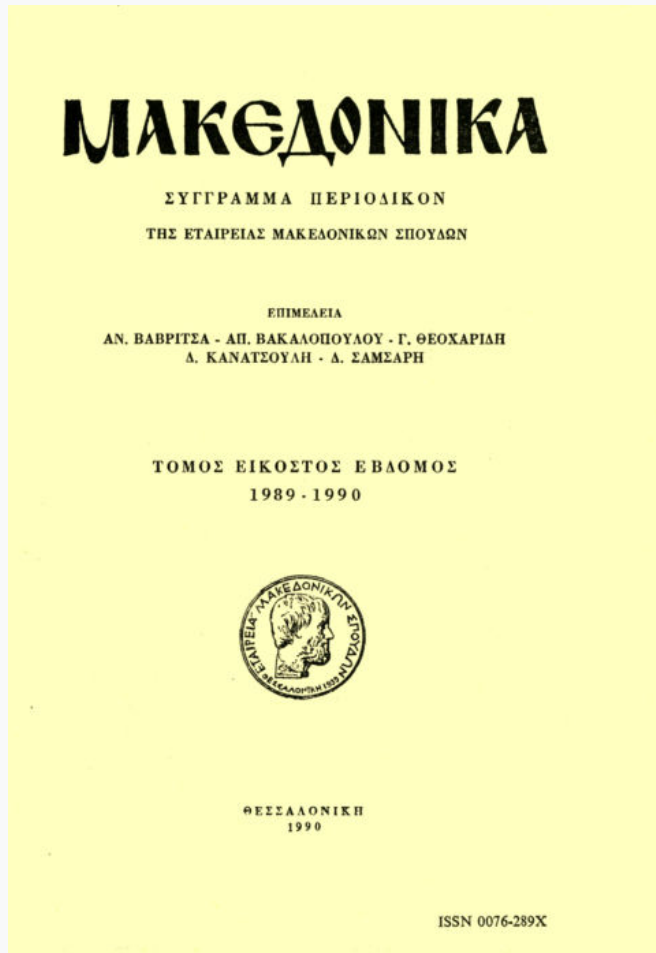


## Μακεδονικά

Τόμ. 27, Αρ. 1 (1989)



### Τα ψυγεία του Επαμεινώνδα Χαριλάου στη Θεσσαλονίκη

*Ανδρέας Θ. Δεληγιάννης, Δημήτρης Ι. Παπαδημητρίου*

doi: [10.12681/makedonika.97](https://doi.org/10.12681/makedonika.97)

Copyright © 2014, ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΑ



Άδεια χρήσης [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

### Βιβλιογραφική αναφορά:

Δεληγιάννης Α. Θ., & Παπαδημητρίου Δ. Ι. (1989). Τα ψυγεία του Επαμεινώνδα Χαριλάου στη Θεσσαλονίκη. *Μακεδονικά*, 27(1), 156–170. <https://doi.org/10.12681/makedonika.97>

## ΤΑ ΨΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ\*

Την άνοιξη του 1987 έγραψαν οι εφημερίδες της Θεσσαλονίκης την είδηση πως τα ψυγεία του Χαριλάου καίγονταν, όταν στη διάρκεια των εργασιών αποξήλωσης των μηχανών τους έπιασε φωτιά η μόνωση από απροσεξία. Έτσι απλά έφτασε στον τύπο η είδηση για το τέλος μιας βιομηχανικής μονάδας, που έπαιξε πρωταρχικό ρόλο στην ιστορία της Θεσσαλονίκης και της Μακεδονίας.

Τα ψυγεία του Χαριλάου ήταν παλιά η «Entrepot Frigorifique» των Αγγλογάλλων, η οποία στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο εφοδίαζε με κρέας όλο το μέτωπο από τη Φλώρινα μέχρι το Στρυμόνα.

Συγχρόνως συμπληρώνονται φέτος σαράντα χρόνια από το θάνατο του Ε. Χαριλάου, ο οποίος αγόρασε τα ψυγεία από τους συμμάχους και η εταιρεία του τα λειτούργησε μέχρι το 1986.

### *Τα ψυγεία του Χαριλάου*

Τα ψυγεία του Χαριλάου τα πρωτοσυναντήσαμε στα πλαίσια των αναζητήσεών μας για τη συμβολή του σιδηροδρόμου στην εξυπηρέτηση των αναγκών του Μακεδονικού μετώπου κατά τη διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Στους μηνιαίους απολογισμούς της γαλλικής στρατιωτικής διεύθυνσης υπάρχει (Μάιος-Απρίλιος 1918) ειδική μνεία για τον αριθμό των βαγονιών που κινήθηκαν από και προς τη βάση Μπεχτσίναρ (Κήπος Πριγκίπων) και την εγκατάσταση των ψυγείων.

Την εποχή αυτή οι σύμμαχοι εξυπηρετούνται με 3.600 βαγόνια περίπου<sup>1</sup>, από τα οποία 580 περίπου εξυπηρετούν το γαλλικό στράτευμα, για το οποίο κάνουν 2.700 κινήσεις στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Την ίδια περίοδο οι κινήσεις βαγονιών από και προς την εγκατάσταση των ψυγείων είναι 400 το μήνα. Τη μεταφορική δυναμικότητα αυτή θα την προσδιορίσουμε παρακάτω.

