



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ  
ΦΙΛΟΣΟΦΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ & ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ-ΛΑΟΓΡΑΦΙΑ»



*Οι τροχιόδρομοι της Θεσσαλονίκης, 19<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.*

**Ειδίκευση:** Νεότερη και Σύγχρονη Ελληνική και Ευρωπαϊκή Ιστορία

**Ονοματεπώνυμο:** Αλέξανδρος Γαλατιανός

**Επιβλέπουσα καθηγήτρια:** Άννα Μαχαιρά

**Μέλη τριμελούς εξεταστικής επιτροπής:** Άννα Μαχαιρά, Λήδα Παπαστεφανάκη,  
Άννα Μανδουλαρά

[Θεσσαλονίκη 2016]

\*Στο εξώφυλλο απεικονίζεται ο ηλεκτρικός τροχιόδρομος καθώς διασχίζει την οδό Εγνατία. Το τμήμα της Εγνατίας είναι από το Βαρδάρι προς την οδό Συγγρού, όπου μέχρι και σήμερα είναι συγκεντρωμένα τα περισσότερα ξενοδοχεία της πόλης. Στην εικόνα, δεξιά διακρίνεται το ξενοδοχείο «Βαλκάνια» των αδελφών Παπατζίκου. Αριστερά, διακρίνονται στη σειρά τα ξενοδοχεία «Παρισίων» του Κ. Αγγέλου, «Νέαι Σέρραι» του Οικονόμου στη συμβολή Εγνατίας με Ελένης Σβορώνου, «40 Εκκλησιαί» του Χατζησταμάτη (1924) και «Νέα Νίκη» των Μ. Σίμου και Κ. Ζέρβα (1930).

(Γιάννης Μέγας, Νίκος Χόρμπος, *Η Θεσσαλονίκη μέσα από το φακό του Γιώργου Λυκίδη*, Εκδόσεις Ιανός, Θεσσαλονίκη 2000, σ. 102.)

*Νομίζετε ότι το παρελθόν επειδή έχει ήδη υπάρξει,  
είναι ολοκληρωμένο και αμετάβλητο;  
Α όχι, το παρελθόν φοράει ένα ρούχο από ιριδίζον μετάξι,  
και κάθε φορά που στρέφουμε να το κοιτάζουμε,  
το βλέπουμε και με διαφορετικό χρώμα.  
Μίλαν Κούντερα, Η ζωή είναι αλλού*

Όπως ακριβώς ο Μίλαν Κούντερα περιέγραφε τη θέαση του παρελθόντος, έτσι και αυτή η έρευνα προσπαθεί να δώσει χρώμα σε ένα παρελθόν διαρκώς παρόν στη βίωση του αστικού γίνεσθαι της Θεσσαλονίκης. Έμπνευση αποτέλεσε το αίτημα για βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης, η συμμετοχή του συγγραφέα στο διάλογο που έχει αρχίσει τα τελευταία χρόνια προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά και η ίδια η οικονομική πραγματικότητα, η οποία έθεσε επί τάπητος νέους προβληματισμούς περί συλλογικής δράσης.

Η έμπνευση, όμως, δεν ήταν αρκετή για την ευόδωση της παρούσας προσπάθειας. Έτσι, πρέπει να αποδοθούν ευχαριστίες σε όσους συνέβαλαν προς τη διευκόλυνση διεκπεραίωσης του εγχειρήματος.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους εργαζομένους στα Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας και στο Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης για τη συνεισφορά τους στην αναζήτηση της βιβλιογραφίας και του πρωτογενούς υλικού. Συγκεκριμένα τον Ανέστη Στεφανίδη από το Κ.Ι.Θ., ο οποίος με καθοδήγησε στο Αρχείο Οδοποιίας. Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω την υπεύθυνη του ιστορικού αρχείου της Δ.Ε.Η/Δ.Π.Μ.-Θ., Στέλλα Δράκου, για την πολύτιμη βοήθειά της στην ανεύρεση του απαραίτητου υλικού για την έρευνα, καθώς και τις συζητήσεις για την οργάνωση του ίδιου του αρχείου. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους εργαζομένους της

βιβλιοθήκης του Βαφοπούλειο Πνευματικού Κέντρου για τη βοήθεια που προσέφεραν στην αναζήτηση σπάνιων βιβλίων του Αρχείου Βαφόπουλου. Ακόμα, ευχαριστώ το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης και το ιστορικό αρχείο του Δήμου Καλαμαριάς για τη δυνατότητα πρόσβασης σε αρχειακό υλικό. Τέλος, πρέπει να μνημονεύσω την αρωγή των εργαζομένων στο Αρχείο Χαρτογραφικής Κληρονομιάς στην Άνω Πόλη, οι οποίοι με βοήθησαν στην υπόθεση των συννοικισμών των τροχιοδρομικών υπαλλήλων.

Στη διεκπεραίωση του έργου σημαντική ήταν η συνεισφορά ανθρώπων και ερευνητών. Έτσι, ιδιαίτερη αναφορά οφείλεται στην ιστορικό και φίλη Χαϊδή Κεραμοπούλου, η οποία με βοήθησε κατευθύνοντάς με τόσο στην αρχειακή όσο και τη βιβλιογραφική έρευνα. Επίσης, με τη συμβολή του Σταύρου Καρατζιά κατάφερα και ήρθα σε επαφή με την υπεύθυνη του Ιστορικού Αρχείου της Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ.

Για όλα αυτά, όμως, οφείλω πάνω από όλα να ευχαριστήσω την καθηγήτριά μου Άννα Μαχαιρά, η οποία συνέβαλε τα δέοντα, προσφέροντας την πολύτιμη βοήθειά της με κάθε τρόπο, όταν αυτό κρίθηκε αναγκαίο.

Τέλος, ευχαριστώ τους γονείς μου, οι οποίοι στάθηκαν δίπλα μου σε αυτή την προσπάθεια, με όλα τα δυνατά μέσα.

Αλέξανδρος Γαλατιανός

2015-2016

## Περιεχόμενα

Συντομογραφίες .....	5
Αριθμός Ειδικού Ευρετηρίου.....	8
Εισαγωγή .....	9
Η ανάπτυξη και η μελέτη των πόλεων.....	14
Η ανάπτυξη της πόλης, 17 <sup>ος</sup> -19 <sup>ος</sup> αι. ....	14
Η ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, 17 <sup>ος</sup> -20 <sup>ος</sup> αι. ....	19
Στοχασμός και κατανόηση. Η ιστορική μελέτη της πόλης .....	28
Ο τροχιόδρομος της Θεσσαλονίκης, 1889-1957. ....	36
Ο ιππήλατος τροχιόδρομος, 1889-1908. ....	37
Ο ηλεκτροκίνητος τροχιόδρομος, 1908-1940 .....	44
Προς την κατάργηση, 1940-1957.....	60
Η εργατική συλλογική δράση .....	69
Τα «καινά δαιμόνια» και η αφύπνιση των ταξικών συνειδήσεων, 19 <sup>ος</sup> αι.....	70
Η συνδικαλιστική δράση των εργαζομένων κατά το Μεσοπόλεμο.....	74
Ύφεση της συλλογικής δράσης, 1936-1957 .....	117
Κοινωνική πρόνοια .....	132
Αλληλοβοήθεια και κοινωνική πρόνοια στο Μεσοπόλεμο .....	133
Η κατοικία.....	144
Εργατικός αθλητισμός .....	149
Εργατικός αθλητισμός: ιστορική προσέγγιση.....	150
Ο Ποδοσφαιρικός Σύλλογος Υπαλλήλων ΕΤΗΘ, 1926-1927. ....	153
Επίλογος.....	156
Βιβλιογραφία .....	159
Πηγές.....	159
Βασική βιβλιογραφία .....	162
Παράρτημα.....	181

## Συντομογραφίες

### Α. Ελληνόγλωσσες

Α.Δ.Κ.	Αρχείο Δήμου Καλαμαριάς
Α.Ο.	Αρχείο Οδοποιίας
Α.Σ.Α.	Ανώτατο Συμβούλιο Ανασυγκροτήσεως
Α.Χ.Κ.	Αρχείο Χαρτογραφικής Κληρονομιάς
Γ.Α.Κ.	Γενικά Αρχεία του Κράτους
Γ.Δ.Μ.	Γενική Διοίκηση Μακεδονίας
Γ.Σ.Ε.Ε.	Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος
Δ.Γ.Ε.	Διεθνές Γραφείο Εργασίας (Bureau International du Travail)
Δ.Π.Μ.-Θ.	Διεύθυνση Περιφέρειας Μακεδονίας-Θράκης
Ε.Κ.Ε.Π.Π.	Ευρωπαϊκό Κέντρο Επικοινωνίας Πληροφόρησης και Πολιτισμού
Ε.ΚΕ.Χ.ΧΑ.Κ.	Εθνικό Κέντρο Χαρτών και Χαρτογραφικής Κληρονομιάς
Ε.Κ.Θ.	Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης
Ε.Κ.Κ.Ε.	Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών
Ε.Μ.Ν.Ε.	Εταιρεία Μελέτης Νέου Ελληνισμού
ΕΡΓ.Α.Σ.	Εργατικός Αντιφασιστικός Σύνδεσμος
Ε.Ρ.Ε.Π.	Εθνική Ρεφορμιστική Εργατική Παράταξη
Ε.Τ.Η.Θ.	Εταιρεία Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης
Ι.Α.Μ.	Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας

Κ.Ε.Τ.Η.Θ.	Κρατική Εταιρεία Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης
Κ.Ι.Θ.	Κέντρο Ιστορία Θεσσαλονίκης
Κ.Κ.Ε.	Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος
Κ.τ.Ε.	Κοινωνία των Εθνών
Ο.Α.Σ.Θ.	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
Ο.Ε.Φ.Η.Η.	Ομοσπονδία Εργατών Φωταερίου Ηλεκτροκινήσεως και Ηλεκτροφωτισμού
Π.Κ.Θ.	Πανεργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης
Σ.Ε.Κ.	Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους
Σ.Ε.Κ.Ε.	Σοσιαλιστικό Εργατικό Κόμμα Ελλάδος
Τ.Α.Κ.	Ταμείο Ασφαλίσεως Καπνεργατών
Τ.Η.Θ.-Κ.Ε.	Τροchioδδρομοι και Ηλεκτροφωτισμός Θεσσαλονίκης-Κρατική Εκμετάλλευση
Υ.Ε.Ο.	Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
Υ.Σ.	Υπουργείο Συντονισμού
Υ.Σ.Ε.Σ.Α.	Υπηρεσία Συντονισμού Εφαρμογής Σχεδίου Ανασυγκροτήσεως
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδος της Κυβερνήσεως
Χ.Α.Ν.Θ.	Χριστιανική Αδελφότητα Νέων Θεσσαλονίκης

## **Β. Ξενόγλωσσες**

A.M.A.G.	American Mission for Aid to Greece
B.I.T.	Bureau International du Travail [=ΔΓΕ]

C.R.S.O.	Center for Research on Social Organization
I.C.H.U.E.	International Center for Housing and Urban Economics, Department of Economics, The University of Reading Business School
M.O.P.R.	Mezhdunarodnaia Organizatsiia Pomoshchi Revoliutsioneram (Κόκκινη Βοήθεια)
U.N.R.R.A.	United Nations Rehabilitation and Reconstruction Administration



## Αριθμός Ειδικού Ευρετηρίου

ADM001.01	Αρχείο Γενικής Διοίκησης Μακεδονίας
ADM002.01	Αρχείο Γενικής Διοίκησης Βορείου Ελλάδος
ADM055.01	Αρχείο Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης
JUS001.10, JUS001.4	Αρχείο Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης
JUS003.02, JUS003.04	Αρχείο Ειρηνοδικείου Θεσσαλονίκης

## Εισαγωγή

Η Οθωμανική Αυτοκρατορία κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα βρισκόταν σε κατάσταση σταδιακής παρακμής, καθώς αποτελούσε πεδίο ενσάρκωσης των οικονομικών και γεωπολιτικών συμφερόντων των Μεγάλων Δυνάμεων. Το δεδομένο αυτό, σε συνδυασμό με το πολυεθνές και πολυπολιτισμικό της πληθυσμιακής της σύνθεσης, αλλά και με τη φύση των οικονομικών και κοινωνικών της δομών, δημιουργούσαν πρόβλημα στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων της Δύσης. Ως εκ τούτου, ο εκσυγχρονισμός της Αυτοκρατορίας αποτελούσε επιτακτική ανάγκη, προκειμένου η ίδια να ενταχθεί πλήρως στις ανάγκες του διεθνούς εμπορίου και της ελεύθερης αγοράς. Το Τανζιμάτ, που αποτελούσε το πλαίσιο των προαπαιτούμενων μεταρρυθμίσεων, είχε ως στόχο την αναδιοργάνωση της Αυτοκρατορίας ως προς τους διοικητικούς μηχανισμούς, την οικονομία και τις σχέσεις της με τους υπηκόους.

Η πόλη της Θεσσαλονίκης είχε ιδιαίτερη σημασία για την Οθωμανική Αυτοκρατορία, καθώς αποτελούσε το σημαντικότερο λιμάνι στα Βαλκάνια και το σημείο διεξόδου του διεθνούς εμπορίου της ελεύθερης αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της βαλκανικής ενδοχώρας. Ως εκ τούτου, αποτελούσε εν δυνάμει πεδίο επενδύσεων για τα δυτικοευρωπαϊκά κεφάλαια.. Ένας από τους τομείς των επενδυτικών δραστηριοτήτων ήταν οι αστικές συγκοινωνίες. Έτσι, το 1893 έκανε την εμφάνισή του στους δρόμους της πόλης ο ιππής τροχιάδρομος, ο οποίος εξελίχθηκε σε ηλεκτροκίνητο το 1908. Το όχημα αυτό αποτέλεσε το βασικό μέσο αστικής συγκοινωνίας στην πόλη μέχρι και το 1957, όταν και καταργήθηκε. Κατά τη διάρκεια λειτουργίας των τροχιοδρόμων, οι εργαζόμενοι ανέπτυξαν έντονη συνδικαλιστική δραστηριότητα, ενώ παράλληλα επέκτειναν τη δράση τους στον τομέα του αθλητισμού και, ειδικότερα, του ποδοσφαίρου.

Στο διεθνές ιστοριογραφικό πλαίσιο, οι όροι ανοικοδόμησης της ευρωπαϊκής οικονομίας, η εξέλιξη του αστισμού και τα κοινωνικά κινήματα αμφισβήτησης της μεταπολεμικής περιόδου έθεσαν νέες βάσεις και δημιούργησαν νέους προβληματισμούς στην κοινωνική ιστορία και στην αστική ιστοριογραφία.<sup>1</sup> Στην Ελλάδα, η ανάπτυξη των πόλεων μεταπολεμικά δημιούργησε το ενδιαφέρον για την μελέτη τους. Οι οικονομικές δραστηριότητές τους, η διαμόρφωση των οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων εντός τους και τα νέα κοινωνικά και πολεοδομικά προβλήματα που ανέκυψαν, δημιούργησαν νέα πεδία έρευνας στο πλαίσιο της αστικής ιστοριογραφίας. Ένα τέτοιο πεδίο έρευνας είναι η μελέτη της ιστορίας των αστικών συγκοινωνιών.<sup>2</sup> Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, στο πεδίο έρευνας εντάσσονται οι τροχιόδρομοι.

Σχετικά παραπλήσια ήταν και η πορεία της ιστορίας της εργασίας, το ενδιαφέρον της οποίας μετατοπίστηκε από την πολιτική ιστορία του εργατικού κινήματος στη μελέτη των εργασιακών σχέσεων και της πολιτισμικής κατασκευής της ταξικής συνείδησης, κατά τη δεκαετία του '60 και '70. Νέα ώθηση δόθηκε με τη «γλωσσολογική στροφή» στην ιστορία, καθώς η γλώσσα πλέον αναδεικνυόταν ως εργαλείο συγκρότησης της εμπειρίας. Κατά τις τελευταίες, όμως, δεκαετίες η ιστορία της εργασίας βρίσκεται σε καμπή. Στην Ελλάδα, τμήμα της ιστοριογραφία της οικονομικής ανάπτυξης ασχολήθηκε με τα χαρακτηριστικά της εργατικής δύναμης. Σε αυτό το πλαίσιο αναπτύχθηκε κατά την τελευταία εικοσαετία μία εκδοχή της ιστορίας της εργασίας, η ιστορία των θεσμών, της κρατικής παρέμβασης και της προστατευτικής νομοθεσίας, της οποίας το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στη

---

<sup>1</sup> Peter Clarke, «Preface», *The Cambridge Urban History of Britain*, vol. I, 600-1540, (ed.) D. M. Palliser, Cambridge University Press, Cambridge, New York, Melbourne, Madrid, Cape Town 2000, p. xix.

<sup>2</sup> Θάνος Βλαστός, «Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον», Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων*, τμ. 1, Εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα 2007, σ. 20-23.

διαμόρφωση των εργατικών στρωμάτων στις πόλεις και στη συγκρότηση του κοινωνικού τομέα του κράτους.<sup>3</sup>

Αντίστοιχη ήταν η εξέλιξη της ιστορικής μελέτης του αθλητισμού, η οποία εντατικοποιήθηκε μετά τις δεκαετίες του '60 και του '70. Με έναυσμα την ανάπτυξη των κοινωνικών επιστημών και τη διεύρυνση του επιστημονικού ενδιαφέροντος για το σύνολο των πτυχών του καθημερινού βίου, η ιστορικοποίηση των σπορ προσέφερε μία πληθώρα μελετών και μονογραφιών.<sup>4</sup> Στην Ελλάδα, η ιστορικοποίηση του αθλητισμού ήταν μία διαδικασία που ξεκίνησε να ευοδώνεται από τα μέσα της δεκαετίας του '80 μέσα από την προσπάθεια για ιστορική προσέγγιση της νεότητας.<sup>5</sup>

Η παρούσα εργασία, λοιπόν, αποτελεί μία ιστορική μελέτη που προσπαθεί να χαρτογραφήσει το ανεξερευνήτο πεδίο της ιστορίας των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, της συγκρότησης της συνδικαλιστικής δράσης των εργαζομένων και της ανάπτυξης των αθλητικών δραστηριοτήτων τους. Αυτή η ιστορικοποίηση επιβάλλει και τους άξονες διάρθρωσης της μελέτης. Το πρώτο μέρος της εργασίας καλείται να απαντήσει στο διττό ερώτημα πώς εμφανίστηκαν και πώς μελετήθηκαν οι πόλεις. Το κεφάλαιο αυτό έχει ως στόχο να προσφέρει την οργανική ένταξη των υπόλοιπων μερών στον ιστορικό λόγο. Το δεύτερο μέρος αναλύει την ίδρυση και λειτουργία των τροchioδρόμων, αναδεικνύοντας τη δυναμική αυτής της επένδυσης μέσα στο χρόνο. Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει μνεία στις δυνατότητες που προέκυψαν από την έρευνα στα αρχεία για σύσταση ενός κεφαλαίου, στο οποίο θα

---

<sup>3</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, τεχνολογία και φύλο στην ελληνική βιομηχανία. Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2009, σ. 20-28.

<sup>4</sup> Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός και όψεις της αστικής κοινωνικότητας. Γυμναστικά και αθλητικά σωματεία 1870-1922*, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας, Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Ε.Ι.Ε., Αθήνα 1997, σ. 17-24.

<sup>5</sup> Γιώργος Γάσιος, *Η περίπτωση των ποδοσφαιρικών σωματείων στην ελληνική κοινωνία του Μεσοπολέμου 1922-1936*, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σύγχρονης Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Ιστορίας, Τμήμα Ιστορίας & Αρχαιολογίας, Φιλοσοφική Σχολή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο 2005.

αναλύονταν η εργασία, οι όροι εργασίας και ο καταμερισμός της εργασίας εντός της Εταιρείας Τροχιοδρόμων. Δυστυχώς, η στενότητα χρόνου δεν επέτρεψε την ολοκλήρωση αυτού του εγχειρήματος. Το τρίτο μέρος της έρευνας πραγματεύεται τη διαμόρφωση και την εξέλιξη της συνδικαλιστικής δράσης των τροχιοδρομικών, η οποία υπόκειται στις ευρύτερες εξελίξεις και αναδιατάξεις του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος. Το τρίτο τμήμα της εργασίας ερμηνεύει και περιγράφει την ύπαρξη δομών κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλειας για τους τροχιοδρομικούς. Τέλος, ανιχνεύονται οι όροι συγκρότησης του αθλητικού-ποδοσφαιρικού σωματείου των εργαζομένων κατά τον Μεσοπόλεμο.

Για την ευόδωση της έρευνας αξιοποιήθηκε πληθώρα αρχείων και λοιπών πρωτογενών πηγών, όπως εφημερίδες και απομνημονεύματα. Προκειμένου να μελετηθεί η ιστορία του τροχιόδρομου ανέτρεξα στο Αρχείο Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης, στο Αρχείο Γενικής Διοίκησης Μακεδονίας και στο Αρχείο Γενικής Διοίκησης Βορείου Ελλάδος. Αυτά βρίσκονται στο Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας, σε ψηφιοποιημένη και έντυπη μορφή, και η αναζήτησή τους γίνεται με τον αριθμό ειδικού ευρετηρίου. Η συνδικαλιστική δράση των εργαζομένων αναζητήθηκε μέσα από τα Αρχεία του Πρωτοδικείου και του Ειρηνοδικείου Θεσσαλονίκης στο Ι.Α.Μ. και από το Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης που αποτελεί τμήμα των ιστορικών αρχείων της Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ. Για την έρευνα αναφορικά με τους συνδικαλισμούς των τροχιοδρομικών σημαντική είναι η αναζήτηση στοιχείων στο Αρχείο Οδοποιίας του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης, καθώς από τα έγγραφα που εμπεριέχονται σε αυτό εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα για την ακριβή θέση των συνδικαλισμών στον πολεοδομικό ιστό της πόλης. Επίσης, έγινε χρήση του αρχείου Δήμου Καλαμαριάς και των αποφάσεων του δημοτικού συμβουλίου και του Αρχείου Χαρτογραφικής Κληρονομιάς. Επιπλέον, για την έρευνα

χρησιμοποιήθηκαν εφημερίδες και Φ.Ε.Κ., αρχεία τα οποία βρίσκονται σε ψηφιοποιημένη μορφή σε ιστοσελίδες στο διαδίκτυο.

Ανυπέρβλητο εμπόδιο κατά την εκπόνηση της έρευνας αποτέλεσε η απουσία επαρκών πηγών για τις συνελεύσεις των εργαζομένων. Οι μοναδικές πληροφορίες που μνημονεύονται στην εργασία προέρχονται από την αποδελτίωση στις εφημερίδες *Μακεδονία* και *Ριζοσπάστης* και από ελάχιστες αναφορές που υπάρχουν στο Αρχείο Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης. Επίσης, πολλά έγγραφα του Αρχείου Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης είχαν καταστραφεί ή χαθεί, πριν ξεκινήσει η διαδικασία διάσωσης και οργάνωσης αυτών. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της έρευνας στη βιβλιογραφία προέκυψαν ανακρίβειες ως προς την παράθεση ορισμένων πληροφοριών, με αποτέλεσμα η εξακρίβωση αυτών να κρίνεται επιτακτική για την αποφυγή της αναπαραγωγής τους. Τέλος, η αξιοποίηση των εφημερίδων ανέδειξε το πρόβλημα της ιδεολογικής στράτευσής τους, το οποίο δημιουργούσε αντιφατική εικόνα για τη συνδικαλιστική δράση των τροχιοδρομικών.

## Η ανάπτυξη και η μελέτη των πόλεων

Σε αυτό το τμήμα της εργασίας θα επιχειρηθεί να σκιαγραφηθεί η διαδικασία δημιουργίας των πόλεων και των αιτημάτων που ανέκυψαν για αστικές συγκοινωνίες. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και να την εντάξουμε στο ευρύτερο ερμηνευτικό σχήμα της μπρωντελικής Μεσογείου, προκειμένου να αναδειχθεί ο ρόλος της μέσα στο διεθνές εμπόριο της ελεύθερης αγοράς. Ο τρόπος ανάπτυξης των πόλεων προκάλεσε αλυσιδωτές αντιδράσεις στο χώρο της ιστοριογραφίας μετά τη δεκαετία του '60, καθώς έγινε προσπάθεια να μελετηθεί το φαινόμενο και οι ποικίλες προεκτάσεις του. Οι συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν αναλύονται στο δεύτερο μέρος του κεφαλαίου προκειμένου να ενταχθεί οργανικά η παρούσα εργασία στον ιστορικό και ιστοριογραφικό λόγο.

### Η ανάπτυξη της πόλης, 17<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αι.

Αφετηρία στην αναζήτηση της ανάπτυξης των πόλεων αποτελεί η διαδικασία της εκβιομηχάνισης, καθώς αποτέλεσε κινητήριο μοχλό των κοινωνικών μετασχηματισμών, αφενός,<sup>6</sup> και συμβολίζει την ανάπτυξη της μηχανοποίησης των προϋπαρχουσών βιοτεχνιών και της μεγάλης βιομηχανίας, αφετέρου.<sup>7</sup> Αν και η πόλη ως πραγματικότητα προϋπάρχει της εκβιομηχάνισης, με τη διαδικασία αυτή απέκτησε νέο χαρακτήρα και εξελικτική ορμή.<sup>8</sup> Εντός της συσσωρεύεται ο πλούτος από τις ποικίλες οικονομικές δραστηριότητες. Αυτός ο πλούτος έχει διττή μορφή. Είναι το σταθερό κεφάλαιο, δηλαδή οι απαραίτητες υποδομές για την κίνηση της οικονομίας,

---

<sup>6</sup> Henry Lefebvre, *Δικαίωμα στην πόλη. Χώρος και πολιτική*, (μτφρ.) Πάνος Τσουρνικιώτης, Κλωντ Λωράν, Κουκίδα, Αθήνα 2007, σ. 21.

<sup>7</sup> Louis Bergeron, Marcel Roncayolo, *Από την προβιομηχανική στη βιομηχανική πόλη. Δοκίμιο για τη γαλλική ιστοριογραφία*, (μτφρ.) Πόπη Πολέμη, Ρίκα Μπενβενίστε, Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 1984, σ. 7.

<sup>8</sup> Henry Lefebvre, *Δικαίωμα στην πόλη...*, ό.π., σ. 21-22.

και το κινητό κεφάλαιο, το οποίο λαμβάνει τη μορφή πιστώσεων, εργατικού δυναμικού και τεχνογνωσίας.<sup>9</sup> Κατά την πρωτοβιομηχανική περίοδο, στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, το σταθερό κεφάλαιο δε διαδραματίζει σημαντικό ρόλο εντός της πόλης, καθώς οι επενδύσεις πραγματοποιούνται στις αγροτικές περιοχές λαμβάνοντας τη μορφή υποδομών, όπως δρόμοι και πλωτά κανάλια, και οικονομικών μονάδων, όπως ορυχεία και αγροτικές εκμεταλλεύσεις.<sup>10</sup> Ο λόγος είναι ότι οι αγροτικές, μη αστικές ζώνες μπορούν να συντηρήσουν το εργατικό δυναμικό, καθώς δύνανται να καλύπτουν τις επισιτιστικές ανάγκες των πληθυσμών αυτών.<sup>11</sup>

Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η σύγχρονη εκβιομηχάνιση συνεχίζει να δίνει έμφαση σε επενδύσεις σε μη αστικές ζώνες. Οι μηχανές αρχίζουν να παρεισφρέουν με ταχύτερους ρυθμούς στην παραγωγική διαδικασία<sup>12</sup> και κατασκευάζονται οι σιδηρόδρομοι<sup>13</sup>. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση του εργατικού δυναμικού γύρω από αυτές τις δραστηριότητες. Έτσι, αρχίζουν να δημιουργούνται στην ύπαιθρο αστικές συσσωματώσεις και εγκαταστάσεις με άναρχο τρόπο, μετατρέποντας, ουσιαστικά, το βιομηχανικό κεφάλαιο σε αστικό<sup>14</sup>. Άλλωστε, η εκβιομηχάνιση και η βιομηχανική παραγωγή επιτείνουν το φαινόμενο της αστικοποίησης, καθώς προσφέρουν τα κατάλληλα εργαλεία και τους αναγκαίους όρους.<sup>15</sup> Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, παρατηρείται η επένδυση κεφαλαίων σε ήδη διαμορφωμένα αστικά κέντρα και

---

<sup>9</sup> Fernand Braudel, *Η δυναμική του καπιταλισμού. Ο καπιταλισμός-ένα μάθημα ιστορίας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1992, σ. 33-58.

<sup>10</sup> Paul M. Hohenberg, Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe 1000-1950*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England 1995, p. 175-176.

<sup>11</sup> *Ο.π.*, σ. 180-181.

<sup>12</sup> Murray Bookchin, *Τα όρια της πόλης*, (μτφρ.) Γιάννης Γκλαρνέτατζης, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1996, σ. 82-83.

<sup>13</sup> E. J. Hobsbawm, *Η Εποχή των Επαναστάσεων 1789-1848*, (μτφρ.) Μαριέτα Οικονομοπούλου, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2008, σ. 71-72.

<sup>14</sup> Paul M. Hohenberg, Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe...*, *op. cit.*, p. 176.

<sup>15</sup> Leonardo Benevolo, «Η κοινωνική προέλευση της σύγχρονης πολεοδομίας», *Βιομηχανική επανάσταση. Βιομηχανική πόλη*, (επιμ. & μτφρ.) Παντελής Γ. Λαζαρίδης, Εκδόσεις Λιβάνης και ΣΙΑ Ε.Ε. «Νέα Σύνορα», Αθήνα χ.χ., σ. 172-173.



σε τομείς της αστικής πραγματικότητας.<sup>16</sup> Αυτό, όμως, που πρέπει να τονιστεί είναι ότι η βιομηχανία συνεισφέρει ενεργά στην ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων αστικών κέντρων, γεγονός το οποίο γίνεται αισθητό κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα.<sup>17</sup> Προς αυτή την κατεύθυνση σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι σιδηρόδρομοι. Η συμβολή τους στην ανάπτυξη των πόλεων είναι αντίστοιχη της συμβολής των πόλεων στην ανάπτυξή τους, καθώς, αφενός, ενισχύουν την εμπορική δραστηριότητα εντός των πόλεων και, αφετέρου, απαιτούν συρροή εργατικού δυναμικού για την περαίωση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ομαλή λειτουργία τους.<sup>18</sup>

Οι μεγάλοι ρυθμοί αστικοποίησης, όμως, δημιουργούν νέα δεδομένα στον αστικό χώρο. Η συνθήκες ζωής υποβαθμίζονται στα μεγάλα αστικά κέντρα, μέσα στα οποία η απουσία διαφοροποίησης ως προς τη χρήση γης επιδεινώνεται από την εντατικοποιημένη συρροή κατοίκων. Αυτό το γεγονός καθιστά επιτακτική την ανάγκη να αναθεωρηθεί η αντίληψη για την πόλη και μετατρέπει τον αγώνα για έλεγχο του αστικού χώρου σε μείζον πολιτικό διακύβευμα. Προϊόν αυτής της διαδικασίας είναι η διαμόρφωση εντός του αστικού χώρου ενός διοικητικού καθεστώτος, διαφορετικού από το αντίστοιχο της υπαίθρου, το οποίο θα φέρει εις πέρας το έργο της διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος. Αυτό το διοικητικό καθεστώς είναι ο δήμος, ο οποίος από χώρα σε χώρα γνωρίζει διάφορα στάδια ανάπτυξης και παραλλαγών ως προς τα χαρακτηριστικά του.<sup>19</sup> Πέραν των πολλών αρμοδιοτήτων που παραχωρούνται στους δήμους, προκειμένου να προστατευθεί ο αστικός χώρος και να καταστεί βιώσιμη πραγματικότητα για τους κατοίκους τους, σταδιακά τους παραχωρείται η οργάνωση των μετακινήσεων μέσα στη πόλη,

---

<sup>16</sup> Hohenberg, Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe...*, *op. cit.*, p. 176.

<sup>17</sup> Ο.π., σ. 199.

<sup>18</sup> Laia Mojica, Jordi Marti Henneberg, "Railways and population distribution: France, Spain and Portugal, 1870-2000", *Journal of Interdisciplinary History*, 42 (2011), p. 15-25.

<sup>19</sup> Jean-Luc Pinol, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*, (μτφρ.) Ιωάννα Δουράμπεη, Έφη Κάννερ, Πλέθρον, Αθήνα 2000, σ. 201-210.

δεδομένου ότι οι κυκλοφοριακές ανάγκες καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό χωροταξικά το αστικό πεδίο.<sup>20</sup>

Η αστική συγκοινωνία δεν είναι ένα φαινόμενο του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Πρόκειται για την απτή απόδειξη της διαρκούς προσπάθειας του ανθρώπου της πόλης να κατακτήσει το χώρο του και να επιτύχει την κατάργηση της βραδύτητας και των αποστάσεων. Προς αυτή την κατεύθυνση, οι πόλεις καταφεύγουν στην κατασκευή λιθόστρωτων ή πλακόστρωτων δρόμων, αγοράζοντας εμμέσως την ταχύτητα διά της πραγματοποίησης έργων οδικών υποδομών.<sup>21</sup> Πάνω σε αυτή τη βάση, εξειδικεύονται οι σκέψεις για παροχή υπηρεσιών μετακίνησης. Ο Blaise Pascal, το 1692 στο Παρίσι, εισηγείται την κατασκευή υπηρεσίας αστικής μετακίνησης, αλλά η πρόταση δεν εφαρμόζεται λόγω υψηλού κόστους. Επίσης αποτυχημένη ήταν και η προσπάθεια για εγκατάσταση ιππήλατου οχήματος συγκοινωνιών (omnibus) στη Nantes, καθώς η έλλειψη διαθέσιμου χώρου, η απουσία πολεοδομικών μεταρρυθμίσεων, η απουσία υποδομών και το υψηλό κόστος συντήρησης και μεταφοράς απέτρεψαν την ευόδωση της εφαρμογής του συγκεκριμένου συστήματος αστικών συγκοινωνιών.<sup>22</sup>

Ριζική αλλαγή στα δεδομένα των αστικών συγκοινωνιών επέφερε η Βιομηχανική Επανάσταση. Μόνο, όμως κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κεφαλαιακή επάρκεια προσανατολίστηκε σε επενδύσεις στα ήδη διαμορφωμένα μεγάλα αστικά κέντρα. Δύο ήταν οι λόγοι που επέβαλαν αυτή την καθυστέρηση. Η υπέρμετρη συγκέντρωση του πληθυσμού γύρω από την πόλη, σε συνδυασμό με την ιδεολογική πρόσληψη της υπάρχουσας συγκοινωνίας ως είδους πολυτελείας,

---

<sup>20</sup> Ο.π., σ. 231-236.

<sup>21</sup> Fernand Braudel, *Υλικός πολιτισμός, καπιταλισμός και οικονομία (XV<sup>ο</sup>-XVIII<sup>ο</sup> αιώνας)*, τμ. Α', *Οι δομές της καθημερινής ζωής: το δυνατό και το αδύνατο*, (μτφρ.) Αικατερίνη Ασδραχά, Μορφωτικό Ινστιτούτο Αγροτικής Τράπεζας, Αθήνα 1995, σ. 519-604.

<sup>22</sup> John P. McKay, *Tramways and trolleys. The rise of urban mass transportation in Europe*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1976, p. 3-5, 11-12.

αποτελέσει ένα βασικό παράγοντα.<sup>23</sup> Επίσης, ο σιδηρόδρομος ως μεταφορικό μέσο ήταν ακριβός και πραγματοποιούσε λίγες στάσεις.<sup>24</sup> Έτσι, οι πρώτοι ιππήλατοι τροχιόδρομοι που εμφανίστηκαν στην Νέα Υόρκη το 1858 άρχισαν να αντικαθιστούν τις ιππήλατες άμαξες, οι οποίες από το 1832 είχαν τοποθετηθεί σε ράγες, καθώς στις Ηνωμένες Πολιτείες διαδραμάτιζαν σημαντικότερο ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομικής και κοινωνικής ζωής των πόλεων.<sup>25</sup> Στον ευρωπαϊκό χώρο καθυστέρησαν να εμφανιστούν, γιατί οι επενδυτικές πρωτοβουλίες περιορίζονταν σε οικοδομικού προσανατολισμού ενέργειες.<sup>26</sup> Στον ευρωπαϊκό χώρο, ο τροχιόδρομος ακολούθησε μία πορεία ανάλογη της εξέλιξης του νεωτερισμού,<sup>27</sup> αλλά και του φαινομένου της ενδοαστικής κινητικότητας.<sup>28</sup>

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο και μετά την ανάπτυξη της βιομηχανίας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, συντελέστηκε στο τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα η μετάβαση από τον ιππήλατο στον ηλεκτροκίνητο τροχιόδρομο. Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, που παρήγαγαν ηλεκτρική ενέργεια, εγκαταστάθηκαν στα αστικά κέντρα με στόχο να καλύψουν τις ανάγκες ηλεκτροδότησης και ηλεκτροφωτισμού. Οι πόλεις επωφελήθηκαν της επιχειρηματικής δραστηριότητας, καθώς αυτή συνέβαλε στην κατασκευή εξωραϊστικών έργων και στην κάλυψη των αναγκών των κατοίκων.<sup>29</sup> Άμεσος ήταν ο αντίκτυπος στις αστικές συγκοινωνίες. Το 1879 η γερμανική εταιρεία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας Siemens, η οποία διαχειριζόταν

---

<sup>23</sup> Robert E. Dickinson, *The West European City: a geographical interpretation*, Routledge & Paul, London 1961, p. 446,463.

<sup>24</sup> J. R. Kellett, "The railway as an agent of internal change in Victorian cities", *The Victorian City. A Reader in British Urban History 1820-1914*, (ed.) R. J. Morris and Richard Rodger, Longman, London and New York 1993, p. 183.

<sup>25</sup> George Rogers Taylor, *The Transportation Revolution 1815-1860*, Vol. IV, *The Economic History of the United States*, M. E. Sharpe INC., Armonk, New York, London, England 1951, p. 390-391.

<sup>26</sup> David Ward, "A comparative historical geography of streetcar suburbs in Boston, Massachusetts and Leeds, England: 1850-1920", *Annals of the Association of American Geographers*, 54 (1964), p. 477.

<sup>27</sup> Jean-Luc Pinol, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19<sup>ο</sup> αιώνα...*, τμ. 1, ό.π., σ. 234.

<sup>28</sup> *Ο.π.*, σ. 119-127.

<sup>29</sup> Jean-Luc Pinol, Francois Walter, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη*, τ. 1, *Έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, (μτφρ.) Μαρία Κουμπούρα, Πλέθρον, Αθήνα 2007, σ. 230.

και τους τροχιόδρομους του Βερολίνου, με την ευκαιρία της βιομηχανικής έκθεσης του Βερολίνου, προχώρησε σε πειραματική λειτουργία ενός ηλεκτροκίνητου τροχιοδρομικού συρμού.<sup>30</sup> Η ηλεκτροκίνηση, όμως, στις αστικές συγκοινωνίες, ως γενικό φαινόμενο, άρχισε να εμφανίζεται μόνο κατά την τελευταία δεκαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα και παρουσίαζε διαφοροποιήσεις από κράτος σε κράτος και από πόλη σε πόλη.<sup>31</sup>

### Η ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, 17<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.

Στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, η ανάπτυξη των πόλεων δεν ήταν προϊόν της εκβιομηχάνισης της παραγωγής, αλλά της θέσης που αυτές κατείχαν στο διεθνές εμπόριο. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο αναπτύσσεται η Θεσσαλονίκη, ως σημαντικό εμπορικό, διαμετακομιστικό και μεταπρατικό κέντρο.

Η γεωγραφική θέση της και η μορφολογία της βαλκανικής ενδοχώρας είναι οι λόγοι για τους οποίους η πόλη ρυθμίζει, οργανώνει και εντάσσει την παραγωγή στα διεθνή εμπορικά δίκτυα.<sup>32</sup> Οι ορεινοί όγκοι, οι μικρές πεδιάδες ανάμεσά τους και η εισχώρηση της θάλασσας, που τεμαχίζει την ηπειρωτική ενότητα παράγοντες διαδοχικές υγρές πεδιάδες, συνθέτουν το γεωγραφικό χώρο.<sup>33</sup> Επιπλέον, η εγγύτητα της θάλασσας στην ηπειρωτική χώρα αποδυναμώνει το ηπειρωτικό κλίμα της

<sup>30</sup> Jean-Luc Pinol, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19<sup>ο</sup> αιώνα...*, ό.π., σ. 121.

<sup>31</sup> John P. McKay, *Tramways and trolleys...*, *op. cit.*, p. 71-73.

<sup>32</sup> «[...] Η Θεσσαλονίκη παραδοσιακά ήταν έδρα διοίκησης, μια οχυρωμένη στρατηγική τοποθεσία αναγνωρισμένης αξίας, ασφαλής φυσικός λιμένας και, βέβαια, το αδιαμφισβήτητο εμπορικό κέντρο της νότιας βαλκανικής χερσονήσου. Κτισμένη πάνω στο σταυροδρόμι των βασικών οδικών αρτηριών που οδηγούσαν από την Αδριατική στη Μαύρη Θάλασσα και από το Δούναβη στο Αιγαίο [...]», Βασίλης Κ. Γούναρης, «Θεσσαλονίκη, 1830-1912: Ιστορία, Οικονομία και Κοινωνία», *Τοις Αγαθούς Βασιλεύουσα. Θεσσαλονίκη, Ιστορία και Πολιτισμός*, τμ. Α', (επιμ.) Ι. Κ. Χασιώτης, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 159. Michel Sivégnon, «Ο γεωγραφικός υπερκαθορισμός», *Ελληνική οικονομική ιστορία 18<sup>ου</sup>-19<sup>ου</sup> αιώνας*, τμ. Πρώτος, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2003, σ. 50-51, 62-65.

<sup>33</sup> Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β' της Ισπανίας*, τμ. Α', Ο ρόλος του περιγύρου, (μτφρ.) Κλαίρη Μιτσοτάκη, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1993, σ. 130. Κωστής Μοσκόφ, *Εισαγωγικά στην ιστορία του κινήματος της εργατικής τάξης. Η διαμόρφωση της εθνικής και κοινωνικής συνείδησης στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1985, σ. 45. Σπύρος Ι. Ασδραχάς, *Οικονομία και νοοτροπίες*, Ερμής, Αθήνα 1988, σ. 235.

ενδοχώρας. Έτσι, το κλίμα του ελληνικού χώρου αποτελεί μία ξηρή και θερμή παραλλαγή του κλίματος της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου,<sup>34</sup> που παράγει υψηλές μέσες θερμοκρασίες και μακρόχρονες ξηρασίες. Ωστόσο, παρατηρούνται διαταραχές που οφείλονται στην ατμοσφαιρική κυκλοφορία της Μεσογείου από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Έτσι, στον ελληνικό χώρο συναντιούνται τα ψυχρά αέρια ρεύματα της ρωσικής στέπας, ο υγρός αέρας του Ατλαντικού και ο ξηρός αέρας της βορείου Αφρικής, παράγοντας βροχοπτώσεις.<sup>35</sup> Με αυτόν τον τρόπο παράγεται το «ελληνικό κλίμα», όπως περιγράφει ο De Martonne στην *Πραγματεία Φυσικής Γεωγραφίας*.<sup>36</sup>

Συνεπώς, η γεωγραφία του ελληνικού χώρου και το κλίμα συνδράμουν στη διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών ώστε να δομηθεί οργανικά η ανθρώπινη και φυσική ενότητα, στα νότια με την υδάτινη πεδιάδα, στο βορρά με τους ορεινούς όγκους και τις κοιλάδες των βαλκανικών ποταμών. Προϊόντα του κλίματος και της γεωγραφίας του ελληνικού χώρου είναι οι οικονομικές δραστηριότητες και οι φυσικοί καταναγκασμοί που τις διέπουν.<sup>37</sup> Έτσι, η εγγύτητα της θάλασσας και οι μετακινήσεις των αέριων μαζών, σε συνδυασμό με τη γεωμορφολογία των αρχιπελάγων, ευνοούν την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και του θαλάσσιου εμπορίου.<sup>38</sup> Η απουσία μεγάλων πεδιάδων, η παρουσία μεγάλων ορεινών όγκων και η διαδρομή της υγρασίας καθορίζουν την αγροτική και τη γεωργική παραγωγή.<sup>39</sup> Αυτά τα δεδομένα συνυφαίνουν την πορεία των πληθυσμών της περιοχής, που είναι η επικοινωνία και η

---

<sup>34</sup> Peregrine Horden, Nicholas Purcell, *Μεσόγειος. Θάλαττα πονηροδιδάσκαλος. Μελέτη της μεσογειακής Ιστορίας*, (μτφρ.) Ντίνα Σαμπεθά, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 2004, σ. 31.

<sup>35</sup> Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος...*, τμ. Α', ό.π., σ. 283-292.

<sup>36</sup> Emm. De Martonne, *Traite de géographie physique*, tome premier, Notions générales, climat-hydrographie, Libraire Armand Collin, Paris 1925, σ. 269.

<sup>37</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Εισαγωγικά στην ιστορία...*, ό.π., σ. 44-45.

<sup>38</sup> Σπ. Ι. Ασδραχάς, «Εισαγωγή», *Ελληνική οικονομική ιστορία ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας*, τμ. Πρώτος, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2003, σ. 42-45.

<sup>39</sup> Fernand Braudel, «Η γη», *Η Μεσόγειος. Ο χώρος και η ιστορία*, (επιμ.) Fernand Braudel, Filippo Coarelli, Maurice Aymard, (μτφρ.) Έφη Αβδελά, Ρίκα Μπενβενίστε, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1990, σ. 17-40.

ανταλλαγή σε οικονομικό, ιδεολογικό και πνευματικό επίπεδο, γεγονός το οποίο αποδεικνύει ότι οι ανθρώπινες κοινωνίες δεν προσαρμόζονται μόνο στα φυσικά δεδομένα, αλλά επεμβαίνουν σε αυτά, τα μεταβάλλουν και τα χρησιμοποιούν.<sup>40</sup> Ο άνθρωπος αυτού του γεωγραφικού χώρου, με βάση την επικοινωνία, την κινητικότητα που αυτή προϋποθέτει και τη δομή του χώρου, θα δημιουργήσει νέα οργανωτικά μοντέλα της κοινωνίας του, δημιουργώντας αργότερα την αστική τάξη. Αυτή η δομή και η εξέλιξή της στο χώρο με το πέρασμα του χρόνου θα αποδυναμώσει τον ίδιο τον άνθρωπο που την κατασκεύασε.<sup>41</sup>

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο αναπτύσσεται η Θεσσαλονίκη. Ήδη από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα έχει το χαρακτήρα πολυεθνικού και μητροπολιτικού κέντρου των Βαλκανίων. Ο πληθυσμός της από το 1840 ως το 1880 διπλασιάζεται και τριπλασιάζεται ως το 1912, γεγονός που οφείλεται στη σταδιακή αποσάθρωση της βιοτεχνίας των χωριών και των παλαιών οικονομικών κέντρων του ορεινού κόσμου.<sup>42</sup> Η πόλη αποτελεί ένα λιμάνι και, ταυτόχρονα, σημείο οργάνωσης του περιβάλλοντος γεωγραφικού της χώρου στη Βαλκανική μέσα στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς του *laissez-faire*, καθώς καθορίζει την αγροτική περιοχή της Μακεδονίας και της ευρύτερης περιοχής της νότιας Βαλκανικής.<sup>43</sup> Έτσι, η πόλη καθίσταται πρακτορείο για τη διέξοδο των αγροτικών προϊόντων στον κόσμο και τη διείσδυση της δυτικοευρωπαϊκής ανάπτυξης με τη μορφή προϊόντων.<sup>44</sup>

Για να γίνει πλήρως κατανοητή αυτή η θέση, θα πρέπει να αναδειχθεί η θέση της οθωμανικής πόλης μέσα στο διεθνές εμπόριο που αναπτύχθηκε κατά τον 18<sup>ο</sup>

---

<sup>40</sup> Γ. Β. Δερτιλής, *Ιστορία του ελληνικού κράτους 1830-1920*, τμ. Α', Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 2005, σ. 65.

<sup>41</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Εισαγωγικά στην ιστορία...*, ό.π., σ. 46-48.

<sup>42</sup> Άννα Μαχαιρά, «Η Θεσσαλονίκη του Μεσοπολέμου», *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα. Ο Μεσοπόλεμος 1922-1940*, (επιμ.) Χρίστος Χατζηιωσήφ, τμ. Β1, Βιβλιόραμα, Αθήνα 2003, σ. 121.

<sup>43</sup> Σπύρος Ι. Ασδραχάς, *Οικονομία...*, ό.π., σ. 9-33.

<sup>44</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Θεσσαλονίκη. Τομή της μεταπρατικής πόλης*, τ. Α', Στοχαστής, Αθήνα 1978, σ. 59.

αιώνα. Έτσι, ο εμπορικός χαρακτήρας των πόλεων επιτάθηκε με την ανάπτυξη του ελεύθερου εμπορίου πάνω στις αρχές του μερκαντισμού και του εμπορικού και ναυτικού μονοπωλίου, με την απογείωση της ευρωπαϊκής βιοτεχνίας και καπιταλιστικής παραγωγής και το ξέσπασμα των ανταγωνισμών στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου,<sup>45</sup> καθώς τα δυτικοευρωπαϊκά κεφάλαια βρίσκονται σε διαδικασία αναζήτησης νέων αγορών.<sup>46</sup> Είχε προηγηθεί η ήττα του οθωμανικού στόλου στην ναυμαχία της Ναυπάκτου το 1571, με την οποία οι ναυτικές δυνάμεις της χριστιανοσύνης παγίωσαν το ιδιότυπο καθεστώς κυριαρχίας των Οθωμανών στη στεριά και των χριστιανών στους θαλάσσιους δρόμους του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου.<sup>47</sup> Επιπλέον, προς τη μετάβαση στο μερκαντισμό του 18<sup>ου</sup> αιώνα, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η σταδιακή συσσώρευση κεφαλαίων από το χώρο της αγροτικής παραγωγής, διαδικασία που συντελέστηκε σταδιακά κατά το 17<sup>ο</sup> αιώνα.<sup>48</sup>

Σημαντικός σταθμός στην ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων στη Θεσσαλονίκη ήταν το Τανζιμάτ, στο πλαίσιο του οποίου δόθηκε το δικαίωμα ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στις θρησκευτικές μειονότητες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Με αυτόν τον τρόπο ανέπτυξαν τις εμπορικές τους δραστηριότητες οι διάφορες εθνοτικές κοινότητες της πόλης. Η πιο σημαντική ήταν η εβραϊκή, τα μέλη της οποίας είχαν εγκατασταθεί στη Θεσσαλονίκη κατόπιν της

---

<sup>45</sup> Νικολάι Τοντόροφ, *Η βαλκανική πόλη 15<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αιώνας. Κοινωνικο-οικονομική και δημογραφική ανάπτυξη*, Δεύτερος τόμος, (μτφρ.) Έφη Αβδελά, Γεωργία Παπαγεωργίου, Θεμέλιο, Αθήνα 1986, σ. 339-388.

<sup>46</sup> Σεραφείμ Μάξιμος, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού. Τουρκοκρατία 1685-1789*, Στοχαστής, Αθήνα 1973, σ. 15-19.

<sup>47</sup> Νίκος Μπελαβίλας, «Οικισμοί του αρχιπελάγους και πειρατεία», *Η πόλη στο καλειδοσκόπιο. Κείμενα για την ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας*, (επιμ.) Γιώργος Λάββας, Μανόλης Μαρμαράς, Σάββας Τσιλένης, Βίλμα Χαστάογλου, Εκδόσεις Ερευνητικού Πανεπιστημιακού Ινστιτούτου Εφηρμοσμένης Επικοινωνίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα 2001, σ. 122.

<sup>48</sup> Έρικ Χομπσμπάουμ, «Από τον φεουδαλισμό στον καπιταλισμό», *Η μετάβαση από το Φεουδαλισμό στον Καπιταλισμό*, (μτφρ.) Παύλος Γρεβενίτης, Θεμέλιο, Αθήνα 1986, σ. 229-236.

εκδιώξης τους από την Ισπανία.<sup>49</sup> Σύμφωνα με οθωμανικές αρχειακές πηγές, το 1519 η Θεσσαλονίκη αριθμούσε 1.374 μουσουλμανικές οικογένειες και 282 άγαμους, 6.780 άτομα, 1.087 χριστιανικές οικογένειες και 355 άγαμους και χήρες, σύνολο 6.635 ατόμων, και 3.143 εβραϊκές οικογένειες και 530 άγαμους, σύνολο 15.715 ατόμων.<sup>50</sup> Η άφιξη των Εβραίων της Ισπανίας συνέβαλε στην ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, καθώς εμπορεύονταν εκείνα τα αγαθά που εξέλειπαν από την πόλη, ενώ η οικονομική τους παρουσία επέδρασε ευνοϊκά στην οικονομική ανάπτυξη των Ελλήνων κατοίκων.<sup>51</sup> Άνοιξαν καταστήματα ειδών κιγκαλερίας, εγκατέστησαν τα πρώτα τυπογραφεία με ελληνικούς, λατινικούς και εβραϊκούς χαρακτήρες, δημιούργησαν υφαντουργεία μαλλιού και μπροκάρ και κατασκεύαζαν τους πρώτους κινητούς κιλίβαντες.<sup>52</sup> Ειδικά στο χώρο της υφαντουργίας, δημιούργησαν μία επικερδή επιχείρηση, η οποία, όμως, δεν άντεξε στον ανταγωνισμό των κεφαλαίων της Δύσης.<sup>53</sup>

Δίπλα στους Εβραίους, ανέπτυξαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και τα μέλη της ελληνικής κοινότητας. Ασχολούνταν, κυρίως, με τη βιοτεχνία και το διαμετακομιστικό εμπόριο. Οι πέντε από τις συνολικά δώδεκα επιχειρήσεις του κλάδου της υφαντουργίας στην πόλη βρίσκονται στα χέρια τους,<sup>54</sup> ενώ, ταυτόχρονα, έχοντας επωφεληθεί από το πλήγμα του γαλλικού εμπορίου λόγω των ναυτικών αποκλεισμών από τους Άγγλους κατά τη διάρκεια των ναπολεόντειων πολέμων,

---

<sup>49</sup> Henry Kamen, «The Mediterranean and the expulsion of Spanish Jews in 1492», *Past & Present*, 119 (1988), p. 30-55.

<sup>50</sup> Βασίλης Δημητριάδης, *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912*, Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη α.ε., Θεσσαλονίκη 1983, σ. 460-461.

<sup>51</sup> Απόστολος Βακαλόπουλος, *Ιστορία της Θεσσαλονίκης 316π.Χ.-1983*, Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη α.ε., Θεσσαλονίκη 1983, σ. 217.

<sup>52</sup> Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, τμ. Β΄, Συλλογικά Πεπωμένα, (μτφρ.) Κλαίρη Μιτσοτάκη, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2002, σ. 473-474.

<sup>53</sup> Traian Stoianovich, Όλγα Κατσιαρδή-Hering, «Εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο. Κέντρα, δίκτυα, πηγές», *Ελληνική οικονομική ιστορία ΙΕ΄-ΙΘ΄ αιώνας*, τμ. Πρώτος, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2003, σ. 436-437.

<sup>54</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Εισαγωγικά στην ιστορία...*, ό.π., σ. 271-273.



ανέπτυξαν την εμπορική τους δραστηριότητα στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου.<sup>55</sup> Επιπλέον, η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή, που εξασφάλιζε μεταξύ άλλων και την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο υπό ρωσική σημαία, αποτέλεσε καταλύτη προς την εξέλιξη των εμπορικών δραστηριοτήτων της ελληνικής κοινότητας, η οποία, εκτός των άλλων, εκμεταλλεύτηκε την ανικανότητα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας να κυριαρχήσει στη θάλασσα.<sup>56</sup>

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης διαδραμάτισαν, επίσης, οι λοιπές κοινότητες της πόλης. Οι μουσουλμάνοι έμποροι επιδίδονταν, κυρίως, στο εμπόριο με το εσωτερικό. Ήταν υφασματέμποροι, έμποροι καφέ και γουναρικών.<sup>57</sup> Λίγοι ήταν εκείνοι που εμπορεύονταν προϊόντα με τη Δύση, κυρίως τη Βενετία.<sup>58</sup> Η κοινότητα των Αρμενίων<sup>59</sup> τεκμηριώνεται μόλις το 1881 και η κατακόρυφη αύξηση των μελών της κατά τα έτη 1920-1923.<sup>60</sup> Η οικονομική δραστηριότητά τους ήταν το εμπόριο υφασμάτων και πανιών από τις Ινδίες, σε ανταγωνισμό προς τους Άγγλους.<sup>61</sup> Επίσης, μερίδα αυτών ήταν προσανατολισμένοι στο εμπόριο με τη Ραγούζα ως ιδιοκτήτες πλοίων.<sup>62</sup>

Έτσι, η Θεσσαλονίκη, πάνω στο εμπορικό σταυροδρόμι των χερσαίων και θαλάσσιων εμπορικών δρόμων, μετατράπηκε σε λιμάνι και πρακτορείο των

---

<sup>55</sup> Απόστολος Βακαλόπουλος, *Ιστορία της Θεσσαλονίκης...*, ό.π., σ. 280-297.

<sup>56</sup> Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 1981, σ. 3.

<sup>57</sup> Μ. Lascaris, *Salonique a la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Flamma, Athènes 1939, σ. 18.

<sup>58</sup> Κωνσταντίνος Δ. Μέρτζιος, *Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας*, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη 2007, σ. 160-161.

<sup>59</sup> Paul Lucas, *Voyage fait en 1714 par ordre de Louis XIV dans la Turquie, l'Asie, Syrie, Palestine, Haute et Basse-Égypte*, tome premier, Steenhouwer & Uytwerf, Amsterdam 1720, σ. 37.

<sup>60</sup> Ι. Κ. Χασιώτης, «Η αρμένικη παροικία της Θεσσαλονίκης: ίδρυση, οργάνωση και ιδεολογική εξέλιξη», *Τοις Αγαθοίς Βασιλεύουσα. Θεσσαλονίκη, Ιστορία και Πολιτισμός*, τμ. Α', (επιμ.) Ι. Κ. Χασιώτης, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 296.

<sup>61</sup> Félix Beaujour, *Tableau du commerce de la Grece. Forme d'après une année moyenne, depuis 1787 jusqu'en 1797*, tome second, Chez Ant.-Aug. Renouard, Paris 1800, σ. 35-52.

<sup>62</sup> Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18<sup>ο</sup> αιώνα*, Θεμέλιο, Αθήνα 1996, σ. 208-209.

εμπορικών δραστηριοτήτων στην Ανατολή και τα Βαλκάνια.<sup>63</sup> Μετά την ευρωπαϊκή ειρήνη (Συνθήκη της Ουτρέχτης, 1713), στη Θεσσαλονίκη κατέφθαναν καράβια από τα γαλλικά λιμάνια της Διέπης και της Μασσαλίας, εγκαθιδρύθηκαν εμπορικοί οίκοι και ιδρύθηκε γαλλικό προξενείο,<sup>64</sup> με κατά τόπους υποπροξενεία.<sup>65</sup> Οι Άγγλοι διεξήγαγαν το εμπόριό τους στην πόλη από το 1715, όταν ιδρύθηκε το προξενείο με πρώτο πρόξενο τον Richard Kemple.<sup>66</sup> Γρήγορα το αγγλικό εμπόριο επεκτάθηκε στο λιμάνι, λόγω των χαμηλών δασμών στα προϊόντα και τα πάγια τέλη ναυσιπλοΐας συγκριτικά με τα αντίστοιχα γαλλικά.<sup>67</sup> Στο εμπόριο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης περίοπτη θέση κατείχε η Δημοκρατία της Βενετίας.<sup>68</sup> Οι συνεχείς πόλεμοι με την Οθωμανική Αυτοκρατορία υποχρέωναν τη Γαληνότητα να διεξάγει το εμπόριο αγροτικών προϊόντων, υφασμάτων, υαλικών και ειδών πολυτελείας μέσω των χερσαίων δρόμων της βαλκανικής ενδοχώρας, της Ραγούζας και του Δυρραχίου.<sup>69</sup> Μέχρι και την ίδρυση του προξενείου της Βενετίας στην πόλη, το εμπόριο των Βενετών διεξαγόταν υπό την προστασία των Γάλλων ή των Ολλανδών.<sup>70</sup> Εκτός από αυτές τις κοινότητες, στην πόλη δραστηριοποιούνταν Ολλανδοί,<sup>71</sup> Δανοί, Σουηδοί, Γερμανοί, Αυστριακοί,<sup>72</sup> Ιταλοί<sup>73</sup> και Ραγουζαίοι έμποροι,<sup>74</sup> οι οποίοι με τις

---

<sup>63</sup> Νίκος Σβορώνος, «Διάγραμμα οικονομικής ιστορίας της Θεσσαλονίκης (4<sup>ο</sup>-19<sup>ο</sup> αιώνας)», *Αρχαιολογία*, 7 (1983), σ. 66-71.

<sup>64</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Θεσσαλονίκη...*, ό.π., σ. 78.

<sup>65</sup> Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης...*, ό.π., σ. 175-178.

<sup>66</sup> Alfred C. Wood, *A history of the Levant Company*, Franc Cass & Co. Ltd., Oxford 1964, σ. 122.

<sup>67</sup> Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης...*, ό.π., σ. 196-198.

<sup>68</sup> Κωνσταντίνος Δ. Μέρτζιος, *Μνημεία...*, ό.π., σ. 209-265.

<sup>69</sup> Jorjo Tadic, «Το λιμάνι της Ραγούζας και ο στόλος του στο ΙΣΤ΄ αιώνα», (μτφρ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας ιε΄-ιθ΄ αι.*, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 1979, σ. 409-417.

<sup>70</sup> Σπυρίδων Π. Λάμπρος, «Το εν Θεσσαλονίκη Βενετικόν Προξενείον και το μετά της Μακεδονίας εμπόριον των Βενετών», *Ελληνομνήμων*, 8 (1911), σ. 210.

<sup>71</sup> Mehmet Bulut, «The role of the Ottomans and Dutch in the commercial integration between the Levant and Atlantic in the seventeenth century», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 45 (2002), p. 200-224.

<sup>72</sup> Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης...*, ό.π., σ. 211-218.

<sup>73</sup> Κωνσταντίνος Δ. Μέρτζιος, *Μνημεία...*, ό.π., σ. 314-315.

<sup>74</sup> M. Lascaris, *Salonique...*, ό.π., σ. 25.

οικονομικές τους ενασχολήσεις συνέβαλαν στην ανάπτυξη, τον εκχρηματισμό και τη συσσώρευση κεφαλαίων στη Θεσσαλονίκη.<sup>75</sup>

Η συγκέντρωση των κεφαλαίων στη δυτική Ευρώπη δημιούργησε την ανάγκη για επανεπένδυση αυτών, με την Οθωμανική Αυτοκρατορία να αποτελεί πρόσφορο έδαφος. Η φύση των οικονομικών και κοινωνικών δομών της επέβαλε τον εκσυγχρονισμό της. Προς αυτή την κατεύθυνση, μετά τη λήξη της Αιγυπτιακής Κρίσης, η Οθωμανική Αυτοκρατορία υποχρεώθηκε να προβεί σε μεταρρυθμίσεις (Τανζιμάτ).<sup>76</sup> Οι μεταρρυθμίσεις αυτές συγκεντρώθηκαν στο Χατί Σερίφ του Γκιουλχανέ το 1839 και έθεσαν τα θεμέλια για τη διαμόρφωση στην οθωμανική επικράτεια θεσμών παρεμφερών με τα δυτικά δεδομένα προς διευκόλυνση των ξένων κεφαλαιακών διεισδύσεων. Η «δυτικοποίηση» ή αλλιώς φιλελευθεροποίηση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας έχει ως άξονά της τη διττή χειραφέτηση τόσο των καταπιεσμένων εθνικών και θρησκευτικών μειονοτήτων όσο και του κρατικού μηχανισμού από το Κοράνι, με τη ταυτόχρονη δημιουργία ενός νέου νομοθετικού πλαισίου προσαρμοσμένου στις νέες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες.<sup>77</sup> Μέχρι και την έκδοση του διατάγματος η βαλκανική πόλη ήταν σχετικά διαφοροποιημένη ως προς τη λειτουργία και τις δομές της από της πόλεις της Δύσης, καθώς πολιτικά δεν ήταν αυτόνομη, δεν διέθετε νομική ταυτότητα και δεν είχε κάποια μορφή τοπικής εξουσίας υπεύθυνης εξολοκλήρου με την άσκηση καθηκόντων άμεσα συσχετιζόμενων με την πόλη αυτή καθαυτή.<sup>78</sup> Το Τανζιμάτ, συνεπώς, προσέφερε εκείνο το υπόβαθρο για τη θεσμοθέτηση και εγκατάσταση στην πόλη νέων αστικών

---

<sup>75</sup> Σπύρος Ι. Ασδραχάς, *Οικονομία...*, ό.π., σ. 46.

<sup>76</sup> Μαρία Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Οι Βαλκανικοί Λαοί. Από την τουρκική κατάκτηση στην εθνική αποκατάσταση (14<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αι.)*, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 2000, σ. 158-159.

<sup>77</sup> Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου, *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917. Ένα ορόσημο στην ιστορία της πόλης και στην ανάπτυξη της ελληνικής πολεοδομίας*, Έκδοση Δήμου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1985-86, σ. 21.

<sup>78</sup> Alexandra Yerolympos, *Urban Transformation in the Balkans (1820-1920). Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki*, University Studio Press, Thessaloniki 1996, p. 14.

θεσμών και ιδρυμάτων, νέου αστικού σχεδιασμού και καινοτόμου οικοδομικής νομοθεσίας. Πάνω σε αυτή τη βάση, η πόλη εξωραΐστηκε. Το 1858, με την επίσκεψη του σουλτάνου Abd-ul-Mejid, ξεκίνησαν οι επεμβάσεις στον πολεοδομικό ιστό της πόλης.<sup>79</sup> Αρχισαν να εντείνονται το 1866, όταν ο βαλής Sabri Pascha διέταξε την κατεδάφιση του παραθαλάσσιου τείχους της πόλης και τη διαμόρφωση εκ των εναπομεινάντων υλικών της προκυμαίας.<sup>80</sup> Διανοίχτηκε η Παράλληλη Οδός (σημερινή Λεωφόρος Νίκης),<sup>81</sup> το 1867 η οδός Σαμπρή Πασά (σημερινή Ελ. Βενιζέλου), από το Κονάκι (Διοικητήριο) ως την παραλία,<sup>82</sup> το 1875 η οδός Μιδάτ Πασά (Αγίου Δημητρίου) από το Κονάκι έως το Δημοτικό Νοσοκομείο,<sup>83</sup> το 1887 ευθυγραμμίστηκε η οδός Βαρδαρίου (Εγνατία) και το 1889 χαράχτηκε η Χαμιντιέ Πασά (Εθνικής Αμύνης).<sup>84</sup> Επιπλέον, αναμορφώθηκαν και ενοποιήθηκαν οι περιοχές του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο, επεκτάθηκε σταδιακά η πόλη ανατολικά και δυτικά εκτός των τειχών και του παραδοσιακού πυρήνα,<sup>85</sup> οικοδομήθηκαν

---

<sup>79</sup> Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου, «Οθωμανική πολεοδομία των μεταρρυθμίσεων: θεσμοί, διοικητική οργάνωση, πολεοδομικές παρεμβάσεις», *Επιστημονική Επετηρίς της Πολυτεχνικής Σχολής*, τμ. ΙΒ', Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1990, σ. 63-114.

<sup>80</sup> Βίλμα Χαστάογλου, «Από τις “σκάλες” του Λεβάντε στις σύγχρονες εμπορικές προκυμαίες. Λιμενικά έργα και όψεις του αστικού εκσυγχρονισμού στην ανατολική Μεσόγειο, 1870-1910», *Η Πόλη στους Νεότερους Χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές Όψεις (19<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.)*, Πρακτικά Β' Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα 27-30 Νοεμβρίου 1997, Ε.Μ.Μ.Ε., Αθήνα 2000, σ. 57.

<sup>81</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η μάχη της μνήμης. Παραλία, λιμάνια, Λευκός Πύργος*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 33.

<sup>82</sup> Κώστας Τομανάς, *Δρόμοι και γειτονιές της Θεσσαλονίκης μέχρι το 1944*, Νησίδες, Σκόπελος 1997, σ. 121-122.

<sup>83</sup> *Ο.π.*, σ. 185.

<sup>84</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η «χαμένη» Εγνατία της Θεσσαλονίκης. Από τον μεσαιωνικό «φαρδύ δρόμο» στον σύγχρονο (στενό) αυτοκινητόδρομο*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2001, σ. 23.

<sup>85</sup> Alexandra Yerolympos, «Urban transformations in the European provinces of the Ottoman Empire at the end of the 19<sup>th</sup> century», *Economy and society on both shores of the Aegean*, (ed.) Lorans Tanatar Baruh, Vangelis Kechriotis, Alpha Bank Historical Archives, Athens 2010, p. 469-471.

δημόσια κτίρια, κατασκευάστηκαν δίκτυα υποδομής, όπως ύδρευσης,<sup>86</sup> και ξεκίνησε η διαδικασία ανανέωσης του πολεοδομικού ιστού.<sup>87</sup>

### Στοχασμός και κατανόηση. Η ιστορική μελέτη της πόλης

Η πόλη αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των κοινωνικών φαντασιώσεων. Παρά τον υψηλό βαθμό αστικοποίησης των πληθυσμών, μόνο οι δημοσιολογούντες δύνανται να μιλήσουν για αυτή. Έτσι, η έκρηξη της αστικοποίησης προκαλεί όνειρα και εφιάλτες, σαγήνη και τρόμο, στοιχεία που αυτοί προσπαθούν να αποτυπώσουν.<sup>88</sup>

Για μεγάλο χρονικό διάστημα, η εικόνα της βιομηχανικής πόλης εμπνέει τη λογοτεχνία και τους κήρυκες των κοινωνικών μεταρρυθμίσεων. Αφετηρία της παρατήρησης της αστικής πραγματικότητας ήταν η Αγγλία λόγω της γρήγορης μετάβασής της στην εποχή της βιομηχανίας. Ανάμεσα στους πρώτους παρατηρητές των πόλεων συγκαταλέγονται γιατροί, οι οποίοι ασχολούνται με μετρήσεις και αναλύσεις των υψηλών ποσοστών νοσηρότητας και θνησιμότητας των αστικών πληθυσμών. Οι συνθήκες υγιεινής στην πόλη και οι όροι επιβίωσης των κατοίκων της αποτελούν τμήμα της έκθεσης του Friedrich Engels με τίτλο *Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία*, το 1845. Δίπλα σε αυτά αναπτύσσεται το ζήτημα της στέγης.<sup>89</sup> Από τα μέσα, όμως, του 19<sup>ου</sup> αιώνα αρχίζει να αναπτύσσεται η ελπίδα της βελτίωσης των όρων επιβίωσης στην πόλη, σύμφωνα με τους ιδεολόγους του *laissez faire*.<sup>90</sup> Από το 1840 η είσοδος της ηπειρωτικής Ευρώπης στη βιομηχανική εποχή προκαλεί ανησυχίες στους κοινωνικούς παρατηρητές των πόλεων. Στη Γερμανία η

---

<sup>86</sup> Όλγα Δ. Τραγανού-Δελγιάννη, Γιάννης Ι. Ταμιωλάκης, «Από την αρχική μελέτη εγκατάστασης του δικτύου ύδρευσης στη Θεσσαλονίκη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Σχόλια σε δύο σχέδια», *Θεσσαλονίκη*, 1 (1985), σ. 598-599.

<sup>87</sup> Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου, «Πρώιμες πολεοδομικές πρωτοβουλίες της δημοτικής αρχής και το πρώτο «σχέδιο πόλεως» στη Θεσσαλονίκη (1870-1880)», *Θεσσαλονίκη*, 4 (1994), σ. 151-166.

<sup>88</sup> Jean-Luc Pinol, Francois Walter, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη...*, ό.π., σ. 140.

<sup>89</sup> *Ο.π.*, σ. 146-158.

<sup>90</sup> Andrew Lees, *Cities perceived. Urban society in European and American thought, 1820-1940*, Manchester University Press, Manchester 1985.

αστική πραγματικότητα αποτελεί απειλή για την καθεστηκυία τάξη και κοιτίδα ανατροπής των παραδοσιακών αξιών.<sup>91</sup> Στη Γαλλία, οι ιστορίες των πόλεων αποτελούσαν πεδίο των τοπικών λογίων, με αποτέλεσμα τα έργα να διακατέχονται από πνεύμα σωβινισμού και τοπικισμού.<sup>92</sup>

Η πόλη ως πεδίο κοινωνικού προβληματισμού αποτέλεσε εκ των πραγμάτων πεδίο έρευνας των κοινωνιολόγων. Η ανεργία, η φτώχεια, η γκετοποίηση, οι κοινωνικές αναταραχές, η εγκληματικότητα ήταν μερικά πεδία τα οποία κλήθηκε να συμπεριλάβει στις έρευνές της η αστική κοινωνιολογία που αναπτύχθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Βρετανία. Στην Αμερική, δέσποζε στις αρχές του εικοστού αιώνα η Σχολή του Σικάγο, η οποία στη βάση της διεπιστημονικότητας εισηγήθηκε το μοντέλο των ομόκεντρων ζωνών στην ανάπτυξη της πόλης. Υπέθεσε την ύπαρξη μιας κεντρικής περιοχής επιχειρήσεων (central business district) και μία ζώνη μετάβασης που χαρακτηρίζεται από αστική παρακμή και έχει δεχθεί την «εισβολή» επιχειρήσεων και βιομηχανιών.<sup>93</sup> Δίπλα σε αυτό το κοινωνιολογικό ερμηνευτικό μοντέλο της πόλης αναπτύχθηκε και η αστική εθνογραφία. Από τη δεκαετία του 1920 πραγματοποιήθηκαν εθνογραφικές μελέτες για διάφορες πτυχές της καθημερινότητας στην πόλη του Σικάγο, οι οποίες επικεντρώνονταν στις μη προνομιούχες κοινωνικές ομάδες.<sup>94</sup> Στη Βρετανία η αστική κοινωνιολογία προσανατολιζόταν στην μέτρηση του μεγέθους της φτώχειας εξετάζοντας θέματα εισοδήματος και κατανάλωσης, αφενός, και στη μελέτη των μικρών πόλων και

---

<sup>91</sup> Ferdinand Tönnies, *Community and civil society*, (trns.) Jose Harris, Margaret Hollis, Cambridge University Press, Cambridge 2001, p. 256.

