



ΧΤΙΖΟΝΤΑΣ, ΓΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ, ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Οι παλιοί εργολάβοι της Πάτρας και τα δημόσια έργα

Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΡΓΟΛΗΠΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



Εργα οδοποιίας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο Πατρών - Πύργου αρχές δεκαετίας '50. Ο Ξενοφών Παπαευθυμίου διακρίνεται στο βάθος πίσω από το συνεργείο του (αρχείο Ξενοφώντα Παπαευθυμίου)

Ο Σύλλογος Πυχιούχων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Πάτρας ιδρύθηκε το 1932.

Τα μέλη του Συλλόγου Πυχιούχων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Πατρών παρέδωσαν στην κοινωνία ποιοτικά έργα που συντελούν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών με

σημαντική συμβολή στην τοπική και εθνική οικονομία. Στην παρούσα έκδοση προσπαθούμε να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη του κλάδου με το πέρασμα των εποχών και τις ανάλογες συνθήκες που επικρατούσαν.

Ήταν άλλες οι εποχές στη δεκαετία του '30 την εποχή του μεσοπολέμου δηλαδή όταν ιδρύθηκε ο Σύλλογος.

Από τον μαύρο Σεπτέμβρη του '22 όταν ολοκληρώθηκε με σκληρό τρόπο μια αιματηρή δεκαετία (1912-1922) με την εμπλοκή της χώρας σε τέσσερις πολέμους (Α' και Β' Βαλκανικοί, Α' Παγκόσμιος, Μικρασιατική Εκστρατεία) έως και το 1940 που ενεπλάκη στον Β' Παγκόσμιο, μεσολάβησαν 18 χρόνια που η χώρα βίωσε

συνθήκες ελευθερίας και σε μεγάλο βαθμό οικονομικής ανασυγκρότησης. Ή τουλάχιστον για πρώτη φορά η Ελλάδα μπορούσε να ασχοληθεί -χωρίς να αιμοραγεί σε ανθρώπινο δυναμικό και πολεμικό κόστος- με την ανάπτυξή της. Την πρόοδο και ευημερία των λαών. Η Πάτρα που είχε ακμάσει χάρη στη θέση της (πύ-

λη προς τη Δύση), το λιμάνι της και τη σταφίδα όλης της βόρειας Πελοποννήσου, από το β' μισό του 19ου αιώνα κιάλας, έζησε μια εποχή ανάπτυξης. Καίτοι φιλοξενούσε στα ανατολικά της προόστια εκατοντάδες, χιλιάδες, προσφύγων. Εκείνα τα χρόνια είχαμε την εκτόξευση στην κατασκευή μεγάλων έργων, δρόμων,

σχολείων και τόσα ακόμα, που υπάρχουν μέχρι σήμερα. Κατασκευάστηκαν τα πρώτα σύγχρονα σχολικά συγκροτήματα, η Πάτρα απέκτησε υδροηλεκτρικό εργοστάσιο, νέες φυλακές, χτίστηκαν πολλές εκκλησίες, ανοίχτηκαν δεκάδες δρόμοι. Αυτά και άλλα πολλά στο ανά κείρας τευχών των «Επιλογών» της «Π».

ΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΑΣ κατά τον 19ο και τον 20ό αιώνα είχαν κατατάξει την Αχαΐα στην πρωτοπορία της Ελλάδας και της Ευρώπης. Είχαν φέρει ανάπτυξη, ευημερία και πολιτισμό. Σήμερα, δυστυχώς, διανύουμε την πιο «σκοτεινή» περίοδο. Οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες πλήττονται, ενώ η Αχαΐα είναι στις τελευταίες θέσεις σε όλους τους δείκτες. **Η παράταξη «Επιμελητήριο Πρωταγωνιστής»** ιδρύθηκε για να μετατρέψει το Επιμελητήριο από «απόντα» σε «πρωταγωνιστή» της προσπάθειας να πάρει ξανά η Αχαΐα τη θέση που της αρμόζει στην Ελλάδα και την Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, σας προσφέρουμε μια σειρά **Ενθέτων** που περιγράφουν την **ένδοξη ιστορία των επιχειρήσεων και των επαγγελματιών της Αχαΐας**.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΑΧΑΪΑΣ

- ➔ Η ανάπτυξη και η τοπική οικονομία στον 19ο και 20ό αιώνα
- ➔ Βιομηχανίες-Επιχειρήσεις-Πρόσωπα-Γεγονότα

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ



ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΜΕ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΛΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο μαγικός κόσμος των δημοσίων έργων στην παλιά Πάτρα

ΜΙΑ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Ενα χαρακτηριστικό απόσπασμα που εξιστορεί πλήρως τη διαδικασία ενός δημοσίου έργου, διά χειρός Κωνσταντίνου Γαλανόπουλου. Ο Κωνσταντίνος Γαλανόπουλος γεννήθηκε στο Ριόλο Αχαΐας το 1925. Τελείωσε τις εγκύκλιες σπουδές του στην Πάτρα και αποφοίτησε από τη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Μετσόβειου Πολυτεχνείου το 1952. Έχει υπάρξει ιδρυτικό μέλος σε αρκετές Τ.Ε. που εκτέλεσαν μεγάλο αριθμό Δημοσίων Έργων, κατασκεύασαν μερικές από τις πρώτες πολυκατοικίες των Πατρών.

Ο Κώστας Γαλανόπουλος αναφέρθηκε στο βιβλίο του «Εργολαβικές αναμνήσεις» στο αρχιτεκτονικό έλλειμμα και στην αστοχία των νόμων, που σε συνδυασμό με πρόσκαιρα συμφέροντα είχαν ως αποτέλεσμα να αλλάξει η υφή και η κουλτούρα ολόκληρων πόλεων, της Πάτρας συμπεριλαμβανομένης.

«Πριν από σαράντα και πλέον χρόνια οι περισσότεροι εργολάβοι Δημοσίων Έργων, δεν είχαν τελειώσει Γυμνάσιο και ελάχιστοι είχαν τελειώσει ανώτερες ή ανώτατες Σχολές, δηλαδή Μικρό ή Μεγάλο Πολυτεχνείο. Οι περισσότεροι είχαν γνώσεις Δημοτικού Σχολείου αλλά όλοι προέρχονταν από κάποιο κλάδο τεχνικό (κτίστες, ελαιοχρωματιστές, σοφαντζίδες κ.λπ.). Το πτυχίο του εργολάβου το έδινε τότε ο Νομομηχανικός με υποτυπώδεις εξετάσεις και αρκούσε οι εξεταζόμενοι να είχαν στοιχειώδεις γνώσεις επιμετρήσεων. Η έλλειψη υπεύθυνων κατασκευαστών για τα Δημόσια Έργα ήταν μεγάλη, οι δε Πολιτικοί Μηχανικοί και Πολιτικοί Υπομηχανικοί που έβγαιναν από τα δύο



1



2



3

Πολυτεχνεία (Μικρό ή Μεγάλο) ήταν λίγοι, ώστε μόλις αρκούσαν για να καλύψουν τις ανάγκες των Δημοσίων Υπομηχανισμών και των Δήμων. Αυτοί οι εργολάβοι ήταν που

κατασκεύασαν τα πρώτα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα πριν από το 1940 και άλλα πολλά από το 1940 έως το 1960. Μερικοί από αυτούς πρόκοψαν και κάποιοι απ' αυτούς δημιούργησαν μεγάλες Τεχνικές Εταιρείες που υπάρχουν μέχρι και σήμερα. Όταν πήρα το πτυχίο του εργολάβου το 1955 στο Σύλλογο Εργοληπτών Πατρών, εργολάβοι