---

\* Πολλές ευχαριστίες οφείλουμε στους εκπροσώπους της εταιρείας Χαριλάου κ.κ. Ν. Μεγαλίδη και Αντ. Τριγανάκη για τη βοήθεια που μας πρόσφεραν στην πραγματοποίηση της εργασίας αυτής.

1. Commandement en Chef des Armees Allies Direction des Chemins de Fer Rapport Mensuel Mai-Avril 1918.

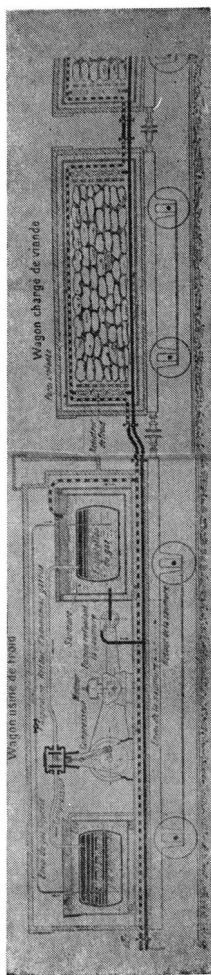
Είναι προφανές ότι το κρέας που ανήκει στις πάγιες παροχές τροφίμων συμβάλλει σημαντικότερα στην υγεία, τη διάθεση και τη μαχητικότητα του στρατεύματος. Η διατήρηση λοιπόν κατεψυγμένου κρέατος είχε ιδιαίτερη σημασία για τους συμμάχους, αφού αυτό από απόψεως ορεπτικότητας ισούται με το καλής ποιότητας νωπό κρέας.

Η προσπάθεια των Άγγλων για συντήρηση κρέατος με κατάψυξη ξεκινά πολύ πριν από τον πόλεμο. Έτσι, στις αρχές του πολέμου οι Άγγλοι έχουν ήδη στη χώρα τους ολοκληρωμένο δίκτυο από σταθερές ψυκτικές εγκαταστάσεις. Συγχρόνως έχουν καράβια-ψυγεία που φέρνουν κρέας από την Αργεντινή και βαγόνια (σιδηροδρομικά) που καλύπτουν τις ανάγκες τους και σ' ένα βαθμό και τις ανάγκες των Γάλλων. Αντίθετα, το γαλλικό υπουργείο πολέμου ανακαλύπτει το 1914 ότι δεν υπάρχει σχεδόν καμιά υποδομή στη χώρα και θα πρέπει όλα να ξεκινήσουν από την αρχή. Προπολεμικά μια πρώτη προσπάθεια για μεταφορά κατεψυγμένου κρέατος από την Αργεντινή στη Γαλλία, που έγινε από τον Claude Teller, το Γάλλο πατέρα της ψύξης, δεν είχε επιτυχία. Το κατεψυγμένο κρέας θεωρήθηκε υποβαθμισμένο είδος και δεν είχε ζήτηση. Με την έναρξη όμως των εχθροπραξιών αρχίζουν στη Γαλλία προσπάθειες, κάτω από την προστασία του υπουργείου πολέμου, για την κατασκευή ψυκτικών αποθηκευτικών χώρων, όπως επίσης και την μετατροπή караβιών σε ψυγεία. Στα πλαίσια αυτά γίνονται επίσης δοκιμές, οι οποίες καταλήγουν σ' ένα μοντέλο σιδηροδρομικού οχήματος-ψυγείου και σε μια μεθοδολογία μεταφοράς κατεψυγμένου κρέατος στο μέτωπο<sup>1</sup>.

Το βαγόνι-ψυγείο είχε διπλό τοίχωμα ξύλου και ανάμεσα φελλό σε τρεις στρώσεις με χώρισμα από χαρτόνι. Τα τοιχώματα, το δάπεδο και η οροφή ήταν δουλεμένα με καταπληκτική προσοχή στις λεπτομέρειες, που αποδείχτηκαν αποφασιστικές για την απόδοση των βαγονιών. Τα βαγόνια αυτά δοκιμάστηκαν σε χώρο που τεχνητά είχε θερμοκρασίες 40° C την ημέρα και 10° C τη νύχτα. Έτσι έφτασαν στο συμπέρασμα ότι ψύχοντας τα βαγόνια αυτά εσωτερικά (τα οποία προφανώς δεν είχαν δικό τους ψυκτικό μηχανισμό) στους -10° C έως -12° C και γεμίζοντάς τα με τα ήδη κατεψυγμένα κρέατα, μπορούσε κανείς να τα στείλει χωρίς κίνδυνο σ' ένα ταξίδι τεσσάρων έως πέντε ημερών.

Η λύση αυτή βασίζεται στο σκεπτικό ότι με «ψύξη μιας χρήσης» το κρέας έφτανε από τη μητρόπολη στο μέτωπο, έτοιμο για κατανάλωση. Η λύση βέβαια απαιτούσε πολύ καλή οργάνωση στην αποστολή, διακίνηση και παραλαβή του κρέατος, ώστε να μη χαλάσει.

1. «Illustration», 23 Oct. 1915, 440 No 3790.