<sup>92</sup> Olivier Zeller, «Η σύγχρονη αστική ιστορία στη Γαλλία μετά το 1950», *Μνήμων*, 27 (2005), σ. 215-216.

<sup>93</sup> Mike Savage, Alan Warde, *Αστική κοινωνιολογία, καπιταλισμός και νεωτερικότητα*, (μτφρ.) Ιωάννα Μπιμπλή, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2005, σ. 31-32.

<sup>94</sup> Ulf Hannerz, *Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology*, Columbia University Press, New York 1980.

αστικών κέντρων, αφετέρου, στο πλαίσιο του Κοινωνιολογικού Συλλόγου.<sup>95</sup> Την ίδια περίοδο, στη Γαλλία, στον ευρύ χώρο της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας που προωθούσε η «σχολή» των *Annales* υπήρξαν ιστορίες πόλεων, με τις πόλεις, όμως, να εξετάζονται μόνο εντός των ευρύτερων οικονομικών δικτύων.<sup>96</sup>

Η «έκρηξη» της αστικής ιστοριογραφίας πραγματοποιήθηκε κατά τη δεκαετία του '60 και '70. Το τέλος της Χρυσής Εποχής του Καπιταλισμού, της ευρωπαϊκής μεταπολεμικής ανοικοδόμησης και της αμερικανικής οικονομικής ανάπτυξης, σημαδεύτηκε από μία βαθιά οικονομική κρίση που βύθισε τον βιομηχανικά ανεπτυγμένο κόσμο στην ανεργία, την ύφεση και το πληθωρισμό.<sup>97</sup> Η οικονομική κρίση συνέβαλε στην κρίση της ιδέας της προόδου, στην αμφισβήτηση του τεχνοκρατικού καπιταλισμού, του φορντισμού και του παγκόσμιου μεταπολεμικού συστήματος. Ο πόλεμος στο Βιετνάμ, το τέλος του συστήματος της αποικιοκρατίας και τα κοινωνικά κινήματα των Ηνωμένων Πολιτειών όξυναν την κρίση. Με αφετηρία τα αμερικανικά πανεπιστήμια της Καλιφόρνια και των ανατολικών ακτών των Ηνωμένων Πολιτειών, η ανάφλεξη του '68 εκδηλώθηκε, ακολούθως, στην Ευρώπη, την Ιαπωνία και τη Λατινική Αμερική.<sup>98</sup>

Το ρεύμα της κοινωνικής αμφισβήτησης έχει άμεσο αντίκτυπο στην αστική ιστοριογραφία, η οποία αναπτύσσεται στο πλαίσιο της κοινωνικής ιστορίας. Η ανάγκη να αναπροσαρμοστούν τα αστικά κέντρα στις ανάγκες της διογκούμενης ιδιωτικής πρωτοβουλίας προκαλεί φόβο μήπως χαθεί ο ιστορικός τους χαρακτήρας. Η μεταπολεμική ανοικοδόμηση, η κατασκευή οδικών αρτηριών και η ισοπέδωση των υποβαθμισμένων περιοχών τροποποιούν το αστικό τοπίο. Έτσι, ο ιστορικός λόγος

<sup>95</sup> Mike Savage, Alan Warde, *Αστική κοινωνιολογία...*, ό.π., σ. 46-53.

<sup>96</sup> Olivier Zeller, «Η σύγχρονη αστική ιστορία στη Γαλλία μετά το 1950», ό.π., σ. 216.

<sup>97</sup> Eric John Hobsbawm, *Η εποχή των άκρων. Ο σύντομος εικοστός αιώνας 1914-1991*, (μτφρ.) Βασίλης Καπετανγιάννης, Θεμέλιο, Θεμέλιο, Αθήνα 1994, σ. 329-367.

<sup>98</sup> Serge Berstein, Pierre Milza, *Ιστορία της Ευρώπης*, τμ. 3, *Διάσπαση και ανοικοδόμηση της Ευρώπης 1919 έως σήμερα*, (μτφρ.) Μιχάλης Κοκολάκης, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997, σ. 225-232.

προσπαθώντας να ανταποκριθεί στους απτούς μετασχηματισμούς των κοινωνιών και των πόλεων, προσδίδει χρονικό βάθος στη βίωση του άστεως.<sup>99</sup> Στις Ηνωμένες Πολιτείες η αστική ιστοριογραφία προσπαθεί να κατανοήσει την πόλη ως ζωντανό οργανισμό που εξελίσσεται.<sup>100</sup> Προς αυτή την κατεύθυνση σημαντική είναι η συμβολή των εμπειρικών κοινωνικών επιστημών, οι οποίες προσέφεραν το εργαλείο της ποσοτικοποίησης,<sup>101</sup> με αποτέλεσμα να διευρυνθούν τα πεδία της ιστορικής έρευνας σε θεματικές, όπως το φύλο, η εθνοτική ομάδα, η κουλτούρα και ο αθλητισμός.<sup>102</sup> Η διεπιστημονικότητα που διέπει την αστική ιστοριογραφία στις Ηνωμένες Πολιτείες αποτελεί τη θεωρητική μήτρα ίδρυσης το 1974 του *Journal of Urban History*, το οποίο δίνει έμφαση σε αναλυτικές και διεπιστημονικές μελέτες στον τομέα της ιστορίας πόλεων.<sup>103</sup>

Οι μεταπολεμικές συνθήκες που επικρατούσαν στην Αγγλία, σε συνδυασμό με τα κοινωνικά αιτήματα για αναδιοργάνωση των πόλεων και βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης των οικονομικά ασθενέστερων αστικών κοινωνικών στρωμάτων, κατέστησαν το αστικό φαινόμενο βασική θεματική του πολιτικού και κοινωνικού διαλόγου. Ως εκ τούτου, η αστική ιστοριογραφία αναπτύχθηκε ως κλάδος της κοινωνικής ιστορίας,<sup>104</sup> της «ιστορίας από τα κάτω», η οποία στρεφόταν στη μελέτη των όρων διαβίωσης των λαϊκών στρωμάτων στην πόλη.<sup>105</sup> Μέσα σε αυτό το πλαίσιο

---

<sup>99</sup> Gary Davies, *The rise of urban history in Britain c. 1960-1978*, Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy at the University of Leicester, School of Historical Studies, University of Leicester 2014, p. 1-3.

<sup>100</sup> Margaret Marsh, "Old forms, new visions: new directions in United States urban history", *Pennsylvania History*, 59 (1992), p. 21-28.

<sup>101</sup> Leo F. Schnore, "Further reflections on the "new" urban history: a prefatory note", *The new urban history. Quantitative explorations by American historians*, (ed.) Leo F. Schnore, Princeton University Press, Stanford-California 1975, p. 3-11.

<sup>102</sup> Eric E. Lampard, "American historians and the study of urbanization", *The American Historical Review*, 67 (1961), σ. 49-58. Stephan Thernstrom, «Reflection on the new urban history», *Daedalus*, 100 (1971), p. 359-375.

<sup>103</sup> Raymond A. Mohl, "Editorial", *Journal of Urban History*, 1 (1974), p. 3-5.

<sup>104</sup> E. J. Hobsbawm, "From social history to the history of society", *Daedalus*, 100 (1971), p. 34-35.

<sup>105</sup> Richard Dennis, Hugh Prince, "Research in British urban historical geography", *Urban historical geography*, (ed.) Dietrich Denecke, Gareth Shaw, Cambridge University Press, Cambridge 1988, p. 10.



εκδόθηκε το 1952 η μονογραφία του Asa Briggs για την πόλη του Birmingham και το 1963 το έργο του *Victorian cities*.<sup>106</sup> Ακολούθησαν οι μελέτες του Harold James Dyos, ο οποίος το 1961 με την μελέτη του *Victorian Suburbs: a Study of the Growth of Camberwell* διερεύνησε τη δημιουργία και την εξέλιξη των προαστίων του Λονδίνου.<sup>107</sup> Οι μελέτες του κίνησαν το ενδιαφέρον των ερευνητών για τη μελέτη του αστικού φαινομένου, με αποτέλεσμα να εκδώσει ο ίδιος το περιοδικό *Urban History Newsletter*, το οποίο μετονομάστηκε σε *Urban History Yearbook*, το 1974, και σε *Urban History*, το 1992. Το 1963 οργάνωσε την Ομάδα Ιστορίας Πόλεων (Urban History Group) ως τμήμα της Εταιρείας Οικονομικής Ιστορίας (Economic History Society).<sup>108</sup>

Όπως προαναφέρθηκε, στη Γαλλία η μελέτη της πόλης δεν υπήρξε αντικείμενο προσοχής. Η μαρξιστική οπτική των σχέσεων κοινωνικής κυριαρχίας προσέφερε μία ένταξη του αστικού φαινομένου στην ιστορική ανάλυση, αλλά οι πόλεις συνέχισαν να μην κινούν το ενδιαφέρον παρά μόνο ενταγμένες στα εμπορικά δίκτυα. Η έντονη αστικοποίηση μετά το '50 και η κοινωνική αμφισβήτηση του '60 και του '70 έδωσαν το έναυσμα για τη μελέτη των όρων αστικοποίησης και βίωσης του άστεως.<sup>109</sup> Έτσι, δημοσιεύτηκαν διδακτορικές διατριβές αποστασιοποιημένες από την παραδοσιακή ιστορική γραφή και επικεντρωμένες στην αστική ιστορία, αξιοποιώντας της μεθόδους των υπόλοιπων κοινωνικών επιστημών.<sup>110</sup> Αποκορύφωμα ήταν η διατριβή του Jean-

---

<sup>106</sup> W. H. B. Court, "History of Birmingham by C. Gill, A. Briggs", *The Economic Historical Review*, 68 (1953), p. 270-273. Geoffrey Meen, Julia Meen, Christian Nygaard, "A tale of two Victorian cities in the 21<sup>st</sup> century", ICHUE Discussion Paper No. 7. [www.reading.ac.uk](http://www.reading.ac.uk)

<sup>107</sup> Seymour J. Mandelbaum, "H. J. Dyos and the British urban history", *The Economic History Review*, 38 (1985), p. 437-447.

<sup>108</sup> David Cannadine, "Urban history in the United Kingdom: the 'Dyos phenomenon' and after", *Exploring the urban past. Essays in urban history by H. J. Dyos*, (ed.) David Cannadine, David Reeder, Cambridge University Press, Cambridge 1982, p. 205-215.

<sup>109</sup> Annie Fourcaut, "L'histoire urbaine de la France contemporaine: États de Lieux", *Histoire Urbaine*, 8 (2003), p. 171-173.

<sup>110</sup> Remi Baudouin, Alain Faure, Annie Fourcaut, Martine Morel, Danièle Voldman, "Ecrire une histoire contemporaine de l'urbain", *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 27 (1990), p. 102-105.

Claude Perrot για την πόλη της Caen, η οποία διάνοιξε νέους δρόμους και προσέδωσε νεωτερικές προοπτικές στη γαλλική αστική ιστοριογραφία. Η βασική θέση της διατριβής ήταν να μην θεωρείται η πόλη πεδίο μελέτης αλλά δραστηριότητα παράγοντας των κοινωνικών εξελίξεων νοηματοδοτώντας με αυτό τον τρόπο τη δυναμική της αστικής κοινωνικότητας.<sup>111</sup> Η γαλλική αστική ιστοριογραφία δομήθηκε με καθυστέρηση. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι μόλις το 2000 δημιουργήθηκε ένας οργανωμένος χώρος ιστορικού διαλόγου, το περιοδικό *Histoire Urbaine*, που εκδόθηκε από τη συγκροτηθείσα το 1998 Γαλλική Εταιρεία Αστικής Ιστορίας (Société Française de l'Histoire Urbaine).<sup>112</sup>

Ανάλογη ήταν η εξέλιξη της αστικής ιστοριογραφίας στη Γερμανία. Οι επιπτώσεις της Χρυσής Εποχής στην πόλη αποτέλεσαν αντικείμενο μελέτης. Έτσι, η ανάπτυξη των πόλεων, η αστικοποίηση και η εκβιομηχάνιση αποτέλεσαν τα πεδία έρευνας της αστικής ιστοριογραφίας κατά τη δεκαετία του '70,<sup>113</sup> η οποία και εκεί αναπτυσσόταν ως κλάδος της κοινωνικής ιστορίας.<sup>114</sup> Μέσα σε αυτό το πλαίσιο άρχισαν να πραγματοποιούνται επιστημονικά συνέδρια για την αστική ιστορία, να δημοσιεύονται μονογραφίες να ιδρύονται ερευνητικά κέντρα (Institut für vergleichende Städtegeschichte, Deutsches Institut für Urbanistik) και να χρηματοδοτούνται ερευνητικά προγράμματα (Stadt und Bürgertum, Geschichte und Zukunft europäischer Städte, Die Stadt als Dienstleistungszentrum).<sup>115</sup>

---

<sup>111</sup> Olivier Zeller, «Η σύγχρονη αστική ιστορία στη Γαλλία μετά το 1950», *ό.π.*, σ. 216-235.

<sup>112</sup> [www.sfh.uhypotheses.org](http://www.sfh.uhypotheses.org)

<sup>113</sup> Horst Matzerath, "Lokalgeschichte, Stadtgeschichte, historische Urbanisierungsforschung?", *Geschichte und Gesellschaft*, 15 (1989), S. 62-88.

<sup>114</sup> Hans Ulrich Wehler, «Ιστορία και κοινωνιολογία», *Αναζητήσεις της νεότερης γερμανόφωνης ιστοριογραφίας*, Κείμενα R. Kosselleck- H. U. Wehler-W. Kuttler- J. Kocka- R. van Dulmen- M. Mitterauer, (μτφρ.) Μαρία Παπαθανασίου, Κώστας Ράπτης, Δώρα Φ. Μαρκάτου, Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 2000, σ. 57-101.

<sup>115</sup> Dieter Schott, «Η γερμανική αστική ιστορία από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα», *Ευρωπαϊκή αστική ιστοριογραφία: τάσεις και προοπτικές*, (επιμ.) Λυδία Σαπουνάκη-Δρακάκη, Μαριάνθη Κοτέα, Εκδόσεις Διόνικος, Αθήνα 2004, σ. 149-157.

Από τη δεκαετία του '80 και μετά, η αστική ιστοριογραφία παρακολουθεί τις εξελίξεις της Ιστορίας. Η τεχνολογική κοινωνία της ελεύθερης αγοράς και των αντιπροσωπευτικών κοινοβουλευτικών θεσμών έχει επιφέρει μία ορθολογική τάξη πραγμάτων, προσδίδοντας θετικό χαρακτήρα στον εκσυγχρονισμό.<sup>116</sup> Αυτή η αντίληψη εκφράζεται στην ιστοριογραφία, καθώς τα εγχειρήματα των μακροϊστορικών-επιστημονικών προσεγγίσεων δεν συμερίζονταν την πίστη για τα ευεργετικά αποτελέσματα της τεχνολογικής προόδου, με αποτέλεσμα να υιοθετηθούν μοντέλα που στρέφονται προς τις μικρότερες δομές, όπως η μικροϊστορία.<sup>117</sup> Η εξέλιξη δημιουργεί στον κλάδο της ιστορίας πόλεμον δίλημμα, γιατί η απουσία της μακροϊστορικής προσέγγισης αποστερεί από την ερμηνεία τη δυνατότητα ανάδειξης της δυναμικής των πόλεων.<sup>118</sup> Παρά τα μεθοδολογικά διλήμματα το ερευνητικό ενδιαφέρον της αστικής ιστοριογραφίας διευρύνθηκε, καθώς η φτώχεια, η εγκληματικότητα, η κοινωνικές συγκρούσεις, η κοινωνική πολιτική, η κατοικία, ο αστικός σχεδιασμός αποτελούσαν νέα πεδία έρευνας.<sup>119</sup> Νέες προοπτικές στο χώρο της ιστορίας προσφέρει η αστική περιβαλλοντική ιστοριογραφία, κλάδος ο οποίος αναπτύχθηκε μετά τη Συνδιάσκεψη του Rio de Janeiro το 1992 και επηρεάστηκε από τις έρευνες στον τομέα των αστικών υποδομών και της επίδρασης της πόλης στο φυσικό περιβάλλον.<sup>120</sup> Όλες αυτές οι διευρύνσεις του ερευνητικού πεδίου της αστικής ιστοριογραφίας συνοδεύονται από την έκδοση αντίστοιχων περιοδικών.

---

<sup>116</sup> Francis Fukuyama, *Το τέλος της ιστορίας και ο τελευταίος άνθρωπος*, (μτφρ.) Αχιλλέας Φακατσέλης, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα 1992, σ. 31-89.

<sup>117</sup> Georg Iggers, *Η ιστοριογραφία στον εικοστό αιώνα. Από την επιστημονική αντικειμενικότητα στην πρόκληση του μεταμοντερνισμού*, (μτφρ.) Παρασκευάς Ματάλας, Νεφέλη, Αθήνα 2005, σ. 134-135.

<sup>118</sup> Charles Tilly, "The urban historian's dilemma: faceless cities or cities without hinterlands?", CRSO Working Paper No. 248, October 1981. Timothy R. Mahoney, "Urban history in a regional context: river town on the upper Mississippi, 1840-1860", *The Journal of American History*, 72 (1985), p. 318-339.

<sup>119</sup> Monica Rüthers, "Historische Stadtforschung", *Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung. Konzepte-Herausforderungen-Perspektiven*, (Hrsg.) Antje Flade, Springer VS, Wiesbaden 2015, S. 15.

<sup>120</sup> Dieter Schott, "Urban environmental history: what lessons are there to be learnt?", *Boreal Environmental Research*, 9 (2004), p. 519-528.

Στην Ελλάδα, η αστική ιστοριογραφία αναπτύχθηκε κατά την περίοδο της Μεταπολίτευσης. Μέχρι τότε η μελέτη της πόλης ήταν αντικείμενο της πολεοδομίας.<sup>121</sup> Από το '70 και μετά οι προοπτικές που διανοίχθηκαν για την αστική ιστοριογραφία στον αγγλοσαξονικό και γαλλικό χώρο επηρέασαν την Ελλάδα. Οι ιστορικοί, μέσα στο πλαίσιο ανανέωσης της ελληνικής ιστοριογραφίας, στράφηκαν στην μελέτη της βίωσης του αστικού φαινομένου. Η κοινωνική ιστορία προσέφερε τη δυνατότητα να μελετηθούν οι συνθήκες εργασίας, το εργατικό κίνημα, οι κοινωνικές σχέσεις σε όρους υγείας και ιατρικής, το φύλο. Το πεδίο έρευνας διευρύνθηκε περαιτέρω με τη συμβολή πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων και κοινωνικών επιστημόνων, οι οποίοι προσανατολίστηκαν προς τη μελέτη της κοινωνικής κινητικότητας και της φυσιογνωμίας των γειτονιών.<sup>122</sup> Το 1970, το ΕΚΚΕ δημοσίευσε το έργο του γεωγράφου Guy Burgel για τους μηχανισμούς αστικοποίησης,<sup>123</sup> ενώ το 1985 και 1997 η ΕΜΝΕ-Μνήμων διοργάνωσε δύο συνέδρια με σχετικό αντικείμενο.<sup>124</sup> Αυτά τα γεγονότα συγκλείνουν προς τη μετάβαση από μία ιστορία της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας σε μία κοινωνική ιστορία της πόλης, δεδομένης της κοινωνικής αξιοποίησης του χώρου της πόλης.<sup>125</sup>

---

<sup>121</sup> Δημήτρης Οικονόμου, «Η πολεοδομική πολιτική στη δεκαετία του '50», *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 ως το 1974*, Πρακτικά Β' Συνεδρίου Εταιρείας της Πόλης και της Πολεοδομίας, (επιμ.) Αλέξης Δέφνερ, Φίλιππος Λουκίσσας, Μανόλης Μαρμαράς, Σάββας Τσιλένης, Βίλμα Χαστάογλου, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000, σ. 39, υποσημείωση 1.

<sup>122</sup> Βίλμα Χαστάογλου, «Σύγχρονα ρεύματα στην ιστοριογραφία της ελληνικής πολεοδομίας», *Σύγχρονα Θέματα*, 35-37 (1988), σ. 212-217.

<sup>123</sup> Λυδία Σαπουνάκη Δρακάκη, Μαριάνθη Κοτέα, Μιχάλης Λεφαντζής, «Η ιστορία των πόλεων στη σύγχρονη Ελλάδα», *Ευρωπαϊκή αστική ιστοριογραφία: τάσεις και προοπτικές*, (επιμ.) Λυδία Σαπουνάκη-Δρακάκη, Μαριάνθη Κοτέα, Εκδόσεις Διόνικος, Αθήνα 2004, σ. 46-48.

<sup>124</sup> Χριστίνα Αγριαντώνη, Μαρία-Χριστίνα Χατζηγιωάννου, «Το συμπόσιο για τη νεοελληνική πόλη (Σεπτ. 1984): κοινοί παρονομαστές και ιδιοτυπίες», *Τα Ιστορικά*, 3 (1985), σ. 223-230.

<sup>125</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, «Το Γουδί της Αθήνας: στρατόπεδα, νοσοκομεία και ιστορία της πόλης στον 20<sup>ο</sup> αιώνα», *Ομιλίες 1996-2002*, (επιμ.) Βιργινία Μαυρικά, Μουσείο της Πόλεως των Αθηνών Βούρου-Ευταξία, Αθήνα 2006, σ. 227-229.

## Ο τροχιόδρομος της Θεσσαλονίκης, 1889-1957.

Κατά τη διάρκεια της Χρυσής Εποχής του Καπιταλισμού, συντελέστηκαν σημαντικές ανακατατάξεις στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών. Η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων, η αξιοποίηση του πετρελαίου και η οικονομική ανάπτυξη δημιούργησαν τις βάσεις για ένταξη των λεωφορείων στον τομέα της αστικής συγκοινωνίας. Το χαμηλότερο κόστος, η ραγδαία αστικοποίηση, η μετεγκατάσταση των κατοίκων των πόλεων στα νέα προάστια και το πνεύμα εκσυγχρονισμού σταδιακά οδηγούσαν τις κυβερνήσεις σε αντικατάσταση των συστημάτων σταθερής τροχιάς με το νέο λεωφορείο.<sup>126</sup> Η επιβάρυνση των κέντρων των πόλεων από αυτή την εξέλιξη αποτέλεσε αιτία αμφισβήτησης του μοντέλου αστικής ανάπτυξης.<sup>127</sup>

Η κοινότητα των ιστορικών, «εξοπλισμένη» εργαλειακά από την ανάπτυξη της νέας κοινωνικής ιστορίας, συμμετείχε στην αμφισβήτηση αυτή ιστορικοποιώντας σε νέους όρους την πόλη και τις ποικίλες πτυχές της. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο αναδύθηκε η μελέτη της ιστορίας των μεταφορών και των αστικών συγκοινωνιών προσφέροντας χρήσιμα συμπεράσματα στη σχέση συγκοινωνίας και ανάπτυξης. Οι πρώτες έρευνες ξεκίνησαν στις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Μεγάλη Βρετανία, λόγω της τάσης των ιστορικών της οικονομίας να μελετούν τις επιπτώσεις του καπιταλισμού, αναδεικνύοντας το ζήτημα των μεταφορών ως βασικό συντελεστή της οικονομικής ανάπτυξης. Σημαντικό χώρο διαλόγου διετέλεσε το *Journal of Transport History*.<sup>128</sup> Στο επίκεντρο της έρευνας τέθηκαν οι αστικές συγκοινωνίες από το 19<sup>ο</sup>

---

<sup>126</sup> James E. Vance Jr., “Reviewed work: *The decline of transit: urban transportation in German and U.S. cities, 1900-1970*. By Glenn Yago”, *American Journal of Sociology*, 92 (1986), p. 490-492. Peter Mieszkowski, Edwin S. Mills, “The causes of metropolitan suburbanization”, *The Journal of Economic Perspectives*, 7 (1993), p. 135-147.

<sup>127</sup> Glenn Yago, “The sociology of transport”, *Annual Review of Sociology*, 9 (1983), p. 171-190.

<sup>128</sup> Mom Gijs, “What kind of transport history did we get? Half a century of *JTH* and the future of the field”, *The Journal of Transport History*, 24 (2003), p. 121-138.

αιώνα μέχρι και τις αρχές του εικοστού.<sup>129</sup> Αρχικά, οι έρευνας πραγματοποιούνταν το κάθε μέσο αστικής συγκοινωνίας ξεχωριστά. Η πολλαπλότητα αυτών, όμως, επέβαλλε νέες προοπτικές στις ερμηνευτικές προσεγγίσεις.<sup>130</sup> Στην Ελλάδα, η μελέτη της ιστορίας των μεταφορών εντάχθηκε στο ευρύτερο πλαίσιο της μελέτης της οικοδόμησης του ελληνικού κράτους και της οικονομίας. Ως εκ τούτου, απουσιάζουν οι ιστορικές επιστημονικές προσεγγίσεις στο πεδίο της αστικής συγκοινωνίας.

### **Ο ιππήλατος τροχιόδρομος, 1889-1908.**

Μέχρι τη σύσταση και λειτουργία της τροχιοδρομικής γραμμής στη Θεσσαλονίκη, οι κάτοικοι της πόλης μετακινούνταν με τα πόδια, έφιπποι ή με άμαξες. Η χρήση της άμαξας, όμως, προσέκρουε στην έλλειψη έργων υποδομής στον τομέα της οδοποιίας και του αστικού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα τόσο αυτές όσο και τα ιππήλατα λεωφορεία Omnibus, που ήταν κλειστά Λαντώ τεσσάρων θέσεων ή ανοιχτά παϊτόνια, να αδυνατούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των κατοίκων της πόλης για μετακίνηση.<sup>131</sup> Το συγκοινωνιακό αυτό μέσο εξυπηρετούσε τη γραμμή Τσιμισκή-Ντεπώ.<sup>132</sup> Η εταιρεία, όμως, που είχε το δικαίωμα διαχείρισης πτώχευσε, και την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών της πόλης ανέλαβαν τα *τσακπεντζί μπεγίρ*, που ήταν ενοικιαζόμενα αλογάκια.<sup>133</sup>

Η πρωτοβουλία ίδρυσης ιππήλατου τροχιόδρομου στη Θεσσαλονίκη ανήκει σε έναν εξισλαμισμένο Εβραίο της πόλης, έναν ντονμέ, τον Ahmet Hamdi Bey Galizade,

---

<sup>129</sup> Jesús Mirás-Araujo, "The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruna, 1903-1962", *Journal of Transport History*, 26 (2005), p. 21-22.

<sup>130</sup> Barbara Schmucki, "The city and urban transport: a bibliographic overview", *The urban machine: recent literature on European cities in the 20<sup>th</sup> century*, (ed.) Michael Hard, Thomas J. Misa, Cities Working Group "Tensions of Europe", July 2003, p. 97-108.

<sup>131</sup> Μερóπη Αναστασιάδου, *Θεσσαλονίκη 1830-1912. Μια μητρόπολη στην εποχή των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων*, (μτφρ.) Βασίλης Πατσογιάννης, Βιβλιοπωλείον της Εστίας Ι. Δ. Κολλάρου & ΣΙΑΣ Α.Ε., Αθήνα 2008, σ. 239.

<sup>132</sup> Παναγιώτης Ι. Γεωργούλης, *Η βιομηχανική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης. Από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα μέχρι τα μέσα του 20<sup>ου</sup>*, Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος, Θεσσαλονίκη 2005, σ. 23.

<sup>133</sup> Νικόλας Σούλας, Μαρία Μπεδρελίδου-Κυριακοπούλου, *Μνήμες Θεσσαλονίκης. Εικόνες μιας πόλης που σβήνει στο χρόνο*, Μπαρμπουνάκης, Θεσσαλονίκη 2002, σ. 69.

ο οποίος διατέλεσε και δήμαρχος της πόλης την περίοδο 1893-1908. Το Σεπτέμβριο του 1889 ο υπουργός Εμπορίου και Δημοσίων Έργων της οθωμανικής κυβέρνησης Mustafa Zihni Pasha υπέγραψε σύμβαση με τον Ahmet Hamdi Bey, παραχωρώντας του, σύμφωνα με το πρώτο άρθρο, την άδεια κατασκευής και εκμετάλλευσης των ιππήλατων τροχιόδρομων<sup>134</sup> για 35 χρόνια, όπως όριζε το δεύτερο άρθρο.<sup>135</sup> Για τη διεκπεραίωση του έργου, ο ανάδοχος εξασφάλισε δάνειο ύψους 6.000 τουρκικών λιρών από την Banque de Salonique της οικογένειας Αλλατίνι.<sup>136</sup> Σύμφωνα με το πρώτο άρθρο της σύμβασης, ο ιππήλατος τροχιόδρομος έχει ως στόχο τη «[...] μεταφοράν ταξειδιωτών και εμπορευμάτων [...]».<sup>137</sup> Η βασική γραμμή εκτεινόταν «[...] από του Σιδηροδρομικού σταθμού, διερχομένου διά της οδού της πύλης του Βαρδάρ, διά του Λευκού Πύργου, εκείθεν διά της οικίας του Κερίμ Εφένδη και επεκτεινομένου μέχρι του μύλου Αλλατίνι, έχοντος διακλαδώσεις [...]».<sup>138</sup> Το συνολικό μήκος των γραμμών έφτανε τα 10 χιλιόμετρα, εκ των οποίων τα 5,5 χιλιόμετρα ήταν της κύριας γραμμής και τα υπόλοιπα 4,4 των δύο διακλαδώσεων, από το κέντρο της πόλης μέχρι το δημοτικό κήπο του Μπεχτσινάρ.<sup>139</sup>

Σύμφωνα με τη σύμβαση, η κατασκευή του έργου υπαγόταν σε διάφορες δεσμεύσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 3, ο ανάδοχος του έργου «[...] οφείλει εντός εξ μηνών από της χρονολογίας της επιδόσεως του Αυτοκρατορικού Φιρμανίου και της ανταλλαγής της Συμβάσεως [...] να υποβάλη εις το Υπουργείον Δημοσίων Έργων εις διπλούν τα μετά οριστικής μελέτας σχέδια και σχεδιαγράμματα. Το Υπουργείο

---

<sup>134</sup> «Υπό της Αυτοκρατορικής Κυβερνήσεως παρεχωρήθη εις τον ρηθέντα Χαμδή Βέην Εφένδη το προνόμιον της κατασκευής και εκμεταλλεύσεως εν Θεσσαλονίκη ιπποτροχιόδρου [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>135</sup> «Η διάρκεια του προνομίου είναι τριακονταπενταετής από της χρονολογίας του Αυτοκρατορικού Φιρμανίου», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>136</sup> Γιάννης Μέγας, Μανώλης Ανδριωτάκης, *Θεσσαλονίκη 1896. Η χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων*, Δήμος Θεσσαλονίκης/Αντιδημαρχία Πολιτισμού, Φίλοι του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Εκδόσεις Ζήτρος, Θεσσαλονίκη 2004, σ. 110.

<sup>137</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>138</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>139</sup> Μερόπη Αναστασιάδου, *Θεσσαλονίκη 1830-1912...*, ό.π., σ. 239.

οφείλει [...] να εξετάσει αυτά και τα εγκρίνη ως εάν είναι εν τάξει [...]».<sup>140</sup> Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 4, «Ο ανάδοχος αναλαμβάνει ίδια δαπάνη και κινδύνω ν' άρξηται των έργων εντός ενός έτους από της χρονολογίας ανταλλαγής της Συμβάσεως και να φέρει αυτά εις πέρας εν διαστήματι ενός και ημίσεως έτους από της χρονολογίας της εγκρίσεως των σχεδιαγραμμάτων [...]».<sup>141</sup> Επιπλέον, τα υλικά για την κατασκευή των τροchioδρομικών γραμμών, τα άλογα και οι λοιπές πρώτες ύλες δεν επιβαρύνονταν με τελωνειακούς δασμούς. Επίσης, τα κεφάλαια και τα κέρδη της εταιρείας δεν φορολογούνταν.<sup>142</sup>



Εικόνα 1. Ο ιππής τροchioδρομος επί της Εγνατίας στα 1900 [B. Α. Μαυρομμάτης, *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο δύο αιώνων. Προσέγγιση στην πόλη μέσα από τις παλιές καρτ ποστάλ (1896-1913)*, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Πολιτιστικό Κέντρο Βορείου Ελλάδος, Θεσσαλονίκη 1990].

Τον Ιούνιο του 1892, ο ανάδοχος Ahmet Hamdí Bey παραχώρησε τα δικαιώματα εκμετάλλευσης σε όμιλο Βέλγων επιχειρηματιών, οι οποίοι συνέστησαν την *Οθωμανική Εταιρεία Τροchioδρόμων Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία*, με επικεφαλής του σχήματος τον Edouard Otlet. Μέτοχοι ήταν οι βιομήχανοι Polydore

<sup>140</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>141</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>142</sup> «Οι λίθοι, η ξυλεία, ο σίδηρος, τα μηχανήματα, οι ίπποι [...] απαλλάσσονται του τελωνειακού δασμού. Ωσαύτως τα γήπεδα, το κεφάλαιον και τα έσοδα του τροchioδρόμου εις ουδεμίαν θα υπόκεινται φορολογίαν [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.



Vanderschuren και Maurice Oteet, οι μηχανικοί Ferdinand Guillon και Auguste de la Fontain και ο κτηματίας Hamerlaat.<sup>143</sup> Η ομάδα των Βέλγων κεφαλαιούχων ίδρυσε την «Tramways de Salonique», με έδρα τη Θεσσαλονίκη και μετοχικό κεφάλαιο 970.000 φράγκων.<sup>144</sup> Την 8<sup>η</sup> Μαΐου 1893, ο ιππύλατος τροχιόδρομος τέθηκε σε λειτουργία και τα εγκαίνια του έργου πραγματοποιήθηκαν στις 28 Μαΐου 1893.<sup>145</sup>

Η δραστηριοποίηση Βέλγων επιχειρηματιών στις αστικές συγκοινωνίες της πόλης δεν ήταν τυχαία. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κεφαλαιακή επάρκεια και η ανάγκη για ανάπτυξη της βελγικής εγχώριας παραγωγής άνθρακα, σιδήρου και χάλυβα συνέβαλαν στην εξάπλωση της βελγικής επενδυτικής δραστηριότητας σε νέες αγορές. Η επενδυτική εξωστρέφεια προσανατολίστηκε στη Οθωμανική Αυτοκρατορία, στην Ιταλία, την Ισπανία και τη Μέση Ανατολή.<sup>146</sup> Δίπλα σε αυτή την προσέγγιση θα έπρεπε να συνυπολογιστεί και η ευρύτερη ιδεολογική σύλληψη της Ανατολής στο συλλογικό συνειδητό της Δύσης.<sup>147</sup> Κατά τον 17<sup>ο</sup> και 18<sup>ο</sup> αιώνα κατασκευάστηκε η εικόνα μίας οριενταλοποιημένης και αλλότριας Ανατολής, η οποία συνιστούσε έναν εξωτικό και μυστικιστικό χώρο για τη Δύση της Βιομηχανικής Επανάστασης και του τεχνολογικού εκσυγχρονισμού. Αυτός ο χώρος έπρεπε να κατακτηθεί.<sup>148</sup>

Υπεύθυνος εργασιών και πρώτος διευθυντής των ιππύλατων τροχιόδρομων ήταν ο Μ. Kaul από το Λουξεμβούργο. Οι εγκαταστάσεις της εταιρείας, οι στάβλοι

---

<sup>143</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», *Τάμαριξ*, 1 (1997), σ. 6.

<sup>144</sup> Ιωάννης Σαλαπασίδης, «Οι τροχιόδρομοι της Θεσσαλονίκης», *ΙΓ' Πανελλήνιο Ιστορικό Συνέδριο (29-31 Μαΐου 1992)*, Πρακτικά, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1993, σ. 442.

<sup>145</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Το τραμ της Σαλονίκης», *Η Καθημερινή*, 6.3.2005.

<sup>146</sup> Alberte Martinez Lopez, "Belgian investment in tramways and light railways. An international approach, 1892-1935", *The Journal of Transport History*, 24 (2003), p. 59-77.

<sup>147</sup> Henri Baudet, *Paradise on earth. Some thoughts on European images of non-European man*, (transl.) Elizabeth Wentholt, Greenwood Press, Westport-Connecticut 1976, p. 5-6.

<sup>148</sup> Edward W. Said, *Οριενταλισμός*, (μτφρ.) Φώτης Τερζάκης, Νεφέλη, Αθήνα 1996.

για τα ζώα, βρίσκονταν στα δύο άκρα της πόλης, κοντά στο Μπεχτσινάρ<sup>149</sup> και απέναντι από το Λευκό Πύργο κοντά στο μουσουλμανικό νεκροταφείο.<sup>150</sup> Οι εγκαταστάσεις στο Λευκό Πύργο αργότερα μεταφέρθηκαν στη θέση Σκαμινές, κοντά στο σημερινό γήπεδο της ΧΑΝΘ.<sup>151</sup> Το 1895 κατασκευάστηκε η γέφυρα στο ρέμα Μπουγιούκ Ντερέ, με αποτέλεσμα η σύνδεση του τροχιόδρομου να επεκταθεί μέχρι το τέρμα της λεωφόρου Εξοχών και οι εγκαταστάσεις της εταιρείας (αποθήκες, στάβλοι, γραφεία) να μεταφερθούν στο Ντεπώ, στο κτιριακό συγκρότημα που σχεδίασε ο αρχιτέκτονας Paolo Arrigoni.<sup>152</sup> Η εγκατάσταση στην περιοχή του Ντεπώ και η επέκταση της τροχιοδρομικής γραμμής διευκόλυναν την επέκταση της πόλης προς τα ανατολικά. Επίσης, άρχισε να πυκνώνει η πληθυσμιακή εγκατάσταση στην Αγία Τριάδα, τα Καραγάτσια και τα Καμινίκια.<sup>153</sup>



Εικόνα 2. Ο ιππύλατος τροχιόδρομος στην παραλιακή οδό της Θεσσαλονίκης πριν από το 1908 (<http://my-blo.pblogs.gr/>).

<sup>149</sup> Μερóπη Αναστασιάδου, *Θεσσαλονίκη 1830-1912...*, ό.π., σ. 239.

<sup>150</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», ό.π., σ. 6.

<sup>151</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, *Τα δρομολόγια της μνήμης στη συγκοινωνία της πόλης. Μια αδιάκοπη διαδρομή στη Θεσσαλονίκη 1893-1999*, Ιανός, Θεσσαλονίκη 1999, σ. 19.

<sup>152</sup> Γιάννης Μέγας, Μανώλης Ανδριωτάκης, *Θεσσαλονίκη 1896...*, ό.π., σ. 110.

<sup>153</sup> Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Δημήτριος Ναλμπάντης, «Ο αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα», *Θεσσαλονίκη*, 6 (2002), σ. 223.

Η επιχείρηση διέθετε 10 βαγόνια το 1893, αριθμός ο οποίος αυξήθηκε σε 17 την επόμενη χρονιά, σε 18 το 1895 και σε 60 το 1896 (30 χειμερινά και 30 θερινά).<sup>154</sup> Οι σιδηροτροχιές και τα βαγόνια αγοράστηκαν από τη βελγική εταιρεία Charleroi.<sup>155</sup> Για την έλξη των βαγονιών η εταιρεία είχε αγοράσει 120 άλογα ρωσικής και ουγγρικής προέλευσης, τα οποία και χρησιμοποιούνταν ανά δύο, με εξαίρεση τη διαδρομή που περνούσε από τη Χαμιντιέ Πασά, όπου χρησιμοποιούνταν τρία.

Εντός των βαγονιών, στο μπροστινό μέρος μαζί με τον οδηγό βρισκόταν η δεύτερη θέση με ξύλινα καθίσματα, ενώ ακολουθούσε η πρώτη θέση με δερμάτινα καθίσματα.<sup>156</sup> Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι τα βαγόνια δε διέθεταν ξεχωριστά κουπέ για τους άνδρες και τις γυναίκες.<sup>157</sup> Όσο για τα κόμιστρα, η διαδρομή Μπουγιούκ Ντερέ-Σκάλα (λιμάνι) κόστιζε ενάμισι γρόσι για την πρώτη θέση και ένα για τη δεύτερη και η διαδρομή Σκάλα-Ντεφτερντάρ κόστιζε δύο μεταλίκια για τη δεύτερη θέση. Η διαδρομή Λευκός Πύργος-Σκάλα 1 γρόσι, γιατί θεωρούνταν γραμμή που χρησιμοποιούσαν οι εύποροι, αλλά στη γραμμή της Εγνατίας το κόστος ήταν πολύ χαμηλό.<sup>158</sup> Οι κάτοικοι που εξυπηρετούνταν καθημερινά το 1900 ήταν 10.000, σύμφωνα με δήλωση του διευθυντή της Εταιρείας Motri στην εφημερίδα *Journal de Salonique*. Ο όγκος των συναλλαγών το 1894 ήταν 2.743.820 το 1894 και το 1901 τα κέρδη ανέρχονταν σε 3.926.871, παρουσιάζοντας αύξηση 43,1%.<sup>159</sup>

---

<sup>154</sup> Μερόπη Αναστασιάδου, *Θεσσαλονίκη 1830-1912...*, ό.π., σ. 240.

<sup>155</sup> Γιάννης Μέγας, Μανώλης Ανδριωτάκης, *Θεσσαλονίκη 1896...*, ό.π., σ. 110.

<sup>156</sup> Νικόλας Σούλας, Μαρία Μπεδρελίδου-Κυριακοπούλου, *Μνήμες Θεσσαλονίκης...*, ό.π., σ. 70.

<sup>157</sup> Μερόπη Αναστασιάδου, *Θεσσαλονίκη 1830-1912...*, ό.π., σ. 241.

<sup>158</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», ό.π., σ. 6.

<sup>159</sup> Μερόπη Αναστασιάδου, *Θεσσαλονίκη 1830-1912...*, ό.π., σ. 240.



Εικόνα 3. Ο ιππήλατος τροχιόδρομος στην Καμάρα πριν από το 1908 ([www.culture.thessaloniki.gr](http://www.culture.thessaloniki.gr)).

Λόγω της συχνότητας των ατυχημάτων, τοποθετήθηκαν υπάλληλοι στην αφετηρία και στους ενδιάμεσους σταθμούς, οι οποίοι κρατούσαν κόκκινες σημαίες στα χέρια και ενημέρωναν τους περαστικούς για τη διέλευση του τροχιόδρομου.<sup>160</sup> Επιπλέον, η αποτελεσματικότητα των ιππήλατων τροχιόδρομων άρχισε να αμφισβητείται, καθώς, πέραν των δυστυχημάτων, έκανε την εμφάνισή της το 1906 η εταιρεία *Shirket-i- Hairie*, η οποία δραστηριοποιήθηκε στον τομέα των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Βασικοί μέτοχοι ήταν οι αδελφοί Μοδιάνο. Τα μικρά ατμόπλοια που διέθετε η εταιρεία πραγματοποιούσε δρομολόγια κατά μήκος της παραλίας κάνοντας στάσεις στην πλατεία Ολύμπου (σημερινή πλ. Ελευθερίας), στο Λευκό Πύργο, στην οικία του Kerim Efendi (στο ύψος της σημερινής Παρασκευοπούλου), στο Μπουγιούκ Ντερέ και στο Καραμπουρνάκι.<sup>161</sup> Επιπροσθέτως, η χρήση ίππων ήταν οικονομικά ασύμφορη. Η φυσική θνησιμότητα και οι ασθένειες, που συνεπάγονταν αντικατάσταση των ίππων, όπως επίσης η εκτροφή και συντήρησή τους, ήταν μεγάλη

<sup>160</sup> Θεόδωρος Κ. Περπέρης, *Παλιά Θεσσαλονίκη*, Θεσσαλονίκη 1973, σ. 38.

<sup>161</sup> Γ. Αναστασιάδης, Ε. Χεκίμογλου, *Όταν η Θεσσαλονίκη μπήκε στον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Τα διακόσια σημαντικότερα γεγονότα που συνέβησαν στην πόλη από το 1900 ως το 1910*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000, σ. 87.

δαπάνη για την εταιρεία. Τέλος, οι ακαθαρσίες ήγειραν το ζήτημα της υγιεινής και της αισθητικής.<sup>162</sup>



Εικόνα 4. Ο υπήλατος τροχιόδρομος στην περιοχή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης από καρτ ποστάλ (Γιώργος Αναστασιάδης, Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η μάχη της μνήμης. Παραλία, λιμάνια, Λευκός Πύργος*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997).

### Ο ηλεκτροκίνητος τροχιόδρομος, 1908-1940

Στο γύρισμα του αιώνα, η Δύση βρέθηκε μπροστά στην ανακάλυψη του ηλεκτρισμού. Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, που παρήγαν ηλεκτρική ενέργεια, εγκαταστάθηκαν στα αστικά κέντρα με στόχο να καλύψουν τις ανάγκες ηλεκτροδότησης και ηλεκτροφωτισμού.<sup>163</sup> Οι πόλεις επωφελήθηκαν από αυτή την κίνηση, γιατί ο εξηλεκτρισμός συνέβαλε στην ανάπτυξη εξωραϊστικών έργων και στην κάλυψη των αναγκών των κατοίκων.<sup>164</sup> Η διαδικασία αυτή είχε άμεσο αντίκτυπο στις αστικές συγκοινωνίες και, πιο συγκεκριμένα, στους τροχιόδρομους. Το 1879 η γερμανική εταιρεία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας Siemens, η οποία

<sup>162</sup> John P. McKay, *Tramways and Trolleys...*, ό.π., σ. 25-27.

<sup>163</sup> Edmund N. Todd, "A tale of three cities: electrification and the structure of choice in the Ruhr, 1886-1900", *Social Studies of Science*, 17 (1987), p. 387-412.

<sup>164</sup> Jean –Luc Pinol, Francois Walter, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη...*, ό.π., σ. 230.

διαχειριζόταν και τους τροχιόδρομους του Βερολίνου, έθεσε πειραματικά σε λειτουργία μία γραμμή ηλεκτροκίνητου τροχιόδρομου, στο πλαίσιο της βιομηχανικής έκθεσης του Βερολίνου.<sup>165</sup> Το παράδειγμα του Βερολίνου υιοθετήθηκε και από άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.<sup>166</sup>



Εικόνα 5. Ο ηλεκτροκίνητος τροχιόδρομος επί της Εγνατίας πριν από την πυρκαγιά του 1917 (Charles H. Woods, "The Balkans, Macedonia and the War", *The Geographical Review*, 6 (1918), p. 31).

Στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, το προνόμιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος για την ηλεκτροκίνηση των τροχιόδρομων παραχωρήθηκε στον Άγγλο Sir Ellis Ashmead Bassett, για δίκτυο μήκους 40 χιλιομέτρων.<sup>167</sup> Ο ανάδοχος του έργου είχε την υποχρέωση να συστήσει ανώνυμη εταιρεία εντός 10 μηνών από την υπογραφή της αντίστοιχης σύμβασης με το οθωμανικό κράτος και να ολοκληρώσει το έργο της κατασκευής του εργοστασίου παραγωγής ενέργειας εντός 15 μηνών από την έγκριση

<sup>165</sup> Jean-Luc Pinol, *Ο κόσμος των πόλεων...*, ό.π., σ. 121.

<sup>166</sup> Η ηλεκτροκίνηση των τροχιόδρομων στην αλλαγή του αιώνα ήταν γενικευμένη. Σε επίπεδο βιβλιογραφίας ενδεικτικά αναφέρονται τα άρθρα James Scannell, "From horse drawn trams to LUAS: a look at public transport in Dublin from the 1870's to the present time", *Dublin Historical Record*, 59 (2006), p. 5-18 και Ivan Boileau, "La Ciudad Lineal: a critical study of the linear suburb of Madrid", *The Town Planning Review*, 30 (1959), p. 230-238.

<sup>167</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», ό.π., σ. 7.

των σχεδίων.<sup>168</sup> Εκτός του προνομίου ηλεκτροκίνησης, ο Άγγλος ανάδοχος ανέλαβε και το προνόμιο ηλεκτροφωτισμού της πόλης, με τη σύμβαση της 9<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1900, αποδεχόμενος τη συμμετοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης στις εισπράξεις.<sup>169</sup> Η καθυστέρηση, όμως, στην κατασκευή του έργου, τόσο του εργοστασίου όσο και του ηλεκτροφωτισμού, οδήγησε την οθωμανική κυβέρνηση σε μονομερή καταγγελία της συμφωνίας και την παραχώρηση του έργου στην Εταιρεία του Ηλεκτροφωτισμού με τους όρους των συμβάσεων του 1899, του 1900, καθώς και με τους πρόσθετους όρους της σύμβασης της 29<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1903.<sup>170</sup>

Η προαναφερθείσα πρακτική συμμετοχής του δήμου στις εισπράξεις είναι μία καθιερωμένη πολιτική στη Δύση και εντάσσεται στο πλαίσιο του αστικού σοσιαλισμού, δηλαδή της προσπάθειας των δήμων για έλεγχο του αστικού χώρου.<sup>171</sup> Απώτερος στόχος αυτής της κίνησης ήταν η διαμόρφωση ενός βιώσιμου αστικού πλέγματος,<sup>172</sup> όπου η κεφαλαιακή επένδυση, η ανάπτυξη και οι συνθήκες υγιεινής θα μπορούσαν να συνυπάρξουν αρμονικά.<sup>173</sup>

---

<sup>168</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>169</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>170</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 3.

<sup>171</sup> J. R. Kellest, «Municipal socialism, enterprise and trading in the Victorian city», *Urban History*, 5 (1978), σ. 36-45.

<sup>172</sup> Jules Gehrke, «Georgist thought and the emergence of municipal socialism in Britain, 1870-1914», [www.schalkenbach.org](http://www.schalkenbach.org)

<sup>173</sup> Neil. K. Basen, «Municipal socialism in the United States», *International Labor and Working-Class History*, 11 (1977), σ. 31-34.



Εικόνα 6. Ο τροχιόδρομος στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αριστερά απεικονίζεται η εκδρομή των μαθητών του *École Française* σε κινηματογράφο. (Βασίλης Κολώνας, *Θεσσαλονίκη 1912-2012. Η αρχιτεκτονική μίας εκατονταετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2012)

Η εταιρεία, κατόπιν της υπογραφής των σχετικών συμβάσεων, κατασκεύασε ένα εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Πεδίον του Άρεως, κοντά στην παραλία, επί των οδών Βασιλέως Γεωργίου και Έδισσον.<sup>174</sup> Το εργοστάσιο αυτό εφοδιάστηκε με δύο τετρακύλινδρες γεννήτριες 200 ίππων έκαστη και μια πετρελαιομηχανή 800 ίππων.<sup>175</sup> Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, η εταιρεία κατασκεύασε δεύτερο εργοστάσιο στη Θεσσαλονίκη, επί της Αγίου Δημητρίου, το οποίο σχεδίασε ο αρχιτέκτονας Arrigoni και διατηρήθηκε έως το 1959, οπότε και κάηκε.<sup>176</sup> Για την περαιτέρω κάλυψη των αναγκών της πόλης, κατασκευάστηκε και τρίτο εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρισμού στην περιοχή του Ντεπώ, στις παλιές κτιριακές εγκαταστάσεις του ιππύλατου τροχιόδρομου.<sup>177</sup> Επιπλέον, η εταιρεία παρήγγειλε από εργοστάσιο της Charleroi την κατασκευή 25 οχημάτων για τροχιδρομική γραμμή πλάτους 1 μ., με διπλούς κινητήρες έλξης τύπου TΠIC ισχύος 27-30 ίππων, για ρεύμα 500-550 Volts, 400 στροφών ανά λεπτό. Τα οχήματα αυτά

<sup>174</sup> Ιωάννης Σαλαπασιδής, *Ο εξηλεκτρισμός της Θεσσαλονίκης*, εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2000, σ. 28.

<sup>175</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», *ό.π.*, σ. 7.

<sup>176</sup> Ιωάννης Σαλαπασιδής, *Ο εξηλεκτρισμός της Θεσσαλονίκης...*, *ό.π.*, σ. 32.

<sup>177</sup> *Ο.π.*, σ. 38.



ήταν από τα πλέον σύγχρονα διεθνώς και μπορούσαν να αναπτύξουν ταχύτητες από 15 έως και 20 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ είχαν χωρητικότητα περίπου 36 ατόμων.<sup>178</sup> Επίσης, παρήγγειλε από αμερικανικό εργοστάσιο 30 οχήματα τύπου Westinghouse.<sup>179</sup>

Την 14<sup>η</sup> Ιουνίου 1908, τελικά, οι ηλεκτροκίνητοι τροχιόδρομοι τέθηκαν σε λειτουργία.<sup>180</sup> Έχουν προηγηθεί αρκετές δοκιμές εκπαίδευσης των οδηγών, διότι δεν ήταν εξοικειωμένοι με τον ηλεκτρισμό.<sup>181</sup> Το δίκτυο γραμμών που αξιοποιήθηκε ήταν εκείνο του ιππήλατου τροχιόδρομου. Οι βασικές διαδρομές είναι Ντεπό-Οδός Εξοχών-Λευκός Πύργος-Παραλία-Πλατεία Ελευθερίας και Ντεπό-Οδός Εξοχών-Εθνικής Αμύνης-Εγνατία-Βαρδάρης, όπου διακλαδωνόταν για σιδηροδρομικό σταθμό και Μπεχτισινάρ.<sup>182</sup> Οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης αρχικά διατηρούσαν επιφυλακτική στάση απέναντι στο όχημα, καθώς αυτό ήταν συνδεδεμένο με μια σειρά ατυχημάτων.<sup>183</sup> Μόνο την 24<sup>η</sup> Ιουνίου 1908, ο Τύπος της πόλης κάνει αναφορές για ένα περιστατικό ηλεκτροπληξίας, μια σύγκρουση με δύο τραυματίες και μια απόπειρα αυτοκτονίας.<sup>184</sup> Μερικούς μήνες, όμως, πριν από την προσάρτηση της πόλης στο ελληνικό κράτος η κυβέρνηση υπέγραψε νέα σύμβαση με την Εταιρεία Τροχιοδρόμων, στις 16 Απριλίου 1912, σύμφωνα με το πρώτο άρθρο της οποίας η

---

<sup>178</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», *ό.π.*, σ. 7.

<sup>179</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Το τραμ της Σαλονίκης», *ό.π.*

<sup>180</sup> Κώστας Τομανάς, *Χρονικό της Θεσσαλονίκης...*, *ό.π.*, σ. 145.

<sup>181</sup> «Αι δοκιμαί των ηλεκτρικών τραμ εξακολουθούν καθημερινώς ως και η εξάσκησις του προσωπικού το οποίον ως ευτελώς άμοιρον του ηλεκτρισμού παρουσιάζει μεγάλας δυσκολίας εις την τέλειαν εκμάθησιν του χειρισμού της κινήσεως των αμαξών ώστε ουδένα αυτά να διατρέχουν κίνδυνον. Αναμένεται δε τεχνική επιτροπή η οποία θα παραλάβη τας γενομένας εργασίας και η οποία αναμένεται το Σάββατον αλλά δεν ήλθεν. Θεωρείται πιθανόν ότι θα αρχίση η λειτουργία των τραμ λίαν προσεχώς υπό τύπον προσωρινόν, αν αργίση η άφιξις της επιτροπής.», *Φάρος της Θεσσαλονίκης*, 10.6.1908.

<sup>182</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, *Τα δρομολόγια της μνήμης...*, *ό.π.*, σ. 23.

<sup>183</sup> *Μακεδονία*, 1.8.1911, 6.11.1911, 4.12.1911, 20.12.1911, 13.3.1912, 16.2.1918, 28.10.1918, 16.10.1926.

<sup>184</sup> «Εις μίαν ηλεκτροκίνητην άμαξαν των Τράμβαυ το παρελθόν Σάββατο εγένετο ανάφλεξις συνεπεία ενώσεως του ρεύματος, και ο επιβάτες κατελήφθησαν υπό πανικού, εις δε πηδήσας εκ του παραθύρου ετραυματίσθη εις την κνήμην. Εις απεγνωσμένος εκ της ζωής και αποφασίσας να αυτοκτονήση ερρίφθη επί της γραμμής των τραμ καθ' ην ώραν επλησίαζε τον ηλεκτροκίνητον [...]. Χθες περί την μεσημβρίαν μία ηλεκτροκίνητος άμαξα προσέκρουσεν επί ετέρας βιαίως επί της πλατείας του Ολύμπου και οι κ. κ. Ησαΐας και Κοέν ιστάμενοι όρθιοι κατέπεσαν και ο μεν πρώτος ετραυματίσθη εις το μέτωπον αρκετά σοβαρώς ο δε δεύτερος εις τα πλευρά, μερικά των οποίων λέγεται ότι εθλάσθησαν.», *Φάρος της Θεσσαλονίκης*, 24.6.1908.

Εταιρεία ανέλαβε την κατασκευή ενός ευρύτερου δικτύου τροchioδρομικής γραμμής στην πόλη.<sup>185</sup> Επιπλέον, σύμφωνα με το έβδομο άρθρο, ενοποιήθηκαν οι προηγούμενες συναφθείσες συμβάσεις με τη σύμβαση του 1912.<sup>186</sup> Τέλος, σύμφωνα με τη σύμβαση, η Εταιρεία Τροchioδρόμων και η Εταιρεία Ηλεκτροφωτισμού ενοποιήθηκαν για να δημιουργηθεί η *Εταιρεία Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης*, με ημερομηνία λήξης της σύμβασης την 15<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1957.<sup>187</sup>

Με τη λήξη των Βαλκανικών και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο πληθυσμός της πόλης αυξήθηκε απότομα λόγω της έλευσης των προσφύγων. Συνεπώς, οι υπάρχουσες δομές και εγκαταστάσεις της ΕΤΗΘ δεν μπορούσαν να καλύψουν τις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες των κατοίκων της πόλης,<sup>188</sup> τόσο σε επίπεδο ηλεκτροφωτισμού όσο και σε επίπεδο μετακινήσεων<sup>189</sup>. Επιπλέον, τα οικονομικά της Εταιρείας δεν επέτρεπαν τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα

---

<sup>185</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>186</sup> «Toutes les conditions de la Convention et du Cahier des Charges du 18 Septembre 1305/1 Octobre 1889 et de la clause additionnelle du 16 Decembre 1319/29 Decembre 1905, relatives a la construction et a l' exploitation des lignes existantes, tous les droits et avantages conferes a la Cie et toutes les obligations derivant pour elle de ces Conventions et Cahier des Charges, non expressement modifiées et qui ne sont pas contraires au stipulation des présents, seront appliqués aux nouvelles lignes [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.2.

<sup>187</sup> «La Compagnie des Tramways s'engage a s'entendre avec la Compagnie d' Electricite pour se faire ceder les concessions de traction et d'eclairage électrique de Salonique...tramways, traction et eclaireage, prennent fin toutes a la même époque, c'est-a-dire a la date du 15Septembre 1957 [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ. ADM055.01, φάκ. 3.

<sup>188</sup> «Ήτο επόμενο, και η Εταιρεία των Τροchioδρόμων εις αυτήν την μακάριαν διά τους φιλοχρήματους εποχήν, να μη αποφύγη τον πειρασμόν του αδικοπλουτισμού. Διά τούτο βλέπομεν την Εταιρεία, αρνούμενην να θέτη περισσότερα οχήματα εις τας λειτουργούσας γραμμάς, από την σκέψιν ότι όσοι είναι να ταξειδεύουν με τα τραμ πάντως ταξειδεύουν τσουβαλιαζόμενοι εις αυτά – αδιάφορον διά την Εταιρείαν το τελευταίον τούτο.- Διατί λοιπόν να θέση εις κυκλοφορίαν περισσότερα οχήματα και να έχει διά τούτο περισσότερα έξοδα; Επίσης από παρόμοιαν χρηματομανίας σκέψιν αγομένη η Εταιρεία αρνείται να ξεπέση τας τιμάς των εισιτηρίων της, μολονότι προ ημερών είδομεν εις τας εφημερίδας δημοσιευμένην προκήρυξιν του Κυβερνητικού Επιτρόπου με ξεπεσμένας τιμάς [...] δεν πταίει η Εταιρεία..αλλά η Κυβέρνησις ήτις [...] άφηκεν (την κοινωνία) αυτήν εκτεθειμένην εις την άνευ ορίων αδηφαγίαν των διαφόρων ανωνύμων Εταιρειών.», *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 5.4.1919.

<sup>189</sup> «[...] την σημερινήν οικτράν κατάστασιν δεν είμεθα οι πρώτοι ούτε οι μόνοι οι οποίοι θα διεκτραγωδήσωμεν. Αν η Τροchioδρομική Συγκοινωνία εντός της κυρίως πόλεως είναι ανεπαρκής, εις τους Συνοικισμούς μας είναι ανύπαρκτος [...] Ο ηλεκτροφωτισμός τόσον των δρόμων όσον και των κατοικιών είναι καταφανώς ανεπαρκής και εις τους συνοικισμούς σχεδόν ανύπαρκτος.», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.2.

να καταφεύγει σε αναγκαστικό δανεισμό από τους μισθούς των εργαζομένων.<sup>190</sup> Επιπλέον, το 1917, μετά την πυρκαγιά που έκαψε μεγάλο τμήμα της εντός των τειχών Θεσσαλονίκης, επήλθαν αλλαγές στο δίκτυο των τροχιοδρομικών γραμμών και, ως εκ τούτου, και των δρομολογίων. Σύμφωνα με έκθεση που συντάχθηκε για το εύρος των ζημιών, « [...] Θα κατασκευασθή διακλάδωσις της Τροχιοδρομικής γραμμής έχουσα μήκος περίπου 4 χιλιομέτρων ήτις αναχωρούσα από την πύλην Βαρδαρίου θα φθάνη μέχρι του Προσφυγικού Συνοικισμού Λεμπέτ (Αγ. Παρασκευής) και θα εξυπηρετή τους νέους Συνοικισμούς Βαρδαρίου, Καράχουσεϊν και Αγίας Παρασκευής. Διά της γραμμής ταύτης οι κάτοικοι των διάφορων συνοικισμών προσφύγων και πυροπαθών θα συγκοινωνούν ευκόλως μετά του λιμένος και του εμπορικού και βιομηχανικού τμήματος της πόλεως, και συνάμα θα απολαμβάνουν του καθαρού αέρος της εξοχής. [...]».<sup>191</sup>

---

<sup>190</sup> «Ο Διευθυντής της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού κ. Δημητρίου, εν τη χθεσινή ημερησία του διαταγή, πληροφορεί το προσωπικόν των τροχιοδρόμων και εκείνο του ηλεκτροφωτισμού, ότι η Εταιρεία, επί τη βάσει απλών δηλώσεων, θα προβή εις την εγγραφήν παντός θέλοντος εις το λαχειοφόρον δάνειον δια μίαν μετοχήν. Η Εταιρεία, επί τη βάσει των δηλώσεων τούτων, θα προβή εις την παραλαβήν και διανομήν των μετοχών, καταβάλλουσα αυτή αμέσως το απαιτούμενον ποσόν. Οι εγγραφόμενοι δια μίαν μετοχήν υπάλληλοι θα καταβάλλουν εις το τέλος του μηνός μόνον 50 δραχμάς, ή, εν ανάγκη, και λιγωτέρας. Αι άλλαι 50 θα θεωρηθούν ως πρόχειρον δάνειον προς ένα έκαστον, όπερ θα εξοφληθή με μικράς μηνιαίας δόσεις. Η απόφασις αυτή, του κ. Δημητρίου προκάλεσε τον ενθουσιασμόν των υπαλλήλων, αθρόαι δε ήρχισαν αι δηλώσεις εγγραφής δια μίαν μετοχήν. Υπολογίζεται, ότι όλοι σχεδόν οι υπάλληλοι των τροχιοδρόμων και του ηλεκτροφωτισμού θ' αποκτήσουν, χωρίς να τοις αποφανή, ανά μίαν μετοχήν. Η Εταιρεία, εξ άλλου, θα εγγραφή και αυτή, τουλάχιστον, δι' εκατόν μετοχάς.» *Μακεδονία*, 17.4.1920.

<sup>191</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM001.01, φάκ. 28.



Εικόνα 7. Διάγραμμα της Θεσσαλονίκης. Με κόκκινο χρώμα σημειώνεται το καμένο τμήμα του κέντρου της πόλης από την πυρκαγιά του 1917 ( Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM001.01, φάκ. 28).

Τα παραπάνω δεδομένα επέτειναν τη γενικευμένη δυσαρέσκεια των κατοίκων και διάφορων φορέων της πόλης από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών της ΕΤΗΘ. Επίσης, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο οι βελγικές επενδύσεις στο εξωτερικό μειώθηκαν λόγω των καταστροφών του πολέμου και της αστάθειας στις νομισματικές ισοτιμίες.<sup>192</sup> Τελικά, το ελληνικό κράτος, κατόπιν συνεχόμενων διαβημάτων των κατοίκων και φορέων της πόλης, προχώρησε σε επίταξη της Ε.Τ.Η.Θ.<sup>193</sup> την 12<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1919,<sup>194</sup> απόφαση η οποία επικυρώθηκε με το Νόμο 2422/2.7.1920.<sup>195</sup> Η επίταξη της

<sup>192</sup> G. Kurgan-Van Hentenryk, "Finance and financiers in Belgium, 1880-1940", *Finance and financiers in European history, 1880-1960*, (ed.) Youssef Cassis, Cambridge University Press-Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, Cambridge-Paris 1992, p. 322-323.

<sup>193</sup> «Διαρκούντος του πολέμου η Εταιρεία διετέλεσεν υπό επίταξιν διευθυνόμενη υπό του κ. Δημητρίου [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.2

<sup>194</sup> «Συνέπεια της μη συμμορφώσεως της Εταιρείας των Τροχιδορόμων και Ηλεκτροφωτισμού προς τας διαταγάς της κυβερνήσεως, εξ ου προέκυπτε μεγάλη δυσφορία παρά τω κοινώ, αυτή χθες επετάχθη υπό των Αρχών, τεθείσα υπό την Διεύθυνσιν του Β. Επιτρόπου κ. Δημητρίου.», *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 12.12.1919.

<sup>195</sup> «Περί αναλήψεως της εκμεταλλεύσεως υπό του Κράτος Εταιρειών Τροχιδορομικών ή Σιδηροδρομικών. [...] Κατόπιν αποφάσεως του υπουργικού συμβουλίου, επιτρέπεται να προβαίνει η κυβέρνησις εις την ανάληψιν της εκμεταλλεύσεως σιδηροδρομικής ή τροχιδορομικής εταιρείας, ηλεκτροκινήσεως, ηλεκτροφωτισμού, αεριοφωτος, εν περιπτώσει, καθ' ην αυτή δεν ήθελε συμμορφωθή εις τας ανειλημμένας αυτής υποχρεώσεις τας απορρέουσας εκ των συμβάσεων, νόμων ή Β. Διαταγμάτων, ή ήθελε διακοπή η κυκλοφορία ή η λειτουργία παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος [...]», *ΦΕΚ*, αρ. φυλ. 155, 3.7.1920.

άρθηκε την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1920.<sup>196</sup> Ακολούθησε, όμως, νέα επίταξη που έληξε στις 31.12.1923 με την υπογραφή πρωτοκόλλου με το Υπουργείο Συγκοινωνιών.<sup>197</sup> Κατόπιν της υπογραφής του Πρωτοκόλλου, την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1926 εγκαινιάστηκε η νέα τροchioδρομική γραμμή που ένωνε το Σιντριβάνι με το νοσοκομείο Χιρς (σημερινό Ιπποκράτειο),<sup>198</sup> ενώ τον επόμενο χρόνο άρχισε να λειτουργεί η γραμμή από το νοσοκομείο Χιρς ως τον Παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό μέσω της λεωφόρου Στρατού, του παλιού Πυροσβεστίου, της Δεσπερέ, του Σιντριβανίου και κατόπιν της Εγνατίας και της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου.<sup>199</sup> Την ίδια περίοδο, η Ε.Τ.Η.Θ. έπρεπε να αντιμετωπίσει και τον ανταγωνισμό των ιδιωτικών λεωφορείων, τα οποία κυκλοφορούσαν εντός και εκτός πόλης.<sup>200</sup> Το 1923 υπήρχε επιβατικό αυτοκίνητο που εκτελούσε τη διαδρομή από Άνω και Κάτω Τούμπα προς την οδό Ερμού. Επίσης, το 1925 εμφανίστηκε το λεωφορείο Κάζα Νόστρα με μεγάλο εξώστη στο πίσω μέρος του.<sup>201</sup>

Ακολούθησε μια περίοδος αναταραχής και διενέξεων στις σχέσεις μεταξύ του ελληνικού κράτους και της Εταιρείας Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού. Η εταιρεία παρέβη τους όρους του Πρωτοκόλλου της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου, όπως αναφέρεται στην έκθεση του πρώην δημάρχου της Θεσσαλονίκης Χρ.

---

<sup>196</sup> «Υπήρχε χθες η πληροφορία, ότι έληξαν αι διαπραγματεύσεις μεταξύ του υπουργείου της Συγκοινωνίας και των αντιπροσώπων της εταιρείας διά το ζήτημα των τροchioδρόμων. Η εταιρεία, κατά τας αυτάς πληροφορίας, αποκαθίσταται από της 1<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (ν.η.) εις τα δικαιώματά της, λυομένων των τροchioδρόμων της επιτάξεως. [...]», *Μακεδονία*, 11.9.1920.

<sup>197</sup> «Η Ελληνική Κυβέρνησις αίρει από της 1<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1924 την υπάρχουσαν επίταξιν επί της εκμεταλλεύσεως της Εταιρείας, ην αποκαθιστά κατά την ημερομηνίαν ταύτην εις άπαντα τα δικαιώματα αυτής [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.1.

<sup>198</sup> Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Δημήτριος Ναλμπάντης, «Η εξέλιξη των συστημάτων μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη μέσα από τους χάρτες», *Θεσσαλονίκης ανάδειξις. Χαρτών αναμνήσεις*, (επιμ.) Πάρις Σαββαΐδης, ΕΚΕΠΠ-ΕΚΕΧΧΑΚ, Θεσσαλονίκη 2008, σ. 233.

<sup>199</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, *Τα δρομολόγια της μνήμης...*, ό.π., σ. 33.

<sup>200</sup> «[...] Στην περίοδο του Μεσοπολέμου, χρησιμοποιούσαν για τις μετακινήσεις τους τοπικά λεωφορεία που έκαναν τη διαδρομή Καλαμαριά-Ντεπώ και από εκεί επιβιβάζονταν στα τραμ που κατευθύνονταν στη Θεσσαλονίκη [...], Θεοδόσης Τσιρώνης, “Οι συγκοινωνίες”, *Η Καλαμαριά γράφει ιστορία 1940-1967. Από την επιβίωση στη δημιουργία*, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Θεοδόσης Τσιρώνης, Ιστορικό Αρχείο Προσφυγικού Ελληνισμού Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη 2004, σ. 189.

<sup>201</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, *Τα δρομολόγια της μνήμης...*, ό.π., σ. 33.

Κωνσταντίνου.<sup>202</sup> Η παραβατικότητα δεν περιορίστηκε μόνο σε αυτό το πεδίο.<sup>203</sup> Υπήρχαν αναφορές για μεγάλα και ακριβά ανταλλάγματα που έλαβε ο διευθυντής της εταιρείας και εμπνευστής του Πρωτοκόλλου, κατά τη διάρκεια της επίταξης.<sup>204</sup> Ο λόγος για τον οποίο η Ε.Τ.Η.Θ. κατέφυγε σε παραβιάσεις πρωτοκόλλων ήταν η οικονομική κρίση μετά το 1929. Οι βελγικές εταιρείες τροchioδρόμων, λόγω συμμετοχής βελγικών τραπεζών στα μετοχικά τους κεφάλαια, αντιμετώπιζαν αδυναμία εύρεσης κεφαλαίων προς διεκπεραίωση των δραστηριοτήτων τους.<sup>205</sup> Παρόλα αυτά έγιναν προσπάθειες για εξεύρεση λύσης ανάμεσα στις δύο πλευρές,<sup>206</sup> η πρόταση, όμως, που κατατέθηκε επί κυβερνήσεως Βενιζέλου δεν ευδοκίμησε λόγω της περιρρέουσας οικονομικής συγκυρίας και των επιπτώσεών της στην ελληνική οικονομία.<sup>207</sup>

---

<sup>202</sup> «Η πολιτεία της ανωτέρω Εταιρείας λόγω των κερδοσκοπικών αυτής τάσεων απέβη εις βάρος των γενικωτέρων συμφερόντων της πόλεως και των καταναλωτών, διότι εκτός της παραβάσεως του 3 άρθρου του ανωτέρου πρωτοκόλλου όσον αφορά την τιμή του ρεύματος εχρησιμοποίησε αμπερομετρικούς γνώμονας αντί βαττομετρικών τοιούτων και ούτω οι καταναλωταί πλήρωνον μεγαλυτέραν ηλεκτρικήν ενέργειαν της καταναλισκομένης τοιαύτης η οποία ήτο μικροτέρα της συμβατικής συνεπεία της πτώσεως της τάσεως.», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.2.

<sup>203</sup> «[...] Ενώ τα συμβόλαια της Εταιρίας δια τους πελάτας αναγράφουν ενός μηνός την κατανάλωσιν ως εγγύησιν αυτή λαμβάνει ως εγγύησιν δύο μήνας...Τα πλείστα των οχημάτων παμπάλαια και εις άθλιαν κατάστασιν προξενούντα αηδίαν [...] δεν τηρεί την εκ του Πρωτοκόλλου πυκνότητα της συγκοινωνίας κανονίζουσα τα δρομολόγια κατ' ιδίαν βούλησιν [...]. Εις έτερον όμως ταυτόχρονον διάταγμα εκτελεστικόν του Νόμου 1389 “περί τροποποιήσεως τιμολογίων Τροchioδρόμων Θεσ/νικης” περιέργως παρενετέθη και διάταξις καταργήσεως των εργατικών εισητηρίων [...]», *Μακεδονία*, 19.4.1934.

<sup>204</sup> «[...] Κατώκησεν δωρεάν στο Μέγαρον της Εταιρείας...είχε δύο υπηρέτας...δωρεάν φωτισμόν [...] θέρμανσιν δωρεάν [...] δύο σωφέρ [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.2.

<sup>205</sup> Hermann van der Wee, “Large firms in Belgium, 1892-1974: an analysis of their structure and growth”, *Enterprise and history. Essays in honour of Charles Wilson*, Cambridge University Press, Cambridge 1984, p. 210-211.