με δίπλωμα ήμασταν γύρω στους 7-8. Οι υπόλοιποι, περίπου 40, ήταν εργολάβοι χωρίς δίπλωμα. Σήμερα στο Σύλλογο Εργοληπτών δεν υπάρχει κανείς από την παλιά ρα

με δίπλωμα ήμασταν γύρω στους 7-8. Οι υπόλοιποι, περίπου 40, ήταν εργολάβοι χωρίς δίπλωμα. Σήμερα στο Σύλλογο Εργοληπτών δεν υπάρχει κανείς από την παλιά ρα

την πούμε αυτή φρουρά των ιδιόμορφων αυτών εργολάβων που ήταν και οι πρώτοι σκαπανείς στα Δημόσια Έργα της Ελλάδας.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ

Οι τότε εμπειροτέχνες Εργολάβοι επειδή δεν γνώριζαν πολλά γράμματα δεν ήταν και σε θέση να φτιάξουν τα «χαρτιά» (λογαριασμούς, επιμετρήσεις, συγκριτικούς πίνακες, Π.Κ.Π.Τ.Μ προμετρήσεων, αναλύσεις τιμών κ.λπ.). Για τον λόγο αυτό τα «χαρτιά» τα έφτιαχναν οι Επιβλέποντες Μηχανικοί. Αυτή η ενασχόληση επέφερε σοβαρή ωφέλεια στους νέους Μηχανικούς που προσλαμβάνονταν στο Δημόσιο. Αποκτούσαν σοβαρή πείρα που τους ωφέλευσε αργότερα αν γίνονταν Εργολάβοι Δ.Ε. Γι' αυτό ίσχυε τότε (1950-1955) το «θα πάω στο Δημόσιο να μάθω τα χαρτιά». Όπως ανέφερα και προηγουμένως, μερικοί από αυτούς παρόλο που δεν διέθεταν σοβαρές γραμματικές γνώσεις προόδευαν σοβαρά, μέχρις ότου να κάνουν Εταιρείες Ε' Τάξης που ήταν λίγες την εποχή 1955-1963. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν ο αείμνηστος Θανάσης Κουτουλάς ο οποίος με αρχική δουλειά κτίστη, δημιούργησε μια από τις σοβαρότερες Τεχνικές Εταιρείες Ε' Τάξης (την «Προσθευτική»). Όριο ηλικίας εξόδου από το επάγγελμα λόγω συνταξιοδότησης δεν υπήρχε, αργότερα έγινε όριο τα 72 χρόνια. Αποτέλεσμα τούτου ήταν ότι συντάξεις από το ΤΣΜΕΔΕ να πηγαίνουν κατά το πλείστον στις χήρες των Εργολάβων, τα περισσότερα δε χρήματα από το ΤΣΜΕΔΕ να τα παίρνουν με την δεύτερη σύνταξη οι Δημόσιοι Υπάλληλοι.



4



5

1 Μεταπολεμικά στην Πάτρα λειτουργήσε Σχολή Υπομηχανικών τετραετούς φοιτήσεως υπό την εποπτεία του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου Αθηνών. Στο στιγμιότυπο φοιτητές της Σχολής παραλεύουν στο πλαίσιο του εορτασμού της 28ης Οκτωβρίου το 1954 2 Από τις εργασίες ηλεκτροφωτισμού στις σκάλες Αγίου Νικολάου. Ευδιάκριτη η πινακίδα του εργολήπτη, στο ίδιο σημείο όπου βρίσκεται ακόμα το μαγαζί του Ράλλη 3 Ένας από τους σημαντικότερους εργολήπτες της προπολεμικής, αλλά και μεταπολεμικής Ελλάδας, ήταν ο Θόδωρος Αγγ. Κωνσταντόπουλος 4 Εντός του μαγαζιού του Ράλλη στην οδό Μαιζώνος 5 Είναι ένας από τους παλαιότερους ηλεκτρολόγους μηχανολόγους στην Ελλάδα, με αύξοντα αριθμό μέλους 12, ήταν ο Αναστάσιος Ράλλης. Διακρίνεται έκτος όρθιος από αριστερά, μαζί με άλλους συναδέλφους του κατά τις εργασίες της ηλεκτρολογικής εγκατάστασης των δικαστηρίων της Πάτρας. Βρίσκονται στην ταράτσα του Μεγαρού, το μόνο κτίριο που εξέχει στον οριζοντα, είναι η Παντάνασσα. Στο αριστερό του χέρι κρατάει τα σχέδια του έργου, ενώ όλο το συνεργείο, καλώδια και λοιπό εξοπλισμό

Ένα από τα μειονεκτήματα της αγραμματοσύνης των τότε Εργολάβων, ήταν που δέχθηκαν στο Ταμείο και τους Δημοσίους Υπαλλήλους ενώ έπρεπε το Ταμείο να είναι ανεξάρτητο. Μετά τον εμφύλιο πόλεμο των χρόνων 1946-1951 η Ελλάδα βγήκε μισοκατεστραμμένη, και βέβαια δεν υπήρχαν χρήματα για την κατασκευή Δημοσίων Έργων. Είχαν καταστραφεί πολλά χωριά, και στις πόλεις υπήρχαν πολλές ελλείψεις στην ύδρευση, την αποχέτευση και τους δρόμους. Εκτός από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων είχε δημιουργηθεί τότε λόγω των πολλαπλών αναγκών, και Υπουργείο Ανοικοδομήσεως με δικούς του τεχνικούς που ασχολούνταν κυρίως με την ανοικοδόμηση των χωριών της υπαίθρου.

Τα Δημόσια Έργα από το 1951 που τελείωσε ο εμφύλιος πόλεμος μέχρι το 1954 ήταν πολύ λίγα και κυρίως ήταν έργα επείγουσας αποκαταστάσεως συγκοινωνιών στους μεγάλους οδικούς άξονες.

Προς τούτο είχε δημιουργηθεί και μια ειδική Δ/νση στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, η Δ/νση «Επείγοντων Έργων» που αναλάμβανε την κατασκευή κυρίως κατεστραμμένων γεφυρών, αεροδρομίων, κ.τ.λ. Η αποκατάσταση των περισσότερων κατεστραμμένων γεφυρών γίνονταν με λυόμενες σιδηρές γέφυρες «Beley», πολλές τέτοιες μάλιστα έφτιαξε το Μηχανικό του στρατού, μια και η παραπάνω γέφυρα χρησιμοποιήθηκε σαν προσωρινή γέφυρα στον πόλεμο. Με την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το 1944 και ειδικότερα μετά την λήξη του Εμφυλίου Πολέμου το 1950 οι μεγάλες ανάγκες κατασκευής κατοικιών είχαν οξύνει το πρόβλημα έλλειψης αδρανών υλικών. Για τις επαρχιακές πόλεις το πρόβλημα είχε μερικώς λυθεί με το υλικό των χειμάρρων, της θάλασσας (για τις παραθαλάσσιες πόλεις) ή από ορυχεία. Το πρόβλημα όμως ήταν σοβαρό και δεν καλύπτονταν από τις παραπάνω πηγές για τις μεγάλες πόλεις και κυρίως για την Αθήνα και τον Πειραιά. Ως εκ τούτου τα πρώτα σχετικά οργανωμένα λατομεία και σπατιροτριβεία έκαναν την εμφάνισή τους στη περιοχή των Αθηνών. Βέβαια τα πρώτα σπατιροτριβεία



