ΤΜΗΜΑ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ, ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Από το Αυτοκίνητο «Μηχανή της Περιπέτειας» στο «Περίφημον Μηχάνημα» της Σιγαροποιίας

Κρίσιμα Επεισόδια από την Ιστορία της Τεχνολογίας
στην Ελλάδα, 1900-1920

Διδακτορική Διατριβή

Καραμπάτσος Χρήστος

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
Κώστας Γαβρόγλου, Επιβλέπων, Ομ. Καθηγητής, Τμήμα ΜΙΘΕ
Αριστοτέλης Τύμπας, Μέλος, Αν. Καθηγητής, Τμήμα ΜΙΘΕ
Μιχάλης Ασημακόπουλος, Μέλος, Καθηγητής, ΕΜΠ

Αθήνα
2016

Επταμελής εξεταστική Επιτροπή

Κώστας Γαβρόγλου, Ομότιμος Καθηγητής ΕΚΠΑ, Επιβλέπων

Αριστοτέλης Τύμπας, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΚΠΑ, Μέλος Τριμελούς Επιτροπής

Μιχάλης Ασημακόπουλος, Καθηγητής ΕΜΠ, Μέλος Τριμελούς Επιτροπής

Θεόδωρος Αραμπατζής, Καθηγητής ΕΚΠΑ

Στάθης Αραποστάθης, Επίκουρος Καθηγητής ΕΚΠΑ

Γιάννης Καλογήρου, Καθηγητής ΕΜΠ

Γιάννης Μηλιός, Καθηγητής ΕΜΠ

Δημοσιεύσεις - Συνέδρια

Μία εκδοχή του δεύτερου κεφαλαίου αυτής της εργασίας παρουσιάστηκε στο συνέδριο 'Democracy and Technology' που διοργανώθηκε από το Διεθνές Δίκτυο Tensions of Europe και διεξάχθηκε στο Παρίσι μεταξύ 19 και 21 Σεπτεμβρίου του 2013. Το άρθρο που υποβλήθηκε εκεί είχε τίτλο 'Tourist Passages to Antiquities and Beaches: Road Constructions and Distractions in 20th Century Attica' και η συγγραφή και παρουσίαση έγιναν σε συνεργασία με την Αλεξία Παπαζαφειροπούλου και την Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου.

Μια εκδοχή του δεύτερου κεφαλαίου αυτής της εργασίας έχει δημοσιευθεί στον τόμο Στάθης Αραποστάθης et. al. (επιμ.), *Τεχνολογία και Κοινωνία στην Ελλάδα: Μελέτες από την Ιστορία της Επιστήμης και τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας,* Εκδοτική Αθηνών, 2015 με τον τίτλο «Η Ευφροσύνη Διασχίζει τη Λεωφόρο Συγγρού: Η Εισαγωγή του Αυτοκινήτου, η Μάχη για τον Χώρο και ο 'Βενιζελικός Εκσυγχρονισμός' στην Ελλάδα των Αρχών του Εικοστού Αιώνα».

Μια εκδοχή του τρίτου κεφαλαίου αυτής της εργασίας παρουσιάστηκε στο συνέδριο «Taylor's World Conference» που έλαβε χώρα στις 24 και 25 Σεπτεμβρίου του 2015 στη Νέα Υόρκη. Το άρθρο που υποβάλαμε σε συνεργασία με τον Αριστοτέλη Τύμπα και τη Λίλη Δεπούντε είχε τίτλο 'Taylorism in Greece: Taylorist Engineers, Ideas and Applications According to an Ongoing Research'.

Ένα άρθρο βασισμένο στο δεύτερο κεφάλαιο αυτής της εργασίας έχει γίνει δεκτό προς δημοσίευση από το περιοδικό *History of Technology.* Τίτλος του άρθρου είναι 'Efrosini Crossing Syngrou Avenue: Automobile Accidents and the Introduction of the Automobile in Greece, 1900-1911'.

Περιεχόμενα

Ευχαριστήρια…….. ix

Περίληψη……. xiv

Abstract……. xvii

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Φιλιά και Καθρέφτες:

Σκοποί και Μέθοδοι της Ιστοριογραφίας της Τεχνολογίας, 1960-2012…… 1

1.1. Η Συγγραφή της Ιστορίας της Τεχνολογίας και το «Ερευνητικό Πρόγραμμα SCOT», 1984-2012……. 4

Το Ερευνητικό Πρόγραμμα SCOT…….. 4

Κριτικάροντας το Ερευνητικό Πρόγραμμα SCOT……... 11

Αποτιμώντας το Ερευνητικό Πρόγραμμα SCOT, 2012……. 18

1.2. Αναζητώντας Μέθοδο……. 25

Ο Μαρξ και η Μηχανή…… 27

Ο Αντιτεχνικισμός της Δεκαετίας του ’60……. 32

Στόχοι, Μέθοδοι και Οργάνωση της Διατριβής…… 39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η Ευφροσύνη Βαμβακά στον Δρόμο της «Μηχανής της Περιπέτειας»:

Αυτοκινητιστικά Ατυχήματα κατά την Εισαγωγή του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα, 1900-1912……. 43

2.1. Το Αυτοκίνητο και η Πρώτη Δεκαετία του Εικοστού Αιώνα Φτάνουν στην Ελλάδα…… 44

2.2. Σε Αναζήτηση της «Μοναδικής Πραγματικά Καινούριας Ηδονής της Μοντερνικότητας»: Οι Χρήσεις και οι Χρήστες των Βασιλικών Αυτοκινήτων……. 49

2.3. Ο Μηχανικός Αφανισμός του Χώρου και οι Εχθροί του:
Οι Χρήσεις και οι Χρήστες της Λεωφόρου Συγγρού…….. 52
2.4. Η Μάχη για τον Χώρο ως φάρσα:
Αγώνες Αυτοκινήτου και Επίδειξη Ισχύος στη Λεωφόρο Συγγρού..… 57
2.5. Η Μάχη για τον Χώρο ως Τραγωδία:
Τα Πρώτα Θανατηφόρα Αυτοκινητιστικά Ατυχήματα στην Ελλάδα…. 61
Οι Θύτες και τα Επιχειρήματά τους……..... 61
Τα Θύματα και οι Αντιλήψεις τους…… 65
2.6. Η Μάχη για τον Χώρο σε Διάρκεια:
Αυτοκινητιστικά Ατυχήματα Εντός και Εκτός Αθήνας, 1905-1910…… 70
2.7. Η Εισαγωγή του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα
και η Ακολουθούμενη Μέθοδος…….. 76
Η Μάχη για τον Χώρο…… 76
Μεθοδολογικές Προσθήκες Ι:
Κράτος, Εργατική Τάξη και Μηχανές στις Αρχές του Εικοστού Αιώνα….. 78
Μεθοδολογικές Προσθήκες ΙΙ:
Η Κοινωνική Όψη των Τεχνικών Ατυχημάτων……. 84
Εικόνες…… 89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ο Φρέντερικ Τέιλορ και η Γοητεία του «Μαγικού Αντικείμενου»:
Η Σημασία της Τεϊλορικής Επανάστασης…… 100

3.1. Αμφιλεγόμενος εξ Ορισμού…….. 101
3.2. Βιογραφία ενός Αμερικανού Μηχανολόγου Μηχανικού…… 104
Ο Τέιλορ Μηχανικός, 1856-1890…… 104
Ο Τέιλορ Σύμβουλος Επιχειρήσεων, 1890-1901……. 107
Ο Τέιλορ Αυθεντία, 1901-1910…… 112
Ο Τέιλορ Διασημότητα, 1910-1915…….. 116

3.3. Αναζητώντας την Ουσία του Τεϊλορισμού:

Γνώμες για τον Τέιλορ και το Έργο του, 1950-2000…… 121

Από τη Σκοπιά των «Γεγονότων ως Έχουν», 1950-2000…… 121

Από τη Σκοπιά της Ιστορίας της Εργασίας και της Τεχνολογίας Ι:

Η Μαρξιστική Προσέγγιση, 1960-1980……. 126

Από τη Σκοπιά της Ιστορίας της Εργασίας και της Τεχνολογίας ΙΙ:

Η Αναθεώρηση, 1980-2000……. 134

Η Ιστοριογραφία του Επιστημονικού Μάνατζμεντ:

Από τον Μαρξισμό στην Αναθεώρηση…….. 138

3.4. Η Διανοητική Επανάσταση…….. 144

Από το Επιστημονικό Άρθρο στο Διαφημιστικό Φυλλάδιο:

Το Είδος των Βιβλίων του Τέιλορ……. 144

Η Δομή της Επιχειρηματολογίας του Τέιλορ Ι:

Ο Εντοπισμός των Προβλημάτων……. 149

Η Δομή της Επιχειρηματολογίας του Τέιλορ ΙΙ:

Η Παράθεση των Λύσεων……. 157

3.5. Τεχνοπολιτική…….. 168

3.6. Συμπεράσματα…… 170

Ο Τέιλορ Παρεξηγημένος…….. 170

Προς την Ελληνική Περίπτωση…….. 172

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Ο Ξενοφών Ζολώτας Περιγράφει

τον «Φανταστικό Μεσογειακό Άνθρωπο»:

Οι Μηχανικοί, η Βιομηχανία, η Εργασία και η Ελληνική Ιστοριογραφία….. 174

4.1. Οι Έλληνες Μηχανικοί

και ο Εκπολιτισμός της Ελληνικής Επικράτειας……. 175

Μηχανικοί και Δημόσια Έργα στην Ελλάδα…….. 175

Οι Έλληνες Μηχανικοί και η Βιομηχανία στο Γύρισμα του Αιώνα…… 185

4.2. Η Διαρκής Κακοδαιμονία της Ελληνικής Βιομηχανίας…….. 192

Η Διαρκής Κακοδαιμονία της Ελληνικής Βιομηχανίας:

Ένα Παλιό Ερώτημα……..... 192

Η Διαρκής Κακοδαιμονία της Ελληνικής Βιομηχανίας:

Ένα Ερώτημα με Αντιφατικές Απαντήσεις…… 198

Η Διαρκής Κακοδαιμονία της Ελληνικής Βιομηχανίας:

Ένα Ιστοριογραφικό Πρόβλημα…… 208

4.3. Η Ανύπαρκτη Τάξη…… 212

Από την «Καπιταλιστική Περιφέρεια» στην «Ηθική Οικονομία»:

Η Ελληνική Ιστοριογραφία της Εργασίας…….. 212

Από τα Χωράφια στις Πόλεις……. 220

Το «Μεταβατικόν Στάδιον*», 1900-1912*……..... 224

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Ο Κωνσταντίνος Βάρκας Αγοράζει «το Περίφημον Μηχάνημα»

Δυσλειτουργικές Μηχανές και «Τεχνικώς Μορφωμένοι» Εργάτες στην Ελλάδα μέσα από το Παράδειγμα των Σιγαροποιών, 1880-1920……. 228

5.1. Έλληνες Καπνοβιομήχανοι και Σιγαροποιοί τον 19^{ο} Αιώνα:

Η Αίσθηση του Ανοίκειου……. 229

Η Εμβέλεια των Ελλήνων Καπνοβιομηχάνων του 19^{ου} Αιώνα…….. 229

Η Εμβέλεια των Ελλήνων Τσιγαράδων του 19^{ου} Αιώνα……. 234

5.2. Οργάνωση της Εργασίας και Μηχανές

στην Κατασκευή Τσιγάρων, 1880-1920……. 240

Ο Μαρξ, ο Μπάμπατζ και ο Καταμερισμός της Εργασίας……. 240

Περιγραφές της Οργάνωσης της Εργασίας

στη Σιγαροποιία πριν τις Μηχανές……. 247

Η Οργάνωση της Εργασίας

στη Σιγαροποιία πριν τις Μηχανές, 1880-1900…….. 259

Εμφάνιση και Επιπτώσεις

της Αυτόματης Σιγαροποιητικής Μηχανής……. 267

5.3. Σιγαροποιοί και Σιγαροποιητικές Μηχανές
στην Ελλάδα, 1890-1910…… 278
Ο Γεράσιμος Ασπιώτης στο Παρίσι…….. 278
Η Οργάνωση των Τσιγαράδων της Αθήνας, 1900-1910……. 280
Εργάτες, Εργοδότες και Έλεγχος των Χώρων Εργασίας
στη Σιγαροποιία τον Μάη του 1910…… 287
Απεργία και Καταστολή τον Μάη του 1910…….. 293
5.4. Η Σημασία των «Τεχνικώς Μορφωμένων» Εργατών
και η Ελληνική Περίπτωση……. 301
Οι Αμοιβές και η Οργάνωση εντός του Χώρου Εργασίας…… 303
Ο Λόγος περί των Μηχανών και η Πολιτική Οργάνωση
εκτός του Χώρου Εργασίας……. 310
Κράτος, Μηχανές και «Τεχνικώς Μορφωμένοι Εργάτες»
στις Αρχές του Εικοστού Αιώνα…… 317
Περί της Έλλειψης «Τεχνικώς Μορφωμένων Εργατών»
στην Ελλάδα του γυρίσματος του Αιώνα…… 320

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Περί Δυσλειτουργικών Μηχανών και Ιστοριογραφίας

Συμπεράσματα…….. 325

6.1. Προβλήματα…… 325
6.2. Μέθοδοι……. 329
6.3. Συμπεράσματα…….. 334
6.4. Κίνητρα – Αντί Επιλόγου……. 341

Κατάλογος Εικόνων και Πινάκων…… 343
Βιβλιογραφία – Πηγές…… 345

Ευχαριστήρια

Όπως θα διαπιστώσει ο αναγνώστης, ο συντάκτης αυτής της εργασίας προσπαθεί όσο είναι δυνατόν να αποφεύγει το πρώτο ενικό πρόσωπο. Κατ' εξαίρεση βέβαια, θα το χρησιμοποιήσω στα παρακάτω ως αποδοχή του γεγονότος ότι η βασική ευθύνη για τα γραπτά ανήκει σε τελική ανάλυση σε αυτόν που τα γράφει. Σε όλα τα υπόλοιπα πάντως, αποφεύγω το πρώτο ενικό· είναι μια συνήθεια της γραφής που προέρχεται από την όλο και πιο σίγουρη πεποίθηση ότι οι ιδέες – όλες οι ιδέες – είναι κοινωνικά προϊόντα.

Στην περίπτωσή μου για παράδειγμα, η κοινωνική προέλευση των ιδεών που θα καθοδηγήσουν τα όσα ακολουθούν μπορεί να εντοπιστεί εύκολα. Άρχισα να αντιλαμβάνομαι την ταξική διάρθρωση της κοινωνίας και την υποκειμενικότητα της εργατικής τάξης φοιτώντας – και επιβιώνοντας κοινωνικά – επί εννιά χρόνια σε δημόσια σχολεία του Περιστερίου. Άρχισα να αντιλαμβάνομαι ότι αυτό που λέμε «οργάνωση της εργασίας» διαθέτει τόσο μια τεχνική όψη αποτελεσματικότητας όσο και μια κοινωνική όψη ελέγχου και καταναγκασμού κατά τη διάρκεια της θητείας μου στο προπτυχιακό των μηχανολόγων μηχανικών του Πολυτεχνείου της Αθήνας. Εκεί επίσης άρχισα να υποψιάζομαι ότι η επιστημονική περιγραφή των χώρων εργασίας είναι ένα πράγμα πολύ διαφορετικό από τους ίδιους τους χώρους εργασίας και έμαθα ότι «ενίοτε είναι αξιοπρεπέστερο να λες 'δεν ξέρω'» από τον καθηγητή Γιώργο Κοσμετάτο, που επέβλεψε την διπλωματική μου εργασία και εκτιμούσε πολύ περισσότερο πέντε στοχευμένες ερωτήσεις από ό,τι τριακόσιες σελίδες κειμένου.

Η γνώμη μου περί της σχέσης μεταξύ «ατυχημάτων» και επιδιορθωτικής εργασίας οφείλει πολλά στη μακρόχρονη εμπειρία της οικογένειάς μου με τη νόσο του Πάρκινσον, με

τα αλλεπάλληλα αναπόφευκτα «ατυχήματα» και με την ακατάπαυστη αντιεντροπική (συνήθως γυναικεία) εργασία που τη συνοδεύει. Η «οπτική του κεφαλαίου για τα ατυχήματα» και η φύση του ατυχήματος ως αφετηρία κατάστρωσης νέων μεθόδων ελέγχου μου εξηγήθηκαν περισσότερο από ενδελεχώς, ρητά και άρρητα, από πληθώρα εργοδοτών και οργανωτών της εργασίας (των άλλων) κατά τη διάρκεια της πολυκύμαντης εργασιακής μου απασχόλησης επί αρκετά χρόνια ως οδηγός. Από την εργασιακή μου εμπειρία ως εργάτης των μεταφορών, δηλαδή από την προσωπική τριβή με τους δρόμους ως χώρους εργασίας, προέρχεται και η αντίληψή μου περί των ασαφών ορίων μεταξύ του δημόσιου χώρου και του χώρου εργασίας, όπως και η αντίληψή μου περί της «παράξενης φύσης» των αυτοκίνητων μηχανών. Όσο για την «εργατική υποκειμενικότητα», την «καθημερινή μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας» και την «εργατική κριτική στις μηχανές», τις παρακολούθησα από πρώτο χέρι να συμβαίνουν σε πληθώρα περιστάσεων, ακόμη και τόσο αργά όσο το 2014, κατά τη διάρκεια της προσπάθειας εισαγωγής συστημάτων GPS στα ελληνικά ταχυδρομεία. Μπορώ μάλιστα να πιστοποιήσω εκ πείρας ότι είναι πολύ δυσκολότερο να συμμετέχει κανείς σε τέτοιες διαδικασίες από ό,τι να γράφει γι' αυτές.

Τέλος, προφανώς λόγω ηλικίας και κοινωνικής θέσης, έζησα στο μεγάλο σχολείο της ελληνικής κοινωνίας κατά τη διάρκεια της μετάβασής της από την δεκαετία του '90 στην δεκαετία του 2000, μόνιμα οργανωμένος σε πολιτικές ομάδες και εργατικά σωματεία εντός και εκτός του χώρου εργασίας. Από εκεί απέκτησα την όποια εξοικείωση με τη γραφή, συνειδητοποίησα τη σχέση των ιστορικών αφηγήσεων με το παρόν και πάνω απ' όλα απέκτησα την όλο και πιο έντονη αίσθηση ότι κάτι δεν πήγαινε καλά με τον τρόπο που κατανοούσαμε τους εαυτούς μας και τον κόσμο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90.

Αυτά είναι τα «ευχαριστήριά» μου σε φίλους, συντρόφους, γονείς και συνάδελφους. Μου φαίνεται δύσκολο απλά να «ευχαριστήσω» όταν ξέρω πολύ καλά ότι τίποτα από τα όσα ακολουθούν δεν θα υπήρχε αν δεν ήταν αυτοί και αυτές, η υλική και συναισθηματική τους υποστήριξη και κυρίως οι ιδέες τους και η κριτική τους όπως εκφράζονται διαρκώς είτε ρητά είτε έμπρακτα. Όπως γνωρίζουν όλοι τους, και ειδικά η Πολυξένη και ο Κίμων που συμμετέχουν μόνιμα στις σχετικές διαδικασίες, η ανάγκη να με προσγειώνουν θυμίζοντάς μου διαρκώς ότι όλες οι ιδέες είναι κοινωνικά προϊόντα μάλλον δεν θα εκλείψει στο άμεσο μέλλον.

Βέβαια η εργασία που ακολουθεί είναι μια διδακτορική διατριβή. Και όλες οι διδακτορικές διατριβές έχουν σημαντικές οφειλές και στο ακαδημαϊκό πεδίο. Το τμήμα Μεθοδολογίας, Ιστορίας και Θεωρίας της Επιστήμης του ΕΚΠΑ, κομμάτι των δραστηριοτήτων του οποίου αποτελεί και αυτή η διατριβή, είναι ένα θερμοκήπιο ιδεών μάλλον ασυνήθιστο για τα ελληνικά ακαδημαϊκά πράγματα. Η επίμονη ανοχή προς τις διαφορετικές ιδέες, ακόμη και σε καιρούς πόλωσης, αποτελεί μόνιμο χαρακτηριστικό του τμήματος για όσον καιρό βρίσκομαι σε επαφή μαζί του και ταυτόχρονα αποτελεί κατά τη

γνώμη μου το μεγάλο του προσόν. Επειδή τα «χαρακτηριστικά» και τα «προσόντα» είναι και έργα συγκεκριμένων ανθρώπων, θα πρέπει να αναφέρω τα ονόματα των καθηγητών που στελεχώνουν τον τομέα ιστορίας της επιστήμης και της τεχνολογίας. Ο Θόδωρος Αραμπατζής, ο Στάθης Αραποστάθης, ο Κώστας Γαβρόγλου, ο Μανώλης Πατηνιώτης, ο Τέλης Τύμπας και ο Γιάννης Χριστιανίδης που επιβλέπουν το σεμινάριο των υποψηφίων διδακτόρων του τομέα, με ανέχθηκαν και με ενθάρρυναν επί μακρόν, όχι μόνο όταν συμφωνούσαν, αλλά και όταν διαφωνούσαν μαζί μου. Αυτή η συμπεριφορά δεν ήταν μόνο για χάρη μου· η ανοχή και η ενθάρρυνση των ιδεών, ακόμη και όταν διαφέρουν από τις δικές τους, είναι ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν εδώ και πολλά χρόνια. Για την υποστήριξή του θέλω να ευχαριστήσω και τον Κώστα Δημητρακόπουλο, επίσης καθηγητή του ΜΙΘΕ και πρόεδρο του ΙΦΕΤ, καθώς και τους καθηγητές του ΕΜΠ Γιάννη Μηλιό και Γιάννη Καλογήρου που δέχτηκαν πρόθυμα να συμμετάσχουν στην επταμελή επιτροπή κρίσης του διδακτορικού.