<sup>206</sup> «Σχέδιο Νόμου 2758», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.2.

<sup>207</sup> Mark Mazower, «Οικονομική πολιτική στην Ελλάδα, 1932-1936», *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, (επιμ.) Γιώργος Θ. Μαυρογορδάτος, Χρήστος Χ. Χατζηωσήφ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1988, σ. 173-175.



Εικόνα 8. Ο ηλεκτροκίνητος τροχιόδρομος στη διασταύρωση Τσιμισκή με Αριστοτέλους σε προπολεμική καρτ ποστάλ (Γιώργος Αναστασιάδης, Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η διαδρομή της μνήμης. Τσιμισκή, Αγίας Σοφίας, Διαγώνιος*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997).

Συνέπεια όλων αυτών των δεδομένων ήταν οι διενέξεις του δήμου Θεσσαλονίκης με την εταιρεία να αποκτήσουν χαρακτήρα δικαστικού αγώνα. Ως εκ τούτου, η Ε.Τ.Η.Θ. και το ελληνικό κράτος προσέφυγαν στη διαιτησία του Διεθνούς Δικαστηρίου.<sup>208</sup> Την 16<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1936 εκδόθηκε διαιτητική απόφαση στη Βενετία, σύμφωνα με την οποία «[...] η Εταιρία δικαιούται να ελατώσει παραλλήλως τον αριθμό των εν κυκλοφορία οχημάτων και τον των πραγματοποιούμενων (διανυομένων) χιλιομέτρων [...] ν' απολύσει, διά καταργήσεως θέσεων, μέρος του προσωπικού [...] να καθορίζει μόνη της τα δρομολόγια και ωράρια αυτής [...]»<sup>209</sup>, κρίνονται «[...] απαράδεκται αι προτάσεις της Ε.Τ.Η.Θ. αι αποβλέπουσαι εις την κυκλοφορίαν των Λεωφορείων [...] αντιβαίνει εις τα δικαιώματα της Ε.Τ.Η.Θ. και εις τας υποχρεώσεις της κυβερνήσεως το επιτρέπει την κυκλοφορίαν των λεωφορείων [...]»<sup>210</sup>, απορρίφθηκε το αίτημα της ελληνικής

<sup>208</sup> Μιχάλης Τρεμόπουλος, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», *ό.π.*, σ. 10.

<sup>209</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.3.

<sup>210</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.3.

κυβέρνησης για εργατικά εισιτήρια<sup>211</sup>, για καταβολή αποζημίωσης στο δήμο ύψους 1.055.000 δραχμών και για αποζημίωση στην Ε.Τ.Η.Θ. ύψους 500.000 δραχμών<sup>212</sup>. Επιπλέον, επικυρώθηκε το δικαίωμα της Εταιρείας στη μονοπωλιακού χαρακτήρα παραγωγή και διανομή ηλεκτρικού ρεύματος<sup>213</sup> και η απαλλαγή της από την οικονομική επιβάρυνση της αντικατάστασης των αμπερομετρικών γνωμόνων με βαττομετρικούς.<sup>214</sup> Επίσης, απορρίφθηκε το αίτημά της να καταβάλει η κυβέρνηση τη διαφορά κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος από τα Σ.Ε.Κ. σε χαμηλό τιμολόγιο,<sup>215</sup> καθώς και το αίτημα της κυβέρνησης να επιστρέψει η Ε.Τ.Η.Θ. στους δικαιούχους όσα εισέπραξε ως ημερομίσθια για την εκτέλεση των διακλαδώσεων του δικτύου από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1924<sup>216</sup>. Στην παρούσα απόφαση υπήρχαν ασάφειες, οι οποίες ρυθμίστηκαν με νέα έκδοση απόφασης του Διαιτητικού Δικαστηρίου των Παρισίων τη 12<sup>η</sup> Μαρτίου 1938.<sup>217</sup> Ακολούθησε μια διετής περίοδος εξώδικων προσκλήσεων από την πλευρά της εταιρείας, προκειμένου να εκπληρώσει το ελληνικό κράτος τις υποχρεώσεις του προς αυτήν, σύμφωνα με τις διαιτητικές αποφάσεις στις 16.12.1936 και 12.3.1938.<sup>218</sup>

Η δικτατορία του Ιωάννη Μεταξά, ο οποίος πήρε ψήφο εμπιστοσύνης από το ελληνικό κοινοβούλιο,<sup>219</sup> με το Κοινοβούλιο να αποδέχεται τη διακοπή των εργασιών

---

<sup>211</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.7.

<sup>212</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.7.

<sup>213</sup> «[...] Les parties sont d' accord que la Compagnie possede un monopole, lequel est définie en ces termes par la Concession de 1900 [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ. ADM055.01, φάκ. 2.7.

<sup>214</sup> «[...] En ce qui concerne les compteurs, la Compagnie ne conteste plus le droit des abonnes de choisir entre ampereheuremetres et wattheuremetres, mais elle soutient qu'elle n'est pas obligee de remplacer a ses frais les compteurs du 1er type par ceux 2eme type [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ. ADM055.01, φάκ. 2.7.

<sup>215</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.7.

<sup>216</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.7.

<sup>217</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 2.5.

<sup>218</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM055.01, φάκ. 1.3.

<sup>219</sup> Νίκος Αλιβιζάτος, *Οι πολιτικοί θεσμοί σε κρίση (1922-1974). Όψεις της ελληνικής εμπειρίας*, (μτφρ.) Βενετία Σταυροπούλου, Θεμέλιο, Αθήνα 1983, σ. 101-104.



του για πέντε μήνες,<sup>220</sup> άλλαξε την εξέλιξη των πραγμάτων αναφορικά με τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Οι προαναφερθείσες διαφορές του ελληνικού κράτους με την εταιρεία οδήγησαν το καθεστώς Μεταξά να υπερβεί κάθε εμπόδιο και να αναδιοργανώσει το ταχύτερο δυνατό την ηλεκτροδότηση της Θεσσαλονίκης. Ως εκ τούτου το 1939, κλήθηκε η Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία να υποβάλει προτάσεις ριζικής αναδιοργάνωσης του ηλεκτρικού ζητήματος της πόλης κάτω από αποκλειστική ελληνική εκμετάλλευση.<sup>221</sup> Η Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία θα είχε το δικαίωμα εξαγοράς της βελγικής εταιρείας μέχρι την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1940, υπό την προϋπόθεση ότι η ελληνική κυβέρνηση παραχωρούσε εκ νέου προνόμιο παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας για την πόλη της Θεσσαλονίκης.<sup>222</sup> Αυτή η κίνηση της μεταξικής δικτατορίας άπτεται της πολιτικής της στον κοινωνικο-οικονομικό τομέα, που ως στόχο έχει τη σταθεροποίηση και την ενίσχυση του κοινωνικού καθεστώτος στο ευρύτερο πλαίσιο του ολοκληρωτικού κράτους.<sup>223</sup>

---

<sup>220</sup> «Άρθρον 1. Η Βουλή διακόπτει τας εργασίας αυτής από 1<sup>ης</sup> Μαΐου μέχρι της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1936. [...]», *ΦΕΚ*, αρ. φυλ. 190, 1.5.1936.

<sup>221</sup> «[...] Κατιδόντες ότι διά της κυβερνητικής ταύτης προσκλήσεως εκαλούμεθα να εύρωμεν πρακτικόν λύσιν φιλικής των Βέλγων αποχωρήσεως εξ Ελλάδος, άνευ απ' ευθείας αναμίξεως της Κυβερνήσεως, προήλθομεν εν αρχή ενταύθα και κατόπιν εν Βρυξέλλαις εις τας αναγκαίας διαπραγματεύσεις και εν τέλει υπεγράψαμεν εκεί την 26<sup>ην</sup> Αυγούστου 1938, μόλις προλαβόντες την έκρηξιν του πολέμου, συμφωνίαν μετά της βελγικής εταιρείας περί εξαγοράς του προνομίου και των εγκαταστάσεων αυτής και περί οριστικής εξοφλήσεως πασών των μετά του Ελληνικού Δημοσίου εκκρεμουσών διαφορών της, έναντι συμφωνηθέντος τιμήματος τοκοχρεωλυτικώς καταβλητέου παρ' ημών εις τους Βέλγους εντός ανέτου προθεσμίας 31 ετών [...]», Νίκος Σ. Παντελάκης, *Ο εξέλεκτρισμός της Ελλάδας. Από την ιδιωτική πρωτοβουλία στο κρατικό μονοπώλιο (1889-1956)*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 1991, σ. 351.

<sup>222</sup> *Ο.π.*, σ. 351-352.

<sup>223</sup> Νίκος Πουλαντζάς, *Φασισμός και δικτατορία. Η 3<sup>η</sup> Διεθνής αντιμετώπιση στον φασισμό*, Θεμέλιο-Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς, Αθήνα 2006, σ. 95-97.



Εικόνα 9. Ο ηλεκτροκίνητος τροχιδρόμος μπροστά στον κινηματογράφο "Ηλύσια" επί της Παύλου Μελά (Γιώργος Αναστασιάδης, Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η διαδρομή της μνήμης. Τσιμισκή, Αγίας Σοφίας, Διαγώνιος*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997).

Το ζήτημα του συνολικού αριθμού των εργαζομένων μέχρι και την κρατικοποίηση της εκμετάλλευσης προσκρούει στο πρόβλημα απουσίας επαρκών πηγών. Από την περίοδο δραστηριοποίησης της ιδιωτικής εκμετάλλευσης, μόνο δύο απογραφές βρέθηκαν ολοκληρωμένες και μπόρεσαν να συμβάλουν στη σκιαγράφηση του συνολικού εργατικού δυναμικού της εταιρείας. Με βάση την απογραφή του 1929, στην επιχείρηση εργάζονταν 1106 άτομα, όπως φαίνεται και από το παρακάτω σχεδιάγραμμα.

<b>Τμήμα</b>	<b>Υπηρεσία</b>	<b>Εργαζόμενοι</b>
<b>Département Tramways</b>	<b>A.</b> Service de mouvement	530
	<b>B.</b> Service de Traction et Voie	310
<b>Département Eclairage</b>	<b>A.</b> Service Comptabilité	65
	<b>B.</b> Service du Réseau et Branchements	73
	<b>C.</b> Service de l'usine A	67
	(Ouvriers provisoires de l'usine A)	4
	<b>D.</b> Service de l'usine B	50
	(Ouvriers provisoires de l'usine B)	7

*Πίνακας 1. Πίνακας εργαζομένων Ε.Τ.Η.Θ., 1929 (Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φάκ. 5.01/1).*

Στη δεύτερη απογραφή του 1939 παρουσιάζεται το σύνολο των εργαζομένων ταξινομημένο κατά ηλικία και φύλο.

	<b>Άνδρες</b>	<b>Γυναίκες</b>
<b>21-30</b>	13	4
<b>31-35</b>	60	
<b>36-40</b>	181	
<b>41-45</b>	193	
<b>46-50</b>	156	
<b>51 και άνω</b>	251	
<b>Σύνολο</b>	854	

**Πίνακας 2. Πίνακας εργαζομένων Ε.Τ.Η.Θ., 1939 (Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φάκ. 5.01/2).**

Από τις δύο απογραφές γίνεται αντιληπτή η μείωση του προσωπικού της Ε.Τ.Η.Θ. Η οικονομική συγκυρία μετά το 1929 δημιούργουσε προβλήματα στην επιβίωση των βελγικών επενδύσεων στον τομέα των αστικών υποδομών, με αποτέλεσμα οι εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στο χώρο να προβαίνουν σε περιορισμό του λειτουργικού κόστους.<sup>224</sup> Ιδιαίτερως σημαντική είναι η καταγραφή του συνόλου των γυναικών εργαζομένων. Σύμφωνα με την απογραφή, δύο εξ αυτών παρείχαν υπηρεσίες γραμματειακής υποστήριξης, μία ήταν υπογραμματέας και μία καθαρίστρια. Σύμφωνα με την Έφη Αβδελά, κατά το Μεσοπόλεμο οι γυναίκες προσλαμβάνονταν στον ιδιωτικό τομέα ως δακτυλογράφοι, λογίστριες, ταμίες,

<sup>224</sup> Alberte Martinez Lopez, “Belgian investment in tramways and light railways. An international approach, 1892-1935”, *The Journal of Transport History*, 24 (2003), p. 71-72.

πωλήτριες ή καθαρίστριες.<sup>225</sup> Λόγω απουσίας επαρκών πηγών, είναι άγνωστο αν ο αριθμός των γυναικών εργαζομένων ήταν μεγαλύτερος ή όχι. Εν τούτοις, το μέγεθος της γυναικείας εργατικής δύναμης είναι ενδεικτικό της ιδεολογίας του Νέου Κράτους της μεταξικής δικτατορίας αναφορικά με τη γυναικεία εργασία, σύμφωνα με την οποία αυτή αντίκειται στη φύση της γυναίκας.<sup>226</sup> Φυσικά αυτή η εξέλιξη δεν ήταν μία ελληνική ιδιαιτερότητα, καθώς σε ολόκληρη την Ευρώπη η οικονομική κρίση και η άνοδος του φασισμού ευνοούσαν την εξάπλωση του τρίπτυχου *Kinder-Küche-Kirche*.<sup>227</sup>

### Προς την κατάργηση, 1940-1957.

Με τον Αναγκαστικό Νόμο 2576/1940, η Ε.Τ.Η.Θ. κρατικοποιήθηκε.<sup>228</sup> Μαζί με την ιδιοκτησία, όμως, μεταβιβάστηκε και «παθητικό» ύψους 10.709.000 δραχμών.<sup>229</sup> Επιπλέον, το ελληνικό δημόσιο απέκτησε το σύνολο των οχημάτων που αριθμούσαν 51 ρυμουλκά και 51 ρυμουλκούμενα, εκ των οποίων τα 25 ήταν σε κυκλοφορία από το 1907.<sup>230</sup>

Η είσοδος της χώρας στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο επέφερε τον περιορισμό στην κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος λόγω των μέτρων αεράμυνας (συσκότιση).<sup>231</sup>

---

<sup>225</sup> Έφη Αβδελά, *Δημόσιοι υπάλληλοι γένους θηλυκού. Καταμερισμός της εργασίας κατά φύλα στον δημόσιο τομέα, 1908-1955*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1990, σ. 45-46.

<sup>226</sup> Ελένη Μαχαίρα, *Η νεολαία της 4<sup>ης</sup> Αυγούστου. Φωτογραφίες*, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, Αθήνα 1987, σ. 67-76.

<sup>227</sup> Renate Bridenthal, Claudia Koonz, "Beyond *Kinder, Küche, Kirche*: Weimar women in politics and work", *Liberating women's history. Theoretical and critical essays*, (ed.) Berenice. A. Carroll, University of Illinois Press, Urbana and Chicago 1976, p. 301-329.

<sup>228</sup> «[...] Καταργουμένων των ως άνω προνομίων της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης, αι υπ' αυτής ασκούμεναι υπηρεσίαι παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, ως και διά Τροχιοδρόμων συγκοινωνίαι δύνανται κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργικού Συμβουλίου να ανατεθώσιν είτε συνολικώς είτε κεχωρημένως εις υφιστάμενον ή ιδρυθησόμενον οργανισμόν Δημοσίου Δικαίου [...]», *ΦΕΚ*, αρ. φυλ. 317, 5.10.1940.

<sup>229</sup> Βασίλης Κολώνας, Όλγα Τραγανού-Δεληγιάννη, *Θεσσαλονίκη 1912-1940. Βιομηχανική πόλη*, Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως, Θεσσαλονίκη 1989, σ. 47.

<sup>230</sup> Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Δημήτριος Ναλμπάντης, «Ο αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα», *ό.π.*, σ. 225.

<sup>231</sup> «Προς την Υπηρεσίαν έλξεως. Ενταύθα. Κοινοποιούμεν υμίν κατωτέρω αντίγραφον του υπ' αριθ. 31/45/129/3.12.42 εγγράφου του Τμήματος Τροχαίας Κινήσεως περί συσκοτίσεως των τροχικών

Μετά την κατάληψη της πόλης από τις ναζιστικές δυνάμεις, κλονίστηκε η εκμετάλλευση των τροχιοδρόμων. Η καύσιμη ύλη ήταν σε καθεστώς περιορισμένης διαθεσιμότητας και η ποιότητα και η απόδοση των οχημάτων χειροτέρευε, με αποτέλεσμα τη μερική ή ολική διακοπή της συγκοινωνίας. Προκειμένου το ελληνικό κράτος την περίοδο αυτή να ανταπεξέλθει στις ανάγκες για κάλυψη των δαπανών της ΚΕΤΗΘ προχώρησε στην υπερτιμολόγηση της τιμής του ηλεκτρικού ρεύματος και στην αύξηση της τιμής των κομίστρων. Η κίνηση αυτή δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα λόγω της έλλειψης συντήρησης των ήδη παλαιών μηχανών και της υψηλής τιμής του πετρελαίου. Επιπλέον, η οικονομική κατάσταση της χώρας δεν επέτρεπε ευχέρεια ελιγμών.<sup>232</sup> Προς κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της, η ΚΕΤΗΘ προχώρησε στην υπογραφή σύμβασης με την Ανώνυμη Βιομηχανική και Εμπορική Εταιρεία Θεσσαλονίκης (επίσημη ονομασία των επιχειρήσεων Αλλατίνι) στις αρχές Ιουλίου 1943.<sup>233</sup> Κατά τη διάρκεια της ναζιστικής Κατοχής απαγορευόταν

---

οχημάτων από της 4.12.42 και εφεξής και παρακαλούμεν όπως συμμορφωθήτε επακριβώς προς τα διά του εγγράφου τούτου παραγγελλόμενα. [...] ίνα από αύριον και εφεξής οι προβολείς και ο εσωτερικός φωτισμός των κυκλοφορούντων οχημάτων καλυφθώσιν εις τρόπον ώστε να εκπέμπηται εκ τούτων μόνον ο απαιτούμενος φωτισμός διά την απρόσκοπτον κυκλοφορίαν των οχημάτων. [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Β. Βελγική (Ε.Τ.Η.Θ.)-Κρατ. Εκμ. (Τ.Η.Θ.-Κ.Ε. & Κ.Ε.Τ.Η.Θ.), φάκ. 15.06.

<sup>232</sup> Gail E. Makinen, «The Greek hyperinflation and stabilization of 1943-1946», *The Journal of Economic History*, 46 (1986), σ. 795-805.

<sup>233</sup> «ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ- Μεταξύ της Ανώνυμου Βιομηχανικής και Εμπορικής Εταιρείας Θεσ/νίκης (ήτις εφεξής εν τη παρούση θα σημειούται ΑΒΕΕΘ) και της Κρατικής Εκμεταλλεύσεως Τροχ/μων και Ηλεκτρισμού Θεσ/νίκης (ήτις εφεξής εν τη παρούση θα σημειούται ΚΕΤΗΘ) συνεφωνήθησαν τα κάτωθι: α) Η ΑΒΕΕΘ αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να παράγη και να πωλή εις την ΚΕΤΗΘ διά του εν τω ατμομύλω της εγκατεστημένου ατμοστροβίλου 1060 ίππων ηλεκτρικήν ενέργειαν παραγομένην διά μίας γεννήτριας συνεχούς ρεύματος των 230 χιλιοβάτ 470 βολτ ανηκούσης αυτή (τη ΑΒΕΕΘ) και διά της εγκατασταθείσης υπό της ΚΕΤΗΘ γεννήτριας συνεχούς ρεύματος τάσεως μέχρι 600 βολτ 600 ΧΒ επί 24 ώρας καθ' εκάστην. [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Β. Βελγική (Ε.Τ.Η.Θ.)-Κρατ. Εκμ. (Τ.Η.Θ.-Κ.Ε. & Κ.Ε.Τ.Η.Θ.), φάκ. 15.06.

η επιβίβαση στο πρώτο βαγόνι των τροχιόδρομων,<sup>234</sup> καθώς αυτό εξυπηρετούσε αποκλειστικά τα στρατεύματα κατοχής.<sup>235</sup>

Η λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου και ο Εμφύλιος δεν επέτρεψαν την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας. Μόνο κατά την περίοδο 1950-1953 ξεκίνησε η ανασυγκρότηση της εθνικής οικονομίας.<sup>236</sup> Βασικός πυλώνας της ανασυγκρότησης ήταν η παραγωγή ενέργειας, η εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου και η εκβιομηχάνιση.<sup>237</sup> Ήδη από την Κατοχή, είχαν εκπονηθεί μελέτες για την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της χώρας από την Τράπεζα της Ελλάδος και το Τεχνικό Επιμελητήριο.<sup>238</sup> Η διαδικασία αυτή συνεχίστηκε και μετά την Κατοχή, με το εν λόγω ζήτημα να είναι αντικείμενο μελέτης της U.N.R.R.A. , η οποία μετά το 1947 εκπόνησε σχετικές μελέτες. Με βάση αυτές, η Ελληνική Επιτροπή Ευρωπαϊκής Συνεργασίας εισηγήθηκε τετραετές πρόγραμμα ανάπτυξης.<sup>239</sup> Έτσι, το Μάιο του 1948 θεσμοθετήθηκε το Ανώτατο Συμβούλιο Ανασυγκροτήσεως, σε ρόλο συμβουλευτικού οργάνου της κυβέρνησης, με σκοπό τη γενικότερη εποπτεία της πορείας ανασυγκρότησης της χώρας.<sup>240</sup> Το Νοέμβριο του 1948 καταρτίστηκε από το Α.Σ.Α. το τετραετές πρόγραμμα οικονομικής αναδιάρθρωσης της ελληνικής οικονομίας, που προέβλεπε την αξιοποίηση των διαθέσιμων δυνάμεων για την

---

<sup>234</sup> «[...] ήδη διά νεωτέρας διαταγής των Γερμανικών Αρχών, εις ουδένα επιτρέπεται η παραμονή εις τους εμπρόσθιους εξώστας των τροχιοδρομικών οχημάτων, εις ους θα ανέρχονται μόνον Γερμανοί Στρατιωτικοί, δι' ο παρακαλούμεν όπως εκδώσετε σχετικές διαταγάς και εις τους υφ' υμάς υπαλλήλους. [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Β. Βελγική (Ε.Τ.Η.Θ.)-Κρατ. Εκμ. (Τ.Η.Θ.-Κ.Ε. & Κ.Ε.Τ.Η.Θ.), φάκ. 15.06.

<sup>235</sup> «Μη επιβαίνετε εις το πρώτον όχημα των τροχιοδρομικών συρμών γραμμής Τσιμισκή-Ντεπώ ουδέ να ίστασθε εις τους εμπρόσθιους εξώστας των τοιούτων συρμών Βαρδάρη-Χιρς καθ' όσον ταύτα εξυπηρετούσι αποκλειστικώς τα στρατεύματα κατοχής [...]», *Νέα Ευρώπη*, 25.7.1943.

<sup>236</sup> Γιώργος Σταθάκης, «Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ στην Ελλάδα», *Το Σχέδιο Μάρσαλ. Ανασυγκρότηση και διαίρεση της Ευρώπης*, (επιμ.) Θανάσης Δ. Σφήκας, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2011, σ. 307-312.

<sup>237</sup> Άννα Μαχαιρά, «Μετανάστευση και οικονομική ανάπτυξη στη μεταπολεμική Ελλάδα. Η προσέγγιση της κεντροαριστεράς», *Μνήμων*, 25 (2003), σ. 83-84.

<sup>238</sup> Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Σχέδιο Μάρσαλ και οικονομικός προγραμματισμός αλά γαλλικά και αλά ελληνικά», *Το Σχέδιο Μάρσαλ. Ανασυγκρότηση και διαίρεση της Ευρώπης*, (επιμ.) Θανάσης Δ. Σφήκας, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2011, σ. 188.

<sup>239</sup> Νίκος Σ. Παντελάκης, *Ο εξηλεκτρισμός της Ελλάδας...*, ό.π., σ. 370-371.

<sup>240</sup> «Περί συστάσεως Ανωτάτου Συμβουλίου Ανασυγκροτήσεως», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 121, 7.5.1948.

παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Το πρόγραμμα κατατέθηκε στον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας, έγινε δεκτό και το Νοέμβριο του ίδιου έτους ανατέθηκε στην EBASCO Services Inc. να καταθέσει μελέτη για τον περαιτέρω εξηλεκτισμό της χώρας<sup>241</sup> και στην Pierce Management Inc. το ζήτημα των λιγνιτών.<sup>242</sup> Η επιτόπια έρευνα, όμως, είχε να αντιμετωπίσει προβλήματα λόγω του εμφύλιου πολέμου. Η έκθεση της EBASCO από την αρχή διαπίστωνε ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις δεν επαρκούσαν για τις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες της χώρας σε ηλεκτρική ενέργεια. Πέραν των Αθηνών, στην υπόλοιπη χώρα υπήρχαν μικρές ηλεκτροπαραγωγικές μονάδες.<sup>243</sup> Η έλλειψη κεφαλαίων, η υψηλή φορολογία, οι καταστροφές του πολέμου και η ακριβή καύσιμη ύλη καθιστούσαν το κόστος παροχής ρεύματος υψηλό και τον ανεφοδιασμό ανεπαρκή.<sup>244</sup> Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εισήγηση πρότασης από πλευράς EBASCO, σύμφωνα με την οποία έπρεπε να κατασκευαστεί εθνικό δίκτυο μεταφοράς 1.760 χιλιομέτρων, ένα πρωτεύον σύστημα διανομής μήκους 1.800 χιλιομέτρων, ένα δευτερεύον σύστημα μήκους 7.300 χιλιομέτρων, 25 υποσταθμοί των 150/15 kv και από μετασχηματιστές διανομής για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών.<sup>245</sup> Η EBASCO υπολόγιζε το κόστος του εγχειρήματος σε 198 εκατομμύρια δολάρια.<sup>246</sup> Στο ποσό αυτό συνυπολογίζονταν εκτός από το κόστος κατασκευής του δικτύου και οι δαπάνες ανασυγκρότησης και επέκτασης των υφιστάμενων μονάδων. Η χρηματοδότηση του προτεινόμενου έργου, με την κατασκευή υδροηλεκτρικών και θερμοηλεκτρικών μονάδων, θα γινόταν από

---

<sup>241</sup> Υ.Σ./Υ.Σ.Ε.Σ.Α., *Το ενεργειακό πρόβλημα της Ελλάδος*, τμ. Γ', Πρόγραμμα χρησιμοποίησης ηλεκτρικής ενέργειας και υδάτων του Βασιλείου της Ελλάδος. Σχέδιον ενδιάμεσου εκθέσεως εκπονηθέν υπό της EBASCO Services Incorporated, New York, June 1949, σ. 4.

<sup>242</sup> Στάθης Ν. Τσοτσόρος, *Ενέργεια και ανάπτυξη στην μεσοπολεμική περίοδο. Η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού 1950-1992*, Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Αθήνα 1995, σ. 87.

<sup>243</sup> EBASCO Services Incorporated, *Salonika Electric Distribution Operations. Part of report on Electric Power Program, Kingdom of Greece. For Economic Cooperation Administration, Washington D.C., New York, October 1949*, σ. 1-4.

<sup>244</sup> Νίκος Σ. Παντελάκης, *Ο εξηλεκτισμός της Ελλάδας...*, ό.π., σ. 392-393.

<sup>245</sup> Ό.π., σ. 393.

<sup>246</sup> Υ.Σ./Υ.Σ.Ε.Σ.Α., *Το ενεργειακό πρόβλημα της Ελλάδος*, τμ. Γ' ..., ό.π., σ. 9-10.



το οικονομικό πακέτο του Σχεδίου Μάρσαλ. Η πρόβλεψη για ολοκλήρωση του προγράμματος ήταν το 1956.<sup>247</sup>

Προκειμένου να εφαρμοστεί το παραπάνω πρόγραμμα, η EBASCO πρότεινε την καθιέρωση ενός και μόνο διαχειριστή. Για αυτό το λόγο προκρίθηκε η λύση της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού.<sup>248</sup> Επειδή, όμως, η προσπάθεια εξηλεκτισμού της χώρας ήταν για την ελληνική κυβέρνηση ένα ακανθώδες και ιδιαίτερος δυσεπίλυτο πρόβλημα, κατόπιν συνεργασίας με την κυβέρνηση των Η.Π.Α., ανατέθηκε σε ξένους οίκους η βοήθεια προς το ελληνικό κράτος. Για τον τομέα της ηλεκτρικής εκμετάλλευσης, αρωγός στο έργο της κυβέρνησης ήταν η EBASCO.<sup>249</sup> Σύμφωνα με τη σύμβαση, η συνεργασία της αμερικανικής εταιρείας με το ελληνικό κράτος έληγε την 31<sup>η</sup> Ιουλίου 1955.<sup>250</sup> Το σύνολο του νεοσυσταθέντος φορέα παραγωγής και μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας μεταβιβαζόταν εξ ολοκλήρου στο ελληνικό κράτος.<sup>251</sup>

Όλο αυτό το διάστημα η Κ.Ε.Τ.Η.Θ. ήταν σε άθλια οικονομική και τεχνική κατάσταση. Ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων σύμφωνα με απογραφή του 1945 δεν ξεπερνούσε τους 800.

---

<sup>247</sup> Νίκος Σ. Παντελάκης, *Ο εξηλεκτισμός της Ελλάδας...*, ό.π., σ. 394.

<sup>248</sup> «Ιδρύεται Οργανισμός υπό την επωνυμία “Δημόσια Επιχείρησης Ηλεκτρισμού”, σκοπόν έχων την κατασκευήν και εκμετάλλευσιν υδροηλεκτρικών και θερμοηλεκτρικών εργοστασίων καθ’ άπασαν την χώραν, την εγκατάστασιν εθνικού δικτύου προς μεταφοράν της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας και την διάθεσιν αυτής.», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 169, 7.8.1950.

<sup>249</sup> «Δι’ αναγκαστικού νόμου εκυρώθη η μετά του Οίκου Εμπάσκο συναφθείσα την 20<sup>η</sup> Ιουλίου 1950 σύμβασις και ρυθμίζονται ωρισμένα ζητήματα αναγόμενα εις την εφαρμογήν του ενεργειακού Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως. Εις τον νόμον ορίζεται ότι μέχρι της ενάρξεως της ιδρυθείσης Δημόσιας Επιχειρήσεως Ηλεκτρισμού αι σχετικά αρμοδιότητες ασκούνται δια της παρά τω υπουργώ Συντονισμού υπηρεσίας εφαρμογής του Ενεργειακού Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως. Η ως άνω υπηρεσία λειτουργεί ως ανεξάρτητος τοιαύτη και εποπτεύει την εκ μέρους της Εμπάσκο εκτέλεσιν του ανατεθέντος έργου, τα του τρόπου δε της λειτουργίας αυτής θα ρυθμιστούν δι’ αποφάσεων του υπουργού συντονισμού καθώς και ο τρόπος της διενέργειας των λογαριασμών και του ελέγχου.», *Μακεδονία*, 12.11.1950.

<sup>250</sup> «[...] Εις την σύμβασιν περαιτέρω ορίζεται ότι η Εμπάσκο θα συνεχίσει προσφέρουσα τας υπηρεσίας οργανώσεως και διευθύνσεως και θα είναι υπεύθυνος διά την οργάνωσιν και διεύθυνσιν τους Συστήματος Ηλεκτρισμού μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιουλίου 1955 [...]», *Ο Ελληνικός Βορράς*, 12.11.1950.

<sup>251</sup> Νίκος Σ. Παντελάκης, *Ο εξηλεκτισμός της Ελλάδας...*, ό.π., σ. 422.

<b>Τμήμα</b>	<b>Αριθμός εργαζομένων</b>
<b>Τομέας Κίνησης</b>	310
<b>Τομέας Έλξης και Συντήρησης</b>	216
<b>Δίκτυο Φωτισμού</b>	46
<b>Εργοστάσια Παραγωγής Α΄ και Γ΄</b>	38
<b>Εργοστάσιο Παραγωγής Β΄</b>	35
<b>Σύνολο</b>	793

**Πίνακας 3. Πίνακας εργαζομένων Κ.Ε.Τ.Η.Θ., 1945 (Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φακ. 5.01/3).**

Επιπλέον, στην πόλη είχε παρατηρηθεί το φαινόμενο των παράνομων συνδέσεων ρεύματος, γεγονός που επιβάρυνε οικονομικά την εταιρεία.<sup>252</sup> Προς αποκατάσταση των ζημιών του πολέμου, η U.N.R.R.A. της χορήγησε τρεις μηχανές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες τοποθετήθηκαν στο εργοστάσιο της οδού Αγίου Δημητρίου.<sup>253</sup> Για την περαιτέρω κάλυψη των αναγκών της πόλης σε ηλεκτρικό ρεύμα λειτούργησαν δύο επιπλέον πλωτές μονάδες παραγωγής ρεύματος, με κινητήρες Diesel.<sup>254</sup> Η άσχημη οικονομική κατάσταση της Κ.Ε.Τ.Η.Θ. επιδεινώθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '50.<sup>255</sup> Επίσης, ενισχύθηκε ο ανταγωνισμός με τα λεωφορεία. Για αυτό το λόγο αναγκάστηκε να προχωρήσει σε επενδύσεις για τη

<sup>252</sup> «[...] δι' έκτακτον αμοιβήν μου ως μυστικού ελεγκτού εις την παρακολούθησιν των παρανόμων συνδέσεων κλπ. κατά τον μήνα Ιανουάριον 1946.», *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φάκ. 4.02/2.7.*

<sup>253</sup> Ιωάννης Σαλαπασίδης, *Ο Εξηλεκτρισμός της Θεσσαλονίκης...*, ό.π., σ. 109.

<sup>254</sup> EBASCO Services Incorporated, *Electric power program, Kingdom of Greece. For Economic Cooperation Administration, Washington D.C.*, vol. I-III, New York, January 1950, σ. 8-3.

<sup>255</sup> Ι. Καραβίδας, *Πολιτική εξηλεκτρισμού*, Δεκέμβριος 1955, σ. 120-124.

βελτίωση των τροχιόδρομων.<sup>256</sup> Έτσι, η τροchioδρομική γραμμή που σταματούσε στο νοσοκομείο Χιρς επεκτάθηκε μέχρι τη Γέφυρα (Μάρκου Μπότσαρη) και τον επόμενο χρόνο έφτασε μέχρι την οδό Μαρασλή, όπου ενώθηκε με τη γραμμή της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.<sup>257</sup> Επιπλέον, στο δημοτικό συμβούλιο του Δήμου Καλαμαριάς, λήφθηκε απόφαση για σύνδεση της Καλαμαριάς με την τροchioδρομική γραμμή, απόφαση, όμως, που δεν υλοποιήθηκε.<sup>258</sup>



**Εικόνα 10. Ο τροχιόδρομος στη συμβολή των οδών Τσιμισκή και Παύλου Μελά μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ([www.johnpap.net](http://www.johnpap.net)).**

Παρά τις όποιες προσπάθειες αναδιοργάνωσης, είχε ήδη αρχίσει η συζήτηση για την κατάργηση των τροchioδρομικών γραμμών.<sup>259</sup> Την 24<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1950, η Επιτροπή Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών εισηγήθηκε την

<sup>256</sup> Ιωάννης Σαλαπασίδης, «Οι τροχιόδρομοι της Θεσσαλονίκης», *ό.π.*, σ. 451.

<sup>257</sup> «[...] Δηλούμεν επίσης προς αυτούς ότι όχι μόνον θα πραγματοποιηθή η επέκτασις της γραμμής από Λεωφόρου Στρατού μέχρις της οδού 25<sup>ης</sup> Μαρτίου [...]», *Μακεδονία*, 30.9.1950.

<sup>258</sup> «[...] άμεσος και επιτακτική παρίσταται ανάγκη να προβή εις τα αναγκαία διαβήματα προς την Σεβαστήν Κυβέρνησιν και δια των καταλλήλων ενεργειών ζητήση παρ' αυτής την επέκτασιν τροchioδρομικού δικτύου εις την περιοχὴν του Δήμου Καλαμαριάς δια την εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακῶν αναγκῶν του εργατικού πληθυσμοῦ του δήμου [...]», Α.Δ.Κ., Απόφαση α/α 163 του Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμαριάς, 27.6.1951. Η επέκτασις του τροchioδρομικού δικτύου στην Καλαμαριά, αλλά και την Τούμπα, ήταν αντικείμενο διαβουλεύσεων ήδη από τον Μεσοπόλεμο. *Μακεδονία*, 24.2.1927, 22.7.1927, 31.8.1927.

<sup>259</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Λαϊκισμός ή πρωτοπορία; Δοκίμια ΙΙΙ*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1985, σ. 132.

κατάργηση των τροχιόδρομων. Αυτό το γεγονός συσπείρωσε τους φορείς της πόλης και τα εργατικά σωματεία εναντίον της κατάργησης<sup>260</sup>. Το 1952 η Κ.Ε.Τ.Η.Θ. διαχωρίστηκε σε δύο κλάδους. Ο κλάδος παραγωγής και διανομής ηλεκτρικού ρεύματος μεταβιβάστηκε στη Δ.Ε.Η. και ο κλάδος τροχιόδρομων στην Κρατική Εκμετάλλευση Τροχιόδρομων Θεσσαλονίκης.<sup>261</sup> Κατά το διαχωρισμό, η Δ.Ε.Η. απαλλάχτηκε από τα χρέη της παλιάς Κ.Ε.Τ.Η.Θ. προς το Υπουργείο Συγκοινωνιών.<sup>262</sup> Ο διαχωρισμός δημιούργησε μεγάλα ελλείμματα στα ταμεία της κρατικής εκμετάλλευσης, με αποτέλεσμα αυτή να κλείσει.<sup>263</sup> Τελευταία αναλαμπή αποτέλεσε η «μελέτη Ρήγα» τον Ιούλιο 1953 για το υπουργείο Δημοσίων Έργων, η οποία πρότεινε τη σύσταση οργανισμού υπό τη μορφή εταιρείας που θα ανήκει στο κράτος και θα είναι υπεύθυνη για την εκμετάλλευση των τροχιόδρομων και των λεωφορείων.<sup>264</sup> Η μελέτη αυτή, όμως, δεν ήταν αρκετή να κρατήσει τους τροχιόδρομους ζωντανούς, καθώς ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, κατά τη διάρκεια της θητείας του στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, κατήργησε τους τροχιόδρομους

---

<sup>260</sup> «Την πρωίαν της Κυριακής εις το ΕΚΘ επραγματοποιήθη η προαναγγελθείσα ευρεία σύσκεψις εκπροσώπων των οργανώσεων και εφημερίδων της πόλεώς μας με θέμα την μελετωμένην κατάργησιν των τροχιόδρομων, ήτις κρατεί εν δικαιολογημένη εξεγέρσει τας εργατικές ιδία μάζας, τας οποίας θα έπληττε κυρίως η τυχόν εφαρμογή του μελετωμένου μέτρου. Όλοι οι ομιληταί υπογράμμισαν τας υπηρεσίας τας οποίας προσφέρουν εις το κοινόν μας χάρις εις το ευθηνόν των εισιτηρίων και την τάξιν των δρομολογίων των, οι τροχιόδρομοι και τους κινδύνους ους θα συνεπάγετο η μονοπώλησις των συγκοινωνιών μας.», *Μακεδονία*, 7.11.1950. «Οι σιδηροδρομικοί Βορείου Ελλάδος τασσόμενοι αλληλέγγυοι με συναδέλφους τροχιόδρομικούς διαμαρτύρονται εντονότατα διά μελετωμένην κατάργησιν τροχιόδρομων Θεσσαλονίκης [...] Θεωρούν αντικοινωνική την πολιτικήν την αβασανίστως την επιχειρουμένην κατάργησιν τοιούτου πολυτίμου και εξυπηρετικοτάτου μέσου μεταφοράς κοινού της συμπρωτεύουσας [...]», *Μακεδονία*, 9.11.1950. «[...] το εθνικόν σωματείον κλωστοϋφαντουργών διά τηλεγραφήματός του προς τους αρμοδίους διεμαρτυρήθη διά την μελετώμενην κατάργησιν των τροχιόδρομων Θεσσαλονίκης.», *Μακεδονία*, 4.11.1950.

<sup>261</sup> Ι. Καραβίδας, *Πολιτική εξηλεκτρισμού...*, ό.π., σ. 121.

<sup>262</sup> «[...] Προσέθεσαν, ότι ούτε το ηλεκτρικόν δίκτυον της πόλης ανανέωσεν η ΔΕΗ, όπως υπεσχέθη, ούτε την τιμήν του ηλεκτρικού ρεύματος εμείωσεν αυτή καίτοι απηλλάγη του βάρους των 7.000.000.000 δραχμών το οποίον είχαν οι υπαχθέντες ήδη εις το υπουργείον Συγκοινωνιών τροχιόδρομοι Θεσ/νίκης.», *Μακεδονία*, 15.10.1953.

<sup>263</sup> «Το κλίμα διεθνώς είχε στραφεί εναντίον των τραμ. Ήδη στις ΗΠΑ τα συμφέροντα των αυτοκινητοβιομηχανιών, των πετρελαϊκών εταιρειών και των εταιρειών ελαστικών είχαν αρχίσει να προωθούν το αυτοκίνητο. Το 1949 στη δίκη του Σικάγο, η General Motors, η Mack, η Standard Oil, η Phillips Petroleum, η Firestone κ.α. καταδικάζονται, γιατί εξαγόραζαν γραμμές τραμ και τις καταργούσαν, βάζοντας λεωφορεία που άνοιγαν το δρόμο για τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα [...] Βασική συνταγή είναι η αυτονόμηση των εταιρειών ηλεκτρισμού από τα τραμ, που έτσι οδηγούνται στη χρεωκοπία.», Αριστοτέλης Νανιόπουλος, Δημήτριος Ναλμπάντης, «Ο αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα», ό.π., σ. 225.

<sup>264</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, *Τα δρομολόγια της μνήμης...*, ό.π., σ. 51.

της Αθήνας στις 16.11.1953.<sup>265</sup> Την 6<sup>η</sup> Μαΐου 1954 ξηλώθηκε η τροχιδορομική γραμμή επί της Βασιλίσσης Όλγας στη Θεσσαλονίκη.<sup>266</sup>



Εικόνα 11. Ο Κ. Καραμανλής στο ξήλωμα των γραμμών του τροχιόδρομου στην περιοχή του Λευκού Πύργου. ([www.elia.org.gr](http://www.elia.org.gr))

Οι φορείς της πόλης διαμαρτυρήθηκαν έντονα, αλλά μετά από τρία χρόνια, στις 22.7.1957<sup>267</sup> καταργήθηκε η γραμμή της Εγνατίας<sup>268</sup> και η αστική συγκοινωνία της πόλης παραχωρήθηκε στο νεοσυσταθέντα ΟΑΣΘ.<sup>269</sup>

<sup>265</sup> «[...] Μια εποχή που κράτησε ολόκληρα πενήντα χρόνια επρόκειτο σε λίγο να πεθάνει [...]. Το τραμ που προχθές 15 Νοεμβρίου 1953 έτριξε για τελευταία φορά στις ράγες της μεγάλης λεωφόρου εκτελώντας το τελευταίο δρομολόγιό του.», *Τα Νέα*, 17.11.1953.

<sup>266</sup> «Από σήμερα την πρωίαν το λεωφορείον αντικατέστησε το αργοκίνητον τραμ. Ήρχισεν το ξήλωμα των κάτω γραμμών [...] ένα γεγονός το οποίον [...] ήρθε πολύ ξαφνικά ήταν και η από ημερών αποφασισθείσα και τεθείσα εις άμεσον εφαρμογήν κατάργησις των τροχιδορομικών οχημάτων της γραμμής Ντεπό-Βενιζέλου [...]», *Νέα Αλήθεια*, 6.5.1954.

<sup>267</sup> «Τα δεινοπαθήματα αρχίζουν [...]. Σταματά από την αύριον η λειτουργία των τραμ από πλατείας Βαρδαρίου μέχρις οδού Αγίας Σοφίας [...]. Αρχίζει η αφαίρεσις των γραμμών και η ανακατασκευή της Εγνατίας [...]», *Μακεδονία*, 21.7.1957.

<sup>268</sup> «Διεκόπη από χτες η τροχιδορομική συγκοινωνία της γραμμής Χαριλάου-Λεωφόρου Στρατού-Εγνατίας-Βαρδαρίου, όπως και η τοιαύτη 25<sup>ης</sup> Μαρτίου-Χαριλάου παρά την αντίθετον ανακοίνωσιν των επισήμων ότι αυτή θα παρέμενε εν λειτουργία εις το πέραν της διασταυρώσεως των οδών Εγνατίας-Αγίας Σοφίας τμήματα των οδών, άτινα δεν θα ανακατασκευάζοντο [...]. Με την πραξικοπηματικήν ανάθεσιν της συγκοινωνίας εις την γραμμήν 25<sup>ης</sup> Μαρτίου -Χαριλάου εις τους λεωφορειούχους, ήρχισε και η επιβάρυνσις του λαού, όστις εχρησιμοποιεί έως τώρα εις αυτήν τον τροχιόδρομον [...]», *Μακεδονία*, 23.7.1957

<sup>269</sup> Φ.Ε.Κ., αρ. φυλ. 142, 6.8.1957. Α. Νανιόπουλος, Δ. Ναλμπάντης, «Οι συγκοινωνίες της ουτοπίας. Συστήματα μεταφοράς και μεγάλα συγκοινωνιακά έργα που προτάθηκαν για την πόλη της Θεσσαλονίκης στον 20<sup>ο</sup> αιώνα και δεν υλοποιήθηκαν.», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 3 (2000), σ. 41-42.

## Η εργατική συλλογική δράση

Από το 1960 η κοινωνική ιστορία μετατόπισε το ενδιαφέρον της από την πολιτική ιστορία των συνδικαλιστικών και πολιτικών οργανώσεων και στράφηκε στη μελέτη της εργατικής συλλογικής δράσης. Η αναζήτηση των όψεων της αυτόνομης εργατικής συλλογικής δράσης αποτέλεσε ένα ιστορικό διάβημα πολιτικής σημασίας λόγω των «σιωπών» των υποτελών τάξεων. Το ευρύτερο ιστοριογραφικό ενδιαφέρον για αυτή εντάχθηκε σε μία μεγάλη θεωρητική συζήτηση που τροφοδοτήθηκε από την εξέγερση του Μάη του '68. Προς αυτή τη κατεύθυνση σημαντική ήταν η συμβολή των Thompson και Hobsbawm με τις μελέτες τους για την εργατική κουλτούρα, τη διαδικασία ταξικής συγκρότησης και ανάπτυξης της ταξικής συνείδησης.<sup>270</sup> Έτσι, από την ιστορία των συνδικαλιστικών οργανώσεων, η ιστορία του εργατικού κινήματος μετατοπίστηκε στη μελέτη της κουλτούρας, της εργατικής συλλογικής δράσης και τις εργατικές αντιδράσεις κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> και εικοστού αιώνα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εκδόθηκε το 1960 το πρώτο τεύχος του περιοδικού *Bulletin of the Society for the Study of Labour History* της Society of Labour History. Επίσης, το 1978 ξεκίνησε και η έκδοση του περιοδικού κοινωνικής ιστορίας *History Workshop Journal*.<sup>271</sup> Σε αυτές τις μελέτες, τη δεκαετία του '70 προστέθηκε και η οπτική της φεμινιστικής ιστοριογραφίας, αναζητώντας τη γυναικεία παρουσία στη μισθωτή εργασία και την εργατική διαμαρτυρία.<sup>272</sup>

Στην Ελλάδα, το ενδιαφέρον για την ιστορία του εργατικού κινήματος προήλθε από το ίδιο το εργατικό κίνημα και από κοινωνιολόγους, εργατολόγους και

---

<sup>270</sup> E. P. Thompson, *The making of the English working class*, Vintage Books, New York 1966. E. J. Hobsbawm, *Labouring men. Studies in the history of labour*, Weidenfeld and Nicolson, London 1986.

<sup>271</sup> Brian Pearce, "The Bulletin of the Society for the Study of Labour History", *International Review of Social History*, 10 (1965), p. 308. Georg Iggers, *Η ιστοριογραφία στον εικοστό αιώνα...*, ό.π., σ. 121-126.

<sup>272</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, τεχνολογία και φύλο...*, ό.π., σ. 374-375.

υπεύθυνους της κοινωνικής πολιτικής.<sup>273</sup> Το ενδιαφέρον των ιστορικών για αυτό το πεδίο αναπτύχθηκε μετά το '60 και προσανατολίστηκε στην μελέτη των περιόδων 1909-1922 και 1940-1949, διερευνώντας την ίδρυση των Φεντερασιόν και Γ.Σ.Ε.Ε., αφενός, και την ιστορία του Κ.Κ.Ε., αφετέρου. Η πολιτική, όμως, εξέλιξη του εργατικού κινήματος και της κοινωνικής κριτικής συναρτήσει της κοινωνική ιστορίας της εργατικής τάξης δεν μελετήθηκαν αυτόνομα, αλλά προσεγγίστηκαν από διάφορους χώρους, όπως η λαογραφία, η αστική κοινωνιολογία, η οικονομική ιστορία και η ιστορία πόλεων. Από τη βιβλιογραφία, όμως, απουσιάζουν οι εργασίες πάνω σε επιμέρους συνδικαλιστικούς κλάδους.<sup>274</sup>

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, στο παρόν τμήμα της εργασίας θα γίνει μία προσπάθεια ερμηνείας της ιστορίας των συνδικαλιστικών αγώνων των τροχιοδρομικών. Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί η παντελής απουσία πρακτικών γενικών συνελεύσεων και αποτελεσμάτων των αρχαιρεσιών, που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανασύνθεση και ερμηνεία της δυναμικής των παρατάξεων που δραστηριοποιούνταν εντός του συνδικαλιστικού κινήματος των τροχιοδρομικών.

### **Τα «καινά δαιμόνια»<sup>275</sup> και η αφύπνιση των ταξικών συνειδήσεων, 19<sup>ος</sup> αι.**

Η κοινωνική αμφισβήτηση των δομών του ελληνικού κράτους προήλθε από τμήματα της ελληνικής κοινωνίας που ήταν φορείς της δυτικοευρωπαϊκής παιδείας και μόρφωσης. Ο πρώτος πυρήνας αυτών των κοινωνικών προβληματισμών

---

<sup>273</sup> Γιώργος Φ. Κουκουλές, *Για μια ιστορία του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος. Εισαγωγή στην παιδαγωγική της ιστορικής έρευνας*, Οδυσσεύς, Αθήνα 1983, σ. 25-26.

<sup>274</sup> Αντώνης Λιάκος, «Η ιστοριογραφία του εργατικού κινήματος. Σημειώσεις για μία επισκόπηση», *Σύγχρονα Θέματα*, 35-37 (1988), σ. 161-170. Αντώνης Λιάκος, «Η νεοελληνική ιστοριογραφία το τελευταίο τέταρτο του εικοστού αιώνα», *Σύγχρονα Θέματα*, 76-77 (2001), σ. 85.

<sup>275</sup> Ο υπότιτλος αποτελεί «δάνειο» από την εργασία του Κωστή Μοσκόφ, καθώς αποτυπώνει με τον παραστατικότερο τρόπο τα ρήγματα που δημιούργησε στον ελληνικό μεταπρατικό ιδεολογικό χώρο η έλευση των ανατρεπτικών συνειδήσεων (Κωστής Μοσκόφ, *Η εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα 1830-1909. Ιδεολογία του μεταπρατικού χώρου. Ιστορική μελέτη*, Ολκός, Αθήνα 1974, σ. 171).

σχηματίστηκε το 1832 γύρω από τους δυτικοευρωπαίους συμβούλους του Ιωάννη Κωλέττη, οι οποίοι ήταν φορείς των αρχών του σαινσιμονισμού. Κυρίαρχη φυσιογνωμία ήταν ο Gustave Eichtal. Η αμφισβήτηση που αυτή η ομάδα ήγειρε αποτέλεσε τη θεωρητική μήτρα ανάδυση και άλλων κοινωνικών παρατηρητών και αμφισβητιών, όπως ο Παναγιώτης Σοφιανόπουλος και ο Εμμανουήλ Δαούδογλου.<sup>276</sup>

Σημείο καμπής στην εξέλιξη της εργατικής ταξικής συνείδησης αποτέλεσε η Παρισινή Κομμούνια, καθώς καλλιέργησε προσδοκίες στον κόσμο της εργασίας. Οι πρώτες ομάδες που επηρεάστηκαν από το ξέσπασμα της εξέγερσης του 1871 ήταν οι εργάτες στα λιμάνια της Ελλάδας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.<sup>277</sup> Στην Πάτρα ξέσπασε το αναρχικό κίνημα (1876),<sup>278</sup> στην Ερμούπολη οι εργάτες οργάνωσαν απεργίες διαμαρτυρόμενοι για τους όρους εργασίας (1879) και στην Αττική επικρατούσε αναβρασμός λόγω των κινητοποιήσεων του 1882 και 1883 των ραφεργατών και του 1896 των εργαζομένων στα μεταλλεία του Λαυρίου.<sup>279</sup>

Στην οθωμανική Θεσσαλονίκη η κοινωνική αμφισβήτηση μετουσιώθηκε σε πράξη μόνο κατά τις αρχές του εικοστού αιώνα. Η εξέλιξη αυτή οφειλόταν στο εβραϊκό στοιχείο της πόλης. Οι εργάτες ήταν, συνήθως, θύματα άγριας εκμετάλλευσης, οι μισθοί ήταν χαμηλοί και η αγορά εργασίας διαρκώς συρρικνωνόταν. Το 1906, ένας ειδικευμένος εργαζόμενος δεν κέρδιζε περισσότερες από 50 τουρκικές λίρες, ένας πεπειραμένος λογιστής 150 και ένα υψηλόβαθμο

---

<sup>276</sup> Μιχάλης Δημητρίου, *Το ελληνικό σοσιαλιστικό κίνημα*, τμ. Α', Από τους ουτοπιστές στους μαρξιστές, Πλέθρον, Αθήνα 1985, σ. 41, 50-51.

<sup>277</sup> James Joll, *Η Ευρώπη 1870-1970*, (μτφρ.) Ελπίδα Κ. Βόγλη, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 2006, σ. 57-58.

<sup>278</sup> Γιάννης Κορδάτος, *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος. Με βάση άγνωστες πηγές και ανέκδοτα αρχεία*, Εκδόσεις Μπουκουμάνη, Αθήνα 1972, σ. 46-47.

<sup>279</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, «Μισθωτή εργασία», *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Οι απαρχές 1900-1922*, τμ. Α1, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, Βιβλιόραμα, Αθήνα 1999, σ. 104-105.



τραπεζικό στέλεχος 200,<sup>280</sup> ενώ ένα οικόπεδο 1.000 τετραγωνικών μέτρων στο κέντρο της πόλης κόστιζε 16.000-20.000 τουρκικές λίρες.<sup>281</sup> Στα εργοστάσια επεξεργασίας καπνού, οι άνδρες πληρώνονταν από 2 ως 2 σελίνια και οι γυναίκες περίπου 1 σελίνι, για εργάσιμη ημέρα εννέα ωρών. Τα εκκοκκιστήρια βάμβακος<sup>282</sup> λειτουργούσαν όλη την ημέρα και οι βάρδιες κρατούσαν 15 ώρες το καλοκαίρι και 10 το χειμώνα. Τα εκκοκκιστήρια απασχολούσαν, το 1893, 640 εργάτες και εργάτριες, 160 άντρες και ανήλικα αγόρια και 480 κορίτσια. Οι μισθοί εβδομαδιαίως ήταν 9-12 σελίνια για τους άνδρες, 3 περίπου σελίνια για τους ανήλικους<sup>283</sup> και 1-5 σελίνια για τα κορίτσια.<sup>284</sup> Όσο για το εισόδημα του μέσου εργάτη στην περιοχή των βιλαετιών Μοναστηρίου-Θεσσαλονίκης σε σχέση με τα βασικά είδη κατανάλωσης είναι τόσο χαμηλό, που το 1908 τα 2/3 του πληθυσμού μόλις καλύπτουν τις ανάγκες σε θερμίδες μιας εργατικής οικογένειας.<sup>285</sup>

Η πρώτη αντίδραση απέναντι σε αυτό το καθεστώς ήλθε το 1908 μετά τη νεοτουρκική επανάσταση. Οι ζυμώσεις πραγματοποιήθηκαν εντός της εβραϊκής κοινότητας, όπου ξεχώρισαν δύο τάσεις. Η πρώτη εκφράστηκε μέσα από ντόπιους που έχουν σχέσεις με τις τεκτονικές τάσεις και ανέδειξε ως μορφή τον Ιωσήφ

---

<sup>280</sup> Evangelos A. Hekimoglou, «The Jewish bourgeoisie in Thessaloniki, 1906-1911: assets and bankruptcies», *The Jewish communities of southeastern Europe from the fifteenth century to the end of world war II*, (ed.) I. K. Hasiotis, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1997, p. 177.

<sup>281</sup> Ευάγγελος Χεκίμογλου, «Το κτίριο του υποκαταστήματος της Τράπεζας της Ανατολής στην οδό Αγίου Μηνά στη Θεσσαλονίκη», *Θεσσαλονίκη*, 3 (1992), σ. 215-216.

<sup>282</sup> Donald Quataert, «Ottoman women, households and textile manufacturing, 1800-1914», *Workers, peasants and economic change in the Ottoman Empire 1730-1914*, (ed.) Donald Quataert, The Isis Press, Istanbul 1993, p. 87-88.

<sup>283</sup> Για την παιδική εργασία στην Οθωμανική Αυτοκρατορία βλ. Donald Quataert, «The age of reforms, 1812-1914», *An economic and social history of the Ottoman Empire, 1300-1914*, (ed.) Halil Inalcik, Donald Quataert, Cambridge University Press, Cambridge 1994, p. 761-943.

<sup>284</sup> Σουκρού Ιλιτζάκ, «Εβραϊκός σοσιαλισμός στην οθωμανική Θεσσαλονίκη», *Έλληνες και Εβραίοι εργάτες στη Θεσσαλονίκη των Νεότουρκων*, Ισνάφι, Ιωάννινα 2004, σ. 20-21. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα κορίτσια που εργάζονταν ήταν ανήλικα, καθώς η γυναικεία εργασία μετά το γάμο δεν ήταν συμβατή με τους κανόνες της Σεφαρδίτικης κοινότητας. Βλ. Paul Dumont, «La structure sociale de la communauté juive de Salonique à la fin du XIX siècle», *Revue Historique*, 263 (1980), p. 351-393. Gila Hadar, «Toutounjias, οι “Κάρμεν” της Θεσσαλονίκης. Οι εβραίες καπνεργάτριες: Φύλο, οικογένεια και κοινωνικοί αγώνες», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 13 (2004), σ. 12-22.

<sup>285</sup> Αλ. Δάγκας, Α. Αποστολίδης, «Για την εργατική τάξη Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου και Αδριανούπολης την περίοδο 1908-1918», *Επιστημονική Σκέψη*, 30 (1986), σ. 29.

Νεχαμά, ενώ η δεύτερη εκφράστηκε από μετανάστες, δασκάλους και εργάτες με προεξέχουσα προσωπικότητα τον Αβραάμ Μπεναρόγια.<sup>286</sup> Η πρώτη τάση υποστήριξε την νεοτουρκική επανάσταση και άρθρωσε πολιτικό λόγο που υπερασπιζόταν συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα, ενώ η δεύτερη, πέραν των οικονομικών διεκδικήσεων, έθετε επί τάπητος θεμελιώδη ζητήματα, όπως ο σοσιαλισμός. Για αυτό το λόγο αναζήτησε συμμαχίες στο πρόσωπο των σοσιαλδημοκρατών και των Βούλγαρων και Ρουμάνων αναρχικών.<sup>287</sup> Έτσι, τον Οκτώβριο του 1908 ιδρύθηκε η *Ενωμένη Εργατική Σοσιαλδημοκρατική Ομάδα* με στόχο τη διοργάνωση συζητήσεων για την ίδρυση οθωμανικού εργατικού κόμματος, αλλά το Φεβρουάριο του 1909 διαλύθηκε, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν η *Βουλγαρική Σοσιαλδημοκρατική Ομάδα* και η *Εργατική Λέσχη*, στην οποία συμμετείχαν ο Μπεναρόγια και οι αναρχοφιλελεύθεροι.<sup>288</sup> Οι δύο οργανώσεις προσπάθησαν να συνασπιστούν εκ νέου και την Πρωτομαγιά του 1909 οργάνωσαν από κοινού διαδήλωση με συμμετοχή Βούλγαρων, Μουσουλμάνων και Εβραίων εργατών.<sup>289</sup> Την 6<sup>η</sup> Ιουνίου 1909 η *Εργατική Λέσχη*, που έχει μετονομασθεί σε *Εργατικό Σύνδεσμο Θεσσαλονίκης*, οργάνωσε νέο συλλαλητήριο, το οποίο ανέδειξε τη δυναμική της νέας εργατικής τάξης της πόλης. Την 10<sup>η</sup> Ιουλίου η *Εργατική Λέσχη* ετοίμαζε νέο συλλαλητήριο εναντίου του Νεοτουρκικού Κομιτάτου, κατά την επέτειο του πρώτου χρόνου από την

---

<sup>286</sup> Αβραάμ Μπεναρόγια, *Ελπίδες και πλάνες*, (εισαγωγή-επιμέλεια) Θεόδωρος Μπενάκης, Στοχαστής, Αθήνα 1989, σ. 12.

<sup>287</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Εισαγωγικά στην ιστορία...*, ό.π., σ. 340-341.

<sup>288</sup> Γιώργος Αναστασιάδης, «Από τη Φεντερασιόν ως το Μάη του '36. 1908-1940», *Το εργατικό-συνδικαλιστικό κίνημα της Θεσσαλονίκης. Η ιστορική φυσιογνωμία του*, (επιμ.) Γιώργος Αναστασιάδης, Θεσσαλονίκη Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 1997, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 29-30.

<sup>289</sup> «[...] Ερχόταν Πρωτομαγιά, μέρα των εργατών, ποτισμένη με αίμα. Είπαμε θα την γιορτάσουμε. Κάναμε καλή προετοιμασία και καλέσαμε μερικούς Βούλγαρους και Τούρκους εργάτες, σοσιαλιστές συμπαθούντες. Και να η παρέλαση, κόκκινες σημαίες, η Διεθνής. Λίγοι είμαστε, μα κάναμε εντύπωση. Στον κόσμο άρεσε αυτό, άρχισαν να ρωτούν ποιοι είμαστε, να κουβεντιάζεται η Λέσχη καλά. Με την παρέλαση της πρωτομαγιάς είχαμε καταφέρει δύο πράγματα. Να γίνουμε γνωστοί σ' όλη τη Θεσσαλονίκη και να δημιουργήσουμε συμπάθειες στον κόσμο των εργαζομένων. [...]» *Το Βήμα*, 8.11.1978.

νεοτουρκική επανάσταση.<sup>290</sup> Προϊόν αυτών των κοινωνικών ζυμώσεων ήταν η ίδρυση της Σοσιαλιστικής Ομοσπονδίας (Φεντερασιόν), το ιδρυτικό συνέδριο της οποίας πραγματοποιήθηκε τον Αύγουστο του 1909.<sup>291</sup> Από το συνέδριο απουσίαζε τη βουλγαρική αριστερή ομάδα *Σοσιαλδημοκρατικό Κέντρο* και το αρμενικό *Χεντσάκ*. Η Φεντερασιόν, όμως, διέθετε ισχυρά λαϊκά ερείσματα και μετά την προσχώρηση σε αυτήν του Ντιμίτρι Βλάχωφ, βουλευτή του *Εθνικού Ομοσπονδιακού Κόμματος*, απέκτησε και κοινοβουλευτική εκπροσώπηση.<sup>292</sup> Η απήχηση της οργάνωσης στη Θεσσαλονίκη φάνηκε ξανά τη 15<sup>η</sup> Αυγούστου, όταν διοργάνωσε εργατική γιορτή στο Μπεχτσινάρ για να γιορτάσει την έκδοση του έντυπου οργάνου της, την *Εφημερίδα του Εργάτου*.<sup>293</sup>

### Η συνδικαλιστική δράση των εργαζομένων κατά το Μεσοπόλεμο

Η κινηματική δράση των εργαζομένων της Ε.Τ.Η.Θ. δεν ήταν ένα γεγονός, το οποίο εμφανίστηκε ως κεραυνός εν αιθρία. Η παρουσία τους στο χώρο του κινήματος ήταν υπό την άμεση εξάρτηση των πολιτικών ανακατατάξεων και των εκφάνσεων αυτών στον ευρύτερο συνδικαλιστικό τομέα, καθώς, επίσης, και των ιδεολογικών ζυμώσεων της περιόδου. Καταλύτης στην ανάπτυξη και εξέλιξη της συνδικαλιστικής τους δράσης ήταν η Φεντερασιόν. Τα «καινά δαιμόνια», διά μέσου της Φεντερασιόν και των αγώνων της εξαπλώθηκαν στη Θεσσαλονίκη, κινητοποιώντας τον εργατικό κόσμο της πόλης.

---

<sup>290</sup> «Η Εργ. Λέσχη εκάλεσε πράγματι τας επιτροπάς των αλληλοβοηθητικών σωματείων: το Διεθνές (Μικτό), του Μονοπωλίου καπνού (Ρεζή), των σιδηροδρομικών, των ισραηλιτών καπνεργατών, των Βουλγάρων και Ισραηλιτών τυπογράφων, των Ελλήνων αρτεργατών και οργανώνει την «εργατικήν παρέλασιν», ήτις υπήρξε ογκωδεδστάτη και μεγαλειώδης, ίση σχεδόν προς την επίσημον του Κομιτάτου. Προκήρυξις, τυπωμένη εις τέσσαρας γλώσσας (τουρκικήν, ελληνικήν, βουλγαρικήν, ισπανο-εβραϊκήν) μοιράσθη δωρεάν σε τρεις χιλιάδας αντίτυπα. Το «Μανιφέστο» αυτό ήτο μία σοσιαλιστική διακήρυξις δια της οποίας ανηγέλλετο η μετατροπή της «Ισραηλιτικής Εργατικής Λέσχης» εις ισραηλιτικόν τμήμα της υπό ίδρυσιν Σοσιαλιστικής Ομοσπονδίας, εκαλούντο δε και οι λοιποί σοσιαλισταί...», Αβραάμ Μπεναρόγιας, *Η πρώτη σταδιοδρομία του ελληνικού προλεταριάτου*, (επιμέλεια-σημειώσεις) Άγγελος Ελεφάντης, Κομμούνια, Αθήνα 1986, σ. 49.

<sup>291</sup> Γιάννης Κορδάτος, *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος...*, ό.π., σ. 240-241.

<sup>292</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Εισαγωγικά στην ιστορία...*, ό.π., σ. 345.

<sup>293</sup> Μανώλης Κανδυλάκης, *Εφημεριδογραφία της Θεσσαλονίκης. Συμβολή στην ιστορία του τύπου*, τμ. Β', 1912-1923, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000, σ. 374-375.

Από την έρευνα σε εφημερίδες και αρχεία, το συμπέρασμα που προέκυψε ήταν ότι οι τροchioδρομικοί δεν ανέπτυξαν εξαρχής ανεξάρτητη συνδικαλιστική δράση. Αντιθέτως, μέχρι το 1917, όταν εμφανίστηκαν τα πρώτα σωματεία τροchioδρομικών, συμμετείχαν είτε σε δράσεις άλλων σωματείων είτε σε απεργίες της Φεντερασιόν. Έτσι, την 21<sup>η</sup> Αυγούστου 1908 συμμετείχαν σε απεργία των λιμενεργατών.<sup>294</sup> Το επόμενο έτος, κατά την 5<sup>η</sup> Ιουνίου 1909, συμμετείχαν στη διοργάνωση του συλλαλητηρίου της Φεντερασιόν εναντίον της απόφασης του οθωμανικού κοινοβουλίου περί περικοπής των εργατικών δικαιωμάτων και περιορισμού της συνδικαλιστικής δράσης.<sup>295</sup> Η απουσία ανεξάρτητης συνδικαλιστικής δράσης τεκμαίρεται και από τη συμμετοχή των τροchioδρομικών και σιδηροδρομικών σε κοινό συνδικαλιστικό όργανο,<sup>296</sup> καθώς σύμφωνα με δημοσιεύματα της εφημερίδας *Μακεδονία*, είχαν κοινούς εκπροσώπους στις συζητήσεις που διεξάγονταν για την ίδρυση του Ε.Κ.Θ.<sup>297</sup> και κοινές εργατικές διεκδικήσεις.<sup>298</sup> Η σύμπραξη αυτή οφείλεται, κυρίως, στην ισχύ του σωματείου των σιδηροδρομικών.

---

<sup>294</sup> «Τα γεγονότα άρχισαν με μια απεργία των λιμενεργατών, η οποία, μέσα σε λίγες μέρες, παρέλυσε τελείως την κίνηση στο λιμάνι. Πολύ γρήγορα ακολούθησαν και οι υπόλοιποι: οι τηλεγραφητές, οι εργάτες των εργαστηρίων καπνού, οι τυπογράφοι, οι ξυλουργοί, οι ράφτες, οι κρεοπώλες, οι υποδηματοποιοί, οι οδηγοί των τραμ [...]», Paul Dumont, «Γέννηση ενός οθωμανικού σοσιαλισμού», *Θεσσαλονίκη 1850-1918. Η «πόλη των Εβραίων» και η αφύπνιση των Βαλκανίων*, (μτφρ.) Γιώργος Καλαμάντης, Εκάτη, Αθήνα 1994, σ. 212.

<sup>295</sup> «[...] για την ακρίβεια οι Έλληνες εργάτες σαπωνοποιείων, οι Εβραίοι εργάτες σαπωνοποιείων, οι Έλληνες σιδηροδρομικοί, οι Έλληνες εργάτες τυπογραφείων, οι Βούλγαροι εργάτες τυπογραφείων, οι Εβραίοι μαραγκοί, οι Έλληνες μαραγκοί, οι Εβραίοι μαρμαράδες, οι Έλληνες παπουτσήδες, οι Εβραίοι αχθοφόροι, οι καπνεργάτες, η ένωση εργατών τελωνείου, η ένωση εργατών Θεσσαλονίκης, η βουλγαρική σοσιαλιστική λέσχη, αντιπρόσωποι των σιδηροδρομικών της Εταιρείας Ανατολικών Σιδηροδρόμων, οι εργάτες της Εταιρείας τραμ [...]», Άκης Αποστολίδης, Αλέκος Δάγκας, κ.α., *Η σοσιαλιστική οργάνωση Φεντερασιόν Θεσσαλονίκης 1909-1918. Ζητήματα γύρω από τη δράση της*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1989, σ. 46-47.

<sup>296</sup> «Ο πρόεδρος των Σιδηροδρομικών και Τροchioδρομικών υπαλλήλων κ. Καράβας επέδωκε χθες εις τον κ. Γεν. Διοικητήν αναφοράν των Τροchioδρομικών, διά της οποίας εκφράζονται διάφορα παράπονα κατά της εταιρείας. Ο κ. Διοικητής ανέθηκε εις τον κ. Παντελόπουλον, κυβερνητικόν επίτροπον επί των Σιδηροδρόμων και Τροchioδρόμων, να εξετάση τα υποβληθέντα παράπονα.», *Μακεδονία*, 10.8.1914.

<sup>297</sup> «Την παρελθούσαν Κυριακήν 23 λήγοντος εν τη αιθούση Κήπου του Λευκού Πύργου συνήλθον οι πρόεδροι των Εργατικών Σωματείων «Άγιος Παντελεήμων», κ. Παναγιώτης Γεωργίου, Σιγαροποιών, κ. Ιωάννης Καβαδίας, Ελαιοχρωματιστών, κ. Αλέξανδρος Σάλτας, υποδηματοεργατών, κ. Βασίλειος Ρέτζος, ραπτοεργατών, κ. Λάσκαρης Σωκρατίδης, αρτεργατών, κ. Εμμανουήλ Μέντζος, οικοδόμων, κ. Αναστάσιος Αναστασιάδης, και υπαλλήλων Ανατολικών και Ενωτικών Σιδηροδρόμων και

Τα βασικά αιτήματα των τροchioδρομικών ήταν η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των εργαζομένων και η παροχή υπηρεσιών ιατρικής και φαρμακευτικής περίθαλψης. Λόγω των περιορισμένων κρατικών υποδομών, της μειωμένης κρατικής δαπάνης για τον τομέα της υγείας<sup>299</sup> και την έλλειψη εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας,<sup>300</sup> οι τροchioδρομικοί προσανατολίστηκαν στην ίδρυση αλληλοβοηθητικών σωματείων. Αξίζει να τονιστεί ότι το ζήτημα των κοινωνικών ασφαλίσεων στην Ελλάδα προσέπιπτε στα κυρίαρχα ιδεολογήματα που επικρατούσαν στην Ευρώπη κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η φτώχεια θεωρούνταν ποινή για την αποτυχία και παρέκκλιση από τους κανόνες της αυτοβοήθειας,<sup>301</sup> με αποτέλεσμα η βοήθεια προς τους αναπήρους, τους αρρώστους και διάφορες άλλες ευπαθείς κοινωνικές ομάδες να συνεπάγεται και τον έλεγχο της συμπεριφοράς τους.<sup>302</sup> Στην Ελλάδα, ο εργάτης θεωρούνταν υπεύθυνος της δυστυχίας του και όφειλε να εξοικονομεί λιγότερα των εσόδων του, αποφεύγοντας τις καταχρήσεις και τον μιμητισμό των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων.<sup>303</sup> Με αυτόν τον τρόπο, ο εργάτης νοούνταν ως

---

Τροchioδρομικών κ. κ. Αντώνιος Χατζηνικολάου και Ευάγγελος Αντώναρως, προς σύσκεψιν και σύστασιν Εργατικού Κέντρου [...]], *Μακεδονία*, 26.8.1915.

<sup>298</sup> «Επιτροπή του ενταύθα τμήματος του Συνδέσμου των Σιδηροδρομικών και Τροchioδρομικών υπαλλήλων αποτελούμενη παρά του γραμματέως κ. Φρυδά και του συμβούλου κ. Βασιλειάδου, παρουσιάσθη χθες παρά τω κ. Υπουργώ, και επέδωκεν υπόμνημα, δι' ου ζητείται η καλλιτέρευσις της οικονομικής εν γένει καταστάσεως των υπαλλήλων και εργατών, και η λύσις των εκκρεμών εισέτι ζητημάτων και αιτημάτων των Τροchioδρομικών. Εν τω υπομνήματι διατυπούται η ευχή όπως επιβληθή εις την Εταιρείαν να παρέχουν ιατρικήν εις τους ασθενούντας υπαλλήλους περίθαλψιν. [...]], *Μακεδονία*, 3.9.1915.