πολύ απέχουν από τα σημερινά συγκροτήματα. Όλα αυτά βέβαια ήταν πλοίοι του νταμαριού, γίνονταν χρήση αεροσυμπιεστών για την διάτρηση και εκρηκτικών. Με την βοήθεια των αεροσυμπιεστών τα διατρήματα έφθαναν σε μεγαλύτερο βάθος μέχρι και 6μ. Έτσι οι λίθοι που προέκυπταν ήταν ογκώδεις και από 20cm τους υποβίβαζαν με δεύτερη μικρή διάτρηση και με μικρή έκρηξη τα λεγόμενα «καβαλέτα». Δεν υπήρχαν εκείνη την εποχή σπαστήρες να δέχονται όπως σήμερα για προθραύση λίθους μεγάλου κυβισμού. Οι πρώτοι σπαστήρες ήταν με σφυριά 16 ή 32 και η μεγαλύτερη πέτρα που δέχονταν δεν έπρεπε να είχε διαστάσεις μεγαλύτερες των 20 εκ. Η τροφοδοσία όπως και παραπάνω

αναφέραμε γίνονταν με βαγονέτα και πολύ αργότερα μετά το 1952 με μικρά αυτοκίνητα των οποίων η φόρτωση γίνονταν με τους τότε ερπυστριοφόρους φορτωτές - εκσκαφείς chovel. Σήμερα βέβαια η τροφοδοσία γίνεται με ειδικά αυτοκίνητα (TAMΠΕΡ).

ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΕΣ

Ο τρόπος δημοπράτησης των Δημοσίων Έργων είναι ένα θέμα που απασχολεί τους τεχνικούς χωρίς μέχρι και σήμερα να έχει δοθεί μια σωστή λύση. Θα αναφερθώ στο ιστορικό των τρόπων δημοπράτησης που ίσχυαν από το 1953 έως το 1960 επισημαίνοντας όπου μπορώ τα μειονεκτήματα ή τα πλεονεκτήματά τους. Τα πρώτα χρόνια από το 1953 έως το 1960 πε-

ρίπου εφαρμόζεται για τα μικρά έργα το σύστημα δημοπρατήσεως με όριο. Η φιλοσοφία αυτού του συστήματος συνίστατο στο να μην δίνονται μεγάλες εκπτώσεις και ο εργολάβος που αναλάμβανε την εργολαβία να έχει ένα καλό όφελος. Η εργοδότης υπηρεσία συνέτασσε μια μελέτη για το έργο, ένα τιμολόγιο προμέτρησης, προϋπολογισμό, περιγραφή (τεχνική έκθεση), σχέδια κ.τ.λ. Για την σύνταξη του τιμολογίου χρησιμοποιούνταν Ανάλυση Τιμών που ξεκινούσε με βασικές τιμές που δεν ήταν οι ίδιες για όλα τα έργα και διέφεραν από περιοχή σε περιοχή και μέσα στον ίδιο Νομό ακόμη.

Τα πρώτα χρόνια μέχρι και το 1957 χρησιμοποιούνταν δυο Αναλύσεις Τιμών, η μία αφο-



1 Έργο ασφαλτόστρωσης (για πρώτη φορά) της οδού Θέωνος Αμαλίας στις αρχές δεκαετίας '50. Μαζί με το συνεργείο του, και ο Ξενοφών Παπαευσθυμίου, δεύτερος αριστερά στο βάθος

2 Ο Ιωάννης Βασιλείου γεννήθηκε στην Πάτρα το 1901. Αποφοίτησε από την Αρχιτεκτονική Σχολή του Ε.Μ.Π. το 1921 και αμέσως μετά έλαβε μέρος στη Μικρασιατική εκστρατεία. Ανήκει στη πρώτη γενιά Αρχιτεκτόνων, που αποφοίτησαν από την νεοϊδρυθείσα το 1917 Αρχιτεκτονική Σχολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Διακρίνεται στο Αρχαίο Ωδείο το 1958, πριν την αναστήλωσή του, με τον αρχιτέκτονα Αν. Ορλάνδο και τον έφορο Αρχ. Ζαφειρόπουλο

3 Ο Ξενοφών Παπαευσθυμίου επιβλέποντας τις εργασίες σκυροδέτησης σε ιδιωτική οικοδομή επί της οδού Παντανάσσης (στο πάνω μέρος)

4 Αχαιός ήταν ένας από τους μεγαλύτερους εργολάβους και επιχειρηματίες, ειδικά τη δεκαετία του '80. Ο λόγος για τον Χρήστο Αρφάνη, που αποτέλεσε έναν από τους ισχυρότερους οικονομικούς παράγοντες της Ελλάδας από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 μέχρι τον θάνατό του

5 Από τους πλέον γνωστούς και δραστήριους εργολήπτες της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής ήταν ο Νίκος Αθανασόπουλος

6 Ο Νίκος Πετράτος έχει αφιερώσει όλη τη ζωή του στο επάγγελμα που διάλεξε να κάνει με πάθος. Ορθιος, δεύτερος από δεξιά, κατά την τελετή αγιασμού του Ι.Ν. Αγίας Παρασκευής στο Α' κοιμητήριο της Πάτρας. Ο ναός ανακατασκευάστηκε εκ βάθρων, ενώ στα θυρανοίξια χοροστάτησε ο μακαριστός Νικόδημος Βαλλινδώρας, Μητροπολίτης Πατρών τότε

7 Εμβληματική μορφή του Συνδέσμου είναι ο Γιώργος Καρατζάς, καθώς τον υπηρέτησε ποικιλότροπα για δεκαετίες. Στην άκρη δεξιά μαζί με τον υπουργό Κοινωνικών Ασφαλίσεων Κωστή Στεφανόπουλο, τον πρόεδρο του ΤΕΕ Χρήστο Παπανικολόπουλο και τον νομάρχη Αχαΐας Νικόλαο Χανό



»

Ο μαγικός κόσμος των δημοσίων έργων στην παλιά Πάτρα

ρούσε αποδόσεις με εργασίες δια χειρών και η άλλη με χρήση μηχανημάτων (η πράσινη λεγόμενη τότε Ανάλυση Τιμών). Κυρίως χρησιμοποιούνταν η ανάλυση τιμών δια χειρός σε έργα που η πρόσβαση μηχανημάτων ήταν αδύνατη ή πολύ δύσκολη.

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Για την κατασκευή ενός Τεχνικού Έργου του Δημοσίου ή των Διαφόρων Οργανισμών Δημοσίου Δικαίου είναι απαραίτητη και σοβαρή, η προσφορά των παραπάνω. Ο επιβλέπων μηχανικός πρέπει να είναι καταρτισμένος, εργατικός, έντιμος και συνεργάσιμος με τον κατασκευαστή Εργολήπτη. Για την επιτυχή και έντεχνο έκβαση ενός έργου, είναι απαραίτητη η αμοιβαία συνεργασία μεταξύ αυτού και του Εργολήπτη. Στην διάρκεια της μακροχρόνιας καριέρας μου ως Εργολάβος Δ.Ε. συνάντησα πάρα πολλούς κυρίως τα παλιά χρόνια, έντιμους και καταρτισμένους, αλλά συνάντησα και καταρτισμένους μη έντιμους, αγράμματους αλλά έντιμους, αγράμματους και ανέντιμους, εκβιαστές και βλάκες. Βέβαια η χειρότερη κατηγορία είναι αυτή των βλακίων.

