος νέος 13 ετών, βαλών 17 αριθμούς. Εκ των λοιπών κατά σειράν έλαβον αριθμούς 13 ο κ. Ιω. Καραγιαννόπουλος, Εμμ. Δικτάκης 12, Ιω. Σοφιανόπουλος 11, Αντ. Πατσατσόπουλος 11, Μιχ. Τσολάκος 10. Κατά συνέπειαν ανεδείχθη νικητής ο κ. Θ. Νέγρης λαβών εκ των χειρών της επιτροπής αργυρούν νομισματόσημον».

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ

Από τους μεγάλους βασικούς παράγοντες της οικονομικής ανάπτυξης, όχι μόνο της Αθήνας αλλά και της χώρας. Γεννήθηκε στο Γαλάτσι της Ρουμανίας το 1874. Ο πατέρας του μετοίκησε στην Αθήνα το 1879. Ο Επαμεινώνδας πήγε σχολείο στην Αθήνα και φοίτησε στο λύκειο Σιμπούλου και στο γυμνάσιο Νεαπόλεως. Σπούδασε στη Νομική Σχολή του Εθνικού Πανεπιστημίου, ενώ δούλευε υπάλληλος σε ηλικία 17 ετών στην Τράπεζα της Βιομηχανικής Πίστεως της Ελλάδας. Αργότερα, σπουδάζει στα πανεπιστήμια της Γαλλίας, Γερμανίας και Βελγίου. Ο εύπορος τότε πατέρας του έχασε όλη του την περιουσία την εποχή της μεγάλης

πτώσεως των μετοχών του Λαυρίου.

Μετά την επιστροφή του στην Αθήνα συνεταιρίζεται με τον Νικόλαο Κανελλόπουλο και ιδρύουν την εταιρεία «Ε. Χαρίλαος και Ν. Κανελλόπουλος» με αντικείμενο τη βιομηχανία σάπωνος και την ελαιουργεία. Αναδιοργανώνουν το εργοστάσιο της Ελευσίνας. Το 1898 ίδρυσε την Οινοποιική και Οιονοπνευματική Εταιρία Ε. Χαρίλαος και Σια και οχτώ χρόνια αργότερα την Ελληνική Εταιρία Οίνων και Οιονοπνευμάτων ΑΕ. Τα επόμενα χρόνια επεξέτεινε τις δραστηριότητες του και σε άλλους τομείς: ίδρυσε τις επιχειρήσεις ΑΕ Ψυγεία Θεσσαλονίκης και ΑΕ Ψυγεία Πειραιώς, την Οικοδομική Εταιρία Θεσσαλονίκης (1919), που έχτισε το συνοικισμό Χαριλάου στη Θεσσαλονίκη ο οποίος προς τιμή του πήρε το όνομά του, την Τράπεζα Βιομηχανίας (1929), ίδρυσε την ΑΕ Γεωργική Εταιρία Λεσίνι που προχώρησε στην αποξήρανση του έλους Λεσίνι στον Αστακό, έγινε μέτοχος των ασφαλιστικών εταιρειών Ζωή, Πυρ αλλά και ΑΝΑΤΟΛΗ ενώ για πολλά χρόνια ήταν πρόεδρος του Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών, στην ίδρυση του οποίου είχε πρωτοστατήσει. Συνέβαλε στη δημιουργία προσφυγικών συνοικισμών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ως πρόεδρος του Ταμείου Περιθάψεως Προσφύγων. Μετά τον θάνατο του Νικόλαου Κανελλόπουλου το 1936, αναλαμβάνει διευθύνων σύμβουλος στην εταιρεία «Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων». Με πρωτοβουλία του ιδρύεται το 1943 η Ανωτέρα Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών της οποίας ήταν πρόεδρος και καθηγητής του μαθήματος Ιστορίας της Βιομηχανίας και του Εμπορίου. Δίδαξε μέχρι τον θάνατό του. Ήταν ο πρώτος υπουργός του νεοσυσταθέντος Υπουργείου του Επισιτισμού. Ήταν ο πρωτεργάτης της ίδρυσης της Τράπεζας Βιομηχανίας το 1918 και παρέμεινε πρόεδρός της για την πρώτη πενταετία της λειτουργίας της. Πέθανε στην Αθήνα το 1947 σχεδόν φτωχός. Οι περισσότερες από τις εταιρείες του είχαν κλείσει ή είχαν περιέλθει σε ξένα χέρια. Ο γιός του Νικόλαος, μετά από πολυετή αγώνα, κατάφερε να επανακτήσει τον έλεγχο τριών μόνο από τις εταιρείες της παλαιάς αυτοκρατορίας.





ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2022



ΚΟΙΝΩΦΕΛΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