<sup>299</sup> Χρίστος Ζηλίδης, *Η ανοικτή περίθαλψη στην ελληνική ύπαιθρο (1922-1983)*, Διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1988, σ. 92.

<sup>300</sup> *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 2, 2.1.1915.

<sup>301</sup> Reinhard Bendix, *Work and authority in industry. Managerial ideologies in the course of industrialization*, Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.) 2001, p. 63.

<sup>302</sup> «[...] διά της προστασίας και χειραγωγίας απόρων οικογενειών, αίτινες ή εστερήθησαν του φυσικού των προστάτου, ή πένονται δι' αδυναμίαν αυτών προς εργασίαν [...]], Κώστας Σοφιανός, *Το νομικό καθεστώς της παιδικής ηλικίας και της νεότητος 1833-1900*, τμ. Α', Συναγωγή νόμων διαταγμάτων εγκυκλίων καταστατικών, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, Αθήνα 1988, σ. 486.

<sup>303</sup> «[...] Ημείς όμως πλάττομεν μυρίας ανάγκας φαντασιώδεις, μιμούμενοι τον τρόπον του ζην των πλουσίων, και δαπανώμεν ου μόνον το εισόδημα ημών αλλά και ό,τι δεν έχομεν. Παράδειγμα φέρω τα γινόμενα εν Αθήναις. Πολλοί εξ ημών πίνομεν τσάι το εσπέρας, ή τρώγομεν παγωτά, ή υπάγομεν εις τον περίπατον εφ' αμάξης, ή εφ' αμάξης κατεβαίνομεν εις Φάληρον και Πειραιά χάριν των θαλάσσιων λουτρών, των οποίων πολλάκις δεν έχομεν ανάγκην, και τα τοιαύτα. [...]], Νικόλαος Δραγούμης, *Εγκόλπιον του εργατικού λαού ή συμβολή προς τους χειρώνακτας*, Τυπογραφείον Λαζάρου Δ. Βιλαρρά,

διαπαιδαγωγούμενος ανήλικος, χωρίς, όμως, η διαπαιδαγώγησή του να λαμβάνει υπόψη την έλλειψη προσδοκιών και την αβεβαιότητα για το μέλλον.<sup>304</sup>

Σε αυτό το πλαίσιο, εν καιρώ ανάγκης, οι εργάτες με σταθερή εργασία υπολόγιζαν σε κάποια χρηματική βοήθεια από την επιχείρηση με μορφή δανείου.<sup>305</sup> Σε άλλες επιχειρήσεις, γίνονταν κρατήσεις στους μισθούς των εργαζομένων, ποσό από το οποίο οι εργάτες αντλούσαν μία χρηματική βοήθεια.<sup>306</sup> Επιπλέον, αναπτύχθηκε η αλληλοβοήθεια, η οποία ήταν διαδεδομένη στη Δύση.<sup>307</sup> Στην Ελλάδα, αυτή εντάχθηκε στα καταστατικά των πρώτων εργατικών σωματείων και ανταποκρινόταν στην ανάγκη κάλυψης ιατρικών εξόδων, όπως φάρμακα και ιατρικές υπηρεσίες, καθώς και κηδειών.<sup>308</sup>

Πάνω σε αυτή τη βάση, το 1917 δημιουργήθηκαν δύο σωματεία. Το πρώτο ήταν ο *Τροχιοδρομικός Σύνδεσμος «Η Αλληλοβοήθεια»*. Η απόφαση για τη σύσταση του συλλόγου λήφθηκε σε συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στο σταθμαρχείο του Λευκού Πύργου, την 26<sup>η</sup> Ιουλίου 1917.<sup>309</sup> Πρόεδρος του Συνδέσμου ήταν ο Αλέξανδρος Χρυσανθακόπουλος, γενικός γραμματέας ο Χαρ. Πετρίδης, αντιπρόεδρος ο Χρ. Χριστοφορίδης, ταμίας ο Σ. Θεοδοσίου και εισπράκτορας ο Γραμ. Γραμμενίδης. Σύμβουλοι ήταν οι Παν. Γιαννούδης, Γεώργιος Κιρκμαλής, ο

---

Εν Αθήναις 1869, σ. 69. «[...] της εργατικής τάξεως, του να επεκτείνη τας ανάγκας και τας απολαύσεις αυτής πέραν του μέτρου και του δυνατού, τάσεως επεκτεινομένης δυστυχώς και εν Ελλάδι, αποτελούσης δε το φύραμα, εξ ου η ζύμωσις των κινδυνωδεστέρων και παραβολωτέρων αξιώσεων [...]», Εμμανουήλ Λυκούδης, *Η εν Ελλάδι βιομηχανία και αι απεργίαι, υπό την έποψιν της νομικής και της πολιτικής οικονομίας*, Τύποις Πατρίδος, Εν Ερμουπόλει Σύρου 1883, σ. 135.

<sup>304</sup> Richard Hoggart, *The uses of literacy. Aspects of working class life with special reference to publications and entertainments*, Penguin Books, London 1957, p. 105-111.

<sup>305</sup> Γιάννης Κορδάτος, *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος...*, ό.π., σ. 209.

<sup>306</sup> Ευγενία Ζωγράφου, *Δημοσιεύματα*, χ.ο., Αθήνα 1903, σ. 58.

<sup>307</sup> William H. Sewell Jr., *Work and revolution in France. The language of labor from the old regime to 1848*, Cambridge University Press, Cambridge 1980, p. 184, 204.

<sup>308</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας και η ανάδυση των κοινωνικών θεσμών*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1993, σ. 375-376.

<sup>309</sup> «Σήμερα την 26<sup>η</sup> Ιουλίου 1917 συνελθόντες οι κάτωθεν υποφαινόμενοι Τροχιοδρομικοί υπάλληλοι εν τω νέω Σταθμαρχείω του Λευκού Πύργου εις έκτακτον συνέλευσιν την ίδρυσιν Συνδέσμου υπό τον τίτλον “Η Αλληλοβοήθεια” [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 103.

Χρ. Παπαθανασίου, ο Θεοδ. Βράντζογλου, ο Γεωρ. Αστερίου, ο Χρ. Φαϊταζιάδης και ο Νικ. Παπαχρόνης. Μέλη ήταν οι Κουρτικάκης, Βασιλειάδης, Αξάρης, Θεοδωρίδης, Αρμεντζίδης, Νικολάου, Γραμμενίδης, Κώστογλου, Δημητρίου και Γκρέκας. Στον ονομαστικό κατάλογο των μελών εμφανίζονται επίσης τα ονόματα των Γεωρ. Τάτση, Κων. Πασχάλη, Γεωργ. Στεργίου, Π. Καφαντάρου, Αν. Πολυβίου, Γεωρ. Βαϊρακτάρη, Ιωσήφ Νισίμ και Ιωαν. Χιόννας.<sup>310</sup> Βάσει του Νόμου 281/1914 «Περί σωματείων», σκοπός του συνδέσμου ήταν «[...] η δημιουργία συναδελφικής αλληλεγγύης μεταξύ των μελών, η αλληλοβοήθεια των μελών, η βελτίωση ως και η ανύψωση της ηθικής και κοινωνικής θέσεως των μελών [...]. Η αλληλοβοήθεια συνίσταται δια της παροχής [...] χρηματικού επιδόματος εις τα μέλη άτινα ήθελον ασθενήσει είτε εκ φυσικής ασθενείας είτε εκ δυστυχήματος εν καιρώ υπηρεσίας, υπολογιζόμενου του ποσού αναλόγως της θέσεώς του και των πόρων του Συνδέσμου και κατόπιν εγκρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου [...]».<sup>311</sup> Με βάση το άρθρο 4 του καταστατικού, μέλη μπορούσαν να γίνουν όλοι οι υπάλληλοι της Ε.Τ.Η.Θ. «[...] οι επιδείξαντες μέχρι σήμερα διαγωγήν εξαιρετον ζήλον προς το καθήκον των και σεβασμόν προς τους κανονισμούς της υπηρεσίας [...]».<sup>312</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία της Επετηρίδας Εργατικών Σωματείων, η ισχύς της κατά την τριετία 1917-1919 περιοριζόταν στα 13 μέλη το 1917 και σε 12 το 1919.<sup>313</sup>

Το δεύτερο σωματείο εργαζομένων που συστάθηκε, το οποίο είχε και την αναγνωρισμένη και επίσημη στήριξη του Ε.Κ.Θ., ήταν ο *Σύνδεσμος των Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροεργατών Θεσσαλονίκης*, ο πρόεδρος του οποίου κατέθεσε την αίτηση αναγνώρισης στο Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης την 26<sup>η</sup>

<sup>310</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 103.

<sup>311</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 103.

<sup>312</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 103.

<sup>313</sup> Υ.Ε.Ο./Διεύθυνσις Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιας, *Επετηρίς Εργατικών Σωματείων (1917-1918-1919)*, (επιμ.) Ι. Βασιλειάδου & Σ. Βελλιανίτου, Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1924, σ. 35α.

Αυγούστου 1917.<sup>314</sup> Ο σκοπός του σωματείου, με βάση το δεύτερο άρθρο του καταστατικού του, ήταν «[...] η αλληλεγγύη των μελών αυτού, η αδελφική των συνένωσις [...], η επέκτασις της εργατικής νομοθεσίας εις τας τροchioδρομικάς εργασίας και η επίβλεψις της εφαρμογής της ως και η επιδίωξις της αυξήσεως της τιμής της εργασίας και του ημερομισθίου.» Επίσης, στο ίδιο άρθρο του καταστατικού γίνεται ρητή αναφορά ότι «[...] ο Σύνδεσμος θα επιδιώξη να συνασπισθούν όλα τα σωματεία της πόλεως Θεσσαλονίκης εις ένα συνασπισμό [...], και όστις θα ενώνη εις μίας ενιαίαν δύναμιν τας διάφορους εργατικάς οργανώσεις της πόλεως Θεσσαλονίκης.»<sup>315</sup> Σε αντιδιαστολή με το σωματείο «Η Αλληλοβοήθεια», ο Σύνδεσμος δεχόταν ως μέλη, βάσει του άρθρου 3, όλους τους εργαζομένους που συντελούσαν στη διεκπεραίωση της παροχής της μεταφορικής υπηρεσίας στους πολίτες της Θεσσαλονίκης.<sup>316</sup> Η συμμετοχή της χώρας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η επιστράτευση και η οικονομική κατάσταση του κράτους επέβαλλαν τη θέσπιση ειδικών ρυθμίσεων για παροχή βοήθειας στους επιστρατευμένους. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 6 του καταστατικού, όσοι εργαζόμενοι της Ε.Τ.Η.Θ. καλούνταν ως έφεδροι στο στρατό<sup>317</sup> θα λάμβαναν από το ταμείο του Συνδέσμου χρηματικό πόσο 15 δραχμών για την κάλυψη των πρόχειρων αναγκών τους.<sup>318</sup> Στο ίδιο άρθρο υπήρχε ρύθμιση για τις οικογένειες των θανόντων μελών, που ήταν συνεπείς στις οικονομικές

---

<sup>314</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>315</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>316</sup> «Μέλη του συνδέσμου δύνανται να εγγραφώσι πάντες οι συντελούντες εις την εκκίνησιν ηλεκτρικών αμαξών και την εκμετάλλευσιν αυτών.», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>317</sup> «Συνεπεία πολλών παραπόνων, υποβληθέντων ημίν κατά τας τελευταίας ταύτας ημέρας δια την αραιώσιν των τραμ, εξητήσαμεν εξηγήσεις παρά της Εταιρείας των Τροchioδρόμων. Εδόθη δ' ημίν η απάντησις ότι η ελάττωσις του αριθμού των οχημάτων επί της γραμμής Εξοχών και η παύσις της κυκλοφορίας επί της γραμμής Εγνατίας οφείλονται εις το γεγονός ανωτέρας βίας, ήτοι εις το ότι εκλήθησαν υπό τα όπλα εκ των 19 επιθεωρητών οι 7, εκ των 100 εισπρακτόρων οι 25, και εκ των 83 οδηγών οι 30, ως και διάφοροι τεχνίται και υπάλληλοι, εν όλω 74 πρόσωπα [...], Μακεδονία, 2.12.1927.

<sup>318</sup> «Τα μέλη τα προσκαλούμενα ως έφεδροι εις τας τάξεις του στρατού, λαμβάνουσι [...] εφ' άπαξ δραχμάς δεκαπέντε (15) δια τας προχείρους ανάγκας των [...], Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.



τους υποχρεώσεις προς το ταμείο του σωματείου.<sup>319</sup> Ειδική μέριμνα υπήρχε για τα μέλη του *Συνδέσμου* που ασθενούσαν. Έτσι, «[...] Παν μέλος ασθενήσαν πλέον των δεκαπέντε (15) ημερών, ποιείται τούτον εγγράφως γνωστόν προς το Διοικητικόν Συμβούλιον, όπερ, αφού βεβαιωθή περί της ασθενείας του μέλους τούτου δι' ιατρού, χορηγεί αυτώ [...] μίαν δραχμίν ημερησίως επί ένα μήνα από της ημέρας της ασθενείας καθ' ην διέκοψε τας εργασίας του. Εάν όμως η ασθένεια διαρκέσει πλέον του μηνός και αναλόγως των αναγκών του ασθενούντος μέλους, και της οικονομικής καταστάσεως του Συνδέσμου, το Διοικητικόν Συμβούλιον λαμβάνει την δέουσαν πρόνοιαν προς περίθαλψην αυτού [...]».<sup>320</sup> Τέλος, ειδική φροντίδα λαμβανόταν για τα μέλη του Συνδέσμου που έπασχαν από ανίατα νοσήματα και δεν διέθεταν δυνατότητα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και χρηματικό επίδομα.<sup>321</sup> Το άρθρο 23 όριζε τη σταθερή συμμετοχή του σωματείου στον εορτασμό της Εργατικής Πρωτομαγιάς.<sup>322</sup> Σήμα του σωματείου ήταν «[...] τροχός με ηλεκτρικά ακτίνας εις την βάση και όπερ τίθεται εις το κέντρον του τε λαβάρου και της σφραγίδος φέροντος εν κύκλω τας λέξεις (ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΤΕΧΝΙΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 1917)».<sup>323</sup> Ο *Σύνδεσμος* κατά την ιδρυτική του συνέλευση είχε 160 τακτικά μέλη,<sup>324</sup> ο αριθμός των οποίων αυξήθηκε σε 281 το 1918 και 385 το 1919.<sup>325</sup> Αλλαγή στο προεδρείο έγινε κατά τη γενική

<sup>319</sup> «[...] Εν περιπτώσει δε θανάτου μέλους τινός [...] εκπληρώσαντος τας προς τον Σύνδεσμον υποχρεώσεις του, καταβάλλεται τη οικογένεια αυτού εφ' άπαξ, υπό του ταμείου του Συνδέσμου, ποσόν δραχμών πενήκοντα (50). Οικογένεια λογίζεται η σύζυγος, τα μη ελθόντα εις γάμον τέκνα, οι γονείς εφ' όσον το αποβίωσαν μέλος συνεκατοίκει μετ' αυτών, αι άγαμαι αδελφαί, οι ανήλικοι αδελφοί εφ' όσον συνεκατοίκουν και διετέλουν υπό την προστασία του αποθανόντος μέλους και εφ' όσον το Διοικητικόν Συμβούλιον ήθελεν εξακριβώσει την οικονομικήν δυσχέρειαν του αποθανόντος μέλους [...]»», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>320</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>321</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>322</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>323</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>324</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 106.

<sup>325</sup> Υ.Ε.Ο./Διεύθυνσις Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιαις, *Επετηρίς Εργατικών Σωματείων (1917-1918-1919)...*, ό.π., σ. 35α.

συνέλευση της 2<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1919. Χρέη νέου προέδρου ανέλαβε ο Μιλτιάδης Μαραβέας.<sup>326</sup>

Σε αυτό το σημείο εύλογα γεννάται το ερώτημα για ποιο λόγο υπάρχουν δύο αλληλοβοηθητικά σωματεία στον ίδιο εργασιακό χώρο. Αυτό το γεγονός οφείλεται στη διάχυση των αριστερών ιδεών και στην επιρροή που αυτές ασκούν στους εργαζομένους. Ενώ στον *Τροχιοδρομικό Σύνδεσμο «Η Αλληλοβοήθεια»* η αλληλεγγύη ανάμεσα στους εργαζομένους είναι απόρροια της καλής διαγωγής τους απέναντι στην Ε.Τ.Η.Θ., στο *Σύνδεσμο* αυτή παρέχεται στο σύνολο των εργαζομένων. Έτσι, αν και δεν μπορεί κανείς να ισχυριστεί την ύπαρξη ιδεολογικών και πολιτικών στοχεύσεων, εν τούτοις οι αριστερές επιρροές του *Συνδέσμου* είναι εμφανείς.

Από τα δύο σωματεία των τροχιοδρομικών, ο *Σύνδεσμος* ήταν ενεργός, ενώ για την *Αλληλοβοήθεια* δεν βρέθηκαν πληροφορίες που να μαρτυρούν κάποια δραστηριοποίησή της. Οι κινητοποιήσεις του *Συνδέσμου*, σύμφωνα με την έρευνα, προσανατολίζονταν κυρίως στην εφαρμογή των συμφωνιών αναφορικά με τη μισθοδοσία των εργαζομένων και στην επαναπρόσληψη απολυμένων απεργών. Κύρια εργαλεία των διεκδικήσεών τους ήταν η απεργία, τα διαβήματα στις τοπικές αρχές και η αποστολή επιτροπών σε φορείς και υπουργεία. Το 1919 ήταν μία περίοδος έντονων κινητοποιήσεων. Σε εθνικό επίπεδο είχε πραγματοποιηθεί το ιδρυτικό συνέδριο της Γ.Σ.Ε.Ε. στο οποίο συμμετείχαν 252 εκπρόσωποι των 65.000

---

<sup>326</sup> «ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΡΟΧΙΟΡΟΜΙΚΩΝ-Κατά την Γενικήν Συνέλευσιν της 2 Ιανουαρίου 1919 των Τροχιοδρομικών υπαλλήλων και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσ/νίκης γενομένων αρχαιρεσιών το Δ. Συμβούλιον επί 171 ψηφισάντων κατηρτίσθη ως εξής: Πρόεδρος Μιλτιάδης Μαραβέας με ψήφους 163, αντιπρόεδρος Αργύρης Κωτσής με ψήφους 166, Ταμίας Εμμ. Πυργόπουλος διά βοής κατά γενικήν απαίτησιν των μελών τιμής ένεκεν. Σύμβουλοι Αλέξ. Παγκόπουλος 167, Χρ. Λάκης 147, Γ. Κοτίνος 133, Βασ. Κουτσιούδης 132, Αλεξ. Κερημαλής 118, Γεωργ. Αϊδονάς 117, Ιωάν. Κοντογιάννης 113, Αθ. Πέτκος 108, Γεωργ. Στυλιανίδης 103. Αναπληρωματικοί- Ιωάν. Παντάλης 69, Βασίλ. Μαυροσυκάς 68, Αθ. Κουκουλής 54, Ζάχος Κόλιας 53. Εξελεγκτική Επιτροπή- Βλασ. Κωνσταντίνου 144, Γεώργ. Κατσιάνος 140, Νικόλ. Κουζούνης 115 και αναπληρωματικός ο κ. Χρ. Ματρακίδας 88. Αντιπρόσωποι Εργατικού Κέντρου- Αλεξ. Παγκόπουλος 94, Αργύρης Κωτσής 92 αναπληρωματικός. Γενικών Γραμματέα θα εκλέξη το Δ. Συμβούλιον.», *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 6.1.1919.

οργανωμένων εργατών.<sup>327</sup> Κατά τη διάρκεια των εργασιών της διαμορφώθηκαν τέσσερις τάσεις, η βενιζελική ομάδα των συνδικαλιστών του Πειραιά και των νησιών υπό τον Εμμανουήλ Μαχαίρα, οι αντιβενιζελικοί συνδικαλιστές του Ε.Κ.Α. και των οργανώσεων της Πελοποννήσου, οι σοσιαλιστές της Θεσσαλονίκης, της Αθήνας και των θεσσαλικών πόλεων υπό τον Αβραάμ Μπεναρόγια και οι σοσιαλιστές της τάσης του Νίκου Γιαννιού, υπό τους Ηλία Δελαζάνο και Αχιλλέα Χατζημιχάλη.<sup>328</sup> Το ετερογενές της σύνθεσης της νεοσύστατης Γ.Σ.Ε.Ε. οδήγησε σε διάσπαση, επειδή η προσπάθεια θεμελίωσης του συνδικαλισμού από τους συνδικαλιστές του Σ.Ε.Κ.Ε.<sup>329</sup> θωρήθηκε ως απειλή από τους υπολοίπους και το κράτος.<sup>330</sup> Οι φόβοι αυτοί οδήγησαν την κυβέρνηση να προβή σε διώξεις εναντίον των Αβραάμ Μπεναρόγια, Ηλία Δελαζάνου, Αχιλλέα Χατζημιχάλη και Ευαγγέλου και εκτοπίσεις στη Σπιναλόγκα.<sup>331</sup> Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ξέσπασαν απεργίες στις οποίες συμμετείχαν οι τροχιοδρομικοί διαμαρτυρόμενοι για τις συλλήψεις των προαναφερθέντων.<sup>332</sup> Απουσία πρακτικών γενικών συνελεύσεων του *Συνδέσμου* στάθηκε αδύνατο να σχηματιστεί ολοκληρωμένη εικόνα για τη συνέχιση της δράσης των εργαζομένων. Εν τούτοις, στην εφημερίδα *Μακεδονία* δημοσιοποιήθηκε ανακοίνωση με την οποία η πλειοψηφία των εργαζομένων καταδίκασε τις ενέργειες του προέδρου του *Συνδέσμου*

---

<sup>327</sup> Γεώργιος Λεονταρίτης, *Το ελληνικό σοσιαλιστικό κίνημα κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο*, Εξάντας, Αθήνα 1978, σ. 261.

<sup>328</sup> Γρηγόρης Ψαλίδας, «Για τη συγκρότηση του Σοσιαλιστικού Κόμματος Ελλάδος», *Τα Ιστορικά*, 11 (1989), σ. 361-380.

<sup>329</sup> «[...] Η ανάμειξις των ολίγων σοσιαλιστών μέσα εις το ευρύ μεν αλλ' ασύντακτον επαγγελματικόν κίνημα είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργίαν μιας νέας καταστάσεως πραγμάτων μέσα εις τα σωματεία. Κάποια αλλαγή εις τα στελέχη των, κάποια εξωτερική ζύμωσις προς αλλαγὴν του συντεχνιακού πνεύματος, κάποια τάσις συνειδητῆς επαγγελματικῆς οργανώσεως των εργατῶν ἤρχισεν ἔκτοτε. [...]», Αβραάμ Μπεναρόγιας, *Ἡ πρώτη σταδιοδρομία...*, ὁ.π., σ. 222.

<sup>330</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική...*, ὁ.π., σ. 108-109.

<sup>331</sup> *Μακεδονία*, 7.7.1919, *Ριζοσπάστης*, 7.7.1919.

<sup>332</sup> «Χθες το απόγευμα η ολομέλεια του εργατικού Κέντρου, συνελθούσαν εις γενικὴν συνέλευσιν, συνεσκέφθη αναφορικῶς προς τας συλλήψεις των μελών της εκτελεστικῆς επιτροπῆς της Συνομοσπονδίας. Η συνέλευσις απεφάσισεν ὡπως αποσταλή τηλεγραφικὴ διαμαρτυρία εις τον κ. Ρέπουλην. Εξ ἄλλου, το διοικητικόν συμβούλιον του σωματείου των τροχιοδρομικῶν και ηλεκτροφωτισμοῦ μετέβη παρά τω στρατιωτικῶ διοικητῇ κ. Τσιρογιάννη και ανακοίνωσε εις αὐτόν ὅτι οι τροχιοδρομικοὶ [...] θα κηρύξουν σήμερον και ὡραν 6<sup>πμ</sup> απεργίαν [...], *Μακεδονία*, 9.7.1919.

Μιλτιάδη Μαραβέα.<sup>333</sup> Επιπλέον, στο πλαίσιο των κινητοποιήσεων οι τροchioδρομικοί αξίωσαν τη βελτίωση της οικονομικής τους κατάστασης. Υπό την απειλή της οικονομικής απεργίας, δηλαδή της μη είσπραξης χρηματικού ποσού για την παροχή υπηρεσιών, το υπουργείο προέβη στην απόφαση να δεχτεί επιτροπή των εργαζομένων για να συζητηθούν τα αιτήματά τους.<sup>334</sup> Η μη καταβολή του επιδόματος εορτών στους τροchioδρομικούς αποτέλεσε το λόγο για τον οποίο το ζήτημα της μισθοδοσίας των εργαζομένων μεταφέρθηκε στο κοινοβούλιο στις αρχές του 1920.<sup>335</sup> Στην κατεύθυνση επίλυσης του προβλήματος πίεζε και η εφημερίδα *Μακεδονία* με άρθρο της.<sup>336</sup> Σύμφωνα με το ίδιο έντυπο «[...] η Γενική Διοίκησης τηλεγραφικώς εξήτησεν, όπως επισπευσθή η έκδοσις του Β.Δ. του καθορίζοντος τας αυξήσεις των Τροchioδρομικών. Ελπίζεται ότι αύτη θα πραγματοποιηθή μέχρι του τέλους του μηνός.»<sup>337</sup> Στα τέλη του 1921, σε άρθρο της εφημερίδας *Μακεδονία*, γίνονταν καταγγελίες για απολύσεις εργαζομένων κατόπιν παρέμβασης της πολιτικής ηγεσίας,<sup>338</sup> γεγονός το οποίο

---

<sup>333</sup> *Μακεδονία*, 31.7.1919.

<sup>334</sup> «Συνεπεία συνεννοήσεων η οικονομική απεργία των Τροchioδρομικών δεν εξερράγη χθες. Οι Τροchioδρομικοί θα γίνουν δεκτοί σήμερον υπό του κ. Υπουργού. Εν περιπτώσει καθ' ην δεν ήθελον αμέσως ικανοποιηθή τα αιτήματα των τροchioδρομικών, ούτοι θα αναγγείλουν την οριστικήν απόφασίν των, περί κηρύξεως της απεργίας. [...] Η Διοικούσα Επιτροπή των Τροchioδρομικών απευθύνει σχετικώς προς το κοινόν την κατωτέρω έκκλησιν: Αναλαμβάνοντες την διεξαγωγήν οικονομικής απεργίας, κατά της Εταιρείας, προς βελτίωσιν της αφορήτου οικονομικής μας καταστάσεως, ποιούμεθα έκκλησιν προς το Σεβαστόν κοινόν όπως μας ενισχύση άμα τη ενάρξη της οικον. απεργίας, διά της μη πληρωμής οιουδήποτε αντιτίμου εισιτηρίων προς οιουδήποτε υπάλληλον.» *Μακεδονία*, 14.8.1919.

<sup>335</sup> «Κατόπιν παραστάσεως του βουλευτού κ. Γερμανού προς τον Υπουργόν κ. Παπαναστασίου, διότι η Διεύθυνσις των Τροchioδρόμων δεν κατέβαλε εισέτι εις τους υπαλλήλους τον διαταχθέντα πρόσθετον μηνιαίον μισθόν επ' ευκαιρία των εορτών, ο κ. Παπαναστασίου διά τηλεγραφικής διαταγής προς την Διεύθυνσιν των Τροchioδρόμων εντέλλεται την άμεσον πληρωμήν τούτου εις τους υπαλλήλους.» *Μακεδονία*, 25.1.1920. «[...] Υποβάλλει αναφοράν μεθ' υπομνήματος των τροchioδρομικών υπαλλήλων και των ηλεκτροτεχνιτών Θεσ/νίκης και ευρίσκει δικαίας τας αξιώσεις των, συνιστών εις την Κυβέρνησιν την ικανοποίησίν των. [...]» *Μακεδονία*, 4.2.1920.

<sup>336</sup> «[...] φροντίσατε να υπογραφή το σχετικόν Διάταγμα των 25 τοις εκατόν που απεφασίσθη να δώσετε εις τους τροchioδρομικούς μας, διότι οι δυστυχείς είνε αδύνατον να ανθέξουν επί πλέον εις την τρομεράν μιζέριαν. [...]» *Μακεδονία*, 25.6.1920.

<sup>337</sup> *Μακεδονία*, 26.6.1920.

<sup>338</sup> «Η μετανοεμβριανή φαυλότις ακροθιγώς μέχρι τούδε αναμειχθείσα εις την Εταιρείαν Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού της πόλεώς μας, απεφάσισεν πλέον να θέση πλήρως την χείρα και επ' αυτής. Ούτω διάφοροι «αρμόδιοι» ήρχισαν να επιβάλλονται εις την διεύθυνσιν της Εταιρείας, ίνα παύση ορισμένους ανωτέρους και κατωτέρους υπαλλήλους επί τω λόγω ότι ούτοι δεν είναι ή δεν θεωρούνται «ημέτεροι» δια να κενωθούν θέσεις όπου να εξοικονομηθούν διάφοροι κομματικοί φίλοι, αδιάφορον αν ούτοι ούτε την υπηρεσίαν γνωρίζουν αλλ' ούτε και τα υπό των κανονισμών οριζόμενα προσόντα έχουν. Μέχρι της ώρας επαύθησαν ή διατελούν υπό παύσιν εννέα υπάλληλοι αλλά κατ'

κινητοποίησε το *Σύνδεσμο*, που εκφράστηκε αλληλέγγυος θέτοντας επί τάπητος τη διεξαγωγή απεργίας.<sup>339</sup> Αυτή πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο 1921 με αιτήματα την έκφραση αλληλεγγύης προς τους απεργούς τροχιοδρομικούς των Αθηνών, την αύξηση των αποδοχών των εργαζομένων κατά 50% και τη διατήρηση του οκταώρου.<sup>340</sup> Σύμφωνα με την ανακοίνωση της επιτροπής των απεργών, η απεργία ήταν η μοναδική λύση λόγω της αναβλητικής στάσης του υπουργείου απέναντί τους.<sup>341</sup> Η κινητοποίηση έληξε την 13<sup>η</sup> Νοεμβρίου, εν μέσω αντεγκλίσεων ανάμεσα σε απεργούς και απεργοσπάστες.<sup>342</sup>

Η προαναφερθείσα καταδίκη των ενεργειών του Μιλτιάδη Μαραβέα και η διάσπαση της Γ.Σ.Ε.Ε. μετά το ιδρυτικό της συνέδριο οδήγησαν σε αποχώρηση εκ του Συνδέσμου μελών, οι οποίοι συνέστησαν το *Νέο Σύνδεσμο Εργατών*

---

εξηκριβωμένας πληροφορίας εξητήθη η παύσις πολύ περισσοτέρων ακόμη και η παύσις αυτών ζητείται επιμόνως και απειλητικός [...]], *Μακεδονία*, 29.10.1921.

<sup>339</sup> «Ολως απροόπτως και άνευ ουδεμίας αιτιολογίας η Διεύθυνσις Τροχιοδρόμων διέταξε την απόλυσιν δύο εργατών του εργοστασίου αποθήκης, ενός εισπράκτορος, ως και του προϊσταμένου της αποθήκης Μαντζανοπούλου. Η Διοίκησις του Συνδέσμου λαβούσα γνώσιν της αδίκου παύσεως των ως άνω εργατών μετέβη και διεμαρτυρήθη εις την Διεύθυνσιν διά την παράνομον ταύτην πράξιν της, ως αντιβαίνουσα τους κανονισμούς της υπηρεσίας, οίτινες ρητώς αναφέρουσι ότι (ουδείς τιμωρείται αναπολόγητος) και εξήτησεν όπως συμφώνως τω κανονισμώ τους γνωστή η κατηγορία των και κληθώσιν εις απολογίαν επ' αυτής. Η Διεύθυνσις όμως ηρνήθη επιμένουσα εις την παράνομον και έτσι τελικήν απόφασίν της, δι' ο και ηναγκάσθη η Διοίκησις του Σωματείου να διαμαρτυρηθή εις την Ομοσπονδίαν Ηλεκτροκινήσεως, εις την Γενικήν Συνομοσπονδίαν και εις το Εργ. Κέντρον Θεσ/νικης. Απεφάσισε δε όπως παρουσιασθή επιτροπή σήμερον εις τον Γεν. Διοικητήν και καταγγείλη τα ανωτέρω επικαλεσθή δε την επέμβασιν αυτού προς απόδοσιν του δικαίου [...]], *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 30.10.1921.

<sup>340</sup> *Μακεδονία*, 11.11.1921.

<sup>341</sup> «Η επιτροπή επί της απεργίας αισθάνεται καθήκον της, μετά την κήρυξιν της απεργίας, να γνωρίση ακόμα μίαν φοράν εις το Σεβαστόν κοινόν τα αίτια, τα εξωθήσαντα αυτήν εις το μέτρον της απεργίας. Παρά τα επανειλημμένα υπομνήματά μας προς την Κυβέρνησιν, περί ελαττώσεως των ειδών της πρώτης ανάγκης, ίνα δυνηθώμεν και εξοικονομήσωμεν και ημείς τον επιούσιον άρτον των οικογενειών μας, και παρά τας επανειλημμένας διαμαρτυρίας μας διά του τύπου αυτή εκώφευσε άγνωστον υπό τίνων ελατηρίων κινούμενη. Ιδόντες, ότι δια των διαμαρτυριών μας ουδέν το αποτέλεσμα επήλθε και πιεζόμενοι υπό της ανάγκης της αυτοσυντηρήσεως απεφασίσαμεν εν Γενική Συνελεύσει, να ζητήσωμεν αύξησιν μισθού, ίνα δυνηθώμεν να εξοικονομήσωμεν τα προς το ζήν. Η επιτροπή της Ομοσπονδίας μας επανειλημμένως επαρουσιάσθη εις τον υπουργόν επί της Συγκοινωνίας και υπέβαλε αυτώ τας ζητηθείσας αυξήσεις μας ως και των συναδέλφων μας Αθηνών. Η απάντησις του κ. υπουργού ήτο πάντοτε η ίδια, ήτοι υποσχέσεις, και επίλυσιν των αιτημάτων μας μετά την άφιξιν του κ. Πρωθυπουργού. [...]], *Μακεδονία*, 12.11.1921.

<sup>342</sup> «Χθες, λυθείσης της απεργίας, οι τροχιοδρομικοί και ηλεκτροτεχνίται επανέλαβον κανονικώς τας εργασίας των. Την πρωίαν καθ' ην στιγμήν ήρχιζεν η εργασία έλαβον χώραν αντεγκλίσεις τινές μεταξύ των τέως απεργών και απεργοσπαστών, ευτυχώς όμως περιορίσθησαν εις λόγους μόνον.», *Μακεδονία*, 14.11.1921.

*Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης*, την 18<sup>η</sup> Μαΐου 1922.<sup>343</sup> Σύμφωνα με το καταστατικό του νεοϊδρυθέντος σωματείου, «Διά να εγγραφή τις μέλος [...] δέον να έχει την νόμιμον ηλικίαν ήτοι άνω των 16 ετών, να μη ανήκει εις άλλον όμοιον Σύνδεσμον και να είναι ανεξάρτητος από κάθε Κομμουνιστικήν επιρροήν [...]». Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 21, «Ο Σύνδεσμος εορτάζει την Ελληνικήν πρωτομαγιάν δι' αργίας τη αδεία της Κυβερνήσεως.».<sup>344</sup> Πρώτος πρόεδρος του Νέου Συνδέσμου ήταν ο Μιλτιάδης Μαραβέας. Τα υπόλοιπα μέλη της διοίκησης ήταν οι Αργύρης Κώτσης, Χρήστος Κάβουρας, Αχιλλέας Μένος, Νικόλαος Βοσνάκης, Δημήτριος Κονιάρας, Ανδρέας Γιούρας και Ευστάθιος Καρακατσάνης. Στα ιδρυτικά μέλη του Νέου Συνδέσμου, εκτός από τους παραπάνω, συγκαταλέγονταν οι Γ. Αγιαννίδης, Χ. Δικαιάκος, Α. Αναστασόπουλος, Π. Γιαννουσόπουλος, Γεωργόπουλος, Χαρ. Κόντος, Σωτ. Αντωνίου, Σαντοριναίος, Κριτσιόλης, Πούλος, Μήλιος, Σταυρόπουλος, Λάππας, Δ. Σολωμός, Κ. Νικολαΐδης, Π. Κυπριανίδης, Π. Διαμαντέας, Απ. Μπουρλώτος, Αρματάς, Μπατσούδης, Μπάλτας και Ευαγ. Κάνσορας.<sup>345</sup> Εκτός από αυτές τις πληροφορίες, δεν βρέθηκε καμία αναφορά σε τυχόν δράση του *Νέου Συνδέσμου*.

Το 1922, η έλευση των προσφύγων συνοδεύτηκε από ραγδαία αύξηση της ανεργίας, σε απόλυτες τιμές και ποσοστιαία, υψηλό πληθωρισμό και γενικευμένη οικονομική αστάθεια. Η κυβέρνηση του στρατηγού Γονατά, προκειμένου να ανταπεξέλθει στις οικονομικές ανάγκες του στρατού και στην ανασύνταξη του κρατικού μηχανισμού, επέβαλε σκληρά φορολογικά μέτρα που προκάλεσαν αντιδράσεις.<sup>346</sup> Επιπλέον, η συναλλαγματική αστάθεια, τα περιοριστικά

<sup>343</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 310.

<sup>344</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 310.

<sup>345</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 310.

<sup>346</sup> Γρηγόριος Δαφνής, *Η Ελλάδα μεταξύ δύο πολέμων, 1923-1940*, Τόμος πρώτος, Ίκαρος, Αθήνα 1955, σ. 41.

χρηματοοικονομικά μέτρα και τα φαινόμενα αισχροκέρδειας στη διαμόρφωση της ισοτιμίας με την αγγλική λίρα, προκάλεσαν ραγδαία αύξηση των ειδών διατροφής.<sup>347</sup> Για την αποσυμπίεση των κοινωνικών αντιδράσεων, η κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 6 του Νόμου 1389/1918,<sup>348</sup> νομοθέτησε την καταβολή 13<sup>00</sup> μισθού στους τροchioδρομικούς Αθηνών-Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και Καλαμών.<sup>349</sup> Αυτά τα δεδομένα, σε συνδυασμό με τις υποψίες του εργατικού κόσμου για παράτυπες και παράνομες πρακτικές στη διακίνηση του άρτου, προκάλεσαν ισχυρό κύμα απεργιακών κινητοποιήσεων τον Αύγουστο 1923.<sup>350</sup> Τα γεγονότα είχαν αφετηρία την Αθήνα, αλλά γρήγορα επεκτάθηκαν στη Θεσσαλονίκη. Ανάμεσα στους κλάδους των εργαζομένων που συμμετείχαν στις κινητοποιήσεις ήταν οι τροchioδρομικοί,<sup>351</sup> οι οποίοι επιστρατεύτηκαν μαζί με τους σιδηροδρομικούς.<sup>352</sup> Η ισχύς των κινητοποιήσεων οδήγησε την κυβέρνηση Γονατά σε αναστολή όλων των εργατικών νόμων για ένα εξάμηνο.<sup>353</sup> Προς αυτή την κατεύθυνση συνηγορούσε και η παρουσία του μεγαλοβιομηχάνου Ανδρέα Χατζηκυριάκου στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας,<sup>354</sup> ο οποίος αγνοούσε τα εργατικά ζητήματα.<sup>355</sup> Η ίδια η Θεσσαλονίκη ήταν υπό αστυνομικό κλοιό και τα γραφεία του Ε.Κ.Θ. φρουρούνταν.<sup>356</sup> Με τη λήξη

---

<sup>347</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη (1908-1936). Ηθική οικονομία και συλλογική δράση στο Μεσοπόλεμο*, Εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2005, σ. 211-212.

<sup>348</sup> «Διαρκούντος του πολέμου και εν έτος μετά την λήξιν αυτού δύναται διά Β.Δ. προκαλουμένου υπό του Υπουργού της Συγκοινωνίας, μετά γνωμοδότησιν του Συμβουλίου εμπορικής εκμεταλλεύσεως των σιδηροδρόμων και απόφασιν του Υπουργικού Συμβουλίου, να αυξηθώσιν οι εν ισχύι κατά την αρχήν του 1915 μισθοί των εργατών απασχολουμένων παρά τοις κατά το άρθρον 2 εργοδόταις, [...]», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 98, 5.5.1918.

<sup>349</sup> «[...] Χορηγούμεν εις άπαντας τους υπηρετούντας υπαλλήλους, τεχνίτας και εργάτας των Τροchioδρομικών Εταιρειών Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων, Θεσσαλονίκης και Καλαμών 13<sup>00</sup> μισθόν, εις τους εξ αυτών δε ολιγώτερον του έτους έχοντας υπηρεσίαν, ανάλογον ποσοστόν. [...]», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 72, 19.3.1923.

<sup>350</sup> *Φως*, 24.8.1923.

<sup>351</sup> *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 23.8.1923.

<sup>352</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα...*, ό.π, σ. 214-215.

<sup>353</sup> Δημήτρης Μπαχαράς, «Μελετώντας τις απαρχές του αντικομμουνισμού. Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1920 στην Ελλάδα», *Μνήμων*, 29 (2008), σ. 178.

<sup>354</sup> Δημήτρης Λιβιεράτος, *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα 1923-1927. Επαναστατικές εξαγγελίες, Κομμούνια/Ιστορική Μνήμη*, Αθήνα 1985, σ. 36.

<sup>355</sup> *Ελεύθερον Βήμα*, 7.2.1924.

<sup>356</sup> Δημήτρης Λιβιεράτος, *Το ελληνικό εργατικό κίνημα 1918-1923*, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα 1976, σ. 147.

αυτών των απεργιακών κινητοποιήσεων, η κυβέρνηση παρενέβη στη σύσταση των νέων διοικήσεων των σωματείων, με αποτέλεσμα πολλοί συνδικαλιζόμενοι να αποχωρήσουν από τη Γ.Σ.Ε.Ε. την περίοδο 1924-1925.<sup>357</sup> Αναφορικά με το 13<sup>ο</sup> μισθό, η καταβολή του αποτέλεσε έργο της κυβέρνησης Βενιζέλου που διαδέχτηκε τη κυβέρνηση Γονατά.<sup>358</sup>

Επί κυβέρνησης Μιχαλακόπουλου, η Αστυνομική Διεύθυνση, διά μέσου του αντισυνταγματάρχη Γεώργιου Καλοχριστιανάκη, πληροφορούσε το Αρχηγείο Χωροφυλακής ότι «[...] συντελείται ζύμωσις μεταξύ των εργατικών σωματείων διά την εξυγίανσιν αυτών, διά της αποκηρύξεως των ασυνειδήτως κομμουνιζόντων και της διαγραφής των εκ της δυνάμεως του Εργατικού Κέντρου, ως μεταβληθέντος εις κομματικόν, εκμεταλλευτικόν του ιδρώτος και των αισθημάτων του εργατού. Ήδη το σωματείων των εμποροϋπαλλήλων επραγματοποίησεν τον σκοπόν του εις την προχθεσινήν γενικήν συνέλευσίν του. Οι τροχιοδρομικοί ετοιμάζονται [...] Εντός μηνός ελπίζεται η απόσχις εκ του Εργατικού Κέντρου πλείστων σωματείων».<sup>359</sup> Αυτές οι κινήσεις συνοδεύονταν από συλλήψεις ηγετικών φυσιογνωμιών του συνδικαλιστικού κλάδου και από ενέργειες τρομοκρατικών των παρακρατικών οργανώσεων του υπουργού Εσωτερικών, στρατηγού Κονδύλη.<sup>360</sup> Σε αυτά τα

---

<sup>357</sup> *Ελεύθερον Βήμα*, 5.12.1923.

<sup>358</sup> «[...] Χορηγούμεν εις άπαντας τους υπαλλήλους, τεχνίτας και εργάτας των Τροχιοδρομικών Εταιρειών λόγω των εορτών των Χριστουγέννων 13<sup>ο</sup> μισθόν αποτελούμενον: 1) Δια μεν το προσωπικόν των Εταιρειών Τροχιοδρόμων Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων, ως και των Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης, εκ του οργανικού μισθού και του επιδόματος 275 δραχ. (ΒΔ της 22 Δεκεμβρίου 1922), άνευ των 15 δραχμών οικογενειακών και ηυξημένον διά τους μηχανικούς κατά 50%. [...]», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 14, 24.1.1924.

<sup>359</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM001.01, φάκ. 98.

<sup>360</sup> «Ο κ. Γ. Καγιάς επερώτα την Κυβέρνησιν αν είναι αληθείς αι δημοσιευμένα εις την «Εστία» της 14<sup>ης</sup> Νοεμβρίου δηλώσεις αναφορικάς προς τα γεγονότα της Καβάλας. [...] Αναφέρει σχετικώς πως υπό το πρόσχημα της Αμύνης κατά του Κομμουνισμού οργανούνται ένοπλα Σώματα υπό προσωπών μετεχόντων της Κυβερνήσεως. [...] Ο κ. Κ. Κωνσταντινίδης, ομιλών επί της αυτής επερωτήσεως λέγει ότι εν Δράμα, οπόθεν προέρχεται, έχει συσταθή Σώμα ένοπλον, το οποίο παρελαύνει καθημερινώς διά των οδών της Δράμας [...] Επι κεφαλής του Σώματος τούτου είναι αξιωματικός έφεδρος, συνδεόμενος διά στενοτάτης φιλίας προς τον κ. Υπουργόν των Εσωτερικών. [...]», *Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Δ' εν Αθήναις Συντακτικής των Ελλήνων Συνελεύσεως*, τμ. Γ', Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1924, σ. 295-297.



δεδομένα, προστέθηκε η πολιτική γραμμή του Κ.Κ.Ε. αναφορικά με την αυτονόμηση της Μακεδονίας και το στενό έλεγχο που ασκούσε στη Γ.Σ.Ε.Ε., γεγονός το οποίο απομάκρυνε ηγετικές συνδικαλιστικές προσωπικότητες, παρέλυσε, ως εκ τούτου, τις οργανώσεις και έστρεψε εναντίον του τους συντηρητικούς εργάτες.<sup>361</sup>

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, συστάθηκε ο *Όμιλος Μακεδόνων Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης* την 15<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 1925. Τα μέλη του σωματείου ήταν μακεδονικής καταγωγής εργαζόμενοι της Ε.Τ.Η.Θ., οι οποίοι δεν είχαν σχέση με τον κομμουνισμό.<sup>362</sup> Μέλη του σωματείου ήταν οι Χρ. Παπαθανασίου, Δημ. Καλλιάνης, Ρούπας, Μπούρας, Λάκης, Πέtkος, Αγγέλου, Βαμβακάς, Αηδονάς, Συμπόπουλος, Σπύρου και Πανταζάρας. Το πρώτο διοικητικό συμβούλιο αποτελούνταν από τους Παπαθανασίου, Πέtkο, Αηδονά, Λάκη, Βαμβακά, Καλλιάνη και Αγγέλου.<sup>363</sup> Εκτός από αυτές τις πληροφορίες, δεν βρέθηκε καμία άλλη αναφορά στον *Όμιλο Μακεδόνων Τροχιοδρομικών*.

Το 1925, στο πλαίσιο της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής της κυβέρνησης Ανδρέα Μιχαλακόπουλου για τη σταθεροποίηση του νομίσματος, συστάθηκε η Επιτροπή Οικονομικών υπό την επίβλεψη του Υπουργείου Οικονομικών με προεδρεύοντα τον Αθανάσιο Ευταξία.<sup>364</sup> Η επιτροπή εισηγήθηκε περικοπές των δαπανών μισθοδοσίας και μείωση προσωπικού των δημόσιων υπαλλήλων, των τροχιοδρομικών και των σιδηροδρομικών.<sup>365</sup> Ο μοναδικός κλάδος στη Θεσσαλονίκη που ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους ήταν οι

---

<sup>361</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Β', 1925-1928, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1974, σ. 71-73.

<sup>362</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 1239.

<sup>363</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 1239.

<sup>364</sup> «Η Επιτροπή Οικονομικών, μετά την αποπεράτωσιν των εργασιών της, εκάλεσε τους εισηγητάς [...] Ανδρ. Μιχαλακόπουλον, Πρωθυπουργόν, [...] ο Πρόεδρος της Επιτροπής κ. Αθανάσιος Ευταξίας [...]», *Το έργον της Επιτροπής Οικονομικών*, Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1925, σ. γ'.

<sup>365</sup> *Ο.π.*, σ. 236-244.

εργάτες της Συνομοσπονδίας Ηλεκτρισμού,<sup>366</sup> καθώς οι συνθήκες εργασίας τους μπορούσαν να συγκριθούν με τις συνθήκες εργασίας των σιδηροδρομικών.<sup>367</sup> Οι τροχιοδρομικοί της Θεσσαλονίκης, όμως, δεν συμμετείχαν στην απεργία,<sup>368</sup> παρά τη συμμετοχή των συναδέλφων τους στην Αθήνα.<sup>369</sup> Δεδομένης της απουσίας πρακτικών συνελεύσεων δεν καθίσταται δυνατό να διερευνηθούν περαιτέρω οι λόγοι για τους οποίους οι τροχιοδρομικοί της πόλης δεν συμμετείχαν στην απεργία.

Το κλίμα διάσπασης των εργαζομένων στους τροχιοδρόμους συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια της δικτατορίας του Πάγκαλου. Αιτία των πολυδιασπάσεων υπήρξαν οι εξελίξεις του τριτοβάθμιου συνδικαλιστικού οργάνου, της Γ.Σ.Ε.Ε., που αποτυπώθηκαν στα δευτεροβάθμια και πρωτοβάθμια σωματεία. Στο Γ' Συνέδριο της Γ.Σ.Ε.Ε., στις 28 Μαρτίου 1926, μέσα σε ένα περιβάλλον καταστολής και παρανομίας του Κ.Κ.Ε., διαμορφώθηκαν 4 τάσεις, η κομμουνιστική παράταξη των Ομοσπονδιών, οι φιλοκυβερνητικοί υπό τον Ιωάννη Καλομοίρη, οι σοσιαλιστές υπό το Δημήτριο Στρατή και η σοσιαλεργατική κίνηση.<sup>370</sup> Το συνέδριο αποφάσισε την προσχώρηση της Γ.Σ.Ε.Ε. στη Διεθνή του Άμστερνταμ, την προσήλωση στην πολιτική ουδετερότητα και τον περιορισμό των κινητοποιήσεων σε οικονομικό επίπεδο.<sup>371</sup> Η νέα διοίκηση της οργάνωσης, που δημιουργήθηκε από τη σύμπραξη συντηρητικών και σοσιαλιστών, προσκολλήθηκαν στο Β.Ι.Τ., το οποίο ενθάρρυνε τη ρήξη με τους κομμουνιστές.<sup>372</sup> Η ρήξη ήλθε με το Δ' Συνέδριο, το Μάιο του 1928,

---

<sup>366</sup> «Η Γεν. Ομοσπονδία, βλέπouσα ότι δεν επέτυχε το επιδιωκόμενον αποτέλεσμα, διέταξεν πρώτον την κήρυξιν απεργίας υπό των εν ταις επαρχίαις ηλεκτροτεχνιτών και δεύτερον πανεργατικήν απεργίαν [...].», *Μακεδονία*, 15.3.1925.

<sup>367</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα...*, ό.π., σ. 220.

<sup>368</sup> «Αι εργατικά οργανώσεις της πόλεώς μας διατελούν εν αναμονή πάντοτε. Οι τροχιοδρομικοί, συνελθόντες χθες [...] δεν κατέλειξαν εις αποφάσεις, καίτοι είχαν λάβη την εντολήν να κηρύξουν την απεργίαν.», *Μακεδονία*, 15.3.1925.

<sup>369</sup> «Βαίνομεν προς κήρυξιν γενικής απεργίας, Μετά τους ηλεκτροτεχνίτας, απεργούν οι ναυτεργάται και επισιτιστικοί.», *Μακεδονία*, 15.3.1925.

<sup>370</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική...*, ό.π., σ. 114.

<sup>371</sup> Δημήτρης Λιβιεράτος, *Το ελληνικό εργατικό κίνημα...*, ό.π., σ. 162-169.

<sup>372</sup> Κωνσταντίνος Μαυρέας, «Όψεις εκπροσώπησης εργατικών συμφερόντων στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. Η περίπτωση της Παράταξης Στρατή», *Θέσεις*, 50 (1995). [www.theseis.com](http://www.theseis.com)

όπου τα προβλήματα αντιπροσώπευσης οδήγησαν σε αποκλεισμό της Αριστεράς και των εκπροσώπων της.<sup>373</sup> Αυτοί προέρχονταν από τις ομοσπονδίες Ηλεκτρισμού, Δέρματος, Καπνεργατών, Τύπου, Επισιτισμού και Οικοδομών και ίδρυσαν το πενταμελές Γραφείο των Αποκλεισμένων Οργανώσεων.<sup>374</sup> Εν συνεχεία, το Φεβρουάριο του 1929 συγκάλεσαν το ιδρυτικό συνέδριο της Ενωτικής Γ.Σ.Ε.Ε., στο οποίο έλαβαν μέρος 289 αντιπρόσωποι.<sup>375</sup> Η συνομοσπονδία, όμως, που συστάθηκε, υπό την καθοδήγηση του Κ.Κ.Ε., ακολούθησε την πρακτική των αποκλεισμών,<sup>376</sup> προς αποφυγή της συμμετοχής σε αυτήν των αρχαιομαρξιστών.<sup>377</sup> Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η Ο.Ε.Φ.Η.Η.<sup>378</sup> το 1928 κράτησε ενδιάμεση στάση, καθώς αποδέχτηκε τη ρεφορμιστική στόχευση χωρίς, όμως, να αποκλείει την πάλη των τάξεων. Έτσι, συμμετείχε στη διοίκηση της Γ.Σ.Ε.Ε., αποτελώντας την αριστερή πτέρυγα.<sup>379</sup> Με την

---

<sup>373</sup> «Κατά τη χθεσινήν συνεδρίασιν εις Πειραιά του Δ' Πανελλαδικού εργατικού Συνεδρίου εγένετο πολύωρος συζήτησις επί του πορίσματος της επιτροπής, ήτις εξήλεγξε τα πληρεξούσια των διαφόρων αντιπροσωπειών. Οι κομμουνισταί επέμειναν να γίνουν δεκτοί εις το συνέδριον. Οι αποκλεισθέντες αντιπρόσωποι των Ομοσπονδιών μηχανουργών και οικοδόμων ως και οι εκπρόσωποι της Καπνεργατικής Ομοσπονδίας της Ελλάδος. Την αξίωσιν ταύτην ηρνήθησαν κατηγορηματικώς να δεχθούν οι συντηρητικοί εργάται. [...] Συνεχίζεται είτα η συζήτησις δια τα σωματεία αρτεργατών Πειραιώς, εργατών και εργατριών ταπητουργείων Πειραιώς και Τροchioδρομικών Θεσ/νίκης το οποίον πρέπει να έχη δύο ψήφους και ουχί τρεις. Δίδουν εξηγήσεις οι κ. κ. Παπαδόπουλος και Μαριόγλου (Τροchioδρομικοί Θεσ/νίκης) αναγνωρίζοντες ότι το προσωπικό της εταιρείας ανέρχεται εις 1200. Οι κ. κ. Αναστασίου και Δούκας (κομμουνισταί) ζητούν να μιλήσουν και δημιουργούν θόρυβον, ο δε πρόεδρος αναγκάζεται να διατάξη την αποχώρησιν εκ της αιθούσης. [...]» *Μακεδονία*, 11.5.1928.

<sup>374</sup> Αγγελος Γ. Ελεφάντης, *Η επαγγελία της αδύνατης επανάστασης. Κ.Κ.Ε. και αστισμός στον Μεσοπόλεμο*, Θεμέλιο, Αθήνα 1979, σ. 79-80.

<sup>375</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Γ', 1929-1933, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1975, σ. 610.

<sup>376</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Β', ό.π., σ. 125-128. Ελένη Αστερίου, Γαβρίλης Λαμπάτος, *Η Αριστερή Αντιπολίτευση στην Ελλάδα*, Φιλίστωρ, Αθήνα 1995, σ. 36.

<sup>377</sup> Κώστας Παλούκης, *Η οργάνωση «Αρχείο του Μαρξισμού», όψεις και τάσεις της ιδεολογίας, της πολιτικής και των δομών χειραφέτησης της ελληνικής εργατικής τάξης στον Μεσοπόλεμο*, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σύγχρονης Ελληνικής και Ευρωπαϊκή Ιστορίας, Τμήμα Ιστορίας & Αρχαιολογίας, Φιλοσοφική Σχολή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ζωγράφου 2004. [www.scribd.com](http://www.scribd.com)

<sup>378</sup> «[...] Εδρεύει εν Πειραιεί και ανήκει εις την δύναμιν της Γενικής Συνομοσπονδίας. Ιδρύθη τον Μάρτιον 1919 και συνεργάζεται με το Σοσιαλιστικόν Εργατικόν Κόμμα. Περιλαμβάνει 7 σωματεία, εξ ων ο Σύνδεσμος Εργατών Ηλεκτρισμού με έδρα τον Πειραιά έχει υποτομήματα σε 7 πόλεις (Αθήνας, Χαλκίδα, Καλάμας, Θεσσαλονίκη, κλπ.). Περιλαμβάνει τα Σωματεία Τροchioδρομικών, Φωταερίου όλης της Ελλάδος καθώς και τους υπαλλήλους του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς. Η ολική της δύναμη ανέρχεται εις 3.000 οργανωμένους εργάτας. Προσωρινόν μηνιαίον όργανον της Ομοσπονδίας είνε ο «Συνειδητός Εργάτης», όργανον της Πανελληνίου Ενώσεως Εργατών Ηλεκτρισμού. [...]», Γ. Α. Γεωργιάδης, «Η εργατική τάξις», *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*, 2 (2000), [www.komep.gr](http://www.komep.gr)

<sup>379</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική...*, ό.π., σ. 149.

ίδρυση της Ενωτικής Γ.Σ.Ε.Ε., η Ο.Ε.Φ.Η.Η. ανεξαρτητοποιήθηκε. Η ισχύς, πάντως, του Κ.Κ.Ε. ασκούσε έλξη στον κλάδο, εντός του οποίου υπήρχαν κομμουνιστικοί θύλακες, χωρίς, όμως, αυτοί να αποσχίζονται.<sup>380</sup>

Τα ρήγματα αυτά στους κόλπους της Γ.Σ.Ε.Ε. επηρέασαν τη δευτεροβάθμια οργάνωση των σωματείων στη Θεσσαλονίκη. Η διαδικασία εκλογής συνέδρων στο Γ΄ συνέδριο αποτέλεσε την αφορμή για τη διάσπαση του Ε.Κ.Θ. και τη σύσταση νέου ενωτικού φορέα,<sup>381</sup> ο οποίος αντιπαρτασσόταν στο υπό κομμουνιστική επιρροή Ε.Κ.Θ.<sup>382</sup> Έτσι, τον Ιούνιο 1926 δημιουργήθηκε το Πανεργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, το οποίο συγκροτήθηκε από 7 σωματεία εργαζομένων και έδινε έμφαση στην ενωτική σύμπραξη συντηρητικών και ρεφορμιστών.<sup>383</sup> Τα σωματεία που ιδρύθηκαν υπό την επιρροή του Π.Κ.Θ. έφεραν τον τίτλο «Ένωσις». Το Π.Κ.Θ. ακολούθησε την πολιτική γραμμή της Γ.Σ.Ε.Ε. μετά το Γ΄ συνέδριο,<sup>384</sup> μέχρι το 1928.<sup>385</sup>

---

<sup>380</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του τροχιοδρομικού Θ. Νικωτού, ο οποίος συμμετείχε στις εκλογές του Νοεμβρίου 1926 με το συνδυασμό του Κ.Κ.Ε. *Μακεδονία*, 24.4.1926, 11.11.1926, 14.11.1926.

<sup>381</sup> «Αι χθεσιναί σκηναί του εργατικού κέντρου υπέρ της εκλογής κομμουνιστών αντιπροσώπων εις το τρίτον πανελλαδικόν εργατικόν συνέδριον. [...] Μετά την αγόρευσιν διαφόρων συντηρητικών εργατικών παραγόντων ο γνωστός δια τα κομμουνιστικά του φρονήματα τροχιοδρομικός Αμερικάνος ηγέρθη και εξετράπη εις χυδαίας ύβρεις κατά των συντηρητικών εργατών. Η τοιαύτη όμως στάσις του ανωτέρω ταραξίου εξηρέθησε τα μέγιστα τους συντηρητικούς εργάτας, οίτινες ηγέρθησαν και παρ' ολίγον να ελυντσάριζον τούτον, εάν δεν επρολάμβανε να τραπή εις φυγήν μετά των ευάριθμων συντρόφων του. Κατ' εκείνην όμως την στιγμήν ανήρχετο τας βαθμίδας του Ε.Κ. έτερος των συντρόφων του Αμερικάνου ονόματι Λάμπρου, όστις έσυρε πιστόλιον και επυροβόλησεν άπαξ ανεπιτυχώς κατά των εργατών οίτινες ήθελον να συλλάβουν τον Αμερικάνον. [...]», *Μακεδονία*, 17.3.1926.

<sup>382</sup> *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 13.3.1926.

<sup>383</sup> *Μακεδονία*, 3.7.1926.

<sup>384</sup> «Κατόπιν της πολεμικής του κομμουνιστικού τύπου εναντίον της Συνομοσπονδίας των εργατών και των στελεχών της Ενωτικής εργατικής παρατάξεως το Πανεργατικόν Κέντρον απεφάσισε να εντείνει γενικώς την δράση του εις όλα τα υπό την επιρροήν των κομμουνιστών Σωματεία αναδιοργανώνον τους οπαδούς της Γενικής Συνομοσπονδίας. Έναρξιν αναδιοργανώσεως θα κάμη εις τους τροχιοδρομικούς, υδάτεργάτας, αρτεργάτας και μυλεργάτας. Σχετικώς θα εκδόση και προκήρυξιν προς ολόκληρο την εργατική τάξιν διά της οποίας θα εξηγή τους λόγους διά την απόφασιν της τελειωτικής αναδιοργανώσεως. Επίσης θα απευθύνη μέσω της Ενωτικής Ομοσπονδίας Καπνεργατών έγγραφον, με την παράκλησιν να διαβιβασθή υπ' αυτής εις πάντα τα Καπνεργατικά Σωματεία του εσωτερικού τα οποία θα καλή να πρωτοστατήσουν εις την αναδιοργάνωσιν του γενικού κινήματος. Χθες πολυμελής επιτροπή των εργοστασίων τροχιοδρόμων παρουσιασθείσα εις το Πανεργατικόν εδήλωσεν ότι αποδοκιμάζουν τα εργοστάσια τους κομμουνιστάς και τάσσονται στο πλευρό των

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ιδρύθηκε ο *Επαγγελματικός Σύνδεσμος Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροκινητών Θεσσαλονίκης «Η Ένωσις»*. Σκοπός του σωματείου, όπως μαρτυρείται από το άρθρο 2, ήταν μεταξύ άλλων η επέκταση «[...] της εργατικής Νομοθεσίας εις τα Τροχιοδρομικά και Ηλεκτροτεχνικάς εργασίας και η επίβλεψις της εφαρμογής της αυξήσεως της τιμής της εργασίας και του ημερομισθίου προς καλλιτέρευσιν της θέσεως των τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης.»<sup>386</sup> Μέλη του σωματείου μπορούσαν να γίνουν όσοι εργάζονταν στην εταιρεία αλλά δεν συμμετείχαν στο Κομμουνιστικό ή το Φασιστικό Κόμμα.<sup>387</sup> Η *Ένωσις* διέθετε ταμείο πρόνοιας, με δικαίωμα περιθάλψεως σε όλα τα μέλη. Η παροχή της ιατροφαρμακευτικής, όμως, περίθαλψης ήταν ένα ζήτημα που διεπόταν από κανόνες, σύμφωνα με το άρθρο 6.<sup>388</sup> Τέλος, το άρθρο 28 όριζε ότι «Ο Σύνδεσμος ανήκει εις την Γενικήν Συνομοσπονδίαν των εργατών της Ελλάδος ως και εις την Ομοσπονδίαν Εργατών Ηλεκτροκινήσεως Ηλεκτρισμού και Φωταερίου και Εργατικόν Κέντρον Θεσσαλονίκης, εάν ακολουθούν τας αποφάσεις του Γ' Πανελλαδικού Πανεργατικού Συνεδρίου. Εκπροσωπείται δε εις το Εργατικόν Κέντρον Θεσσαλονίκης παρ' αντιπροσώπων εκλεγομένων υπό της ολομελείας λογοδοτούντων εις την Διοίκησιν και εις τα γενικάς συνελεύσεις πάντοτε».<sup>389</sup>

Επιπλέον, εξελίξεις υπήρξαν και στο εσωτερικό του *Συνδέσμου*. Στη γενική συνέλευση της 19<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1928, επαναπροσδιορίστηκε η πολιτική και ιδεολογική στόχευση του *Συνδέσμου*, η οποία αποτυπώθηκε στο δεύτερο άρθρο του τροποποιημένου πλέον καταστατικού. Έτσι, ορίστηκε ξεκάθαρα ότι «[...] Ο Σύνδεσμος θα εργασθή επί τη βάσει της πάλης των τάξεων και έξω κάθε αστικής

---

Ενωτικών, επιδοκιμάζοντες την γραμμήν του Πανεργατικού και της Ομοσπονδίας.» *Μακεδονία*, 24.6.1927.

<sup>385</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα...*, ό.π, σ. 326-328.

<sup>386</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 1560

<sup>387</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 1560

<sup>388</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 1560

<sup>389</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φακ. 1560.

επιρροής.».<sup>390</sup> Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 4 του τροποποιημένου καταστατικού «Τα μέλη ωφείλουν [...] (β.) να καταβάλλουν εις το Ταμείον του Συνδέσμου δικαίωμα μεν εγγραφής των εφ' άπαξ δραχμάς τρεις (3), ως τακτικήν δε συνδρομήν μηνιαίως διά μεν τον Σύνδεσμον δύο δραχμάς (2) διά την Γενικήν Ομοσπονδίαν της Εργατών της Ελλάδος λεπτά 0,20 και διά την Ομοσπονδίαν Εργατών Ηλεκτροκινήσεως λεπτά 0,20 και εις το εργατικόν κέντρον Θεσ/νίκης λεπτά 0,10.».<sup>391</sup> Επιπλέον, από το άρθρο 22 γινόταν σαφές ότι ρόλος του Συνδέσμου ήταν μεταξύ άλλων και η διαμεσολάβησή του σε τυχόν διαφορές μεταξύ μελών αυτού και της εργοδότης Ε.Τ.Η.Θ.<sup>392</sup> Επιπροσθέτως, το άρθρο 23 όριζε τη σύμπλευση του Συνδέσμου με τη Γ.Σ.Ε.Ε., την Ο.Ε.Φ.Η.Η. και το Ε.Κ.Θ. αναφορικά με τον εορτασμό της Εργατικής Πρωτομαγιάς.<sup>393</sup> Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 28, ο Σύνδεσμος υπαγόταν στη Γ.Σ.Ε.Ε., την Ο.Ε.Φ.Η.Η., το Σ.Ε.Κ.Ε. και το Ε.Κ.Θ., στο οποίο αντιπροσωπευόταν από αντιπρόσωπο εκλεγμένο από τη Διοικούσα Επιτροπή, που λογοδοτούσε στη Γενική Συνέλευση του σωματείου.<sup>394</sup> Στην ίδια συνέλευση γίνεται αναφορά εκ του μέλους Γούναρη για διάθεση χρηματικού ποσού στην

---

<sup>390</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>391</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>392</sup> «Όταν παρουσιάζεται διαφορά με μέλος τινός του Συνδέσμου μεταξύ αυτού και της εργοδότης Ηλεκτρικής Εταιρείας Θεσ/νίκης το εν λόγω μέλος οφείλει να πάραυτα να ειδοποιήσει το Γραφείον του Συνδέσμου όπερ επεμβαίνει και δίδει οδηγίας και συγχρόνως προσκαλείται υπό του Γεν. Γραμματέως η Δοικ. Επιτρ. εις έκτακτον συνεδρίασιν ίνα λάβη τα κατάλληλα μέτρα [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>393</sup> «Ο Σύνδεσμος εορτάζει λόγω αλληλεγκύκης την 1<sup>η</sup> Μαΐου (ν.η.) συμφώνως τω καταστατικώ της Γεν. Συνομοσπονδίας και Ομοσπονδίας Εργατών Φωταερίου Ηλεκτροκινήσεως και Ηλεκτροφωτισμού και του Εργατ. Κέντρου Θεσ/νίκης [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>394</sup> «Ο Σύνδεσμος ανήκει εις την Γενικήν Συνομοσπονδίαν των Εργατών της Ελλάδος εις την Ομοσπονδίαν Εργατών Ηλεκτροκινήσεως Φωταερίου και Ηλεκτρισμού εις το Σοσιαλιστικόν Εργατικόν Κόμμα της Ελλάδος και εις το Εργατικόν Κέντρον Θεσσαλονίκης εις το τελευταίον αντιπροσωπεύεται υπό αντιπροσώπου εκλεγόμενου παρά της Διοικούσης Επιτροπής και λογοδοτεί εις αυτήν και εις τας Γενικάς Συνελεύσεις πάντοτε.» Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

*Εργατική Βοήθεια*,<sup>395</sup> η οποία ήταν αναγνωρισμένο σωματείο της Μ.Ο.Ρ.Ρ. στην Ελλάδα.<sup>396</sup>

Πέραν αυτών των διεργασιών, ο *Σύνδεσμος* ανέλαβε πρωτοβουλίες για τη διευθέτηση των προβλημάτων των εργαζομένων. Βασικό αίτημα των κινητοποιήσεων ήταν η καταβολή του 13<sup>ου</sup> μισθού. Όπως προαναφέρθηκε, αυτός καταβαλλόταν στους εργαζομένους ήδη από το 1924. Το 1927, όμως, η καταβολή αυτού σταμάτησε λόγω του κανονισμού τιμαριθμικής μισθοδοσίας, σύμφωνα με τον οποίο ο μισθός των τροχιοδρομικών αυξανόταν κατά 300 δρχ. το μήνα. Η Ε.Τ.Η.Θ. υποστήριζε ότι το σύνολο των κατά μήνα αυξήσεων ισοδυναμούσε με το 13<sup>ο</sup> μισθό, σε ετήσια βάση και, συνεπώς, δεν υπολόγιζε την καταβολή του.<sup>397</sup> Έτσι, τη 10<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1926 αντιπροσωπεία του δικτύου διακλαδώσεων κατέθεσε υπόμνημα στη Γ.Δ.Μ. για αύξηση του ημερομισθίου τους και εξίσωσή του με το αντίστοιχο των υπολοίπων τεχνιτών της Ε.Τ.Η.Θ.<sup>398</sup>



**Εικόνα 12.** Καρτ ποστάλ του 1926 που απεικονίζει απεργία των τροχιοδρομικών με σταματημένα τα οχήματα επί της παραλιακής οδού στην περιοχή του Λευκού Πύργου (Γιάννης Μέγας, Νίκος Χόρμπος, *Η Θεσσαλονίκη μέσα από το φακό του Γιώργου Ανκίδη*, Εκδόσεις Ιανός, Θεσσαλονίκη 2000).

<sup>395</sup> «[...] Αναγιγνώσκει Γούναρης προτίνει να αφαιρεθούν εκ των 7 δραχμών του Συνδέσμου δραχ. 2 και αν διατεθούν δια την εργατικήν βοήθειαν [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>396</sup> Κώστας Ευθυμίου, *«Εργατική Βοήθεια» και «Κοινωνική Αλληλεγγύη». Δύο παραδείγματα ταξικής αλληλέγγυας δράσης στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Εκδόσεις των Συναδέλφων, Αθήνα 2014.

<sup>397</sup> *Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών*, Τόμος Δ', 1937, σ. 652-653, αριθ. 1590/1937.

<sup>398</sup> *Μακεδονία*, 10.11.1926.

Κατά το 1927, σύμφωνα με δημοσιεύματα της εφημερίδας *Μακεδονία*, δημιουργήθηκαν εκ νέου προβλήματα ανάμεσα στη διοίκηση της Ε.Τ.Η.Θ. και τους εργαζομένους, καθώς αυτή δεν κατέβαλε τα 15 ημερομίσθια των ημερών του Πάσχα.<sup>399</sup> Κατά το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους, ο *Σύνδεσμος* ανέλαβε πρωτοβουλία σύμπραξης με τους σιδηροδρομικούς με στόχο την από κοινού διεκδίκηση των αιτημάτων τους αναφορικά με το καθεστώς μισθοδοσίας.<sup>400</sup> Η άρνηση της Ε.Τ.Η.Θ. να ικανοποιήσει τα αιτήματά τους έθεσε το *Σύνδεσμο* επί ποδός για την κήρυξη απεργίας,<sup>401</sup> αλλά το κράτος, διά μέσου των αστυνομικών αρχών και της εισαγγελίας δεν επέτρεψε τη διεξαγωγή της.<sup>402</sup> Το ζήτημα του 13<sup>00</sup> μισθού και της μισθοδοσίας του Πάσχα απασχόλησαν τους εργαζομένους κατά το 1928.<sup>403</sup> Δεδομένης της αδιαλλαξίας της Ε.Τ.Η.Θ., ο *Σύνδεσμος* το 1929 προέβη σε κήρυξη απεργίας μαζί με τους σιδηροδρομικούς για την καταβολή των 3/10 του 13<sup>00</sup> μισθού.<sup>404</sup> Η απάντηση

---

<sup>399</sup> *Μακεδονία*, 21.6.1927.

<sup>400</sup> «[...] Επίσης το συμβούλιον έχον υπ' όψει του την ωφέλειαν συμπράξεως εις κοινόν αγώνα μετά των τροχιοδρομικών εκλέγει διμελή επιτροπήν όπως συνεννοουμένη μετά της Διοικήσεως των τροχιοδρομικών κανονίση την συνεργασίαν των δύο Οργανώσεων δια την από κοινού διεκδίκηση των οικονομικών συμφερόντων των εργατών Σιδηροδρομικών και Τροχιοδρομικών. [...]», *Μακεδονία*, 15.9.1927.