Στα χρόνια της δεκαετίας του 1950 επειδή οι εργολάβοι δεν ήταν πτυχιούχοι και πολλοί μάλιστα δεν είχαν βγάλει ούτε το Δημοτικό Σχολείο τα χαρτιά (επιμετρήσεις, Συγκριτικός Πίνακας, διάφορα πρωτόκολλα) τα έφτιαχναν οι επιβλέποντες Μηχανικοί. Γι' αυτό η εμπειρία που αποκτούσαν οι νεαροί Μηχανικοί ήταν πολύ μεγάλη και πολλοί δε, όπως και ο υποφαινόμενος, εθίτευσαν σε κάποια Δημόσια θέση, ώστε αργότερα όταν βγήκαν στον στίβο του ελεύθερου επαγγελματία Εργολήπτη, ήξεραν και έφτιαχναν τα «χαρτιά» μόνοι τους. Αλλά και οι μηχανικοί που παρέμειναν στο Δημόσιο εξελίχθηκαν σε καλά στελέχη και γνώριζαν άριστα την κατασκευή τόσο στα χαρτιά όσο και στη εκτέλεση. Αυτό το πράγμα δεν συμβαίνει εν πολλοίς σήμερα. Οι περισσότεροι επιβλέποντες αρκούνται



μόνο στον έλεγχο, αλλά όταν κάτι δεν το έχει φτιάξει κάποιος μόνος σου δεν μπορείς και να το ελέγξεις σωστά. Ελάχιστοι είναι εκείνοι που κάνουν προσπάθεια να μάθουν τα μυστικά της σωστής κατασκευής και της σωστής γραφειοκρατικής οργάνωσης.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΡΓΩΝ

Είναι ως γνωστόν ο επί τόπου του έργου Μηχανικός του Εργοληπτικού γραφείου ή της Εργοληπτικής Εταιρείας. Αυτός ρυθμίζει τα πάντα μέσα σε ένα εργοτάξιο γι' αυτό πρέπει να έχει εμπειρία και σοβαρές διοικητικές ικανότητες αλλά και καλή επιστημονική κατάρτιση. Όσο και αν φαίνεται απλό είναι ένα δύσεύρετο και οι Τεχνικές Εταιρείες που έχουν καλούς Μηχανικούς επί τόπου των έργων, έχουν επιτυχή σοβαρά οικονομικά οφέλη από τις εκτελούμενες εργασίες. Για αυτό τον λόγο οι Μηχανικοί αμείβονται πολύ καλά και πολλές φορές οι εργοδότες τους δίνουν και μπόνους μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της εργολαβίας. Δεν είναι ασύνηθες πολλούς από αυτούς οι εταιρείες να τους κάνουν και συνεταιρούς, όπως και πολλοί από αυτούς να έχουν ιδρύσει μετά από χρόνια δική τους Τεχνική Εταιρεία.

Η εύρεση τέτοιων ανθρώπων σήμερα είναι πολύ δύσκολη γιατί τα έργα είναι πάρα πολλά, η επιστημονική κατάρτιση που δίνεται στα Πολυτεχνεία ελλιπής και η τάση των νέων για εύκολο και άνετο πλουτισμό, εισάγει σε πολλά την αρχή του ελαχίστου έργου. Σε συντομία θα αναφερθώ στα στοιχεία που πρέπει να έχει ένα τέλειος Μηχανικός έργων. Επιστημονική κατάρτιση πλή-



ρη ώστε να δύναται να διαβάσει τις μελέτες κατασκευής εντοπίζοντας και τα τυχόν λάθη.

Να δύναται να κάνει κάποια μικρή ενδεχομένως μελέτη κάποιου στοιχείου του έργου. Να γνωρίζει τα μηχανήμα-

τα και τα ανταλλακτικά τους και αν είναι δυνατόν να χειρίζεται και κανένα από αυτά. Να εργάζεται πολύ περισσό-

τερο από τους υπόλοιπους εργάτες τεχνίτες, έγερση το πρωί στις 7:00 π.μ, λίγη ανάπαυση το μεσημέρι και το απόγευμα και το βράδυ, προγραμματισμός, επιμετρήσεις, λογαριασμούς κ.λπ.

Τουλάχιστον μια φορά την ημέρα να επισκέπτεται το Εργοτάξιο και να κατευθύνει τους προγραμματισμούς του έργου.

Παραπάνω αναφέρθηκα για τον προγραμματισμό των computers στα Δημόσια Έργα. Ας μου επιτραπεί μια μικρή παρένθεση γι' αυτούς. Είμαι από την γενιά των Μηχανικών που δεν χρησιμοποιήσε κομπιούτερ ούτε για τις μελέτες ούτε και για την σύνταξη των Εργολαβικών χαρτιών (Επιμετρήσεις, Λογαριασμοί, Συγκριτικοί Πίνακες). Για τις μελέτες χρησιμοποιούσα με τον λογαριθμικό κανόνα και τους λογαριθμικούς πίνακες και άπλες χειροκίνητες αριθμομηχανές. Για την σύντα-

1 Είναι ο πιο παλιός ταυτοποιημένος εργολάβος στην Πάτρα. Πρόκειται για τον Γεώργιο Κυπαρίση που γεννήθηκε στην Βούρμπιανη Ιωαννίνων, ένα από τα Μαστοροχώρια του Δήμου Κόνιτσας. Η οικογένειά του ήρθε στην Πάτρα διωγμένη από τους Τούρκους, με τον ίδιο να έχει γεννηθεί στα πρώτα μετεπαναστατικά χρόνια. Από το αρχείο της οικογένειας Αργύρη Κωστή, διαδέχοντος του Γεώργιου Κυπαρίση προέρχεται η μοναδική σωζόμενη φωτογραφία του. Αρχές 20ού αιώνα, πιθανώς το 1910, στην οδό Παντοκράτορος διακρίνεται στη μέση του δρόμου με τη φουστάνελα την οποία δεν αποχωρίστηκε ποτέ. Στο βάθος δεξιά τα δένδρα στην πλατεία έναντι του Ι.Ν. Παντοκράτορος, ο δε Κυπαρίσης κατφορίζει προς την οδό Αγίου Γεωργίου. Η φωτογραφία προέρχεται από τα αρχεία της Βιβλιοθήκης του Κογκρέσου. **2** Μέλος του Συλλόγου Εργοληπτών με μεγάλη προσφορά και από τη θέση του προέδρου, είναι ο Ευάγγελος Γαλάνης. Παντοκρατορίτης, μεγάλωσε στην πλατεία Γεωργίου όπου στο ισόγειο στον Εσπερο, ανάμεσα στα άλλα μαγαζάκια, ήταν και το κατάστημα νεωτερισμών του πατέρα του Σπύρου **3** Ο Εργολήπτης Ξενοφών Παπαευσθυμίου γεννήθηκε στο Πελόπιο Ηλείας το 1889, γονείς του ήταν ο Ιωάννης και η Αικατερίνη και είχε άλλα τρία αδέρφια. Πέθανε στην Πάτρα το 1984 πλήρης ημερών. Ήταν παντρεμένος με την Ευτέρπη Αγγελίδου, με καταγωγή από τη Σμύρνη, με την οποία είχε αποκτήσει τέσσερα παιδιά, τον Πέτρο, την Ιωάννα, τον Αργύρη και την Ελισάβετ. Νέος έφυγε από την ιδιαίτερη πατρίδα του και δραστηριοποιήθηκε επαγγελματικά στην Αθήνα στον χώρο των κτηματομεσιτικών και των οικοδομών, ενώ για μία δεκαετία, από το 1912 έως το 1922, έλαβε μέρος σε όλους τους πολέμους ως έφεδρος στο όπλο του Μηχανικού. Με τη στολή του Έφεδρου Υπολοχαγού, με τον βαθμό τον οποίο επιστρατεύτηκε και υπηρέτησε ως Υποδιοικητής Αεραμύνης Πατρών κατά την έναρξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου **4** Ο Γεώργιος Καρατζάς σε παλαιότερη εκδήλωση **5** Ο Ασπμάκης Καφετζής

ξη των εργολαβικών καρτιών χρησιμοποιούσαμε χειροκίνητες αριθμομηχανές. Τώρα όλα αυτά έχουν καταργηθεί τα computers με τα προγράμματα έχουν εξοστρακίσει παντελώς τους παραπάνω τρόπους, τόσο στις μελέτες όσο και στην σύνταξη των καρτιών της εργολαβίας.