Εικ. 1. Σχέδιο που δείχνει την ψυκτική εγκατάσταση σιδηροδρομικού συρμού για τον εφοδιασμό του στρατού στο Μακεδονικό μέτωπο με κατεργημένο κρέας («Illustration»)

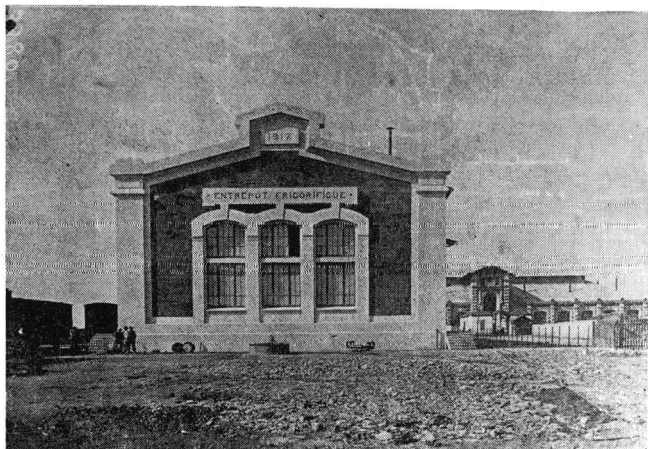
Το επόμενο βήμα ήταν να κατασκευαστούν σιδηροδρομικοί συρμοί-ψυγεία, με αυτόνομη ψυκτική εγκατάσταση, που μπορούσαν να χρησιμοποιούνται και ως κινητές εγκαταστάσεις, πολύ κοντά στο μέτωπο. Από τους συρμούς αυτούς μπορούσαν να αποκολληθούν μεμονωμένα βαγόνια, που είχαν επιπλέον αυτονομία 4 μέχρι 5 ημέρες. Οι ψυκτικοί συρμοί αποτελούνταν από 15 βαγόνια περίπου. Επάνω σε ένα από αυτά ήταν ο ψυκτικός μηχανισμός συμπίεσης και εκτόνωσης υγρής αμμωνίας (του οίκου Fichary). Ο κινητήρας του συμπιεστή έπαιρνε κίνηση από πετρελαιοκινητήρα, η δε αμμωνία ψυχόταν με νερό, το οποίο ακολούθως ψυχόταν από τον αέρα (εικ. 1).

Η παγωμένη αμμωνία μετέδιδε την ψύξη σε διάλυμα «σαλαμούρα» από χλωριούχο ασβέστιο ( $\text{CaCl}_2$ ), που κυκλοφορούσε με εύκαμπτους λαστιχένιους σωλήνες από βαγόνι σε βαγόνι, όπου απέδιδε ψύξη μέσα από σώματα κεντρικής θέρμανσης κατοικιών. Η θερμοκρασία των βαγονιών έφθανε τους  $-15^\circ\text{C}$ .

Το μεταφερόμενο αργεντινέζικο κρέας ήταν τέταρτα βοδιού ή μισά μοσχάρια. Τα 15 βαγόνια του συρμού χωρούσαν 7-8 τόνους κρέας, που ισοδυναμούσαν με 20.000-25.000 μερίδες περίπου. Αυτά σε συνδυασμό με τους αριθμούς διακίνησης βαγονιών δίνουν μια εικόνα των ποσφερομένων από το σιδηροδρομικό δίκτυο υπηρεσιών, προς το τέλος του πολέμου, από και προς τα ψυ-

γεία στη Θεσσαλονίκη. Έτσι συμπεραίνουμε ότι καθημερινά έφθαναν στην πόλη 300.000 μερίδες.

Το πιο προχωρημένο στάδιο οργάνωσης του μετώπου στην εξυπηρέτησή του με κατεψυγμένο κρέας ήταν η κατασκευή σταθερών ψυκτικών εγκαταστάσεων στην περιφέρεια και πίσω από το μέτωπο, σε ασφαλή απόσταση. Έτσι, μεγάλωνε η αυτονομία και ο βαθμός εκμετάλλευσης των συρμών-ψυγείων.



*Εικ. 2. Το κτίριο του ψυγείου από την πλευρά του δρόμου.  
Στο βάθος το κτίριο του σφαγείου (ΚΙΘ)*

Στη Μακεδονία η γαλλική στρατιωτική διοίκηση από την εποχή της αρχιστρατηγίας του πρώτου από τους τρεις διοικητές, στρατηγού Σαράιγ, ζήτησε τη βελτίωση της οργάνωσης του μετώπου. Το 1917 επί αρχιστρατηγίας Γκιγιωμά κατασκευάζουν μόνιμη εγκατάσταση ψυγείων για τις ανάγκες του Μακεδονικού μετώπου. Παγοποιεία βέβαια προϋπήρχαν στην πόλη, από τα οποία προέκυψαν τα ζυθοποιεία, προφανώς όμως η δυναμικότητά τους ήταν περιορισμένη.

Η τοποθεσία του στρατιωτικού ψυγείου ήταν η βάση Μπεχ-τσινάρ, στις παρυφές της πόλης, στο σημερινό χώρο του λιμανιού, και με κατευθείαν σιδηροδρομική σύνδεση (εικ. 2,3) δίπλα στο πρώτο αντλιοστάσιο ΟΥΘ (1892).

Το κτίριο στην πρώτη του φάση είχε κάτοψη  $10 \times 27,5$  μ. και δυο όροφοι. Στον κάτω όροφο, προς το σημερινό δρόμο, υπήρχε το μηχανοστάσιο σε χώρο  $7,5 \times 10$  μ. που ήταν πετρελαιοκίνητο. Το κτίριο γειτονεύει ακόμη με το κτίριο των δημοτικών σφαγείων (1896), από το οποίο και το αναγνωρίσαμε στις φωτογραφίες του 1917, μια που οι προσθήκες που έγιναν στο μεταξύ δυσκόλευαν την αναγνώρισή του (εικ. 4,5).