Ο Κώστας Γαβρόγλου μου έδωσε να καταλάβω τι είναι η ιστορία των επιστημών και γιατί έχει σημασία, όταν ακόμη ήμουν περισσότερο απόφοιτος του πολυτεχνείου παρά αυτό που είμαι τώρα. Ότι η «ιστορία των επιστημών» που δίδασκε ο Γαβρόγλου στο μάθημα που παρακολούθησα ήταν η ιστορία των επιστημών του 18^{ου} αιώνα, καθιστά αυτό το εκπαιδευτικό κατόρθωμα ακόμη μεγαλύτερο. Η ευεργετική του δράση δεν αφορούσε μόνο εμένα, αλλά όλους όσους βρίσκονταν στην αίθουσα εβδομαδιαίως κουβαλώντας υποχρεωτικώς δύο σελίδες με το «τι κατάλαβαν». Στην αρχή η απαίτηση των δύο σελίδων μου φαινόταν ιδιαιτέρως καταπιεστική. Μετά κατάλαβα.

Γνώρισα τον Μιχάλη Ασημακόπουλο όταν ήμουν πρωτοετής, ως καθηγητή των μαθηματικών στο πολυτεχνείο και στη συνέχεια στο μεταπτυχιακό του ΜΙΘΕ ως καθηγητή της ιστορίας της επιστήμης. Όλα αυτά τα χρόνια ο Ασημακόπουλος ποτέ δεν μου αρνήθηκε τη βοήθειά του. Στον Ασημακόπουλο άλλωστε οφείλω την επισήμανση ότι «και ο Νομπλ κάπου έχει ξετρυπώσει ένα σφυρί λουδίτη και βαράει το έδρανο στα συνέδρια, αλλά, Χρήστο, *αυτός ξέρει τι λέει*». Ελπίζω έκτοτε να έχω διορθωθεί κάπως.

Ο Τέλης Τύμπας είναι από τους βασικούς λόγους ύπαρξης αυτής της διδακτορικής διατριβής. Μόλις αφιχθείς από τις ΗΠΑ και φρέσκος καθηγητής της ιστορίας της τεχνολογίας όταν το όλο πράγμα ήταν περίπου ανήκουστο στην Ελλάδα, ο Τύμπας μου εξήγησε τι είναι η ιστορία της τεχνολογίας όπως και σε πολλούς άλλους νεαρούς αποφοίτους τεχνικών σχολών, πεισμένους από τα πριν ότι η «τεχνολογία» είναι «νόμοι της φύσης» συν «πρόοδος». Ο Τύμπας μου έδωσε να διαβάσω το βιβλίο του Χάρι Μπρέιβερμαν *Εργασία και Μονοπωλιακό Κεφάλαιο,* όπως έδωσε και στους υπόλοιπους να διαβάσουν ό,τι νόμιζε πως τους ταίριαζε (συνήθως το πετυχαίνει). Αφού επέβλεψε την πτυχιακή μου, αφού με άφησε να βασιστώ αποκλειστικά στον Μπρέιβερμαν, μου εξήγησε πλήρως τα προβλήματα, τόσο της πτυχιακής μου όσο και του Μπρέιβερμαν. Το όλο μάθημα, εκτός από δημοκρατικό και μειλίχιο, ήταν

και ιδιαιτέρως ισχυρό· τόσο που μπορεί να ενταχθεί στα πολύτιμα εγχειρήματα προσγείωσης που περιέγραψα παραπάνω. Στα χρόνια που ακολούθησαν, η υποστήριξη του Τέλη Τύμπα ήταν πολύ πιο μόνιμη από ό,τι η δική μου αφοσίωση στους σκοπούς αυτής της εργασίας. Η επίδρασή του στο τελικό αποτέλεσμα είναι πολύπλευρη, τόσο όσον αφορά τις μεθόδους, όσο και όσον αφορά τα συμπεράσματα· κυρίως όμως όσον αφορά την υποστήριξη, υλική και συναισθηματική προς κάποιον (τον υποφαινόμενο) που δεν φαινόταν πάντα να την αξίζει.

Κάθε διδακτορική διατριβή βασίζεται και σε ένα ευρύτερο υποστηρικτικό περιβάλλον. Στην περίπτωση αυτής της διατριβής το περιβάλλον ήταν η ευρύτερη κοινότητα των υποψηφίων διδακτόρων και ερευνητών που σχετίζονται με τον τομέα ιστορίας της επιστήμης και της τεχνολογίας του ΜΙΘΕ. Η Αλεξία Παπαζαφειροπούλου και η Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου μου έδειξαν τις απαιτήσεις της ακαδημαϊκής γραφής και μου έδωσαν να καταλάβω την κατάσταση της ιστοριογραφίας της τεχνολογίας κατά τη διάρκεια της (επιτυχημένης) κοινής μας προσπάθειας να συμμετάσχουμε στο συνέδριο Democracy and Technology του δικτύου Tensions of Europe το 2013. Η Αλεξία, ιστορικός του αυτοκινήτου, προσφέρθηκε εξ αρχής να μου παραχωρήσει πρωτογενείς πηγές σχετικά με την ιστορία του αυτοκινήτου και έδειξε μεγάλη κατανόηση για τις ενασχολήσεις μου, παρά το «κοινό θέμα» που σε άλλες περιπτώσεις αποτελεί αφορμή μάλλον αντιπαλότητας παρά συνεργασίας. Η Ευαγγελία, ιστορικός και αρχιτεκτόνισσα ταυτόχρονα, συζήτησε επί μακρών μαζί μου σχετικά με την ιστορία της λεωφόρου Συγγρού, απάντησε σε αναπάντεχα τηλεφωνήματα, παρείχε χάρτες και φωτογραφίες, ξεκαθάρισε γεωγραφικά και ιστοριογραφικά ερωτήματα και συνέβαλλε αποφασιστικά στο δεύτερο κεφάλαιο χωρίς ποτέ να πάρει το ύφος του ειδικού (που είναι). Ο Σπύρος Τζόκας, ιστορικός των μηχανικών και άνθρωπος εξαιρετικά επιδέξιος στην αναζήτηση πρωτογενών πηγών, με κατατόπισε εξαρχής σχετικά με τεχνικά και ιστοριογραφικά ζητήματα, μοιράστηκε γενναιόδωρα πηγές και συζήτησε μαζί μου με κάθε ευκαιρία και για οποιοδήποτε θέμα. Ο Αχιλλέας Φωτάκης, ιστορικός της ελληνικής αστυνομίας, εκτός από τις συχνές συζητήσεις μας σχετικά με την ελληνική ιστοριογραφία, αποδείχθηκε πως με είχε κατά νου όποτε επισκεπτόταν αρχεία, δίχως καν να χρειαστεί να του το ζητήσω. Η ανακάλυψη της στατιστικής μελέτης αυτοκινητιστικών ατυχημάτων στο αρχείο Κουτσουμάρη είναι δικό του έργο. Η Εύα Μασούρα, φίλη και γραφίστρια, έστησε αφιλοκερδώς τους χάρτες που συνοδεύουν το δεύτερο κεφάλαιο ακολουθώντας τις προθεσμίες των ανθρώπων του *History of Technology* και ενώ έχει καθημερινά πολλές παρόμοιες δουλειές να κάνει. Η Κατερίνα Βλαντώνη, δόκτωρ STS (το δεύτερο S από το Society), βοήθησε αποφασιστικά στην τελική ενοποίηση και μορφοποίηση του κειμένου, όπως βοηθάει επί πολλά χρόνια τους συμμετέχοντες στο σεμινάριο των υποψηφίων διδακτόρων· οι αφανείς υποστηρικτικές εργασίες της, αν αναγνωρίζονταν επισήμως, ίσως να της είχαν αποφέρει έναν δεύτερο διδακτορικό τίτλο, αν και όταν της επισημαίνουν το γεγονός εκνευρίζεται. Τέλος, ο Στέλιος Καμπουρίδης, χημικός, ιστορικός της κβαντικής χημείας και

ταυτόχρονα ειδικός των υπολογιστών, φίλος και σύντροφος, συζητάει μαζί μου για πολλά χρόνια σχετικά με την ιστορία της τεχνολογίας και την ελληνική ιστορία. Εκτός από όλα τα άλλα, ο Στέλιος, εξοπλισμένος με το μαγικό βαλιτσάκι του, έσωσε τον υπολογιστή μου και μαζί τη διατριβή από την καταστροφή, όταν μια διακοπή ρεύματος ήρθε να μου υπενθυμίσει ότι οι τεχνικές βλάβες καμιά φορά βιώνονται και ως σκέτες τεχνικές βλάβες. Ο Στέλιος χρειάστηκε μισή μέρα για να με σώσει· δεν ήταν η πρώτη φορά.

Αυτή η εργασία ολοκληρώθηκε σε δύσκολους καιρούς· όπως θα φανεί παρακάτω, η ιστορική συγκυρία επηρρέασε το ποιόν της με παραπάνω από έναν τρόπους. Εκτός από την επίδραση του ευρύτερου κοινωνικού πλαισίου στα ερωτήματα και τα συμπεράσματά της, αυτή η εργασία ωφελήθηκε πολύ από μια τάση προς την ανιδιοτελή προσφορά που νομίζω πως προέρχεται επίσης από την ευρύτερη συγκυρία της κρίσης. Πράγματι, πρέπει να πω πως κατά τη διάρκεια της εκπόνησής της, ζήτησα βοήθεια πολλές φορές και αυτή μου δόθηκε πάντοτε, δίχως ποτέ να μου ζητηθεί αντάλλαγμα. Εργασίες σαν και αυτήν εδώ όλο και περισσότερο τείνουν να ολοκληρώνονται, όχι χάρη σε κάποια επίσημη υποστήριξη, αλλά χάρη στην ανιδιοτελή υποστήριξη των γύρω τους. Αυτό ίσως δεν οφελεί τόσο τους συγγραφείς τους, οφελεί όμως τις ίδιες τις εργασίες, όχι μόνο ως καθήκοντα που πρέπει με κάποιο τρόπο να έλθουν εις πέρας, αλλά και ως κείμενα που φιλοδοξούν να διαβαστούν και να επηρεάσουν. Είναι χάρη σε αυτή την ανιδιοτελή υποστήριξη που ιδέες, αντιλήψεις και εμπειρίες πολλών διαφορετικών ανθρώπων τείνουν να ενσωματώνονται στα γραπτά. Και είναι μέσω αυτής της διαρκούς βουβής κοινωνικής επίδρασης που τα γραπτά καθίστανται γνησιότερα δείγματα της ιστορικής και κοινωνικής συγκυρίας της συγγραφής τους. Αν δηλαδή ισχύει μία φορά ότι όλες οι ιδέες είναι κοινωνικά προϊόντα, ίσως αυτό να ισχύει δυο φορές σήμερα. Το βασικό που προσδοκώ από την παρούσα εργασία είναι αυτού του είδους η επικαιρότητα.

Χρήστος Καραμπάτσος
Αύγουστος 2016

Περίληψη

Αυτή η εργασία ξεκινάει από την παραδοχή ότι η τεχνολογία «κατασκευάζεται κοινωνικά». Το βασικό της θέμα όμως δεν είναι αυτή η αυτονόητη παραδοχή, αλλά τα προφανή συνοδευτικά της ερωτήματα: Τι λογής είναι η κοινωνία που «κατασκευάζει κοινωνικά» την τεχνολογία; Πώς η τεχνολογία κατασκευάζεται «κοινωνικά» ως εννοήσεις και «τεχνικά» ως υλικές διατάξεις ώστε να ενταχθεί σε συγκεκριμένες, ιστορικά προσδιορισμένες κοινωνικές σχέσεις; Και το σημαντικότερο: μπορεί η «κοινωνική κατασκευή» της τεχνολογίας, όχι πια ως θεώρημα προς απόδειξη, αλλά ως αδιαμφισβήτητο χαρακτηριστικό των ανθρώπινων κοινωνιών, να χρησιμοποιηθεί ιστοριογραφικά ώστε η ιστορία των μηχανών να μιλήσει για την ιστορία των κοινωνιών;

Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την απάντηση αυτών των ερωτημάτων είναι οι μέθοδοι της μαρξιστικής ιστορίας της τεχνολογίας και της μαρξιστικής εργατικής ιστορίας όπως αυτές διαμορφώθηκαν από τις αρχές της δεκαετίας του ’60 και μετά. Το σκεπτικό για την υιοθέτηση αυτών των μεθόδων περιγράφεται στο πρώτο κεφάλαιο. Στα υπόλοιπα κεφάλαια αυτές οι μέθοδοι εμπλουτίζονται μέσω μιας σωρευτικής διαδικασίας. Δηλαδή κάθε κεφάλαιο απαντάει σε ερωτήματα που προέκυψαν από τα προηγούμενα, εμπλουτίζει τις μεθόδους και θέτει καινούρια ερωτήματα. Για παράδειγμα, η εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα στις αρχές του εικοστού αιώνα χρησιμεύει, εκτός των άλλων, για να εντοπιστεί μια συνθήκη που για συντομία ονομάζουμε «παγκόσμιο τεχνικό ταυτόχρονο». Κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, πληθώρα «νέων» υλικών διατάξεων και τεχνικών διαχύθηκε σε μεγάλο μέρος του πλανήτη. Ταυτόχρονα, πλήθη εργατικών πληθυσμών αγροτικής προέλευσης μετακινούνταν προς τις ΗΠΑ. Αποδεικνύεται ότι η παγκόσμια διάχυση των υλικών διατάξεων και η εργατική μετανάστευση μπορεί να χρησιμεύσουν προκειμένου να εντοπιστούν σχέσεις και διαφορές μεταξύ διαφορετικών εθνικών περιπτώσεων και – στη δική μας περίπτωση – προκειμένου να αποσαφηνιστούν συγκεκριμένα ερωτήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας.

Ο προσδιορισμός των στόχων και των μεθόδων της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης και η αντανάκλασή τους στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα και στα σχετικά ερωτήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας καταλαμβάνουν το τρίτο και το τέταρτο κεφάλαιο. Στο τρίτο κεφάλαιο υποστηρίζεται ότι η «τεϊλορική» επανάσταση ήταν ένα φιλόδοξο τεχνοπολιτικό εγχείρημα που είχε στόχο την ανάκτηση του ελέγχου των χώρων εργασίας από τους ειδικευμένους μάστορες της αμερικανικής βιομηχανίας. Αποδεικνύεται ότι αυτή η επαναδιεκδίκηση μπορούσε να έλθει εις πέρας μέσω της καταστροφής τόσο των χώρων εργασίας όσο και των μαστόρων. Στο τέταρτο κεφάλαιο εντοπίζονται συγκεκριμένα ερωτήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας στα οποία μπορεί να συνεισφέρει η προσέγγιση

που προτείνεται εδώ. Συγκεκριμένα πρόκειται για το ζήτημα της ύπαρξης – ή της ανυπαρξίας – της εργατικής τάξης στην Ελλάδα των πρώτων δεκαετιών του εικοστού αιώνα, για το ζήτημα της «κακοδαιμονίας» της ελληνικής βιομηχανίας και για την ιστοριογραφική σημασία των διαρκών πολεμικών εμπλοκών του ελληνικού κράτους.

Το δεύτερο και το πέμπτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένα σε δύο συγκεκριμένες μελέτες περιπτώσεως που αφορούν την εισαγωγή καινοτόμων μηχανών στην ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα. Παράλληλα οι μέθοδοί μας εφαρμόζονται για την πραγμάτευση των ιστοριογραφικών ερωτημάτων που εντοπίστηκαν στο τρίτο και το τέταρτο κεφάλαιο.

Η μελέτη περιπτώσεως που καταλαμβάνει το δεύτερο κεφάλαιο αφορά την εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, από το 1900 και την αγορά των πρώτων αυτοκινήτων της βασιλικής οικογένειας, μέχρι το 1912 και την κατάρτιση της πρώτης σχετικής νομοθεσίας. Το αυτοκίνητο παρουσιάζεται ως μια επιμέρους τεχνική έκφραση μιας υπόκωφης ταξικής σύγκρουσης που σοβούσε στην Αθήνα της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα. Επίσης υποστηρίζεται ότι το αυτοκίνητο έγινε αντιληπτό ως μια μηχανή κατάλληλη για την έκφραση συγκεκριμένων ταξικών και κρατικών ζητούμενων, όπως η ομογενοποίηση της ελληνικής επικράτειας, η βίαιη διεκδίκηση του δημόσιου χώρου για λογαριασμό των «αυτοκινητιστών» και η προετοιμασία για τους επερχόμενους Βαλκανικούς Πολέμους.

Η μελέτη περιπτώσεως που καταλαμβάνει το πέμπτο κεφάλαιο αφορά την εισαγωγή των πρώτων «αυτόματων» σιγαροποιητικών μηχανών στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα. Η πραγμάτευση των μεθόδων οργάνωσης της εργασίας και των σιγαροποιητικών μηχανών εκτός Ελλάδας, στην Αίγυπτο την Ισπανία και τις ΗΠΑ, συμβάλλει στην ανασύσταση των χώρων εργασίας της ελληνικής σιγαροποιίας των αρχών του εικοστού αιώνα. Αποδεικνύεται ότι οι αυτόματες σιγαροποιητικές μηχανές εισήχθησαν στην Ελλάδα λιγότερο ως μηχανές κατασκευής τσιγάρων και περισσότερο ως μηχανές διεκδίκησης του ελέγχου του εργασιακού χώρου για λογαριασμό των αφεντικών της παραγωγικής διαδικασίας. Επίσης αποδεικνύεται ότι ο εργατικός έλεγχος που ασκούσαν οι ειδικευμένοι εργάτες της ελληνικής σιγαροποιίας συνίστατο σε ένα «τεχνικό» κομμάτι εργατικής ειδίκευσης και σε ένα «πολιτισμικό» κομμάτι «ηθικής οικονομίας» αξεδιάλυτα μπλεγμένα αναμεταξύ τους.

Τα συμπεράσματα των μελετών περιπτώσεως του δεύτερου και του πέμπτου κεφαλαίου χρησιμεύουν στην πραγμάτευση των ιστοριογραφικών ερωτημάτων που προκύπτουν στο τρίτο και το τέταρτο κεφάλαιο. Υποστηρίζεται ότι οι διαρκείς πολεμικές εμπλοκές του ελληνικού κράτους είναι σημαντικές για την κατανόηση όψεων της ελληνικής ιστορίας που συνήθως θεωρούνται «άσχετες με τον πόλεμο», όπως οι αθλητικοί και εκδρομικοί σύλλογοι των αρχών του εικοστού αιώνα, ή και το ίδιο το αυτοκίνητο. Επίσης υποστηρίζεται ότι η εργατική τάξη «συνέβαινε» στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα, όχι ως συνδικαλιστική οργάνωση, ή μεγάλα πλήθη βιομηχανικών εργατών, αλλά ως συλλογική

έκφραση υλικών συμφερόντων και ως τεχνοπολιτικές μέθοδοι καταστολής με συλλογικούς αποδέκτες. Τέλος υποστηρίζεται ότι η απόδοση της «κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας» στην «σπάνη τεχνικώς μορφωμένων εργατών» είναι λανθασμένη. Όχι γιατί στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα υπήρξε πληθώρα «τεχνικώς μορφωμένων εργατών», αλλά γιατί η ελληνική ιστοριογραφία αντιλαμβάνεται λάθος την έννοια του «τεχνικώς μορφωμένου εργάτη» όπως αυτή είχε κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, τόσο στην Ελλάδα όσο και αλλού.

Τελικά δηλαδή, η «ιστορία των μηχανών» χρησιμεύει προκειμένου να μιλήσουμε για «την ιστορία των κοινωνιών». Το επιχείρημα κλεινει με μια σύντομη νύξη ότι μια τέτοια ανάγνωση μπορεί να είναι επίκαιρη: χρήσιμη ώστε να θέσει ερωτήματα και να δώσει απαντήσεις που να αντιστοιχούν στις σημερινές ιστοριογραφικές ανάγκες.