ΕΡΓΟΔΗΓΟΙ

Μαζί με τον επί τόπου Μηχανικό Έργου οι εργοδηγοί είναι ένα από τα ουσιαστικότερα ας πούμε «εργαλεία» για την σωστή κατασκευή του έργου τόσο ποιοτικά όσο και οικονομικά. Τον εργοδηγό σε ένα εργοτάξιο μπορεί να τον παρομοιάσει κανείς με τον Επιλοχία του Λόχου, και όπως ο παλιός επιλοχίας ήταν «η μάνα του Λόχου» έτσι και ο εργοδηγός είναι «η μάνα του εργοταξίου». Ο τέλειος εργοδηγός πρέπει να έχει πολλές γνώσεις και εμπειρία στις κατασκευές. Πρέπει κατ' αρχάς, αν είναι εργοδηγός μάλιστα σε έργα οδοποιίας και υδραυλικά, να έχει κάποιες γνώσεις τοπογραφίας και ικανότητα λήψης στοιχείων τόσο προμετρικών όσο και επιμετρήσεων. Απαραίτητο στοιχείο είναι να γνωρίζει κάποιος τα οδοποιατικά μηχανήματα και αν είναι δυνατόν να ξέρει έστω και όχι τέλεια τον χειρισμό μερικών από αυτά όπως και τις αποδόσεις τους για να ελέγχει τους χειριστές. Στο προσωπικό απαιτείται να έχει σοβαρότητα ή και κάποια σκληρότητα όσον αφορά την εργατικότητα τους. Προσόντης αλλά και αυστηρός να χρησιμοποιεί «το καρότο» και «το μαστίγιο» κατά την κοινή έκφραση όταν χρειάζονται. Οπωσδήποτε εργατικός, ακούρατος, αυτός θα ελέγχει κάθε λεπτομέρεια της κατασκευής, υπεύθυνος για τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας, τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τους τρίτους. Άμεσα υπό τις διαταγές του θα είναι οι επιστάτες του εργοταξίου, οι οποίοι από αυτόν και μόνο θα παίρνουν εντολές. Είναι σε άμεση επικοινωνία με τον Μηχανικό του έργου ώστε επί τόπου να δίνουν γρήγορα λύσεις στα προβλήματα που γεννιούνται κατά την εκτέλεση του έργου. Ο καλός εργοδηγός τόσο παλαιότερα όσο και σήμερα είναι δυσσέρετο είδος. Πολλές δε επιχειρήσεις τους θεωρούν πιο απαραίτητους ακόμη και από τους Μηχανικούς τους, και δεν είναι λίγες οι φορές που οι αμοιβές τους είναι αρκετά υψηλές, φθάνοντας στις αμοιβές των Μηχανικών Έργων.

Ένα αίτιο που δεν βρίσκονται καλοί εργοδηγοί είναι διότι οι περισσότεροι από αυτούς ύστερα από μια επιτυχή πορεία σε μια Τεχνική Εταιρεία φεύγουν και γίνονται εργολήπτες Δ.Ε. (εφ' όσον κατέχουν πτυχίο Μηχανικού ή Υπομηχανικού) ή επιχειρηματίες Δ.Ε. Δυστυχώς για την Ελλάδα ισχύει για τους εργοδηγούς ότι και σε όλα τα επαγγέλματα.



1



5

ΕΠΙΣΤΑΤΕΣ ΕΡΓΩΝ

Η εργασία του επιστάτη έργων όπως λέει και η ονομασία βλέπει (επιστάτη) μια ομάδα εργατών ή κάποιο συγκρότημα μηχανημάτων (σπασηροτριβείο, εργοτάξια σκυροδέματος, ασφαλτομιγμάτων κλπ). Την παλαιότερη εποχή προ 40 ετών και πλέον η χρησιμοποίηση των επισατών στα έργα ήταν αναγκαία κυρίως σε έργα οδοποιίας όπου χρησιμοποιούσαμε μεγάλο αριθμό εργατών. Γνωρίζω στους νεότερους εργολήπτες και υπενθυμίζω στους παλαιότερους, ότι πολλές εργασίες γίνονταν με το χέρι ελλείψει μηχανημάτων, όπως π.χ οι εκοκαφές θεμελίων, παλαιότερα δε, προ 50 ετών και οι γενικές εκοκαφές, η εξόρυξη λίθων στα λατομεία, η θραύση των σκύρων, η φόρτωση των αδρανών υλικών κλπ. Γι' αυτό τον λόγο σε κάθε ομάδα εργατών που ασχολείται με κάποιο είδος εργασίας έπρεπε να υπάρχει ένας ή περισσότεροι επιστάτες. Τώρα τι ήταν ένας επιστάτης και τι προσόντα έπρεπε να έχει, Συνήθως διαλέγαμε για επιστάτη έναν καλό εργατή που κατά κάποιο

τρόπο ήξερε καλά την δουλειά που επέβλεπε. Έπρεπε να είναι έντιμος και να μπορεί με το ήθος του να επιβάλλεται στους άλλους εργάτες. Σήμερα με τα σύγχρονα μηχανήματα έχει μειωθεί σοβαρά ο αριθμός των επισατών που χρειάζεται ένα εργοτάξιο. Αλλά για μια καλά οργανωμένη Τεχνική Εταιρεία απαραίτητος είναι ένας αριθμός επισατών που τους χρησιμοποιούν στα επί μέρους εργοτάξια του έργου (σπασηροτριβεία, κέντρα παραγωγής σκυροδεμάτων ή ασφαλτομιγμάτων, επίβλεψη και καθοδήγηση οδοποιατικών μηχανημάτων κλπ.)

ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

Οι πρώτες πολυκατοικίες κατασκευάστηκαν στην Αθήνα πριν το 1940 και κατόπιν ελάχιστα στην Θεσσαλονίκη. Μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, το 1952, άρχισαν δειλά - δειλά να εμφανίζονται στην Αθήνα οι πρώτες μεταπολεμικές πολυκατοικίες. Στον προγραμματισμό και στην κατασκευή έγιναν σοβαρά σφάλματα που μπορούμε να πούμε πως αλυσιδωτά κατέστρεψαν και τις υπόλοιπες μεγάλες επαρχια-



2



3



4

κές πόλεις. Το 1952 ένας φωτισμένος Αρχιτέκτων Πολεοδόμος Μηχανικός ο Κώστας Δοξιάδης είχε μελετήσει και είχε υποβάλει ένα μεγαλειώδες σχέδιο για την χωροταξία των πολυκατοικιών και μεγάλων κτιρίων στην Αθήνα. Προέβλεπε ο Δοξιάδης στην παλιά Αθήνα να μην κτιζονται κτίρια πάνω από Α' όροφο και να αναστηλωθούν και διατηρηθούν τα παλαιά κτίρια της Αθήνας. Αυτά θα αποτελούσαν το Εμπορικό Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας και θα φιλοξενούσαν χώρους αναψυχής και πολιτισμού. Τα κρατικά κτίρια, νοσοκομεία, Πανεπιστήμια, σχολεία προέβλεπε να κατασκευαστούν στην περιοχή του Τατοίου με πρόβλεψη προσπέλασης σε αυτά με πλατιούς οδούς και μεγάλους χώρους Parking. Συγχρόνως στον ίδιο χώρο (του Τατοίου) πρότεινε να προβλεφθούν μεγάλοι λεωφόροι με χώρους πρασίνου και Parking με δικαίωμα να κτιζονται πολυώροφα κτίρια ανεξάρτητα μεταξύ τους.