<sup>401</sup> «Το Γνωμοδοτικόν Συμβούλιον του Συνδέσμου των Τροχιοδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης [...] εξέδωκεν περί το μεσονύκτιον δριμύτατον ανακοινωθέν, εν ω τονίζει: 1) ότι ψευδής είναι ο ισχυρισμός της Εταιρείας ότι δεν έχει χρήματα δεδομένου ότι έχει: α) 16 περίπου εκατομμύρια από τας εγγυήσεις διά την κατανάλωσιν ρεύματος και β) 100 χιλ δραχμών από εγγυήσεις εισπρακτόρων, τας οποίας διαχειρίζεται, ως και τας καταθέσεις, δίχως να δίδη οιονδήποτε τόκον. 2) ότι η άρνησις της Εταιρείας αποβλέπει εις την εκβίασιν του Κράτους, όπως αυξήση την τιμήν των εισιτηρίων των τραμ και του ρεύματος. [...]», *Μακεδονία*, 17.9.1927.

<sup>402</sup> «Ο Εισαγγελεύς κ. Κωνσταντίνου εκάλεσε παρ' αυτό την επί της μελετωμένης απεργίας επιτροπήν των τροχιοδρομικών, και συνέστησεν εις αυτούς, όπως μη προβούν εις επεισόδια κατά την διάρκειαν της Εκθέσεως, διότι θα αναγκασθή να διατάξη την σύλληψιν και απέλασιν των.», *Μακεδονία*, 18.9.1927.

<sup>403</sup> «Επιτροπή του Συνδέσμου Τροχιοδρομικών παρουσιάσθη εις τον κ. Γεν. Διοικητήν διά το ζήτημα της χορηγήσεως του 13<sup>00</sup> μισθού, εξήτησε δε την χορήγησιν ποσοστού τινός υπέρ τον 13<sup>00</sup> μισθόν. Ο κ. Γεν. Διοικητής εδήλωσεν εις την Επιτροπήν ότι επί τω νέω έτη θα καταβληθούν εις το προσωπικόν της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού τα 7/10 του 13<sup>00</sup> μισθού, τα δε υπόλοιπα 3/10 θα καταβληθούν τας εορτάς του Πάσχα. Επίσης δικαιούνται του 13<sup>00</sup> μισθού οι λαμβάνοντες μισθόν κάτω των 300 μεταλλικών δραχμών μηνιαίως.», *Μακεδονικά Νέα*, 20.12.1928.

<sup>404</sup> «Η Διοίκησις του Συνδέσμου Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσ/νίκης, κατόπιν της κατηγορηματικής αρνήσεως του κ. επί της Συγκοινωνίας υπουργού όπως διατάξη την Εταιρείαν Τροχιοδρόμων και καταβάλλη εις άπαν το υπ' αυτής προσωπικόν το υπόλοιπον των 3/10 του 13<sup>00</sup> μισθού προ των εορτών του Πάσχα ως από ανέκαθεν εγένετο τούτο, συνελθούσας εκτάκτως εις συνεδρίασιν και κατόπιν πολυώρου συζητήσεως απεφάσισε την κήρυξιν παντροχιοδρομικής απεργίας, ταχθείσα συνάμα αλληλέγγυος μετά των δι' αυτόν και μόνον σκοπόν αγωνιζομένων συναδέλφων Σιδηροδρομικών, συνεργαζομένη μετ' αυτών διά την κατά την απεργίαν εξελισσομένην κατάστασιν



της Γ.Δ.Μ. και του Υπουργείου Συγκοινωνιών ήταν άμεση και προτάθηκε «[...] εις τους τροchioδρομικούς τους λαμβάνοντας οργανικόν μισθόν μέχρι 200 μεταλλικών δραχμών ήτοι δραχμάς 3700 δοθή επίδομα 400 δραχμών επ' ευκαιρία του Πάσχα».<sup>405</sup> Η πρόταση δεν έγινε αποδεκτή από τους εργαζομένους, γεγονός που τους εξώθησε σε νέα κινητοποίηση το Μάιο.<sup>406</sup> Η απάντηση της Ε.Τ.Η.Θ. στο αίτημα του 13<sup>ου</sup> μισθού ήταν ξανά αρνητική, γεγονός το οποίο «[...] επροκάλεσε την αγανάκτησιν των τροchioδρομικών, εκ των οποίων της αριστεράς παρατάξεως καταφέρονται και κατά της Εκτελεστικής Επιτροπής, διά τον λόγον ότι δεν ενήργησεν εγκαίρως εις την προπαρασκευήν των τροchioδρομικών δι' απεργίαν και διότι εισηγήθη, την μη πλήρη εξουσιοδότησιν της απεργιακής επιτροπής, κατά την προχθεσινήν γενικήν συνέλευσιν. [...]».<sup>407</sup> Τελικά, το ζήτημα λύθηκε προσωρινά με την προκαταβολή 700 δραχμών του μισθού του Μαΐου και τη συμφωνία για επίλυση του θέματος του 13<sup>ου</sup> μισθού μετά το Πάσχα του ίδιου έτους.<sup>408</sup> Εκτός από το ζήτημα της καταβολής του 13<sup>ου</sup> μισθού έντονος αναβρασμός επικρατούσε ανάμεσα στις δύο οργανώσεις των

---

και δηλοί ότι θα αγωνισθή με όλας της τας επαγγελματικές εργατικές δυνάμεις διά την περιφρούρησιν των προ πολλών χρόνων κεκτημένων δικαιωμάτων της, απεκδυομένη πάσης ευθύνης διά τας τυχόν συμβησομένας συνεπειάς. [...]», *Μακεδονία*, 30.4.1929.

<sup>405</sup> *Μακεδονία*, 30.4.1929.

<sup>406</sup> «Χθες την δεκάτην νυκτερινήν εγένετο γενική συνέλευσις των Τροchioδρομικών εις την αίθουσαν του «Μεγάλου Αλεξάνδρου» και ησχολήθη με το ζήτημα της μη καταβολής του Πασχαλινού δώρου. Ο προϊστάμενος Μπάλας ή Αμερικάνος δίδει τον λόγον εις τον Γραμματέαν του Συνδέσμου Καβαλάκην, ο οποίος εκθέτει τας ενέργειας της Εκτελεστικής επιτροπής και αποδίδει τα αίτια της μη χορηγήσεως του 13<sup>ου</sup> εις τας ενέργειας του Κυβερνητικού επιτρόπου παρά τη εταιρεία. Ακολουθώς ομιλούν πολλοί εκ των οποίων οι περισσότεροι επιδοκιμάζουν τας ενέργειας της εκτελεστικής επιτροπής και όλοι τάσσονται υπέρ της κηρύξεως της απεργίας, καταφέρονται δε κατά του κυβερνητικού Επιτρόπου. Ο Καβαλάκης αναγιγνώσκει έγγραφον της διοικήσεως του Συνδέσμου Σιδηροδρομικών διά του οποίου καλείται η εκτελεστική επιτροπή των Τροchioδρομικών σήμερον εις μικτήν μετ' αυτής συνεδρίασιν διά τον καθορισμόν της κοινής δράσεως. Ακολουθώς αναγιγνώσκει το ψήφισμα της εκτελεστικής επιτροπής διά του οποίου αποφασίζεται η κάθοδος των τροchioδρομικών εις απεργιακόν αγώνα, ζητείται η άμεσος καταβολή των υπολοίπων 3/10 του 13<sup>ου</sup> μισθού παρά της Εταιρείας και δίδεται εντολή εις την επιτροπήν επί της απεργίας να συνεργασθή μετά της τοιαύτης των σιδηροδρομικών και να διαμαρτυρηθή εις την Κυβέρνησιν, υπουργείον Συγκοινωνίας, τοπικός αρχάς, Ομοσπονδίαν Ηλεκτροκινήσεως και Τύπον διά την κατάργησιν του 13<sup>ου</sup> μισθού. Εν τέλει ενεκρίθη το ψήφισμα της εκτελεστικής επιτροπής, συμπληρωθέν διά της αξιώσεως της προσλήψεως των απολυθέντων παρά των πειθαρχικών συμβουλίων υπό της εταιρείας και εφένδρων, της μονιμοποιήσεως των έκτακτων υπαλλήλων και τινών άλλων εκκρεμών αιτημάτων. [...]», *Μακεδονία*, 2.5.1929.

<sup>407</sup> *Μακεδονία*, 3.5.1929.

<sup>408</sup> *Μακεδονία*, 4.5.1929.

εργαζομένων λόγω της επικύρωσης των αποφάσεων του Δ΄ Συνεδρίου της Γ.Σ.Ε.Ε.<sup>409</sup>

Τα αποτελέσματα, όμως, του δημοψηφίσματος που διενεργήθηκε, ερμηνεύθηκαν διαφορετικά από την κάθε οργάνωση,<sup>410</sup> με αποτέλεσμα την κλιμάκωση της σύγκρουσης ανάμεσα στην *Ένωση* και το *Σύνδεσμο*.<sup>411</sup>

Η λήξη της δεκαετίας του '20 σημαδεύτηκε από την ψήφιση του Νόμου 4229/1929, «Περί των μέτρων ασφαλείας του κοινωνικού καθεστώτος και προστασίας των ελευθεριών των πολιτών».<sup>412</sup> Η κυβέρνηση των Φιλελευθέρων του Ελευθέριου Βενιζέλου, στηριζόμενη στη λογική ότι η κυβέρνηση επιτελεί εθνικό σκοπό, υπερασπιζόμενη τα εργατικά συμφέροντα χωρίς να θίγει την αποδοτικότητα των κεφαλαίων,<sup>413</sup> κατέφυγε στην ψήφιση του εν λόγω νόμου, με πρόσχημα την εξάπλωση του κομμουνισμού στα εργατικά στρώματα και τον κίνδυνο που εκπορευόταν από αυτήν για το αστικό κράτος.<sup>414</sup> Ειδικά η πόλη της Θεσσαλονίκης εθεωρείτο επικίνδυνη και επιρρεπής στην κομμουνιστική απειλή λόγω της αθρόας

---

<sup>409</sup> «Αύριον Δευτέρα αρχίζει η ψηφοφορία των τροχιοδρομικών διά τον καθορισμόν της τακτικής των τροχιοδρομικών και τον Σύνδεσμον εις ον θα υπάγονται.», *Μακεδονία*, 18.11.1928.

<sup>410</sup> «Χθες εις το “Ηραϊόν” συνήλθον αι δύο διοικήσεις των τροχιοδρομικών και η εφορευτική επιτροπή του δημοψηφίσματος εις συνεδρίασιν. Κατ’ αυτήν συνεζητήθησαν τα αποτελέσματα του δημοψηφίσματος. Οι της επαγγελματικής Ενώσεως επιμένουν ότι τα αποτελέσματα σημαίνουν νίκη της Ενωτικής παρατάξεως δεδομένου ότι υπέρ 500 εψηφισαν μεν τον παλαιόν Σύνδεσμον αλλά και την επαγγελματικήν τακτικήν, 300 δε υπέρ της Γενικής Συνομοσπονδίας και συνεπώς ολόκληρος ο Τροχιοδρομικός κόσμος εγκρίνει τας αποφάσεις του Δ΄ Πανελλαδικού Συνεδρίου, το οποίον ως ανώτατον οργανισμόν έταξε την Γενικήν Συνομοσπονδίαν. Οι του παλαιού Συνδέσμου παραγνωρίζοντες το ζήτημα της τακτικής και εκμεταλλεόμενοι τον τίτλον μόνον του αναγνωρισμένου υπό των τροχιοδρομικών σωματείου, θεωρούν τα αποτελέσματα υπέρ αυτών. Δια ταύτα το ζήτημα παραμένει εκκρεμές και θα λυθεί εις προσεχή συνέλευσιν, πράγμα το οποίον από την παρελθούσαν εβδομάδαν υιοθέτησεν η Ενωτική παράταξις.», *Μακεδονία*, 25.11.1928.

<sup>411</sup> «Η προσωρινή διοίκησις των τροχιοδρομικών δια προκηρύξεώς της καταγγέλει εις τους εργάτας τας ενέργειας της μειοψηφίας της επιτροπής της ενεργησάσης το δημοψήφισμα, ήτις υπέδειξεν εις την διοίκησιν του Εργατικού Κέντρου, να μην παραδώση την περιουσία του παλαιού Συνδέσμου εις την προσωρινήν επιτροπήν, δηλώνουσα συγχρόνως ότι θα προβή εις άλλα μέτρα δια την παραλαβήν αυτής. Το Εργατικόν Κέντρον διαμεινεί τα καταγγελλόμενα και λέγει ότι θα παραδώση την περιουσίαν του Συνδέσμου, εάν προσκομισθούν πρακτικά γενικής συνελεύσεως περί τούτου. Χθες η μειοψηφία εκάλεσε γενικήν συνέλευσιν εις το Φάληρον δια να ληφθή απόφασις μη αποχωρήσεως του Συνδέσμου από το Εργατικόν Κέντρον. Η διοίκησις του Πανεργατικού θα μεταβή σήμερον εις την Γεν. Διοίκησιν διά να ζητήση την καταβολήν παρά του Δήμου του ενοικίου του Κέντρου, διότι απεφασίσθη ήδη παρά του Πρωτοδικείου η εντός δέκα ημερών έξωσις των γραφείων.», *Μακεδονία*, 28.11.1928.

<sup>412</sup> *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 245, 25.7.1929.

<sup>413</sup> Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Η βενιζελογενής αντιπολίτευση στο Βενιζέλο και η πολιτική ανασύνταξη του αστισμού στο Μεσοπόλεμο», *Βενιζελισμός και αστικός εκσυγχρονισμός*, (επιμ.) Γιώργος Θ. Μαυρογορδάτος, Χρήστος Χατζηιωσήφ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1992, σ. 445.

<sup>414</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα...*, ό.π, σ. 243.

συρροής προσφύγων από τη Μικρά Ασία, των οποίων η άθλια οικονομική κατάσταση τους εξωθούσε στην πολιτική ριζοσπαστικοποίηση,<sup>415</sup> και της παρουσίας των Εβραίων.<sup>416</sup> Επιπλέον, στην πόλη έκανε την εμφάνισή της η εθνικιστική οργάνωση *Εθνική Ένωσις Ελλάς*, η οποία δραστηριοποιήθηκε εντός του ευρύτερου πλαισίου κρατικής καταστολής. Η οργάνωση αναλάμβανε δράσεις εναντίον του εργατικού κινήματος και της εβραϊκής κοινότητας. Αποκορύφωμα της δράσης της ήταν η πυρπόληση του εβραϊκού συνδικαλισμού Κάμπελ το 1931<sup>417</sup> και η δολοφονία του προέδρου του συνδικάτου οικοδόμων Σταμπολίδη.<sup>418</sup>

Έτσι, «Προχθές το εσπέρας επρόκειτο να συνέλθουν οι Τροχιοδρομικοί διά να λάβουν αποφάσεις εις το ζήτημα της διαλύσεως των κομμουνιστικών σωματείων. Ελλείψει απαρτίας ο Γραμματεύς του σωματείου των μετά των συντηρητικών απεχώρησαν οι εναπομείναντες όμως ολιγάριθμοι κομμουνισταί συνεκρότησαν παράνομον συνέλευσιν εκλέξαντες ως προϊστάμενον αυτής τον Γούναρη. Η παρασυνέλευσις αυτή απεφάσισεν, όπως κηρυχθή σήμεραν απεργία, οι δε Τροχιοδρομικοί συγκεντρωθούν εις το Πρωτοδικεϊον εις ένδειξιν διαμαρτυρίας [...]».<sup>419</sup> Επιπλέον, την ίδια περίοδο, εργαζόμενοι-μέλη του *Συνδέσμου* προσκείμενοι στο χώρο του Αρχαιομαρξισμού,<sup>420</sup> κατηγορούσαν την πλειοψηφία ότι προσεταιριζόταν τη συντηρητική παράταξη των εργαζομένων και εφάρμοζε την πολιτική της Ε.Τ.Η.Θ.<sup>421</sup> Εκτός των προβλημάτων που προκαλούσε η

<sup>415</sup> Δημοσθένης Δώδος, «Οι πρόσφυγες στις εκλογές: από το Βενιζέλο στον Κονδύλη», *Η μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη (1920-1940)*, Πρακτικά ημερίδας 17 Μαΐου 2008, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 161-178.

<sup>416</sup> Ρένα Μόλχο, «Η αβεβαιότητα της ελληνικής κυριαρχίας στη Θεσσαλονίκη μετά το 1912: ξένη προπαγάνδα και εβραϊκή κοινότητα», *Σύγχρονα Θέματα*, 52-53 (1994), σ. 25-32.

<sup>417</sup> George Th. Mavrogordatos, *Stillborn republic. Social coalitions and party strategies in Greece, 1922-1936*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London 1983, p. 255.

<sup>418</sup> *Μακεδονία*, 20.8.1932.

<sup>419</sup> *Μακεδονία*, 16.5.1930.

<sup>420</sup> «Η μειοψηφία της διοικήσεως του συνδέσμου Τροχιοδρομικών αποτελούμενη από αρχαιομαρξιστάς [...]», *Μακεδονία* 31.1.1929.

<sup>421</sup> «[...] Α αριστερίζουσα μειοψηφία της Εκτ. Επιτροπής του Συνδέσμου Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσ/νίκης έθεσεν εις κυκλοφορία προκηρύξεις, διά των οποίων επιτίθεται κατά της

προαναφερθείσα νομοθεσία στην εύρυθμη λειτουργία του *Συνδέσμου*, σε επίπεδο τριτοβάθμιας οργάνωσης η Ο.Ε.Φ.Η.Η. πρότεινε τη διενέργεια δημοψηφίσματος με διακύβευμα την επικύρωση η όχι της προσχώρησης της ομοσπονδίας στην Ενωτική Γ.Σ.Ε.Ε.<sup>422</sup>

Από τη θέσπιση του Νόμου 4229/1929, τα μέτρα καταστολής εναντίον των συλλογικών δράσεων και μελών προσκείμενων στο χώρο της Αριστεράς εντάθηκαν. Την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1929, οι τροχιοδρομικοί κήρυξαν απεργία,<sup>423</sup> λόγω της επαναλαμβανόμενης άρνησης της Ε.Τ.Η.Θ. να ικανοποιήσει τα οικονομικά τους αιτήματα.<sup>424</sup> Σε αυτή την κίνησή τους υποστηρίχθηκαν από το σωματείο αυτοκινητιστών *Μέγας Αλέξανδρος*, οι οποίοι μέσω επιστολής στους απεργούς γνωστοποιούσαν την πρόθεσή τους να συνδράμουν στον αγώνα τους απευθυνόμενοι και προς τους σιδηροδρομικούς.<sup>425</sup> Η εξέλιξη, όμως, της απεργίας ήταν ανάλογη του ευρύτερου πολιτικού κλίματος εναντίον των εργατικών κινητοποιήσεων. Η αστυνομία δημοσίευσε έγγραφο, σύμφωνα με το οποίο μεταξύ των απεργών

---

πλειοψηφίας, η οποία έχει προσεταιρισθεί τους συντηρητικούς εργάτες, και την οποίαν κατηγορεί ότι εφαρμόζει πλήρως και υποβοηθεί το πρόγραμμα της Εταιρείας, το οποίον στρέφεται κατά των Τροχ/κών, ότι αρνείται να οργανώσει την 24ωρον απεργίαν της Πρωτομαγιάς, ότι είναι προδότρια των εργατ. συμφερόντων κ.τ.λ. κ.τ.λ. και καλεί όλους τους τροχ/κούς αύριον εις συνέλευσιν προς λήψιν αποφάσεων.» *Μακεδονία*, 25.4.1930.

<sup>422</sup> «Πληροφορούμεθα ότι αποφάσει της διοικήσεως του συνδέσμου τροχιοδρομικών θα διενεργηθή μεταξύ των τροχιοδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών δημοψήφισμα περί εγκρίσεως ή απορρίψεως της αποφάσεως του συνεδρίου της Ομοσπονδίας Ηλεκτρισμού περί προσχωρήσεως εις την Κομμουνιστικήν Ενωτικήν Συνομοσπονδίαν. Η δεξιά παράταξις των τροχιοδρομικών ετέθη υπέρ της διενεργείας του δημοψηφίσματος και της Γεν. Συνομοσπονδίας. Τουναντίον η αριστερά παράταξις φοβούμενη επικράτησιν των δεξιών και προσχώρησιν εις την Γεν. Συνομοσπονδίαν, αμφισβητούν το δικαίωμα εις την διοίκησιν όπως διενεργήση δημοψήφισμα και ζητεί όπως προηγηθή γενική συνέλευσις ήτις να αποφασίση περί τούτου.» *Μακεδονία*, 14.10.1930.

<sup>423</sup> *Μακεδονία*, 1.11.1929.

<sup>424</sup> «Τα αιτήματα τα οποία εν υπομνήματι υπέβαλον οι απεργοί εις την Εταιρείαν Τροχιοδρόμων, συνίστανται εις την αύξησιν των μισθολογικών κλιμακίων, την αναγνώρισιν του δικαιώματος του 13<sup>ου</sup> μισθού, τον καθορισμόν του τιμάρθμου επί τη βάσει της αγοράς, την πληρωμήν της εβδομαδιαίας αναπαύσεως εις το ακέραιον, κατάργησιν των επί των ημερομισθίων φόρων και προστίμων, την μονοποίησιν των συμπληρωσάντων εξάμηνον υπηρεσίαν, ως και άλλα δευτερευούσης σημασίας ευεργετήματα. Το υπόμνημα είναι διηρημένον εις εξ κεφάλαια, περιλαμβάνονται δε εν όλω 44 αιτήματα.» *Μακεδονία*, 2.11.1929.

<sup>425</sup> «[...] έγγραφον του Συλλόγου Αυτοκινητιστών “ο Μέγας Αλέξανδρος” γνωρίζοντος ότι θα συνεννοηθή μετά των Σιδηροδρομικών ίνα κατέλθουν εις τον απεργιακόν αγώνα προς ενίσχυσιν των Τροχιοδρομικών [...]» *Μακεδονία*, 2.11.1929.

συμπεριλαμβάνονταν εργαζόμενοι που χρηματοδοτούνταν από τη Μόσχα.<sup>426</sup> Η Ε.Τ.Η.Θ. για να καταστείλει την απεργία προχώρησε σε απόλυση των απεργών και αντικατάστασή τους από ανέργους.<sup>427</sup>



Εικόνα 13. Οι απεργοί τροχιοδρομικοί συγκεντρωμένοι στο "Ηραϊόν" στο Ντεπό. (Μακεδονία, 2.11.1929)

Από το 1930 και μετά άρχισαν να γίνονται εμφανείς οι επιπτώσεις της κατάρρευσης του αμερικανικού δείκτη αξιών στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης στην ελληνική οικονομία.<sup>428</sup> Τα ημερομίσθια των εργατών δεν ακολουθούσαν τη ραγδαία αύξηση του πληθωρισμού που προκλήθηκε,<sup>429</sup> με αποτέλεσμα να συσσωρεύεται στα μεγάλα αστικά κέντρα μεγάλος αριθμός εργατών και εργαζομένων

<sup>426</sup> «Υπό της αστυνομίας ανακοινώθησαν χθες τα ονόματα των αρχηγών των κομμουνιστών που αναφέρονται εις τον κατασχεθέντα κατάλογο του γραμματέως των τροχιοδρομικών Λιόλιου, ως λαβόντες επιχορηγήσεις εκ Μόσχας [...]», *Μακεδονία*, 2.11.1929.

<sup>427</sup> «[...] Κατά την απεργίαν των τροχιοδρομικών πολλαί μυριάδες εργατικών επολιόρησαν τα γραφεία της Εταιρείας δια ν' αντικαταστήσουν τους απεργούς [...]», *Μακεδονία*, 6.11.1929.

<sup>428</sup> Mark Mazower, «Οικονομική πολιτική στην Ελλάδα, 1932-1936», *Βενιζελισμός και αστικός εκσυγχρονισμός*, (επιμ.) Γιώργος Θ. Μαυρογορδάτος, Χρήστος Χατζηιωσήφ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1992, σ. 171-181.

<sup>429</sup> Μιχάλης Ρηγιός, *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936. Βιομηχανία-βιοτεχνία*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1987, σ. 174-175.

με χαμηλό βιοτικό επίπεδο.<sup>430</sup> Εκφράζονταν μάλιστα φόβοι ότι οι συννοικισμοί των πόλεων θα μπορούσαν να αποτελέσουν κοιτίδες ταραχών.<sup>431</sup> Ο Δήμος Θεσσαλονίκης, προκειμένου να αντεπεξέλθει στη δυσχερή οικονομική και κοινωνική συγκυρία διατήρησε ειδικό κονδύλι που διέθετε για τον επισιτισμό των απόρων δημοτών.<sup>432</sup> Στον τομέα των εργατικών διεκδικήσεων, οι πολλαπλές διασπάσεις του εργατικού κινήματος διέψευσαν τις προσδοκίες για έλεγχο της εργατικής διαδικασίας, με αποτέλεσμα αυτό να προσανατολιστεί στην ικανοποίηση ζητημάτων μισθοδοσίας και κοινωνικής ασφάλισης.<sup>433</sup> Για αυτό το λόγο, οι πολύτεκνοι εργαζόμενοι στην Ε.Τ.Η.Θ. αποφάσισαν την ίδρυση σωματείου, σκοπός του οποίου ήταν «[...] η αλληλεγγύη των μελών αυτού προς ηθικήν εξύψωσιν των ανηλίκων ή της κοινωνίας ή προς λήψιν προστατευτικών μέτρων υπό της πολιτείας υπέρ των μελών αυτού [...]».<sup>434</sup> Η επιτυχία των στοχεύσεων του συλλόγου θα επιδιωχθεί διά παντός μέσου, « [...] διά της διαφώτισεως της κοινής ή επισήμου γνώμης περί των αγαθών της Ελληνικής Κοινωνίας ή του Έθνους [...] διά της ηθικής αναπτύξεως της οικογενείας από απόψεως ανθρωπιστικής, θρησκευτικής κι Εθνικής [...] διά της συνηθείας των τέκνων εις την αρετήν παιδονομικής επιτηρήσεως αυτών κι της αγάπης προς την Πατρίδα [...] διά της λήψεως Νομοθετικών μέτρων [...]».<sup>435</sup> Σε αυτά τα νομοθετικά μέτρα, ο σύλλογος συμπεριλαμβάνει τη χορήγηση κατοικίας από το κράτος, φοροαπαλλαγές, δωρεάν δημόσια εκπαίδευση ή παροχή κρατικών υποτροφιών για

---

<sup>430</sup> Πέτρος Πιζάνιας, *Οι φτωχοί των πόλεων. Η τεχνογνωσία της επιβίωσης στην Ελλάδα το μεσοπόλεμο*, Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

<sup>431</sup> «Οι πέριξ των πόλεων συννοικισμοί μικροαστικής εγκαταστάσεως θ' αποτελέσουν μετά δεκαετίαν, ενωρίτερα ή αργότερα τον πυρήνα των αριστερωτέρων ροπών. Με δυο λέξεις τον πυρήνα της επαναστατικής Ελλάδος. Ο κόσμος αυτός τώρα ψευτοζή. Όταν όμως δεν θα ημπορεί και να ψευτοζή;», Αχ. Καλεύρας, *Αστυφιλία, παρασιτισμός και μικροαστική εγκατάστασις*, Τύποις «Εφημερίς των Βαλκανίων», Θεσσαλονίκη 1930, σ. 11.

<sup>432</sup> Καλλιόπη Παπαθανάση-Μουσιοπούλου, «Η στενή σχέση του Χαρίσιου Βαμβακά με τα ιστορικά γεγονότα της Θεσσαλονίκης (1916-1932)», *Η Θεσσαλονίκη μετά το 1912*, Πρακτικά Συμποσίου 1-3 Νοεμβρίου 1985, Δήμος Θεσσαλονίκης, Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Αυτοτελείς Εκδόσεις, Θεσσαλονίκη 1986, σ. 155-187.

<sup>433</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα...*, ό.π, σ. 236-242.

<sup>434</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 685.

<sup>435</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 685.

παιδιά των πολύτεκνων οικογενειών, τη χορήγηση οικογενειακών επιδομάτων, την απόσυρση του φόρου για τα είδη πρώτης ανάγκης που οι οικογένειες αυτές καταναλώνουν, την καταβολή του 25% εκ μέρους του κράτους της τιμής των σιδηροδρομικών και ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, την πριμοδότηση των παιδιών τους για εισαγωγή σε στρατιωτικές, ναυτικές ή πολυτεχνικές σχολές, τη χορήγηση δωρεάν βιβλίων και γραφικής ύλης και την υπαγωγή των ανάπηρων μελών των οικογενειών στη ρύθμιση περί ανέγερσης περιπτέρων υπό αναπήρων.<sup>436</sup> Ιδρυτές του συλλόγου ήταν οι Ιωάννης Σαντοριναίος, Παν. Ανδρόνικος, Χρ. Δέλλιος, Αθανάσιος Δάγαρης, Γεωρ. Μπόνης, Στυλ. Μανολόπουλος, Κωνσταντίνος Νάνος, Γεώργιος Γιαννιός, Γεώργιος Χατζηκωνσταντίνου, Κωνσταντίνος Γιαννακάρης, Λυκούργος Κυριακουλάκης, Γεώργιος Καστούρας, Νικόλαος Τραμουντάνας, Αθανάσιος Γιαννόπουλος, Εμμανουήλ Γιαλιτάκης, Αντώνιος Κουκουλάκης, Μ. Μανουσαρίδης, Αλέξανδρος Βογιατζής και Πασχ. Κόπτσης.<sup>437</sup>

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάθηκαν οι δράσεις του Συνδέσμου. Το ζήτημα της καταβολής του 13<sup>ου</sup> μισθού αποτέλεσε το λόγο για τον οποίο το Δεκέμβριο του '30 η νέα διοίκηση<sup>438</sup> προχώρησε σε απεργία.<sup>439</sup> Την εξέλιξη της απεργίας καθόρισε η στάση των συντηρητικών εργαζομένων, οι οποίοι στη συνέλευση της 23<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου κατήγγειλαν την έλλειψη απαρτίας με αποτέλεσμα αυτή να διαλυθεί χωρίς να έχει ληφθεί κάποια απόφαση (εικόνες 14, 15). Η λύση που προτάθηκε από το Σύνδεσμο και κατατέθηκε στον κυβερνητικό επίτροπο Δημητρίου ήταν να

---

<sup>436</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 685.

<sup>437</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 685.

<sup>438</sup> «21 του Ιούνη. 1930: Μεγάλη νίκη του Ψηφοδελτίου της Επαναστατικής Παράταξης στις αρχαιρεσίες τροχιοδρομικών Θεσσαλονίκης», *Ριζοσπάστης*, 21.6.1933.

<sup>439</sup> *Μακεδονία*, 20.12.1930, 21.12.1930, 22.12.1930.

καταβληθεί ένας μισθός στους εργαζομένους με τη μορφή δανείου,<sup>440</sup> ζήτημα που παραπέμφθηκε στην έδρα της Εταιρείας στις Βρυξέλλες.<sup>441</sup>

Χθες την έσπεραν έλαβε χώραν εις τόν κληματαγράφον «Μοσκόφ» ή προαγγελεύσεια μιανή συνέλευσις Τροχιοδρομικών και Σιδηροδρομικών. Ως γνωστόν επρόκειτο νά ληφθῆ απόφασις κηρύξεως άπεργίας, πλην όμως τούτο παρά τας προσπαθείας τών Κομμουνιστών άπεφύχθη χάρις εις τήν σύνεσιν τῆς πλειονότητος τών εργατιών. Προϊστάμενος έξελέγη ό τροχιοδρομικός Καρέλλας.

Εικόνα 14. Μακεδονία, 23.12.1930.

Ό κ. Καρέλλας ζητεί τήν έγκρισίν του. Οί συντηρητικοί τó άποδοκιμάζουν και έφιστοιῦν τήν προσοχήν τῆς συνέλευσεως, διότι δέν παριστανται πλέον εις τήν συνέλευσιν ούτε διακόσιοι και συνεπώς δέν είναι δυνατόν νά ληφθῆ μία απόφασις τιαύτης σημασίας.

Ό κ. Φούρναρης συμφωνεί επ' αὐτοῦ τοῦ σημείου και προτείνει νά ανατεθῆ έν λευκῷ ή διαχείρισις τοῦ ζητήματος εις τήν άπεργιακήν έπιτροπήν ήτις νά συνεχίση τήν προετοιμασίαν και τās συνεννοήσεις και ύταν νομίση κατάλληλον τόν χρόνον νά κηρύξη άπεργίαν.

Υποβάλλουν πρότασιν και οί κ. κ. Σουανίδης και Καρέλλας δηλοῦν εκ μέρους τῆς πλειοψηφίας ότι άποσύρουν τó ψήφισμα και συμφωνοῦν με τήν πρότασιν τοῦ Φούρναρη.

Μεθ' ό ή συνέλευσις διαλύεται ώραν 12ην μεσονύκτιον.

Εικόνα 15. Μακεδονία, 23.12.1930.

Η όξυνση των κοινωνικών προβλημάτων λόγω της οικονομικής κρίσης και η προσπάθεια των κυβερνήσεων μετά το '30 να θέσουν υπό έλεγχο τη διάδοση του κομμουνισμού στα λαϊκά στρώματα ενέτειναν την κρατική καταστολή. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, αριστερά στελέχη του *Συνδέσμου* φυλακίστηκαν.<sup>442</sup> Ανάμεσα στους φυλακισμένους ξεχώριζε η μορφή του Βασίλη Δούκα, υποψήφιου δημάρχου με το

<sup>440</sup> Μακεδονία, 29.12.1930.

<sup>441</sup> Μακεδονία, 6.1.1931.

<sup>442</sup> «[...] Στις φυλακές της Αίγινας σαπίζει ο τροχιοδρομικός σ. Δημ. Γούναρης, καταδικασμένος για 3 χρόνια φυλακή και ένα εξορία, από τα τέλη του 1931, διότι έκανε προπαγάνδα για τα ζητήματά τους στους εργατές Βόλου. [...]», *Ριζοσπάστης*, 12.8.1933.



ψηφοδέλτιο του Κ.Κ.Ε. στις δημοτικές εκλογές του '30, στις οποίες συγκέντρωσε 2547 ψήφους (7,92%), και βουλευτή του Ενιαίου Μετώπου στις εκλογές του '32, στις οποίες εκλέχτηκε δεύτερος σε σταυρούς πίσω από το Σκλάβαινα.<sup>443</sup> Ο Δούκας βρισκόταν στις φυλακές Επταπυργίου για παραβίαση του Νόμου 4229, από τις οποίες απέδρασε το Δεκέμβριο του '32.<sup>444</sup>

Σε οργανωτικό επίπεδο, την 6<sup>η</sup> Μαρτίου 1932 «[...] ημέραν Κυριακήν και ώραν 6<sup>η</sup> μ.μ. συνελθόντες οι κάτωθι υπογεγραμμένοι Τροχιοδρομικοί Υπάλληλοι και Ηλεκτροτεχνίται Θεσσαλονίκης εις τα ενταύθα και επί της οδού Συγγρού 15 γραφεία του Πανεργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, όπως συσκεφθώμεν περί του προσφορωτέρου τρόπου υποστηρίξεως των επαγγελματικών ημών συμφερόντων, απεφασίσαμεν την ίδρυσιν Σωματείου υπό την επωνυμίαν “Σύνδεσμος Συντηρητικών Τροχιοδρομικών Υπαλλήλων και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης”». <sup>445</sup> Σύμφωνα με το καταστατικό του σωματείου, «Σκοπός του Συνδέσμου είναι η συνένωσις όλων των συντηρητικών Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης υπό ενιαίαν οργάνωσιν προς επαγγελματικήν και ηθικήν προαγωγήν αυτών διά της υποστηρίξεως των οικονομικών αυτών συμφερόντων και εν γένει της πνευματικής και ηθικής μορφώσεως και διαπαιδαγωγήσεως αυτών.».<sup>446</sup> Μέλη του συνδέσμου είχαν τη

---

<sup>443</sup> Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Ο Νικόλαος Μάνος και ο Μεσολόλεμος στη Θεσσαλονίκη*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 491, 525.

<sup>444</sup> «ΑΠΕΔΡΑΣΕ ΧΘΕΣ ΕΞ ΕΠΤΑΠΥΡΓΙΟΥ Ο ΝΤΟΥΚΑΣ- Χθες το απόγευμα απέδρασεν εκ του νοσοκομείου των φυλακών Επταπυργίου όπου ενοσηλεύετο από ημερών, ο κομμουνιστής τροχιοδρομικός Βασ. Ντούκας άλλοτε υποψήφιος δήμαρχος του Ενιαίου Μετώπου. Εις το Επταπύργιον εξέτιε ποινήν διά παράβασιν του Ιδιωνύμου. Περί της αποδράσεώς το ειδοποιήθησαν η Εισαγγελία και η Αστυνομική Διεύθυνσις, παρ' όλας όμως τας έρευνας και ανακρίσεις το κρησφύγετον του δραπέτου δεν κατέστη δυνατόν να ευρεθί μέχρι της νυκτός.» *Μακεδονία*, 8.12.1932. «ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΕ ΧΘΕΣ Ο ΦΥΛΑΚΙΣΜΕΝΟΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ Σ. ΔΟΥΚΑΣ- Ένας καινούριος μπάτσος δόθηκε σήμερα στην κεφαλαιοκρατία που κρατάει τους βουλευτές του Ενιαίου Μετώπου, τους βουλευτές του εργαζόμενου λαού στις φυλακές. Ο σ. Δούκας, βουλευτής Θεσσαλονίκης, τον οποίο η Κυβέρνησις σ' επανειλημμένα διαβήματα δήλωσε ότι δεν είναι διατεθειμένη να τον αφήσει ελεύθερο, δραπέτευσεν απ' εκεί όπου κρατιούνταν. Η είδησις γνωσθείσα ανάμεσα στους προλετάριους της πόλης μας προκάλεσε μεγάλο ενθουσιασμό.» *Ριζοσπάστης*, 9.12.1932.

<sup>445</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

<sup>446</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

δυνατότητα «[...] να εγγραφώσιν άπαντες οι Τροχιοδρομικοί και Ηλεκτροτεχνίται Θεσσαλονίκης (κινήσεως και παραγωγής φωτισμού) ως και οι επί της συντηρήσεως εργάται οι μη ανήκοντες εις το Κομμουνιστικόν Κόμμα [...]».<sup>447</sup> Σύμφωνα με ειδική αναφορά του άρθρου 6 του καταστατικού, «Τα μέλη διαγράφονται [...] 4) Όταν αντιδρούν εις τα συμφέροντα του Συνδέσμου ή δεικνύουν τάσεις μεμονωμένης ή ομαδικής προσχωρήσεως των προς το Κομμουνιστικόν Κόμμα [...]».<sup>448</sup> Το άρθρο 26 όριζε ότι «Ο Σύνδεσμος εορτάζει την 1<sup>η</sup> Μαΐου συμφώνως τω καταστατικώ της Γεν. Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος και του Πανεργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης».<sup>449</sup> Τέλος, «Ο Σύνδεσμος ανήκει εις την Γεν. Συνομοσπονδίαν των Εργατών της Ελλάδος ως και εις την Ομοσπονδίαν Ηλεκτροκινήσεως, εφ' όσον αυτή θ' ανήκη εις την δύναμιν της Γεν. Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος ως και εις το Πανεργατικόν Κέντρον Θεσσαλονίκης [...]».<sup>450</sup> Ιδρυτικά μέλη του σωματείου ήταν οι Ιωάννης Σταυρακάκης, Βασίλειος Βαλσαμάκης, Παναγιώτης Σταυρόπουλος, Γεώργιος Κοντολαιμάκης, Απόστολος Στεφανής, Νικόλαος Κριτσιωτάκης, Ξανθός Ρούπας, Χρήστος Καστέλας, Αντώνιος Αποστόλου, Φώτιος Βασιλείου, Βασίλειος Προβιάς, Αθανάσιος Μαντζουράτος, Γεώργιος Λιβέρτης, Εμμανουήλ Γιαλετάκης, Κωνσταντίνος Βεργιανάκης, Ιωάννης Κονταράκης, Αλέξανδρος Πατίκας, Χρήστος Πρατσήρας και Αντώνιος Πατσαχάκης.<sup>451</sup> Σύμφωνα με δημοσίευμα του *Ριζοσπάστη*, οι προσκείμενοι στη συντηρητική παράταξη εργαζόμενοι συνεργάζονταν με την Εταιρεία και ήταν αποδέκτες επιχορηγήσεων της Γ.Σ.Ε.Ε. για τους ανέργους, κονδύλι, όμως, το οποίο υπεξαιρούνταν από αυτούς.<sup>452</sup> Δεδομένης της ανεπάρκειας

---

<sup>447</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

<sup>448</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

<sup>449</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

<sup>450</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

<sup>451</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 853.

<sup>452</sup> *Ριζοσπάστης*, 21.2.1933.

των πηγών άγνωστοι είναι οι όροι για τους οποίους συστάθηκε το *Σύνδεσμος Συντηρητικών Τροchioδρομικών*.

Η δράση των μελών του Συνδέσμου Συντηρητικών Τροchioδρομικών έγινε αισθητή κατά τη διεξαγωγή της απεργίας της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 1932.<sup>453</sup> Πάγια αιτήματα των εργαζομένων ήταν «[...] 1) Κατάπαυσιν των απολύσεων αλλαγών υπηρεσιών. 2) Καθιέρωσιν των οργανικών θέσεων ως είχαν κατά το 1927. 3) Επαναπρόσληψιν εις την υπηρεσίαν όλων των απολυθέντων υπό των πειθαρχικών συμβουλιών. 4) Μονιμοποίησιν των εχόντων πλείονα του δμήνου υπηρεσίαν προσωρινών. 5) Την μη τιμωρίαν των εισπρακτόρων οίτινες καταλαμβάνονται με ανοικτόν εισιτήριον. 6) Την μη ψήφισιν του γενικού κανονισμού και των κοινωνικών ασφαλίσεων προ της εγκρίσεως των υπό των εργατικών συνελεύσεων. 7) Κατάργησις των διακοπών. 8) Η επαναπρόσληψις των εκ του στρατού απολυμένων. 9) Αναγνώρισιν των κεκτημένων δικαιωμάτων της εκτελεστικής επιτροπής και του Γεν. Γραμματέως του Συνδέσμου. [...]».<sup>454</sup> Σε αυτά, όμως, πρέπει να συνυπολογιστεί και η πρόθεση της Ε.Τ.Η.Θ. να απολύσει εργαζομένους (Εικόνα 16). Η απεργία διήρκεσε μέχρι την 23<sup>η</sup> Μαΐου.<sup>455</sup> Κατά τη διάρκεια αυτής, αριθμός απεργοσπαστών υπό την προστασία των αρχών έθεσε οχήματα σε λειτουργία, γεγονός που προκάλεσε την αντίδραση των απεργών. Η αστυνομία προχώρησε σε συλλήψεις απεργών και η Εταιρεία εξέδωσε ανακοίνωση με την οποία απειλούσε τους εργάτες με απόλυση.<sup>456</sup> Οι απεργοσπάστες

---

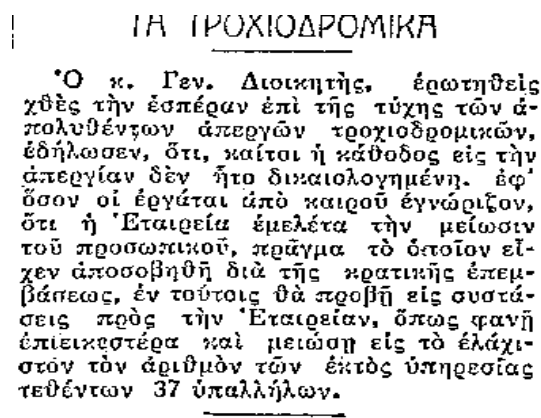
<sup>453</sup> «Χθες [...] σήλθον ως ανηγέλη από προχθές οι τροchioδρομικοί και ηλεκτροτεχνίται της πόλεώς μας εις Γενικήν Συνέλευσιν. [...] Προς τους συγκεντρωθέντας ωμίλησαν οι Βαλατσούκας, Γεωργούλης, Καράς, Καρέλλας, Λεονάρδος, Βαμπούρης, Γεωργάκης, κηρυχθέντες υπέρ της αμέσου κηρύξεως της απεργίας. Εναντίον της απεργίας ωμίλησαν οι κ. Γεωργάκης, Ξυνός, Χατζηγεωργίου και άλλοι. Μετά τους λόγους των ρητόρων ανεγνώσθη ψήφισμα περιλαμβάνον περί τα δέκα οκτώ αιτήματα και αποφασιν καθόδου εις απεργίαν μέχρι της αποδοχής των αιτημάτων αυτών. [...]», *Μακεδονία*, 22.5.1932.

<sup>454</sup> *Μακεδονία*, 6.2.1932.

<sup>455</sup> *Μακεδονία*, 24.5.1932.

<sup>456</sup> «[...] Ευθύς μετά την κήρυξιν της απεργίας, αι αρχαί εφήρμοσαν τα γνωστά και από άλλας περιστάσεις μέτρα προς εξασφάλισιν της συγκοινωνίας και του ηλεκτροφωτισμού, καθώς και διά την προστασίαν των διαφόρων εγκαταστάσεων της εταιρείας και της ελευθερίας της εργασίας των

τροchioδρομικοί, σύμφωνα με την εφημερίδα *Μακεδονία*, ήταν προσκείμενοι στη συντηρητική παράταξη.<sup>457</sup> Στην απεργία των τροchioδρομικών συνέδραμαν και άλλοι κλάδοι εργαζομένων της πόλης, όπως οι σιδηροδρομικοί, οι οικονομικοί υπάλληλοι και οι τριατατικοί.<sup>458</sup>



Εικόνα 16. *Μακεδονία*, 31.5.1932.

Το κλίμα καταστολής που επικρατούσε επιβεβαιώνεται από την απαγόρευση των τοπικών αστυνομικών αρχών προς τα μέλη του *Συνδέσμου* να πραγματοποιήσουν γενικές συνελεύσεις.<sup>459</sup> Επιπλέον, στο εσωτερικό της οργάνωσης επικρατούσαν

---

απεργοσπαστών [...] Η πρώτη επίθεση των απεργών κατά των απεργοσπαστών εσημειώθη εις το Ντεπὸ περ. την 3.30 πρωϊνήν [...] ἐνὸς ἀπεργοσπαστῆς των τραμ Σανδάλης ητοιμάζετο να θέσῃ εις κίνησιν τροchioδρομικὸν συρμὸν, ἐδέχθη ἐπίθεσιν ομάδος απεργῶν, ἐχόντων ἐπὶ κεφαλῆς τον γνωστὸν κομμουνιστὴν τροchioδρομικὸν Καρέλαν. [...] Τα αστυνομικὰ ὄργανα, περὶ την 4<sup>ην</sup> πρωϊνήν, συνέλαβον τους Νικολάτον, ἀντιπρόσωπον των εργατῶν ηλεκτρισμοῦ Ἀθηνῶν, ἐλθόντα πρὸς διοργάνωσιν τῆς απεργίας, Καρέλαν, Βορίνον καὶ Γεωργούλην [...] ομὰς γυναικῶν απεργῶν τροchioδρομικῶν ἐξετράπει εἰς ὕβρεις παρά την στάσιν Ἀναλήψεως κατὰ του οδηγοῦ ἐνὸς τροchioδρομικοῦ οχημάτος χωροφύλακος. Ἐπίσης, ολίγον ἀργότερον ἄλλοι τροchioδρομικοὶ παρά την πλατείαν Συντριβανίου ἐρριψαν λίθους ἐναντίον διερχόμενοι τροchioδρομικοῦ συρμοῦ [...] ἡ Διεύθυνσις τῆς Ἐταιρείας Τροchioδρόμων καὶ Ηλεκτροφωτισμοῦ ἐξέδωκε την 1.30 μ.μ. τῆς χθὲς ἀνακοινωθέν πρὸς τους απεργούς, διὰ του ὁποῖου ἐτάσσετο πρὸς αὐτούς 24ωρος προθεσμία ἀπὸ τῆς ὥρας τῆς κηρύξεως τῆς απεργίας των ὅπως λύσουν αὐτήν καὶ προσέλθουν εἰς τὰς ἐργασίας των, διότι ἐν ἐναντία περιπτώσει θ' ἀπολυθούν ἅπαντες σήμερον την πρωϊαν. [...]], *Μακεδονία*, 23.5.1932.

<sup>457</sup> «Ἡ τροchioδρομικὴ απεργία ἣτις εἶχε κηρυχθῆ την πρωϊαν τῆς Κυριακῆς, ἐξεφυλίσθη τελείως χθες την πρωϊαν συνεπείᾳ αθρόας προσελεύσεως των συντηρητικῶν τροchioδρομικῶν καὶ ηλεκτροτεχνιτῶν. [...]], *Μακεδονία*, 23.5.1932.

<sup>458</sup> *Μακεδονία*, 29.5.1932.

<sup>459</sup> «Στις 2 του μηνός κλήθηκε παντροchioδρομικὴ συγκέντρωση στα γραφεῖα του Συνδέσμου. Πήραν μέρος το πρωὶ 60 καὶ το βράδυ 50. Το βράδυ στις 5 μ.μ. ἦρθαν 2 ἐνωμοτάρχες καὶ 14 χωροφύλακες καὶ διέταξαν να διαλυθῆ ἡ συγκέντρωση. Οἱ ἐργάτες ἐπέμειναν να μὴ διαλυθούν, τους δηλώθηκε δε τότε ὅτι στην περίπτωση αὐτῆ θα τους διαλύσουν με τους υποκόπανους. Ἡ Ἐκτελεστικὴ Ἐπιτροπὴ πήγε καὶ διαμαρτυρήθηκε στο 1<sup>ο</sup> αστυνομικὸ τμήμα γιὰ την απαγόρευση τῆς συγκέντρωσης. Τους ἔδωσαν την

έριδες ανάμεσα στις παρατάξεις.<sup>460</sup> Η απουσία, όμως, πρακτικών συνελεύσεων και εκλογικών αποτελεσμάτων δεν επιτρέπει τη διαμόρφωση μιας εικόνας ως προς το συσχετισμό δυνάμεων εντός του *Συνδέσμου* και της πολιτικής που η κάθε δύναμη εξέφραζε. Σε κάθε περίπτωση, όμως, από τον τύπο διαφαινόταν η σύγκρουση ανάμεσα σε αντιδραστικά στοιχεία και τη διοίκηση, καθώς αιτούνταν τη διάλυσή της.<sup>461</sup> Τον Μάιο του '33, προκλήθηκε ένταση ανάμεσα στην Εταιρεία και τους οδηγούς λόγω της μείωσης των δρομολογίων από 50 λεπτά σε 46. Λόγω της οικονομικής κρίσης, η Ε.Τ.Η.Θ. προέβαινε σε περικοπές του λειτουργικού κόστους προκειμένου να επιβιώσει οικονομικά. Η ένταση, όμως, της αντίδρασης επέβαλε στην Εταιρεία την απόσυρση του μέτρου.<sup>462</sup> Αναφορικά με το πρόβλημα της μισθοδοσίας η λύση που προτάθηκε ήταν η προπληρωμή κάποιων μισθών με τη μορφή δανεισμού. Η πρόταση δεν προερχόταν από την παράταξη των εργαζομένων που ήταν προσκείμενοι στο Ενιαίο Μέτωπο. Σύμφωνα με το *Ριζοσπάστη*, μπροστά στην απειλή οι εργαζόμενοι να προσχωρήσουν σε αυτό η Ε.Τ.Η.Θ. ικανοποίησε άμεσα το αίτημά τους.<sup>463</sup> Τον Οκτώβρη του ίδιου έτους, οι οδηγοί της γραμμής Χιρς-Μπεχτσινάρ-Σταθμός, προχώρησαν σε στάση εργασίας λόγω της πρακτικής της Εταιρείας να τους

---

απάντηση ότι η συγκέντρωση απαγορεύτηκε κατ' εντολή του αστυνομικού διευθυντού. [...]], *Ριζοσπάστης*, 13.2.1933.

<sup>460</sup> «Έγινε σύσκεψη με 50 τροχιοδρομικούς. Οι αντιδραστικοί πρότειναν να καθαιρεθεί η διοίκηση, επειδή δεν την αναγνωρίζει η επιχείρηση. [...]], *Ριζοσπάστης*, 28.4.1933.

<sup>461</sup> «[...] Έγινε σύσκεψη με 30 τροχιοδρομικούς. Οι αντιδραστικοί πρότειναν να καθαιρεθεί η διοίκηση επειδή δεν την αναγνωρίζει η επιχείρηση. [...]], *Ριζοσπάστης*, 28.4.1933. Στις αρχαιρεσίες του ίδιου έτους οι αρχαιομαρξιστές συστρατεύτηκαν με τους αντιδραστικούς διεκδικώντας τη πρόσκληση του αντισυνδέσμου και την εφαρμογή της αναλογικής στην εκλογική διαδικασία. [...]], *Ριζοσπάστης*, 5.6.1933.

<sup>462</sup> «[...] Η εταιρεία τροχιοδρόμων στένεψε τα δρομολόγια από 50 σε 46. Η επίθεση αυτή της ληστρικής εταιρείας προκάλεσε την αγανάκτηση των εργατών και ιδιαίτερα των οδηγών. Έγιναν επανειλημμένες συγκεντρώσεις και κινητοποιήσεις. Μαζικές επιτροπές διαμαρτυρήθηκαν στη διεύθυνση της εταιρείας και στις αρχές. Μπροστά στην εξέγερση των εργατών η εταιρεία αναγκάστηκε να υποχωρήσει και ν' αφήσει τα δρομολόγια στα 50 λεπτά.», *Ριζοσπάστης*, 21.5.1933.

<sup>463</sup> «[...] Σε επιτροπή που παρουσιάστηκε, ο υποδιευθυντής δήλωσε ότι δέχεται να κάνει τις κρατήσεις για το δάνειο. [...] Μερικοί εργάτες αγανακτισμένοι ώρμησαν να λιντσάρουν το διευθυντή και δήλωσαν ότι γίνονται οπαδοί της επαναστατικής παράταξης και του Ενιαίου Μετώπου. [...]], *Ριζοσπάστης*, 11.7.1933.

επιβάλλει και χρέη κλειδούχων, τους οποίους αυτή είχε απολύσει.<sup>464</sup> Παρά την κινητοποίηση των εργαζομένων και τη συνεχόμενη υποβολή διαβημάτων των κλάδων στη διοίκηση,<sup>465</sup> η Ε.Τ.Η.Θ. συνέχισε την εφαρμογή της πρακτικής με αποτέλεσμα να πραγματοποιηθεί 24ωρη στάση εργασίας, με το πέρας της οποίας η Εταιρεία αποδέχτηκε τα αιτήματα των εργαζομένων και προσέλαβε κλειδούχους.<sup>466</sup> Οι προσπάθειες του Σύνδεσμου για βελτίωση της οικονομικής κατάσταση των εργαζομένων δεν εστιάστηκε μόνο σε απεργίες. Έτσι, το Νοέμβριο του '33 ο Σύνδεσμος συγκάλεσε συνεδρίαση με παρευρισκόμενους το Γενικό Διοικητή Μακεδονίας, τον κυβερνητικό επίτροπο Δημητρίου, τον επόπτη εργασίας Μαλαγαρδή, αντιπροσωπεία της εκτελεστικής επιτροπής του Σύνδεσμου και της επιτροπής αγώνα και αντιπρόσωπο της Ομοσπονδίας Ηλεκτρισμού, με αίτημα την επίλυση του προβλήματος της διακοπής εργασίας και της μισθολογικής αύξησης κατά 30 μεταλλικές δραχμές. Ο Γενικός Διοικητής ισχυρίστηκε την αδυναμία του να αναλάβει πρωτοβουλία, καθώς αυτά «[...] αντίκεινται στη γενική πολιτική της κυβέρνησης [...]».<sup>467</sup> Σύμφωνα με το *Ριζοσπάστη*, η Εταιρεία αναμόχλευσε το ζήτημα ίδρυσης Ταμείου Πρόνοιας, αλλά στη συνέλευση που κλήθηκε η πρόταση απορρίφθηκε, γιατί ο σύλλογος θεωρούσε τη σύσταση του Ταμείου αναπόσπαστο τμήμα των διεκδικήσεων των εργαζομένων.<sup>468</sup> Αρωγός στον αγώνα εναντίον της

---

<sup>464</sup> *Ριζοσπάστης*, 7.10.1933.

<sup>465</sup> «Ο Σύνδεσμος των τροχιοδρομικών μπροστά στα μέτρα της εταιρείας που καθημερινά παίρνει ενάντια στους τροχιοδρομικούς, κάλεσε σε μια σειρά από συσκέψεις διαφόρων κλάδων και έγιναν παρουσιάσεις στην εταιρεία και τη γεν. διοίκηση για την επίλυση των ζητημάτων τους. Παρ' όλα τα επανειλημμένα διαβήματα των κλαδικών επιτροπών η επιχείρηση και το κράτος εξακολούθησαν να κρατούν την ίδια στάση. Εξακολουθούν να επιβάλουν βαρεία πρόστιμα, υποχρεώνοντας τους οδηγούς να κάνουν πρόσθετη δουλειά του κλειδούχου, να μη δέχονται τη διοίκηση του συνδέσμου κλπ. [...]», *Ριζοσπάστης*, 12.10.1933.

<sup>466</sup> «Σύμφωνα με την απόφασή τους οι οδηγοί της “γραμμής” Σταθμού κατέβηκαν σήμερα σε στάση από τις 5 ½ το πρωί. Η εταιρεία μπροστά στην αποφασιστικότητα των εργατών αναγκάστηκε να τοποθετήσει αμέσως κλειδούχους για την επιστροφή της ηλεκτρικής κεραίας. Ύστερα από την υποχώρηση της εταιρείας οι εργάτες έλυσαν τη στάση τους και αποφάσισαν να είναι έτοιμοι για να ξανακατέβουν σ' απεργία σε περίπτωση που η εταιρεία επαναφέρει το προηγούμενο καθεστώς. [...]», *Ριζοσπάστης*, 18.10.1933.

<sup>467</sup> *Ριζοσπάστης*, 30.11.1933.

<sup>468</sup> *Ριζοσπάστης*, 30.11.1933.

Ε.Τ.Η.Θ. ήταν η Ενωτική Γ.Σ.Ε.Ε., η Ο.Ε.Φ.Η.Η. και ο Σύνδεσμος Τροchioδρομικών Αθηνών, φορείς οι οποίοι κατέθεσαν διάβημα στο Υπουργείο Συγκοινωνιών με στόχο την επίλυση των προβλημάτων των εργατών της Εταιρείας.<sup>469</sup>

Η απροθυμία της Εταιρείας να ικανοποιήσει τα αιτήματα των εργατών ήταν ο λόγος για τον οποίο κατά το 1935 πραγματοποιήθηκαν δύο απεργιακές κινητοποιήσεις. Τα αιτήματα των τροchioδρομικών ήταν η παύση των απολύσεων, καθώς η πρακτική έπληττε το ασφαλιστικό τους ταμείο, η χορήγηση τιμαριθμικής μονάδας κοινής με τους σιδηροδρομικούς, η αναγνώριση του Συνδέσμου και της διοίκησής του από την Εταιρεία, η παύση της επιβολής προστίμων που επιβάρυναν το εισόδημα των εργαζομένων, η κατάργηση του «σπαστού» ωραρίου, ο διακανονισμός της αυτόματης κατά τριετία προαγωγής των τεχνιτών που είχαν συμπληρώσει 8 χρόνια εργασίας στην Εταιρεία, η σύμπτυξη των τριών κλιμακίων των βοηθών σε ένα, με μισθολογικό όριο στις 120 μεταλλικές δραχμές, η μονιμοποίηση όσων επανήλθαν στην Εταιρεία από τη στρατιωτική θητεία με επαναπρόσληψη των εναπομεινάντων, η αύξηση της βάσης κλιμακίων των βοηθών τρίτης τάξεως από 5 σε 7 μεταλλικές δραχμές, η επέκταση του κανονισμού προστασίας των τροchioδρομικών και στους εργαζόμενους στον ηλεκτροφωτισμό και η αναγνώριση της προϋπηρεσίας των 20 μονιμοποιηθέντων υπαλλήλων με αύξηση της μισθολογικής βάσης σε 120 μεταλλικές δραχμές.<sup>470</sup> Αυτά τα αιτήματα συμπληρώθηκαν από το υπόμνημα που

---

<sup>469</sup> «[...] Η ημετέρα Ομοσπονδία εκπροσωπούσα εκτός των άλλων τμημάτων κινήσεως και φωτισμού και τον Σύνδεσμον Τροchioδρομικών Θεσ/νίκης, έχει την τιμήν να υποβάλη προς Υμάς το παρόν υπόμνημα και να ζητήσει την σύντομον και οριστικήν επίλυσιν των κατωτέρω αιτημάτων των τροchioδρομικών Θεσσαλονίκης, αποτελούντων το μίνιμουμ των διεκδικήσεών των: 1) Η υπηρεσία του «μακαρά» (κεραίας) να εκτελείται υπό του κλάδου των κοτσαδόρων ως και πρότερον, απαλλασσομένων της προσθέτου ταύτης εργασίας των οδηγών και εισπρακτόρων. 2) Να ευρυνθούν τα δρομολόγια συμφώνως προς τας υποδείξεις του Συνδέσμου και να καταργηθούν αι διακοπαί εις την υπηρεσίαν κινήσεως. 3) Να χορηγηθή αύξησις μισθού εις άπαν το προσωπικό κατά 30 μεταλ. δραχμάς, υπολογιζομένης της μισθοδοσίας επί τη βάσει του πραγματικού πλήρους τιμαριθμού της Τραπεζής της Ελλάδος. 4) Να αντικατασταθούν και διορθωθούν τα βεβλαμένα μηχανήματα των εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, να αποφενυχθούν οριστικώς τα σημειούμενα εκ της αιτίας ταύτης δυστυχήματα. [...]», *Ριζοσπάστης*, 10.6.1934.

<sup>470</sup> *Ριζοσπάστης*, 28.5.1935.

κατέθεσε η Ο.Ε.Φ.Η.Η. στην Εταιρεία, αιτούμενη την ίδρυση του Ταμείου Πρόνοιας και την κατάθεση χρηματικού ποσού ύψους 380.000 δραχμών στο ταμείο συντάξεως εκ μέρους της Εταιρείας προς κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού λόγω της απόλυσης για 7 μήνες 36 τροchioδρομικών και της απουσίας καταβολής ασφαλιστικών εισφορών στο συνταξιοδοτικό ταμείο.<sup>471</sup> Η άρνηση της Ε.Τ.Η.Θ. να ανταποκριθεί θετικά στις απαιτήσεις των εργαζομένων προκάλεσε την αντίδρασή τους,<sup>472</sup> αλλά, σύμφωνα με τον *Ταχυδρόμο της Βορείου Ελλάδος*, απείχαν από την απεργία.<sup>473</sup>



Τροchioδρομικοί Θεσσαλονίκης

Εικόνα 17. Ριζοσπάστης, 3.8.1935.

<sup>471</sup> *Ριζοσπάστης*, 10.7.1935.

<sup>472</sup> «ΘΕΣ/ΝΙΚΗ 12 του Αυγούστου. (Του ανταποκριτή μας)-Η ζύμωση για την προπαρασκευή της αυριανής απεργίας συνεχίστηκε καθ' όλη την ημέρα. Στους τροchioδρομικούς έγιναν συσκέψεις σε όλους τους κλάδους. Απόψε δε γίνεται συνέλευση των τροchioδρομικών για να παρθεί η σχετική απόφασις. [...]», *Ριζοσπάστης*, 13.8.1935.

<sup>473</sup> «Τα συντηρητικά σωματεία συνιστούν αποχή από Βενιζέλο-κομμουνιστικά κηρύγματα. [...] οι ανήκοντες εις την κυβερνητικήν παράταξιν Τροchioδρομικοί διεφώτισαν και τους ελαχίστους αμφιταλαντευομένους συναδέλφους των περί της υπούλου τακτικής των βενιζελοκομμουνιστών πρακτόρων και ετόνισαν την στοργήν ην πάντοτε επέδειξε προς τους Τροchioδρομικούς της Θεσ/νίκης η σημερινή κυβέρνησις. [...] η συνέλευσις απεφάνθη ομοφώνως όπως οι Τροchioδρομικοί Θεσ/νίκης απόσχουν επιδεικτικώς κάθε απεργιακής κινήσεως [...]», *Ταχυδρόμος της Βορείου Ελλάδος*, 13.8.1935.



Η απεργία αυτή πραγματοποιήθηκε μόλις λίγες μέρες μετά τη νίκη των *Συμπραττόντων Κυβερνητικών Κομμάτων* (Τσαλδάρης, Κονδύλης) με 65,04% και 287 έδρες στις εκλογές που διεξήχθησαν την 9<sup>η</sup> Ιουλίου 1935. Η *Ένωση Βασιλοφρόνων* (Ι. Μεταξάς, Ι. Ράλλης, Γ. Στράτος) έλαβε 14,8% και 7 έδρες, διάφοροι ανεξάρτητοι υποψήφιοι 6,89% και 6 έδρες, ενώ το Κ.Κ.Ε. με συμπράττοντες 9,59% και έμεινε εκτός Βουλής. Από τη διαδικασία απείχαν οι βενιζελικοί σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τις συνθήκες διεξαγωγής των εκλογών.<sup>474</sup> Η κυβέρνηση Τσαλδάρη, που σχηματίστηκε, ανατράπηκε τη 10<sup>η</sup> Οκτωβρίου από τους στρατηγούς Ρέππα και Παπάγο και το ναύαρχο Οικονόμου. Η νέα Βουλή ψήφισε την κατάλυση του δημοκρατικού πολιτεύματος και την προκήρυξη δημοψηφίσματος για την επιστροφή του βασιλιά. Στο δημοψήφισμα της 3<sup>ης</sup> Νοεμβρίου, που χαρακτηρίστηκε από καλπονοθεία, το 97,8% των πολιτών «ψήφισε» υπέρ της επιστροφής, αποτέλεσμα που επικυρώθηκε από το Βενιζέλο και το Σοφούλη.<sup>475</sup> Η άνοδος στην εξουσία των αντιβενιζελικών σήμανε την παρείσφρηση στον κρατικό μηχανισμό μοναρχικών, αντικομμουνιστικών και συντηρητικών στοιχείων, τα οποία εκδηλώθηκαν κατά τη διάρκεια της εξέγερσης του Μαΐου του 1936 στη Θεσσαλονίκη.<sup>476</sup> Αφορμή για τις συγκρούσεις μεταξύ αστυνομικών αρχών και απεργών στάθηκε η προσπάθεια της αστυνομίας και του Τ.Α.Κ. να υποστηρίξουν τους απεργοσπάστες καπνεργάτες κατά τη διάρκεια απεργίας του σωματείου τους.<sup>477</sup>

---

<sup>474</sup> Άγγελος Γ. Ελεφάντης, *Η επαγγελία της αδύνατης επανάστασης...*, ό.π., σ. 157-158.

<sup>475</sup> *Ό.π.*, σ. 158-159.

<sup>476</sup> Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Κοινοβούλιο και δικτατορία», *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> αιώνα*, τμ. Β2, Ο Μεσοπόλεμος 1922-1940, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, Βιβλιόραμα, Αθήνα 2003, σ. 110-112.

<sup>477</sup> Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα...*, ό.π., σ. 256-262.



Εικόνα 18. Ριζοσπάστης, 30.3.1934.

Οι τροchioδρομικοί συμμετείχαν στις εκδηλώσεις της Πρωτομαγιάς 1936, «[...] χωρίς κανένα απολύτως απεργοσπάστη [...]».<sup>478</sup> Εκείνες τις μέρες, οι εργαζόμενοι συγκέντρωσαν χρηματικό ποσό 10.000 δραχμών από νέες εγγραφές μελών.<sup>479</sup> Μέσα στον ευρύτερο αναβρασμό που επικρατούσε στην πόλη, οι τροchioδρομικοί συγκάλεσαν συνέλευση για την 8<sup>η</sup> Μαΐου, προκειμένου να αποφασίσουν την πορεία των κινητοποιήσεών τους.<sup>480</sup> Η απόφαση της συνέλευσης ήταν υπέρ της απεργίας, η οποία κηρύχθηκε τα μεσάνυχτα.<sup>481</sup> Η απεργία των τροchioδρομικών στέφθηκε με επιτυχία, η κρατική καταστολή, όμως, επέβαλε επιστράτευση σε σιδηροδρομικούς, τροchioδρομικούς και ηλεκτροτεχνίτες.<sup>482</sup> Όσοι δεν παρουσιάζονταν στην υπηρεσία τους μέχρι τη 12<sup>η</sup> μεσημβρινή της 9<sup>ης</sup> Μαΐου θα κηρύττονταν ανυπότακτοι και θα δικάζονταν βάσει του άρθρου 83 του Στρατολογικού Νόμου.<sup>483</sup> Παρά την

<sup>478</sup> Ριζοσπάστης, 1.5.1936.

<sup>479</sup> Ριζοσπάστης, 3.5.1936.

<sup>480</sup> Ριζοσπάστης, 8.5.1936.

<sup>481</sup> Ριζοσπάστης, 9.5.1936.

<sup>482</sup> «Πάραυτα συνεκλήθη υπουργικόν Συμβούλιον εις την πρωτεύουσαν το οποίον αποφάσισε να επιστρατεύσει τους απεργούς και ιδέα τους σιδηροδρομικούς και τροchioδρομικούς υπαλλήλους προς τον σκοπόν όπως εξασφαλισθή η κίνησις ανά το Κράτος», *Ταχυδρόμος της Βορείου Ελλάδος*, 12.5.1936.

<sup>483</sup> «Περί επιστρατεύσεως τροchioδρομικών υπαλλήλων και υπαλλήλων ηλεκτροφωτισμού κλπ Θεσσαλονίκης», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 192, 8.5.1936.

επιστράτευση, οι τροχιοδρομικοί αποφάσισαν να μην παρουσιαστούν.<sup>484</sup> Μέσα στον απεργιακό αναβρασμό του Μαΐου, οι τροχιοδρομικοί κατέθεσαν υπόμνημα στο Υπουργείο Συγκοινωνίας,<sup>485</sup> με στόχο τη διευθέτηση των διεκδικήσεών τους από την Εταιρεία.<sup>486</sup> Σε επίσκεψη του υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας, κ. Κασιμάτη, στη Θεσσαλονίκη, διατυπώθηκε η άποψη της πολιτικής ηγεσίας διά μέσου αυτού ότι η απεργία των τροχιοδρομικών είχε πολιτικό στίγμα και ότι οι όροι της επιστράτευσης θα γίνονταν αυστηρότεροι. Οι τροχιοδρομικοί απείλησαν με απεργία,<sup>487</sup> χωρίς όμως να έχουν ανευρεθεί περισσότερες πληροφορίες για αυτή.



Εικόνα 19. Ταχιδρόμος της Βορείου Ελλάδος, 12.5.1936.

<sup>484</sup> Ριζοσπάστης, 10.5.1936.

<sup>485</sup> Ριζοσπάστης, 23.5.1936.

<sup>486</sup> «Το προσωπικό της εταιρείας τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε μεγάλη αγανάκτηση για τα τρομοκρατικά μέτρα που παίρνει η εταιρεία κατά των εργατών. Με το παραμικρό βάζει τιμωρίες. Έτσι, ο 143 εισπράκτορας τιμωρήθηκε με ποσό 20% του μεροκάματου γιατί άργησε λίγα λεφτά. Ο 57 εισπράκτορας με μια μέρα αργία και πρόστιμο γιατί βρέθηκε στο βαγόνι του ένας επιβάτης χωρίς εισιτήριο. [...] Ο 13 εισπράκτορας πέρασε από πειθαρχικό συμβούλιο και τιμωρήθηκε 3 μέρες αργία κτλ. Οι τροχιοδρομικοί ανάστατοι από τα μέτρα αυτά ζητούν να σταματήσει η τρομοκρατία και δηλώνουν ότι είναι αποφασισμένοι να φτάσουν μέχρι απεργίας για να υπερασπιστούν το ψωμί των οικογενειών του. [...]», Ριζοσπάστης, 25.5.1936.

<sup>487</sup> «[...] Ο νόμος για την επιστράτευση, είπε, θα μεταρρυθμιστεί αυστηρότερα. [...] Στους τροχιοδρομικούς είπε ότι η απεργία παίρνει πολιτικό χαρακτήρα. Το υπόμνημά τους, δήλωσε, ότι θα το μελετήσει στην Αθήνα. Οι τροχιοδρομικοί δήλωσαν ότι αν δεν λυθούν τα ζητήματά τους, θα κατέβουν σε απεργία και ως την χαρακτηρίσει όπως θέλει. [...]», Ριζοσπάστης, 26.5.1936.



Εικόνα 20. Ταχυδρόμος της Βορείου Ελλάδος, 12.5.1936.

Έχει γίνει ήδη λόγος για την παρουσία και τη δράση κομμουνιστών εργατών στη συλλογική δράση των τροχιοδρομικών. Ποιες ήταν οι αντιλήψεις των κομμουνιστών για την εργατική δράση; Και ποια ήταν η φύση αυτής στο *Σύνδεσμο Τροχιοδρομικών*; Αν και αυτή η συζήτηση θα μπορούσε να αποτελέσει μία άλλη εργασία, εν τούτοις πρέπει να γίνει μία μικρή αναφορά, δεδομένου ότι από την αποδελτίωση των εφημερίδων διαφαίνεται μία έντονη κομμουνιστική δραστηριότητα εντός του *Συνδέσμου*.