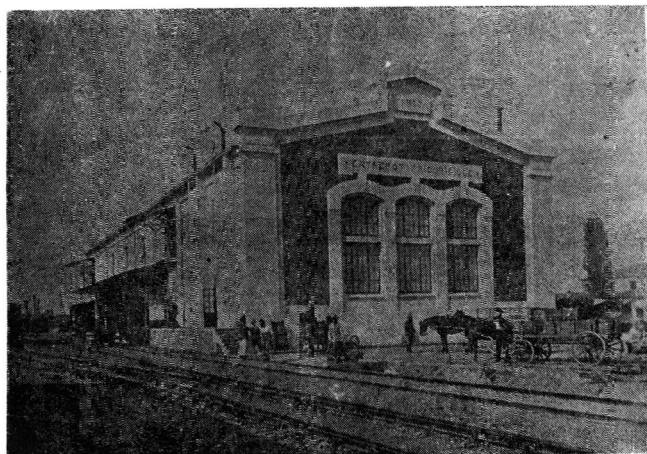
Μετά το τέλος των επιχειρήσεων στο Μακεδονικό μέτωπο ο Ε. Χαρίλαος αγόρασε τις ψυκτικές εγκαταστάσεις από τους συμμάχους. Το συμβόλαιο αγοράς έγινε στις 28 Απριλίου 1920 (εικ. 6) με έναρξη ισχύος από 1η Μαΐου 1920. Με βάση το συμβόλαιο οι σύμμαχοι κράτησαν με ενοίκιο τρεις ψυκτικούς θαλάμους για τον Αγγλογαλλικό στρατό, όσο καιρό αυτός θα έμενε στη Μακεδονία. Πέντε θαλάμους κράτησε ο Ελληνικός στρατός της Μακεδονίας με συμφωνία που έγινε σε άλλο συμβόλαιο. Η εταιρεία των ψυγείων κρατά τους δυο θαλάμους που υπολείπονται και αναλαμβάνει τη λειτουργία της επιχείρησης, εγγυάται δε στους πελάτες ψύξη 4<sup>ο</sup> C.

Στις 13-6-1923 ιδρύεται η εταιρεία «Ψυγεία Θεσσαλονίκης Επαμεινώνδας Χαρίλαος Α.Ε.» με καταστατικό συμβόλαιο του συμβολαιογράφου Αθηνών Κ. Ιωάννου και σκοπό την παραγωγή πάγου και τη συντήρηση εδωδίων. Ο Ε. Χαρίλαος συμμετέχει με τις εγκαταστάσεις και το οικόπεδο, πάνω στο οποίο ήταν κτισμένες. Το οικόπεδο αγοράζεται από το Δήμο Θεσσαλονίκης με συμβόλαιο 29/11-9-1923 που συντάχτηκε από το συμβολαιογράφο Θεσσαλονίκης Πέτρο Γραϊκό. Είναι έκτασης  $8.550 \text{ μ}^2$  και πληρώθηκε αντί του ποσού των 256.000 δρχ.

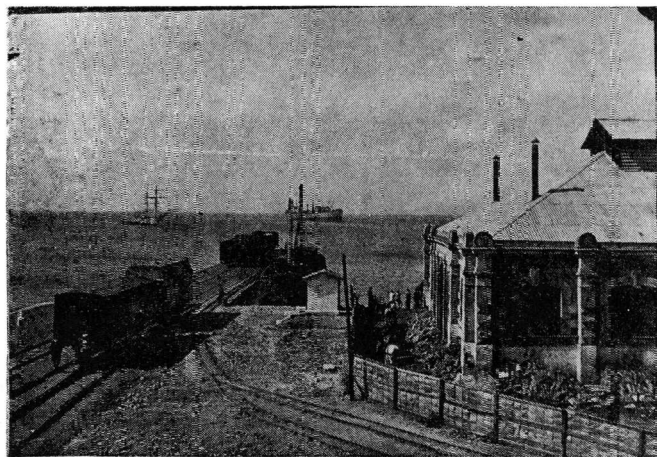
Για τη Θεσσαλονίκη του 1960, που θυμόμαστε εμείς, ο πάγος και τα ψυγεία του Χαριλάου, εκτός από προσφορά στην υγιεινή της διατροφής των κατοίκων, είναι έννοιες που χαρακτηρίζουν την εποχή αυτή.

Η διάθεση του πάγου στην κατανάλωση γινόταν με χειράμαξες ή με αραμπάδες. Το μέτρημα της κολόνας του πάγου σε τέταρτα (μια παλάμη και τέσσερα δάκτυλα), ο καβγάς για την αγορά της κεφαλής του πάγου που ήταν φαρδύτερο κομμάτι από αυτό της ουράς, το πιάσιμο του πάγου με κομμάτι σαμπρέλας ή με λαβίδα, η αρχή του κοψίματος με το πριόνι και το σπάσιμο με το λοστό, ήταν τεχνικές που δεν τις κατέχουν οι νεότεροι πωλητές πάγου στις παραλίες με τα λυόμενα, όπου ο πάγος έχει μια νέα εμπορική άνθιση. Όλα αυτά είναι για τους Θεσσαλονικείς μνήμες όχι τόσο μακρινές.