Abstract

This essay takes the 'Social Contruction of Technology' dictum as a given. But what mainly concerns us here much more than this rather self evident truth, are the obvious accompanying questions: Exactly what sort of societies are the ones 'constructing' our technologies? In what ways is our technical apparatus designed and constructed in order to fit in certain historically conditioned social relations? And more importantly: can the social construction of technology, not any more as a theorem to be proved, but as an undisputed social fact, be used so that the history of technology contributes to social and labor history?

The methods used here stem from the marxist history of technology and labor history as they came to be since the early '60s.[1] These methods, as well as the reasons for their adoption are described in the first chapter of the essay. In the following chapters, these methods are enriched and applied through an accumulative process. Each chapter answers to historiographical questions posed by previous chapters, enriches our methods and poses questions of its own. For example, the introduction of the automobile in Greece during the turn of the century provides us with a notion that could be abridged as 'international technical coinstantaneity'. Indeed, during the Second Industrial Revolution, various 'new' material apparatus and technical methods were diffused all over the world. At the same time large numbers of workers (many of them of greek origin) emigrated to the United States. The international diffusion of technical apparatus as well as the large shifts of labor immigration can be used in order to detect relations and differences between different countries. In our case they are used in order to dwell into some of the questions posed by Greek historiography from 1975 onwards.[2]

The goals and methods of the second industrial revolution and their reflection on Greek historiography are dealt with in the third and fourth chapter of the essay. In chapter 3 the 'taylorist' movement is shown to be an ambitious 'technopolitical' project aimed at reclaiming control of the workplace.[3] It is argued that this reclamation of the workplace could only be carried through by destroying old methods of work organization and at the same time

---

[1] See for example David Noble, *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Oxford University Press, 1984· also David Montgomery, *The Fall of the House of Labor: The Workplace, the State, and American Labor Activism (1865-1925)*, Cambridge University Press, 1987.

[2] For a useful introduction to greek historiography see Antonis Liakos, 'Modern Greek Historiography, 1974-2000', in Ulf Brunbauer (ed.), *(Re)Writing History, Historiography in Southeast Europe after Socialism*, LIT Verlag, 2004, pp. 351-378· also see Konstantinos Chatzis & Georgia Mavrogonatou, 'From Structure to Agency and 'Cross-national History? Some Thoughts Regarding Post-1974 Greek Historiography', *Contemporary European History*, vol. 19, no. 2, 2010.

[3] For the notion of 'technopolitics' see Gabrielle Hecht, *The Radiance of France: Nuclear power and National Identity After World War II*, MIT Press, 2009, p. 15.

by destroying what David Montgomery calls ‘functional autonomy’ of the workers. In chapter 4 we detect historiographical questions posed by greek historiography to which our methods can contribute. Such questions concern the existence – or inexistence – of a working class in Greece during the turn of the century, the supposedly ‘underdeveloped’ character of the greek industry, as well as the historiographical significance of the greek military entanglements in the Balkans from 1897 onwards.

Chapters 2 and 5 are dedicated to two case studies concerning the introduction of ‘innovative’ machinery in Greece during the beginning of the twentieth century. At the same time, our methods are used in order to dwell into the historiographical questions detected in chapters 3 and 4.

The case study presented in chapter 2 concerns the introduction of the automobile in Greece during the first decade of the twentieth century. The automobile is presented as a technical exrpession of a class conflict simmering in turn-of-the-century Athens. It is also argued that the automobile was conceived as a machine compatible with larger class and state concerns such as the homogenization of the Greek territory, as well as the preparation for the Balkan wars of 1912-1913.

The case study presented in chapter 5 concerns the introduction of cigarette making machines in Greece in 1910. An historical essay concerning the organization of labor and the introduction of the Bonsack cigarette making machine in countries such as Egypt, Spain and the U.S. from 1880 onwards, serves to better understand the organization of the workplaces of the Greek cigarette making industry during the same period. It is argued that cigarette making machines were introduced in Greece less as a means of efficiently producing cigarettes and more as a means for the reclamation of workplace control from skilled cigarette rollers. It is also argued that the control of the workplace exercised by Greek cigarette rollers during the turn of the century was equally based on a ‘technical’ knowledge of the production process, and on a ‘moral economy’, the two being irrevocably intertwined.[4]

In chapter 6 the conclusions of our two case studies are used in order to answer the historiographical questions posed in chapters 3 and 4. We argue that the various Greek military entanglements are historiographically significant in order to understand processes usually considered to be ‘irrelevant to war’ such as turn-of-the-century Greek ‘touring and athletic clubs’, or the introduction of the automobile in Greece. We also argue that the working class was ‘happening’ in Greece during the turn of the century, not as the rise of large workers’ unions or as a concentration of large numbers of ‘industrial workers’, but as various forms of collective expression of material interests and as technopolitical methods of state repression. Finally, we argue that the usual historiographical connection made between

[4] For the notion of ‘moral economy’, see E. P. Thompson, ‘The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century’, *Past & Present*, No. 50, Feb. 1971, pp. 76-136.

greek ‘industrial underdevelopment’ and the ‘lack of skilled workers in Greece’ is mistaken. Not because of some supposed ambundance of skilled industrial workers in Greece, but because Greek historiography tends to perceive mistakenly the ‘skilled worker’ notion as it appeared in Greece and elsewhere during the second industrial revolution.

It is in such ways that the history of technology is used in order to contribute to historiographical questions posed by social history and labor history. The argument closes by indicating that such a contribution may indeed be particulaly up to date, in the sense that it can contribute to historiographical questions and answers relevant to today’s historiographical needs.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Φιλιά και Καθρέφτες

Σκοποί και Μέθοδοι της Ιστοριογραφίας της Τεχνολογίας, 1960-2012

Ακόμη και το 1988, έπειτα από πάνω από είκοσι χρόνια ύπαρξης και δημοσιευμένων ιστοριογραφικών μελετών σχετικά με την τεχνολογία, το ερευνητικό πεδίο της ιστορίας της τεχνολογίας επεδείκνυε χαρακτηριστική δυστοκία όταν ερχόταν αντιμέτωπο με τα ζητήματα των μηχανών εντός της παραγωγής και του εργασιακού χώρου. Όπως το έθεσε ο Φίλιπ Σκράντον [Philip Scranton] το 1988 σε μια διάσημη (τηρουμένων των αναλογιών) προσπάθεια αποτίμησης της σχέσης μεταξύ ιστορίας της τεχνολογίας και εργατικής ιστορίας, «είναι εκπληκτικό το πόσο λίγα από τα άρθρα που δημοσιεύονται στο *Technology and Culture* ασχολούνται με τις δυναμικές της παραγωγής, πραγματεύονται δηλαδή την μηχανή ή την τεχνική καινοτομία εντός του πλασίου της εφαρμογής και της χρήσης».[1]

Ο Σκράντον επεσήμανε την αντίφαση ενός ερευνητικού πεδίου που κατόρθωνε να ασχολείται με την ιστορία των μηχανών δίχως να ασχολείται με την ιστορία της χρήσης των μηχανών σε μια από τις σημαντικότερες περιοχές των κοινωνικών σχέσεων, δηλαδή στον χώρο εργασίας. Κατά τη γνώμη του, αυτή η αδιαφορία ήταν τμήμα μιας ευρύτερης τάσης της ιστορίας της τεχνολογίας να αδιαφορεί για τη σχέση της τεχνολογίας με το ευρύτερο κοινωνικό και ιστορικό πλαίσιο. Ο Σκράντον ολοκλήρωνε το επιχείρημά του καταθέτοντας προτάσεις για την επανόρθωση της κατάστασης. Κατά τη γνώμη του, η δημιουργία σημείων τριβής μεταξύ της ιστορίας της τεχνολογίας και της εργατικής ιστορίας θα άνοιγε τα

[1] Philip Scranton, «None-Too-Porous Boundaries: Labor History and the History of Technology», *Technology and Culture*, Vol. 29, No. 4, Special Issue: Labor History and the History of Technology, Οκτώβριος 1988, σελ. 731. Το *Technology and Culture* είναι το επίσημο περιοδικό της αμερικανικής Εταιρείας για την Ιστορία της Τεχνολογίας [Society for the History of Technology – SHOT].

ζητήματα της σκοτεινής πλευράς της τεχνολογίας, της εργασίας και του φύλου, ένα πραγματικό «κουτί της Πανδώρας» που περίμενε να σκορπίσει τα οφέλη και τις επιπτώσεις του.

Δυστυχώς ή ευτυχώς, το «κουτί της Πανδώρας» του Σκράντον ελάχιστα άνοιξε στα είκοσι χρόνια που ακολούθησαν. Αυτό που συνέβη ήταν μάλλον το αντίθετο. Από το 1984 και μετά, το ερευνητικό πεδίο της ιστορίας της τεχνολογίας υπέστη μια πραγματική «αλλαγή παραδείγματος» προς την αντίθετη κατεύθυνση. Το θέμα της σχέσης μεταξύ τεχνολογίας και εργασιακών διαδικασιών περιθωριοποιήθηκε ακόμη περισσότερο, το θέμα της σχέσης της τεχνολογίας με το ευρύτερο κοινωνικό και ιστορικό πλαίσιο απασχόλησε ακόμη λιγότερο.

Αυτή η κατάσταση γινόταν αισθητή και στην Ελλάδα. Το βιβλίο του Χρήστου Χατζηιωσήφ με τίτλο *Η Γηραιά Σελήνη* που εκδόθηκε το 1993 είχε για θέμα του την ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας από το 1900 έως το 1940, οπότε συμπλήρωνε χρονολογικά και θεματολογικά την αντίστοιχη ιστοριογραφική προσπάθεια της Χριστίνας Αγριαντώνη που είχε ολοκληρωθεί στη δεκαετία του ’80.[2] Στην εισαγωγή αυτής της φιλόδοξης προσπάθειας, ο Χατζηιωσήφ σημείωνε ότι στο βιβλίο του δεν εξεταζόταν «η διαμόρφωση των εργασιακών σχέσεων στους κόλπους των επιχειρήσεων με τη μελέτη του εσωτερικού τεχνικού καταμερισμού της εργασίας σε σχέση με τη διάρθρωση των αμοιβών».[3] Αυτή η έλλειψη εξηγούνταν άμεσα: από τη μια το θέμα του «εσωτερικού τεχνικού καταμερισμού της εργασίας» δεν είχε απασχολήσει τους ιστορικούς της οικονομίας ως τότε, ενώ από την άλλη η συνεργασία μεταξύ των ιστορικών και των «ελάχιστων οικονομολόγων ή κοινωνιολόγων που ερευνούν την εργασία μέσα στη διαδικασία της παραγωγής» ήταν ανύπαρκτη.

Ακόμη και σήμερα, πάνω από είκοσι χρόνια από την έκδοσή του, το βιβλίο του Χατζηιωσήφ παραμένει πλούσιο σε σύντομες διορατικές παρατηρήσεις γύρω από την κατάσταση και τα εκκρεμή ζητήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας. Η παρατήρηση περί τεχνικού καταμερισμού της εργασίας για παράδειγμα, αποδεικνύεται διπλά διαφωτιστική: από τη μια επισημαίνει τη σημασία της μελέτης της εργασίας «μέσα στη διαδικασία της παραγωγής». Από την άλλη μας μαθαίνει κάτι και για την κατάσταση της ελληνικής και της διεθνούς ιστοριογραφίας το 1993, μέσα από την παράθεση των ειδικοτήτων που θα μπορούσαν ή θα ενδιαφέρονταν να ασχοληθούν με το ζήτημα του «εσωτερικού τεχνικού καταμερισμού της εργασίας»: οικονομολόγοι και κοινωνιολόγοι, σε κάθε περίπτωση ελάχιστοι.

---

[2] Τα δύο βιβλία στα οποία γίνεται αναφορά εδώ είναι τα Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα,* Κατάρτι, 2010, (Α’ Έκδοση, Ιστορικό Αρχείο της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, 1986· Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη: Η Βιομηχανία στην Ελλάδα, 1830-1940,* Θεμέλιο, 1993.

[3] Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 21.

Από μια άποψη, αυτός ο περιορισμός των ερευνητικών πεδίων που θα μπορούσαν να ασχοληθούν με την ιστορία της σχέσης μεταξύ εργασίας και τεχνικής στην ελληνική βιομηχανία, μπορεί να φαίνεται άδικος. Την εποχή που ο Χατζηιωσήφ έγραφε αυτές τις γραμμές, το ερευνητικό πεδίο της ιστορίας της τεχνολογίας ήδη μετρούσε, όπως είδαμε, πάνω από τρεις δεκαετίες αυτόνομης ζωής, διέθετε τα δικά του επιστημονικά περιοδικά και τις δικές του εκδόσεις.[4] Με μια πρώτη ματιά άλλωστε, δύσκολα θα διαφωνούσε κανείς ότι ένας «ιστορικός της τεχνολογίας», ό,τι και αν ήταν αυτό, θα συγκαταλεγόταν σε εκείνους που θα μπρούσαν να αναλάβουν το εγχείρημα της ιστορικής προσέγγισης του «εσωτερικού τεχνικού καταμερισμού της εργασίας» στην ελληνική βιομηχανία. Οι ιστορικοί της τεχνολογίας ασχολούνται με την ιστορία της διαμόρφωσης υλικών διατάξεων. Και αφού κάθε παραγωγική διαδικασία είναι εξ ορισμού ένας συνδυασμός εργατών και υλικών διατάξεων, η εξέλιξη της μορφής και των τρόπων χρήσης αυτών των υλικών διατάξεων θα έχει να μας μάθει πολλά και για τον τρόπο με τον οποίο η ζωντανή εργασία διατάσσεται γύρω τους.

Όπως είδαμε βέβαια, ούτε τα πράγματα ήταν τόσο απλά, ούτε ο Χατζηιωσήφ τόσο άδικος. Ο Χατζηιωσήφ είχε δίκιο όταν σημείωνε ότι το 1993 ελάχιστοι ήταν εκείνοι που διέθεταν τις γενικές τεχνικές γνώσεις, τον θεωρητικό εξοπλισμό ή τη βούληση για να αναλάβουν το ζήτημα της ιστορίας του καταμερισμού της εργασίας στην ελληνική βιομηχανία. Δεν ήταν μια έλλειψη που αφορούσε αποκλειστικά την Ελλάδα, αλλά μια έλλειψη που αφορούσε το σύνολο του ερευνητικού πεδίου της ιστορίας της τεχνολογίας.

Φυσικά η παρούσα εργασία δεν υποκρίνεται ότι θα καλύψει το κενό, παρότι το θέμα της είναι ακριβώς η σχέση της ιστορίας της τεχνολογίας στην Ελλάδα με το ευρύτερο ιστορικό και κοινωνικό πλαίσιο των αρχών του εικοστού αιώνα. Προτού όμως αποσαφηνίσουμε αυτό το θέμα, θα πρέπει να αναφερθούμε στην «αλλαγή παραδείγματος» που έλαβε χώρα μεταξύ του 1984 και του 2000 στο ερευνητικό πεδίο της ιστορίας της τεχνολογίας. Στην πορεία θα αρχίσουμε να καταλαβαίνουμε καλύτερα τόσο τους στόχους της παρούσας εργασίας όσο και τις μεθόδους με τις οποίες θα προσπαθήσουμε να τους πετύχουμε στα επόμενα κεφάλαια.

[4] Για μια αποτίμηση του ερευνητικού πεδίου της ιστορίας της τεχνολογίας έως το 1985 δες John Staudenmaier, *Technology's Storytellers: Reweaving the Human Fabric*, MIT Press, 1985.

1.1. Η συγγραφή της ιστορίας της τεχνολογίας και το «ερευνητικό πρόγραμμα SCOT» (1984 – 2012)

1.1.1. Το ερευνητικό πρόγραμμα SCOT, 1984 - 2012

Η πρώτη δημόσια εμφάνιση του «ερευνητικού προγράμματος SCOT» [Social Construction of Technology] έλαβε χώρα με ένα άρθρο περίπου σαράντα σελίδων. Το άρθρο είχε τίτλο «Η Κοινωνική Κατασκευή των Γεγονότων και των Τεχνουργημάτων», οι συγγραφείς ήταν ο Ολλανδός Βάιμπε Μπάικερ [Wiebe Bijker] και ο Βρετανός Τρέβορ Πιντς [Trevor Pinch] και δημοσιεύθηκε στο περιοδικό *Social Studies of Science* τον Αύγουστο του 1984.[5] Ο διακηρυγμένος στόχος του άρθρου ήταν να χρησιμοποιήσει τις μεθόδους και τα συμπεράσματα του ρεύματος της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας», το οποίο είχε ήδη αναπτυχθεί στο πεδίο της κοινωνιολογίας της επιστήμης, προκειμένου να προτείνει αντίστοιχες μεθόδους στον τομέα της «κοινωνιολογίας της τεχνολογίας».[6]

Πράγματι, ακολουθώντας τις διατυπωμένες προτροπές του ρεύματος της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας» της δεκαετίας του ’70, οι σαράντα περίπου σελίδες του άρθρου καλούσαν σε άνοιγμα του «μαύρου κουτιού» της τεχνολογίας και σε «συμμετρική πραγμάτευση» των επιτυχημένων και των αποτυχημένων τεχνολογιών. Οι συγγραφείς ασκούσαν κριτική τόσο τις «σπουδές καινοτομίας» [innovation studies], όσο και την ιστορία και την κοινωνιολογία της τεχνολογίας της εποχής τους. Η κριτική τους εστιαζόταν στην παραμέληση του «τεχνολογικού περιεχομένου» και στην μεροληψία υπέρ των «επιτυχημένων» τεχνολογιών, ελλείψεις που το μεθοδολογικό σχήμα τους φιλοδοξούσε να θεραπεύσει.

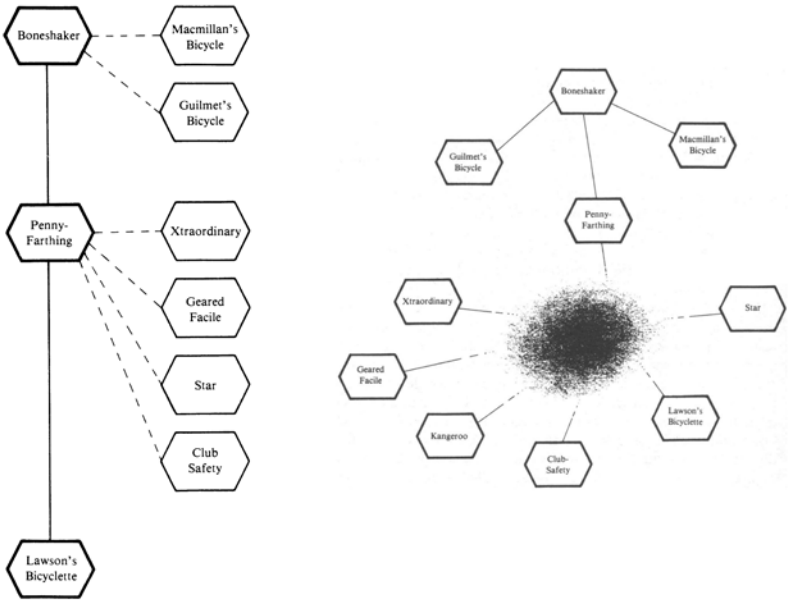
Εκείνο πάντως που πάνω απ’ όλα καθιστούσε το άρθρο αξιομνημόνευτο ήταν ο τρόπος με τον οποίο έμενε εντυπωμένη στο μυαλό του αναγνώστη η νέα μεθοδολογική πρόταση για την ιστορία της τεχνολογίας που πρότειναν οι Μπάικερ και Πιντς, ένα απλό – σχεδόν απλοϊκό – σχήμα διατυπωμένο όχι μόνο με λέξεις, αλλά και με εύληπτα διαγράμματα. Κατά τη γνώμη των Μπάικερ και Πιντς, η ιστορική εξέλιξη των τεχνουργημάτων [artefacts] δεν έπρεπε να

---

[5] Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other», *Social Studies of Science*, Vol. 14, No. 3, Αύγουστος 1984, σελ. 399 - 441. Επίσης στα όσα ακολουθούν σχετικά με το μοντέλο SCOT χρησιμοποιούνται τα Wiebe Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*, MIT Press, 1995· Wiebe Bijker, Thomas Hughes & Trevor Pinch (eds), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, MIT Press, 1993, (Α’ Έκδοση 1987)· Ronald Kline & Trevor Pinch, «Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States», *Technology and Culture*, Vol. 37, No. 4, Οκτώβριος 1996.

[6] Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts...», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 400.