Δηλαδή η Αθήνα θα είχε μια σύγχρονη πόλη δορυφόρο μπάνια, με άνετη κυκλοφορία, χώρους Parking, χώρους αναψυχής, παιδικές χαρές κλπ. Αντιθέτως το κέντρο αναπλασμένο θα ήταν μια πόλη με μικρή κυκλοφορία αυτοκινήτων και ως εκ τούτου ελάχιστα καυσαέρια, θα είχε μικρά μαγαζιά υψηλής ποιό-

τητας (μπουτίκ χρυσοχοφας, έργων Τέχνης, χώρους αναψυχής, διασκέδασης, πολιτισμού, κλπ). Δυστυχώς δεν εισακούσθηκε από κανέναν κυβερνητικό και εν μέρει κατηγορήθηκε από μερικούς αγράμματους χωροταξικούς και αρχιτέκτονες. Η πόλη είχε πάρει τον κακό δρόμο πύκνωσης των πολυκατοικιών, κυρίως στα κεντρικά σημεία. Φθάσαμε π.χ στην οδό Ερμού πλάτος 10μ. να ανεγείρουμε κτίρια 13ων ορόφων. Την κατάσταση της Αθήνας τη βλέπουμε σήμερα μετά από 50 χρόνια και αναπολούμε την σοφία που περιείχαν οι προτάσεις του Δοξιάδη και πόση όμορφη πόλη θα ήταν σήμερα, αν αυτές είχαν υιοθετηθεί.

ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Και βλέπουμε σήμερα στην Πάτρα π.χ θαυμάσια πρόστια σαν το Ρίο (τώρα τελευταία έγινε Δήμος) και την Αρόνη να έχουν μια άναρχη ανοικοδόμηση. Σχεδόν εκτός της Εγλυκάδας όλα τα άλλα περίχωρα (Περιβόλα, Λεύκα, Μπεγουλάκι, Ψαροφάι, κ.α.) βρίσκονται άσχημα από πλευράς χωροταξικής διάταξης. Μετά βίας ο Μάνος (φωτισμένος Πολιτικός) όταν ήταν Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ δίδωσσε πολλά από αυτά τα περίχωρα απαγορεύοντας ανοικοδόμηση σε λιγότερο από δύο στρέμματα. Ανα-»

1 Ξενοφών Παπαευθυμίου όρθιος πάνω σε φράγμα διευθέτησης κοίτης χειμάρρου στον Γλαύκο, κατά την φάση κατασκευής του, τέλος δεκαετίας '30

2 Ο Μάρκος Καπετανάκης

3 Ο Κωνσταντίνος Β. Κωνσταντίνου γεννήθηκε στο Λειβάριτζι Καλαβρύτων το 1901. Πολιτικός Μηχανικός του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (1925) και Εργολήπτης Δημοσίων Έργων Δ' Τάξεως

4 Ορθιος στο βάθος ο Γιάννης Μαντάς, δίπλα του ο Ορφανουδάκης. Μπροστά ο τότε υπουργός Εσωτερικών και μετέπειτα πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, Κωστής Στεφανόπουλος, με τον διευθυντή του γραφείου του, Κώστα Κανελλόπουλο. Η εκδήλωση έγινε στα γραφεία του Συλλόγου, Μαιζώνος και Ραδιού

5 Υπήρξε ένας από τους πιο παραγωγικούς εργολήπτες, τόσο στον προσωπικό επαγγελματικό του βίο, όσο και στα κοινά του Συνδέσμου. Ο λόγος για τον Ασπμάκη Καφετζή, έναν από τα πολλά μέλη των Εργοληπτών Πάτρας που ασχολήθηκε με την τοπική αυτοδιοίκηση. Στο στιγμιότυπο με τον γιο του Γιώργο, και τον συνεργάτη του Ηρακλή Τασοίνη

Ο μαγικός κόσμος των δημοσίων έργων στην παλιά Πάτρα

γκαστικά το τελευταίο έκανε τον Δήμο Πατρέων να κάνει επέκταση του Σχεδίου Πόλεως καθυστερημένα βέβαια αφού ήταν ανάγκη να σεβαστούν τα υπάρχοντα κτίσματα και τους δρόμους που τα εξυπηρετούσαν.

Συγχρόνως με τον Δήμο Πατρέων άρχισαν και άλλοι Δήμοι (Ρίο, Αίγιο, Ευλόκαστρο, κλπ.) να μελετούν επεκτάσεις Σχεδίου Πόλεως ή και τακτοποίησης παλαιών κτισμάτων εφ' όσον για την παλιά πόλη δεν υπήρχε Σχέδιο Πόλεως. Η κατασκευή πολυκατοικιών εκτός της Αθήνας και Θεσσαλονίκης άρχισε στις υπόλοιπες πόλεις μετά το 1958, με πολύ δυσκολία διότι μέχρι τότε ο αστός είχε συνθίσει στο δικό του σπίτι, με την δική του σκάλα και δικό του πλατύσκαλο.

Η πρώτη πολυκατοικία στην Πάτρα χτίστηκε το 1954 σε ένα μικρό οικοπέδο στην οδό Κανακάρη (μεταξύ Πατρέως και Παντιανόσης). Αρχιτέκτων Μηχανικός ήταν ένας Αρμένιος αρχιτέκτων ο Ναζαρέτ Νουμπάρ. Ήταν παλιός αρχιτέκτων διατηρούσε όμως στα κτίρια του μια ανατολίτικη γραμμή.

Δυστυχώς μερικά από τα αξιόλογα έργα του που έπρεπε να κριθούν διατηρητέα, κατεδαφίστηκαν.

Ακολούθως το 1957 ένα ιδιώτης επιχειρηματίας ο Χαρίλαος Παπαπανδρόπουλος κατασκεύασε μια πολυκατοικία επί της οδού Καρόλου και Ρήγα Φεραίου. Στην συνέχεια έχουμε την τρίτη πολυκατοικία στα Υψηλά Αλώνια μελετημένη και κατασκευασμένη από τον Θεόδωρο Παπασπυρόπουλο (Πολιτικό Μηχανικό). Την τέταρτη πολυκατοικία μελέτησε και κατασκεύασε ο υπογράφων με πρόσοψη στην Πλατεία Υψηλών Αλωνίων. Μετά από αυτές τις τέσσερις, άρχισαν σιγά - σιγά και άλλοι κατασκευαστές να μπαίνουν στον χώρο της πολυκατοικίας.