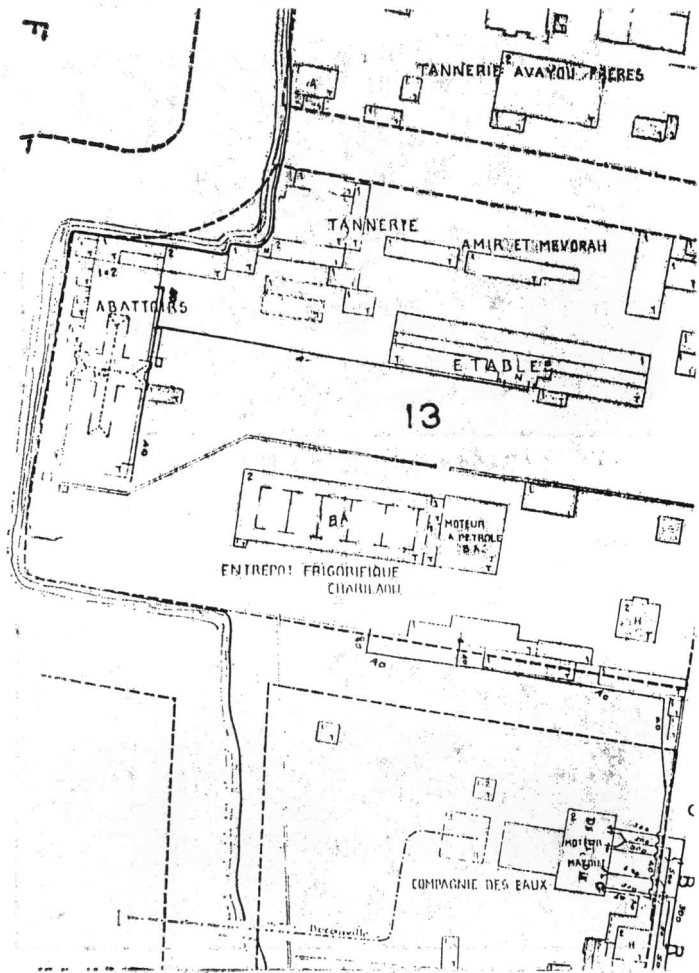
Συσχετίζοντας χάρτη του ΟΥΘ του 1930 με τις φωτογραφίες και το κείμενο του συμβολαίου αγοράς των εγκαταστάσεων των ψυγείων βλέπουμε να γίνεται λόγος για δέκα παγοθαλάμους. Καταλήγουμε λοιπόν



*Εικ. 3. Το κτίριο της Entrepot Frigorifique των Αγγλογάλλων (φωτ. 1917)*



*Εικ. 4. Η αποβάθρα φόρτωσης στην παραλία με το κτίριο του σφαγείου (φωτ. 1917, αρχείο ΚΙΘ)*



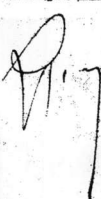
Εικ. 5. Φύλλο χάρτη ΟΥΘ 1930



ότι η εταιρεία «Ε. Χαρίλαος» με την αγορά του συγκροτήματος έκτισε προσθήκη, όπου μετέφερε και εγκατέστησε τις μηχανές του πρώτου μη-

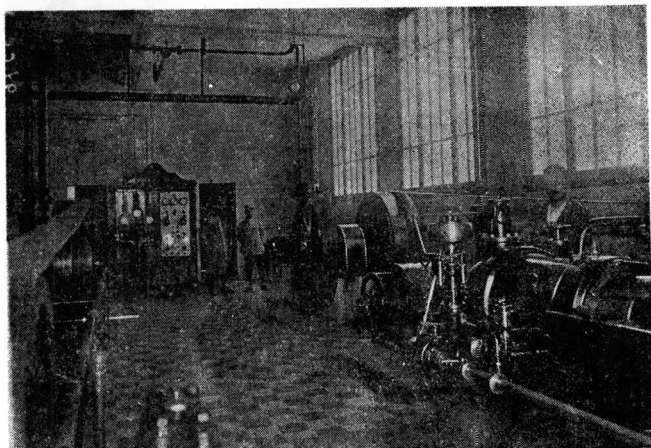
6 L'ingénieur H. Chauveau Le sous-Intendant Militaire  
*Son poste de fabrication d'installations frigorifiques*  
*Alex. Charilaou*

**APPROUVE**  
 Salonique, le 29 Avril 1900  
 Le Général de FOURREAU, COT. I. S. F. P.  
 SIGNATURE FOURREAU



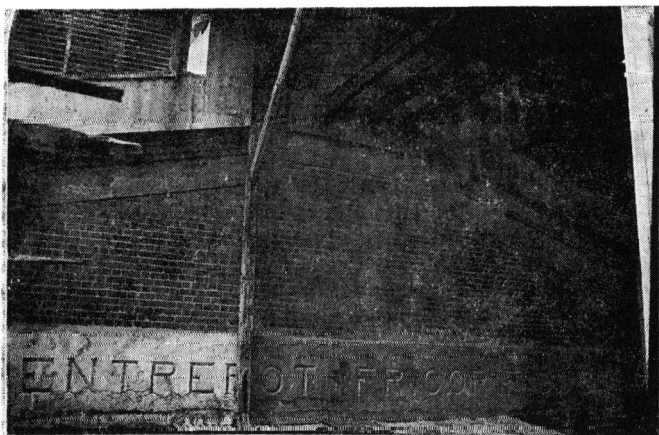
Εικ. 6. Η υπογραφή του Ε. Χαριλάου στο συμβόλαιο αγοράς των ψυγείων από τους συμμάχους