νοείται με τον γραμμικό τρόπο που συνηθιζόταν, για παράδειγμα στις «σπουδές καινοτομίας», καθώς και σε μεγάλο τμήμα της ιστορίας της τεχνολογίας. Στο παράδειγμα της ανάπτυξης του σύγχρονου ποδηλάτου που χρησιμοποιούσαν, οι διάφοροι τύποι ποδηλάτου που εμφανίστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στο τέλος του 19ου αιώνα δεν έπρεπε να γίνονται αντιλητοί ως στάδια μιας μονοδιάστατης εξέλιξης, αλλά ως συνυπάρχουσες και ισότιμες εκδοχές [variants] του ποδηλάτου που συνυπήρχαν για αρκετά χρόνια εντός ενός πλαισίου κοινωνικής διαπραγμάτευσης του νοήματός τους.



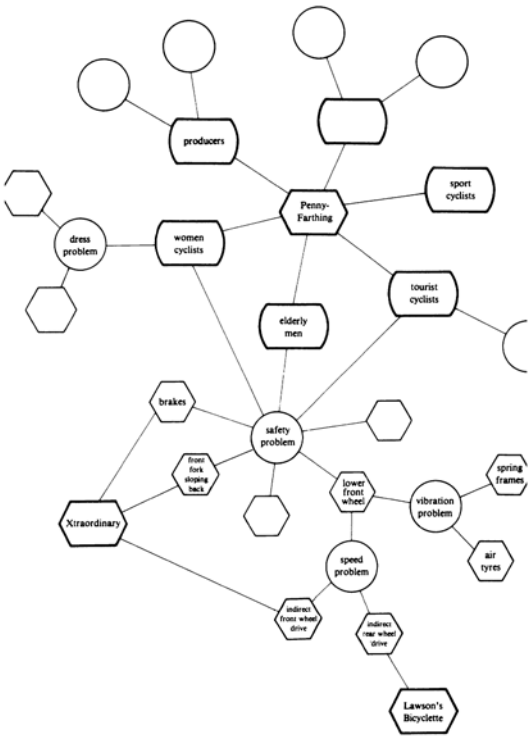
Εικόνα 1.1: Στα αριστερά το «ημι-μονοδιάστατο μοντέλο» ιστορικής ανάπτυξης των τεχνουργημάτων που ρητά ή υπόρρητα ακολουθούσαν οι σπουδές τεχνολογίας του 1984. Στα δεξιά σχηματική αναπαράσταση του «πολυκατευθυνσιακού μοντέλου» της ιστορικής ανάπτυξης των τεχνουργημάτων κατά Πιντς και Μπάικερ[7]

Αριστερά στην εικόνα 1 βρίσκουμε μια σχηματική αναπαράσταση της «ημι-μονοδιάστατης» εξέλιξης του ποδηλάτου όπως – σύμφωνα με τους Πιντς και Μπάικερ – γινόταν αντιληπτή από τις «σπουδές καινοτομίας» και σεβαστό τμήμα της ιστορίας της τεχνολογίας του 1984. Δεξιά στην ίδια εικόνα βρίσκουμε το σχήμα της ιστορίας του ποδηλάτου που πρότειναν οι Πιντς και Μπάικερ. Σύμφωνα με την αριστερή εκδοχή, το ποδήλατο «Penny - Farthing», το γνωστό σχέδιο ποδηλάτου με τη μεγάλη μπροστινή ρόδα, μπορεί να είχε ορισμένες αποτυχημένες παραλλαγές, τελικά όμως, μέσω μιας διαδικασίας γραμμικής εξέλιξης,

[7] Πηγή: Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts...», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 412 - 413. Τα διαγράμματα που συνόδευαν το άρθρο ήταν εξαιρετικά διαφωτιστικά, χαρακτηριστικό που αναμφίβολα όφειλε πολλά στην προηγούμενη σταδιοδρομία του Μπάικερ ως καθηγητή της φυσικής στη μέση εκπαίδευση.

οδήγησε στο «ποδήλατο του Λώσον» [Lawson's Bicyclette], δηλαδή στον άμεσο πρόγονο της σημερινής εκδοχής ποδηλάτου. Σύμφωνα με το σχήμα των Μπάικερ και Πιντς από την άλλη, τόσο το «Penny - Farthing», όσο και οι υπόλοιπες «αποτυχημένες» εκδοχές ποδηλάτου που εμφανίστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα, δεν ήταν οι επιμέρους στιγμές μιας γραμμικής εξελικτικής πορείας, αλλά ισότιμες εκδοχές του τεχνουργήματος «ποδήλατο» που συνυπήρχαν για χρόνια. Κατά τη διάρκεια αυτών των λίγων δεκαετιών συνύπαρξης, το «νόημα» αυτών των ισότιμων εκδοχών του ποδηλάτου έγινε αντικείμενο κοινωνικής διαπραγμάτευσης.

Η κοινωνική διαπραγμάτευση του νοήματος των διαφόρων εκδοχών ποδηλάτου απεικονίζεται με την σκοτεινή περιοχή του δεξιά διαγράμματος της εικόνας 1. Αυτή η σκοτεινή περιοχή αναπτύσσεται στο σχήμα της εικόνας 2.



Εικόνα 1.2: Σχετικές κοινωνικές ομάδες, προβλήματα και λύσεις στο μοντέλο SCOT. Οι «σχετικές κοινωνικές ομάδες», τα «προβλήματα», οι «λύσεις» και τα αντίστοιχα τεχνουργήματα απεικονίζονται το καθένα με το δικό του ειδικού σχήματος πλαίσιο. Έτσι τα «προβλήματα» έχουν πλαίσιο κυκλικού σχήματος, οι «λύσεις» πλαίσιο κανονικού εξαγωνικού σχήματος κ.ο.κ..[8]

[8] Πηγή: Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts...», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 418.

Οι διάφορες ισότιμες εκδοχές του τεχνουργήματος «ποδήλατο» συνυπήρχαν εντός ενός κοινωνικο-ιστορικού περιβάλλοντος που γινόταν αντιληπτό ως αποτελούμενο από «σχετικές κοινωνικές ομάδες» [Relevant Social Groups]. Αυτές οι «σχετικές κοινωνικές ομάδες» είχαν εντοπιστεί από τους Μπάικερ και Πιντς «εμπειρικά», δηλαδή μέσω των πρωτογενών πηγών και όπως φαίνεται στο σχήμα περιελάμβαναν υποκείμενα όπως οι «ηλικιωμένοι», οι «γυναίκες ποδηλάτισσες», οι «τουρίστες», οι «σπόρτσμεν» κλπ.[9] Κάθε τέτοια κοινωνική ομάδα ήταν «σχετική» με το τεχνούργημα «ποδήλατο» γιατί σχετιζόταν μέσω της χρήσης ή της αντίθεσης στη χρήση του ποδηλάτου. Οι «σχετικές κοινωνικές ομάδες» ερμήνευαν η κάθεμιά από την δική της ειδική σκοπιά το τεχνούργημα «ποδήλατο» και οι επιμέρους ερμηνείες τους εκφράζονταν ως ανίχνευση επιμέρους «προβλημάτων» που αφορούσαν τα δικά τους επιμέρους χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα οι «ποδηλάτισσες», ήταν η μόνη «σχετική κοινωνική ομάδα» που αντιλαμβανόταν το «πρόβλημα της ενδυμασίας», αφού το ποδήλατο «penny - farthing» δεν ήταν καθόλου φιλικό προς τη γυναικεία ενδυμασία. Το «πρόβλημα της ασφάλειας» από την άλλη, αφορούσε εξίσου τις «σχετικές κοινωνικές ομάδες» των «ηλικιωμένων», των «ποδηλατισσών» και των «τουριστών», όχι όμως και την «σχετική κοινωνική ομάδα» των «σπόρτσμεν» που ήταν εξαιρετικά ικανοποιημένοι με την ταχύτητα και την αρρενωπή αύρα του ποδήλατου «penny - farthing».

Σύμφωνα με τους Μπάικερ και Πιντς οι διάφορες εκδοχές του τεχνουργήματος «ποδήλατο» που συνυπήρχαν για λίγες δεκαετίες, δεν ήταν αποτυχημένες εκτροπές από μία κατά τα άλλα γραμμική εξελικτική πορεία. Αντιθέτως, ήταν ισότιμες εκδοχές ενός τεχνουργήματος που έγιναν αντικείμενο «κοινωνικής διαπραγμάτευσης». Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας που κράτησε αρκετά χρόνια, οι διάφορες εκδοχές «ερμηνεύτηκαν» από τη σκοπιά διαφορετικών «σχετικών κοινωνικών ομάδων». Προβλήματα ανιχνεύθηκαν με κοινωνικό τρόπο και τεχνικές λύσεις των προβλημάτων προτάθηκαν ξανά και ξανά. Καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας το τεχνούργημα «ποδήλατο» βρισκόταν υπό καθεστώς «ερμηνευτικής ευκαμψίας», δηλαδή, σύμφωνα με μια μεταγενέστερη διατύπωση χαρακτηριζόταν «από ρευστό, διαρκώς μεταβαλλόμενο χαρακτήρα», αφού «κάθε πρόβλημα και κάθε λύση, αμέσως μόλις εννοηθούν από κάποια σχετική κοινωνική ομάδα, μεταβάλλουν το νόημα του τεχνουργήματος, είτε η λύση εφαρμόζεται τελικά, είτε όχι».[10] Το τελικό

[9] Οι Μπάικερ και Πιντς ισχυρίζονταν ότι η σχηματική αναπαράσταση των «σχετικών κοινωνικών ομάδων» δεν ήταν εξαντλητική «λόγω έλλειψης χώρου». Πάντως στα χρόνια που ακολούθησαν δεν προσέθεσαν κάποια επιπλέον «σχετική κοινωνική ομάδα» στην ιστορία του ποδηλάτου, εκτός ίσως από την ομάδα που ονόμασαν «γενικό κοινό», με προφανή προβλήματα ως προς το τι ακριβώς «κοινωνική ομάδα» είναι το «γενικό κοινό». Ας σημειωθεί επίσης ότι οι «παραγωγοί» [producers] του σχήματος δεν εμφανίζονται στο κείμενο· βρίσκονται εκεί απλά για να σώσουν προσχήματα, να γεμίσουν κουτάκια κλπ. Σχετικά δες και Wiebe Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 19-100. Το «γενικό κοινό» κάνει την εμφάνισή του στη σελ. 84.

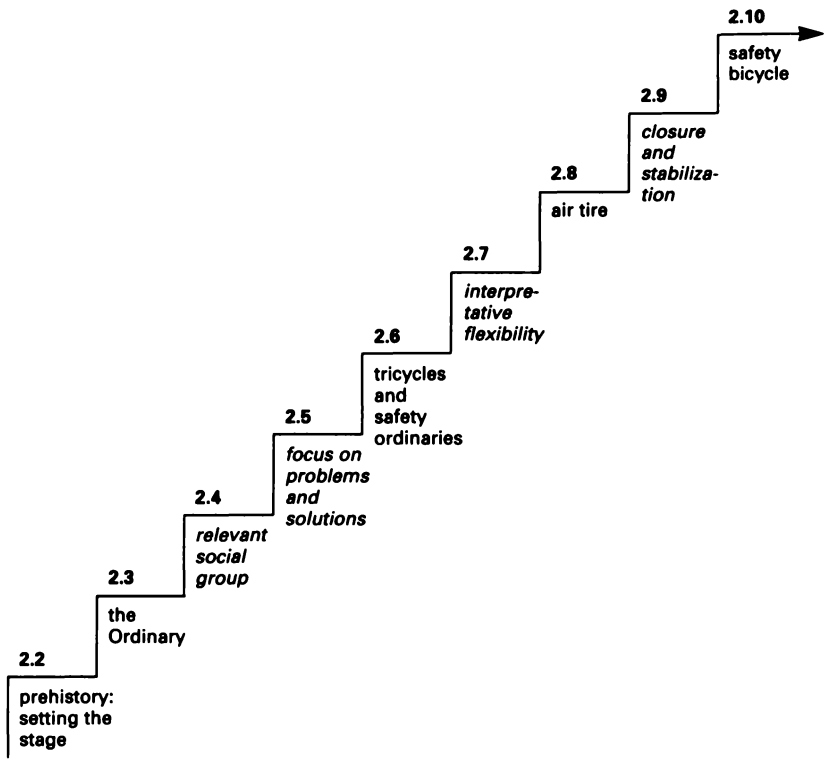
[10] Wiebe Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 52. Από το 1988 και μετά, και ειδικά σε αυτό το βιβλίο, ο Μπάικερ συμπλήρωσε το μοντέλο του προτείνοντας την έννοια του

τεχνούργημα που προέκυψε από αυτή τη διαδικασία δεν ήταν «το καλύτερο δυνατό» αλλά η συνισταμένη πολλών διαφορετικών κοινωνικών προβληματισμών και των αντίστοιχων τεχνικών λύσεων. Τελικά «η 'εφεύρεση' του ποδηλάτου ασφαλείας [safety bicycle] δεν ήταν ένα μεμονωμένο γεγονός (για παράδειγμα κάτι που συνέβη το 1884) αλλά μια διαδικασία διάρκειας 18 ετών».[11]

Στα χρόνια που ακολούθησαν την πρώτη του δημοσίευση το μοντέλο SCOT των Μπάικερ και Πιντς διαδόθηκε, εφαρμόστηκε και έγινε αντικείμενο επεξεργασίας. Η πιο ολοκληρωμένη του παρουσίαση βρίσκεται στο βιβλίο του Μπάικερ με τίτλο *Περί Ποδηλάτων, Βακελίτη και Λαμπτήρων* με ημερομηνία έκδοσης 1995. Εκεί το μοντέλο SCOT παρατίθεται με αυτοπεποίθηση σαν συνολικό μοντέλο ιστορικής εξέλιξης των τεχνουργημάτων, το οποίο μάλιστα μπορεί να παρουσιαστεί σαν ένα μοντέλο σταδίων: η αρχική εμφάνιση των διαφόρων εκδοχών του τεχνουργήματος συμβαίνει εντός ενός κοινωνικού περιβάλλοντος που αποτελείται από «σχετικές κοινωνικές ομάδες». Οι «σχετικές κοινωνικές ομάδες» ερμηνεύουν το τεχνούργημα, προβλήματα γινονται αντιληπτά και (τεχνικές) λύσεις προτείνονται. Οι τεχνικές λύσεις οδηγούν στην ανάδυση διαφορετικών ισότιμων εκδοχών και το τεχνούργημα εισέρχεται σε καθεστώς «ερμηνευτικής ευκαμψίας». Καθώς οι σχετικές κοινωνικές διαπραγματεύσεις εξελίσσονται, οι διαφορετικές «ερμηνείες» μειώνονται σε πλήθος, τα προβλήματα και οι προτεινόμενες λύσεις ενοποιούνται και συγκλίνουν προς μία και μοναδική ερμηνεία. Τελικά μια πλήρης ή μερική «ομοφωνία» επιτυγχάνεται σχετικά με το νόημα του τεχνουργήματος και η περίοδος της «ερμηνευτικής ευκαμψίας» λήγει με την «σταθεροποίηση» και το «κλείσιμο» του τεχνουργήματος. (εικ. 3).

«τεχνολογικού πλασίου», μια έννοια αντίστοιχη του κουνιανού «παραδείγματος» που αντιστοιχούσε στις επιμέρους προσλήψεις του τεχνουργήματος από τις «σχετικές κοινωνικές ομάδες». Η έννοια του τεχνολογικού πλαισίου υπήρξε λιγότερο επιτυχημένη (με την έννοια της υιοθέτησης από ερευνητές) από ό,τι οι υπόλοιπες και δεν επηρρεάζει το επιχείρημα που αναπτύσσεται εδώ, οπότε δεν θα μας απασχολήσει ιδιαίτερα.

[11] Wiebe Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 87.



Εικόνα 1.3: Η «κλιμακωτή» δομή του επιχειρήματος του Μπάικερ.[12]

Ο ίδιος ο Μπάικερ δεν θα παραδεχόταν ότι παρουσίαζε ηθελημένα το μοντέλο του ως ένα μοντέλο σταδίων. Άλλωστε η εικόνα 3 που παρέθετε στο βιβλίο του δεν είναι το ίδιο το μοντέλο του, αλλά «η δομή του κεφαλαίου» σε σχηματική μορφή. Στην πραγματικότητα βέβαια, είναι αυτή η κλιμακωτή μορφή που μένει εντυπωμένη στο μυαλό του αναγνώστη και είναι αυτή η μορφή με την οποία το μοντέλο SCOT έμεινε στα μυαλά των χιλιάδων φοιτητών που ήρθαν σε επαφή μαζί του κατά τη διάρκεια μεταπτυχιακών μαθημάτων. Το αποτέλεσμα είναι από επικοινωνιακή άποψη υποδειγματικό: ένα επιχείρημα που δύσκολα μπορεί να κατηγορηθεί για έλλειψη περιπλοκότητας και ταυτόχρονα μπορεί να συνοψιστεί και να εντυπωθεί στη μνήμη με τη μορφή ενός απλοϊκού σχήματος, ενώ την ίδια στιγμή ο συγγραφέας μπορεί να ισχυρίζεται ότι ουδεμία σχέση έχει με απλοϊκά σχήματα και θεωρίες σταδίων.[13]

---

[12] Πηγή: Wiebe Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 98.

[13] Ο Μπάικερ δεν ήταν υπεράνω τέτοιων τεχνασμάτων. Αρκεί να δει κανείς πώς τα τρία «B» του αγγλικού τίτλου του βιβλίου του, συνηχούν με το αρχικό «B» του επιθέτου του· είναι ένας τίτλος – μνημονικός κανόνας για αγγλόφωνους αναγνώστες. Ο συγγραφέας μένει αξέχαστος, ακόμη και αν δεν ξέρουμε πώς προφέρεται το «Bijker». Στην ίδια κατηγορία επικοινωνιακών τεχνασμάτων μπορούμε να συμπεριλάβουμε και το ίδιο το όνομα του «μοντέλου SCOT» που προφανώς έχει φτιαχτεί για να συνηχεί με τα αρχικά SHOT της αμερικανικής εταιρείας ιστορίας της τεχνολογίας. Ο Μπάικερ ενίοτε θεωρεί καλό να διαψεύδει έμμεσα το εσκεμμένο αυτής της συνήχησης δίχως να τον ρωτήσει κανένας. Σχετικά δες Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses», *Technology and Culture*, vol. 54, No. 3, Ιούλιος 2013, σελ. 603.

Εκτός από το *Περί Ποδηλάτων...*, το μοντέλο SCOT υιοθετήθηκε και εφαρμόστηκε σε σημαντικό βαθμό μεταξύ του 1984 και του 2000. Ο εμβληματικός συλλογικός τόμος με τίτλο *Η Κοινωνική Κατασκευή των Τεχνολογικών Συστημάτων* διέθετε έναν υπότιτλο χαρακτηριστικό των διαφόρων προσπαθειών «αναθεώρησης» της ιστοριογραφίας που εμφανίστηκαν από το 1980 και μετά: «Νέες Κατευθύνσεις στην Ιστορία και την Κοινωνιολογία της Τεχνολογίας».[14] Ο τόμος εκδόθηκε το 1987 και ο κατάλογος των συγγραφέων του ήταν ένας πλούσιος συνδυασμός καταξιωμένων και νεοφώτιστων ονομάτων του ερευνητικού πεδίου των σπουδών της τεχνολογίας.[15] Ο μάλλον βεβιασμένος χαρακτήρας της προσπάθειας συνδυασμού του νεόδμητου μοντέλου SCOT, από τη μια με την θεωρία των «τεχνολογικών συστημάτων μεγάλης κλίμακας» [large scale technological systems] του Τόμας Χιουζ [Thomas Hughes] και από την άλλη με τη θεωρία των «δρώντων – δικτύων» [actor – network theory] του Μπρούνο Λατούρ [Bruno Latour], ήταν εμφανής από την ύπαρξη τριών διαφορετικών εισαγωγικών κεφαλαίων.[16] Αλλά το βεβιασμένο της προσπάθειας περνούσε σε δεύτερη μοίρα μπροστά στην παρουσία των ίδιων των σημαντικών ερευνητών – και ειδικά του Τόμας Χιουζ – στον κατάλογο των περιεχομένων. Άλλωστε το μήνυμα της βεβιασμένης συνύπαρξης ήταν σαφές: σημαντικοί ερευνητές είχαν αποφασίσει να ενώσουν τις δυνάμεις τους παρά τις διαφορές τους, οπότε η σημασία του όλου εγχειρήματος ήταν αδιαμφισβήτητη. Από το 1987 και μετά το μοντέλο SCOT χρησιμοποιήθηκε σε πολλές διαφορετικές ιστοριογραφικές μελέτες, από τις συσκευές φυγοκέντρισης και τη χαλυβουργία μέχρι το αυτοκίνητο και τους διηπειρωτικούς πυραύλους· αν το 1991 οι πολέμιοί του ανησυχούσαν κόσμια ότι «είχε γίνει κάπως της μόδας», το 1996 μπορούσε να θεωρηθεί ξεχωριστή «σχολή». Το 2002 το SCOT αναμφισβήτητα «πουλούσε»

---

[14] Η ρητή προαναγγελία «νέων κατευθύνσεων» αποτελεί αδιάψευστο σημάδι των διαφόρων «αναθεωρητικών» εγχειρημάτων που άνθησαν από τη δεκαετία του ’80 και μετά σε ποικίλες ιστοριογραφικές περιοχές. Για τις προσπάθειες αναθεώρησης της ιστορίας του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου δες Χάγκεν Φλάισερ, *Οι Πόλεμοι της Μνήμης: Ο Β’ Παγκόσμιος Πόλεμος στη Δημόσια Ιστορία,* Νεφέλη, 2008. Μια μάλλον μικρότερης εμβέλειας προσπαθεια αναθεώρησης της ιστορίας των μηχανικών, που επίσης έλαβε χώρα στη δεκαετία του ’80, θα μας απασχολήσει στο τρίτο κεφάλαιο.