Το δυστύχημα για την πόλη μας, την Πάτρα, είναι πως στην «επιχείρηση Πολυκατοικία» ανακατεύτηκαν άνθρωποι τελείως ξένοι με την κατασκευή, επιχειρηματίες που δεν αρκούσαν στο εμπορικό τμήμα αλλά ήθελαν να μπουν στην αρχιτεκτονική και την κατασκευαστική δομή του έργου. Αποτέλεσμα αυτού είναι τα γνωστά αρχιτεκτονικά και κατασκευαστικά εξαμβλώματα. Στην Πάτρα δεν υπάρχουν φωτισμένοι αρχιτέκτονες. Απλώς ελάχιστοι δεν κάνουν σοβαρά αρχιτεκτονικά και κατασκευαστικά λάθη. Οι περισσότεροι αρχιτέκτονες και πολλοί που έχουν έρθει από



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΛΗΠΤΟΥ

α) *Βλάσης Γιώργος Μεντζελόπουλος*
 Αριθ. Γενικού Μητρώου Έργοληπτού 5360

Υπογραφή Κατόχου

Πολίτης Έλληνας Έγγαμος, εἰς τὸ Μητρώον ἑθνικῶν

(2) *Βοὶ Δημήτρης Ευραγκάστρου*
 της ἐπαρχίας *Καλαμάρας*
 Νομὸς *Καλαμάρας*
 τῆς αὐτῆς ἀριθ. 15 καὶ ἔτος γεννήσεως 1938
 Ἐν *Καλαμάρας* τῆς 5-4-1982
 ὁ *Διπλ. Γ.Υ.Α. Βλάχος*

(1) Ὁμιλοῦντων ἐπιπέδου
 (2) Δήμος ἢ Κῶνότης

ΠΑΝΑΤ. ΜΠ. ΜΠΑΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
 ΝΟΜΟΣ Δ.Ε. ΜΕ 30 Β.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΞ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ

Αριθ. Πτυχίου	Χρονιάσει μεταβολῶν	Τύπος	Εἶδος ἔργου Πρακτικῆς
5360	2-4-1970	B'	Ὁδὸς Α' ἐκστ. ἑθνικῆς Κιωνιά
5360	1-12-1973	B'	Ὁδὸς Β' ἐκστ. ἑθνικῆς Κιωνιά
5360	1-12-1973	A'	Λιμενικὰ
5360	8-4-1976	B'	Ὁδοστράτ. ἐκστ. ἑθνικῆς Κιωνιά
5360	8-4-1976	A'	Λιμενικὰ
5360	23-3-1979	B'	Ὁδοστράτ. ἐκστ. ἑθνικῆς Κιωνιά
5360	23-3-1979	A'	Λιμενικὰ
5360	5-4-1982	B'	Ὁδοστράτ. ἐκστ. ἑθνικῆς Κιωνιά καὶ ἑθνικῆς Κιωνιά
5360	5-4-1982	A'	Λιμενικὰ

το εξωτερικό δεν έχουν στοιχειώδεις γνώσεις αρχιτεκτονικής και οικοδομικής. Ένας μηχανικός που έχει μελετήσει τα τζάκια (υπάρχει αρκετή ξένη βιβλιογραφία) μπορεί με ευκολία, να φτιάξει τζάκι ανεξάρτητα διαστάσεων και σε οιαδήποτε θέση. Και εγώ έχω παρατηρήσει το φαινόμενο κακών τζακιών που δεν οφείλονται σε λόγους οικονομικούς αλλά στην άγνοια του μελετητή Μηχανικού. Σχετικά με τους εξώστες, επί πολλά χρόνια έφτιαχναν μικρού πλάτους μπαλκόνια τα οποία εν πολλοίς ήσαν άχρηστα και δημιουργούσαν δυσκολία άρα και μείωση των ωφελίμων χώρων. Πέρασαν πολλά χρόνια έως που τα μπαλκόνια αντικαταστάθηκαν στις πιο μοντέρνες πολυκατοικίες από βεράντες πλάτους άνω των 2,50

μ που πράγματι εξυπηρετούν την λειτουργία και την κατοίκηση των διαμερισμάτων. Δεν είμαι αρχιτέκτων ούτε αρχιτεκτονίζω και κακώς μπαίνω σε ξένα χωράφια, αλλά μερικές κατασκευές - εξαμβλώματα μιλάνε μόνες τους και τα στοιχειώδη αρχιτεκτονικά και οικοδομικά λάθη είναι ολοφάνερα και κτυπούν άγαραμπα. Καταλήγοντας για την πολυκατοικία στην Πάτρα νομίζω ότι ευρίσκεται στο μηδέν. Βέβαια δεν θέλω να αδικήσω μερικούς αρχιτέκτονες που χωρίς βέβαια να έχουν πρωτοποριακές κατασκευές, έχουν ωστόσο κάνει κτίρια χωρίς αρχιτεκτονικά και οικοδομικά λάθη. Αυτοί όμως είναι ελάχιστοι. Και τελειώνοντας θέλω να τονίσω ότι η Αρχιτεκτονική είναι δυσκολότερη επιστήμη διότι πρέπει

να έχεις ταλέντο στον σχεδιασμό και να διαθέτεις τέχνη και τεχνική. Πράγμα που συναντάται σε ελάχιστους αρχιτέκτονες.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
 Εργολάβοι Δημοσίων Έργων είναι ως γνωστόν οι εργολάβοι που έχουν δίπλωμα που εκδίδεται παλαιότερα από το Υ.Δ.Ε. και τώρα από το ΥΠΕ-ΧΩΔΕ. Διαιρείται στις εξής κατηγορίες :

- Οικοδομικό
- Υδραυλικό
- Λιμενικό
- Μηχανολογικό
- Ενεργειακό

Επίσης διαιρείται στις εξής τάξεις: Α, Β, Γ, Α για όλες τις κατηγορίες.

Για να αποκτήσεις δίπλωμα Α' τάξης εφόσον είναι κάποιος



- 1 Ο Γιάννης Μαντάς δεύτερος από αριστερά
- 2 Ο Γιάννης Μαντάς με συναδέλφους του εργολάβους
- 3 Το εργοληπτικό πτυχίο του Βλάση Μεντζελόπουλου, έκδοσης 1982, αναφέρει όλες τις «εργασιακές» μεταβολές
- 4 Με τον γιο του Πέτρο Μαντά
- 5 Ιδιον φαινόμενο η υπογραφή - αποτύπωση, του κατασκευαστή στις πολυκατοικίες τις δεκαετίες '60 και '70 (Αφοί Μπαλασόπουλοι)
- 6 Κατά τις εργασίες στον Φάρο του Ταΐναρου



ελεύθερος επαγγελματίας και Πολιτικός Μηχανικός χρειάζονται τρία χρόνια πείρας, αν είναι υπομηχανικός πέντε χρόνια. Η προαγωγή στη αμέσως ανώτερη τάξη γίνεται ανά τρία χρόνια και εφόσον υπάρχουν πιστοποιητικά εκτέλεσης έργων προϋπολογισμού που καθορίζονται από το Υ.Δ.Ε.

Βέβαια ο πολύς κόσμος μπερδεύει τους Εργολάβους Δ.Ε. με τους κατασκευαστές πολυκατοικιών ή τους εμπειροτέχνες. Χαρακτηρίζονται όλοι συλλήβδην εργολάβοι, τις δε κακοτεχνίες των τελευταίων τις φορτώνομαστε οι εργολάβοι Δ.Ε. Το επάγγελμα των εργολάβων για πολλά χρόνια θεωρούνταν ανέντιμο και οι περισσότεροι από εμάς «κλέφτες». Η ως άνω παρεξήγηση οφείλεται κατά 90% στους εμπειροτέχνες εργολάβους ή στους επιχειρηματίες πολυκατοικιών οι οποίοι και έχουν μόνοι τους βαπτιστεί «κατασκευαστές» πολυκατοικιών. Οι τελευταίοι ειδικά ουδεμία πείρα ή εκπαίδευση κατασκευαστική έχουν εκτός από την πείρα που αποκτούν κατά την διάρκεια της κατασκευής. Φυσικά σε κάθε πολυκατοικία την μελέτη την κάνει ο πολιτικός μηχανικός ή αρχιτέκτων μηχανικός και υποτίθεται ότι επιβλέπει και την κατασκευή.