Σύμφωνα με τις αρχές της Κόκκινης Συνδικαλιστικής Διεθνούς, που ιδρύθηκε στη Μόσχα το 1921, η αναδιάταξη των οικονομικών και κοινωνικών δυνάμεων μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο απαιτούσε την αναδιαμόρφωση της συνδικαλιστικής δράσης, με κύριο άξονα τη δημιουργία ενός νέου συνδικαλιστικού τύπου και τη συγκεντροποίηση αυτού. Η αναδιαμόρφωση θα γινόταν βάσει του κλάδου παραγωγής σε εθνική κλίμακα, ενώ ρόλο συντονισμού θα αναλάμβαναν οι εργοστασιακές

επιτροπές.<sup>488</sup> Η νέα μορφή συνδικαλισμού θα ξεπερνούσε το στάδιο της διεκδίκησης και μέσω της κλιμάκωσης θα αποσκοπούσε την κοινωνική επανάσταση.<sup>489</sup> Το Σ.Ε.Κ.Ε. και μετά το Κ.Κ.Ε. υιοθέτησαν αυτές τις αρχές και προέβλεπαν την τακτική της υπεράσπισης των άμεσων αναγκών της εργατικής τάξης στο πλαίσιο της ανατροπής της καπιταλιστικής κυριαρχίας, αναδεικνύοντας έτσι τη σχέση εργοδότη και εργαζομένου, δηλαδή την ταξική πάλη.<sup>490</sup>

Η οργανωτική δομή του Κ.Κ.Ε., βασιζόμενη στο κόμμα νέου τύπου του Λένιν, διεπόταν από την αρχή του δημοκρατικού συγκεντρωτισμού.<sup>491</sup> Βασική οργανωτική ομάδα ήταν ο *πυρήνας*. Οι *πυρήνες* μιας πόλης οργανώνονταν σε *αχτίδες* και αυτές με τη σειρά τους σε *περιφέρειες*. Τα μέλη του κόμματος που ανήκαν σε οποιαδήποτε οργάνωση εκτός κόμματος σχημάτιζαν τις *φράξιες*.<sup>492</sup> Λόγω της απουσίας επαρκών πηγών δεν μπορεί να προσδιοριστεί ο ακριβής αριθμός των μελών του Κ.Κ.Ε. μέσα στο *Σύνδεσμο*. Επίσης, η απουσία πρακτικών αρχαιρεσιών και γενικών συνελεύσεων δεν επιτρέπει την διαμόρφωση μίας εικόνας για τη δυναμική και την απήχηση των κομμουνιστών στο σωματείο. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η ισχύς τους ήταν μεγάλη, γεγονός το οποίο τεκμαίρεται από τη στόχευση του Συνδέσμου στην πάλη των τάξεων, όπως προαναφέρθηκε, αλλά και από την εκλογή προέδρου στο Ε.Κ.Θ. το 1928, του Βασίλη Δούκα.<sup>493</sup>

Πέραν των κομμουνιστών, στο *Σύνδεσμο* δραστηριοποιούνταν και οι αρχαιομαρξιστές. Δυστυχώς, από τις διαθέσιμες πηγές δεν προκύπτουν στοιχεία για τα ονόματα και τη δράση τους. Μπορεί κανείς, όμως, να συμπεράνει ότι η δυναμική

---

<sup>488</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Α', 1918-1924, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1974, σ. 294-295, 521-525.

<sup>489</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Β', *ό.π.*, σ. 74-75.

<sup>490</sup> *Ό.π.*, σ. 116-114.

<sup>491</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Α', *ό.π.*, σ. 534-542.

<sup>492</sup> *Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Β', *ό.π.*, σ. 99-105, 225-237.

<sup>493</sup> Κατάλογος προέδρων Ε.Κ.Θ., *Ιστορικό Αρχείο Ε.Κ.Θ.*

και η δράση τους ήταν περιορισμένες.<sup>494</sup> Οι αρχαιομαρξιστές ήταν μια συνιστώσα της κομμουνιστικής αριστεράς, που αναπτύχθηκε το 1921 γύρω από το περιοδικό *Αρχείο Μαρξισμού* και η οποία μετά το 1927 εγκατέλειψε τον πολιτικό-μορφωτικό χαρακτήρα της και επικεντρώθηκε στη συνδικαλιστική δράση.<sup>495</sup> Οι αρχαιομαρξιστές οργανώνονταν σε πυρήνες και δραστηριοποιούνταν σε επαγγελματικούς χώρους. Σε επίπεδο ενδοκομμουνιστικής αντιπαράθεσης, κατήγγελλαν τους κομμουνιστές για «γραφειοκρατικές» και «διασπαστικές» πρακτικές, ενώ το Κ.Κ.Ε. τους κατηγορούσε ως «χαφιέδες των εργοδοτών» και «αρχαιοφασίστες». Σε κάθε περίπτωση, και οι δύο οργανώσεις έθεταν τη μαζική συμμετοχή των εργατών και εργατριών σε σωματεία ως προϋπόθεση για την επιτυχή έκβαση των εργατικών διεκδικήσεων.<sup>496</sup>

#### Υφεση της συλλογικής δράσης, 1936-1957

Η δικτατορία της 4<sup>ης</sup> Αυγούστου διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του συνδικαλιστικού κινήματος. Στόχος της μοναρχικής-φασιστικής δικτατορίας ήταν ο συγχρονισμός των λειτουργιών του κράτους με τις λειτουργίες του μονοπωλιακού καπιταλισμού. Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε κατά την περίοδο του αστικού κοινοβουλευτισμού του Μεσοπολέμου και κορυφώθηκε επί Μεταξά, μέσω της κατάργησης του κοινοβουλίου και της άσκησης βίας και τρομοκρατίας.<sup>497</sup> Μέσα στο πλαίσιο του κράτους εκτάκτου ανάγκης που επιβλήθηκε, ο κρατικός μηχανισμός αξιοποιήθηκε για να αντικαταστήσει την κοινωνική πλαισίωση της παλαιάς κομματικής πελατείας. Το ίδιο συνέβη και με τα εργατικά συνδικάτα, τα οποία είτε καταργήθηκαν είτε μετατράπηκαν σε όργανα μεταβίβασης της κυβερνητικής

---

<sup>494</sup> *Μακεδονία*, 31.1.1929.

<sup>495</sup> Κώστας Παλούκης, «Η σταλινοποίηση του ΚΚΕ: η ανάδειξη του αρχαιομαρξιστικού εχθρού και η στρόφη προς τους οικονομικούς αγώνες», *Μαρξιστική Σκέψη*, 14 (2014), σ. 101. Kostas Paloukis, “The principles of the class morality of archeiomarxists (1926-1930)”, *Moralizing capitalism: agents, discourses and practices of capitalism in the modern age*, March 14<sup>th</sup>-16<sup>th</sup>, 2016, Berlin, Regionalzentrum der Fernuniversität. [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

<sup>496</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, τεχνολογία και φύλο...*, ό.π., σ. 409-411.

<sup>497</sup> Νίκος Ψυρούκης, *Ο φασισμός και η 4<sup>η</sup> Αυγούστου*, Επικαιρότητα, Αθήνα 1977, σ. 87-88.

πολιτικής χωρίς αντίλογο.<sup>498</sup> Έτσι, τα εργατικά συνδικάτα μετατράπηκαν σε παραρτήματα του κράτους ως προς την άσκηση κοινωνικής πρόνοιας και, ως εκ τούτου, ασχολούνταν με δράσεις που σχετίζονταν με τη στέγαση, την ψυχαγωγία και τον πολιτισμό.<sup>499</sup> Προκειμένου να μεταλλαχτεί ο χαρακτήρας του συνδικαλισμού για την εξυπηρέτηση των στοχεύσεων του κράτους καθιερώθηκε ο θεσμός της Εργατικής Εστίας.<sup>500</sup> Επιπλέον, καθιερώθηκε η υποχρεωτική οικονομική εισφορά υπέρ της Γ.Σ.Ε.Ε. με το άρθρο 6 του Αναγκαστικού Νόμου 1435/1938,<sup>501</sup> η οποία ονομάστηκε Εθνική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος και καθιερώθηκε ως ο μοναδικός εκπρόσωπος των εργατών.<sup>502</sup>

Ως προς την ιδεολογική στόχευση, αυτή επικεντρωνόταν στην ανάδειξη των ευεργετημάτων για την εργατική τάξη από την κυριαρχία της ταξικής ειρήνης και συνεργασίας. Στην ομιλία του στην Αθήνα, κατά τον εορτασμό της Πρωτομαγιάς το 1940, ο Μεταξάς δήλωνε ότι «[...] Βλέπετε από το παράδειγμα αυτό που σας έφερα ποια ήταν η προσπάθειά μας για την αρμονική συνεργασία κεφαλαίου και εργασίας, που επιδιώξαμεν ευθύς από την αρχήν και που κατορθώσαμεν κατά μέγα μέρος, δεν ημπορώ να είπω εξ ολοκλήρου να την επιβάλωμεν. Αλλά όταν λέγω αρμονική συνεργασία μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας, λέγω κάτι τι αυθυπονόητον, γιατί το κεφάλαιον δεν είναι τίποτε άλλο παρά συμπυκνωμένη και συγκεντρωμένη εργασία, η οποία τίθεται κατά μέρος σας, αποταμίευσις δηλαδή. [...]».<sup>503</sup> Συνεχίζει λέγοντας ότι

---

<sup>498</sup> Άγγελος Γ. Ελεφάντης, *Η επαγγελία της αδύνατης επανάστασης...*, ό.π., σ. 175-177.

<sup>499</sup> Νίκος Ψυρούκης, *Ο φασισμός και η 4<sup>η</sup> Αυγούστου...*, ό.π., σ. 90.

<sup>500</sup> *Ακρόπολις*, 2.5.1940.

<sup>501</sup> «Άρθρο 6-1. Από της δημοσιεύσεως του παρόντος επιβάλλεται υπέρ της Γεν. Συνομοσπονδίας των Εργατών της Ελλάδος εις τους μισθωτούς πάσης φύσεως α') δίδραχος μηνιαία και β') πεντάδραχος ετήσια εισφορά (Συνομοσπονδιακή κάρτα) εισπρατομένη διά των Οργανισμών Κοινων. Ασφαλίσεως ή των εργοδοτών επί ταις ποιναίς του άρθρου 68 παρ. 3 του Ν. 6298 κατά τα δι' αποφάσεως του Υφυπουργού Εργασίας λεπτομερέστερον ορισθησόμενα. [...]», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 396, 24.10.1938.

<sup>502</sup> Γιώργος Φ. Κουκουλές, *Ελληνικά συνδικάτα: οικονομική αυτοδυναμία και εξάρτηση, 1938-1984. Συμβολή στη διερεύνηση της υπόθεσης ανυπαρξίας ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος*, Οδυσσεάς, Αθήνα 1984, σ. 26-27.

<sup>503</sup> *Μακεδονία*, 2.5.1940.

«[...] όταν λέγωμεν συνεργασίαν μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας, λέγωμεν κάτι το αυθυπονόητον αλλ' εκείνο το οποίον δεν είναι αυθυπονόητον είναι η συνεργασία μεταξύ των φορέων της εργασίας και των φορέων του κεφαλαίου δηλ. μέσα σε μια κοινωνία την οποίαν ας την ονομάσωμεν καπιταλιστικήν, δεν είναι αυθυπονόητον πράγμα η συνεργασία του κεφαλαίου, δηλ. των καπιταλιστών, αλλά με την κοινωνικήν μεταρρύθμισιν την οποίαν εκάμαμεν ημείς την συνεργασίαν αυτήν εκάμαμεν υποχρεωτικήν εκεί που δεν ήθελε να είναι θεληματική. [...]».<sup>504</sup>

Η κρατική καταστολή κατά την μεταξική περίοδο, πέραν των μέτρων για διάλυση σωματείων και οργανώσεων, έλαβε, επίσης, τη μορφή κατάθεσης πιστοποιητικών κοινωνικών φρονημάτων. Κατά τη διάρκεια της έρευνας στο ιστορικό αρχείο της Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., ανευρέθησαν τα πιστοποιητικά των Γιαννόπουλου Δημήτριου, Στοϊκού Αποστόλου, Μπαλαρή Χρήστου, Παπαδόπουλου Δημήτριου, Βολονάκη Νικόλαου, Ζήση Παναγιώτη και Ντόβα Δημήτριου,<sup>505</sup> κατά τα έτη 1937 και 1938. Σύμφωνα με τα διασωθέντα τεκμήρια, κατά το έτος 1939 η παροχή πιστοποιητικών κοινωνικών φρονημάτων στον κλάδο των τροχιοδρομικών πολλαπλασιάστηκε, καθώς εκδόθηκαν 21 πιστοποιητικά κοινωνικών φρονημάτων.<sup>506</sup> Σε αυτά τα στοιχεία πρέπει να συνυπολογιστούν και τα ονόματα των Γεώργιου Μακαρωνίδη και Νικόλαου Συνοδινού, για τους οποίους, αν και δεν υπάρχει καταχωρισμένο πιστοποιητικό κοινωνικού φρονήματος, βρέθηκε απόρρητο

---

<sup>504</sup> *Μακεδονία*, 2.5.1940.

<sup>505</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 4.01/3.

<sup>506</sup> Τα πιστοποιητικά κοινωνικού φρονήματος αφορούσαν τους Ιωάννη Στοΐλη, Αθανάσιο Πεντσούδη, Νικόλαο Κουκουλή, Κωνσταντίνο Γουλιανό, Βασίλειο Καΐναμήση, Γραμμένο Παγωνούδη, Ευριπίδη Παρτάλη, Ιωάννη Μαρκάκη, Γεώργιο Γεωργούδη, Θεόδωρο Γούτα, Θανάση Πασχάλη Ουζούν, Θεόδωρο Ασανά, Αθανάσιο Λουλούδη, Ιωάννη Γέργο, Αστέριο Γεωργανά, Αλέξανδρο Μπόγια, Αλβέρτο Σοέλ, Μάριο Παπαδόπουλο, Δημήτριο Γεωργίου, Αλέξανδρο Χατζηγιάννου και Κωνσταντίνο Ρούσσο. Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 4.01/2.



εσωτερικό έγγραφο της Εταιρείας με το οποίο φαίνεται η κατάθεσή του στο τμήμα Ειδικής Ασφαλείας Θεσσαλονίκης.<sup>507</sup>

Μέσα στο πλαίσιο του προγράμματος του Ιωάννη Μεταξά, αναφορικά με τα εργατικά, ήταν οι αυξήσεις των αποδοχών των εργαζομένων. Με υπηρεσιακή διαταγή, χορηγήθηκε στο μόνιμο προσωπικό της Κ.Ε.Τ.Η.Θ. από την 1<sup>η</sup> Μαΐου 1938 μηνιαίο επίδομα 240 δραχμών και αύξηση της τιμαριθμικής μονάδας από 19,5 σε 20,5 επί της βασικής μισθοδοσίας σε μεταλλικές δραχμές.<sup>508</sup> Αυτές οι κινήσεις εντάχθηκαν στην συλλογική σύμβαση εργασίας που υπεγράφη με τους εργαζομένους της Κ.Ε.Τ.Η.Θ. Σύμφωνα με αυτήν, «Εν Αθήναις σήμερον την 23<sup>η</sup> Ιουλίου 1938 εν τω Υπουργείω Εργασίας και παρουσία του Υπουργού Σιδηροδρόμων και Αυτοκινήτων κ. Γ. Σπυρίδωνος, του Υφυπουργού Εργασίας κ. Α. Δημητράτου, του Γεν. Διευθυντού Εργασίας κ. Π. Παυλάκη, του Διευθυντού παρά τω Υπουργείω Σιδηροδρόμων και Αυτοκινήτων κ. Ευγενίου Μπένση και του Τμηματάρχου Οργανισμών Διαιτησίας και Συλλογικών Συμβάσεων του Υφυπουργείου Εργασίας κ. Ι. Παπαδημητροπούλου, οι κάτωθι υπογεγραμμένοι κ. κ. Φίλιππος Κοντογούρης, συνδιευθυντής και νόμιμος εκπρόσωπος της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτρισμού Θεσσαλονίκης, αφ' ενός, και Διον. Μπαρκάς, Γεν. Γραμματεύς και νόμιμος εκπρόσωπος της Γενικής Συνομοσπονδίας εργατών της Ελλάδος, Γεωργ. Αηδονάς και Χρήστος Παπαθανασίου, αφ' ετέρου, ως εκπρόσωποι του συνόλου του προσωπικού της Εταιρείας, απεφάσισαν την υπογραφήν της παρούσης συλλογικής

---

<sup>507</sup> «13 Δεκεμβρίου 1939 [...] Συνημμένες πέμπομεν υμίν το υπ' αριθ. 82474 από της 1<sup>ης</sup> τρέχοντος έγγραφον του Υφυπουργείου Δημοσίας Ασφαλείας μετά του ταυταριθμού πιστοποιητικού κοινωνικών φρονημάτων επ' ονόματι του μονιμοποιηθέντος ήδη εργάτου Μακαρωνίδα Γεωργίου του Κωνσταντίνου [...]», «12 Δεκεμβρίου 1939 [...] Συνημμένες πέμπομεν υμίν το υπ' αριθ. 24/3/10306 ε.ε. έγγραφον του Τμήματος Ειδικής Ασφαλείας Θεσσαλονίκης μετά του προσηρητημένου αυτό ταυταριθμού από 24 Μαρτίου ε.ε. πιστοποιητικού περί των κοινωνικών φρονημάτων του παρ' υμίν εργαζομένου Συνοδινού Νικολάου [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 4.01/4.

<sup>508</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 6.06.

συμβάσεως εργασίας, αφορώσης το υπαλληλικόν, εργατοτεχνικόν και υπηρετικόν προσωπικόν της ρηθείσης [...]».<sup>509</sup> Αναφορικά με τη μισθοδοσία, οριζόταν ότι η Κ.Ε.Τ.Η.Θ. θα παραχωρούσε 4.450.000 δραχμές για τις αποδοχές των εργαζομένων, ποσό στο οποίο είχε συνυπολογιστεί και η εισφορά στο Ταμείο Συντάξεως και στο Ταμείο Αλληλοβοήθειας.<sup>510</sup>

Κατά τη διάρκεια της Κατοχής, η δράση των εργαζομένων της Εταιρείας εξαφανίστηκε εξ ολοκλήρου, δεδομένου ότι οι εργαζόμενοι τελούσαν υπό παρακολούθηση από τις κατοχικές δυνάμεις.<sup>511</sup> Κατά το 1941, στην υπηρεσία πραγματοποιήθηκε εκκαθάριση του προσωπικού, καθώς οι κατοχικές γερμανικές δυνάμεις εισηγήθηκαν την αποπομπή των εβραϊκής καταγωγής εργαζομένων.<sup>512</sup> Σύμφωνα με εντολή του Υπουργού Γενικού Διοικητή Μακεδονίας του Μαρτίου 1943, οι υπηρεσίες της πόλης έπρεπε να υποβάλουν στην Υπηρεσία Διαχείρισης Ισραηλίτικων Περιουσιών καταστάσεις των Εβραίων μισθωτών που αποπέμφθηκαν

---

<sup>509</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 6.06.

<sup>510</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 6.06.

<sup>511</sup> Στράτος Ν. Δορδανάς, *Αντίποινα των γερμανικών αρχών κατοχής στη Μακεδονία (1941-1944)*, Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2002, σ. 192, υποσημείωση 196.

<sup>512</sup> «Έχουμε την τιμήν να γνωρίσωμεν υμίν ότι, δέκα ημέρας μετά την κατάληψιν της πόλεώς μας υπό των Γερμανικών Στρατευμάτων, εξητήθη παρ' ημών, προφορικός υπό ενός διερμηνέως της Τοπικής Διοικήσεως, όπως, ιδία πρωτοβουλία ημών, απομακρύνωμεν εκ των διαφόρων υπηρεσιών της ημετέρας Εκμεταλλεύσεως τους Ισραηλίτας υπαλλήλους και εργατοτεχνίτας, πλην όμως απαντήσομεν ότι δεδομένου ότι η Εκμετάλλευσις ημών ασκείται διά λογαριασμόν του Ελληνικού Κράτους και εξαρτάται υπό του Υπουργείου Σιδηροδρόμων, δεν ήτο δυνατόν, άνευ εγγράφου διαταγής της Τοπικής Γερμανικής Διοικήσεως, να προβώμεν εις την εκτέλεσιν της προφορικής διαβιβασθείσης επιθυμίας της. Την 1<sup>ην</sup> Μαΐου ε.ε. αι Στρατιωτικάί Γερμανικάί Αρχαί, αίτινες διηκόλυνον ημάς εις ό,τι είχομεν ανάγκην (καύσιμον ύλην διά την λειτουργίαν των κινητήρων, βενζίνην διά τα συνεργεία της εναερίου γραμμής κλπ.), εξήτησαν όπως αναλάβωσι την περιφρούρησιν διά Γερμανών στρατιωτών των εγκαταστάσεων των εργοστασιών παραγωγής Α' και Β' ως και των κεντρικών ημών γραφείων και απέστειλον προς τούτο τας απαιτούμενας φρουράς. [...]», «Betreff: Entlassung unzuverlässiger Angestellter und Arbeiter. In Ausfolgung Ihres mündlichen Befehles, beehren wir uns Ihnen hierdurch mitzuteilen, das der Arbeiter Abagiu Benson ab I. Juni nicht mehr bei uns beschäftigt wird. Bei dieser Gelegenheit mochten wir Ihnen bekannt machen, das wir ab I. Juni ds. Jahres auch andere II Angestellte sowie auch II Arbeiter entfernt haben, da ihre Ausweise, die z. freien Eintritt in das E.W. dienen von der dam. Ortskommandatur (Hauptmann Schottl) nicht abgestempelt wurden. Wir haben nun diese 23 Personen (Juden) entfernt, da uns aber keine schriftlicher Befehl zu ihrer Entlassung eingereicht wurde, sind wir gezwungen diese wie früher zu bezahlen, obwohl sie nicht mehr bei uns beschäftigt werden. [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 3.02.

από τα εργασιακά τους καθήκοντα με ονόματα, αντικείμενο εργασίας, προσόντα και μισθό. Βάσει του σχετικού εγγράφου, στις θέσεις τους θα προσλαμβάνονταν Έλληνες άνεργοι. Το κείμενο κοινοποιήθηκε στη Διοίκηση της Κ.Ε.Τ.Η.Θ. προκειμένου να υιοθετηθεί η εν λόγω πρακτική για τους απολυθέντες Εβραίους εργαζομένους της υπηρεσίας.<sup>513</sup> Τον ίδιο μήνα, η ναζιστική διοίκηση της Θεσσαλονίκης, υπό τις οδηγίες των Dieter Wisliceny και Alois Brunner, έθεσε σε εφαρμογή το σχέδιο γκετοποίησης και εκτόπισης σε στρατόπεδα συγκέντρωσης των Εβραίων της πόλης.<sup>514</sup> Αναφορικά με τους εργαζομένους ελληνικής καταγωγής, δίνονταν αυξήσεις, οι οποίες, όμως δημιουργούσαν τριβές ανάμεσα στους εργαζομένους, όπως μαρτυρείται από έγγραφο προς το υπουργείο Συγκοινωνίας το 1942.<sup>515</sup> Η οικονομική κατάσταση κατά τη διάρκεια της Κατοχής και η απουσία προϊόντων σε προσιτές τιμές οδήγησαν τους τροχοδρομικούς στη σύσταση του *Προμηθευτικού και Καταναλωτικού Συνεταιρισμού των Υπαλλήλων και Εργατών της ΚΕΤΗΘ*. Ο συνεταιρισμός είχε στόχο «[...] την οικονομική προαγωγή των υπαλλήλων και εργατών της Κρατικής Εκμεταλλεύσεως διά συνάψεως συμβάσεων και ιδρύσεως πρατηρίων προς προμήθειαν υπ' αυτών διαφόρων αντικειμένων [...]».<sup>516</sup> Η συνεταιριστική μερίδα ανερχόταν σε 1000 δραχμές. Ιδρυτές ήταν οι Βασίλειος Γιάγκου, Κωνσταντίνος Γεωργάκης, Δημοσθένης Στυλιανού, Βασίλειος Κέκκας, Μιλτιάδης Μητρέζος, Αντώνιος Βατζαχάκης, Κωνσταντίνος Φραγκόπουλος, Νικόλαος Καβαλάκης, Βασίλειος Κωτόπουλος, Χρήστος Δέλιος, Δανήλ Αρτόπουλος, Παναγιώτης Διονυσόπουλος, Πέππας Κωστής, Ευάγγελος Γραψόπουλος, Γεώργιος Γαλανάκης, Δημήτριος Βαμβακάς, Ιωάννης

---

<sup>513</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 3.02.

<sup>514</sup> Mark Mazower, *Θεσσαλονίκη. Πόλη των φαντασμάτων. Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι 1430-1950*, (μτφρ.) Κώστας Κουρεμένος, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σ. 503-509.

<sup>515</sup> «[...] Ως είναι φυσικόν οι κ. κ. Μαντζανόπουλους και Τέλλογλου μοι διεμαρτυρήθησαν επανειλημμένως και ουδένα τρόπον διευθετήσεως του ζητήματος των έως σήμερον εύρον, θεωρώ δε δικαιολογημένας τας διαμαρτυρίας των καθ' ότι αφ' ενός μεν είναι διπλωματούχοι Μηχανικοί και αφ' ετέρου προϊστάμενοι Υπηρεσιών [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 6.06.

<sup>516</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.02, φάκ. 100.

Παντάλης, Κωνσταντίνος Πετκάρης, Αντώνιος Μακράκης, Αθανάσιος Τραγανίτης, Λάμπρος Κουτσονίκας, Ισαάκ Μάνο, Αθανάσιος Μιχαηλίδης, Εμμανουήλ Ψωμόπουλος, Νικόλαος Σταυρακάκης και Αλέξανδρος Μπόγιας.<sup>517</sup> Ο συνεταιρισμός συνέχισε να δραστηριοποιείται και κατά τη μεταπολεμική περίοδο, καθώς η οικονομική κατάσταση της χώρας και η συμπίεση των μισθών και των ημερομισθίων δεν επέτρεπαν τη βελτίωση της οικονομικής θέσης των εργαζομένων.<sup>518</sup> Έτσι, ο συνεταιρισμός το 1948 διέθετε 740 μέλη.<sup>519</sup> Στην ίδια κατεύθυνση ήταν και η ίδρυση του *Προμηθευτικού και Καταναλωτικού Συνεταιρισμού Συνταξιούχων και δικαιούχων τροχιοδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης* το 1949. Στόχος του συνεταιρισμού ήταν «[...] οικονομικήν προαγωγήν των μελών διά της συνάψεως συμβάσεων και της ιδρύσεως πρατηρίων προς προμήθειαν υπ' αυτών διαφόρων αντικειμένων αναλωτών ήτοι τροφίμων, υποδήσεως, επενδύσεως, και λοιπών χρεωδών υπό όρους ευνοϊκούς [...]».<sup>520</sup> Οι συνέταιροι «[...] Ευθύνονται απέναντι του Συνεταιρισμού ή των πιστωτών αυτού αλληλεγγύως, διά ποσόν ίσον προς το ποσόν, εις το οποίο ανέρχονται ολόκληροι αι μερίδες, δι' ας ενεγράφη κάποιος [...] Ευθύνονται και διά τας υποχρεώσεις του Συνεταιρισμού, τας συναφθείσας προ της εισόδου αυτών εις τον Συνεταιρισμόν [...] καταβάλουσιν εις το Ταμείον [...] οριζομένης εισφοράς [...]».<sup>521</sup> Τα κεφάλαια του συνεταιρισμού «[...]καταρτίζονται 1) Διά των συνεταιρικών μερίδων και 2) Διά του τακτικού και εκτάκτου αποθεματικού κεφαλαίου. Η Συνεταιρική μερίς ορίζεται εις δραχμάς 200.000».<sup>522</sup> Ιδρυτές ήταν οι Ιωάννης Κοντογιάννης, Δημ. Παπαθεοδώρου, Θεοδ. Αθανασιάδης, Πέτρος Λεονάρδος, Σάββας Σπάρταλης, Ανδρέας Γιούρος, Ιωάννης Παπαϊωάννου,

<sup>517</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.02, φάκ. 100.

<sup>518</sup> Χριστόφορος Βερναρδάκης, Γιάννης Μαυρής, *Κόμματα και κοινωνικές συμμαχίες στην προδικτατορική Ελλάδα*, Εξάντας, Αθήνα 1991, σ. 120-124.

<sup>519</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.02, φάκ. 100.

<sup>520</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.04, φάκ. 360.

<sup>521</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.04, φάκ. 360.

<sup>522</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.04, φάκ. 360.

Νικ. Καπετανόπουλος, Παντ. Πολιτίδης, Απ. Παπαγεωργίου, Αθ. Παπακωνσταντίνου, Γεωρ. Παμπόρης, Χρήστος Βυζαΐτης και Σταύρος Πανδρειάς.<sup>523</sup>

Η λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου σήμανε την επανεκκίνηση του αγώνα για τον έλεγχο του συνόλου των εργατικών σωματείων, πρωτοβάθμιων, δευτεροβάθμιων και τριτοβάθμιων. Σε πανελλαδικό επίπεδο, κινητοποιήθηκαν οι δυνάμεις για τον έλεγχο της Γ.Σ.Ε.Ε. Στο 8<sup>ο</sup> Συνέδριο το Μάρτιο του 1946, ο Εργατικός Αντιφασιστικός Σύνδεσμος κυριάρχησε εκμεταλλευόμενος την αποχή της Εθνικής Ρεφορμιστικής Εργατικής Παράταξης. Η εκτελεστική επιτροπή που δημιουργήθηκε διατήρησε κενές της θέσεις της Ε.Ρ.Ε.Π.<sup>524</sup> Αυτό το γεγονός δεν είχε, όμως, σημασία, καθώς στις εκλογές της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 1946 το Λαϊκό Κόμμα του Παναγιώτη Τσαλδάρη και οι μοναρχικοί σύμμαχοί του κέρδισαν την κοινοβουλευτική πλειοψηφία. Σε αυτές τις εκλογές η Αριστερά απείχε καταγγέλλοντας το καθεστώς λευκής τρομοκρατίας υπό το οποίο αυτές διενεργήθηκαν.<sup>525</sup> Παρά το γεγονός αυτό, ο ΕΡΓΑΣ συνέχισε τις προσπάθειες για την επίτευξη συμφωνιών με τις λοιπές συνδικαλιστικές παρατάξεις, μέχρι τη διάλυσή του, όταν το Κ.Κ.Ε. κηρύχθηκε παράνομο.<sup>526</sup> Τα επόμενα χρόνια χαρακτηρίστηκαν από τις προσπάθειες των ελληνικών κυβερνήσεων και της Αμερικανικής Αποστολής Βοήθειας (Α.Μ.Α.Γ.) να κυριαρχήσουν στα εργατικά σωματεία και τη Γ.Σ.Ε.Ε., εξαλείφοντας τις κομμουνιστικές επιρροές. Η πρακτική αυτή εντασσόταν στο ευρύτερο πλαίσιο της

---

<sup>523</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS003.04, φάκ. 360.

<sup>524</sup> Αδαμαντία Πόλλις, «Επέμβαση των ΗΠΑ στα ελληνικά εργατικά σωματεία, 1947-1950», *Η Ελλάδα στη δεκαετία 1940-1950. Ένα έθνος σε κρίση*, (επιμ.) Ι. Ο. Ιατρίδης, (μτφρ.) Μαργαρίτα Δρίτσα, Αμαλία Λυκιαρδοπούλου, Θεμέλιο, Αθήνα 1984, σ. 469.

<sup>525</sup> Θανάσης Δ. Σφήκας, *Πόλεμος και ειρήνη στη στρατηγική του ΚΚΕ 1945-1949*, Φιλίστωρ, Αθήνα 2001, σ. 16-17.

<sup>526</sup> Αδαμαντία Πόλλις, «Επέμβαση των ΗΠΑ στα ελληνικά εργατικά σωματεία, 1947-1950», *ό.π.*, σ. 469.

αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής, η οποία έθετε ως πρωτεύοντα στόχο την αναχαίτιση του κομμουνισμού.<sup>527</sup>

Σε δευτεροβάθμιο επίπεδο, στη Θεσσαλονίκη, αντίστοιχες ήταν οι κινήσεις για τον έλεγχο του Ε.Κ.Θ. Επί Μεταξά, στη διοίκησή του είχε τοποθετηθεί ο Δημήτρης Θεοδώρου, ο οποίος διατηρήθηκε στην ηγεσία του οργάνου και επί Κατοχής, μέχρι το 1944. Το 1942, για μερικούς μήνες, ο Θεοδώρου καθαιρέθηκε και αντικαταστάθηκε από τον εργαζόμενο των τροχιοδρόμων Παπαθανάση, ο οποίος ήταν άνθρωπος του Γκοτζαμάνη.<sup>528</sup> Κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου, οι συνδικαλιστικές δυνάμεις του ΕΡΓ.Α.Σ., του Πανελληνίου Επαγγελματικού Σωματείου των Εργαζομένων και της Ανεξάρτητης Συνδικαλιστικής Παράταξης προσπαθούν να κυριαρχήσουν. Την 21<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1945, το Ε.Κ.Θ. οργάνωσε συνέδριο για την εκλογή της νέας διοίκησης, στην οποία οι δυνάμεις του ΕΡΓ.Α.Σ συγκέντρωσαν τις 21 από τις 25 έδρες.<sup>529</sup> Τον Απρίλιο του ίδιου έτους, όμως, η διορισμένη ηγεσία της Γ.Σ.Ε.Ε. τοποθέτησε στη διοίκηση του Ε.Κ.Θ. το Δημήτρη Θεοδώρου, γεγονός που προκάλεσε τις αντιδράσεις της Αριστεράς.<sup>530</sup> Ο Θεοδώρου, με την ανάληψη των καθηκόντων του, συνέστησε το Δημοκρατικό Εργατικό Αντιφασιστικό Μέτωπο, με τη σύμπραξη των σοσιαλιστών.<sup>531</sup> Με τη νίκη του Παναγιώτη Τσαλδάρη στις εκλογές του 1946, κινητοποιείται εντονότερα το κράτος εναντίον των αριστερών συνδικαλιστικών οργανώσεων, με αποτέλεσμα την κατάληψη του Ε.Κ.Θ. από την Αστυνομία και την αντικατάσταση της διοίκησής του από κρατικούς υπαλλήλους. Στις 27 Αυγούστου,

---

<sup>527</sup> Adamantia Pollis, «United States foreign policy towards authoritarian regimes in the Mediterranean», *Millennium-Journal of International Studies*, 4 (1975), σ. 28-51.

<sup>528</sup> Νίκος Α. Μαραντζίδης, «Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη 1941-1983», *Το εργατικό-συνδικαλιστικό κίνημα της Θεσσαλονίκης. Η ιστορική φυσιογνωμία του*, (επιμ.) Γιώργος Αναστασιάδης, Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης «Θεσσαλονίκη 1997», Θεσσαλονίκη 1997, σ. 167.

<sup>529</sup> *Ο.π.*, σ. 191.

<sup>530</sup> Γρ. Παντελόγλου, «Ελληνικό συνδικαλιστικό κίνημα: οι απεργίες της περιόδου 1945-1949», *Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων*, 1 (1996), σ. 104.

<sup>531</sup> *Μακεδονία*, 19.4.1945, 22.4.1945.

συστάθηκε νέο διοικητικό όργανο αποτελούμενο από μέλη της Ε.Μ.Ε., με πρόεδρο το Δ. Θεοχαρίδη, αντιπρόεδρο τον Κ. Μπάλτα των τροχιοδρομικών και γενικό γραμματέα το Δ. Εμμανουηλίδη. Το 1947, το συνδικαλιστικό κίνημα της πόλης τριχοτομήθηκε, καθώς, με την υποστήριξη των Φιλελευθέρων, δημιουργήθηκε ο πυρήνας των Θεοδώρου και Σταυρίδη.<sup>532</sup> Η σύγκρουση αυτών των δυνάμεων καθόρισε την πορεία του Ε.Κ.Θ. κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου μέχρι και τον Οκτώβριο του 1950, όταν κυριάρχησε ο Δημήτρης Θεοδώρου.

Σε πρωτοβάθμιο επίπεδο, η συνδικαλιστική δράση των τροχιοδρομικών περιορίστηκε σε μεγάλο βαθμό. Η Κατοχή εξασθένησε τη δυναμική των κινητοποιήσεών τους, γεγονός που επιτάχθηκε από τις προσπάθειες των μεταπολεμικών κυβερνήσεων να θέσουν το συνδικαλιστικό κίνημα στο σύνολό του υπό τον έλεγχό τους. Η όποια δράση τους εντάχθηκε στο κλίμα της περιρρέουσας οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης. Μεταπολεμικά, σε συνέλευση των μελών του την 23η Απριλίου 1945 συμμετείχαν 516 εκ των 955 εγγεγραμμένων μελών, με θέμα τροποποιήσεις άρθρων του καταστατικού που αφορούσαν την εύρυθμη λειτουργία του.<sup>533</sup> Στη συνέλευση προέδρευε ο Χρήστος Παστελλάς και εισηγητής των τροποποιήσεων ήταν ο Παύλος Χαμηλομάτης.<sup>534</sup> Την ίδια περίοδο πρόεδρος του σωματείου ήταν ο Γεώργιος Γεωργούδης, αντιπρόεδρος ο Ευθύμιος Μπαλατσούκας, γραμματέας ο Πέτρος Μεσθανέας, ταμίας ο Ιωάννης Αμάραντος και σύμβουλοι οι Ευρ. Παρτάλης, Χαράλαμπος Σακκάς, Απόστολος Γονίδας, Μιχαήλ Χρυσafiδης,

---

<sup>532</sup> Νίκος Α. Μαραντζίδης, «Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη 1941-1983», *ό.π.*, σ. 199-200.

<sup>533</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>534</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

Σωτήριος Γεωργούδης, Φώτης Κατσαρής, Ιωάννης Λιόλιος, Στέργιος Τσάκαλος, Γεώργιος Χαρατζής και Γεώργιος Μακαρωνίδης.<sup>535</sup>

Μετά την Κατοχή, η κυβέρνηση Παπανδρέου και Σβώλου προσπάθησε να ανοικοδομήσει το φυσικό κεφάλαιο της χώρας, εισάγοντας την κυκλοφορία νέας δραχμής που αντιστοιχούσε σε 50 δις. παλιές δραχμές και παγώνοντας τους μισθούς σε χαμηλά επίπεδα.<sup>536</sup> Από τον Ιούνιο του 1945 ξεκίνησε, επίσης, η εφαρμογή του προγράμματος νομισματικής σταθεροποίησης του Βαρβαρέσου, η οποία, όμως, δεν έτυχε της υποστήριξης κανενός κόμματος.<sup>537</sup> Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, οι εργαζόμενοι της Κ.Ε.Τ.Η.Θ. συμμετείχαν στις απεργιακές κινητοποιήσεις του Απριλίου-Μαΐου 1945.<sup>538</sup> Η συμμετοχή τους στην απεργία ήταν καθολική, καθώς, σε σύνολο 1030 εργαζομένων, απείργησαν όλοι.<sup>539</sup> Κύριο αίτημα, σύμφωνα με τα αρχεία της Γενικής Διοίκησης, ήταν η καταβολή του πασχαλινού δώρου.<sup>540</sup> Λύση στο πρόβλημα δόθηκε με καταβολή επιδόματος 3000 δραχμών για το Πάσχα και αύξηση 125% του μισθού.<sup>541</sup> Τον Ιούνιο του ίδιου έτους, οι τροχιοδρομικοί κήρυξαν εκ νέου

---

<sup>535</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 106.

<sup>536</sup> Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Οικονομική σταθεροποίηση και πολιτική αστάθεια στην Ελλάδα, 1944-1947», *Μελέτες για τον Εμφύλιο Πόλεμο 1945-1949*, (επιμ.) Lars Baerentzen, Γιάννης. Ο. Ιατρίδης, Ole L. Smith, Ολκός, Αθήνα 1992, σ. 31.

<sup>537</sup> Σ. Θωμαδάκης, «Αδιέξοδα της ανασυγκρότησης και οικονομικοί θεσμοί του μεταπολεμικού κράτους», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945-1967)*, 4<sup>ο</sup> Επιστημονικό Συνέδριο, Πάντειον Πανεπιστήμιο, 24-27 Νοεμβρίου 1993, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα 1994, σ. 36.

<sup>538</sup> Γρ. Παντελόγλου, «Ελληνικό συνδικαλιστικό κίνημα: οι απεργίες της περιόδου 1945-1949», *ό.π.*, σ. 105.

<sup>539</sup> Μ. Παπαγιάννης, «Οι αγώνες της εργατικής τάξης της Θεσσαλονίκης», *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*, 39 (1945), σ. 23.

<sup>540</sup> «Λόγω της μη εγκαίρου εγκρίσεως του Πασχαλινού δώρου υπό των Υπουργείων Μεταφορών & Οικονομικών παρακαλώ όπως καταβληθή εις άπαν το Προσωπικόν της Κρατικής Εκμεταλλεύσεως Τροχιοδρόμων & Ηλεκτρισμού το ποσόν των τριών (3.000) χιλιάδων δραχμών, υπό τύπον οικονομικής ενισχύσεως. Εν περιπτώσει μη εγκρίσεως της καταβολής ως δώρου του εν λόγω ποσού υπό των ως άνω Υπουργείων δέον να θεωρηθή τούτο ως προκαταβολή επί των δεδουλευμένων ημερομισθίων.», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM002.01, φάκ. 55.1.

<sup>541</sup> «[...] εγκρίνομεν, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων περί καθορισμού της μισθοδοσίας του προσωπικού της ΚΕΤΗΘ, όπως, προς προσωρινήν ανακούφισιν αυτού, χορηγηθή αυτό επί εν δεκαήμερον, από 26.5.1945 η καταβαλλομένη εις έκαστον προκαταβολή δραχμών 3.000 εβδομαδιαίως έναντι αποδοχών καθορισθησομένων αρμοδίως ηυξημένων κατά 125%.», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM002.01, φάκ. 55.1.



απεργία, με αίτημα την εκπλήρωση των υποσχέσεων για αυξήσεις.<sup>542</sup> Σε έγγραφο της Γενικής Διοίκησης Βορείου Ελλάδος προς το υπουργείο Συγκοινωνιών, η αδυναμία επίλυσης του μισθολογικού των τροχιοδρομικών αποτελούσε πηγή δυσλειτουργίας της υπηρεσίας.<sup>543</sup> Αξίζει αναφοράς το γεγονός ότι ο συνδικαλιστικός φορέας που ανέλαβε τη διαμεσολάβηση για την ικανοποίηση των αιτημάτων των εργαζομένων ήταν ο Σύνδεσμος Τροχιοδρομικών, γεγονός που προκαλούσε τη δυσφορία της διοίκησης της Κ.Ε.Τ.Η.Θ.<sup>544</sup> Προκειμένου να περιοριστεί η δυναμική των διεκδικήσεων του *Συνδέσμου*, συστάθηκε το 1947 ο *Εθνικός Σύνδεσμος Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης*, που σκοπός του ήταν η «[...] προαγωγή και εξασφάλισης των επαγγελματικών συμφερόντων των μελών του, η κοινωνική μόρφωσις αυτών και η μέριμνα δια την δίκαιην αμοιβήν των ως και η επίλυσις των μεταξύ των μελών του και των προϊσταμένων διαφορών.»<sup>545</sup> Η ιδρυτική συνέλευση πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Ε.Κ.Θ.<sup>546</sup> Μέλη του διοικητικού συμβουλίου το 1947 ήταν οι Μανούσος Μπαϊρακτάρης (πρόεδρος), Δημήτριος Σούλης (γενικός γραμματέας), Παναγιώτης Δημητριάδης (αντιπρόεδρος), Χρήστος

---

<sup>542</sup> «Από χθες τα μεσάνυχτα απήργησε το προσωπικό των τροχιοδρόμων και εταιρείας ηλεκτροφωτισμού ύστερα από τη αθέτηση των υποσχέσεων που είχαν δοθεί για αυξήσεις. Στις συζητήσεις της εποπτικής επιτροπής που γίνονται για τις εκλογές των εργατικών σωματείων, οι αντιπρόσωποι των διορισμένων της Συνομοσπονδίας από τους Θεοδώρου και Μυλωνά, προσπαθούν να πετύχουν αναβολή των εργατικών εκλογών, αντίθετα από τη θέληση της εργατικής τάξης», *Ριζοσπάστης*, 21.6.1945.

<sup>543</sup> «Μη καθορισμός μισθολογίων υπαλλήλων, [...] και εργατών Κρατικής Εκμεταλλεύσεως Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης καθίσταται πρόξενος ανωμαλιών [...] Απευθύνω θερμήν παράκλησιν διά ταχεία των ρύθμισιν [...] προς πρόληψιν των ανωμαλιών. [...] Επίσης λόγω μη αποστολής [...] ρουχισμού [...] παρίσταται ανάγκη εγκρίσεως [...] δαπανών [...]», Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM002.01, φάκ. 55.1.

<sup>544</sup> «Έχομεν την τιμήν να γνωρίσωμεν υμίν ότι, ως διεπιστώσαμεν εκ της εξετάσεως διαφόρων αιτημάτων του προσωπικού της ενταύθα Κρατικής Εκμεταλλεύσεως τροχ/μων & Ηλεκτρισμού, υποβληθέντων ημίν παρά του Συνδέσμου τροχ/κών & Ηλεκτροτεχνιτών Θεσ/νίκης, η απ' ευθείας επικοινωνία και αλληλογραφία του καθ' υμάς Υπουργείου μετά του Συνδέσμου τούτου, επί διαφόρων ζητημάτων [...], μειοί αφ' ενός το κύρος της Δ/σεως της Εκμεταλλεύσεως έναντι του προσωπικού και άγει αυτήν προ σοβαρών δυσχερειών εις την διαχείρισιν των εκάστοτε ανακυπτόντων ζητημάτων, αφ' ετέρου δε ενθαρρύνει ιδιαίτερος την οργάνωσιν του Συνδέσμου τούτου εις την συνεχήν επαύξησιν των αξιώσεων αυτής διά τα μέλη της και παρέχει την αφορμήν δημιουργίας διαρκών ανωμαλιών δι' απειλουμένων απεργιών, στάσεων κ.λπ. εις βάρος της ομαλούς εξελίξεως της ζωής της πόλεως και της επιβολής της νομίμου τάξεως, διά την αντιμετώπισιν των οποίων παρίσταται ανάγκη λήψεως εκάστοτε παρά την ενταύθα Αρχών διαφόρων εκτάκτων μέτρων. [...]', Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., ADM002.01, φάκ. 55.1.

<sup>545</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1748α.

<sup>546</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1748α.

Καλός (ταμίας), Θωμάς Οικονομόπουλος, Βασίλειος Γιάγκου, Πέτρος Κατσαρός, Κωνσταντίνος Χριστόπουλος, Γεώργιος Βακάς, Κωνσταντίνος Βογιατζής, Παναγιώτης Πετρίδης, Παναγιώτης Στρατηγόπουλος και Αντώνιος Μαρκάκης (σύμβουλοι).<sup>547</sup> Το σωματείο ήταν εγγεγραμμένο στα μητρώα του Ε.Κ.Θ.<sup>548</sup> Σύμφωνα με την αποδελτίωση της εφημερίδας *Λαϊκή Φωνή* που πραγματοποίησε ο Νίκος Μαραντζίδης, οι τροχιοδρομικοί απείργησαν ξανά την 22.11.1945, την 8.1.1946 και την 20.6.1946.<sup>549</sup> Τα βασικά αιτήματα των κινητοποιήσεων ήταν οικονομικού χαρακτήρα και δεν απείχαν από αυτά που εξέφρασε η διοίκηση του Ε.Κ.Θ. στον υπουργό Οικονομικών Χέλμη, τον Ιούνιο του 1947.<sup>550</sup> Το 1949, παρατηρήθηκε έντονη κινητοποίηση των εργατικών σωματείων λόγω των μεταρρυθμίσεων στον τομέα κοινωνικών ασφαλίσεων.<sup>551</sup> Οι τροχιοδρομικοί συμμετείχαν στο νέο κύμα απεργιακών κινητοποιήσεων, με αίτημα τις αυξήσεις των μισθών τους χωρίς την ταυτόχρονη αύξηση του κόστους διαβίωσης,<sup>552</sup> απέχοντας από την εργασία τους κατά την 28<sup>η</sup> Νοεμβρίου.<sup>553</sup> Εκτός από τις απεργιακές κινητοποιήσεις, κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου οι κομμουνιστές τροχιοδρομικοί έπεσαν θύματα βίας και κρατικής καταστολής. Χαρακτηριστική ήταν η περίπτωση

---

<sup>547</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1748α.

<sup>548</sup> Ιστορικό Αρχείο Ε.Κ.Θ., *Βιβλίον Πρακτικών Διοικήσεως Ε.Κ.Θ. 27/10/48-15/1/49*, Πρακτικά 40<sup>ης</sup> Συνεδρίασης της Διοικήσεως του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης της 14/1/49.

<sup>549</sup> Νίκος Α. Μαραντζίδης, «Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη 1941-1983», *ό.π.*, σ. 214-216.

<sup>550</sup> *Μακεδονία*, 17.6.1947.

<sup>551</sup> «Εντός των προσεχών ημερών θ' αρχίσει τας εργασίας της η συσταθείσα εξ' υπουργών Επιτροπή διά την εξέτασιν του καταρτισθέντος υπό του Διοικητού του Ι.Κ.Α. κ. Πάουελ σχεδίου διά την αναδιοργάνωσιν των κοινωνικών ασφαλίσεων. Εν τω μεταξύ, το όλον θέμα εξακολουθεί να παραμένει εκκρεμές, λόγω της οξείας διαστάσεως, η οποία έχει επέλθει μεταξύ της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών και του κ. Πάουελ. Η επιτροπή, η οποία έχει συσταθεί εξ' αντιπροσώπων της Αμερικανικής Αποστολής και της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών, δεν επροχώρησεν εις το έργον της, όπως επίσης το συλληθέν προ ημερών διοικητικόν συμβούλιον του Ι.Κ.Α. δεν κατόρθωσε να άρει τας διαφωνίας μετά του κ. Πάουελ, η δε συνεδρίασις διεκόπη, χωρίς να επέλθη συνεννόησις. Ο πρόεδρος του συμβουλίου κ. Περράκης, ως και οι εργατικοί και εργοδοτικοί αντιπρόσωποι κατηγορήσαν τον κ. Πάουελ ότι κατήργησε θέσεις, εδημιούργησε νέας τοιαύτας και ότι γενικώς προέβη εις πράξεις αντικειμένας εις τους κανονισμούς. [...]», *Ελευθερία*, 20.11.1949.

<sup>552</sup> Νίκος Α. Μαραντζίδης, «Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη 1941-1983», *ό.π.*, σ. 218.

<sup>553</sup> «[...] Αύριον κηρύσσεται εις Θεσσαλονίκην 24ωρος απεργία των τροχιοδρομικών και αυτοκινητιστών. [...]», *Ελευθερία*, 27.11.1949.

του Βασιλείου Δούκα, ο οποίος φυλακίστηκε και εκτοπίστηκε.<sup>554</sup> Επίσης, ο Δημήτριος Μαριόγλου, μέλος του *Συνδέσμου Τροχιοδρομικών*, καταδικάστηκε σε θάνατο από το Στρατοδικείο Θεσσαλονίκης ως σαμποτέρ και εκτελέστηκε τη 19<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1949.<sup>555</sup>

Η επικείμενη κατάργηση των τροχιοδρόμων, αν και ήγειρε πολλές αντιδράσεις από διάφορους φορείς και σωματεία, όπως αναφέρθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας, δεν οδήγησε τα μέλη του *Συνδέσμου* σε απεργιακές κινητοποιήσεις, αλλά σε συσκέψεις με τον προεδρεύοντα του Ε.Κ.Θ. Θεοδώρου,<sup>556</sup> με στόχο να ενταχθεί το εργατικό δυναμικό της κρατικής εκμετάλλευσης στον υπό σύσταση Ο.Α.Σ.Θ.<sup>557</sup> Όσο για τους συνταξιούχους τροχιοδρομικούς, αυτοί αιτούνταν την υπαγωγή τους στο Ι.Κ.Α., όπως οριζόταν από το άρθρο 24 της σύμβασης αφορούσα την ίδρυση του ΟΑΣΘ,<sup>558</sup> ενώ οι συνταξιούχοι ηλεκτροτεχνίτες θα υπάγονταν στο ταμείο συντάξεως των εργαζομένων στη Δ.Ε.Η.<sup>559</sup> Για την επίλυση του ζητήματος εργασίας και

---

<sup>554</sup> «[...] Οι 36 πολιτικοί εξόριστοι είναι [...] Β. Δούκας συνδικαλιστικό στέλεχος [...]», *Ριζοσπάστης*, 21.1.1947. (Το οχηματαγωγό «Χειμάρρα» που τον μετέφερε στον τόπο εξορίας βυθίστηκε. Σύμφωνα με το *Ριζοσπάστη*, το όνομά του δεν συμπεριλαμβανόταν στους διασωθέντες πολιτικούς εξόριστους. *Ριζοσπάστης*, 22.1.1947)

<sup>555</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 1.01/287.

<sup>556</sup> *Μακεδονία*, 23.10.1957.

<sup>557</sup> «Σήμερα θα συνέλθω εις Αθήνας υπό την προεδρίαν του υπουργού συγκοινωνιών και δημ. έργων σύσκεψις προκειμένου να εξετασθούν αι υποβληθείσαι τροπολογίαι υπό του συνδέσμου τροχιοδρομικών διά την πλήρη διασφάλισιν των δικαιωμάτων του εντασσομένου εις τον ΟΑΣΘ προσωπικού και των συνταξιούχων. Προς τούτο ανεχώρησαν εις Αθήνας κληθέντες οι πρόεδροι του συνδέσμου τροχιοδρομικών κ. Αθανασούλιας και του συνδέσμου συνταξιούχων τροχιοδρομικών κ. Παπαϊωάννου.», *Μακεδονία*, 23.5.1957.

<sup>558</sup> «[...] Από 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1958 τα παρά τω Ταμείω Συντάξεως και Πρόνοιας Προσωπικού Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης ησφαλισμένα πρόσωπα του κλάδου τροχιοδρόμων τα εντασσόμενα εις τον ΟΑΣΘ κατά το άρθρον 9 της μετ' αυτού συμβάσεως συνεχίζουν την ασφάλισιν των παρά τω ΙΚΑ, δι' άπαντας τους κλάδους ασφαλίσεως εφαρμοζομένων εφεξής των εκάστοτε διατάξεων της διεπούσης το ΙΚΑ νομοθεσίας, εξαιρέσει του κλάδου Συντάξεων, δι' όν εφαρμόζονται αύται μόνον ως προς το ύψος αυτών, ισχυουσών όμως των προϋποθέσεων συνταξιοδοτήσεως των προβλεπομένων υπό των διατάξεων του ως άνω ΤΣΠΠΤΗΘ. [...]», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 142, 6.8.1957.

<sup>559</sup> «Εις το εργατικόν κέντρον συνεσκέφθησαν οι αντιπρόσωποι των συνδέσμων προσωπικού ΔΕΗ κ. Κ. Πανταζής, Χ. Παπαμιχαήλ, Δ. Ξανθόπουλος, Στ. Ουζούνης [...], συνδέσμου συνταξιούχων ΔΕΗ κ. κ. Ι. Αγγέλου, Δ. Γαλανόπουλος και Ν. Μαθιουδάκης και του συνδέσμου συνταξιούχων τροχιοδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών κ. κ. Ι. Παπαϊωάννου και Θ. Γούτας. Η σύσκεψις συγκληθείσα υπό την προεδρίαν του προέδρου του ΕΚΘ κ. Θεοδώρου ησχολήθη με το θέμα του ασφαλιστικού οργανισμού των εργαζομένων εις την ΔΕΗ και των συνταξιούχων των προερχομένων εκ του κλάδου

ασφάλισης των εργαζομένων, ο σύνδεσμος τροchioδρομικών ευχαρίστησε τους βουλευτές που υποστήριξαν τα αιτήματά τους.<sup>560</sup> Τελευταίος πρόεδρος του *Συνδέσμου* ήταν ο Παναγιώτης Αθανασούλιας, ο οποίος πλαισιώθηκε από τον Εμμανουήλ Ράδο (αντιπρόεδρος), τον Κωνσταντίνο Καμπά (γενικός γραμματέας), το Δημήτριο Αποστόλου (ταμίας) και τους Γεώργιο Καρρά, Κωνσταντίνο Αργυρόπουλο, Απόστολο Μεϊμάρογλου και Κομνηνό Σκλαβιάδη (σύμβουλοι).<sup>561</sup>

---

του ηλεκτροφωτισμού. Το θέμα από μακρού απασχολεί τον κλάδο, τα μέλη του δε τελούν υπό διαρκή αγωνία, όσον αφορά την ασφάλισίν των, δεδομένου ότι εσχάτως το θέμα τούτο διά τους τέως τροchioδρομικούς επελύθη διά της διασφαλίσεώς των διά του ΟΑΣΘ. Απόφασις της συσκέψεως υπήρξεν όπως καταρτισθή οκταμελής επιτροπή, απαρτιζομένη εκ δύο αντιπροσώπων εξ εκάστου συνδέσμου των συμμετεχόντων εις την σύσκεψιν και του συνδέσμου προσωπικού των υπαλλήλων της ΔΕΗ, η οποία θα μελετήση το όλον θέμα του ασφαλιστικού των φορέως.», *Μακεδονία*, 24.8.1957.

<sup>560</sup> «Ο σύνδεσμος τροchioδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης δι' ανακοινώσεώς του ευχαριστεί τους βουλευτάς τους συμμετέχοντας εις την συζήτησιν και ψήφισιν του Ν.Δ. περί ιδρύσεως ΟΑΣΘ και οι οποίοι υπεστήριξαν μετά ζήλου την καλύτεραν εξασφάλισιν των κεκτημένων δικαιωμάτων της εργασίας και ασφαλίσεώς των.», *Μακεδονία*, 14.7.1957.

<sup>561</sup> *Εργατικός Αγών*, 16.5.1957.

## Κοινωνική πρόνοια

Αν και το ζήτημα της υγείας αποτελεί σημαντική παράμετρο της εμπειρίας των εργαζομένων, στις κοινωνικές επιστήμες δεν του αποδόθηκε η δέουσα σημασία. Το ενδιαφέρον για την ιστορία της εργασιακής υγείας προήλθε αρχικά από τους κοινωνικούς παρατηρητές του 19<sup>ου</sup> και των αρχών του εικοστού αιώνα, ενώ κατά το Μεσοπόλεμο εκφράστηκε το αίτημα για μια κοινωνική ιστορία της ιατρικής, η οποία θα περιέκλειε και τις εργασιακές συνθήκες.<sup>562</sup>

Το ενδιαφέρον της κοινότητας των ιστορικών κατά τη δεκαετία του '60 για την ιστορία των εργατών, αν και περιέκλειε ζητήματα κατοικίας, διατροφής και διαβίωσης, δεν περιελάμβανε το θέμα της εργασιακής υγείας. Ο κλάδος αυτός αναπτύχθηκε κατά τη δεκαετία του '80 στις Ηνωμένες Πολιτείες και σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες (Βρετανία, Γαλλία) από ιστορικούς της εργασίας και της ιατρικής.<sup>563</sup> Στους γενεσιουργούς παράγοντες της ιστορίας της εργασιακής υγείας θα έπρεπε να συμπεριληφθεί η πολιτική της Margaret Thatcher και του Ronald Reagan, που επέφερε πλήγματα στο κράτος πρόνοιας και στα ζητήματα εργασιακής υγείας και ασφάλειας.<sup>564</sup> Από το 1990 και μετά, η ιστοριογραφία της εργασιακής υγείας διευρύνεται θεματικά.

Στην Ελλάδα, ο κλάδος είναι πρόσφατος. Το ενδιαφέρον προέρχεται από την κοινωνιολογία της εργασίας και την ανθρωπολογία. Στην ιστοριογραφία, το ενδιαφέρον στρέφεται στην εισαγωγή της νομοθεσίας και στους θεσμούς κοινωνικής πολιτικής, ενώ εξαιρετικά ενδιαφέροντα είναι η διασύνδεση της ιστορίας της

---

<sup>562</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, «Άρρωστοι από εργασία; Ιστοριογραφικά και μεθοδολογικά ζητήματα της ιστορίας της υγείας των εργαζομένων», *Διερευνώντας τις κοινωνικές σχέσεις με όρους υγείας και ασθένειας: Η κοινωνική ιστορία της ιατρικής ως ερευνητικό πεδίο*, (επιμ.) Λήδα Παπαστεφανάκη, Μανόλης Τζανάκης, Σεβαστή Τρουμπέτα, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο 2013, σ. 89-115.

<sup>563</sup> Michael Quinlan, "The toll from toil does matter: occupational health and labour history", *Labour History*, 73 (1997), p. 1-29.

<sup>564</sup> David Rosner, Gerald Markowitz, *Deadly dust. Silicosis and the politics of occupational disease in twentieth-century America*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1991, p. xi.

εργασιακής υγείας με τις έμφυλες σχέσεις.<sup>565</sup> Το παρόν κεφάλαιο της εργασίας εντάσσεται μέσα σε αυτό το ιστοριογραφικό πλαίσιο και προσπαθεί να ερμηνεύσει τους θεσμούς κοινωνικής πρόνοιας που άπτονται των τροχιοδρομικών της Θεσσαλονίκης.

### Αλληλοβοήθεια και κοινωνική πρόνοια στο Μεσοπόλεμο

Όπως έχει διατυπωθεί παραπάνω, το ζήτημα των κοινωνικών ασφαλίσεων στην Ελλάδα προσέπιπτε στα κυρίαρχα ιδεολογήματα που επικρατούσαν στην Ευρώπη κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η φτώχεια θεωρούνταν ποινή για την αποτυχία και παρέκκλιση από τους κανόνες της αυτοβοήθειας, ενώ ο εργάτης θεωρούνταν υπεύθυνος της δυστυχίας του, νοούμενος ως διαπαιδαγωγούμενος ανήλικος. Ως εκ τούτου, η προστασία της εργασιακής υγείας από τον αλληλοβοηθητικό χαρακτήρα των πρώτων σωματείων.

Οι κοινωνικές ασφαλίσεις στην Ελλάδα αναδύθηκαν μέσα από τη διεύρυνση του ενδιαφέροντος για την αντιμετώπιση των προβλημάτων υγείας της κοινωνίας.<sup>566</sup> Τα πρώτα υγειονομικά μέτρα λήφθηκαν κατά την περίοδο διακυβέρνησης του Όθωνα και αποσκοπούσαν στην αντιμετώπιση των λοιμών. Το νομοθετικό, όμως, πλαίσιο που θεσπίστηκε δεν απείχε πολύ από το πνεύμα της εποχής, σύμφωνα με το οποίο το κράτος δεν αναλάμβανε καθήκοντα περίθαλψης.<sup>567</sup> Στον ευρωπαϊκό χώρο, εξάλλου, το πρώτο νομοθετικό πλαίσιο που αφορούσε τη βελτίωση των συνθηκών υγιεινής των πόλεων θεσπίστηκε το 1848 (Public Health Act).<sup>568</sup> Ως και τη λήξη των Βαλκανικών

---

<sup>565</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, τεχνολογία και φύλο...*, ό.π., σ. 27.

<sup>566</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, «Από την «υγιεινή των επιτηδευμάτων» στην «ηυξημένη νοσηρότητα της εργατικής τάξεως»: η επαγγελματική υγεία στην Ελλάδα, 1870-1940», *Δημόσια υγεία και κοινωνική πολιτική: ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η εποχή του*, (επιμ.) Γιάννης Κυριόπουλος, (μτφρ.) Χρύσα Τσαλικίδου, Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2008, σ. 265-286.

<sup>567</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική...*, ό.π., σ. 316.

<sup>568</sup> Nancy Krieger, «A vision of social justice as the foundation of public health: commemorating 150 years of the spirit of 1848», *American Journal of Public Health*, 88 (1998), p. 1603.

Πολέμων, οι παροχές προς τον τομέα της υγείας περικόπτονταν σταθερά προς όφελος της εξυπηρέτησης των εξωτερικών χρεών. Σύμφωνα με το Χρίστο Ζηλίδη, κατά την περίοδο 1860-1908 οι δαπάνες για την υγεία είχαν μειωθεί από 400.000 σε 326.000 δραχμές.<sup>569</sup> Η έξαρση, όμως, του υγειονομικού προβλήματος κατά την περίοδο 1912-1922 οδήγησε στη θέσπιση του νόμου «Περί επιβλέψεως της δημόσιας υγείας» το 1914.<sup>570</sup> Η νομοθεσία, όμως, λόγω περιορισμένων κρατικών κονδυλίων, υποδομών, αλλά και αντίληψης του κράτους ως παρατηρητή των προβλημάτων, δεν εφαρμόστηκε. Στα μέτωπα του πολέμου στη βόρεια Ελλάδα, η οργάνωση των στρατιωτικών δυνάμεων συνέβαλε στην οργάνωση του Γραφείου Υγιεινής Μακεδονίας το 1915 και της Διασυμμαχικής Μακεδονικής Επιτροπής.<sup>571</sup> Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η κατάσταση της δημόσιας υγιεινής επιδεινώθηκε λόγω της έλευσης των προσφύγων, της ανεπάρκειας των υποδομών και του χαμηλού επιπέδου διαβίωσης των εργατικών στρωμάτων. Αυτά τα δεδομένα οδήγησαν στη διατύπωση του αιτήματος για υγειονομική περίθαλψη του πληθυσμού μέσω κρατικής παρέμβασης. Πάνω σε αυτή τη βάση ιδρύθηκε το 1922 του Υπουργείο Υγιεινής και Κοινωνικής Πρόνοιας.<sup>572</sup> Εκτός αυτής της κίνησης, η ελληνική πολιτεία απευθύνθηκε στην Οργάνωση Υγείας της Κ.τ.Ε., η οποία διοργάνωσε αποστολές ειδικών στην Ελλάδα. Ανάμεσα στους απεσταλμένους συγκαταλεγόταν και ο διευθυντής του Τμήματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων του Δ.Γ.Ε., Adrien Tixier, ο οποίος στην έκθεση που συνέταξε για τη φυματίωση συμπεριέλαβε και τη θέσπιση των κοινωνικών

---

<sup>569</sup> Χρίστος Ζηλίδης, *Η ανοικτή περίθαλψη στην ελληνική ύπαιθρο...*, ό.π., σ. 92.

<sup>570</sup> *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 2, 2.1.1915.

<sup>571</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική...*, ό.π., σ. 319-320.

<sup>572</sup> Λήδα Παπαστεφανάκη, «Δημόσια υγεία, φυματίωση και επαγγελματική παθολογία στις ελληνικές πόλεις στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα: η αντιφατική διαδικασία του αστικού εκσυγχρονισμού», *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική πόλη. Πολεοδομικές πολιτικές και κοινωνικοπολιτικές ανακατατάξεις*, Πρακτικά Συνεδρίου, Χανιά 24-27 Οκτωβρίου 2002, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Βενιζέλος», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα 2005, σ. 156-158.

ασφαλίσεων.<sup>573</sup> Αυτά τα δεδομένα αποτέλεσαν τη θεωρητική μήτρα της γένεσης του πολιτικού ενδιαφέροντος για την υγεία των εργαζομένων, το οποίο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '20 μετουσιώθηκε σε πράξη. Ο πρώτος ασφαλιστικός νόμος που δεν περιοριζόταν σε ειδικές κατηγορίες εργαζομένων ήταν ο 2868/1922 «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως των εργατών και των ιδιωτικών υπαλλήλων».<sup>574</sup> Το Δεκέμβριο του 1923, η κυβέρνηση Γονατά, μετά τις γενικευμένες απεργίες του Αυγούστου, με Βασιλικό Διάταγμα εφήρμοσε τη νομοθεσία προωθώντας, ταυτόχρονα, την ίδρυση ταμείων ασθένειας.<sup>575</sup> Αποκορύφωμα των κινήσεων για θέσπιση συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων ήταν η ίδρυση του Ι.Κ.Α., με το Νόμο 6298/1934.<sup>576</sup>

Η διάχυση της έννοιας της πρόληψης και του επαγγελματικού κινδύνου μετά το 1914 αποτέλεσε το υπόβαθρο ίδρυσης του Ταμείου Αλληλοβοήθειας. Από την έρευνα επί των αρχείων στο Ιστορικό Αρχείο της Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., και πιο συγκεκριμένα από την έρευνα επί των χρονολογημένων εσωτερικών εγγράφων και ανακοινώσεων της Εταιρείας, εξάγεται το συμπέρασμα ότι το Ταμείο συστάθηκε πριν από το Μάρτιο του 1925.<sup>577</sup> Σύμφωνα με τον επικυρωμένο κανονισμό του Ταμείου του 1930,<sup>578</sup> και με βάση το άρθρο 2, «Πας υπάλληλος, τεχνίτης ή εργάτης, μόνιμος, προσωρινός ή έκτακτος συμμετέχει του Ταμείου υποχρεωτικώς, καθ' ην αναλογίαν κατωτέρω ορίζεται. [...]».<sup>579</sup> Το άρθρο 3 όριζε ότι «Την ιατρικήν υπηρεσίαν του Ταμείου εξασφαλίζει πάσης ειδικότητος ιατρικών προσωπικών. Εάν παρίσταται ανάγκη

---

<sup>573</sup> Sandrine Kott, «Une “communauté épistémique” du social? Experts de l’OIT et internationalisation des politiques sociales dans l’entre-deux-guerres», *Genèses*, 71 (2008), p. 31.

<sup>574</sup> *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 119, 20.7.1922.

<sup>575</sup> Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική...*, ό.π., σ. 394.

<sup>576</sup> *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 346, 10.10.1934.

<sup>577</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1.

<sup>578</sup> «Περί κυρώσεως Κανονισμού Ταμείου Αλληλοβοήθειας εκάστης των εν Ελλάδι Σιδηροδρομικών και Τροχιοδρομικών Επιχειρήσεων», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 398, 18.12.1930.

<sup>579</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1.



προσλαμβάνονται και φαρμακοποιοί διά την εξασφάλισιν υπηρεσίας της ειδικότητός των. [...]».<sup>580</sup> Το Ταμείο Αλληλοβοήθειας, βάσει του άρθρου 4, υποχρεούνταν να παρέχει ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλους τους εργαζομένους. Ιδιαίτερα για το μόνιμο προσωπικό, το Ταμείο κάλυπτε την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και των οικογενειών των εργαζομένων. Επιπλέον, έπρεπε να καταβάλλει τα 2/3 των απολαβών στους εργαζομένους που αδυνατούσαν να εργασθούν λόγω ασθένειας. Σημαντική ήταν η ρύθμιση για χορήγηση βοηθήματος ύψους μισθού ενός μηνός για τοκετό κάποιας υπαλλήλου ή συζύγου εργαζομένου. Επίσης, υπήρχε πρόβλεψη για παροχή εφάπαξ βοηθήματος στην οικογένεια θανόντων εργαζομένων, σε περίπτωση που αυτή δεν διέθετε άλλο βιοποριστικό μέσο ή εισόδημα. Ακόμα, το Ταμείο φρόντιζε να χορηγεί βοηθήματα σε μόνιμους υπαλλήλους οι οποίοι βρίσκονταν σε οικονομική δυσχέρεια. Τέλος, αναλάμβανε τα έξοδα κηδείας και μισθό ενός μήνα για τους θανόντες μόνιμους υπαλλήλους. Σχετικά με το έκτακτο προσωπικό, υπήρχε ρύθμιση σύμφωνα με την οποία οι εισφορές και οι παροχές τους εξομοιώνονταν με των μόνιμων υπαλλήλων κατόπιν ολοκλήρωσης ενός έτους παροχής υπηρεσιών στην Εταιρεία.<sup>581</sup> Οι πόροι του Ταμείου προέρχονταν από τις εισφορές των εργαζομένων (2% οι μόνιμοι και 1% οι έκτακτοι), τη μηνιαία επιχορήγηση της Εταιρείας που ισούται με το καταβαλλόμενο ποσό από το προσωπικό, τα έκτακτα εισοδήματα

---

<sup>580</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1. «Ανακοινωθέν- Το Ταμείον Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού της Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκ/σμού έχει ανάγκην ενός ιατρού διά την περίθαλψιν των μελών. Οι ενδιαφερόμενοι δέον να υποβάλωσι εις τον Πρόεδρον του Ταμείου Αλληλοβοηθείας μέχρι της 15 τρέχοντος τας σχετικές αιτήσεις των εν αις να αναφέρωσι τα προσόντα, προϋπηρεσίαν, κλπ. [...]», *Μακεδονία*, 4.9.1926. «Η “Δημοκρ. Ένωσις” διά το φαρμακείον Τροχ/κων. Διάβημα προς τον Παπαναστασίου- Η “Δημοκρατική Ένωσις” Μακεδονίας διεμαρτυρήθη εις τον κ. Γεν. Διοικητήν διά την απόφασιν του υπουργού της Προνοίας κ. Κύρκου, την αφορώσαν το κλείσιμον του φαρμακείου του Ταμείου Αλληλοβοηθείας Τροχιοδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών λειτουργούντος από του έτους 1908. Επίσης απέστειλεν το ακόλουθο τηλεγράφημα προς τον ηγέτην αυτής κ. Αλέξανδρον Παπαναστασίου: *Υπουργός Προνοίας διέταξε κλείσιμον φαρμακείου τροχιοδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών λειτουργούντος από 1908. Παρακαλούμεν ενεργήσετε αρθή άδικος και αντεργατική αύτη διαταγή.*», *Μακεδονία*, 25.1.1927.

<sup>581</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1.

(κληροδοτήματα, δωρεές, κλπ.).<sup>582</sup> Το διοικητικό συμβούλιο αποτελούνταν από το Γενικό Διευθυντή της Επιχείρησης (πρόεδρος), 2 ανώτερους υπαλλήλους που εκλέγονταν από το διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης, 3 μέλη με 5ετή μόνιμη υπηρεσία που εκλέγονταν και ενός υπαλλήλου της Διεύθυνσης Σιδηροδρόμων, διοριζόμενου από του υπουργείο Συγκοινωνιών.<sup>583</sup> Η κάλυψη των θέσεων για τα 3 μέλη με 5ετή μόνιμη υπηρεσία ήταν η αιτία για ισχυρές συγκρούσεις ανάμεσα στις παρατάξεις των εργαζομένων, όπως συνέβη με τις αρχαιρεσίες του 1931, όπου οι συντηρητικοί δεν συμμετείχαν στην εκλογική διαδικασία.<sup>584</sup> Με την κατάργηση των τροχιοδρόμων, διατηρήθηκε μόνο το μεταφερθέν τμήμα του Ταμείου στη Δ.Ε.Η., στο οποίο ήταν ασφαλισμένοι οι εργαζόμενοι του κλάδου ηλεκτροτεχνιτών και μετονομάστηκε σε *Ταμείον Αλληλοβοηθείας Προσωπικού Ηλεκτρισμού ΔΕΗ*.<sup>585</sup>

Πάνω στην ίδια θεωρητική βάση συστάθηκε το Ταμείο Συντάξεως Προσωπικού Ε.Τ.Η.Θ. το 1929.<sup>586</sup> Σκοπός του ταμείου ήταν η καταβολή σύνταξης στους

---

<sup>582</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1.

<sup>583</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1. Φ.Ε.Κ., αρ. φυλ. 395, 18.12.1930.