[15] Wiebe Bijker, Thomas Hughes & Trevor Pinch (eds), *The Social Construction of Technological Systems...*, όπ. πριν (υπ. 5).

[16] Η προσπάθεια απόδειξης κάποιας «συμβατότητας» μεταξύ των ιδεών του Χιουζ και του μοντέλου SCOT συνεχίστηκε καθόλη τη διάρκεια της δεκαετίας του ’90 με μάλλον πενιχρά αποτελέσματα, προφανώς σε μια προσπάθεια απόκτησης κύρους δια του συγχρωτισμού, όχι βέβαια δίχως τη συναίνεση του ίδιου του Χιούζ. Σχετικά μπορεί να δει κανείς τη σχετική επισήμανση στο David Edgerton, «Tilting at Paper Tigers», *British Journal for the History of Science,* Vol. 26, No. 1, 1993, σελ. 74· για το ίδιο θέμα, σε πιο ήπιους τόνους, δες Hans Klein & Daniel Lee Kleinman, «The Social Construction of Technology: Structural Considerations», *Science, Technology & Human Values,* Vol. 27, No. 1, Χειμώνας 2002, υπ. 3.

και οι σχετικές εργασίες ήδη αποτελούσαν «ένα πλούσιο και ποικίλο ερευνητικό σώμα».[17] Φυσικά, όπως συνέβη με όλες σχεδόν τις αναθεωρητικές προσπάθειες της δεκαετίας του '80, η κριτική δεν έλειψε.

1.1.2. Κριτικάροντας το ερευνητικό πρόγραμμα SCOT, 1986 - 2012

Οι κριτικές που δέχθηκε το μοντέλο SCOT από την πρώτη του διατύπωση και μετά μπορούν να χωριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Από τη μια έχουμε κριτικές που αμφισβητούν συγκεκριμένα εννοιολογικά εργαλεία του μοντέλου, όπως για παράδειγμα οι «σχετικές κοινωνικές ομάδες», καθώς και κριτικές που αφορούν την πραγματολογική εγκυρότητα των μελετών περιπτώσεως που προέκυψαν από το μοντέλο. Από την άλλη έχουμε πολύ λιγότερες κριτικές στα πλαίσια των οποίων το μοντέλο SCOT γίνεται αντιληπτό και εκτίθεται ως ιστορική και πολιτική διαδικασία που λαμβάνει χώρα στο εσωτερικό της κοινότητας των ιστορικών της τεχνολογίας.

Όσον αφορά το πρώτο είδος κριτικών, ήδη από το 1986 ο Στιούαρτ Ράσελ [Stewart Russel] κατέδειξε την αδυναμία του μοντέλου SCOT «να συσχετίσει τα συμβάντα του μικροεπιπέδου με ευρύτερες κοινωνικές δομές και διαδικασίες», καθώς και την «ανεπαρκή σύλληψη της κοινωνικής δομής» μέσω των κοινωνικών ομάδων. Όπως μάθαινε ο αναγνώστης προς το τέλος του άρθρου, αυτές οι μάλλον κρυπτικές διατυπώσεις εννοούσαν ότι το μοντέλο SCOT αδιαφορούσε να συσχετίσει το τεχνολογικό φαινόμενο με το καπιταλιστικό σύστημα κοινωνικής οργάνωσης.[18] Πέντε χρόνια αργότερα, ο Ρ. Μπιουκάναν, σίγουρα λιγότερο μαρξιστής από τον Ράσελ, αλλά μάλλον περισσότερο πειστικός στην κριτική του, κατηγόρησε το μοντέλο SCOT ότι εισήγαγε στην ιστορική αφήγηση «ένα συνονθύλευμα εννοιολογικών επινοήσεων που δεν προσθέτουν τίποτα στην κατανόησή μας»

---

[17] Η διατύπωση «κάπως της μόδας» ανήκει στον Ρ. Μπιουκάναν [R. Buchanan]· σχετικά δες R. A. Buchanan, «Theory and Narrative in the History of Technology», *Technology and Culture,* Vol. 32, No. 2, Part 1, Απρίλιος 1991, σελ. 366. Η εκτίμηση της εξέλιξης του μοντέλου SCOT σε «πλούσιο και ποικίλο ερευνητικό σώμα» το 2002 είναι από το Hans Klein & Daniel Lee Kleinman, «The Social Construction of Technology…», όπ. πριν (υπ. 16), σελ. 28. Το SCOT ως ξεχωριστή «σχολή», στο Trevor Pinch, «The Social Construction of Technology: A Review», στο Robert Fox (ed.), *Technological Change: Methods and Themes in the History of Technology,* Routledge, 1996, σελ. 17. Ότι το SCOT «πουλάει» είναι μια εκτίμηση του Nick Clayton· σχετικά δες Nick Clayton, «SCOT: Does It Answer?», *Technology and Culture,* Vol. 43, No. 2, Απρίλιος 2002, σελ. 351. Ενδεικτικές εφαρμογές του μοντέλου SCOT που μας απασχόλησαν κατά τη συγγραφή του παρόντος είναι το Boelie Elzen, «Two Ultracentrifuges: A Comparative Study of the Social Construction of Artifacts», *Social Studies of Science,* Vol. 16, 1986· επίσης το Donald MacKenzie, *Inventing Accuracy: A Historical Sociology of Nuclear Missile Guidance,* MIT Press, 1990· επίσης το Wiebe Bijker & John Law (eds.), *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change,* MIT Press, 1992· επίσης το Ronald Kline & Trevor Pinch, «Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States», *Technology and Culture,* Vol. 37, No. 4, Οκτώβριος 1996· επίσης το Paul Rosen, «The Social Construction of Mountain Bikes: Technology and Postmodernity in the Cycle Industry», *Social Studies of Science,* Vol. 23, 1993.

[18] Stewart Russel, «The Social Construction of Artefacts: A Response to Pinch and Bijker», *Social Studies of Science,* Vol. 16, No. 2, Μάιος 1986, σελ. 332, 339.

και ότι στην πορεία «η πραγματική ιστορία του ποδηλάτου» απλά θάβεται υπό το βάρος άχρηστων «νέων εννοιών», όπως το «τεχνολογικό πλαίσιο» που «παλιά το αποκαλούσαμε απλά 'ομαδικό πνεύμα' ή χρησιμοποιούσαμε κάποιον άλλον αντίστοιχο άκακο όρο», τώρα όμως «συσκοτίζεται και αποκτά τον ντετερμινιστικό χαρακτήρα της αφηρημένης έννοιας, όπως υπονοείται από τη χρήση των λέξεων 'τεχνολογικό πλαίσιο'». Τελικά, κατέληγε ο Μπιουκάναν, μέσα στην καταιγίδα της (προερχόμενης από τη «θεωρία των συστημάτων») νέας ορολογίας, τα ιστορικά γεγονότα καταλήγουν να προσαρμόζονται στις έννοιες του μοντέλου SCOT και όχι το αντίθετο.[19] Στην κριτική εναντίον του SCOT πρέπει να προστεθούν οι κατηγορίες του Νικ Κλέιτον που το 2002 υποστήριξε ότι η ιστορία του ποδηλάτου που παρέθεταν οι Μπάικερ και Πιντς χαρακτηριζόταν από πληθώρα πραγματολογικών σφαλμάτων, καθώς και οι επανορθωτικές προσπάθειες των Κλάιν και Κλάινμαν σύμφωνα με τις οποίες παρότι το μοντέλο SCOT υπήρξε «πηγή έμπνευσης», απαιτείται μια προσέγγιση που να επιτρέπει «την εκτίμηση της σχετικής ικανότητας των διαφορετικών δρώντων να καθορίσουν την κατασκευή των τεχνουργημάτων», μια διατύπωση που εννοούσε ότι στα πλαίσια του μοντέλου SCOT το ζήτημα της διαφορετικής κοινωνικής ισχύος των επιμέρους «σχετικών κοινωνικών ομάδων» έτεινε να λαμβάνεται πλημμελώς υπ' όψη.[20]

Από αυτή τη σκοπιά, θα μπορούσαμε να επισημάνουμε ένα επιπλέον προβληματικό σημείο. Πρόκειται για τον τρόπο με τον οποίο το μοντέλο SCOT πραγματευόταν «τη συσχέτιση κάποιου τεχνουργήματος με το ευρύτερο κοινωνικοπολιτικό περιβάλλον».[21] Οι Μπάικερ και Πιντς, παρότι θεωρούσαν ότι αυτή η συσχέτιση αποτελούσε «το τρίτο στάδιο του ερευνητικού [τους] προγράμματος», ασχολούνταν μαζί της μόλις για μία παράγραφο. Εκεί αναγνώριζαν ότι ελάχιστα είχαν γίνει σχετικά με το θέμα «ειδικά από τις σύγχρονες κοινωνιολογικές μελέτες», και παρέπεμπαν το ζήτημα στο μέλλον αφού το μοντέλο τους «φαιν[όταν] να προσφέρει» δυνατότητες «συσχετισμού μεταξύ του ευρύτερου πλαισίου και του περιεχομένου της τεχνολογίας». Με άλλα λόγια, το μοντέλο SCOT ελάχιστα είχε να προσφέρει στη συσχέτιση του τεχνουργήματος με το ευρύτερο ιστορικό, κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο.

Πρόκειται για ενός είδους έλλειψη που όσο σκέφτεται κανείς το νόημά της, τόσο αυτή καθίσταται σοβαρότερη. Γιατί αυτό που ονοματιζόταν με τον όρο «πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο» ήταν στην πραγματικότητα οι πραγματικές ιστορικές συγκυρίες εντός των οποίων

---

[19] R. A. Buchanan, «Theory and Narrative in the History of Technology…», όπ. πριν (υπ. 17), σελ. 371, 374.

[20] Nick Clayton, «SCOT: Does It Answer?..., όπ. πριν (υπ. 17). Hans Klein & Daniel Lee Kleinman, «The Social Construction of Technology…», όπ. πριν (υπ. 16), σελ. 46.

[21] Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts…», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 428 – 429.

εμφανίζονταν και χρησιμοποιούνταν τα τεχνουργήματα. Οπότε εκείνο που παραδέχονταν στην πραγματικότητα οι Μπάικερ και Πιντς ήταν ότι το μοντέλο τους αντιμετώπιζε τα «τεχνουργήματα» σαν αυτά να βρίσκονταν εκτός του πραγματικού κόσμου. Όντως, στην περίπτωση της κατά Μπάικερ ιστορίας του ποδηλάτου, ελάχιστα ενδιέφερε η ευρύτερη ιστορική συγκυρία, δηλαδή τα συγκλονιστικά μακροϊστορικά γεγονότα και διαδικασίες που, για να χρησιμοποιήσουμε τους όρους του Έρικ Χόμπσμπωμ [Eric Hobsbawm], σημάδεψαν το πέρασμα από «την Εποχή των Αυτοκρατοριών» προς την «Εποχή των Άκρων». Η πορεία προς τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, η ραγδαία εκμηχάνιση της παραγωγής και της αναπαραγωγής που σηματοδότησε τη δεύτερη βιομηχανική επανάσταση, η παγκόσμια μετανάστευση εκατομμυρίων εργατών, όλα αυτά χάνονταν. Ο αντικαταστάτης ήταν μάλλον πενιχρός: μια αντίληψη της ιστορίας του ποδηλάτου μέσα από τα μάτια διαφόρων ειδών «καταναλωτή» σε μια εποχή που ο όρος δεν είχε καλά καλά αναδυθεί με το σημερινό του νόημα. Μια αντίληψη της τεχνολογίας τεχνητά υπερεθνική, περισσότερο κατάλληλη για να ταιριάξει με τις ιδεολογίες περί «παγκοσμιοποίησης» του τέλους του εικοστού αιώνα, παρά με τις ιμπεριαλιστικές και εθνικιστικές ιδεολογίες και πρακτικές των αρχών του. Τέλος μια αντίληψη παγερά αδιάφορη για ο,τιδήποτε είχε να κάνει με τη σκοπιά των παραγωγικών διαδικασιών και της εργασίας.

Η αποσυσχέτιση της μεθόδου από το ευρύτερο ιστορικό και κοινωνικό πλαίσιο ήταν ένα σημείο με πολύ σημαντικότερες συνέπειες από ό,τι άφηναν να φανεί οι Μπάικερ και Σκοτ. Ο Τζον Στοντενμάιερ [John Staudenmaier], που την χρονιά εμφάνισης του πρώτου άρθρου των Μπάικερ και Πιντς προσπάθησε να συνοψίσει τα προβλήματα και το μέλλον της ιστοριογραφίας της τεχνολογίας στις ΗΠΑ, θεωρούσε ότι αυτή η αποσυσχέτιση αποτελούσε μεθοδολογικό χαρακτηριστικό όλων των «μύθων της προόδου» που είχαν διατυπωθεί από τον Ρενέ Ντεκάρτ και μετά.[22] Κι όμως, για τους Πιντς και Μπάικερ, η ίδια έλλειψη ήταν εύκολα επιδιορθώσιμη, μόλις και μετά βίας άξια να καταλάβει την έκταση μιας παραγράφου, σε κάθε περίπτωση αμελητέα. Η πραγματική ιστορία της υιοθέτησης του μοντέλου τους απέδειξε ότι τα πράγματα δεν ήταν έτσι. Σήμερα, οι Σπουδές της Τεχνολογίας πάσχουν χαρακτηριστικά ακριβώς στο σημείο της ένταξης των ιστοριογραφικών τους αφηγήσεων στο «ευρύτερο πλαίσιο».[23]

---

[22] Σχετικά δες John Staudenmaier, «What SHOT Hath Wrought and What SHOT Hath Not: Reflections on Twenty-Five Years of the History of Technology», *Technology and Culture*, Vol. 25, No. 4, Οκτώβριος 1984, σελ. 708 – 710.

[23] Δες για παράδειγμα Silvia Cassamagnaghi, Giovanni Moretto, Michael Frederick Wagner, «The Establishment of a Car-Based Leisure Regime in Twentieth Century Europe: Appropriating the Automobile for Mass Consumption in Denmark, Italy and the Soviet Union», *Paper Presented at the 4th Tensions of Europe Plenary Conference: Technology & East-West Relations: Transfers, Parallel Histories and the European Laboratory, Sofia, Bulgaria*, Aalborg Universitet, 2010, σελ. 7 - 8. Όπως μαθαίνουμε από αυτό το δημοσιευμένο κείμενο, που συζητήθηκε σε πανευρωπαϊκό συνέδριο των

Εκτός όμως από κριτικές του είδους που περιγράψαμε έως εδώ, δηλαδή κριτικές που εστίαζαν στις μεθοδολογικές και πραγματολογικές ελλείψεις του μοντέλου SCOT και των μελετών περιπτώσεως που το εφάρμοζαν, υπήρξαν και δύο άλλες, πολύ σημαντικότερες από τη σκοπιά της παρούσας εργασίας, που εστίασαν σε ενός είδους έμμεση αποκάλυψη του ιδιαίτερου πολιτικού χαρακτήρα του μοντέλου SCOT. Αυτές οι δύο κριτικές δημοσιεύτηκαν αμφότερες το 1993 και προέρχονταν από τον Λάνγκτον Γουίνερ [Langdon Winner] και τον Ντέιβιντ Έντζερτον [David Edgerton].[24]

Ο Γουίνερ ήταν ήδη καταξιωμένος ερευνητής του πεδίου των μελετών της τεχνολογίας από την οπτική των ανθρωπιστικών επιστημών. Το 1980, σε μια ιστορική πραγμάτευση των γεφυρών του σιδηροδρόμου της Νέας Υόρκης, είχε υποστηρίξει ότι ο σχεδιαστής τους, Ρόμπερτ Μόζες [Robert Moses] είχε φροντίσει να τις σχεδιάσει αρκετά χαμηλές ώστε η διέλευση των λεωφορείων κάτω τους να καθίσταται αδύνατη. Στόχος του Μόζες ήταν η απαγόρευση της διέλευσης των λεωφορείων (του βασικού μέσου μεταφοράς που χρησιμοποιούσαν οι αφροαμερικανοί της πόλης) και κατά συνέπεια η τεχνοπολεοδομική ενίσχυση και επιβολή των φυλετικών διαχωρισμών. Η γενική θέση που προέκυπτε από την ιστορία του Μόζες και των γεφυρών του ήταν ότι «τα τεχνικά πράγματα έχουν πολιτικές ιδιότητες», ότι συγκεκριμένες κοινωνικές σχέσεις εξουσίας παίρνουν σάρκα και οστά στο πρόσωπο της υλικότητας των τεχνουργημάτων.[25]

Η κριτική που άσκησε ο Γουίνερ στο μοντέλο SCOT ξεκινούσε από τις αντιλήψεις εκείνου του παλαιότερου άρθρου. Κατά τη γνώμη του, το μοντέλο SCOT χαρακτηριζόταν από «έλλειψη και κατά τα φαινόμενα πραγματική απέχθεια για οτιδήποτε μοιάζει με αξιολογική στάση καθώς και για οποιεσδήποτε πολιτικές ή ηθικές αρχές θα μπορούσαν να

ιστορικών της τεχνολογίας το 2010, η κατάργηση των συνοριακών ελέγχων τον Μάιο του 1914 επέτρεψε στους Δανούς τουρίστες - αυτοκινητιστές να εκδράμουν σε ολόκληρη την Ευρώπη, πράγμα που πιστοποιείται από την αρθρογραφία του Frederick Bagge, τότε πρόεδρου του δανέζικου ομίλου αυτοκινητιστών. «Δυστυχώς όμως», σχολιάζουν οι συγγραφείς τα γραπτά του Bagge, «το ξέσπασμα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου μόνο μια εβδομάδα αργότερα έβαλε τέλος σε τούτες τις νέες δυνατότητες οδηγώντας στο οριστικό κλείσιμο των συνόρων με τη Γερμανία. Εξαιτίας του πολέμου η Νορβηγία ανακαλύφθηκε ως νέος προορισμός αυτοκινητιστικού τουρισμού (…)». Σχεδόν τριάντα χρόνια έπειτα από τη διαπίστωση της «μικρής έλλειψης» του μοντέλου SCOT, ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος και η εξέλιξη της εκδρομικής μανίας του κυρίου Bagge παρουσιάζονται με άνεση ως δύο διαδικασίες τόσο ξένες μεταξύ τους που θα μπορούσαν να έχουν εξελιχθεί σε δύο διαφορετικούς κόσμους. Το χρήσιμο άρθρο των Cassamagnaghi (κ. α.) μου επισημάνθηκε από τον Κώστα Βατέ κατά τη διάρκεια του σεμιναρίου των υποψηφίων διδακτόρων του ΜΙΘΕ. Θα ήθελα να τον ευχαριστήσω και από εδώ.

[24] Langdon Winner, «Upon Opening the Black Box and Finding it Empty: Social Constructivism and the Philosophy of Technology», *Science, Technology and Human Values*, Vol. 18, No. 3 (Καλοκαίρι 1993)· επίσης David Edgerton, «Tilting at Paper Tigers…», όπ. πριν (υπ. 16).

[25] Langdon Winner, «Do Artifacts Have Politics?», *Daedalus*, Vol. 109, No. 1, Χειμώνας 1980, σελ. 121. Επίσης μπορεί να δει κανείς το προηγούμενο βιβλίο του ίδιου, Langdon Winner, *Autonomous Technology: Technics out of Control as a Theme in Political Thought*, MIT Press, 1977.