Τούτο όμως δεν συμβαίνει διότι οι «κατασκευαστές» πράττουν με μοναδικό κριτήριο το εμπορικό κέρδος χωρίς να κάνουν χρήση μια εμπορικής οικονομοτεχνικής μελέτης. Οι περισσότεροι έχουν άγνοια στοιχείων οικοδομικής και γι' αυτό βλέπουμε τρομερά κατασκευαστικά λάθη που πολλές φορές αφορούν ακόμα και αυτή την αντοχή των υλικών. Μάρτυς αψευδής είναι οι σεισμοί με τις συνέπειές τους που συχνά συμβαίνουν στην χώρα μας. Ως μερικά παραδείγματα αναφέρω πολυκατοικία στην Πάτρα που σε μικρό σχε-



τικά σεισμό κατέρρευσε ενώ παρακείμενο διώροφο κτίριο δεν έπαθε ούτε ρωγμή. Τι είχε συμβεί; Ο κατασκευαστής αφαιρέσε σίδερα από τα γωνιαία υποστυλώματα (τα θεωρούσε πολλά και περιττά) και άφησε μόνο 4 δεκατεσσάρια Φ14 σε κάθε υποστύλωμα ενώ ο κανονισμός οπλισμένου σκυροδέματος για χωρίς δυναμικές φορτίσεις (σεισμούς) προβλέπει 4 Φ30. Πως λοιπόν να μην καταρρεύσει το κτίριο και παρασύρονται μαζί του και την καλή φήμη των εργολάβων. Άλλο παράδειγμα αφορά πολυκατοικία που κατέρρευσε στο Αίγιο στην οποία συνδετήρες των υποστυλωμάτων (τσέρκια) δεν βρέθηκαν να περιβάλλουν τα κατακόρυφα σί-

δερα των υποστυλωμάτων. Στην Θεσσαλονίκη σε πολυκατοικία που κατέρρευσε το σκυρόδεμα (Beton) βρέθηκε να έχει αντοχή 40 Α ενώ ο κανονικός σκυροδέματος προβλέπει 120 Α, ο δε αντισεισμικός τουλάχιστον 225. Και εδώ κλέφτες οι εργολάβοι... Αν ανατρέξουμε σε λεπτομέρειες κατασκευαστικές που δεν έχουν σχέση με την αντοχή θα δείτε τρομερά πράγματα. Επί παραδείγματι, τα περισσότερα κτίρια έχουν κακοτεχνες και επικίνδυνες σκάλες. Η μικρή παρένθεση παραπάνω γράφτηκε για να τονίσω ότι το κακό όνομα που σέρνουν οι εργολάβοι εν πολλοίς δεν οφείλεται στους εργολάβους Δ.Ε αλλά στους βαπτισθέντες εργολάβους και κα-

τασκευαστές, άλλου αρχικού επαγγέλματος. Τώρα θα μας πεις εσείς οι Εργολάβοι Δ.Ε. τα κάνετε όλα σωστά δεν έχετε κακοτεχνίες δεν κάνετε κλοπή υλικών. Όχι! Και στον κλάδο τον δικό μας υπάρχουν κακοί και ασυνεπείς κατασκευαστές. Είναι όμως ελάχιστη μειοψηφία διότι εκτός από την παιδεία που έχουν οι περισσότεροι Εργολάβοι Δ.Ε. έχουν επίβλεψη μελέτη του έργου, εργαστήρια αντοχής υλικών να τους ελέγχουν και γίνονται προσωρινή και οριστική παραλαβή του Έργου. Οι Εργολάβοι Δ.Ε είναι διπλωματούχοι μηχανικοί ή Πτυχιούχοι Μηχανικοί και ως εκ τούτου οι περισσότεροι έχουν γνώση οικοδομικής, αντοχής.



1 Ένας από τους σημαντικότερους εργολήπτες στην Πάτρα με συμμετοχή σε δεκάδες έργα και ακόμα μεγαλύτερη παρουσία στα κοινά του Συλλόγου ήταν ο Κωνσταντίνος Παπαδάκης. Εδώ, όταν ήταν υπεύθυνος για την κατασκευή τμήματος του νέου ιερού ναού του Αγίου Ανδρέα. **2** Αποψη των εγκαταστάσεων της ΑΓΕΤ Ηρακλής στα 1965. Αγνωρίστη η περιοχή του Ακταίου!. **3** Ο Χρήστος Χριστόπουλος (3ος από αριστερά) με τους συνεργάτες του εν ώρα εργασίας. **4** Από τους πιο γνωστούς πολιτικούς μηχανικούς της Πάτρας, ο Θωμάς Ανδρουτσέλλης. Η προσφορά του στον ευρύτερο κατασκευαστικό κλάδο ήταν μεγάλη. **5** Ο Χρήστος Κ. Χριστόπουλος γεννήθηκε στην Πάτρα το 1926. Ήταν διπλωματούχος πολιτικός μηχανικός (ΕΜΠ το 1953), ενώ συνταξιοδοτήθηκε το 1996. **6** Ο Κωνσταντίνος Χ. Χριστόπουλος, γεννήθηκε στην Πάτρα το 1964. Είναι διπλωματούχος πολιτικός μηχανικός (Πανεπιστήμιο Πατρών 1986), MSCE (University of Minnesota ΗΠΑ 1988), ενώ το 2007 ολοκλήρωσε και πρόγραμμα σπουδών MBA. **7** Ο Κωνσταντίνος Γαλανόπουλος. **8** Έχουν συνδέσει το όνομά τους με τον Σύλλογο Εργοληπτών δοθέντος ότι υπήρξαν μέλη του, διαδοχικά, από το ξεκίνημα του. Ο λόγος για τον Νίκο Καπετανάκη και τον γιο του Μάρκο Καπετανάκη

ΟΙ ΕΡΓΟΛΗΠΤΕΣ ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

Τα στελέχη του Συλλόγου

ΜΕΡΙΚΟΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ



1



5



2



6



3

1 Από το 36ο συνέδριο τον Μάρτιο του 1980, αριστερά ο μετέπειτα νομάρχης Στάθης Αθανασόπουλος - Σερέτης

2 Κορνιζαρισμένη η φωτογραφία με δείπνο στο περιθώριο του 29ου συνεδρίου τον Νοέμβριο του 1962

3 Δεξιά ο Παναγιώτης Λιβιεράτος

4 Ο Γιάννης Μαντάς (1927-2002) που δραστηριοποιήθηκε από το 1954, έως τη συνταξιοδότησή του. Ήταν απόφοιτος του Μετσόβιου Πολυτεχνείου στην Αθήνα. Ήταν υπεύθυνος για μια σειρά μεγάλων έργων που έγιναν στην πόλη. Από παλαιά εκδήλωση του Συλλόγου. Ο Γιάννης Μαντάς, άκρη αριστερά, μαζί με τους Γ. Καρατζά, Ροδή και Ν. Αδάμ

5 Ο Παναγιώτης Λιβιεράτος (δεύτερος από αριστερά) και άλλοι, σε παλιότερη εκδήλωση του Συλλόγου

6 Από το 34ο συνέδριο των Εργοληπτών, τον Απρίλιο του 1978 με Καρατζά, Κάψη, Κάνιστρα κ.ά.



4



ΕΠΙΛΟΓΕΣ

ΜΗ ΧΑΣΕΤΕ ΤΗΝ
ΚΥΡΙΑΚΗ 14 ΙΟΥΛΙΟΥ



Οδηγοί στην παλιά Πάτρα