<sup>584</sup> «Τροχιοδρομικά- Προκειμένου να συζητήση και λάβη αποφάσεις διά τας αρχαιρεσίας του Ταμείου Αλληλοβοηθείας η Διοίκησης του Συνδέσμου Τροχιοδρομικών συνήλθεν επανειλημμένως. Κατόπιν μακράς συζητήσεως απεφάσισε κατά πλειοψηφίαν ν' απόσχη από τας αρχαιρεσίας του ταμείου αλληλοβοηθείας διότι δεν εισηκούσθη παρά των αρμοδίων η εισήγησίς της, όπως αύται μη γίνουν με καθολικήν ψηφοφορίαν αλλά με κλαδικήν. Τουναντίον η μειοψηφία της Εκτελεστικής επί κεφαλής της Κομμουνιστικής παρατάξεως απεφάσισε να κατέλθη εις αυτάς καταρτίσασα ήδη το ψηφοδέλιόν της και αρχίσασα προπαγάνδαν τούτου μεταξύ των τροχιοδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών.», *Μακεδονία*, 31.1.1931. «Οι Τροχιοδρομικοί και το ταμείον αλληλοβοηθείας- Σήμερον κατόπιν διαταγής του αρμοδίου υπουργείου αρχίζουν αι αρχαιρεσείαι μεταξύ των τροχιοδρομικών διά την ανάδειξιν διοικητικού συμβουλίου του Ταμείου αλληλοβοηθείας. Οι συντηρητικοί τροχιοδρομικοί και ηλεκτροτεχνίται έλαβον την απόφασιν να απόσχουν κατόπιν του ναυαγίου των ενεργειών των όπως εξαιρεθούν του ενιαίου κανονισμού. Τουναντίον οι αριστεροί ήρχισαν να κινούνται δραστηρίως προπαγανδίζοντες την συμμετοχήν εις τας αρχαιρεσίας και την αποκήρυξιν των συντηρητικών.», *Μακεδονία*, 21.4.1931.

<sup>585</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 7.01/1. Φ.Ε.Κ., αρ. φυλ. 250, 11.12.1957.

<sup>586</sup> «Το Ταμείον Συντάξεως των Τροχιοδρομικών- Καθ' ά πληροφορούμεθα η σύστασις Ταμείου Συντάξεως των Τροχιοδρομικών πρόκειται να πραγματοποιηθή εντός ελαχίστου χρόνου. Δια την εξυπηρέτησιν του ταμείου τούτου θ' αυξηθούν κατά 10 λεπτά τα εισιτήρια των τροχιοδρόμων.», *Μακεδονία*, 4.9.1928. «Οι Τροχιοδρομικοί- Η χθεσινή συνέλευσις των τροχιοδρομικών, ήτις εγένετο εις τον «Μέγαν Αλέξανδρον», ήκουσε την λογοδοσίαν των αντιπροσώπων των μεταβάντων εις Αθήνας διά να ενεργήσουν διά την ίδρυσιν του Ταμείου συντάξεως των τροχιοδρομικών και εξέλεξαν εφορευτικήν επιτροπήν ήτις θα αναδείξη την Διοίκησιν του Ταμείου.», *Μακεδονία*, 23.4.1929.

εργαζόμενους της Ε.Τ.Η.Θ. και στις οικογένειες αυτών σε περίπτωση θανάτου τους. Αναφορικά με τα κεφάλαια, αυτά προέρχονταν σε ποσοστό 4% από τις εισφορές των εργαζομένων, 6% από την Εταιρεία και διάφορες κρατικές χορηγήσεις.<sup>587</sup> Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας *Μακεδονία*, το πρώτο διοικητικό συμβούλιο απαρτιζόταν από τους Σωκράτη Σταθακόπουλο (πρόεδρος), Αργύριο Κώτση, Θεοδ. Νικωτό, Ιωάννη Σπυρακάκη, Στέφανο Φρυδάκη, Ορ. Γαλανού και Χ. Ωρολογά και είχε τριετή θητεία.<sup>588</sup>

Το τροποποιημένο καταστατικό του Ταμείου, το 1937, ξεκαθάριζε ότι στόχος του ήταν «[...] η παροχή συντάξεων εις τους μετόχους τους αποχωρούντας εκ της υπηρεσίας της Επιχειρήσεως α') ένεκεν γήρατος, β') ένεκεν ανικανότητας μερικής ή ολικής συνεπεία νόσου σωματικής ή διανοητικής, γ') ένεκεν βιαίου ατυχήματος, δ') ένεκεν αποχωρήσεως της υπηρεσίας υπό ορισμένας συνθήκας ως εν τω παρόντι καταστατικώ αναγράφονται [...]».<sup>589</sup> Με βάση το άρθρο 3, μέτοχοι του Ταμείου ήταν όλοι οι μόνιμοι έμμισθοι και ημερομίσθιοι άντρες και γυναίκες υπάλληλοι τεχνίτες και εργάτες άνω των 18 ετών. Επίσης, δικαίωμα μετόχου είχε το έκτακτο προσωπικό, εφόσον είχε συμπληρώσει εξάμηνη εργασία στην επιχείρηση, οι υπάλληλοι της εσωτερικής υπηρεσίας της Ε.Τ.Η.Θ., οι ιατροί του Ταμείου Αλληλοβοήθειας και οι εργαζόμενοι του Ταμείου Συντάξεως.<sup>590</sup> Οι πόροι του Ταμείου προέρχονταν από εισφορές των εργαζομένων ύψους 4% επί των μισθών και των ημερομισθίων, από εισφορά της Εταιρείας ύψους 1% «[...] εφ' ολοκλήρου του υπό της Επιχειρήσεως

---

<sup>587</sup> «[...] Λειτουργεί νυν Ταμείον συντάξεων όπερ επί τη καταβολή 4% εκ μέρους του προσωπικού και 6% εκ μέρους της Εταιρείας και διά της εκ του κράτους γενομένης προικοδοτήσεως εξασφαλίζει, εν περιπτώσει ατυχήματος, γήρατος και θανάτου των υπαλλήλων, μηνιαίαν σύνταξιν τόσον εις τους υπαλλήλους όσον και τας χήρας και ορφανά και τα υπό την προστασίαν αυτών λοιπά μέλη οικογενείας. [...]», *Μακεδονία*, 7.11.1929.

<sup>588</sup> *Μακεδονία*, 2.6.1929.

<sup>589</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/2.

<sup>590</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/2.

πληρωνομένου ποσού δι' εργολαβίας [...]», από ολόκληρη την πρώτη σύνταξη των εργαζομένων, από κρατικές επιχορηγήσεις και από τόκους.<sup>591</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 9 του τροποποιημένου καταστατικού, το διοικητικό συμβούλιο απαρτιζόταν από «[...] Α') Ενός ανωτέρου Δημοσίου Υπαλλήλου εδρεύοντος εν Θεσσαλονίκη και διοριζομένου παρά του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Β') Δύο αντιπροσώπων της Επιχειρήσεως υποδεικνυομένων υπ' αυτής. Γ') Ενός συνταξιούχου διοριζομένου υπό του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας εκ του υποβληθησομένου πίνακος των συνταξιούχων. Δ') Εκ πέντε μετόχων του Τ.Σ. εκλεγομένων υπό των μετόχων και διοριζομένων υπό του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. [...]».<sup>592</sup> Το διοικητικό συμβούλιο του Ταμείου, πέραν των αρμοδιοτήτων του,<sup>593</sup> αναλάμβανε και τη διαμεσολάβηση ανάμεσα στους εργαζομένους και την επιχείρηση, προκειμένου να εξακριβωθεί η δυνατότητα καταβολής συντάξεων.<sup>594</sup>

---

<sup>591</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/2.

<sup>592</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/2.

<sup>593</sup> «Άρθρον 10<sup>ον</sup>- 1. Το ΔΣ διαχειρίζεται τα κεφάλαια του Ταμείου, επιτηρεί επί της υπηρεσίας τούτου διά την τήρησιν απάντων των απαιτιομένων βιβλίων, εγκρίνει τον προϋπολογισμόν, ισολογισμόν και απολογισμόν του Ταμείου, ελέγχει τας αιτήσεις περί παροχής συντάξεως ή εγγραφής περί ων αποφαίνεται κατόπιν εκθέσεων του Διευθυντού του Ταμείου. Εντέλλεται την πληρωμήν αυτών ως και πάσης άλλης δαπάνης σχετιζομένης προς την υπηρεσίαν αυτού. [...]», Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/2.

<sup>594</sup> «Ανακοινωθέν του Ταμείου Συντάξεων Προσωπικού Εταιρείας Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης προς τους Μετόχους αυτού- Επειδή κατά το τελευταίον τρίμηνον εξεκαθαρίσθη σημαντικός αριθμός υπαλλήλων και όχι ανάλογος προς τας μέχρι τούδε γενομένας εκκαθαρίσεις, το Διοικητικόν Συμβούλιον του Ταμείου έκρινε σκόπιμον να παρακαλέση τον υποδιευθυντήν της Εταιρείας Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης και Αντιπρόεδρον του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου κ. Χαρίλαον Γεωργιάδην να παραστή κατά την χθεσινήν συνεδρίασιν ήτις συνεκλήθη με αποκλειστικόν θέμα συζητήσεως την εξακρίβωσιν των προθέσεων της Εταιρείας ως προς το ζήτημα τούτο. Ο Υποδιευθυντής κ. Χαρ. Γεωργιάδης παραστάς κατ' αυτήν προέβη εις τας κάτωθι δηλώσεις τη εντολή της Εταιρείας Τροχ/μων και Ηλ/σμου Θεσσαλονίκης. Ότι αν και οι μέχρι σήμερα εκκαθαρίσεις ηκολούθουν την φυσιολογικήν αυτών εξέλιξιν, λόγω της σημερινής κρίσιμου οικονομικής καταστάσεως της Εταιρείας αυτή μετά μεγίστης της λύτης ευρίσκειται προ της αναποδράστου ανάγκης να προβή λϊαν προσεχώς ει την μείωσιν του Προσωπικού της εις το ελάχιστον δυνατόν όριον προβαίνουσα, εις τας απαραίτητους εκκαθαρίσεις και απολύσεις εις τρόπον ώστε ν' ανταπεξέλθη κατά της τoιαύτης οικονομικής καταστάσεως, συμμορφουμένη πάντοτε προς τους εν ισχύει νόμους του Κράτους όσον αφορά τον τρόπον της εκκαθαρίσεως και απολύσεως. Εκ της μετά ταύτα γενομένης συζητήσεως κατόπιν των δηλώσεων τούτων κατεδείχθη ότι ο αριθμός των απομακρυνθησομένων υπαλλήλων θα είναι σημαντικός ίσως δε υπερβή και τους εκατόν (100). Κατόπιν τούτου το Δ. Συμβούλιον του Ταμείου εθεώρησε υποχρέωσίν του ανεξαρτήτως των ενεργειών εις ας ήθελε προβή εν προκειμένω ν' ανακοινώση τ' ανωτέρω προς τους κ. κ. Μετόχους, ίνα λάβωσι

Για την καλύτερη δυνατή υπεράσπιση των συμφερόντων τους, οι συνταξιούχοι της Εταιρείας οργανώθηκαν σε σωματείο την 28<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1930. Ιδρυτικά μέλη ήταν οι Βασίλειος Κιάφας, Π. Παρασκευόπουλος, Ιωάννης Κοντογιάννης, Μ. Σιδέρης, Ευστράτιος Καρακατσάνης, Π. Νεολιάνης, Ανδρ. Γιούρος, Κων. Γιοκίμογλου, Παντελ. Παντελίδης, Θ. Καρβουνίδης, Ν. Θεοδοσιάδης, Β. Βεγκλίδης, Χρήστος Μαρίνος. Χρέη Διοικητικού Συμβουλίου ανέλαβαν οι Χρήστος Μαρίνος (πρόεδρος), Αλέξανδρος Διμπέρης (γενικός γραμματέας), Β. Βεγκλίδης (ταμίας), Π. Νεολιάνης, Μαρίνος Μπάλτας, Μ. Σιδέρης και Ζαχαρίας Κιάφας.<sup>595</sup> Σύμφωνα με καταστατικό της μετά της κρατικοποίησης περιόδου, «Σκοπός του Συνδέσμου τούτου είναι η αλληλεγγύη των μελών αυτού η αδελφική συνεννόησης προς επιτυχίαν α) της αποτροπής παντός κινδύνου συγχωνεύσεως του Ταμείου Συντάξεως μετ' άλλων τυχόν Ασφαλιστικών Οργανισμών, β) της δικαίας αποζημίωσης των εξερχομένων εκ της Κρατικής Εκμεταλλεύσεως παρά του Ταμείου Προνοίας, γ) της επεκτάσεως της ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως των συνταξιούχων δικαιούχων είτε παρά κράτησης του οργανισμού είτε δια συμμετοχής εις τα Ταμεία Αλληλοβοήθειας της Κρατικής Εκμεταλλεύσεως [...]».<sup>596</sup> Μέλη του σωματείου «[...] δύνανται να εγγραφώσι άπαντες οι εργαζόμενοι της υπηρεσίας Κρατικής Εκμεταλλεύσεως, ως και δικαιούχοι, διαγραφόμενοι [...] του Συνδέσμου Εργαζομένων και εγγραφόμενοι εις [...] των συνταξιούχων [...]».<sup>597</sup> Επίσης, «Ο Σύνδεσμος υποχρεούται να μεριμνήση δια την εκπαίδευση των ορφανών και τελείως ορφανών, εισαγωγήν εις τα ορφανοτροφεία μέσω του Δήμου και Κράτους, δωρεάν επιχορήγησιν παρά του

---

γνώσιν και ενεργήσωσι ότι θεωρώσι πρόσφορον προς αποσόβησιν της αθρόας τούτης απολύσεως των υπαλλήλων ήτις θέλει έχει σοβαρόν αντίκτυπον επί της περαιτέρω οικονομικής αντοχής του Ταμείου, προς τούτο δε αφήκε ελευθέρους τους κ. εργατικούς Συμβούλους ίνα προέλθωσιν εις οιασδήποτε ενεργείας και συνεννοήσεις μετά του προσωπικού της Εταιρείας και του Συνδέσμου αυτού διά το σοβαρόν τους ζήτημα.», *Μακεδονία*, 1.2.1932.

<sup>595</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 662.

<sup>596</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 662.

<sup>597</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 662.

Δήμου βιβλίων και εγγραφής των ορφανών.».<sup>598</sup> Βάσει των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης του Συνδέσμου Συνταξιούχων Τροchioδρομικών την 4<sup>η</sup> Μαΐου 1947, ο σύλλογος είχε 520 μέλη. Σε αυτή τη συνέλευση τροποποιήθηκε το καταστατικό ως προς τη δυνατότητα εγγραφής σε αυτόν, ορίζοντας ότι «Μέλη του συνδέσμου δύνανται ν' εγγραφώσιν άπαντες οι από του 1923 και εντεύθεν συνταξιούχοι [...]».<sup>599</sup> Βασική στόχευση του σωματείου των συνταξιούχων ήταν η ανεξαρτησία του Ταμείου Συντάξεως και η μη υπαγωγή του σε κανένα άλλο θεσμό παροχής υπηρεσιών κοινωνικών ασφαλίσεων.<sup>600</sup> Η κατάργηση, όμως, των τροchioδρόμων δεν επέτρεψε την ευόδωση αυτού του σχεδίου.<sup>601</sup>

Ίδια κατεύθυνση είχε και ο *Νέος Εθνικός Σύνδεσμος Υπερηλικών και Ανίκανων Συνταξιούχων Τροchioδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών «Ο Φοίνιζ»*. Σκοπός του σωματείου ήταν «[...] α) η διά παντός νομίμου μέσου εξεύρεσις νέων πόρων προς οικονομικήν ενίσχυσιν του Ταμείου, β) η συνταξιοδότησις των υπερηλικών, των πραγματικώς ανικάνων προς εργασία, των χηρών και ορφανών τούτων αναλόγως της υπηρεσίας των και των εις το Ταμείον καταθέσεων αυτών. Γ) η άρσις οιασδήποτε περικοπής των συντάξεων. δ) Η χορήγησις του εφ' άπαξ βοηθήματος του Ταμείου Προνοίας δι' άπαντας τους οπωσδήποτε εξελθόντας και εξερχομένους της υπηρεσίας εφ' όσον κατά τας κειμένας διατάξεις του Κανονισμού Ταμείου Προνοίας δικαιούνται τοιούτου, να γίνεται βάσει ενός μισθού του μηνός της εξόδου του της

<sup>598</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 662.

<sup>599</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 662.

<sup>600</sup> «[...] Υπό την προεδρίαν του κ. Κυρέλου συνελθούσα η επιτροπή των κοινωνικών ασφαλίσεων ήκουσε τας απόψεις των συνταξιούχων σιδηροδρομικών και τροchioδρομικών, οι οποίοι υπεστήριξαν την άποψιν περί αυτοτελών ταμείων των, διότι ταύτα ασφαλίζουν καλύτερον τους ενδιαφερομένους. [...]», *Μακεδονία*, 15.7.1932.

<sup>601</sup> «Εις το ΙΚΑ οι συνταξιούχοι τροchioδρομικοί- Την πρωίαν της Κυριακής εις το εν Χαριλάου της πόλεώς μας κέντρον «Κήπος Διαμαντίδη», συνήλθον εις σύσκεψιν οι συνταξιούχοι τροchioδρομικοί και ηλεκτροτεχνίται, μέλη της εν τη πόλει μας ομωνύμου ενώσεως. Οι συνελθόντες ήκουσαν ανακοινώσεις του επανελθόντος εξ Αθηνών προέδρου της ενώσεώς των, ο οποίος είχε μεταβή εις την πρωτεύουσαν διά να προβή εις ενεργείας πλησίον των αρμοδίων υπουργών διά την ρύθμισιν εκκρεμομένων ζητημάτων της ενώσεως. Ο πρόεδρος της ενώσεως κ. Παπαγιάννης, ανακοίνωσεν εις τους συνταξιούχους, ότι απεφασίσθη οριστικώς πλέον η υπαγωγή των διά συνταξιοδότησιν εις το ΙΚΑ από της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1958, οπόθεν θα συνταξιοδοτούνται ούτοι.», *Μακεδονία*, 22.10.1957.

υπηρεσίας και αναδρομικώς από τη 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου και εφεξής. Ε) Να συσταθή Ταμείον Αλληλοβοήθειας προς παροχήν φαρμακευτικής περιθάλψεως εις όλα τα μέλη του Συνδέσμου και εις τας οικογενείας αυτών.»<sup>602</sup> Από τα πρακτικά της γενικής συνέλευσης της 4<sup>ης</sup> Μαΐου 1958, τα συνολικά μέλη του σωματείου ήταν 65.<sup>603</sup>



Την Πέμπτην ένα τροχιοδρομικόν όχημα εξετροχιάσθη εις την 25ην Μαρτίου.

*Εικόνα 21. Μακεδονία, 1.6.1957.*

Επιπλέον, το 1935 συστάθηκε και Ταμείο Πρόνοιας.<sup>604</sup> Σύμφωνα με τον κανονισμό, σκοπός του ήταν «[...] η υπό τους όρους και τους περιορισμούς του παρόντος, παροχή εφ' άπαξ χρηματικού βοηθήματος εις τους εκ της υπηρεσίας αποχωρούντος μονίμους υπαλλήλους, τεχνίτας και εργάτας αμφοτέρων των

<sup>602</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 3128α.

<sup>603</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 3128α.

<sup>604</sup> «Υπόμνημα Ομοσπονδίας Ηλεκτρισμού- Απ' τη διοίκηση της Ομοσπονδίας ηλεκτρισμού θα υποβληθή σήμερα στο Βασιλιά υπόμνημα με τα εκκρεμή αιτήματα των τμημάτων της και με το οποίο ζητεί: 1) Την άμεσο καταβολή του προϊόντος του 10λέπτου στο ταμείο συντάξεως της ηλεκτρικής εταιρείας μεταφορών συμφώνως με τη διαιτητική απόφασιν της Γενεύης. 2) Την αύξηση των μισθοδοσιών όλων των εργατών της ομοσπονδίας. 3) Την ενίσχυση του Ταμείου Αλληλοβοήθειας παρά των επιχειρήσεων. 4) Την ίδρυσιν Ταμείου Πρόνοιας για τους τροχιοδρομικούς Θεσσαλονίκης. [...]», *Ριζοσπάστης*, 18.12.1935.

φύλων».<sup>605</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3, «Εις το Ταμείον Προνοίας μετέχει υποχρεωτικώς όλο το μόνιμον προσωπικόν της Κρατικής Εκμεταλλεύσεως Τροchioδρόμων και Ηλεκτρισμού Θεσσαλονίκης».<sup>606</sup> Το ταμείο θα διοικούνταν από επιτροπή απαρτιζόμενη από ενός αντιπροσώπου από το υπουργείο Εργασίας, ενός από το υπουργείο Συγκοινωνιών, δύο της Κ.Ε.Τ.Η.Θ. και τριών από τους μετόχους. Για κάθε αντιπρόσωπο, ο αντίστοιχος φορέας όριζε και αναπληρωματικό. Η θητεία του διοικητικού συμβουλίου ήταν διετής.<sup>607</sup> Τα κεφάλαια του Ταμείου αποτελούνταν από τα κεφάλαια των ατομικών λογαριασμών, όπου συμπεριλαμβάνονταν οι ατομικές εισφορές των εργαζομένων, και τα κεφάλαια των βοηθημάτων, όπου περιλαμβάνονταν όλα τα υπόλοιπα διαθέσιμα έσοδα. Τα κεφάλαια του Ταμείου ήταν τοποθετημένα σε τρεχούμενο έντοκο λογαριασμό στην Εθνική ή Αγροτική Τράπεζα.<sup>608</sup> Οι πόροι προέρχονταν από 4% κρατήσεις πάντων εισοδημάτων, εισφορές της Κ.Ε.Τ.Η.Θ., κρατήσεις 5% από το ετήσιο δώρο και οι τόκοι και λοιποί πρόσδοδοι.<sup>609</sup> Η παροχή εφάπαξ βοηθήματος χορηγούνταν στους μετόχους που αποχωρούσαν οικειοθελώς, μετά από 35ετείς κρατήσεις και εφόσον είχαν συμπληρώσει το 55<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας τους, στους απολυμένους μετόχους εφόσον είχαν συμπληρώσει 15ετείς κρατήσεις, στους απολυθέντες ως ανίκανους, σωματικά ή πνευματικά, μετόχους, εφόσον είχαν συμπληρώσει 10ετείς κρατήσεις, στους μετόχους, οι οποίοι απολύθηκαν λόγω ανικανότητας κατόπιν ατυχήματος κατά τη διάρκεια εργασίας, εφόσον είχαν συμπληρώσει 5ετείς κρατήσεις και στις μη διαζευγμένες χήρες και τα ανήλικα και άγαμα παιδιά από νόμιμο γάμο ή νόμιμη

---

<sup>605</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/5.

<sup>606</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/5.

<sup>607</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/5.

<sup>608</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/5.

<sup>609</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/5.



υιοθεσία. Επίσης, στις ενήλικες και άγαμες θυγατέρες και στα ενήλικα ανάπηρα τέκνα, εφόσον ο μέτοχος είχε χάσει τη ζωή του σε ατύχημα εν ώρα υπηρεσίας.<sup>610</sup> Με την κατάργηση των κρατικών τροchioδρόμων, οι ασφαλισμένοι του Ταμείου Πρόνοιας υπάχθησαν στο Ι.Κ.Α. και οι ατομικοί λογαριασμοί των εργαζομένων επιστράφηκαν στους δικαιούχους κατόπιν εκποίησης της περιουσίας της Κ.Ε.Τ.Η.Θ.<sup>611</sup>

## Η κατοικία

Το 1928, δρομολογήθηκε η ανοικοδόμηση του συνοικισμού Τροchioδρομικών και Ηλεκτροτεχνιτών *Ο Φοίνιξ*.<sup>612</sup> Η κατασκευή του ήταν συγκερασμός της πολιτικής των ελληνικών κυβερνήσεων απέναντι στο συνδικαλιστικό κίνημα και του προγράμματος θέσπισης υπηρεσιών κοινωνικής πρόνοιας. Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας *Μακεδονία*, «[...] Ο κ. Κανναβός επεβεβαίωσε χθες ότι πράγματι ελήφθη απόφασις περί παροχής βοηθείας και θεραπείας διαφόρων αναγκών των νομιμοφρόνων εργατών. Ως πρώτον μέτρον εξ αυτών θα είναι η παραχώρησις γηπέδου στους τροchioδρομικούς προς ανέγερσιν επ' αυτού οικίσκων. [...]».<sup>613</sup> Ως εκ τούτου, από την παροχή στέγης αποκλείονταν όσοι εργαζόμενοι συμμετείχαν σε συλλογικές δράσεις. Ο συνοικισμός συνόρευε με τον οικισμό Βυζαντίου<sup>614</sup> και το γήπεδο αντισφαίρισης «Τένις Προξένων».<sup>615</sup> Το σχέδιο ανοικοδόμησης της περιοχής από την Πρόνοια<sup>616</sup> προέβλεπε ότι η ρυμοτομούμενη έκταση έφτανε μέχρι το

<sup>610</sup> Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., *Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης*, Α. Προσωπικό, φάκ. 8.01/5.

<sup>611</sup> *Μακεδονία*, 20.11.1957.

<sup>612</sup> «Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί των τροchioδρομικών. Σήμερα την 11. 10 π.μ. θα λάβη χώραν η κατάθεσις του θεμελίου λίθου του όπισθεν του εξοχικού κέντρου Φλόκα ανεγερθησομένου συνοικισμού των τροchioδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης [...]», *Μακεδονία*, 20.5.1928.

<sup>613</sup> *Μακεδονία*, 10.2.1925.

<sup>614</sup> Κ.Ι.Θ., Α.Ο., φάκ. 1.7.

<sup>615</sup> Βίλμα Χαστάογλου, «Η κατασκευή των προσφυγικών συνοικισμών Κάμπελ-Βότση, Βυζαντίου και Καλαμαριάς», *Η Καλαμαριά στον Μεσοπόλεμο (1920-1940). Πρόσφυγες. Δημιουργώντας τη νέα πατρίδα*, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Χοσέ Ροντρίγκες, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1998, σ. 196.

<sup>616</sup> Βίλμα Χαστάογλου, «Προσφυγική εγκατάσταση και πολεοδομικοί μετασχηματισμοί της Θεσσαλονίκης, 1922-1930», *Η μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην*

συνοικισμό Καλαμαριάς, αλλά η ανοικοδόμηση περιορίστηκε στο τμήμα του σχεδίου επί της οδού Θεσσαλονίκης-Σέδες,<sup>617</sup> λόγω γειτνίασης με την τροchioδρομική γραμμή. Το 1931, ο συνοικισμός κατοικείται από 61 οικογένειες (περίπου 320 κάτοικοι).<sup>618</sup> Εν τούτοις, μέχρι το 1945 είχαν οικοδομηθεί μόνο δύο οικοδομικά τετράγωνα μεταξύ των οδών Μακρυράχης, Υψηλάντη, Κύμης, Θερμαϊκού και Θερμαϊκού, Εράτουρας, Επανομής, Αιγαίου.<sup>619</sup> Ο συνοικισμός κατασκευάστηκε από τον *Οικοδομικό Συνεταιρισμό Τροchioδρομικών Ο Φοίνιξ*, όπως μαρτυρείται από αγωγή που κατέθεσε ο έμπορος Φέλιξ Αμπαστάδο εναντίον του προέδρου του συνεταιρισμού, Γιώργου Αηδονά.<sup>620</sup> Κατά το 1931, ιδρύθηκε επίσης το σωματείο *Συνοικισμός Αστέρων Προσφύγων Τροchioδρομικών Θεσσαλονίκης Ο Άγιος Στυλιανός*. Σύμφωνα με το καταστατικό του, σκοπός του σωματείου ήταν «[...] η στέγασις των μελών αυτού εντός κρατικών οικίσκων επί οικοπέδου απαλλοτριωθέντος υπό του Δημοσίου κείμενον όπισθεν Βίλας Αλλατίνη και ήδη παραχωρηθέντος εις το Σωματείον υπό της Γενικής Διοικήσεως Μακεδονίας».<sup>621</sup> Μέλη του σωματείου είχαν τη δυνατότητα να είναι κάθε Έλληνας πρόσφυγας εργαζόμενος στην Εταιρεία Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης, υπό την προϋπόθεση ότι ούτε αυτός ούτε κάποιος μέχρι β' βαθμού συγγενής του, που αποτελεί μαζί του μία οικογένεια, δεν απέκτησαν

---

*πόλη (1920-1940)*, Πρακτικά ημερίδας 17 Μαΐου 2008, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 69.

<sup>617</sup> «Ανακοίνωσις Οικονομικού Εφόρου Θεσ/νίκης. Προκειμένου το γήπεδον το κείμενον εις θέσιν Ντεπώ εκτάσεως 78 χιλιάδων και πενήκοντα πέντε τετραγωνικών μέτρων (78.055), κείμενον απέναντι του καφεζυθοπωλείου Φλόκα και συνορευόμενον ανατολικώς με τον ρύακα Ντεπώ και μέρος του Κεραμοποιείου δυτικώς Λεωφόρος Δημοκρατίας και οίκημα Ασύρματος, βορείως μέρος ρύακος και νοτίως με άγουσαν εις χωρίον Καπουτζήδες αρχομένην από της έναντι οικοδομής αδελφών Φλόκα να παραχωρηθή εις τον ιδρυθησόμενον συνοικισμόν οικοδομικού Συνεταιρισμού Τροchioδρομικών και ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης [...]», *Μακεδονία*, 1.6.1925.

<sup>618</sup> Γ. Χ. Γαβριηλίδης, *Μέγας οδηγός Θεσσαλονίκης και περιχώρων*, Έκδοση Μετοχικής Εκδοτικής Εταιρείας, Θεσσαλονίκη 1932-1933, σ. 546.

<sup>619</sup> «Τιμολόγιον διά την κατασκευήν της ανωνύμου παρόδου μεταξύ των οδών Επανομής και Αιγαίου του Συνοικισμού Τροchioδρομικών Φλόκα και ισοπέδωσις τμήματος της πλατείας.», Κ.Ι.Θ., Α.Ο., φάκ. 8.15.

<sup>620</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.4, φάκ. 897 (αγωγή α/α 216 του 1942).

<sup>621</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 808.

ιδιόκτητο ακίνητο στην Ελλάδα.<sup>622</sup> Χρέη προσωρινού Διοικητικού Συμβουλίου ανέλαβαν οι Κωνσταντίνος Φραγκόπουλος (πρόεδρος), Χρήστος Δέλλιος (γενικός γραμματέας), Ιωάννης Στοΐλης (ταμίας), Νικόλαος Μηντζόνης (αντιπρόεδρος), Νικόλαος Χρυσοχοΐδης και Χρ. Βαρούτας (μέλη).<sup>623</sup> Στα ιδρυτικά μέλη, εκτός των προαναφερθέντων, πρέπει να συνυπολογιστούν οι Μιλτιάδης Διακομάκης, Χρήστος Δημητριάδης, Θεόδωρος Γιογκίνης, Ιωάννης Παπαδόπουλος, Παγκρατ. Σταυρίδης, Ιωάννης Παπαδόπουλος, Παναγ. Ανδρόνικος και Θωμ. Δημητριάδης.<sup>624</sup>



**Εικόνα 22. Χάρτης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, "UMGEBUNGSKARTE VON SALONIKI", 1:20.000, 70.4x91.5 εκ., εκτύπωση περίπου 1940 (E4340, Ψηφιακό Αρχείο, AXK).**

<sup>622</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 808.

<sup>623</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 808.

<sup>624</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 808.

Σύμφωνα, όμως, με το χάρτη του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης του 1940 (εικόνα 22), αποτυπώνεται η ύπαρξη και δεύτερου συνοικισμού τροchioδρομικών στην περιοχή μεταξύ Χαριλάου και Πυλαίας. Για την οικοδόμηση του δεύτερου του συνοικισμού είχε συσταθεί από τους εργαζομένους της Ε.Τ.Η.Θ. την 12<sup>η</sup> Ιουνίου 1925 το σωματείο *Ένωσις Προσφύγων Τροchioδρομικών Ηλεκτροτεχνιτών Θεσσαλονίκης*. Σκοπός του σωματείου ήταν «[...] η δια παντός μέσου επιδίωξις της αποκαταστάσεως των προσφύγων Τροχ/κων και Ηλεκτ/των εκ παραλλήλου προς όλον τον προσφυγικόν κόσμον της Ελλάδος [...]».<sup>625</sup> Μέλη του σωματείου μπορούσαν να γίνουν όσοι ήταν πρόσφυγες τροchioδρομικοί και ηλεκτροτεχνίτες, που εκδιώχθηκαν από την τουρκική και βουλγαρική επικράτεια. Δυνατότητα μέλους δεν είχαν οι κομμουνιστές. Στα μέλη μπορούσαν επίσης να εγγραφούν όσοι κατάγονταν από την περιοχή μεταξύ Νέστου και Έβρου, είχαν υποστεί τους διωγμούς του 1913 και διέθεταν την ιδιότητα του εργαζομένου στην Ε.Τ.Η.Θ.<sup>626</sup> Προϊστάμενος του σωματείου κατά το έτος ίδρυσης ήταν ο Χριστοφορίδης, γενικός γραμματέας ο Διακουμάκης, ταμίας ο Φράντζογλου και σύμβουλοι οι Κωστόπουλος, Παπαδόπουλος, Καβαλάς και Μελασόπουλος. Επιλαχόντες σύμβουλοι ήταν οι Βαλαβάνογλου, Μοσχόπουλος και Μιτζάνης, ενώ χρέη εξελεγκτικής επιτροπής είχαν οι Χατζάκος, Καρατζάς και Κοντογιάννης.<sup>627</sup>

Η διαδικασία παροχής κτημάτων στους εργαζομένους της Ε.Τ.Η.Θ. απαιτούσε νομοθετική πρωτοβουλία, καθώς οι ακίνητες εκτάσεις ήταν χαρακτηρισμένες ως δημόσια γη.<sup>628</sup> Έτσι, με απόφαση του Υπουργού Κοινωνικής Πρόνοιας Μ. Κύρκου,

---

<sup>625</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1278.

<sup>626</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1278.

<sup>627</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1278.

<sup>628</sup> «Το ζήτημα οικοπέδων υπέρ των τροchioδρομικών. Ανάγκη νόμου. Τον Γεν. Διοικητήν επισκέφθη χθες επιτροπή τροchioδρομικών δια το ζήτημα της παραχωρήσεως εις αυτούς οικοπέδου δια την ανέγερσιν οικημάτων. Εν τούτοις, επειδή το οικόπεδον όπερ ζητούσι τυγχάνει του δημοσίου, δεν είναι δυνατόν να παραχωρηθή άνευ νομοθετικής αποφάσεως, καθότι ο σχετικός νόμος, ο καθορίζων

παραχωρήθηκε στους πρόσφυγες τροchioδρομικούς «[...] 60 γερμανικούς οικίσκους τους οποίους πρόκειται να χρεώσει το Κράτος προς αυτούς, με μόνη την αξία υλικών, αφαιρουμένων ακόμη και αυτών των εξόδων μεταφοράς και τελωνειακού δασμού [...]».<sup>629</sup> Η παραχωρηθείσα έκταση βρισκόταν μεταξύ των περιοχών Χαριλάου και Πυλαίας.<sup>630</sup> Τέλος, το 1927 κατασκευάστηκε η συνοικία Ουζιέλ,<sup>631</sup> από τους Ιωσήφ Χαζάν, Δαβίδ Ουζιέλ και Ζακ Μωσέ και την ομόρρυθμη εταιρεία «Χαΐμ & Ζοζέφ Σολ. Σαλέμ». Κάποιες οικίες αυτού του συνοικισμού πωλήθηκαν σε εργαζόμενους της βελγικής εταιρείας.<sup>632</sup>

Η χωροθέτηση των συνοικισμών των τροchioδρομικών ενέπιπτε στο ευρύτερο πλαίσιο της προσφυγικής οικιστικής εγκατάστασης, σύμφωνα με το οποίο αναζητούνταν αδόμητες εκτάσεις εκτός ή στις παρυφές των πόλεων, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι προβλέψεις των σχεδίων πόλεων για τις αδόμητες αυτές εκτάσεις.<sup>633</sup> Αυτή η πρακτική ήταν σε αντιδιαστολή με το θεσπισμένο νομοθετικό πλαίσιο για τον αστικό σχεδιασμό ευρύτερης κλίμακας.<sup>634</sup>

---

παραχωρήσεις οικοπέδων εις οικοδομικούς συνεταιρισμούς «δι' απαλλοτριώσεως», αφορά ιδιωτικά οικόπεδα μόνον [...], *Μακεδονία*, 5.3.1925.

<sup>629</sup> *Μακεδονία*, 14.2.1927.

<sup>630</sup> «Ο οικοδομικός συνεταιρισμός των τροchioδρομικών ανέλαβε το εκ 50.235 τετραγωνικών μέτρων γήπεδον, το κείμενον μεταξύ του συνοικισμού Χαριλάου και Καπουτζήδων αντί 452.115 δραχμών.», *Μακεδονία*, 1.8.1927.

<sup>631</sup> «Διατηρητέο οικοδομικό συγκρότημα, κοντά στις βίλες Αλλατίνι και Μορπούργο, με 25 περίπου μονόροφες κατοικίες με υπόγεια που χτίστηκε το 1927 από τον Ζακ Μωσέ. Πήρε το όνομα από τον έμπορο-εργολάβο οικοδομών Δαβίδ Ουζιέλ, που συμμετείχε στην κατασκευαστική εταιρεία του οικισμού. Το οικοδομικό συγκρότημα Ουζιέλ, που εκτείνεται νότια της βίλας Μορπούργο, ανάμεσα στις οδούς Γ. Παπανδρέου, Δημητρακοπούλου, Πλούτωνος και Χαιρωνείας, προοριζόταν για κατοικίες προς πώληση.», Χρίστος Ζαφείρης, *Θεσσαλονίκης Εγκόλπιον. Ιστορία-πολιτισμός-η πόλη σήμερα-γεύσεις-μουσεία-μνημεία-διαδρομές*, Εξάντας, Αθήνα 1997, σ. 231.

<sup>632</sup> Βασίλης Κολώνας, *Η Θεσσαλονίκη εντός των τειχών. Εικονογραφία της συνοικία εξοχών (1885-1912)*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2014, σ. 85-87.

<sup>633</sup> Αλέκα Καραδήμου-Γερδλυμπου, «Πολεοδομικός σχεδιασμός και προσφυγική εγκατάσταση. Μία δύσκολη σχέση», *Η μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη (1920-1940)*, Πρακτικά ημερίδας 17 Μαΐου 2008, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 31-32.

<sup>634</sup> «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών», *Φ.Ε.Κ.*, αρ. φυλ. 228, 16.8.1923.

## Εργατικός αθλητισμός

Αυτό το τμήμα της εργασίας πραγματεύεται την ιστορία του αθλητικού ποδοσφαιρικού σωματείου των τροχιοδρομικών της Θεσσαλονίκης και εντάσσεται στο ευρύτερο πεδίο της ιστορίας του αθλητισμού.

Η ιστοριογραφική έρευνα για τον αθλητισμό ξεκίνησε μετά το 1970, όταν η νέα κοινωνική ιστορία προέταξε τη γραφή της ιστορίας «από τα κάτω» εξετάζοντας το σύνολο των εκφάνσεων του βίου των εργαζομένων.<sup>635</sup> Η έλλειψη ενδιαφέροντος για την ιστορία του αθλητισμού οφειλόταν στην παράδοση του δυτικού ορθολογισμού, ο οποίος υπαγόρευε το διαχωρισμό πνεύματος και σώματος.<sup>636</sup> Φυσικά, αυτή η αντίληψη αντικατοπτριζόταν στην ιστοριογραφία. Η νέα κοινωνική ιστορία, συνενεκουρούμενη από τις ανθρωπιστικές επιστήμες, όπως η ανθρωπολογία και η κοινωνιολογία, μετατόπισε το ενδιαφέρον προς νέα θεματικά πεδία διάφορα του επικρατούντος οικονομικού.<sup>637</sup> Αποτέλεσμα αυτών των συνθηκών και της ανάπτυξης του συγκεκριμένου ιστοριογραφικού κλάδου ήταν η αθλητική ιστορία να καταστεί όργανο ερμηνείας των διαδικασιών της κοινωνικής αλλαγής.<sup>638</sup>

Ως εκ τούτου, θα ήταν λάθος να εκληφθεί ως περιθωριακή έκφραση που στόχο έχει την απόσπαση του ενδιαφέροντος του ερευνητή από τα ουσιώδη ζητήματα, καθώς η κοινωνία δύναται μέσα από αυτά να προβάλλει τα συλλογικά της πάθη.<sup>639</sup>

---

<sup>635</sup> Robert F. Wheeler, "Teaching sport as history, history through sport", *The History Teacher*, 11 (1978), p. 311-322.

<sup>636</sup> Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός...*, ό.π., σ. 17.

<sup>637</sup> Ε. Αβδελά, «Η κοινωνική τάξη στη σύγχρονη ιστοριογραφία: από το οικονομικό δεδομένο στην πολιτισμική κατασκευή», *Τα Ιστορικά*, 22 (1995), σ. 179.

<sup>638</sup> Jeffrey Hill, "Introduction: sport and politics", *Journal of Contemporary History*, 38 (2003), p. 356.

<sup>639</sup> Ρίτσαρντ Τζουλιανότι, Γκάρνι Άρμστρονγκ, «Δράμα, γήπεδα και μεταφορές: μια εισαγωγή στο ποδόσφαιρο της Αφρικής», *Το ποδόσφαιρο στην Αφρική. Σύγκρουση, συμφιλίωση και συνύπαρξη*, (επιμ.) Gary Armstrong, Richard Giulianotti, (μτφρ.) Βάσια Γιαννακοπούλου, Σοφία Χουλιαρά, Εκδόσεις Απρόβλεπτες, Αθήνα 2011, σ. 18.

Εξάλλου, ο αθλητισμός είναι η έκφραση μιας κοινωνίας για τα ενδιαφέροντά της, την ιστορία της και το χαρακτήρα της.<sup>640</sup>

### Εργατικός αθλητισμός: ιστορική προσέγγιση

Κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα, η εκβιομηχάνιση και η αστικοποίηση ανέτρεψαν τις έως τότε δεδομένες αντιλήψεις περί ελεύθερου και εργάσιμου χρόνου.<sup>641</sup> Στις αγροτικές κοινωνίες, ο διαχωρισμός εργασίας και αναψυχής δεν ήταν ευδιάκριτος. Ο βιομηχανικός καπιταλισμός αποδόμησε τις παραδοσιακές κοινωνικές ιεραρχίες με αποτέλεσμα τον εξορθολογισμό της εργασίας και τη σφυρηλάτηση μιας αντίληψης ελεύθερου χρόνου,<sup>642</sup> με αποτέλεσμα να εγείρεται το ερώτημα περί διαχείρισης αυτού.<sup>643</sup>

Η αστική κοινωνία που διαμορφώνεται οργανώνει την οικονομία στη βάση της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού και πρεσβεύει την ατομικότητα και το κέρδος.<sup>644</sup> Αυτό το γεγονός δημιουργεί δύο ομάδες, την ανερχόμενη αστική τάξη, η οποία αναζητεί τα στοιχεία ανάδειξης της διαφορετικότητάς της, και την πλειοψηφούσα μάζα.<sup>645</sup> Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο ανταγωνισμός του αθλητισμού ενσαρκώνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις αρχές του φιλελεύθερου καπιταλισμού

---

<sup>640</sup> David G. McComb, *Sports in world history*, Routledge, New York and London 2004, p. 4.

<sup>641</sup> Χριστίνα Κουλούρη, «Αθλητισμός και σπορ», *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Οι απαρχές 1900-1922*, τμ. 2<sup>α</sup>, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, Βιβλιόραμα, Αθήνα 1999, σ. 401.

<sup>642</sup> Νόρμπερτ Ελίας, Έρικ Ντάνινγκ, «Η αναζήτηση της ευχαρίστησης στη σχολή», *Αθλητισμός και ελεύθερος χρόνος στην εξέλιξη του πολιτισμού*, (επιμ.) Νόρμπερτ Ελίας, Έρικ Ντάνινγκ, Εκδόσεις Δρομέας, Αθήνα 1998, σ. 91-122.

<sup>643</sup> Robert F. Wheeler, "Organized sport and organized labour: the workers' sports movement", *The Journal of Contemporary History*, 13 (1978), p. 191-210.

<sup>644</sup> Jürgen Kocka, «Το ευρωπαϊκό πρότυπο και η γερμανική περίπτωση», *Αναζητήσεις της νεότερης γερμανόφωνης ιστοριογραφίας*, Κείμενα R. Kosseleck- H. U. Wehler-W. Kuttler- J. Kocka- R. van Dulmen- M. Mitterauer, (μτφρ.) Μαρία Παπαθανασίου, Κώστας Ράπτης, Δώρα Φ. Μαρκάτου E.M.N.E.-Μνήμων, Αθήνα 2000, σ. 168.

<sup>645</sup> Γιώργος Γάσινας, *Η περίπτωση των ποδοσφαιρικών σωματείων...*, ό.π., σ. 5.

και της αστικής δημοκρατίας και καθίσταται όργανο πολιτικής κοινωνικοποίησης και διατήρησης του νέου status quo.<sup>646</sup>

Πάνω σε αυτή τη βάση, οι φορείς της αστικής ιδεολογίας αξιοποίησαν τον αθλητισμό για να αναπαράξουν μία «υψηλή κουλτούρα» στα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα και να τα απομακρύνουν από επιβλαβείς συνήθειες, όπως η κατανάλωση αλκοόλ.<sup>647</sup> Έτσι, εργοδότες, επιχειρηματίες και κληρικοί εισάγουν τον αθλητισμό στις εργατικές τάξεις. Χαρακτηριστικά, στην Αργεντινή η Central Argentine Railway Company ίδρυσε την ομάδα των εργαζομένων Rosario Central, ενώ ο κληρικός Newell ίδρυσε στην ίδια πόλη τη ομάδα Newell's Old Boys.<sup>648</sup> Στη Βραζιλία, αυτοί που εισήγαγαν τον αθλητισμό στη χώρα ήταν οι ιερατικές σχολές και στον εργατικό κόσμο οι επιχειρηματίες και εργοδότες των σιδηροδρομικών εταιρειών και των μονάδων εκμετάλλευσης του ορυκτού πλούτου.<sup>649</sup> Στις αποικίες της Αφρικής, όπως η Ζιμπάμπουε, οι αποικιοκρατικές δυνάμεις αξιοποιούσαν τον αθλητισμό ως μοχλό άσκησης ελέγχου επί των γηγενών.<sup>650</sup>

Στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, η εμφάνιση του αθλητισμού ήταν απόρροια των εμπορικών δραστηριοτήτων των φραγκολεβαντίνων, η οποίοι εκτός από έμποροι ήταν φορείς των νέων αστικών ιδεολογημάτων της Δύσης στην Ανατολή. Βασικό συστατικό της αστικής ιδεολογίας ήταν η τάση εθελοντικής συσσωμάτωσης πολιτών σε συλλόγους, μέσα από τους οποίους πραγματοποιούνταν η εμπέδωση των αρχών

---

<sup>646</sup> Arjun Appadurai, «Παίζοντας με τη νεωτερικότητα: η απο-αποικιοποίηση του κρίκετ», *Σύγχρονα Θέματα*, 85 (2004), σ. 48-52.

<sup>647</sup> Richard Holt, *Sport and the British. A modern history*, Clarendon Press, Oxford 1989, p. 135-200.

<sup>648</sup> Tony Mason, *Passion of the people? Football in South America*, Verso, London and New York 1995, p. 3.

<sup>649</sup> Fatima Martin Rodrigues Ferreira Antunes, "The early days of football in Brazil. British influence and factory clubs in Sao Paulo", *The country of football. Politics, popular culture & the beautiful game in Brazil*, (ed.) Paulo Fontes, Bernardo Buarque de Hollanda, Hurst & Company, London 2014, p. 17-39.

<sup>650</sup> Ρίτσαρντ Τζουλιανότι, «Ανάμεσα στην αποικιοκρατία, την ανεξαρτησία και την παγκοσμιοποίηση: το ποδόσφαιρο στη Ζιμπάμπουε», *Το ποδόσφαιρο στην Αφρική. Σύγκρουση, συμφιλίωση και συνύπαρξη*, (επιμ.) Gary Armstrong, Richard Giulianotti, (μτφρ.) Βάσια Γιαννακοπούλου, Σοφία Χουλιάρη, Εκδόσεις Απρόβλεπτες, Αθήνα 2011, σ. 146-150.



της αστικής δημοκρατίας.<sup>651</sup> Προς αυτή την κατεύθυνση συνηγορούσε και το πολυεθνές του χαρακτήρα της αυτοκρατορίας, με αποτέλεσμα η συλλογική δράση να αποκτά, επιπροσθέτως, και εθνικό προσανατολισμό. Έτσι, τα πρώτα σωματεία που ιδρύθηκαν ήταν ο *Ευαγγελισμός* και ο *Όμιλος Φιλομούσων*, το 1883 και 1899 αντίστοιχα.<sup>652</sup> Οι πρώτοι αυτοί σύλλογοι εκτός από την αθλητική στόχευση, πρέσβευαν και τη διάδοση της ελληνικής παιδείας. Το 1899, επιπλέον, δημιουργήθηκε ο σιωνιστικός σύλλογος *Kadima*, με αντίστοιχο προσανατολισμό.<sup>653</sup> Το πρώτο καθαρά αθλητικό σωματείο της Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε το 1901 ή 1902 και ήταν η *Union Sportive*, η ομάδα των δυτικοευρωπαίων κατοίκων της πόλης.<sup>654</sup>

Με τη Μικρασιατική Καταστροφή, ο χαρακτήρας του αθλητισμού σταδιακά αρχίζει και μετασχηματίζεται. Ενώ, λοιπόν, η εξάπλωση του αθλητισμού εγκόλπωνε τις αρχές και τα ιδεώδη της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας, οι ριζικές κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές που προέκυψαν στην ελληνική κοινωνία και οικονομία μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή συνέδεσαν τον αθλητισμό με τη δημιουργία και την ανάπτυξη της εργατικής τάξης. Αυτή η διαδικασία επιτάθηκε με την έλευση των προσφύγων στα αστικά κέντρα.<sup>655</sup> Κατά αυτόν τον τρόπο μετασχηματίζεται και η αθλητική δομή, αποκτώντας μαζικές διαστάσεις.

Όπως και σε διεθνές επίπεδο, έτσι και στην ελληνική περίπτωση ο εργατικός αθλητισμός αποτέλεσε σημαντικό πεδίο άσκησης της πολιτικής και της κουλτούρας.

---

<sup>651</sup> Ελένη Ιωαννίδου, «Τα αθλητικά σωματεία των προσφύγων στη Θεσσαλονίκη του Μεσοπολέμου (1922-1940)», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 15 (2004), σ. 37.

<sup>652</sup> Ανέστης Στεφανίδης, «Γ. Σ. Ηρακλής 1908-1940», *Γυμναστικός Σύλλογος Ηρακλής, 1908-2003*, (επιμ.) Α. Στεφανίδης, Αικ. Κρικώνη, Δ. Κυρίτσης, Δήμος Θεσσαλονίκης, Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2003, σ. 12.

<sup>653</sup> Απόστολος Ν. Παπαδόπουλος, «Ο αθλητισμός στη Θεσσαλονίκη κατά την περίοδο 1875-1920», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 15 (2004), σ. 16.

<sup>654</sup> Κωστής Μοσκόφ, *Θεσσαλονίκη...*, ό.π., σ. 38.

<sup>655</sup> Βίκα Δ. Γκιζελή, «Η νεοελληνική πόλη του Μεσοπολέμου: κοινωνικοί και πολεοδομικοί μετασχηματισμοί πριν και μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή», *Αρχαιολογία και Τέχνες*, 65 (1997), σ. 42-49.

Έτσι, για τον έλεγχο των εργατικών στρωμάτων πολλοί επαγγελματικοί κλάδοι ίδρυσαν ποδοσφαιρικές ομάδες.<sup>656</sup> Αντίστοιχη δραστηριότητα εμφανίζουν και οι εργατικοί πληθυσμοί. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας, στη βάση ανύψωσης του μορφωτικού επιπέδου και της εργατικής αλληλεγγύης, τα εργατικά κέντρα ιδρύουν ποδοσφαιρικά σωματεία.<sup>657</sup> Στην περίπτωση του Ε.Κ.Θ., ιδρύθηκε ο Εργατικός Αστέρας.<sup>658</sup>

### **Ο Ποδοσφαιρικός Σύλλογος Υπαλλήλων ΕΤΗΘ, 1926-1927.**

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, οι εργαζόμενοι της Ε.Τ.Η.Θ. συνέστησαν τον *Ποδοσφαιρικό Σύλλογο Υπαλλήλων Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης*. Το καταστατικό του σωματείου κατετέθη στο πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης την 8<sup>η</sup> Μαΐου 1926.<sup>659</sup>

Σκοπός του σωματείου ήταν «[...] η σωματική και ηθική ανάπτυξις των μελών αυτού.». Τα μέλη του συλλόγου χωρίζονταν σε τακτικά και επικουρικά. Τακτικά ήταν τα μέλη που είχαν συμπληρώσει το 17<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας τους, ανεξαρτήτου φύλου, εθνικότητας ή θρησκείας, που κατέβαλλαν τις εισφορές τους και ανήκαν στο προσωπικό της εταιρείας. Επικουρικά ήταν όσα δεν ανήκαν στο προσωπικό της εταιρείας αλλά συμμετείχαν στη δράση του συλλόγου.<sup>660</sup> Οικονομικοί πόροι του σωματείου ήταν «[...] Αι μηνιαία συνδρομαί των μελών, αι διάφοροι δωρεαί, το προϊόν των εράνων, προϊόν πωλουμένων εντύπων και σημάτων, τόκοι κεφαλαίων, διαθήκαι, επιχορηγήσεις Κράτους, Δήμου και λοιπών Αρχών, διάφοροι εισπράξεις εξ

---

<sup>656</sup> Γιώργος Γάσιος, *Η περίπτωση των ποδοσφαιρικών σωματείων...*, ό.π., σ. 81. Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, τεχνολογία και φύλο...*, ό.π., σ. 73-74.

<sup>657</sup> Θανάσης Αλεξίου, «Οι κοινωνικές αιτίες της καπνεργατικής διαμαρτυρίας στο Μεσοπόλεμο», *Τα Ιστορικά*, 21 (1994), σ. 339-364.

<sup>658</sup> *Εφημερίς των Βαλκανίων*, 23.5.1926.

<sup>659</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1357.

<sup>660</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1357.

εγνώστων και πάσα άλλη εισφορά ή έσοδον.»<sup>661</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 46, «Εν περιπτώσει διαλύσεως του Συλλόγου η περιουσία αυτού κινητή και ακίνητος περιέρχεται εις το Ορφανοτροφείον ΜΕΛΙΤΕΥΣ (Παπάφη).»<sup>662</sup> Ιδρυτές ήταν οι Α. Βρέττας, Ι. Αγγέλου, Σ. Ιωαννίδης, Ο. Σαριδάκης, Δ. Ηλιάδης, Σ. Φρυδάκης, Θ. Δασίλας, Γ. Καρράς, Ε. Δούρμπαλης και Γρ. Μπαριτάς.<sup>663</sup> Αρχηγός της ομάδας ήταν ο Φ. Βαλσαμάκης και υπαρχηγός ο Γ. Καρράς.<sup>664</sup>

Η ομάδα συμμετείχε στο πρωτάθλημα της β' κατηγορίας του 1926-1927, μαζί με την ΑΕΚ Θεσσαλονίκης, τον ΠΑΟΚ, τη Νέα Γενεά, το Μέγα Αλέξανδρο, τη ΜΕΝΤ, τον Εργατικό Αστέρα, τον Όμιλο Θεσσαλονίκης, και το Γυμναστικό Σύλλογο Μακαμπί.<sup>665</sup> Πριν από την έναρξη του πρωταθλήματος έδωσε φιλικό αγώνα με την ΑΕΚ Θεσσαλονίκης από την οποία ηττήθηκε 2-1.<sup>666</sup> Την 20<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, η δεύτερη ομάδα του Ομίλου Τροchioδρομικών αντιμετώπισε την Ένωση Χαριλάου σε φιλικό αγώνα και νίκησε 5-0.<sup>667</sup>

Για το πρωτάθλημα της β' κατηγορίας, η ομάδα των τροchioδρομικών έχασε από την ΑΕΚ με σκορ 5-0,<sup>668</sup> ήρθε ισόπαλη με την ΜΕΝΤ 3-3<sup>669</sup> και με τον Εργατικό Αστέρα με σκορ 4-4,<sup>670</sup> έχασε 11-1 από τον Όμιλο Θεσσαλονίκης,<sup>671</sup> 4-0 από το

---

<sup>661</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1357.

<sup>662</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1357.

<sup>663</sup> Γ.Α.Κ., Ι.Α.Μ., JUS001.10, φάκ. 1357.

<sup>664</sup> *Μακεδονία*, 26.5.1926, 23.6.1926.

<sup>665</sup> *Μακεδονία*, 26.11.1926.

<sup>666</sup> «Χθες έκαμεν επισήμως την εμφάνησίν του ο Ποδοσφαιρικός όμιλος των τροchioδρομικών συναντηθείς μετά της ποδοσφαιρικής ομάδος της Α.Ε.Κ. Ο αγών διεξήχθη υπό την διαιτησίαν του αρχηγού του παίκτη κ. Μικέ Βεντουρέλη. Ο αγών ήρχισεν την 4<sup>η</sup> και ημισίαν. Αμφότεραι αι ομάδες δεν μας παρουσίασαν τι το εξαιρετικό είτε από τεχνικής απόψεως είτε από εμφανίσεως. Όταν βλέπει κανείς τοιούτους αγώνας χάνει την καλήν εντύπωσιν που σχηματίζει από καλούς αγώνας. Εις αυτόν τον φιλικόν αγώνα νικήτρια ανεδείχθη η ομάς της Α.Ε.Κ. με δύο τέρματα έναντι ενός. Ο παλαίμαχος Αρμάς ευρίσκετο εχθές εις τις δόξες του.» *Μακεδονία*, 5.7.1926.

<sup>667</sup> *Μακεδονία*, 20.9.1926.

<sup>668</sup> *Μακεδονία*, 27.12.1926.

<sup>669</sup> *Μακεδονία*, 17.1.1927.

<sup>670</sup> *Μακεδονία*, 31.1.1927.

<sup>671</sup> *Μακεδονία*, 8.2.1927.

Μέγα Αλέξανδρο,<sup>672</sup> 4-1 από τη Νέα Γενεά<sup>673</sup> και 5-2 από τη Μακαμπή.<sup>674</sup> Βάσει των αποτελεσμάτων η ομάδα κατετάγη τελευταία και υποβιβάστηκε στην γ' κατηγορία. Από το σημείο αυτό και μετά, απουσιάζει κάθε αναφορά στο σωματείο. Άγνωστο είναι το γεγονός, αν η ομάδα συνέχισε να δραστηριοποιείται ή αν διαλύθηκε.

	Αγώνες	Νίκες	Ισοπαλίες	Ήττες	Τέρματα	Βαθμοί
<b>Π.Α.Ο.Κ.</b>	9	8	-	1	57-7	16
<b>Μέγας Αλέξανδρος</b>	9	7	-	2	26-11	14
<b>Α.Ο. Θεσσαλονίκης</b>	8	6	-	2	20-20	12
<b>Α.Ε.Κ.</b>	8	5	-	3	20-12	10
<b>Μ.Ε.Ν.Τ.</b>	8	3	2	3	17-15	8
<b>Νέα Γενεά</b>	8	2	-	6	8-17	4
<b>Μακαμπή</b>	8	2	-	6	14-33	4
<b>Εργατικός Αστέρας</b>	8	1	2	5	12-33	4
<b>Όμιλος Τροχιοδρομικών</b>	8	-	2	6	12-45	2

Πίνακας 4. Βαθμολογία πρωταθλήματος β' κατηγορίας Θεσσαλονίκης, 1926-1927 (Μακεδονία, 5.6.1927).

<sup>672</sup> Μακεδονία, 14.3.1927.

<sup>673</sup> Μακεδονία, 21.3.1927.

<sup>674</sup> Εφημερίς των Βαλκανίων, 7.3.1927.

## Επίλογος

Στην παρούσα μελέτη αναπτύχθηκαν οι ποικίλες εκφάνσεις του τροχιόδρομου στην ιστορία της πόλης της Θεσσαλονίκης: η επένδυση, η οργάνωση του συνδικαλιστικού κινήματος των εργαζομένων σε αυτήν, η πρόνοια και η διαχείριση του ελεύθερου χρόνου τους.

Υποστηρίχθηκε ότι η εμφάνιση των τροχιόδρομων στη Θεσσαλονίκη ήταν απόρροια της επέκτασης του διεθνούς καπιταλισμού της ελεύθερης αγοράς στην οθωμανική Θεσσαλονίκη και, ως εκ τούτου, άμεσα επηρεαζόμενη από τις εξελίξεις στη Δύση σε οικονομικό επίπεδο. Η πορεία αυτή σημαδεύτηκε από συγκρούσεις με τις τοπικές αρχές, με αποτέλεσμα τη δικαστική διαμάχη. Η άνοδος του φασισμού στην Ελλάδα κατά το Μεσοπόλεμο έδωσε μία άλλη διάσταση στην επένδυση, καθώς μέσα στο πλαίσιο του «νέου κράτους» η κρατικοποίηση ήταν επιβεβλημένη. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η επικρατούσα αυτοκινητοβιομηχανία και οι ανάγκες διόγκωσης των αγορών της επέβαλαν στην ελληνική κυβέρνηση την παύση της λειτουργίας των τροχιόδρομων, προς όφελος των ιδιωτικών λεωφορείων (Ο.Α.Σ.Θ.).

Τη λειτουργία της υπηρεσίας, από συστάσεώς της, εξασφάλιζαν οι εργαζόμενοι, οι οποίοι μέσα στη γενικευμένων διαστάσεων κοινωνική αμφισβήτηση, προέβησαν στη σύσταση σωματείων για την υπεράσπιση των συμφερόντων τους. Προς αυτή την κατεύθυνση συνηγορούσαν και οι συνθήκες στην πόλη της Θεσσαλονίκης, οι οποίες συνέβαλαν στην προλεταριοποίηση του κόσμου της εργασίας και τη συνειδητοποίηση της ταξικότητας της κοινωνίας. Τα σωματεία αυτά είχαν αρχικά αλληλοβοηθητικό προσανατολισμό. Το πιο δραστήριο ήταν ο *Σύνδεσμος Τροχιοδρομικών* εντός του οποίου μετά το 1921 οι κομμουνιστές ασκούσαν ισχυρή επιρροή. Οι πολυδιασπάσεις, όμως, της Γ.Σ.Ε.Ε., η πολιτική τακτική του Κ.Κ.Ε., σε συνδυασμό με την οργάνωση

της κρατικής αντίστασης και καταστολής, απαξίωσαν τη συλλογική δράση, θέτοντάς την υπό κρατικό έλεγχο.

Αναπόσπαστο επίδικο της συλλογικής δράσης των εργαζομένων ήταν η σύσταση φορέων κοινωνικής ασφάλισης και πρόνοιας. Η απουσία αυτών, τους οδήγησε να προσδώσουν αλληλοβοηθητικό χαρακτήρα στα πρώτα σωματεία τους. Οι κινητοποιήσεις τους, όμως, σε συνδυασμό με την αλλαγή του κρατικού ρόλου, από κοινωνικό παρατηρητή των όρων επιβίωσης των εργαζομένων σε παραγωγό πολιτικής, οδήγησαν στη σύσταση ταμείων πρόνοιας και συντάξεων, καθώς και στην κατασκευή οικιών. Η δημιουργία, όμως, εργατικών κατοικιών δεν ήταν προϊόν των προαναφερθέντων παραγόντων, αλλά και της στάσης των ελληνικών κυβερνήσεων κατά το Μεσοπόλεμο να προσεταιριστούν το εργατικό κίνημα διά της διασπάσεως των μελών του. Οι κατοικίες αυτές ήταν ένα «δώρο» για τους νομιμόφρονες εργαζομένους.

Οι τροχιοδρομικοί, όμως, εκτός από τη συλλογική δράση ανέπτυξαν και αθλητική. Μέσα στο πλαίσιο διάδοσης του αθλητισμού, ο οποίος αρχικά ήταν φορέας των αξιών της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας, ο κόσμος της εργασίας τον υιοθέτησε, τον επανανοηματοδότησε και τον αξιοποίησε για την παραγωγή και την αναπαραγωγή της εργατικής κουλτούρας. Έτσι, οι τροχιοδρομικοί συμμετείχαν στο ποδοσφαιρικό πρωτάθλημα της περιόδου 1926-1927.

Η εκπόνηση αυτής της έρευνας σηματοδεύτηκε από το μεγάλο πρόβλημα διαθεσιμότητας των πηγών. Η έλλειψη πρωτοβουλιών για τη διάσωση των αρχείων και η αδυναμία πρόσβασης σε κάποια από αυτά, είτε λόγω άγνοιας των εκάστοτε φορέων είτε λόγω προσωπικής ιδιοτέλειας άλλων, ήταν ανασταλτικοί παράγοντες για

την παραγωγή και ερμηνεία πολλών πτυχών της εμπειρίας των εργαζομένων. Ως εκ τούτου, κάποια σημεία έμειναν στην αφάνεια.

Η έρευνα, όμως, για την εξέλιξη των αστικών συγκοινωνιών στην πόλη και του κόσμου της εργασίας δεν σταματάει εδώ. Η βίωση της οικονομικής συγκυρίας, η μετάβαση στο φιλελεύθερο καπιταλισμό και η αποβιομηχανοποίηση της παραγωγής προς όφελος των χρηματοπιστωτικών αγορών μπορούν να δημιουργήσουν νέα ερωτήματα και να προσφέρουν νέες προοπτικές στην εξέλιξη του κλάδου.

## Βιβλιογραφία

### Πηγές

#### Αρχεία

Αρχείο Δήμου Καλαμαριάς

Γενικά Αρχεία του Κράτους, Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας

- Αρχείο Γενικής Διοίκησης Βορείου Ελλάδος  
Φάκελος 55
- Αρχείο Γενικής Διοίκησης Μακεδονίας  
Φάκελοι 28,98
- Αρχείο Ειρηνοδικείου Θεσσαλονίκης  
Φάκελοι 100, 360
- Αρχείο Εταιρείας Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης  
Φάκελοι 1, 2, 3
- Αρχείο Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης  
Φάκελοι 103, 106, 310, 662, 685, 808, 853, 897, 1239, 1278, 1357, 1560, 1748α, 3128α

Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ.

- Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό  
Φάκελοι 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8
- Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Β. Βελγική (Ε.Τ.Η.Θ.)-Κρατ. Εκμ. (Τ.Η.Θ.-Κ.Ε. & Κ.Ε.Τ.Η.Θ.)  
Φάκελοι 15

Ιστορικό Αρχείο Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης

- Βιβλίο πρακτικών διοικήσεως Ε.Κ.Θ., 27/10/48-15/1/49
- Κατάλογος προέδρων Ε.Κ.Θ.

Ιστορικό Αρχείο Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης

- Αρχείο Οδοποιίας  
Φάκελοι 1, 8

Αρχείο Χαρτογραφικής Κληρονομιάς

- Ψηφιακό Αρχείο  
Ε4340

#### Εφημερίς της Κυβερνήσεως

Φ.Ε.Κ. 2/2.1.1915

Φ.Ε.Κ. 98/5.5.1918

Φ.Ε.Κ. 155/3.7.1920

Φ.Ε.Κ. 119/20.7.1922



Φ.Ε.Κ. 72/19.3.1923  
Φ.Ε.Κ. 228/16.8.1923  
Φ.Ε.Κ. 14/24.1.1924  
Φ.Ε.Κ. 245/25.7.1929  
Φ.Ε.Κ. 395/18.12.1930  
Φ.Ε.Κ.398/18.12.1930  
Φ.Ε.Κ. 346/10.10.1934  
Φ.Ε.Κ. 190/1.5.1936  
Φ.Ε.Κ. 192/8.5.1936  
Φ.Ε.Κ. 396/24.10.1938  
Φ.Ε.Κ. 317/5.10.1940  
Φ.Ε.Κ. 121/7.5.1948  
Φ.Ε.Κ. 169/7.8.1950  
Φ.Ε.Κ. 142/6.8.1957  
Φ.Ε.Κ. 250/11.12.1957

### **Εφημερίδες**

*Ακρόπολις*

*Ελευθερία*

*Ελεύθερον Βήμα*

*Εργατικός Αγών*

*Εφημερίς των Βαλκανίων*

*Η Καθημερινή*

*Μακεδονία*

*Μακεδονικά Νέα*

*Νέα Αλήθεια*

*Νέα Ευρώπη*

*Ο Ελληνικός Βορράς*

*Ριζοσπάστης*

*Τα Νέα*

Ταχυδρόμος της Βορείου Ελλάδος

Το Βήμα

Φάρος της Θεσσαλονίκης

Φως

### Δημοσιευμένες πηγές

- **Επιθεώρηση εργασίας**

Υ.Ε.Ο./Διεύθυνσις Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιας, *Επετηρίς Εργατικών Σωματείων (1917-1918-1919)*, (επιμ.) Ι. Βασιλειάδου & Σ. Βελλιανίτου, Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1924.

- **Κρατικοί και οικονομικοί φορείς**

EBASCO Services Incorporated, *Salonika Electric Distribution Operations. Part of report on Electric Power Program, Kingdom of Greece. For Economic Cooperation Administration, Washington D.C.*, New York, October 1949.

EBASCO Services Incorporated, *Electric power program, Kingdom of Greece. For Economic Cooperation Administration, Washington D.C.*, vol. I-III, New York, January 1950.

*Το έργον της Επιτροπής Οικονομιών*, Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1925.

Υ.Σ./Υ.Σ.Ε.Σ.Α., *Το ενεργειακόν πρόβλημα της Ελλάδος*, τμ. Γ', Πρόγραμμα χρησιμοποίησεως ηλεκτρικής ενέργειας και υδάτων του Βασιλείου της Ελλάδος. Σχέδιον ενδιάμεσου εκθέσεως εκπονηθέν υπό της EBASCO Services Incorporated, New York, June 1949.

- **Πρακτικά της Βουλής των Ελλήνων**

*Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Δ' εν Αθήναις Συντακτικής των Ελλήνων Συνελεύσεως*, τμ. Γ', Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1924.

- **Περιοδικές εκδόσεις**

*Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών*, Τόμος Δ', 1937.

- **Κατάλογοι, οδηγοί κλπ.**

Γαβρηλίδης Γ. Χ., *Μέγας οδηγός Θεσσαλονίκης και περιχώρων*, Έκδοση Μετοχικής Εκδοτικής Εταιρείας, Θεσσαλονίκη 1932-1933.

- **Διάφορα δημοσιεύματα**

Beaujour Félix, *Tableau du commerce de la Grece. Forme d'après une année moyenne, depuis 1787 jusqu'en 1797*, tome second, Chez Ant.-Aug. Renouard, Paris 1800.

Δραγούμης Νικόλαος, *Εγκόλπιον του εργατικού λαού ή συμβολή προς τους χειρώνακτας*, Τυπογραφείον Λαζάρου Δ. Βιλαρρά, Εν Αθήναις 1869.

Ζωγράφου Ευγενία, *Δημοσιεύματα*, χ.ο., Αθήνα 1903.

Καλεύρας Αχ., *Αστυφιλία, παρασιτισμός και μικροαστική εγκατάστασις*, Τύποις «Εφημερίς των Βαλκανίων», Θεσσαλονίκη 1930.

Λυκούδης Εμμανουήλ, *Η εν Ελλάδι βιομηχανία και αι απεργίαι, υπό την έποψιν της νομικής και της πολιτικής οικονομίας*, Τύποις Πατρίδος, Εν Ερμούπολει Σύρου 1883.

Lucas Paul, *Voyage fait en 1714 par ordre de Louis XIV dans la Turquie, l'Asie, Syrie, Palestine, Haute et Basse-Égypte*, tome premier, Steenhouwer & Uytwerf, Amsterdam 1720.

De Martonne Emm., *Traite de géographie physique*, tome premier, Notions générales, climat-hydrographie, Libraire Armand Collin, Paris 1925.

- **Διαδικτυακοί τόποι**

[www.sfh.uhypotheses.org](http://www.sfh.uhypotheses.org)

<http://my.blo.pblogs.gr/>

[www.culture.thessaloniki.gr](http://www.culture.thessaloniki.gr)

[www.johnpap.net](http://www.johnpap.net)

[www.elia.org.gr](http://www.elia.org.gr)

[www.thessarchitecture.wordpress.gr](http://www.thessarchitecture.wordpress.gr)

[www.parallaximag.gr](http://www.parallaximag.gr)

## **Βασική βιβλιογραφία**

### **Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία**

Αβδελά Έφη, *Δημόσιοι υπάλληλοι γένους θηλυκού. Καταμερισμός της εργασίας κατά φύλα στον δημόσιο τομέα, 1908-1955*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1990.

Αλιβιζάτος Νίκος, *Οι πολιτικοί θεσμοί σε κρίση (1922-1974). Όψεις της ελληνικής εμπειρίας*, (μτφρ.) Βενετία Σταυροπούλου, Θεμέλιο, Αθήνα 1983.

Αναστασιάδης Γιώργος, Χεκίμογλου Ευάγγελος, *Η διαδρομή της μνήμης. Τσιμισκή, Αγίας Σοφίας, Διαγώνιος*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997.

Αναστασιάδης Γιώργος, Χεκίμογλου Ευάγγελος, *Η μάχη της μνήμης. Παραλία, λιμάνια, Λευκός Πύργος*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1997.

Αναστασιάδης Γιώργος, *Τα δρομολόγια της μνήμης στη συγκοινωνία της πόλης. Μια αδιάκοπη διαδρομή στη Θεσσαλονίκη 1893-1999*, Ιανός, Θεσσαλονίκη 1999.

Αναστασιάδης Γ., Χεκίμογλου Ε., *Όταν η Θεσσαλονίκη μπήκε στον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Τα διακόσια σημαντικότερα γεγονότα που συνέβησαν στην πόλη από το 1900 ως το 1910*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000.

Αναστασιάδης Γιώργος, Χεκίμογλου Ευάγγελος, *Η «χαμένη» Εγνατία της Θεσσαλονίκης. Από τον μεσαιωνικό «φαρδύ δρόμο» στον σύγχρονο (στενό) αυτοκινητόδρομο*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2001

Αναστασιάδου Μερόπη, *Θεσσαλονίκη 1830-1912. Μια μητρόπολη στην εποχή των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων*, (μτφρ.) Βασίλης Πατσογιάννης, Βιβλιοπωλείον της Εστίας Ι. Δ. Κολλάρου & ΣΙΑΣ Α.Ε., Αθήνα 2008.