χανοστασίου (εικ. 7). Ο καλός χώρος των μηχανών μετά την επέκταση έγινε ο δέκατος ψυκτικός θάλαμος και βρισκόταν στο ισόγειο προς το



Εικ. 7. Το μηχανοστάσιο των ψυκτικών εγκαταστάσεων της Entrepot Frigorifique των Αγγλογάλλων (φωτ. 1917, ΚΙΘ)

σημερινό δρόμο. Σ' αυτόν ανήκε το κάτω μέρος των τριών μεγάλων παραθύρων που έβλεπαν προς το δρόμο (εικ. 2). Το καινούργιο μηχανοστάσιο έκλεισε τα παράθυρα και την επιγραφή «Entrepot-frigorifique 117» (εικ. 8). Στο πάνω μέρος του κτίσματος υπήρχε χαρακτηριστική ε-



Εικ. 8. Η επιγραφή *Entrepot Frigorifique* ενσωματωμένη στο καφασωτό της στέγης του μηχανοστασίου (φωτ. 1986)

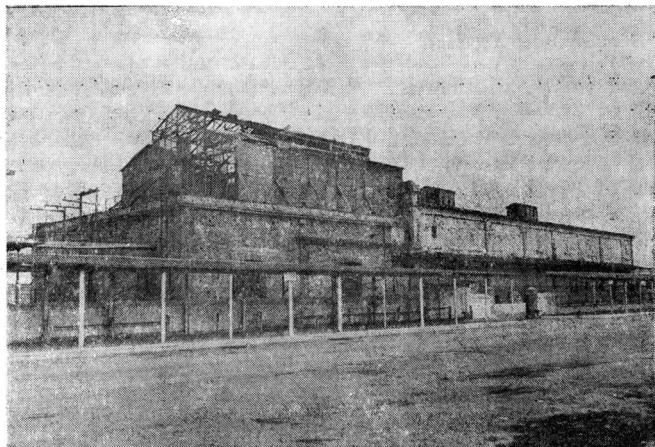
πένδυση με πηχάκια ξύλου για να επιτρέπει επαρκή εξαερισμό του εναλλάκτη ψύξης της αμμωνίας, που γινόταν με καταιονισμό νερού (εικ. 9).

Στα 1957 η εταιρεία «Ε. Χαρίλαος» αντικατέστησε τους κινητήρες συνεχούς ρεύματος, που κινούσαν τους συμπιεστές αμμωνίας, με άλλους εναλτασσομένους ρεύματος, οι οποίοι τροφοδοτούνταν από γεννήτριες 300 KVA που συνδέονταν με πετρελαιοκινητήρες «Deutz». Οι πετρελαιοκινητήρες αυτοί πρέπει να ήταν από τον εξοπλισμό των Γάλλων.

Το 1951 η εταιρεία επενδύει χρήματα για τη δημιουργία ενός παγοποιείου με παγολεκάνη (2×300.000 στήλες!) και κομπρεσέρ, σε κτίσμα επιφανείας 750 μ<sup>2</sup> που συνορεύει με τις εγκαταστάσεις του ΟΥΘ.

Οι εικόνες από την εποχή αυτή είναι ιδανικές. Στην παραλία κάτω από τις εγκαταστάσεις ο κόσμος έρχεται να κάνει μπάνιο στη θάλασσα (Μπέχτσινάρ) και να ψαρέψει ψάρια που αφθονούν λόγω των αποβλήτων του σφαγείου. Στη δεκαετία του '80 τα ψάρια θα εξαφανιστούν ακριβώς εξαιτίας αυτών των αποβλήτων.

Την ίδια εποχή όμως θα πρέπει να τοποθετήσουμε και την αρχή του τέλους αυτών και άλλων παρεμφερών επενδύσεων. Πολύ μακριά από εδώ, στη Βέροια και την Έδεσσα, δημιουργούνται με κρατικά δάνεια συνεταιριστικά ψυγεία. Οι τιμές «αποθήκευσης εσωδήμων» αρχίζουν να πέ-



*Εικ. 9. Το συγκρότημα των κτιρίων της εταιρείας «Ψυγεία Θεσσαλονίκης Επαμεινώνδας Χαριλάος Α.Ε.» από την πλευρά του σφαγείου (φωτ. 1986)*

φτουν για να φτάσουν σύντομα σ' επίπεδα κάτω του κόστους. Συγχρόνως έρχονται δύο ακόμη αιτίες να επισπεύσουν το τέλος της εταιρείας των ψυγείων: α) Η ανάπτυξη της τεχνολογίας μικρών ηλεκτρικών οικιακών ψυγείων που κατακλύζουν σε προσιτές τιμές την αγορά. Τα ψυγεία αυτά έχουν για ψυκτικό μέσο φριόν αντί αμμωνία, ένα υλικό που εφευρέθηκε το 1928. β) Η αναπροσαρμογή του δολαρίου κατά 100% το 1953 (Μαρκεζίνης), που υποχρέωσε την εταιρεία να πληρώσει τα δάνεια της ανασυγκρότησης, τα οποία είχε συνάψει με ΟΧΟΑ-ΕΤΒΑ σε δολάρια και να τα εξοφλήσει με τόκους στο υπερτριπλάσιο.