βοηθήσουν να κρίνουμε τις δυνατότητες που αντιπροσωπεύουν οι διάφορες τεχνολογίες».[26] Αυτού του είδους η πλουραλιστική «αμεροληψία», καλά γειωμένη στις εξελίξεις της πολιτικής επιστήμης της εποχής και μεθοδολογικά ενσωματωμένη στην τεχνητή «ισοτιμία» των «σχετικών κοινωνικών ομάδων», αφαιρούσε κάθε έδαφος κριτικής προς την τεχνολογία και συγκροτούσε μία προσέγγιση του τεχνολογικού φαινομένου που «κατά πάσα πιθανότητα θα χειροκροτούνταν από τον [ρατσιστή κατασκευαστή γεφυρών] Ρόμπερτ Μόζες».[27] Εν τω μεταξύ, η κατά SCOT «πλουραλιστική» προσέγγιση της τεχνολογίας, πρωτοφανής μεταξύ των κριτικών προσεγγίσεων της τεχνολογίας που εμφανίστηκαν από τον 19ο αιώνα και μετά, είχε εμφανιστεί εντός μιας δύσκολης και ιδιόμορφης ιστορικής συγκυρίας. Ο Γουίνερ δεν περιέγραφε λεπτομερώς τη συγκυρία της συγγραφής του άρθρου του (λίγο μετά το τέλος του ψυχρού πολέμου) παρά με μια γενικόλογη αναφορά στα ποικίλα «κοινωνικά και περιβαλλοντικά δεινά» που εκδηλώνονταν παγκοσμίως· όμως η τελική του ρητορική ερώτηση ήταν πλήρης νοήματος: «Πόσο τραγικό θα ήταν αν, ακριβώς στη στιγμή της μεγαλύτερης πρόκλησης, πολλοί επιφανείς μελετητές της τεχνολογίας και της κοινωνίας οπισθοχωρούσαν σε έναν μπλαζέ αποπολιτικοποιημένο σχολαστικισμό;».[28]

Την ίδια χρονιά με τον Γουίνερ, ο Ντέιβιντ Έντζερτον χρησιμοποίησε την αφορμή μιας ολιγοσέλιδης βιβλιοκριτικής του βιβλίου του Ντόναλντ Μακένζι [Donald MacKenzie] *Η Εφεύρεση της Ακρίβειας* για να ασκήσει κριτική στο μοντέλο SCOT. Έπειτα από μια σύντομη θετική αποτίμηση του ίδιου του βιβλίου, ο Έντζερτον προχωρούσε σε σκληρή κριτική των θεωρητικών προκείμενων του Μακένζι, δηλαδή του μοντέλου SCOT. Σύμφωνα με τον Έντζερτον το μοντέλο SCOT αποτελούσε «υποστροφή» [retrogression] στην προσπάθεια κατανόησης της τεχνολογίας γιατί ασκούσε υπόρρητη μομφή σε «προϋπάρχουσες συμβατικές προσεγγίσεις της τεχνολογίας που [είχαν] ήδη αποδείξει τη χρησιμότητά τους». Το πρόβλημα εδώ δεν βρισκόταν τόσο στη «μομφή», όσο στο «υπόρρητη», δηλαδή στον τρόπο με τον οποίο οι υποστηρικτές του SCOT συμπεριφέρονταν προς τις εναλλακτικές μεθόδους της ιστορίας της τεχνολογίας. «Το SCOT είναι με μία έννοια γενναιόδωρο», ειρωνευόταν ο Έντζερτον: «επιτρέπει και σε άλλους να φτάσουν στα ίδια αποτελέσματα χρησιμοποιώντας διαφορετικές μεθόδους. Ούτε όμως τιμά αυτές τις εναλλακτικές μεθόδους, ούτε φροντίζει να διαχωριστεί ρητά από αυτές». Τελικά, με ειρωνικό τρόπο, το SCOT αποτελούσε μια προσπάθεια «κοινωνικής επιστημονικοποίησης της μελέτης της τεχνολογίας». Προσπαθούσε «να εισάγει ένα επιχείρημα ‘βέλτιστης μεθοδολογίας’ [one best way] ενώ την ίδια στιγμή υποτιμ[ούσε] ή αγνο[ούσε] μεγάλο μέρος της θεωρητικής και εμπειρικής δουλειάς που [είχε]

---

[26] Langdon Winner, «Upon Opening the Black Box…», όπ. πριν (υπ. 24), σελ. 371.

[27] Langdon Winner, «Upon Opening the Black Box…», όπ. πριν (υπ. 24), σελ. 374.

[28] Langdon Winner, «Upon Opening the Black Box…», όπ. πριν (υπ. 24), σελ. 376.

ήδη συντελεστεί στο πεδίο της μελέτης της τεχνολογίας». Όσο για τα οφέλη που προέκυπταν από τη διάδοση του μοντέλου, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι το μοντέλο SCOT δεν είχε να προσφέρει παρά νύξεις περί της στενής σχέσης της τεχνολογίας με τα ανθρώπινα, «ένα γεγονός γνωστό από πολύ παλιά».[29]

Οι κριτικές των Έντζερτον και Γουίνερ ήταν στην πραγματικότητα πολύ σκληρότερες από όσο άφηναν να φανεί οι διατυπώσεις τους. Αντί να ακολουθήσουν τις υπόλοιπες κριτικές και να αμφισβητήσουν την εγκυρότητα, τη χρησιμότητα ή την πληρότητα συγκεκριμένων εργαλείων και εφαρμογών του μοντέλου SCOT, όπως οι «σχετικές κοινωνικές ομάδες», η πραγματολογική τεκμηρίωση, και η αδυναμία σύνδεσης με το «ευρύτερο πλαίσιο», οι Έντζερτον και Γουίνερ επιτέθηκαν στο μοντέλο SCOT επισημαίνοντας ή υπονοώντας πως στην πραγματικότητα επρόκειτο για τμήμα μιας συγκεκριμένης πολιτικής και ιστορικής διαδικασίας. Κατά τη γνώμη τους, ο στόχος του μοντέλου SCOT δεν ήταν η βελτίωση των ιστοριογραφικών πρακτικών, αλλά ενός είδους πολιτική κυριαρχία εντός της κοινότητας των ιστορικών της τεχνολογίας. Μάλιστα αυτή η επιδίωξη δεν διατυπωνόταν ρητά από τους υποστηρικτές του SCOT, αλλά ερχόταν εις πέρας με πλάγιους τρόπους: «Είναι μια μέθοδος που μπορεί κανείς εύκολα να την παρουσιάσει σε μεταπτυχιακούς φοιτητές – ειδικά σε εκείνους που χαρακτηρίζονται από έλλειψη φαντασίας και χρειάζονται ένα συμπαγές εννοιολογικό πλαίσιο για να ξεκινήσουν – και έπειτα να αναμένει να καταλήξουν σε συγκεκριμένες εμπειρικές μελέτες περί της 'κοινωνικής κατασκευής' συγκεκριμένων τεχνολογιών», σημείωνε ο Γουίνερ καθώς απαριθμούσε τις «θετικές» όψεις του μοντέλου SCOT.[30] Δηλαδή – αν μια τέτοια παρατήρηση χρειάζεται επεξήγηση – το μοντέλο SCOT δεν κυριαρχούσε λόγω της μεθοδολογικής του ρώμης, αλλά γιατί αποτελούσε έναν οργανωμένο τρόπο συμβιβασμού και συνδιαλλαγής με τη μετριότητα. Μάλιστα η γενική του υιοθέτηση βασιζόταν ακριβώς στην πληθυσμιακή κυριαρχία της μετριότητας εντός των εκπαιδευτικών και ερευνητικών διαδικασιών. Τελικά βέβαια, ούτε ο Γουίνερ, ούτε ο Έντζερτον πίστευαν ότι αυτού του είδους η πολιτική θα είχε ιδιαίτερη επιτυχία: «Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι καλή πολιτική να λες στους ανθρώπους ότι τους λείπει η σωστή θεωρία, και είναι ακόμη χειρότερη πολιτική να τους λες πως είναι πιο ηλίθιοι [stupid] από ό,τι πραγματικά είναι», προειδοποιούσε ο Έντζερτον προς πάσα κατεύθυνση.[31]

---

[29] David Edgerton, «Tilting at Paper Tigers…», όπ. πριν (υπ. 16), σελ. 73, 74, 75.

[30] Langdon Winner, «Upon Opening the Black Box…», όπ. πριν (υπ. 24), σελ. 366.

[31] David Edgerton, «Tilting at Paper Tigers…», όπ. πριν (υπ. 16), σελ. 73. Η συγκεκριμένη παρατήρηση υποτίθετο πως αφορούσε τη σχέση μεταξύ του αντιπυρηνικού κινήματος και της ιδεολογίας του τεχνολογικού ντετερμινισμού. Αν όμως ληφθεί υπ' όψη ο χαρακτηριστικά δίσημος χαρακτήρας διαφόρων διατυπώσεων του συγκεκριμένου άρθρου, η εισαγωγή της πρότασης («σε κάθε περίπτωση»…) καθώς και η θέση της στο κείμενο (αμέσως πριν την διαπίστωση ότι «το SCOT

Η θέση σύμφωνα με την οποία το μοντέλο SCOT ήταν πολύ λιγότερο ιστοριογραφική μεθοδολογία και πολύ περισσότερο πολιτική στρατηγική που εφαρμόστηκε σε μια συγκεκριμένη ιστορική συγκυρία, μπορεί να επαληθευθεί με μια ματιά στο πρώτο εμβληματικό άρθρο των Μπάικερ και Πιντς. Η προσπάθειά τους να περιγράψουν το πεδίο των σπουδών της τεχνολογίας όπως αυτό είχε το 1984, είναι διαφωτιστική. Διαχώριζαν τα σχετικά ερευνητικά πεδία σε «σπουδές καινοτομίας» [innovation studies], «ιστορία της τεχνολογίας» και «κοινωνιολογία της τεχνολογίας». Από αυτή την πλούσια σοδειά κατευθύνσεων όμως, το πραγματικό στάρι αποδεικνυόταν λιγοστό. Οι μεν «σπουδές καινοτομίας» στο σύνολό τους αγνοούσαν το «τεχνολογικό περιεχόμενο» και αναλώνονταν σε γραμμικές αφηγήσεις, οπότε δεν μοιράζονταν τους στόχους των Μπάικερ και Πιντς. Η πολλά υποσχόμενη «κοινωνιολογία της τεχνολογίας» περιελάμβανε την «ακόμη αδημοσίευτη» δουλειά του Μισέλ Καλόν [Michel Callon], καθώς και τη δουλειά του ίδιου του Μπάικερ, που επίσης δεν είχε δημοσιεύσει τίποτα, τουλάχιστον στα αγγλικά. Το μόνο ενδιαφέρον που απέμενε από τις υπάρχουσες δουλειές σχετικά με τη σχέση τεχνολογίας και κοινωνίας ήταν ένα τμήμα της ιστορίας της τεχνολογίας, δηλαδή η πρόσφατη τότε δουλειά του Τόμας Χιουζ, καθώς και οι εργασίες συγκεκριμένων μαρξιστών ιστορικών της τεχνολογίας, δηλαδή του Μέριτ Ρόου Σμιθ [Merrit Roe Smith], του Ντέιβιντ Νομπλ [David Noble] και του Ουίλιαμ Λαζόνικ [William Lazonick] που ήδη είχαν καταθέσει θεωρητικές προτάσεις και μελέτες περιπτώσεως γύρω από τη σχέση μεταξύ ιστορίας της τεχνολογίας και ιστορίας των καπιταλιστικών κοινωνιών, οι δύο από τους τρεις με τη μορφή βιβλίων.[32] Η ίδια κατάσταση θα μπορούσε να περιγραφεί δίχως περιττές περιπλοκές με τη φράση «είναι 1984 και κανείς δεν έχει να πει κάτι άξιο λόγου γύρω από τη σχέση τεχνολογίας και κοινωνίας εκτός από τους μαρξιστές ιστορικούς της τεχνολογίας και τον Τόμας Χιουζ» (και φυσικά εκτός από την – επίσης μαρξιστική – εργατική ιστορία με την οποία οι Μπάικερ και Πιντς απαξιούσαν να ασχοληθούν).[33] Και όμως, μόλις τρία χρόνια αργότερα, όταν το ίδιο άρθρο

αποτελεί υποστροφή»), η ίδια παρατήρηση θα μπορούσε άνετα να αφορά τη σχέση μεταξύ των υποστηρικτών του μοντέλου SCOT και της κοινότητας των ιστορικών της τεχνολογίας.

[32] Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts…», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 404 - 405, υπ. 45, 46. Τα βιβλία και άρθρα που αναφέρονταν εκεί ήταν τα Merritt Roe Smith, *Harper's Ferry Armory and the New Technology*, Cornell University Press, 1977· David Noble, «Social Choice in Machine Design: The Case of Automatically Controlled Machine Tools», στο Andrew Zimbalist (ed.), *Case Studies in the Labor Process*, Montly Review Press, 1979· William Lazonick, «Industrial Relations and technical Change: The Case of the Self-Acting Mule», *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 3, 1979. Την ίδια χρονιά με το άρθρο των Μπάικερ και Πιντς το άρθρο του Νομπλ δημοσιεύθηκε με τη μορφή βιβλίου· David Noble, *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Oxford University Press, 1984. Είχε προηγηθεί το David Noble, *America by Design: Science, Technology and the Rise of Corporate Capitalism*, Oxford University Press, 1979 (Α' Έκδοση, Alfred A. Knopf, Inc, 1977).

[33] Ενδεικτικά για την έως τότε συνεισφορά της μαρξιστικής εργατικής ιστορίας στο ζήτημα της σχέσης μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας, δες David Montgomery, *Worker's Control in America: Studies in the History of Work, Technology and Labor Struggles*, Cambridge University Press, 1979· επίσης

δημοσιεύθηκε ξανά στη συλλογή κειμένων *Η Κοινωνική Κατασκευή των Τεχνολογικών Συστημάτων,* και ενώ οι υποστηρικτές του SCOT μπορούσαν να αρχίσουν να χαρακτηρίζονται «εγωκεντρικά ηγεμονικοί», τα ονόματα του Ντέιβιντ Νομπλ, του Μέριτ Ρόου Σμιθ και του Ουίλιαμ Λαζόνικ είχαν αρχίσει να εξαφανίζονται από τις υποσημειώσεις.[34] Αυτή η εξαφάνιση υποδήλωνε μια ευρύτερη μετάβαση των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας από την κυριαρχία του μαρξισμού στην κυριαρχία της «κατασκευασιοκρατίας». Αναμφίβολα πάντως, η μέθοδος με την οποία ήρθε εις πέρας αυτή η «αλλαγή παραδείγματος» είχε μεγάλη σχέση με τη σιωπηλή απόκρυψη που επεσήμανε ο Έντζερτον (ούτε τιμούν τις υπάρχουσες μεθόδους – ούτε διαχωρίζονται ρητά από αυτές), καθώς και με την πολιτική χρήση της μετριότητας που υπονοούσε ο Γουίνερ. Αλλά δεν χρειάζεται να αναλωθούμε σε υποθέσεις. Τελικά η πορεία του μοντέλου SCOT προς την επικράτηση συνοψίστηκε διορατικά και δημοσίως από τον Βάιμπε Μπάικερ. Είχαν περάσει σχεδόν τριάντα χρόνια από την δημοσίευση του πρώτου σχετικού άρθρου.

1.1.3. Αποτιμώντας το ερευνητικό πρόγραμμα SCOT, 2012

Δεν θα ήταν ιδιαίτερα τραβηγμένο να υποστηρίξει κανείς ότι το «μετάλλιο Λεονάρντο ντα Βίντσι» είναι για τους ιστορικούς της τεχνολογίας ό,τι είναι το βραβείο Νομπέλ για τους φυσικούς. Το μετάλλιο απονέμεται σχεδόν κάθε χρόνο από την αμερικανική Εταιρεία για την Ιστορία της Τεχνολογίας [Society for the History of Technology – SHOT] σε «άτομα με εξαιρετική συνεισφορά στην ιστορία της τεχνολογίας, μέσω έρευνας, διδασκαλίας, εκδόσεων και άλλων δραστηριοτήτων». Η σχετική απονομή είναι μια παράδοση που ξεκίνησε το 1962

Andrew Zimbalist (ed.), *Case Studies in the Labor Process,* Montly Review Press, 1979· επίσης το παραγνωρισμένο από τους ιστορικούς της τεχνολογίας Raphael Samuel, «Workshop of the World: Steam Power and Hand Technology in Mid - Victorian Britain», *History Workshop,* No. 3 (Άνοιξη 1977). Μια ματιά στα περιοδικά *Labor History* και *History Workshop* πριν το 1980 είναι επίσης διαφωτιστική· το θέμα θα μας απασχολήσει εκτενώς παρακάτω.

[34] Ο χαρακτηρισμός «εγωκεντρικά ηγεμονικοί» από το Langdon Winner, «Upon Opening the Black Box…», όπ. πριν (υπ. 24), σελ. 364. Για «την αλαζονεία και την υπεροψία πολλών εκφραστών και υποστηρικτών των νέων απόψεων», δες Κώστας Γαβρόγλου, *Το Παρελθόν των Επιστημών ως Ιστορία,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2013, (Α' Έκδοση 2004), σελ. 234. Οι παραλλαγμένες υποσημειώσεις εντοπίζονται αν συγκρίνει κανείς το Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts…», όπ. πριν (υπ. 5), με το Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other», στο Wiebe Bijker, Thomas Hughes & Trevor Pinch (eds), *The Social Construction of Technological Systems…,* όπ. πριν (υπ. 5). Ιδιαίτερα εντυπωσιακή είναι η περίπτωση της υποσημείωσης 101 του πρώτου κειμένου που επανεμφανίζεται ως υποσημείωση 38 του δεύτερου κειμένου, αφού έχει προηγηθεί κάθαρση από μαρξιστικές επιρροές. Ας σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη υποσημείωση αφορούσε τη μόνιμη έλλειψη του μοντέλου SCOT που επισημάναμε παραπάνω, δηλαδή τη σχέση της ιστορίας της τεχνολογίας με το «ευρύτερο πλαίσιο».

και οι κατά καιρούς τιμηθέντες είναι σεβαστοί και πασίγνωστοι μεταξύ των ιστορικών της τεχνολογίας.[35]

Ο ιστορικός της τεχνολογίας που επιλέχθηκε το 2012 για να τιμηθεί με το μετάλλιο Λεονάρντο ντα Βίντσι ήταν ο Βάιμπε Μπάικερ. Είχαν περάσει σχεδόν τριάντα χρόνια από τη δημοσίευση του πρώτου άρθρου παρουσίασης του «μοντέλου SCOT», οι εμπειρίες είχαν συσσωρευθεί και η συνείδηση των μεθόδων είχε ωριμάσει. Η ομιλία που εκφώνησε ο Μπάικερ προς την αμερικανική Εταιρεία για την Ιστορία της Τεχνολογίας επ' αφορμή της απονομής του μεταλλίου αποδεικνύεται χρήσιμη για τους εδώ σκοπούς μας. Γιατί χαρακτηρίζεται από μια μίξη αυτοβιογραφικών στοιχείων, μεθοδολογικών παρατηρήσεων και διεισδυτικών πολιτικών εκτιμήσεων σχετικά με την ανάδυση, την χρησιμότητα και την επικράτηση του «μοντέλου SCOT». Αλλά και γιατί δημοσιεύθηκε το 2013, δηλαδή τη χρονιά που ξεκινούσε η έρευνα για την παρούσα εργασία, συνεπώς αποτελεί μια επίκαιρη καταγραφή της κατάστασης του επιστημονικού πεδίου της Ιστορίας της Τεχνολογίας στο οποίο έπρεπε να βασιστούμε ξεκινώντας.[36]

Η ομιλία του Μπάικερ περιστρεφόταν γύρω από δύο παρομοιώσεις που αφορούσαν τη δουλειά του ερευνητή στο πεδίο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας [STS]. Η πρώτη παρομοίωση ήταν η παρομοίωση του καθρέφτη. Ο ερευνητής του πεδίου STS, σημείωνε ο Μπάικερ, κρατάει έναν καθρέφτη μπροστά στους επιστήμονες ώστε αυτοί να μπορούν να δουν τι ακριβώς κάνουν. Αλλά οι καθρέφτες, συνέχιζε η παρομοίωση, «ουδέποτε είναι αθώοι· όπως για παράδειγμα οι καθρέφτες ενός καταστήματος με ρούχα μπορεί να αφαιρούν λίγο από το βάρος σου ή να τονίζουν λίγο περισσότερο το μαύρισμά σου, έτσι και ένας καθρέφτης STS μπορεί να τονίζει ορισμένες όψεις περισσότερο από άλλες».[37] Σύμφωνα με αυτή την ξεκάθαρη παρομοίωση, οι Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας δεν έχουν να κάνουν με την αναζήτηση της «αλήθειας» περί των επιστημονικών ή των τεχνολογικών δραστηριοτήτων, αλλά με την επιλεκτική τους αναπαράσταση ώστε να προωθηθούν συγκεκριμένοι πολιτικοί στόχοι. Επιπλέον, οι εξυπηρετούμενοι πολιτικοί στόχοι δεν προέρχονται από τις κοινότητες των μηχανικών και των επιστημόνων, όπως και οι στόχοι του καθρέφτη του ρουχάδικου δεν προέρχονται από τον πελάτη. Οι στόχοι που υπηρετούνται από τις επιλεκτικές αναπαραστάσεις μας είναι οι στόχοι της κοινότητας των ερευνητών της επιστήμης και της τεχνολογίας. Και είναι στόχοι επαγγελματικοί: «η ερμηνευτική ευκαμψία»

---

[35] Ο κατάλογος των κατά καιρούς τιμηθέντων με το μετάλλιο, καθώς και το απόσπασμα βρίσκονται στο «The Leonardo Da Vinci Medal», <http://www.historyoftechnology.org/about_us/awards/davinci.html>, [πρόσβαση στις 11 Μαΐου 2016].