Αποστολίδης Άκης, Δάγκας Αλέκος, κ.α., *Η σοσιαλιστική οργάνωση Φεντερασιόν Θεσσαλονίκης 1909-1918. Ζητήματα γύρω από τη δράση της*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1989.

Ασδραχάς Σπύρος Ι., *Οικονομία και νοοτροπίες*, Ερμής, Αθήνα 1988.

Αστερίου Ελένη, Λαμπάτος Γαβρίλης, *Η Αριστερή Αντιπολίτευση στην Ελλάδα*, Φιλίστωρ, Αθήνα 1995.

Βακαλόπουλος Απόστολος, *Ιστορία της Θεσσαλονίκης 316π.Χ.-1983*, Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη α.ε., Θεσσαλονίκη 1983.

Βερναρδάκης Χριστόφορος, Μαυρής Γιάννης, *Κόμματα και κοινωνικές συμμαχίες στην προδικτατορική Ελλάδα*, Εξάντας, Αθήνα 1991.

Bergeron Louis, Roncayolo Marcel, *Από την προβιομηχανική στη βιομηχανική πόλη. Δοκίμιο για τη γαλλική ιστοριογραφία*, (μτφρ.) Πόπη Πολέμη, Ρίκα Μπενβενίστε, Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 1984.

Berstein Serge, Milza Pierre, *Ιστορία της Ευρώπης*, τμ. 3, *Διάσπαση και ανοικοδόμηση της Ευρώπης 1919 έως σήμερα*, (μτφρ.) Μιχάλης Κοκολάκης, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997.

Bookchin Murray, *Τα όρια της πόλης*, (μτφρ.) Γιάννης Γκλαρνέτατζης, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1996.

Braudel Fernand, *Η δυναμική του καπιταλισμού. Ο καπιταλισμός-ένα μάθημα ιστορίας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1992.

Braudel Fernand, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, τμ. Α΄, *Ο ρόλος του περιγύρου*, (μτφρ.) Κλαίρη Μιτσοτάκη, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1993.

Braudel Fernand, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, τμ. Β΄, *Συλλογικά Πεπρωμένα*, (μτφρ.) Κλαίρη Μιτσοτάκη, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2002.

Braudel Fernand, *Υλικός πολιτισμός, καπιταλισμός και οικονομία (XV<sup>ο</sup>-XVIII<sup>ο</sup> αιώνας)*, τμ. Α΄, *Οι δομές της καθημερινής ζωής: το δυνατό και το αδύνατο*, (μτφρ.) Αικατερίνη Ασδραχά, Μορφωτικό Ινστιτούτο Αγροτικής Τράπεζας, Αθήνα 1995.

Γάσιος Γιώργος, *Η περίπτωση των ποδοσφαιρικών σωματείων στην ελληνική κοινωνία του Μεσοπολέμου 1922-1936*, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σύγχρονης Ελληνικής και Ευρωπαϊκή Ιστορίας, Τμήμα Ιστορίας & Αρχαιολογίας, Φιλοσοφική Σχολή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο 2005.

Γεωργούλης Παναγιώτης Ι., *Η βιομηχανική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης. Από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα μέχρι τα μέσα του 20<sup>ου</sup>*, Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος, Θεσσαλονίκη 2005.

Γκαλεάνο Εντουάρντο, *Τα χίλια πρόσωπα του ποδοσφαίρου*, (μτφρ.) Γιάννης Χρυσοβέργης, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 1998.

Δαφνής Γρηγόριος, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων, 1923-1940*, Τόμος πρώτος, Ίκαρος, Αθήνα 1955.

Δερτιλής Γ. Β., *Ιστορία του ελληνικού κράτους 1830-1920*, τμ. Α', Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 2005.

Δημητριάδης Βασίλης, *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912*, Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη α.ε., Θεσσαλονίκη 1983.

Δημητρίου Μιχάλης, *Το ελληνικό σοσιαλιστικό κίνημα*, τμ. Α', Από τους ουτοπιστές στους μαρξιστές, Πλέθρον, Αθήνα 1985.

Δορδανάς Στράτος Ν., *Αντίποινα των γερμανικών αρχών κατοχής στη Μακεδονία (1941-1944)*, Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2002.

Ελεφάντης Άγγελος Γ., *Η επαγγελία της αδύνατης επανάστασης. Κ.Κ.Ε. και αστισμός στον Μεσοπόλεμο*, Θεμέλιο, Αθήνα 1979.

Ευθυμίου Κώστας, *«Εργατική Βοήθεια» και «Κοινωνική Αλληλεγγύη». Δύο παραδείγματα ταξικής αλληλέγγυας δράσης στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Εκδόσεις των Συναδέλφων, Αθήνα 2014.

Ζαφείρης Χρίστος, *Θεσσαλονίκης Εγκόλπιον. Ιστορία-πολιτισμός-η πόλη σήμερα-γεύσεις-μουσεία-μνημεία-διαδρομές*, Εξάντας, Αθήνα 1997.

Ζηλίδης Χρίστος, *Η ανοικτή περίθαλψη στην ελληνική ύπαιθρο (1922-1983)*, Διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1988.

Fukuyama Francis, *Το τέλος της ιστορίας και ο τελευταίος άνθρωπος*, (μτφρ.) Αχιλλέας Φακατσέλης, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα 1992.

Hobsbawm Eric John, *Η εποχή των άκρων. Ο σύντομος εικοστός αιώνας 1914-1991*, (μτφρ.) Βασίλης Καπετανγιάννης, Θεμέλιο, Θεμέλιο, Αθήνα 1994.

Hobsbawm E. J., *Η Εποχή των Επαναστάσεων 1789-1848*, (μτφρ.) Μαριέτα Οικονομοπούλου, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2008.

Horden Peregrine, Purcell Nicholas, *Μεσόγειος. Θάλαττα πονηροδιδάσκαλος. Μελέτη της μεσογειακής Ιστορίας*, (μτφρ.) Ντίνα Σαμπεθάι, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 2004.

Iggers Georg, *Η ιστοριογραφία στον εικοστό αιώνα. Από την επιστημονική αντικειμενικότητα στην πρόκληση του μεταμοντερνισμού*, (μτφρ.) Παρασκευάς Ματάλας, Νεφέλη, Αθήνα 2005.

Joll James, *Η Ευρώπη 1870-1970*, (μτφρ.) Ελπίδα Κ. Βόγλη, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 2006.

Κανδυλάκης Μανώλης, *Εφημεριδογραφία της Θεσσαλονίκης. Συμβολή στην ιστορία του τύπου*, τμ. Β', 1912-1923, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000.

Καραβίδας Ι., *Πολιτική εξηλεκτρισμού*, Δεκέμβριος 1955.

Καραδήμου-Γερόλυμπου Αλέκα, *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917. Ένα ορόσημο στην ιστορία της πόλης και στην ανάπτυξη της ελληνικής πολεοδομίας*, Έκδοση Δήμου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1985-86.

*Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Α', 1918-1924, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1974.

*Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Β', 1925-1928, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1974.

*Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας, Επίσημα κείμενα*, τμ. Γ', 1929-1933, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1975.

Κολώνας Βασίλης, Όλγα Τραγανού-Δεληγιάννη, *Θεσσαλονίκη 1912-1940. Βιομηχανική πόλη*, Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως, Θεσσαλονίκη 1989.

Κολώνας Βασίλης, *Θεσσαλονίκη 1912-2012. Η αρχιτεκτονική μίας εκατονταετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2012.

Κολώνας Βασίλης, *Η Θεσσαλονίκη εντός των τειχών. Εικονογραφία της συνοικία εξοχών (1885-1912)*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2014.

Κορδάτος Γιάνης, *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος. Με βάση άγνωστες πηγές και ανέκδοτα αρχεία*, Εκδόσεις Μπουκουμάνη, Αθήνα 1972.

Κουκουλές Γιώργος Φ., *Για μια ιστορία του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος. Εισαγωγή στην παιδαγωγική της ιστορικής έρευνας*, Οδυσσέας, Αθήνα 1983.

Κουκουλές Γιώργος Φ., *Ελληνικά συνδικάτα: οικονομική αυτοδυναμία και εξάρτηση, 1938-1984. Συμβολή στη διερεύνηση της υπόθεσης ανυπαρξίας ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος*, Οδυσσέας, Αθήνα 1984.

Κουλούρη Χριστίνα, *Αθλητισμός και όψεις της αστικής κοινωνικότητας. Γυμναστικά και αθλητικά σωματεία 1870-1922*, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας, Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Ε.Ι.Ε, Αθήνα 1997.

Λεονταρίτης Γεώργιος, *Το ελληνικό σοσιαλιστικό κίνημα κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο*, Εξάντας, Αθήνα 1978.

Λεονταρίτης Γεώργιος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 1981.

Λιάκος Αντώνης, *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας και η ανάδυση των κοινωνικών θεσμών*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1993.

Λιβιεράτος Δημήτρης, *Το ελληνικό εργατικό κίνημα 1918-1923*, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα 1976.

Λιβιεράτος Δημήτρης, *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα 1923-1927. Επαναστατικές εξαγγελίες*, Κομμούνια/Ιστορική Μνήμη, Αθήνα 1985.

Lefebvre Henry, *Δικαίωμα στην πόλη. Χώρος και πολιτική*, (μτφρ.) Πάνος Τσουρνικιώτης, Κλωντ Λωράν, Κουκίδα, Αθήνα 2007.

Μάξιμος Σεραφείμ, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού. Τουρκοκρατία 1685-1789*, Στοχαστής, Αθήνα 1973.

Μαυρομματής Β. Α., *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο δύο αιώνων. Προσέγγιση στην πόλη μέσα από τις παλιές καρτ ποστάλ (1896-1913)*, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Πολιτιστικό Κέντρο Βορείου Ελλάδος, Θεσσαλονίκη 1990.

Μαχαίρα Ελένη, *Η νεολαία της 4<sup>ης</sup> Αυγούστου. Φωτογραφίες*, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, Αθήνα 1987.

Μέγας Γιάννης, Χόρμπος Νίκος, *Η Θεσσαλονίκη μέσα από το φακό του Γιώργου Λυκίδη*, Εκδόσεις Ιανός, Θεσσαλονίκη 2000.

Μέγας Γιάννης, Ανδριωτάκης Μανώλης, *Θεσσαλονίκη 1896. Η χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων*, Δήμος Θεσσαλονίκης/Αντιδημαρχία Πολιτισμού, Φίλοι του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Εκδόσεις Ζήτρος, Θεσσαλονίκη 2004.

Μέρτζιος Κωνσταντίνος Δ., *Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας*, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη 2007.

Μοσκόφ Κωστής, *Η εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα 1830-1909. Ιδεολογία του μεταπρατικού χώρου. Ιστορική μελέτη*, Ολκός, Αθήνα 1974.

Μοσκόφ Κωστής, *Θεσσαλονίκη. Τομή της μεταπρατικής πόλης*, τ. Α', Στοχαστής, Αθήνα 1978.

Μοσκόφ Κωστής, *Εισαγωγικά στην ιστορία του κινήματος της εργατικής τάξης. Η διαμόρφωση της εθνικής και κοινωνικής συνείδησης στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1985.

Μοσκόφ Κωστής, *Λαϊκισμός ή πρωτοπορία; Δοκίμια III*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 1985.

Μπεναρόγιας Αβραάμ, *Η πρώτη σταδιοδρομία του ελληνικού προλεταριάτου*, (επιμέλεια-σημειώσεις) Άγγελος Ελεφάντης, Κομμούνια, Αθήνα 1986.

Μπεναρόγια Αβραάμ, *Ελπίδες και πλάνες*, (εισαγωγή-επιμέλεια) Θεόδωρος Μπενάκης, Στοχαστής, Αθήνα 1989.

Mazower Mark, *Θεσσαλονίκη. Πόλη των φαντασμάτων. Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι 1430-1950*, (μτφρ.) Κώστας Κουρεμένος, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006.

Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου Μαρία, *Οι Βαλκανικοί Λαοί. Από την τουρκική κατάκτηση στην εθνική αποκατάσταση (14<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αι.)*, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 2000

Παντελάκης Νίκος Σ., *Ο εξηλεκτρισμός της Ελλάδας. Από την ιδιωτική πρωτοβουλία στο κρατικό μονοπώλιο (1889-1956)*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 1991.

Παπαστεφανάκη Λήδα, *Εργασία, τεχνολογία και φύλο στην ελληνική βιομηχανία. Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2009.

Περπέρης Θεόδωρος Κ., *Παλιά Θεσσαλονίκη*, Θεσσαλονίκη 1973.

Πιζάνιας Πέτρος, *Οι φτωχοί των πόλεων. Η τεχνογνωσία της επιβίωσης στην Ελλάδα το μεσοπόλεμο*, Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

Πουλαντζάς Νίκος, *Φασισμός και δικτατορία. Η 3<sup>η</sup> Διεθνής αντιμέτωπη στον φασισμό*, Θεμέλιο-Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς, Αθήνα 2006.

Pinol Jean-Luc, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*, (μτφρ.) Ιωάννα Δουράμπεη, Έφη Κάννερ, Πλέθρον, Αθήνα 2000.

Pinol Jean-Luc, Walter Francois, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη*, τ. 1, *Έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, (μτφρ.) Μαρία Κουμπούρα, Πλέθρον, Αθήνα 2007

Ρηγινός Μιχάλης, *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936. Βιομηχανία-βιοτεχνία*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1987.

Σαλαπασίδης Ιωάννης, *Ο εξηλεκτρισμός της Θεσσαλονίκης*, εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2000.

Σβορώνος Νίκος Γ., *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18<sup>ο</sup> αιώνα*, Θεμέλιο, Αθήνα 1996

Σφήκας Θανάσης Δ., *Πόλεμος και ειρήνη στη στρατηγική του ΚΚΕ 1945-1949*, Φιλίστωρ, Αθήνα 2001.

Σούλας Νικόλας, Μπεδρελίδου-Κυριακοπούλου Μαρία, *Μνήμες Θεσσαλονίκης. Εικόνες μιας πόλης που σβήνει στο χρόνο*, Μπαρμπουνάκης, Θεσσαλονίκη 2002.

Σοφιανός Κώστας, *Το νομικό καθεστώς της παιδικής ηλικίας και της νεότητας 1833-1900*, τμ. Α΄, Συναγωγή νόμων διαταγμάτων εγκυκλίων καταστατικών, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, Αθήνα 1988.

Said Edward W., *Οριενταλισμός*, (μτφρ.) Φώτης Τερζάκης, Νεφέλη, Αθήνα 1996.



Savage Mike, Warde Alan, *Αστική κοινωνιολογία, καπιταλισμός και νεωτερικότητα*, (μτφρ.) Ιωάννα Μπιμπλή, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2005.

Τομανάς Κώστας, *Δρόμοι και γειτονιές της Θεσσαλονίκης μέχρι το 1944*, Νησίδες, Σκόπελος 1997.

Τοντόροφ Νικολάι, *Η βαλκανική πόλη 15<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αιώνας. Κοινωνικο-οικονομική και δημογραφική ανάπτυξη*, Δεύτερος τόμος, (μτφρ.) Έφη Αβδελά, Γεωργία Παπαγεωργίου, Θεμέλιο, Αθήνα 1986.

Τσοτσορός Στάθης Ν., *Ενέργεια και ανάπτυξη στην μεσοπολεμική περίοδο. Η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού 1950-1992*, Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Αθήνα 1995.

Φουντανόπουλος Κώστας, *Εργασία και εργατικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη (1908-1936). Ηθική οικονομία και συλλογική δράση στο Μεσοπόλεμο*, Εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2005.

Χεκίμογλου Ευάγγελος, *Ο Νικόλαος Μάνος και ο Μεσοπόλεμος στη Θεσσαλονίκη*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2010.

Ψυρούκης Νίκος, *Ο φασισμός και η 4<sup>η</sup> Αυγούστου*, Επικαιρότητα, Αθήνα 1977.

### **Ελληνόγλωσση αρθρογραφία**

Αβδελά Ε., «Η κοινωνική τάξη στη σύγχρονη ιστοριογραφία: από το οικονομικό δεδομένο στην πολιτισμική κατασκευή», *Τα Ιστορικά*, 22 (1995), σ. 173-204.

Αγριαντώνη Χριστίνα, Χατζηιωάννου Μαρία-Χριστίνα, «Το συμπόσιο για τη νεοελληνική πόλη (Σεπτ. 1984): κοινοί παρονομαστές και ιδιοτυπίες», *Τα Ιστορικά*, 3 (1985), σ. 223-230.

Αλεξίου Θανάσης, «Οι κοινωνικές αιτίες της καπνεργατικής διαμαρτυρίας στο Μεσοπόλεμο», *Τα Ιστορικά*, 21 (1994), σ. 339-364.

Αναστασιάδης Γιώργος, «Από τη Φεντερασιόν ως το Μάη του '36. 1908-1940», *Το εργατικό-συνδικαλιστικό κίνημα της Θεσσαλονίκης. Η ιστορική φυσιογνωμία του*, (επιμ.) Γιώργος Αναστασιάδης, Θεσσαλονίκη Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 1997, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 21-162.

Ασδραχάς Σπ. Ι., «Εισαγωγή», *Ελληνική οικονομική ιστορία ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας*, τμ. Πρώτος, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2003, σ. 21-45.

Appadurai Arjun, «Παίζοντας με τη νεωτερικότητα: η απο-αποικιοποίηση του κρίκετ», *Σύγχρονα Θέματα*, 85 (2004), σ. 48-52.

Βλαστός Θάνος, «Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον», Ομάδα Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας, *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων*, τμ. 1, Εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα 2007, σ. 17-92

Benevolo Leonardo, «Η κοινωνική προέλευση της σύγχρονης πολεοδομίας», *Βιομηχανική επανάσταση. Βιομηχανική πόλη*, (επιμ. & μτφρ.) Παντελής Γ. Λαζαρίδης, Εκδόσεις Λιβάνης και ΣΙΑ Ε.Ε. «Νέα Σύνορα», Αθήνα χ.χ., σ. 163-324.

Braudel Fernand, «Η γη», *Η Μεσόγειος. Ο χώρος και η ιστορία*, (επιμ.) Fernand Braudel, Filippo Coarelli, Maurice Aymard, (μτφρ.) Έφη Αβδελά, Ρίκα Μπενβενίστε, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1990, σ. 15-40.

Γκιζελή Βίκα Δ., «Η νεοελληνική πόλη του Μεσοπολέμου: κοινωνικοί και πολεοδομικοί μετασχηματισμοί πριν και μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή», *Αρχαιολογία και Τέχνες*, 65 (1997), σ. 42-49.

Γούναρης Βασίλης Κ., «Θεσσαλονίκη, 1830-1912: Ιστορία, Οικονομία και Κοινωνία», *Τοις Αγαθούς Βασιλεύουσα. Θεσσαλονίκη, Ιστορία και Πολιτισμός*, τμ. Α', (επιμ.) Ι. Κ. Χασιώτης, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 117-133.

Δάγκας Αλ., Αποστολίδης Α., «Για την εργατική τάξη Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου και Αδριανούπολης την περίοδο 1908-1918», *Επιστημονική Σκέψη*, 30 (1986), σ. 26-45.

Δώδος Δημοσθένης, «Οι πρόσφυγες στις εκλογές: από το Βενιζέλο στον Κονδύλη», *Η μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη (1920-1940)*, Πρακτικά ημερίδας 17 Μαΐου 2008, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 161-178.

Dumont Paul, «Γέννηση ενός οθωμανικού σοσιαλισμού», *Θεσσαλονίκη 1850-1918. Η «πόλη των Εβραίων» και η αφύπνιση των Βαλκανίων*, (μτφρ.) Γιώργος Καλαμάντης, Εκάτη, Αθήνα 1994, σ. 211-224.

Ελίας Νόρμπερτ, Ντάνινγκ Έρικ, «Η αναζήτηση της ευχαρίστησης στη σχολή», *Αθλητισμός και ελεύθερος χρόνος στην εξέλιξη του πολιτισμού*, (επιμ.) Νόρμπερτ Ελίας, Έρικ Ντάνινγκ, Εκδόσεις Δρομέας, Αθήνα 1998, σ. 91-122.

Hadar Gila, «Toutounjias, οι “Κάρμεν” της Θεσσαλονίκης. Οι εβραίες καπνεργάτριες: Φύλο, οικογένεια και κοινωνικοί αγώνες», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 13 (2004), σ. 12-22.

Θωμαδάκης Σ., «Αδιέξοδα της ανασυγκρότησης και οικονομικοί θεσμοί του μεταπολεμικού κράτους», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945-1967)*, 4<sup>ο</sup> Επιστημονικό Συνέδριο, Πάντειον Πανεπιστήμιο, 24-27 Νοεμβρίου 1993, Ίδρυμα Σάκη Καραγιώργα, Αθήνα 1994, σ. 34-40.

Ιλιτζάκ Σουκρού, «Εβραϊκός σοσιαλισμός στην οθωμανική Θεσσαλονίκη», *Έλληνες και Εβραίοι εργάτες στη Θεσσαλονίκη των Νεότουρκων*, Ισνάφι, Ιωάννινα 2004, σ. 7-60.

Ιωαννίδου Ελένη, «Τα αθλητικά σωματεία των προσφύγων στη Θεσσαλονίκη του Μεσοπολέμου (1922-1940)», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 15 (2004), σ. 34-113.

Καραδήμου-Γερόλυμπου Αλέκα, «Οθωμανική πολεοδομία των μεταρρυθμίσεων: θεσμοί, διοικητική οργάνωση, πολεοδομικές παρεμβάσεις», *Επιστημονική Επετηρίς της Πολυτεχνικής Σχολής*, τμ. ΙΒ', Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1990, σ. 63-114.

Καραδήμου-Γερόλυμπου Αλέκα, «Πρώιμες πολεοδομικές πρωτοβουλίες της δημοτικής αρχής και το πρώτο «σχέδιο πόλεως» στη Θεσσαλονίκη (1870-1880)», *Θεσσαλονίκη*, 4 (1994), σ. 151-166.

Καραδήμου-Γερόλυμπου Αλέκα, «Πολεοδομικός σχεδιασμός και προσφυγική εγκατάσταση. Μία δύσκολη σχέση», *Η μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη (1920-1940)*, Πρακτικά ημερίδας 17 Μαΐου 2008, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 21-41.

Κουλούρη Χριστίνα, «Αθλητισμός και σπορ», *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Οι απαρχές 1900-1922*, τμ. 2<sup>Α</sup>, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, Βιβλιόραμα, Αθήνα 1999, σ. 401-419.

Kocka Jürgen, «Το ευρωπαϊκό πρότυπο και η γερμανική περίπτωση», *Αναζητήσεις της νεότερης γερμανόφωνης ιστοριογραφίας*, Κείμενα R. Kosseleck- H. U. Wehler-W. Kuttler- J. Kocka- R. van Dulmen- M. Mitterauer, (μτφρ.) Μαρία Παπαθανασίου, Κώστας Ράπτης, Δώρα Φ. Μαρκάτου Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 2000, σ. 129-236.

Λάμπρος Σπυρίδων Π., «Το εν Θεσσαλονίκη Βενετικόν Προξενείον και το μετά της Μακεδονίας εμπόριον των Βενετών», *Ελληνομνήμων*, 8 (1911), σ. 206-228.

Λιάκος Αντώνης, «Η ιστοριογραφία του εργατικού κινήματος. Σημειώσεις για μία επισκόπηση», *Σύγχρονα Θέματα*, 35-37 (1988), σ. 161-170.

Λιάκος Αντώνης, «Η νεοελληνική ιστοριογραφία το τελευταίο τέταρτο του εικοστού αιώνα», *Σύγχρονα Θέματα*, 76-77 (2001), σ. 72-91.

Μαραντζίδης Νίκος Α., «Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη 1941-1983», *Το εργατικό-συνδικαλιστικό κίνημα της Θεσσαλονίκης. Η ιστορική φυσιογνωμία του*, (επιμ.) Γιώργος Αναστασιάδης, Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης «Θεσσαλονίκη 1997», Θεσσαλονίκη 1997, σ. 164-300.

Μαχαιρά Άννα, «Η Θεσσαλονίκη του Μεσοπολέμου», *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα. Ο Μεσοπόλεμος 1922-1940*, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, τμ. Β1, Βιβλιόραμα, Αθήνα 2003, σ. 107-131.

Μαχαιρά Άννα, «Μετανάστευση και οικονομική ανάπτυξη στη μεταπολεμική Ελλάδα. Η προσέγγιση της κεντροαριστεράς», *Μνήμων*, 25 (2003), σ. 79-110.

Μπελαβίλας Νίκος, «Οικισμοί του αρχιπελάγους και πειρατεία», *Η πόλη στο καλειδοσκόπιο. Κείμενα για την ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας*, (επιμ.) Γιώργος Λάββας, Μανόλης Μαρμαράς, Σάββας Τσιλένης, Βίλμα Χαστάογλου, Εκδόσεις Ερευνητικού Πανεπιστημιακού Ινστιτούτου Εφηρμοσμένης Επικοινωνίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα 2001, σ. 115-126.

Μόλχο Ρένα, «Η αβεβαιότητα της ελληνικής κυριαρχίας στη Θεσσαλονίκη μετά το 1912: ξένη προπαγάνδα και εβραϊκή κοινότητα», *Σύγχρονα Θέματα*, 52-53 (1994), σ. 25-32.

Μπαχαράς Δημήτρης, «Μελετώντας τις απαρχές του αντικομμουνισμού. Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1920 στην Ελλάδα», *Μνήμων*, 29 (2008), σ. 175-197.

Mazower Mark, «Οικονομική πολιτική στην Ελλάδα, 1932-1936», *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, (επιμ.) Γιώργος Θ. Μαυρογορδάτος, Χρήστος Χ. Χατζηιωσήφ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1988, σ. 171-181.

Νανιόπουλος Α., Ναλμπάντης Δ., «Οι συγκοινωνίες της ουτοπίας. Συστήματα μεταφοράς και μεγάλα συγκοινωνιακά έργα που προτάθηκαν για την πόλη της Θεσσαλονίκης στον 20<sup>ο</sup> αιώνα και δεν υλοποιήθηκαν.», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 3 (2000), σ. 37-58.

Νανιόπουλος Αριστοτέλης, Ναλμπάντης Δημήτριος, «Ο αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα», *Θεσσαλονίκη*, 6 (2002), σ. 207-244.

Νανιόπουλος Αριστοτέλης, Ναλμπάντης Δημήτριος, «Η εξέλιξη των συστημάτων μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη μέσα από τους χάρτες», *Θεσσαλονίκης ανάδειξις. Χαρτών αναμνήσεις*, (επιμ.) Πάρις Σαββαΐδης, ΕΚΕΠΠ-ΕΚΕΧΧΑΚ, Θεσσαλονίκη 2008, σ. 227-240.

Οικονόμου Δημήτρης, «Η πολεοδομική πολιτική στη δεκαετία του '50», *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 ως το 1974*, Πρακτικά Β' Συνεδρίου Εταιρείας της Πόλης και της Πολεοδομίας, (επιμ.) Αλέξης Δέφνερ, Φίλιππος Λουκίσσας, Μανόλης Μαρμαράς, Σάββας Τσιλένης, Βίλμα Χαστάογλου, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000, σ. 39-48.

Παλούκης Κώστας, «Η σταλινοποίηση του ΚΚΕ: η ανάδειξη του αρχαιομαρξιστικού εχθρού και η στροφή προς τους οικονομικούς αγώνες», *Μαρξιστική Σκέψη*, 14 (2014), σ. 96-117.

Παντελόγλου Γρ., «Ελληνικό συνδικαλιστικό κίνημα: οι απεργίες της περιόδου 1945-1949», *Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων*, 1 (1996), σ. 100-134.

Παπαγιάννης Μ., «Οι αγώνες της εργατικής τάξης της Θεσσαλονίκης», *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*, 39 (1945), σ. 19-23.

Παπαδόπουλος Απόστολος Ν., «Ο αθλητισμός στη Θεσσαλονίκη κατά την περίοδο 1875-1920», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 15 (2004), σ. 16-23.

Παπαθανάση-Μουσιοπούλου Καλλιόπη, «Η στενή σχέση του Χαρίσιου Βαμβακά με τα ιστορικά γεγονότα της Θεσσαλονίκης (1916-1932)», *Η Θεσσαλονίκη μετά το 1912*, Πρακτικά Συμποσίου 1-3 Νοεμβρίου 1985, Δήμος Θεσσαλονίκης, Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Αυτοτελείς Εκδόσεις, Θεσσαλονίκη 1986, σ. 155-187.

Παπαστεφανάκη Λήδα, «Δημόσια υγεία, φυματίωση και επαγγελματική παθολογία στις ελληνικές πόλεις στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα: η αντιφατική διαδικασία του αστικού εκσυγχρονισμού», *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική πόλη. Πολεοδομικές πολιτικές και κοινωνικοπολιτικές ανακατατάξεις*, Πρακτικά Συνεδρίου, Χανιά 24-27 Οκτωβρίου 2002, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Βενιζέλος», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα 2005, σ. 155-170.

Παπαστεφανάκη Λήδα, «Το Γουδί της Αθήνας: στρατόπεδα, νοσοκομεία και ιστορία της πόλης στον 20<sup>ο</sup> αιώνα», *Ομιλίες 1996-2002*, (επιμ.) Βιργινία Μαυρίκα, Μουσείο της Πόλεως των Αθηνών Βούρου-Ευταξία, Αθήνα 2006, σ. 207-234.

Παπαστεφανάκη Λήδα, «Από την «υγιεινή των επιτηδευμάτων» στην «ηυξημένη νοσηρότητα της εργατικής τάξεως»: η επαγγελματική υγεία στην Ελλάδα, 1870-1940», *Δημόσια υγεία και κοινωνική πολιτική: ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η εποχή του*, (επιμ.) Γιάννης Κυριόπουλος, (μτφρ.) Χρύσα Τσαλικίδου, Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2008, σ. 265-286.

Παπαστεφανάκη Λήδα, «Άρρωστοι από εργασία; Ιστοριογραφικά και μεθοδολογικά ζητήματα της ιστορίας της υγείας των εργαζομένων», *Διερευνώντας τις κοινωνικές σχέσεις με όρους υγείας και ασθένειας: Η κοινωνική ιστορία της ιατρικής ως ερευνητικό πεδίο*, (επιμ.) Λήδα Παπαστεφανάκη, Μανόλης Τζανάκης, Σεβαστή Τρουμπέτα, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο 2013, σ. 89-115.

Πόλλης Αδαμαντία, «Επέμβαση των ΗΠΑ στα ελληνικά εργατικά σωματεία, 1947-1950», *Η Ελλάδα στη δεκαετία 1940-1950. Ένα έθνος σε κρίση*, (επιμ.) Ι. Ο. Ιατρίδης, (μτφρ.) Μαργαρίτα Δρίτσα, Αμαλία Λυκιαρδοπούλου, Θεμέλιο, Αθήνα 1984, σ. 461-486.

Σαλαπασίδης Ιωάννης, «Οι τροχιόδρομοι της Θεσσαλονίκης», *ΙΓ' Πανελλήνιο Ιστορικό Συνέδριο (29-31 Μαΐου 1992)*, Πρακτικά, Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1993, σ. 441-476.

Σαπουνάκη Δρακάκη Λυδία, Κοτέα Μαριάνθη, Λεφαντζής Μιχάλης, «Η ιστορία των πόλεων στη σύγχρονη Ελλάδα», *Ευρωπαϊκή αστική ιστοριογραφία: τάσεις και προοπτικές*, (επιμ.) Λυδία Σαπουνάκη-Δρακάκη, Μαριάνθη Κοτέα, Εκδόσεις Διόνικος, Αθήνα 2004, σ. 249-258.

Σβορώνος Νίκος, «Διάγραμμα οικονομικής ιστορίας της Θεσσαλονίκης (4<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αιώνας)», *Αρχαιολογία*, 7 (1983), σ. 66-71.

Σταθάκης Γιώργος, «Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ στην Ελλάδα», *Το Σχέδιο Μάρσαλ. Ανασυγκρότηση και διαίρεση της Ευρώπης*, (επιμ.) Θανάσης Δ. Σφήκας, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2011, σ. 295-312.

Στεφανίδης Ανέστης, «Γ. Σ. Ηρακλής 1908-1940», *Γυμναστικός Σύλλογος Ηρακλής, 1908-2003*, (επιμ.) Α. Στεφανίδης, Αικ. Κρικώνα, Δ. Κυρίτσης, Δήμος Θεσσαλονίκης, Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2003, σ. 9-84.

Schott Dieter, «Η γερμανική αστική ιστορία από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα», *Ευρωπαϊκή αστική ιστοριογραφία: τάσεις και προοπτικές*, (επιμ.) Λυδία Σαπουνάκη-Δρακάκη, Μαριάνθη Κοτέα, Εκδόσεις Διόνικος, Αθήνα 2004, σ. 149-157.

Sivignon Michel, «Ο γεωγραφικός υπερκαθορισμός», *Ελληνική οικονομική ιστορία ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας*, τμ. Πρώτος, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2003, σ. 47-69.

Stoianovich Traian, Κατσιαρδή-Hering Όλγα, «Εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο. Κέντρα, δίκτυα, πηγές», *Ελληνική οικονομική ιστορία ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας*, τμ. Πρώτος, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2003, σ. 423-481.

Τζουλιανότι Ρίτσαρντ, Άρμστρονγκ Γκάρι, «Δράμα, γήπεδα και μεταφορές: μια εισαγωγή στο ποδόσφαιρο της Αφρικής», *Το ποδόσφαιρο στην Αφρική. Σύγκρουση, συμφιλίωση και συνύπαρξη*, (επιμ.) Gary Armstrong, Richard Giulianotti, (μτφρ.) Βάσια Γιαννακοπούλου, Σοφία Χουλιαρά, Εκδόσεις Απρόβλεπτες, Αθήνα 2011, σ. 17-53.

Τζουλιανότι Ρίτσαρντ, «Ανάμεσα στην αποικιοκρατία, την ανεξαρτησία και την παγκοσμιοποίηση: το ποδόσφαιρο στη Ζιμπάμπουε», *Το ποδόσφαιρο στην Αφρική. Σύγκρουση, συμφιλίωση και συνύπαρξη*, (επιμ.) Gary Armstrong, Richard Giulianotti, (μτφρ.) Βάσια Γιαννακοπούλου, Σοφία Χουλιαρά, Εκδόσεις Απρόβλεπτες, Αθήνα 2011, σ. 141-172.

Τραγανού-Δεληγιάννη Όλγα Δ., Ταμιωλάκης Γιάννης Ι., «Από την αρχική μελέτη εγκατάστασης του δικτύου ύδρευσης στη Θεσσαλονίκη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Σχόλια σε δύο σχέδια», *Θεσσαλονίκη*, 1 (1985), σ. 597-638.

Τρεμόπουλος Μιχάλης, «Η Θεσσαλονίκη των Τραμ», *Τάμαριζ*, 1 (1997), σ. 4-11.

Τσιρώνης Θεοδόσης, «Οι συγκοινωνίες», *Η Καλαμαριά γράφει ιστορία 1940-1967. Από την επιβίωση στη δημιουργία*, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Θεοδόσης Τσιρώνης, Ιστορικό Αρχείο Προσφυγικού Ελληνισμού Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη 2004, σ. 189-191.

Tadic Jorjo, «Το λιμάνι της Ραγούζας και ο στόλος του στο ΙΣΤ' αιώνα», (μτφρ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας ιε'-ιθ' αι.*, (επιμ.) Σπύρος Ι. Ασδραχάς, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 1979, σ. 409-417.

Wehler Hans Ulrich, «Ιστορία και κοινωνιολογία», *Αναζητήσεις της νεότερης γερμανόφωνης ιστοριογραφίας*, Κείμενα R. Kosseleck- H. U. Wehler-W. Kuttler- J. Kocka- R. van Dulmen- M. Mitterauer, (μτφρ.) Μαρία Παπαθανασίου, Κώστας Ράπτης, Δώρα Φ. Μαρκάτου, Ε.Μ.Ν.Ε.-Μνήμων, Αθήνα 2000, σ. 57-101

Φουντανόπουλος Κώστας, «Μισθωτή εργασία», *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Οι απαρχές 1900-1922*, τμ. Α1, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, Βιβλιόραμα, Αθήνα 1999, σ. 87-121.

Χασιώτης Ι. Κ., «Η αρμένικη παροικία της Θεσσαλονίκης: ίδρυση, οργάνωση και ιδεολογική εξέλιξη», *Τοις Αγαθοίς Βασιλεύουσα. Θεσσαλονίκη, Ιστορία και Πολιτισμός*, τμ. Α', (επιμ.) Ι. Κ. Χασιώτης, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 296-305.

Χαστάογλου Βίλμα, «Σύγχρονα ρεύματα στην ιστοριογραφία της ελληνικής πολεοδομίας», *Σύγχρονα Θέματα*, 35-37 (1988), σ. 212-217.

Χαστάογλου Βίλμα, «Η κατασκευή των προσφυγικών συνοικισμών Κάμπελ-Βότση, Βυζαντίου και Καλαμαριάς», *Η Καλαμαριά στον Μεσοπόλεμο (1920-1940). Πρόσφυγες. Δημιουργώντας τη νέα πατρίδα*, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Χοσέ Ροντρίγκες, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1998, σ. 189-210.

Χαστάογλου Βίλμα, «Από τις “σκάλες” του Λεβάντε στις σύγχρονες εμπορικές προκυμαίες. Λιμενικά έργα και όψεις του αστικού εκσυγχρονισμού στην ανατολική Μεσόγειο, 1870-1910», *Η Πόλη στους Νεότερους Χρόνους. Μεσογειακές και Βαλκανικές Όψεις (19<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αι.)*, Πρακτικά Β' Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα 27-30 Νοεμβρίου 1997, Ε.Μ.Μ.Ε., Αθήνα 2000, σ. 56-68.

Χαστάογλου Βίλμα, «Προσφυγική εγκατάσταση και πολεοδομικοί μετασχηματισμοί της Θεσσαλονίκης, 1922-1930», *Η μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης. Η εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη (1920-1940)*, Πρακτικά ημερίδας 17 Μαΐου 2008, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2010, σ. 43-87.

Χατζηιωσήφ Χρήστος, «Η βενιζελογενής αντιπολίτευση στο Βενιζέλο και η πολιτική ανασύνταξη του αστισμού στο Μεσοπόλεμο», *Βενιζελισμός και αστικός εκσυγχρονισμός*, (επιμ.) Γιώργος Θ. Μαυρογορδάτος, Χρήστος Χατζηιωσήφ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1992, σ. 439-458.

Χατζηιωσήφ Χρήστος, «Οικονομική σταθεροποίηση και πολιτική αστάθεια στην Ελλάδα, 1944-1947», *Μελέτες για τον Εμφύλιο Πόλεμο 1945-1949*, (επιμ.) Lars Baerentzen, Γιάννης Ο. Ιατρίδης, Ole L. Smith, Ολκός, Αθήνα 1992, σ. 29-45.

Χατζηιωσήφ Χρήστος, «Κοινοβούλιο και δικτατορία», *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> αιώνα*, τμ. Β2, Ο Μεσοπόλεμος 1922-1940, (επιμ.) Χρήστος Χατζηιωσήφ, Βιβλιόραμα, Αθήνα 2003, σ. 37-123.

Χατζηιωσήφ Χρήστος, «Σχέδιο Μάρσαλ και οικονομικός προγραμματισμός αλά γαλλικά και αλά ελληνικά», *Το Σχέδιο Μάρσαλ. Ανασυγκρότηση και διαίρεση της Ευρώπης*, (επιμ.) Θανάσης Δ. Σφήκας, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2011, σ. 183-201.

Χεκίμογλου Ευάγγελος, «Το κτίριο του υποκαταστήματος της Τράπεζας της Ανατολής στην οδό Αγίου Μηνά στη Θεσσαλονίκη», *Θεσσαλονίκη*, 3 (1992), σ. 215-216.

Χομπσμπάουμ Έρικ, «Από τον φεουδαλισμό στον καπιταλισμό», *Η μετάβαση από το Φεουδαλισμό στον Καπιταλισμό*, (μτφρ.) Παύλος Γρεβενίτης, Θεμέλιο, Αθήνα 1986, σ. 229-236.

Ψαλίδας Γρηγόρης, «Για τη συγκρότηση του Σοσιαλιστικού Κόμματος Ελλάδος», *Τα Ιστορικά*, 11 (1989), σ. 361-380.

Zeller Olivier, «Η σύγχρονη αστική ιστορία στη Γαλλία μετά το 1950», *Μνήμων*, 27 (2005), σ. 215-235.

### **Ελληνόγλωσσες δημοσιεύσεις στο διαδίκτυο**

Γεωργιάδης Γ. Α., «Η εργατική τάξις», *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*, 2 (2000), [www.komep.gr](http://www.komep.gr)

Μαυρέας Κωνσταντίνος, «Όψεις εκπροσώπησης εργατικών συμφερόντων στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. Η περίπτωση της *Παράταξης Στρατή*», *Θέσεις*, 50 (1995). [www.theseis.com](http://www.theseis.com)

Παλούκης Κώστας, *Η οργάνωση «Αρχείο του Μαρξισμού», όψεις και τάσεις της ιδεολογίας, της πολιτικής και των δομών χειραφέτησης της ελληνικής εργατικής τάξης στον Μεσοπόλεμο*, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σύγχρονης Ελληνικής και Ευρωπαϊκή Ιστορίας, Τμήμα Ιστορίας & Αρχαιολογίας, Φιλοσοφική Σχολή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ζωγράφου 2004. [www.scribd.com](http://www.scribd.com)

### **Ξενόγλωσσα βιβλιογραφία**

Baudet Henri, *Paradise on earth. Some thoughts on European images of non-European man*, (trnsl.) Elizabeth Wentholt, Greenwood Press, Westport-Connecticut 1976.

Bendix Reinhard, *Work and authority in industry. Managerial ideologies in the course of industrialization*, Transaction Publishers, New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.) 2001.

Davies Gary, *The rise of urban history in Britain c. 1960-1978*, Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy at the University of Leicester, School of Historical Studies, University of Leicester 2014.

Dickinson Robert E., *The West European City: a geographical interpretation*, Routledge & Paul, London 1961.

Hannerz Ulf, *Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology*, Columbia University Press, New York 1980.

Hoggart Richard, *The uses of literacy. Aspects of working class life with special reference to publications and entertainments*, Penguin Books, London 1957.

Hohenberg Paul M., Lees Lynn Hollen, *The making of urban Europe 1000-1950*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England 1995.

Holt Richard, *Sport and the British. A modern history*, Clarendon Press, Oxford 1989.

Lascaris M., *Salonique a la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Flamma, Athènes 1939.

Lees Andrew, *Cities perceived. Urban society in European and American thought, 1820-1940*, Manchester University Press, Manchester 1985.



Mason Tony, *Passion of the people? Football in South America*, Verso, London and New York 1995.

Mavrogordatos George Th., *Stillborn republic. Social coalitions and party strategies in Greece, 1922-1936*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London 1983.

McComb David G., *Sports in world history*, Routledge, New York and London 2004

McKay John P., *Tramways and trolleys. The rise of urban mass transportation in Europe*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1976.

Rosner David, Markowitz Gerald, *Deadly dust. Silicosis and the politics of occupational disease in twentieth-century America*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1991.

Sewell Jr. William H., *Work and revolution in France. The language of labor from the old regime to 1848*, Cambridge University Press, Cambridge 1980.

Taylor George Rogers, *The Transportation Revolution 1815-1860*, Vol. IV, *The Economic History of the United States*, M. E. Sharpe INC., Armonk, New York, London, England 1951.

Thompson E. P., *The making of the English working class*, Vintage Books, New York 1966. E. J. Hobsbawm, *Labouring men. Studies in the history of labour*, Weidenfeld and Nicolson, London 1986.

Tönnies Ferdinand, *Community and civil society*, (trnsL.) Jose Harris, Margaret Hollis, Cambridge University Press, Cambridge 2001.

Wood Alfred C., *A history of the Levant Company*, Franc Cass & Co. Ltd., Oxford 1964.

Yerolympos Alexandra, *Urban Transformation in the Balkans (1820-1920). Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki*, University Studio Press, Thessaloniki 1996.

### **Ξερόγλωσση αρθρογραφία**

Basen Neil. K., «Municipal socialism in the United States», *International Labor and Working-Class History*, 11 (1977), σ. 31-34.

Baudoui Remi, Faure Alain, Fourcaut Annie, Morel Martine, Voldman Danièle, “Ecrire une histoire contemporaine de l’urbain”, *Vingtième Siècle, revue d’histoire*, 27 (1990), p. 97-106.

Boileau Ivan, “La Ciudad Lineal: a critical study of the linear suburb of Madrid”, *The Town Planning Review*, 30 (1959), p. 230-238.

Bridenthal Renate, Koonz Claudia, “Beyond *Kinder, Küche, Kirche*: Weimar women in politics and work”, *Liberating women’s history. Theoretical and critical essays*, (ed.) Berenice. A. Carroll, University of Illinois Press, Urbana and Chicago 1976, p. 301-329.

Bulut Mehmet, «The role of the Ottomans and Dutch in the commercial integration between the Levant and Atlantic in the seventeenth century», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 45 (2002), σ. 197-230.

Cannadine David, “Urban history in the United Kingdom: the ‘Dyos phenomenon’ and after”, *Exploring the urban past. Essays in urban history by H. J. Dyos*, (ed.) David Cannadine, David Reeder, Cambridge University Press, Cambridge 1982, p. 203-222.

Clarke Peter, «Preface», *The Cambridge Urban History of Britain*, vol. I, 600-1540, (ed.) D. M. Palliser, Cambridge University Press, Cambridge, New York, Melbourne, Madrid, Cape Town 2000, p. xix.

Court W. H. B., “History of Birmingham by C. Gill, A. Briggs”, *The Economic Historical Review*, 68 (1953), p. 270-273.

Dennis Richard, Prince Hugh, “Research in British urban historical geography”, *Urban historical geography*, (ed.) Dietrich Denecke, Gareth Shaw, Cambridge University Press, Cambridge 1988, p. 9-23.

Dumont Paul, «La structure sociale de la communauté juive de Salonique à la fin du XIX siècle», *Revue Historique*, 263 (1980), p. 351-393.

Ferreira Antunes Fatima Martin Rodrigues, “The early days of football in Brazil. British influence and factory clubs in Sao Paolo”, *The country of football. Politics, popular culture & the beautiful game in Brazil*, (ed.) Paulo Fontes, Bernardo Buarque de Hollanda, Hurst & Company, London 2014, p. 17-39.

Fourcaut Annie, “L’histoire urbaine de la France contemporaine: États de Lieux”, *Histoire Urbaine*, 8 (2003), p. 171-185.

Gijs Mom, “What kind of transport history did we get? Half a century of *JTH* and the future of the field”, *The Journal of Transport History*, 24 (2003), p. 121-138.

Hekimoglou Evangelos A., «The Jewish bourgeoisie in Thessaloniki, 1906-1911: assets and bankruptcies», *The Jewish communities of southeastern Europe from the fifteenth century to the end of world war II*, (ed.) I. K. Hasiotis, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki 1997, p. 175-183.

Hill Jeffrey, “Introduction: sport and politics”, *Journal of Contemporary History*, 38 (2003), p. 355-361

Hobsbawm E. J., “From social history to the history of society”, *Daedalus*, 100 (1971), p. 20-45.

Kamen Henry, «The Mediterranean and the expulsion of Spanish Jews in 1492», *Past & Present*, 119 (1988), σ. 30-55.

Kellett J. R., «Municipal socialism, enterprise and trading in the Victorian city», *Urban History*, 5 (1978), σ. 36-45.

Kellett J. R., “The railway as an agent of internal change in Victorian cities”, *The Victorian City. A Reader in British Urban History 1820-1914*, (ed.) R. J. Morris and Richard Rodger, Longman, London and New York 1993, p. 181-208.

Kott Sandrine, «Une “communauté épistémique” du social? Experts de l’OIT et internationalisation des politiques sociales dans l’entre-deux-guerres», *Genèses*, 71 (2008), p. 26-46.

Krieger Nancy, «A vision of social justice as the foundation of public health: commemorating 150 years of the spirit of 1848», *American Journal of Public Health*, 88 (1998), p. 1603-1606.

Kurgan-Van Hentenryk G., “Finance and financiers in Belgium, 1880-1940”, *Finance and financiers in European history, 1880-1960*, (ed.) Youssef Cassis, Cambridge University Press-Éditions de la Maison des Sciences de l’Homme, Cambridge-Paris 1992, p. 317-336.

Lampard Eric E., “American historians and the study of urbanization”, *The American Historical Review*, 67 (1961), σ. 49-61.

Mahoney Timothy R., “Urban history in a regional context: river town on the upper Mississippi, 1840-1860”, *The Journal of American History*, 72 (1985), p. 318-339.

Makinen Gail E., «The Greek hyperinflation and stabilization of 1943-1946», *The Journal of Economic History*, 46 (1986), σ. 795-805.

Mandelbaum Seymour J., “H. J. Dyos and the British urban history”, *The Economic History Review*, 38 (1985), p. 437-447.

Marsh Margaret, “Old forms, new visions: new directions in United States urban history”, *Pennsylvania History*, 59 (1992), p. 21-28.

Martinez Lopez Alberte, “Belgian investment in tramways and light railways. An international approach, 1892-1935”, *The Journal of Transport History*, 24 (2003), p. 59-77.

Matzerath Horst, “Lokalgeschichte, Stadtgeschichte, historische Urbanisierungsforschung?“, *Geschichte und Gesellschaft*, 15 (1989), S. 62-88.

Mieszkowski Peter, Mills Edwin S., “The causes of metropolitan suburbanization”, *The Journal of Economic Perspectives*, 7 (1993), p. 135-147.

Mirás-Araujo Jesús, “The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruna, 1903-1962”, *Journal of Transport History*, 26 (2005), p. 20-37.

Mohl Raymond A., “Editorial”, *Journal of Urban History*, 1 (1974), p. 3-5.

Mojica Laia, Henneberg Jordi Marti, “Railways and population distribution: France, Spain and Portugal, 1870-2000”, *Journal of Interdisciplinary History*, 42 (2011), p. 15-28.

Pearce Brian, “The Bulletin of the Society for the Study of Labour History”, *International Review of Social History*, 10 (1965), p. 308.

Pollis Adamantia, «United States foreign policy towards authoritarian regimes in the Mediterranean», *Millennium-Journal of International Studies*, 4 (1975), σ. 28-51.

Quataert Donald, «Ottoman women, households and textile manufacturing, 1800-1914», *Workers, peasants and economic change in the Ottoman Empire 1730-1914*, (ed.) Donald Quataert, The Isis Press, Istanbul 1993, p. 161-176.

Quataert Donald, "The age of reforms, 1812-1914", *An economic and social history of the Ottoman Empire, 1300-1914*, (ed.) Halil Inalcik, Donald Quataert, Cambridge University Press, Cambridge 1994, p. 761-943.

Quinlan Michael, "The toll from toil does matter: occupational health and labour history", *Labour History*, 73 (1997), p. 1-29.

Rüthers Monica, "Historische Stadtforschung", *Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung. Konzepte-Herausforderungen-Perspektiven*, (Hrsg.) Antje Flade, Springer VS, Wiesbaden 2015, S. 12-59.

Scannell James, "From horse drawn trams to LUAS: a look at public transport in Dublin from the 1870's to the present time", *Dublin Historical Record*, 59 (2006), p. 5-18

Schmucki Barbara, "The city and urban transport: a bibliographic overview", *The urban machine: recent literature on European cities in the 20<sup>th</sup> century*, (ed.) Michael Hard, Thomas J. Misa, Cities Working Group "Tensions of Europe", July 2003, p. 97-108.

Schnore Leo F., "Further reflections on the "new" urban history: a prefatory note", *The new urban history. Quantitative explorations by American historians*, (ed.) Leo F. Schnore, Princeton University Press, Stanford-California 1975, p. 3-11.

Schott Dieter, "Urban environmental history: what lessons are there to be learnt?", *Boreal Environmental Research*, 9 (2004), p. 519-528.

Thernstrom Stephan, «Reflection on the new urban history», *Daedalus*, 100 (1971), p. 359-375.

Tilly Charles, "The urban historian's dilemma: faceless cities or cities without hinterlands?", CRSO Working Paper No. 248, October 1981.

Todd Edmund N., "A tale of three cities: electrification and the structure of choice in the Ruhr, 1886-1900", *Social Studies of Science*, 17 (1987), p. 387-412.

Vance Jr. James E., "Reviewed work: *The decline of transit: urban transportation in German and U.S. cities, 1900-1970*. By Glenn Yago", *American Journal of Sociology*, 92 (1986), p. 490-492.

Ward David, "A comparative historical geography of streetcar suburbs in Boston, Massachusetts and Leeds, England: 1850-1920", *Annals of the Association of American Geographers*, 54 (1964), p. 477-489.

van der Wee Hermann, "Large firms in Belgium, 1892-1974: an analysis of their structure and growth", *Enterprise and history. Essays in honour of Charles Wilson*, Cambridge University Press, Cambridge 1984, p. 199-211.

Wheeler Robert F., "Organized sport and organized labour: the workers' sports movement", *The Journal of Contemporary History*, 13 (1978), p. 191-210.

Wheeler Robert F., "Teaching sport as history, history through sport", *The History Teacher*, 11 (1978), p. 311-322.

Woods Charles H., "The Balkans, Macedonia and the War", *The Geographical Review*, 6 (1918), p. 19-36.

Yago Glenn, "The sociology of transport", *Annual Review of Sociology*, 9 (1983), p. 171-190.

Yerolympos Alexandra, «Urban transformations in the European provinces of the Ottoman Empire at the end of the 19<sup>th</sup> century», *Economy and society on both shores of the Aegean*, (ed.) Lorans Tanatar Baruh, Vangelis Kechriotis, Alpha Bank Historical Archives, Athens 2010, p. 449-486.

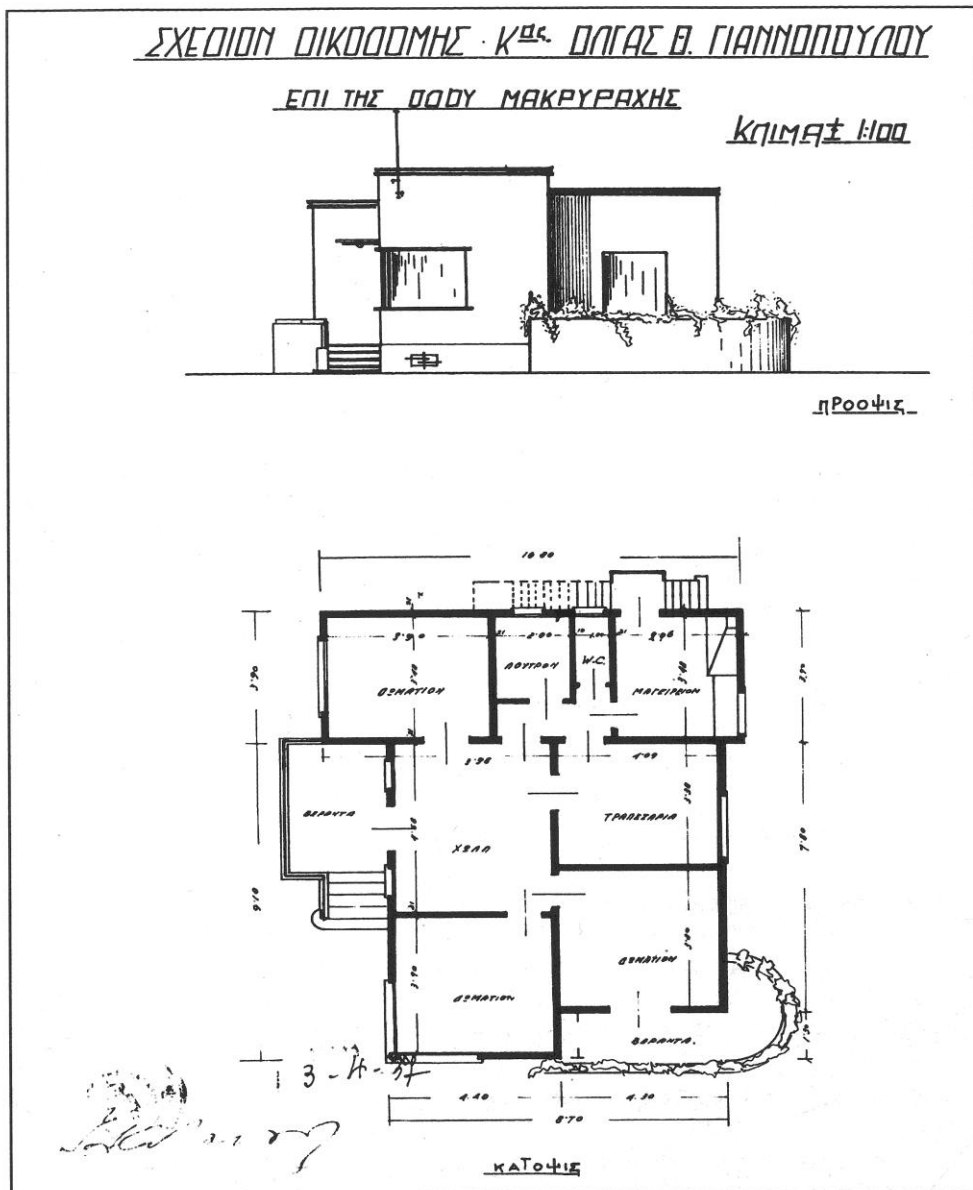
### **Ξενόγλωσσες δημοσιεύσεις στο διαδίκτυο**

Gehrke Jules, «Georgist thought and the emergence of municipal socialism in Britain, 1870-1914», [www.schalkenbach.org](http://www.schalkenbach.org)

Meen Geoffrey, Meen Julia, Nygaard Christian, "A tale of two Victorian cities in the 21<sup>st</sup> century", ICHUE Discussion Paper No. 7. [www.reading.ac.uk](http://www.reading.ac.uk)

Paloukis Kostas, "The principles of the class morality of archeiomarxists (1926-1930)", *Moralizing capitalism: agents, discourses and practices of capitalism in the modern age*, March 14<sup>th</sup>-16<sup>th</sup>, 2016, Berlin, Regionalzentrum der Fernuniversität. [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

## Παράρτημα



9. Σχέδιο οικίας στον συνοικισμό Τροχιοδρομικών (αρχείο Γραφείου Πόλεως Θεσσαλονίκης) Οδός Μακρυράχης, οικόπεδο 1.090 τ.μ., εμβαδόν κτίσματος 115,70 τ.μ. και προϋπολογισμός 134.907 δρχ. Άδεια οικοδομής 58/7-4-1937. Μηχανικός Κωνσταντίνος Πασαλίδης.

197

Εικόνα 23. Βίμα Χαστάογλου, «Η κατασκευή των προσφυγικών συνοικισμών Κάμπελ-Βότση, Βυζαντίου και Καλαμαριάς», *Η Καλαμαριά στον Μεσοπόλεμο (1920-1940). Πρόσφυγες. Δημιουργώντας τη νέα πατρίδα*, (επιμ.) Ελένη Ιωαννίδου, Χοσέ Ροντρίγκες, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1998, σ. 197.

τικόν συμβούλιον.

### ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΙΚΑ

Ἐκυκλοφόρησε προκήρυξις τοῦ συνδέσμου τροχιοδρομικῶν δι' ἧς καλεῦνται ἅπαντες οἱ τροχιοδρομικοὶ ὅπως λάβουν μέρος εἰς τὴν γενησομένην γενικὴν συνέλευσιν πρὸς ἐκλογὴν ἀπεργαστικῆς Ἐπιτροπῆς με ἀναλογικὴν ἀντιπροσώπευσιν.

Εικόνα 24. Μακεδονία, 12.10.1929.

### ΟΙ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΙΚΟΙ

Ἡ μειοψηφία τῆς διοικήσεως τοῦ συνδέσμου Τροχιοδρομικῶν ἀποτελουμένη ἀπὸ ἀρχαιομαχιστῶν ἐξήτησε τὸ ἑσπέρας χθὲς ἀπὸ τῆς διεύθυνσιν Ἀστυνομίας τὴν ἄδειαν συγκεντρώσεως τῶν μελῶν τῆς τριάντα τὸν ἀριθμὸν πρὸς ἐκλογὴν ἀντιπροσώπων διὰ τὸ συνερχόμενον συνέδριον τῆς Ἐνωτικῆς Ταξικῆς Ὀμοσπονδίας ἐν Ἀθήναις. Ἡ Ἀστυνομία πρὸς πρόληψιν νέων αἱματηρῶν σκηνῶν ἀπηγόρευσε τὴν συγκέντρωσιν ταύτην.

Εικόνα 25. Μακεδονία, 31.1.1929.

πιτρούχα.

### ΤΙΜΩΡΙΑ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΟΥ

Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἐταιρείας συνελθὼν ἀπεφάσισε τὴν ἀπόλυσιν τοῦ κομμουνιστοῦ τροχιοδρομικοῦ ὑπαλλήλου Τάκη Καρέλλα, διότι αὐτὸς ἔθεσε προχθὲς εἰς κυκλοφορίαν προκηρύξεις διὰ τῶν ὁποίων κατεφέρετο κατὰ τῆς Ἐταιρείας καὶ τοῦ κράτους.

ΔΕΛΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ

Εικόνα 26. Μακεδονία, 16.12.1931.

— Η δεξιά παράταξις τῶν τροχιοδρομικῶν τελεῖ ἐν ὀργανότησει, διότι οἱ εὐαριθμοὶ κομμουνισταὶ διαδίδουν ὅτι ὁ σύνδεσμος τροχιοδρομικῶν προσχώρησεν εἰς τὸ Ἐργατικὸν Κέντρον κατὰ τὴν προχθεσινὴν γενικὴν συνέλευσιν. Πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας ἡ δεξιά παράταξις ἀνεκοίνωσεν ὅτι βασιθεύσα εἰς τὸς δηλώσεις ἐνίοις ἐκτελεστικῶν τῆς δεξιᾶς, ὅτι ἡ προσχώρησις θὰ εἶναι εἰκονικὴ καὶ ὅτι γίνεται μόνον καὶ μόνον ἵνα ἠθικῶς ἐνισχύσῃ τὸ ὑπὸ διάλυσιν Ἐργατικὸν Κέντρον ἐδέχθη τὴν προταθεῖσαν λύσιν.

Ἄφ' οὗ ὅμως αἱ κομμουνισταὶ ἠθέλησαν νὰ ἐκμεταλλευθῶν τοῦτο ἀποδείξαντες διὰ μίαν ἐτι φορὰν τὴν κακοπιστίαν των ὑπεβλήθη ἀπομαθίως ἔνστασις καὶ εἶναι ἔτοιμοι ὅπως ἀποδείξουν τὸ ἀντικαταστατικὸν τῆς τε συνελεύσεως καὶ τῆς ἀποφάσεως προσχωρήσεως. Περαιτέρω ἡ δεξιά παράταξις δηλοῖ ὅτι εἶναι ἀποφασισμένη νὰ ἐπιβάλλῃ τὴν τήρησιν τοῦ καταστατικοῦ ἔστω καὶ ἂν εὐρεθῇ εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ διαγράψῃ τὸν συνδέσμου τούτου ὀλίγους κομμουνιστάς.

Εικόνα 27. Μακεδονία, 21.5.1930.

Πληροφορούμεθα ὅτι ἀποφάσει τῆς διοικήσεως τοῦ συνδέσμου τροχιοδρομικῶν θὰ διενεργηθῇ μεταξύ τῶν τροχιοδρομικῶν καὶ ἠλεκτροτεχνιτῶν δημοψήφισμα περὶ ἐγκρίσεως ἢ ἀπορρίψεως τῆς ἀποφάσεως τοῦ συνεδρίου τῆς Ὀμοσπονδίας Ἡλεκτρισμοῦ περὶ προσχωρήσεως εἰς τὴν Κομμουνιστικὴν Ἐνωτικὴν Συνομοσπονδίαν.

Ἡ δεξιά παράταξις τῶν τροχιοδρομικῶν ἐπέθη ὑπὲρ τῆς διενεργείας τοῦ δημοψηφίσματος καὶ τῆς Γεν. Συνομοσπονδίας. Τοῦναντίον ἡ ἀριστερὰ παράταξις φοβουμένη ἐπικράτησιν τῶν δεξιῶν καὶ προσχώρησιν εἰς τὴν Γεν. Συνομοσπονδίαν, ἀμφισβητοῦν τὸ δικαίωμα εἰς τὴν διοίκησιν ὅπως διενεργήσῃ δημοψήφισμα καὶ ζητεῖ ὅπως προηγηθῇ γενικὴ συνέλευσις ἧτις νὰ ἀποφασίσῃ περὶ τούτου.

Εικόνα 28. Μακεδονία, 14.10.1930.



Υπερσει	Δύναμις Προσωπικού της 1.6.1952										Σύν. δύναμις
	Μόνιμοι	Εκτακτοί	Μόνιμοι	Εκτακτοί	Μόνιμοι	Εκτακτοί	Μόνιμοι	Εκτακτοί	Μόνιμοι	Εκτακτοί	
"Εμιόνον προσωπικών	38"12" 3 "	53 "	77" 18 "	4 "	" 99 "	44" 3" 1 "	" "	48 "	" "	200	
"Εργαστ. Α & Κομπανών	" "	" "	64" 67 "	9 "	" 143 "	" "	" "	" "	" "	143	
" Β'	" "	" "	44" 43 "	7 "	" 94 "	" "	" "	" "	" "	94	
" Γ'	" "	" "	13" 26 "	2 "	" 41 "	" "	" "	" "	" "	41	
"Δι.κτ. & Διακλαδώσεων	" "	" "	47" 33 "	19 "	" 105 "	" "	" "	" "	" "	105	
"Εκμετ. Φωτ. & Γραφείων	" "	" "	30" 26 "	2 "	" 58 "	" "	" "	" "	" "	58	
"Ζασπέρ κατ Γκοργκόν	" "	" "	" 29 "	" "	" 29 "	" "	" "	" "	" "	29	
"Ελέγχου Τροχιοδρόμων	" "	" "	" "	" "	" 13" "	" "	" "	13 "	" "	13	
"Κλειδοῦχοι κ.λ.π.	" "	" "	" "	" "	" 18" "	" "	" "	18 "	" "	18	
"Εργεταί Γραμμῆς	" "	" "	" "	" "	" 23" "	" "	" "	23 "	" "	23	
"Οδηγοί Τροχιοδρόμων	" "	" "	" "	" "	" 87" "	" 11 "	" "	98 "	" "	98	
"Εξοπλισμοί	" "	" "	" "	" "	" 72" "	30" 25 "	" "	127 "	" "	127	
"Ελάλις Τροχιοδρόμων	" "	" "	" "	" "	" 131" "	91" 28 "	" "	262 "	" "	262	
Σύνολον	38"12" 3 "	53 "	275" 242 "	43 "	9 "	569 "	388" 124" 65 "	12 "	589 "	1211	

Εικόνα 29. Δύναμη προσωπικού της 1.6.1952 (Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φάκ. 5.01.)

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ

Ὁ ὑπογεγραμμένος Μοίραρχος Κινητῆς Κωνσταντίνος Διοικητῆς τοῦ Τμήματος  
Εἰδικῆς Ἀσφαλείας Θεσσαλονίκης πιστοποιῶ ὅτι ὁ ἔναντι εἰκονιζόμενος

Μιχαὴλ Ἰωάννου Χρυσῆς τοῦ Νικολάου  
γεννηθεὶς τὸ ἔτος 1895 εἰς Μεσοχώμιον - Αἰθῆνας καὶ κατοικῶν  
ἐνταῦθα ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Καταβολῆς, 103, Τούρκων προκύπτει ἐκ τῶν συγκεν-  
τρωθεισῶν πληροφοριῶν συμφώνως πρὸς τὴν ὑπ' ἀριθ. 15)6)20γ'. ἐ. ἔ. Ἐγκύκλιον  
τοῦ Ὑφυπουργείου Δημοσίας Ἀσφαλείας δὲν ἐμφορεῖται ἀπὸ Κομμουνιστικῆς ἀρχῆς  
μήτε ἐξεδηλώθη κατὰ τοῦ πολιτεύματος τῆς Χώρας, τυγχάνει δὲ ἀνεπιλήπτου διαγωγῆς.

Τὸ παρὸν ἐκδίδεται τῇ αἰτήσει του ἵνα ὑποβληθῇ εἰς τὴν ἐπιτροπὴν  
Ἐλευθέρων Προχοδουμένων καὶ Πρηνεραφωλευμένων  
ἰσχυρῶν καὶ ἰσχυρῶν τῆς ἰσχυρῶν.

Ἐν Θεσσαλονίκῃ τῇ 28 εβρουαρίου 1937



Κωνσταντίνος

Εικόνα 10. Πιστοποιητικό πολιτικών φρονημάτων του 1937 (Ιστορικό Αρχείο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., Αρχείο Ηλεκτρικών Εταιρειών Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φάκ. 4.01/3).



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΧΩΡΟΦΥΛΑΚΗ  
ΤΜΗΜΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ**

Ὁ ὑπογεγραμμένος Μοίραρχος Κινητῆς Κωνσταντῖνος Διοικητὴς τοῦ Τμήματος  
Εἰδικῆς Ἀσφαλείας Θεσσαλονίκης πιστοποιῶ ὅτι ὁ ἐναντι εἰκονιζόμενος /  
Νικόλαος Σακελλαρίου τοῦ Νικητῆ  
γεννηθεὶς τὸ ἔτος 1883 εἰς Σαγγαρία - Θράκη καὶ κατοικῶν  
ἐνταῦθα ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Κων. Μυρτιώων. 14 ὡς προκύπτει ἐκ τῶν συγκεν-  
τρωθεισῶν πληροφοριῶν συμφώνως πρὸς τὴν ὑπ' ἀριθ. 15)6)20γ'. ἐ. ἔ. Ἐγκύκλιον  
τοῦ Ὑφυπουργείου Δημοσίας Ἀσφαλείας δὲν ἐμφορεῖται ἀπὸ Κομμουνιστικὰς ἀρχὰς  
μητὲ ἐξεδηλώθη κατὰ τοῦ πολιτεύματος τῆς Χώρας, τυγχάνει δὲ ἀνεπλήπτου διαγωγῆς.

Τὸ παρὸν ἐκδίδεται τῇ αἰτήσει του ἵνα ὑποβληθῇ εἰς τὴν Ἐλευθερίαν Ἰσο-  
κροτοῦ καὶ τῆς Ἐπιχειρηματικῆς Ἐπιτροπῆς  
Ἐπιχειρηματικῆς Ἐπιτροπῆς.

Ἐν Θεσσαλονίκῃ τῇ 31<sup>ῃ</sup> Σεπτεμβρίου 1937

*αδμ*  
*10/14/24*



Διοικητὴς τοῦ Τμήματος

*Νικόλαος Σακελλαρίου*

Εικόνα 11. Πιστοποιητικό πολιτικῶν φρονημάτων του 1937 Ἱστορικό Ἀρχεῖο Δ.Ε.Η./Δ.Π.Μ.-Θ., Ἀρχεῖο Ἡλεκτρικῶν Ἐταιρειῶν Θεσσαλονίκης, Α. Προσωπικό, φάκ. 4.01/3).



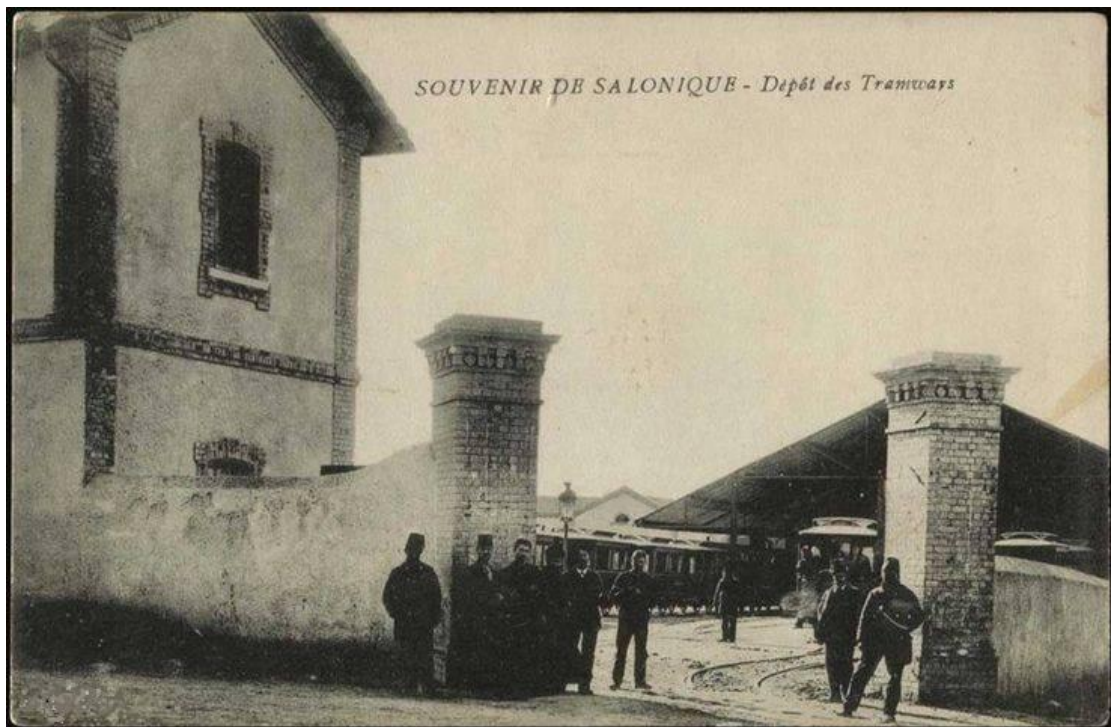
Εικόνα 12. Ο τροχιόδρομος επί της Εγνατίας, στο ύψος της πλατείας Αριστοτέλους τη δεκαετία του '50 ([www.parallaximag.gr](http://www.parallaximag.gr)).



Εικόνα 13. Άποψη της συνοικίας Ουζιέλ ([www.parallaximag.gr](http://www.parallaximag.gr)).



Εικόνα 14. Αποψη των κτιρίων της ΕΤΗΘ στο Ντεπώ ([www.parallaximag.gr](http://www.parallaximag.gr)).



Εικόνα 15. Το αμαξοστάσιο στην περιοχή του Ντεπώ περί το 1900 ([www.thessarchitecture.wordpress.gr](http://www.thessarchitecture.wordpress.gr)).