Στα 1955 (για να κλείσουμε την ιστορία της εταιρείας) η «Ε. Χαριλάος» αντικατέστησε τις πετρελαιομηχανές τροφοδοτώντας τους ηλεκτροκινητήρες με ρεύμα από τη ΔΕΗ. Στα 1957 η παραγωγικότητα της εταιρείας φτάνει στο απόγειό της ξεπερνώντας τις 1.000.000 παγοκολόνες το χρόνο.

Το πραγματικό τέλος έρχεται στα χρόνια 1984-1986. Η εταιρεία αναστέλλει τις εργασίες και στη συνέχεια πουλά τα μηχανήματα για παλιοσίδερα (εικ. 10). Στις εφημερίδες φτάνει η είδηση της πυρκαϊάς που προήλθε από σπινθήρα κατά τη διάρκεια των εργασιών διάλυσης των μεταλλικών κομματιών των θαλάμων ψύξης.

### *Ο Επαμεινώνδας Χαρίλαος*

Η έρευνα της ιστορίας των στρατιωτικών ψυγείων της Θεσσαλονίκης δεν θα ήταν ολοκληρωμένη, αν δεν περιλάμβανε και μια περιγραφή του Ε. Χαρίλαου, ο οποίος στη Θεσσαλονίκη πρόσφερε το ψυγείο και το συνοικισμό Χαριλάου (εικ. 11). Στην Ελλάδα όμως συνέβαλε αποφασιστικά όσο λίγοι στο κτίσιμο της βιομηχανικής της υποδομής.

Ο Ε. Χαρίλαος είχε τη νοοτροπία του βιομηχάνου με μακρόπνοη διορατικότητα, και στόχο πάντα μια καινούργια πρωτοποριακή επένδυση.

Ο Ε. Χαρίλαος γεννήθηκε στις 29 Νοεμβρίου 1874 στο Γαλάτσι της Ρουμανίας και πέθανε στις 23 Νοεμβρίου 1947 στην Αθήνα.

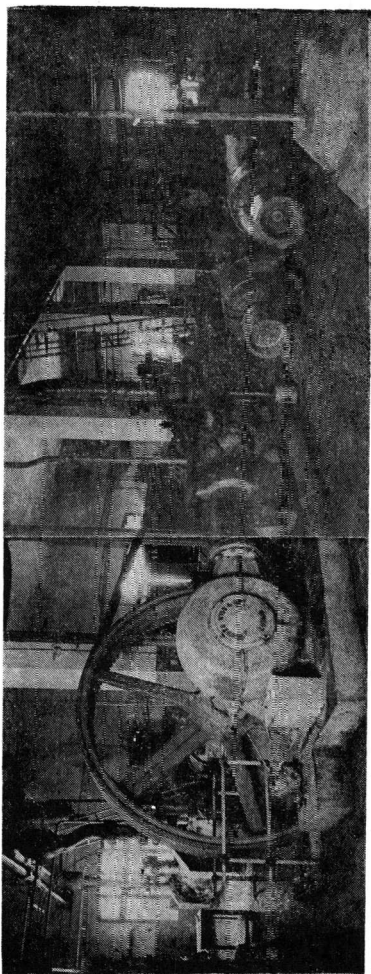
Στα 17 του χρόνια αρχίζει να σπουδάζει νομικά στο Εθνικό Πανεπιστήμιο, δουλεύοντας στην Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως της Ελλάδας, επειδή ο πατέρας του πεθαίνοντας είχε χάσει όλη την περιουσία. Αργότερα σπουδάζει χημεία.

Με τον μετέπειτα γαμβρό του Ν. Κανελλόπουλο κάνουν το πρώτο ξεκίνημα, το «Σαπωνοπέιο-Ελαιουργείο Ελευσίνας». Ακολουθεί η «Οινοποιητική και Οινοπνευματική Εταιρεία Ε. Χαρίλαος και Σία» με τον Α. Οικονομίδη στην Ελευσίνα.

Ο Ε. Χαρίλαος για πέντε χρόνια αφοσιώνεται στην κατάρτιση τεχνιτών και εργατών μαθαίνοντάς τους από το αλφάβητο μέχρι τις τεχνικές απαραίτητες γνώσεις.

Στα 1906 έρχεται η μεγαλύτερη δημιουργία του Χαριλάου: είναι η εταιρεία οινοπνευματικών και οινοπνευμάτων «Προνομιούχος Εταιρεία προς Προστασίαν της Παραγωγής και της Εμπορίας της Σταφίδος», στην οποία ο Ε. Χαρίλαος τοποθετείται επικεφαλής. Την εποχή αυτή το σταφιδικό έχει πάρει οξυτάτη μορφή. Στις κρατικές αποθήκες η σταφίδα είχε ξεπεράσει το αδιαχώρητο. Οι εξαγωγείς αδυνατούσαν να διαθέσουν την προσφερόμενη ποσότητα. Στα πλαίσια της εταιρείας αυτής δημιουργούνται αποθήκες για να μπορούν να συσσωρεύσουν τις προσφερόμενες ποσότητες σταφίδας. Η εταιρεία όμως αναπτύσσει πρόγραμμα για να βρει τρόπους και λύσεις που δεν έχουν δοκιμαστεί και να προσφέρει καινούργιες αγορές στην παραγόμενη σταφίδα.

Γίνεται τότε η πρώτη προσπάθεια τυποποίησης κρασιών και δημι-



Εικ. 10. Το μηχανοστάσιο της εταιρείας «Ψυγεία Θεσσαλονίκης Επαμεινώνδας Χαρίλαος Α.Ε.» (φωτ. 1986)

ουργείται έτσι και το πρώτο αποσταγματοποιείο κρασιών, πράγμα που αποτελεί το ξεκίνημα παρασκευής ελληνικού κονιάκ.