[36] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 600 - 618.

[37] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 613.

σημείωνε αλλού στην ομιλία του, «αποτελεί την αναγκαία συνθήκη κάθε κοινωνιολογίας της τεχνολογίας: αν οι μηχανές δεν ήταν ερμηνευτικά εύκαμπτες, θα είχαν ένα και μοναδικό νόημα του οποιου η βέλτιστη ερμηνεία θα εναποτίθετο στους μηχανικούς – έξοδος των ιστορικών και των κοινωνιολόγων από το εγχείρημα κατανόησης της τεχνολογίας».[38]

Στην ομιλία του Μπάικερ η «ερμηνευτική ευκαμψία» και τα λοιπά εννοιολογικά εργαλεία του μοντέλου SCOT, συνδέονταν λιγότερο με τις διάφορες έννοιες της «αλήθειας» και περισσότερο με το φάσμα της ανεργίας – ή καλύτερα με το δέλεαρ της επαγγελματικής αποκατάστασης – των ιστορικών και των κοινωνιολόγων της τεχνολογίας. Αυτή η σύνδεση γινόταν περισσότερο εύληπτη με τη χρήση της «παρομοίωσης του φιλιού». Πράγματι, κατέληγε ο Μπάικερ, εμείς οι λειτουργοί των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας «δεν πρέπει να αρκούμαστε στο κράτημα του καθρέφτη, αλλά πρέπει να συνεχίζουμε να δουλεύουμε με αυτές τις κοινότητες». Στο παραμύθι της ωραίας κοιμωμένης, «ο Πρίγκηπας δεν αποχωρεί έπειτα από την αφύπνιση της καλλονής, [δηλαδή] της διόρασης και του στοχασμού, αλλά την παντρεύεται και συνεχίζουν το δρόμο τους μαζί». Με παρόμοιο τρόπο, ο ερευνητής του πεδίου STS «δεν αρκείται να κρατάει τον καθρέφτη μπροστά στα υποκείμενά του, αλλά εμπλέκεται με αυτά, και βοηθάει στη μετάφραση των διοράσεων σε συγκεκριμένες πολιτικές».[39] Όσο για το είδος των υποκειμένων και την εμπλοκή των ερευνητών μαζί τους, ο Μπάικερ συνέχιζε περιγράφοντας την ανάμιξη της ερευνητικής του ομάδας με Ινδούς υφαντές χειροκίνητων αργαλειών. Οι προσπάθειες των ερευνητών STS αναδείκνυαν τους Ινδούς υφαντές όχι ως φορείς τεχνολογικής υστέρησης, αλλά ως φορείς βιώσιμης τεχνολογίας, οπότε «δεν χρειάζεται φιλανθρωπία, αλλά υποστήριξη της καινοτόμου μεταβολής της γνώσης των υφαντών, της τεχνολογίας τους και των κοινωνικών τους συστημάτων».[40] Η «υποστήριξη» θα διοχετευόταν και οι «καινοτόμες μεταβολές» θα επιβάλλονταν (;) μέσω της Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης Dastkar Andhra που «υποστηρίζει τις ζωές των ευάλωτων υφαντών του χειροκίνητου αργαλειού»[41]

Με άλλα λόγια, το δελεαστικό μοντέλο του Μπάικερ υποσχόταν ταυτόχρονα τη δυνατότητα κοινωνικής παρέμβασης και επαγγελματικής αποκατάστασης στους μελετητές της επιστήμης και της τεχνολογίας. Θα πρέπει βέβαια να λάβουμε υπ' όψη ότι αυτή η αποτίμηση προερχόταν από έναν έμπειρο χρήστη «καθρεφτών». Πράγματι, αν δεχτούμε ότι μέσα στη δεκαετία του '80 ορισμένοι πολιτικά επιδέξιοι ερευνητές απαλλάχθηκαν από τη μαρξιστική αφέλεια της δεκαετίας του '70 και άρχισαν να κρατούν καθρέφτες και να

[38] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 608.

[39] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 615.

[40] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 615.

[41] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 614.

μοιράζουν φιλιά, δηλαδή να σχετικοποιούν για δικό τους όφελος τις «μελέτες τους» γύρω από τη σχέση τεχνολογίας και κοινωνίας, αξίζει να αναρωτηθούμε: πού ακριβώς σταμάτησαν; Για να το θέσουμε ευθύτερα, αν ο Μπάικερ και οι οπαδοί της κατασκευασιοκρατίας (θεωρούν πως…) είναι ικανοί να κρατούν παραμορφωτικούς καθρέφτες μπροστά σε επιστήμονες, μηχανικούς και τελικά μπροστά σε (εκλεγμένους και μη) Ινδούς κρατικούς αξιωματούχους προκειμένου να προωθήσουν πολιτικούς στόχους, οπωσδήποτε θα τους ήταν πολύ πιο εύκολο να κρατήσουν άλλους παραμορφωτικούς καθρέφτες μπροστά στους συναδέλφους τους των δεκαετιών του ’80 και του ‘90.

Η εννόηση του μοντέλου SCOT ως καθρέφτη με την έννοια που χρησιμοποιεί τον όρο ο Μπάικερ είναι χρήσιμη για να κατανοήσουμε την επιτυχία του ως ιστοριογραφικής πολιτικής στρατηγικής. Για τις κοινωνικές επιστήμες, οι καιροί της εισαγωγής του μοντέλου SCOT, ήταν καιροί μεταβατικοί. Η κυριαρχία και οι επιτυχημένες εφαρμογές του μαρξισμού δεν ενθουσίαζαν κανέναν πέρα από τους ίδιους τους μαρξιστές. Οι δε «πολιτικές εφαρμογές» του μαρξισμού, αν υπήρχαν, ήταν ιδιαιτέρως αμφιλεγόμενες. Όντως, γιατί μια οντότητα όπως το «ίδρυμα Volkswagen» που χρηματοδότησε το πρώτο άρθρο των Μπάικερ και Πιντς, θα ενδιαφερόταν να χρηματοδοτήσει μια εργασία όπως του Νομπλ με θέμα την ταξική προέλευση και λειτουργία του σχεδιασμού των εργαλειομηχανών;[42]

Ο ίδιος ο Νομπλ προσπαθούσε να περιγράψει μερικούς τέτοιους λόγους, όπως τον «δημοκρατικό σχεδιασμό της τεχνολογίας», την απελευθέρωση της «φαντασίας μας και της συνείδησής μας» από το ξόρκι του τεχνολογικού ντετερμινισμού κλπ.[43] Αλλά όλα αυτά ακούγονται εξαιρετικά αφελή και ελάχιστα επικερδή σε σχέση με την πραγματιστική σχετικιστική προσέγγιση του Μπάικερ. Οι στόχοι, ειδικά οι πολιτικοί στόχοι που εκφράζονται με αφετηρία το ακαδημαϊκό πεδίο, πρέπει να είναι του είδους που μπορεί να υιοθετηθεί από τις «σχετικές κοινωνικές ομάδες» εντός της καπιταλιστικής κοινωνίας. Και οι παραμορφωτικοί καθρέφτες των καταστημάτων με ρούχα είναι αντικείμενα ακόμη πιο περίπλοκα από όσο αναγνώρισε δημοσίως ο Μπάικερ· αν μη τι άλλο, εκτός από την επιτηδιότητα του κατασκευαστή, απαιτούν και την συναίνεση του αγοραστή σε μια κοινή, αμοιβαία επωφελή πλάνη.

Το μοντέλο SCOT είναι μια θαυμάσια κατασκευή εκούσιας αμοιβαίας πλάνης. Πράγματι, όπως είδαμε ακολουθώντας τις πηγές του πρώτου άρθρου των Μπάικερ και Πιντς, η κατάσταση των σπουδών της τεχνολογίας το 1984 ήταν ακριβώς όπως την περιέγραφε ο Έντζερτον δέκα χρόνια αργότερα: υπήρχαν ήδη κατατεθειμένες μέθοδοι ανάλυσης της

[42] Οι πηγές χρηματοδότησης του άρθρου των Μπάικερ και Πιντς αναφέρονται στο τέλος του άρθρου του 1984· σχετικά δες Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts…», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 432.

[43] Για παράδειγμα David Noble, *Forces of Production…*, όπ. πριν (υπ. 32), σελ. ix – xiii.

σχέσης μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας. Αυτές οι μέθοδοι σέβονταν την «συμμετρία» μεταξύ επιτυχημένων και αποτυχημένων τεχνολογιών, κατέρριπταν την ιδεολογία του τεχνολογικού ντετερμινισμού, δηλαδή την ιδέα ότι «οι μηχανές φτιάχνουν την ιστορία» και αναδείκνυαν την «τεχνολογία» ως «κοινωνική κατασκευή». Μάλιστα όλα αυτά έρχονταν εις πέρας με ιδιαίτερη επάρκεια. Το βιβλίο του Νομπλ για την ιστορία των εργαλειομηχανών παραμένει έως και σήμερα το κλασικό παράδειγμα συμμετρικής πραγμάτευσης μιας «αποτυχημένης» και μιας «επιτυχημένης» τεχνολογίας. Οπότε το «πρόβλημα», αν υπήρχε τέτοιο, δεν ήταν κάποια «ημιμονοδιάστατη» αντίληψη για την ιστορική εξέλιξη των τεχνουργημάτων ή κάποια «ασυμμετρία» μεταξύ επιτυχημένων και αποτυχημένων τεχνολογιών. Το πρόβλημα εκείνων των μεθόδων «κοινωνικής κατασκευής» της τεχνολογίας ήταν ότι δέχονταν καταστατικά ότι η κοινωνία που «κατασκεύαζε κοινωνικά» την τεχνολογία ήταν η καπιταλιστική κοινωνία με τις συγκεκριμένες σχέσεις εξουσίας και εκμετάλλευσης, με τις συγκεκριμένες κοινωνικές τάξεις και τη διαρκή σύγκρουση αναμεταξύ τους.

Το μοντέλο SCOT εξαφάνιζε σιωπηλά αυτή την καταστατική παραδοχή και αντικαθιστούσε την καπιταλιστική κοινωνία με ένα μοντέλο (ισότιμων) «σχετικών κοινωνικών ομάδων» που μπορεί να είχε ελάχιστη σχέση με την πραγματικότητα των καπιταλιστικών κοινωνιών, διέθετε όμως άλλα σημαντικά πλεονεκτήματα. Συγκεκριμένα επέτρεπε στους κοινωνιολόγους και τους ιστορικούς να συνεχίσουν να μιλούν για «κοινωνία» και «κοινωνικές διαδικασίες» αφαιρώντας κάθε υποψία σύγκρουσης. Άφηνε ανοικτό το ενδεχόμενο αυτού του είδους η πραγμάτευση να αποδειχθεί χρήσιμη ώστε ο ερευνητής να έρθει σε επαφή με τα συμφέροντα – «ερμηνείες» των «σχετικών κοινωνικών ομάδων» της σημερινής κοινωνίας, δηλαδή με τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, τα ερευνητικά ιδρύματα και τις κάθε λογής ομάδες πίεσης που περισσότερο χαρακτήριζαν την ολλανδική κοινωνία του 1984 παρά τις κοινωνίες των αρχών του εικοστού αιώνα. Επιπλέον, αυτή η πολλά υποσχόμενη εξαφάνιση της καπιταλιστικής κοινωνίας μπορούσε να γίνει υπόρρητα και αυτόματα, μέσω της μαζικής υιοθέτησης ενός τυπικού «μοντέλου» εύκολου στην κατανόηση, την απομνημόνευση και την αναπαράσταση, διόλου απαιτητικού από την άποψη της πρωτοβουλίας ή της δημιουργικότητας. Η επιδίωξη των εμπνευστών του SCOT και το βραχυπρόθεσμο δέλεαρ της υιοθέτησης του μοντέλου τους, ήταν η δυνατότητα οι Σπουδές της Τεχνολογίας να μπουν επιτέλους σε μια περίοδο κουνιανής «κανονικής επιστήμης» όπου η γενική μέθοδος είναι μία και μοναδική και όπου τα προβλήματα τίθενται και οι λύσεις προτείνονται εντός αυστηρά καθορισμένων πλαισίων, ενώ την ίδια στιγμή όλοι οφελούνται από αυτόν τον εθελούσιο διανοητικό ακρωτηριασμό, αν μη τι άλλο με έναν κάποιο βαθμό ψυχικής ηρεμίας. Το μακροπρόθεσμο δέλεαρ από την άλλη, ήταν όπως είδαμε ότι οι Σπουδές της Τεχνολογίας θα μπορούσαν επιτέλους να απαλλαγούν από τη φθοροποιό επίδραση του μαρξισμού και να μετατραπούν σε «χρήσιμη», πολιτικά επιδραστική και σε τελική ανάλυση

προσοδοφόρα ενασχόληση στο πλαίσιο των καπιταλιστικών κοινωνιών όπως αυτές διαμορφώνονταν έπειτα από τη νεοφιλελεύθερη στροφή των αρχών της δεκαετίας του ’80.

Το βραχυπρόθεσμο δέλεαρ αποδείχθηκε πολύ ευκολότερα επιτεύξιμο από ό,τι το μακροπρόθεσμο για όσους έσπευσαν να υιοθετήσουν το μοντέλο SCOT. Πράγματι, η «μία και μοναδική» μέθοδος ενάντια στην οποία προειδοποιούσε ο Έντζερτον, εμφανίστηκε και εγκαθιδρύθηκε. Λίγο μετά το 2010, όταν η έρευνα για την παρούσα εργασία ξεκινούσε, ένα μεγάλο τμήμα των Σπουδών της Τεχνολογίας διέθετε έναν σαφή και συγκεκριμένο τρόπο για να θέτει νόμιμες ερωτήσεις και να λαμβάνει επίσης νόμιμες απαντήσεις. Από την άλλη όμως, όπως όλοι οι αυτοματισμοί, τεχνικοί και μη, έτσι και ετούτος εδώ συνοδευόταν από σημαντικό τίμημα. Η ομιλία του Μπάικερ περιείχε μια σύντομη αναφορά σε αυτό το τίμημα. Πράγματι, ο Μπάικερ δεν είχε πρόβλημα να «συμφωνήσει ολόψυχα» ότι η νέα μεθοδολογία είχε οδηγήσει σε ένα περιβάλλον «υπερβολικής χρήσης συσκοτιστικής ορολογίας και νεολογισμών». Η θεραπεία ήταν κατά τη γνώμη του απλή:

> Υποστηρίζω ότι όποτε κάποιος/α συγγραφέας επιχειρεί να εισάγει κάποια νέα έννοια, θα πρέπει πρώτα να επιδεικνύει ρητά και κατηγορηματικά δύο προκείμενες: πρώτον ότι καμία από τις υπάρχουσες έννοιες δεν επαρκεί για να κάνει τη δουλειά· και δεύτερον ποια ακριβώς είναι η εξηγητική λειτουργία που επιτελεί η νέα έννοια στην ανάλυση και τα επιχειρήματά του.[44]

Η δημόσια παραδοχή από τα πιο αρμόδια χείλη ότι το αναθεωρητικό εγχείρημα των σπουδών τεχνολογίας που ξεκίνησε το 1984, είχε καταλήξει το 2012 σε ένα είδος ανθρωπιστικών «επιστημών» όπου συσκοτιστικοί όροι συσσωρεύονταν διαρκώς δίχως να διαφοροποιούνται πουθενά αναμεταξύ τους και δίχως να επιτελούν κάποια συγκεκριμένη «εξηγητική λειτουργία», κοινώς δηλαδή δίχως να χρησιμεύουν κάπου, κανονικά θα έπρεπε να αποτελέσει αφετηρία γενικής απελπισίας. Όχι τόσο για την ευτράπελη κατάσταση καθεαυτή, όσο για το τι υπονοείται για την προέλευση και τις επιπτώσεις της. Πράγματι, το πρόβλημα δεν ήταν το πλήθος α-νόητων όρων, αλλά το ερμηνευτικό κενό από το οποίο προερχόταν η α-νοησία των όρων, η – κραυγαλέα το 2012 – αδυναμία των οπαδών της «νέας κοινωνιολογίας της τεχνολογίας» να ερμηνεύσουν τα πραγματολογικά στοιχεία και να παράξουν χρήσιμες ιστορικές αφηγήσεις.

---

[44] Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 609. Για μια οξύτερη περιγραφή της ίδιας κατάστασης το 2004, δες Κώστας Γαβρόγλου, *Το Παρελθόν των Επιστημών…,* όπ. πριν (υπ. 34), σελ. 16, 234, όπου «το κοινότοπο εκφράζεται με εξεζητημένο τρόπο, το προφανές θεωρείται ότι πρέπει να προβληθεί ως κάτι εντελώς καινούριο και ριζοσπαστικό, το αυτόδηλο και χιλιοειπωμένο ως κάτι επαναστατικό».

Μιας και όλα έχουν σχετικοποιηθεί έπειτα από την παρομοίωση του καθρέφτη, πρέπει να το σημειώσουμε: σε αυτή την εργασία όταν λέμε «χρήσιμη ιστορική αφήγηση» εννοούμε μια ιστορική αφήγηση που βγάζει στοιχειωδώς νόημα σε σχέση με την παρούσα ιστορική συγκυρία, μια στοιχειωδώς έγκυρη ανάδειξη του τρόπου με τον οποίο η εποχή μας «σχηματίζει αστερισμούς» με τις προγενέστερες.[45] Και εκτός της παρούσας εργασίας όμως, το πόσο «χρήσιμα» με οποιαδήποτε έννοια είναι τα προϊόντα των ανθρωπιστικών επιστημών που προέκυψαν από τη στροφή της δεκαετίας του '80, είναι νομίζουμε εμφανές από την διαρκώς διογκούμενη συζήτηση περί «κρίσης των ανθρωπιστικών επιστημών», όπου ως «κρίση», δεν εννοείται βέβαια το «ερμηνευτικό κενό» που επισημάναμε παραπάνω, αλλά το στέρεμα της δημόσιας χρηματοδότησης.[46] Το μακροπρόθεσμο δέλεαρ του Μπάικερ (η υποτιθέμενη δυνατότητα μετατροπής των «Σπουδών της Τεχνολογίας» σε «χρήσιμη» και προσοδοφόρα ενασχόληση) αποδεικνύεται καθημερινά ότι ήταν πολύ δυσκολότερα επιτεύξιμο από ό,τι το βραχυπρόθεσμο. Και μάλιστα: όσο το βραχυπρόθεσμο δέλεαρ θριάμβευε, τόσο το μακροπρόθεσμο δέλεαρ απομακρυνόταν στο επέκεινα.

Είναι εντός αυτού του ευρύτερου διανοητικού περιβάλλοντος που ξεκίνησε η έρευνα για την παρούσα εργασία. Στα παρακάτω θα δούμε τους τρόπους με τους οποίους προσπαθήσαμε να ανταπεξέλθουμε.

---

[45] Η παρομοίωση είναι από τις «Θέσεις για τη Φιλοσοφία της Ιστορίας» του Βάλτερ Μπένγιαμιν. Τελικά, σημείωνε ο Μπένγιαμιν σε μια παρατήρηση που σήμερα γίνεται όλο και πιο επίκαιρη, αυτή η αναζήτηση αστερισμών θα μας οδηγήσει στη συνειδητοποίηση ότι «η κατάσταση έκτακτης ανάγκης στην οποία ζούμε [ενν. το 1940] είναι ο κανόνας» και μαζί σε «μια ιστορία που να ανταποκρίνεται σε αυτή την κατάσταση»· σχετικά δες Michael Lowy, *Walter Benjamin: Προμήνυμα Κινδύνου: Μια Ανάγνωση των Θέσεων «για τη Φιλοσοφία της Ιστορίας»,* Πλέθρον, 2004, (Α' Έκδοση 2001), σελ. 106, 180.`

[46] Ενδεικτικά «Οι Ανθρωπιστικές Επιστήμες σε Κρίση», *Καθημερινή,* 8 Μαΐου 2004· επισης Στάνλεϋ Φις, «Ανθρωπιστικές Σπουδές: Η Κρίση είναι Εδώ», *Αυγή,* 28 Νοεμβρίου 2010.