Γίνονται εξαγωγές σταφιδομάζας για παραγωγή οινοπνεύματος. Παράγεται και εξάγεται οινόπνευμα. Κύρια όμως γίνεται προπαγάνδα για τη χρήση μετουσιωμένου οινοπνεύματος (καθαρό οινόπνευμα με πρόσθετα που το κάνουν κατάλληλο μόνο για καύση) για θέρμανση, κίνηση και φωτισμό. Ο Ε. Χαρίλαος προπαγανδίζει στο έπακρο τη χρήση οινοπνεύματος στις λάμπες φωτισμού προσπαθώντας έτσι να καταπολεμήσει τη διαρροή συναλλάγματος για εισαγωγή του αμερικάνικου πετρελαίου. Με



Εικ. 11. Ο Επαμ. Χαρίλαος

τον τρόπο όμως αυτό η εταιρεία οίνων βοηθά να αντιμετωπιστεί και ένα σημαντικό μέρος του ενεργειακού προβλήματος στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η εταιρεία οίνων ιδρύει ακόμα εργοστάσιο οινοποίησης χλωρής σταφίδας και συμπύκνωσης γλεύκους, έτσι ώστε την εποχή του τρύγου να μπορούν οι κρατικές αποθήκες να δεχθούν το νέο προϊόν.

Ο δημοσιογράφος Βλάσιος Γαβριηλίδης, που έγραψε πολύ εκτεταμένα για το έργο του Ε. Χαρίλαου στην εφημερίδα «Ακρόπολις» του 1918, περιγράφει τις δραστηριότητες της εταιρείας οίνων και το Χαρίλαο με τα ζωρότερα χρώματα.

Η προσπάθεια για την επιτυχή διάθεση του οινοπνεύματος ξεκινούσε από την ετικέτα και το σχήμα της φιάλης των κρασιών και, χωρίς να παραλείπει καμιά λεπτομέρεια, έφτανε στην ενημέρωση της αγοράς για ασφαλή συστήματα χρήσης του οινοπνεύματος.

Στην κορύφωση των δραστηριοτήτων της η εταιρεία είχε εργοστάσια σ' όλη την Πελοπόννησο, τα νησιά και την Αττική. Πέρα απ' αυτό ο Ε. Χαρίλαος προκαλεί για πρώτη φορά τη διοργάνωση αγροτικών συνεταιρισμών, ώστε να διασφαλιστεί μέσω των καλύτερων οικονομικών κινήτρων η συνεργασία των αμπελοπαραγωγών. Τους συνεταιρισμούς αυτούς τους βοηθάει με επιστημονική γνώση, με δάνεια και με τη δημιουργία αμπελοουργικής σχολής.

Όπως όμως ήδη σημειώσαμε, το τέλος της εταιρείας των ψυγείων

που εξετάζουμε εδώ (και πιθανόν και άλλων επενδύσεών του) οφείλεται σε σημαντικότερο βαθμό στον ανταγωνισμό των συνεταιρισμών προς τα ανάλογα ιδιωτικά εργοστάσια μέσω αλογίστων επενδύσεων που έκαναν με κρατικά χρήματα.

Πέρα από την εταιρεία οίνων, που είναι η σημαντικότερη βιομηχανία του, ο Ε. Χαρίλαος γίνεται στα 1917 υπουργός Επισιτισμού και Αυτάρκειας. Στα 1919 πρωτοστατεί στην ίδρυση του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, μέσω του οποίου παρουσιάζει με εκατοντάδες υπομνήματα απόψεις για την εκβιομηχάνιση της χώρας και μ' αυτόν τον τρόπο σφραγίζει τη βιομηχανική εξέλιξη της χώρας από κάθε πλευρά. Αυτό κατά την άποψή μας είναι το μεγαλύτερο και μακροβιότερο επίτευγμα του Ε. Χαριλάου, παρόλο που ελάχιστοι πλέον το γνωρίζουν.

Τέλος, σε τρίτο, θεωρητικό πλέον επίπεδο υποστήριξης των προηγούμενων (επενδύσεις, νομοθεσία, οργάνωση βιομηχανιών), ιδρύει τη Βιομηχανική Σχολή (1943) Πειραιά, για να εκπαιδεύσει στελέχη, και στην οποία διδάσκει ως το θάνατό του.

ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ  
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Γ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

## SUMMARY

Andreas Th. Deligiannis—Dimitris I. Papadimitriou, The Refrigerators of Harilaos in Thessaloniki

In 1986 closes down the company «Refrigerators of Macedonia-Epameinon Harilaos S.A.»-. A company which was founded by the allies as «Frigorific Installation (Entrepot Frigorifique) to provide meat for the Macedonian front during World War I. The company was attached to the meat distribution network (steamers and railways) of the allies. Its technological standards were the highest of this period. Its attribution was due to careful thermo-isolation and the diesel frigorific ammoniac machinery. After the war the company is bought by E. Harilaos. It copes firstly with the army needs and then with those of the civilians. During the seventies with the introduction of the refrigerators in the household and the growth of other frigorific installations, the downfall of the company starts. With its closing down, ends the «period of ice» for the town and another testimony for the unique contribution of E. Harilaos in the economy of modern Greece is vanishing.