1.2. Αναζητώντας μέθοδο

Το θέμα της παρούσας εργασίας ήταν αρχικά πολύ απλούστερο από ό,τι κατέληξε: μια ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα από την εισαγωγή του μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ακολουθώντας τις μεθόδους της «κανονικής επιστήμης» του 2012, θα έπρεπε να ξεκινήσουμε περιγράφοντας την ελληνική κοινωνία της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα ως ένα σύνολο «σχετικών κοινωνικών ομάδων», «γυναικών», «ηλικιωμένων», «παιδιών» και σύμφωνα με την πιο πρόσφατη μόδα, «καταναλωτών».[47] Το μοντέλο SCOT ίσως φαίνεται εξαρχής απλοϊκό, ακόμη και όταν κάποιος αρκείται να το κοιτάζει αποκλειστικά ως εννοιολογική κατασκευή. Η κατάσταση όμως επιδεινώνεται ραγδαία αν επιχειρήσει κανείς να φέρει το μοντέλο SCOT σε επαφή με τις πρωτογενείς πηγές. Στην περίπτωσή μας, οι «πρωτογενείς πηγές» ήταν κατά κύριο λόγο εκατοντάδες άρθρα του ημερήσιου τύπου, που αφορούσαν την καθημερινή χρήση των αυτοκινήτων στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα.

Τα ζητήματα που ενώ γίνονταν αισθητά στις πρωτογενείς πηγές, ήταν ασυμβίβαστα με το «μοντέλο SCOT» μπορούν να συνοψιστούν σε δύο. Το πρώτο ζήτημα ήταν η εισαγωγή του αυτοκινήτου ως μια επιμέρους τεχνική έκφραση μιας ταξικής σύγκρουσης που σοβούσε κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα στην Ελλάδα. Το δεύτερο ζήτημα ήταν η σχέση του αυτοκινήτου με τις εννοήσεις της εθνικής επικράτειας και του δημόσιου χώρου όπως αυτές διαμορφώνονταν κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα στην Ελλάδα, δηλαδή κατά τη διάρκεια της φαινομενικά μόνο «ειρηνικής» δεκαετίας που μεσολάβησε μεταξύ δύο σημαντικών πολεμικών εμπλοκών του ελληνικού κράτους.

Δεν το ξέραμε προτού ανατρέξουμε στις «πηγές», δηλαδή στα αρχικά κείμενα περιγραφής του μοντέλου SCOT, αλλά εκείνο με το οποίο είχαμε έρθει αντιμέτωποι ήταν το σημείο που εντοπίσαμε στα παραπάνω, δηλαδή η αδυναμία του – ή ίσως η αδιαφορία του –

[47] Η αναζήτηση του «καταναλωτή» ως ιστορικού υποκειμένου είναι μια διαδικασία παράλληλη με την ανάπτυξη του μοντέλου SCOT· οι αφετηρίες της μπορούν να αναζητηθούν στο Ruth Schwartz Cowan, «The Consumption Junction: A Proposal for Research Strategies in the Sociology of Technology», στο Wiebe Bijker, Thomas Hughes & Trevor Pinch (eds), *The Social Construction of Technological Systems…*, όπ. πριν (υπ. 5). Για μια ενδεικτική περίπτωση του πού μπορεί να οδηγηθεί η ιστοριογραφία του αυτοκινήτου μέσω του «καταναλωτή», μπορεί να δει κανείς το Silvia Cassamagnaghi, Giovanni Moretto, Michael Frederick Wagner, «The Establishment of a Car-Based Leisure Regime in Twentieth Century Europe…», όπ. πριν (υπ. 23), σελ. 1 - 2. Αυτό το άρθρο ξεκινάει με μια γενική περιγραφή των ευρωπαϊκών – ή ίσως και των παγκόσμιων – κοινωνιών σύμφωνα με την οποία «στην εργασιακή μας ζωή παράγουμε τα καταναλωτικά αγαθά που αργότερα θα καταναλώσουμε στον ελεύθερο χρόνο μας, είτε κατά μόνας είτε με τη συντροφιά της οικογένειας και των φίλων μας, αναζητώντας ευχαρίστηση και δημιουργώντας την «καλή ζωή» [creating the 'good life'] μέσω της κατανάλωσης τεχνουργημάτων». Διόλου τυχαία, ο θεσμός των συνεδρίων Tensions of Europe όπου τέτοιες απόψεις μπορούν να εκφράζονται ανέμελα, γεννήθηκε μέσα από το «Ίδρυμα για την ιστορία της Τεχνολογίας στην Ολλανδία» που ιδρύθηκε με τη συμμετοχή του Μπάικερ το 1988. Σχετικά δες Wiebe Bijker, «Good Fortune, Mirrors and Kisses…», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 601.

να συνδέσει τις αφηγήσεις του με το «ευρύτερο [ιστορικό και κοινωνικό] πλαίσιο».[48] Είναι βέβαια άλλο πράγμα να περιγράφει κανείς τέτοιου είδους «αδυναμίες» με γενικούς όρους και άλλο, εντελώς διαφορετικό, να έρχεται αντιμέτωπος με τις συγκεκριμένες ιστοριογραφικές τους συνέπειες. Για παράδειγμα, η επισήμανση του Μπιουκάναν σύμφωνα με την οποία τα «ιστορικά γεγονότα» καταλήγουν να προσαρμόζονται στις έννοιες του μοντέλου SCOT και όχι το αντίθετο, στην περίπτωσή μας εμφανίστηκε ως πραγματικό πρακτικό πρόβλημα το οποίο γρήγορα απέκτησε διαστάσεις ιδιαιτέρως ενοχλητικές.[49]

Πράγματι, όπως θα διαπιστώσει ο αναγνώστης του δεύτερου κεφαλαίου, τα ιστορικά υποκείμενα που παρακολουθήσαμε ερευνώντας την εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα ήταν πολύ εύκολο να περιγραφούν ως «καταναλωτές», «σπόρτσμεν», «τουρίστες», «γυναίκες» και γενικώς ως «σχετικές κοινωνικές ομάδες». Όμως το τίμημα που θα πληρώναμε για να απολαύσουμε αυτή την ευκολία θα ήταν εξαιρετικά βαρύ. Θα έπρεπε να παραβλέψουμε τις ανοίκειες αναφορές των δημοσιογράφων, τις αλλοπρόσαλλες συμπεριφορές της αστυνομίας, τους πολύπλευρους υπολογισμούς των πρωταγωνιστών και όλα τα μηδαμινά, αλλά τελικά τόσο σημαντικά επεισόδια που αποτελούν τον κορμό της αφήγησης του δεύτερου κεφαλαίου. Θα ήταν εξαιρετικά εύκολο να εντοπίσουμε τις αναγκαίες «σχετικές κοινωνικές ομάδες» και να κατασκευάσουμε το αυτοκίνητο - μηχανή της περιπέτειας και του τουρισμού που έχει κατασκευαστεί στην περίπτωση πολλών άλλων χωρών. Αλλά αυτό το αυτοκίνητο θα είχε ελάχιστα να μας πει, τόσο για την ελληνική ιστορία, όσο και για την ιστορία της τεχνολογίας, εκτός ίσως από τα τετριμμένα που επιβάλλει η whig αντίληψη της ιστορίας: η ελληνική κοινωνία είναι μια κοινωνία της μεσαίας τάξης, η ελληνική οικονομία βασίζεται στον τουρισμό, η ταξική σύγκρουση ουδέποτε υπήρξε στην Ελλάδα… και φυσικά η τεχνολογία «κατασκευάζεται κοινωνικά», ένα συμπέρασμα που κατά τη γνώμη μας μπορεί να επαναληφθεί συγκεκριμένες μόνο φορές ως πρωτότυπο, σημαντικό και άξιο αναφοράς προτού καταστεί ανυπόφορα τετριμμένο.

Από τη σκοπιά της παρούσας εργασίας, το προς απόδειξη ιστοριογραφικό θεώρημα δεν είναι ότι η τεχνολογία «κατασκευάζεται κοινωνικά». Εκείνο που μας απασχολεί πολύ περισσότερο από ό,τι αυτός ο – από τη σκοπιά μας αυτονόητος – ισχυρισμός, είναι τα σπανίως αναφερόμενα, αλλά κατά τη γνώμη μας προφανή συνοδευτικά του ερωτήματα. Τι λογής είναι η κοινωνία που «κατασκευάζει κοινωνικά» την τεχνολογία; Πώς η τεχνολογία κατασκευάζεται «κοινωνικά» ως εννοήσεις και «τεχνικά» ως υλικές διατάξεις ώστε να ενταχθεί σε συγκεκριμένες, ιστορικά προσδιορισμένες κοινωνικές σχέσεις; Και το σημαντικότερο: μπορεί η «κοινωνική κατασκευή» της τεχνολογίας, όχι πια ως θεώρημα προς

[48] Trevor Pinch & Weibe Bijker, «The Social Construction of Facts and Artefacts…», όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 428 - 429. Επίσης δες παραπάνω, υπ. 21.

[49] Για την κριτική του Μπιουκάναν, δες παραπάνω, υπ. 19.

απόδειξη, αλλά ως αδιαμφισβήτητο χαρακτηριστικό των ανθρώπινων κοινωνιών, να χρησιμοποιηθεί ιστοριογραφικά ώστε η ιστορία των μηχανών να μιλήσει για την ιστορία των κοινωνιών;

Στα όσα προηγήθηκαν αναφερθήκαμε στους λόγους για τους οποίους οι κυρίαρχες μέθοδοι των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας ήταν ασύμβατες με τους σκοπούς μας. Αυτή η ασυμβατότητα δεν έγινε εξαρχής αντιληπτή· προέκυψε κατά τη διάρκεια της έρευνας στις πρωτογενείς πηγές και της προσπάθειας αυτή η έρευνα να μετατραπεί σε ιστορική αφήγηση. Προέκυψε ως σταδιακή συνειδητοποίηση του πόσο χρήσιμες ιστοριογραφικά θα μπορούσαν να είναι οι πρωτογενείς πηγές που ανακαλύπταμε αναζητώντας «την ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα», αν μόνο βρισκόταν τρόπος να συνδεθούν με το «ευρύτερο πλαίσιο». Και τελικά οδήγησε σε μια σταδιακή εκ νέου ανακάλυψη και εξοικείωση με μεθόδους και αντιλήψεις για την τεχνολογία και την ιστορία της που σήμερα θεωρούνται «ξεπερασμένες», δίχως ποτέ να έχουν αποτιμηθεί πραγματικά, είτε ως προς την ουσία, είτε ως προς τις εφαρμογές τους. Θα πρέπει τώρα να μιλήσουμε για αυτές τις μεθόδους.

1.2.1. Ο Μαρξ και η μηχανή

Η Μόνικα Ραϊνφέλντερ [Monika Reinfelder] στην οποία οφείλουμε μια από τις ελάχιστες ιστοριογραφικές αποτιμήσεις της πραγμάτευσης του τεχνολογικού φαινομένου εντός των μαρξιστικών θεωριών, υπήρξε σκληρή στην κριτική της.[50] Το γενικό συμπέρασμα της περιήγησής της σε ενάμισι αιώνα μαρξιστικών αναλύσεων ήταν ότι ο μαρξισμός βρισκόταν μονίμως κάτω από «το ξόρκι του τεχνικισμού», όπου ως «τεχνικισμός» νοούνταν η ιδεολογία σύμφωνα με την οποία οι τεχνικές διαδικασίες διαθέτουν «αυτόνομο» χαρακτήρα και συνιστούν την «εσώτερη ουσία της πραγματικής ιστορικής εξέλιξης».[51]

Σύμφωνα με την Ραϊνφέλντερ πάντως, το μεγάλο πλήθος των μαρξιστών συγγραφέων που είχαν υποκύψει στο «ξόρκι του τεχνικισμού» δεν ήταν μόνο του. Δίπλα τους μπορούσε να διακρίνει κανείς μια μάλλον ισχνή γραμμή μαρξιστών συγγραφέων που είχαν προσφέρει κριτικές προσεγγίσεις του τεχνολογικού φαινομένου. Στα έργα του Αντόνιο Γκράμσι, της Ρόζας Λούξεμπουργκ, του Καρλ Κορς, του πρώιμου Γκέοργκ Λούκατς, του Βάλτερ Μπένγιαμιν, αργότερα της σχολής της Φραγκφούρτης και του Κορνήλιου Καστοριάδη, μπορούσε κανείς να διακρίνει ψήγματα μιας ιδέας σύμφωνα με την οποία «δεν υπάρχει τελεολογική ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων, [αντιθέτως] συγκεκριμένες ταξικές

---

[50] Monika Reinfelder, «Breaking the Spell of Technicism», στο Phil Slater (ed.), *Outlines of a Critique of Technology*, Ink Links, 1980, σελ. 11.

[51] Monika Reinfelder, «Breaking the Spell of Technicism…», όπ. πριν (υπ. 50), σελ. 12. Προφανώς ο «τεχνικισμός» της Ράινφέλντερ ήταν η ιδεολογία που ήδη απασχολούσε τους αμερικανούς ιστορικούς της τεχνολογίας ως «τεχνολογικός ντετερμινισμός». Για την περίπλοκη συζήτηση περί «τεχνολογικού ντετερμινισμού» μπορεί να δει κανείς το Merrit Roe Smith & Leo Marx (eds.), *Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism*, MIT Press, 1994.

σχέσεις εμπεριέχονται *αντικειμενικά* εντός συγκεκριμένων μέσων της παραγωγής».[52] Αυτές οι γραμμές σκέψεις, παρότι μπορούσαν να ανιχνευθούν από πολύ παλιά, είχαν αναζωογονηθεί κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’60 και του ’70. Με αφετηρία την Ιταλία και το άρθρο του Ρανιέρο Παντσιέρι «Η Καπιταλιστική Χρήση των Μηχανών», μια σειρά συγγραφέων είχαν προσφέρει εναλλακτικές μαρξιστικές προσεγγίσεις του τεχνολογικού φαινομένου.[53] Το βιβλίο όπου εμφανιζόταν το άρθρο της Ραϊνφέλντερ ήταν μια προσπάθεια αυτές οι απόψεις για την τεχνολογία να καταστούν προσιτές στο αγγλόφωνο κοινό.

Η σύντομη κριτική ιστορία των ιδεών που άφησε η Ράινφέλντερ παραμένει σήμερα εξαιρετικά χρήσιμη για όποιον θα ήθελε να παρακολουθήσει διαχρονικά τη θέση του τεχνολογικού φαινομένου εντός των μαρξιστικών θεωριών. Υπάρχουν ωστόσο ορισμένα επιπλέον σημεία που μπορεί να σχολιάσει κανείς. Για παράδειγμα, είναι ενδιαφέρον ότι οι δύο γραμμές – προς χάριν συνεννόησης ας τις ονομάσουμε «τεχνικισμό» και «αντιτεχνικισμό» – που η Ράινφέλντερ εντοπίζει να διατρέχουν τη μαρξιστική σκέψη, ούτε διαδέχονται η μία την άλλη, ούτε υπερισχύουν η μία της άλλης. Αντιθέτως συνυπάρχουν επί ενάμισι αιώνα – ενίοτε συγκρουόμενες – σαν ένα μόνιμο σχίσμα στο εσωτερικό της μαρξιστικής σκέψης. Η ίδια η σύγκρουση εν τω μεταξύ, μπορούσε να είναι από ανεπαίσθητη έως κυριολεκτικά ζήτημα ζωής και θανάτου. «Τίποτε δεν διέφθειρε περισσότερο το γερμανικό εργατικό κίνημα από την πεποίθηση ότι κολυμπάει με το ρεύμα», σημείωνε ο Βάλτερ Μπένγιαμιν. «Το ρεύμα εντός του οποίου νόμιζαν πως κολυμπούν», συνέχιζε, «ταυτιζόταν με την δυναμική της τεχνολογικής ανάπτυξης». Αυτή η ανάδειξη των υλικών συνεπειών της πίστης στην τεχνολογική πρόοδο γράφτηκε το 1940, λίγο προτού ο Μπένγιαμιν επιλέξει την αυτοκτονία από τον εγκλεισμό σε γερμανικό στρατόπεδο συγκέντρωσης.[54]

---

[52] Monika Reinfelder, «Breaking the Spell of Technicism…», όπ. πριν (υπ. 50), σελ. 21. Ο τονισμός στο πρωτότυπο.

[53] Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery: Marx Versus the ‘Objectivists’», στο Phil Slater (ed.), *Outlines of a Critique of Technology,* Ink Links, 1980, (Α’ Έκδοση 1961).

[54] Michael Lowy, *Walter Benjamin: Προμήνυμα Κινδύνου…*, όπ. πριν, (υπ. 45), σελ. 129. Η μετάφραση δική μας. Οι προσωπικές πορείες των εκφραστών του αντιτεχνικισμού έχουν γενικότερο ενδιαφέρον. Η Ράινφέλντερ ξεχνούσε να συμπεριλάβει το όνομα του Μπόρις Χέσεν μεταξύ των φορέων του αντιτεχνικισμού, ακόμη και έτσι όμως είναι σαφές ότι πολλές φορές πρόκειται για ακτιβιστές και ηγέτες που πολλές φορές βρέθηκαν σε κάθετη αντιπαράθεση, όχι απλά με τις κατεστημένες αντιλήψεις, αλλά και με εδραιωμένους θεσμούς όπως τα κόμματα, ή ακόμη και με το κράτος και συνεπώς την κρατική βία. Οι υποστηρικτές του αντιτεχνικισμού (ο Γκράμσι, ο Χέσεν, η Λούξεμπουργκ, ο Μπένγιαμιν) κατέληξαν σε βίαιο θάνατο, πολύ συχνότερα από ό,τι ο μέσος όρος των μαρξιστών διανοούμενων του δέκατου ένατου και του εικοστού αιώνα. Για μια σύντομη βιογραφία του Μπόρις Χέσεν [Boris Hessen] και το γνωστότερο έργο του μεταφρασμένο στα ελληνικά, δες Δημήτρης Διαλέτης (επ.), *Μαρξισμός και Επιστήμες: Ιστοριογραφικές και Φιλοσοφικές Προσεγγίσεις,* Νεφέλη, 2010.

Η άβολη συνύπαρξη του τεχνικισμού και του αντιτεχνικισμού στο εσωτερικό της μαρξιστικής θεωρίας μπορεί να ανιχνευθεί αυτούσια, ακόμη και αν περιοριστούμε αποκλειστικά στο *Κεφάλαιο* του Μαρξ. Η πραγμάτευση της σχέσης μεταξύ εργασίας και τεχνικής στον πρώτο τόμο του *Κεφαλαίου* εκτείνεται σε τρία κεφάλαια, από το κεφάλαιο 13 («Η Συνεργασία») έως και το κεφάλαιο 15 («Μηχανές και Μεγάλη Βιομηχανία»).[55] Ειδικά το κεφάλαιο 15, που πραγματεύεται την ανάδυση της «σύγχρονης» βιομηχανίας, με τον ερχομό των εργαλειομηχανών και του «εργοστασιακού συστήματος», χαρακτηρίζεται από κραυγαλέα αμφισημία ως προς το ζήτημα της χρήσης των μηχανών στο εσωτερικό του εργασιακού χώρου. Από τη μια για παράδειγμα βρίσκουμε την παρατήρηση σύμφωνα με την οποία «χρειάστηκε χρόνος και εμπειρία προτού οι εργάτες μάθουν να διακρίνουν μεταξύ των μηχανημάτων από τη μια και της χρησιμοποίησής τους από το κεφάλαιο από την άλλη, συνεπώς έως ότου στρέψουν τις επιθέσεις τους από τα υλικά όργανα της παραγωγής στη μορφή της κοινωνίας που χρησιμοποιεί αυτά τα όργανα». Πρόκειται για μια θέση αν μη τι άλλο ξεκάθαρη: η υλική μορφή των «οργάνων της παραγωγής» δεν έχει σχέση με τη μορφή και τους πολιτικούς στόχους της κοινωνίας που τα χρησιμοποιεί. Και όμως, ούτε δέκα σελίδες παρακάτω βρίσκουμε, εξίσου ξεκάθαρα διατυπωμένη, την ακριβώς αντίθετη θέση: «Θα ήταν δυνατόν να γραφτεί ολόκληρη ιστορία μόνο με τις εφευρέσεις που εμφανίστηκαν από το 1830 και μετά με μοναδικό σκοπό να προμηθεύσουν το κεφάλαιο με όπλα ενάντια στην εξέγερση της εργατικής τάξης».[56]

Από τη μια λοιπόν βρίσκουμε στο *Κεφάλαιο* μια αντίληψη για τις μηχανές κατ' εξοχήν θετικιστική, σύμφωνα με την οποία οι μηχανές είναι προϊόν της επιστήμης και φορέας προόδου. Δίπλα σε αυτή την αντίληψη όμως, βρίσκουμε το ακριβές της αντίθετο: μια αντίληψη για τις μηχανές ως κοινωνικά προϊόντα, συνεπώς ως υλικές διατάξεις που ενσωματώνουν πολιτικούς σκοπούς και σχέσεις εξουσίας: «η επιστήμη, οι γιγάντιες φυσικές δυνάμεις και η μάζα της κοινωνικής εργασίας είναι ενσωματωμένες στο σύστημα των μηχανών και μαζί με αυτό συνιστούν την εξουσία του 'αφέντη'».[57] Η αντιφατική συνύπαρξη «τεχνικισμού» και «αντιτεχνικισμού» που η Ραϊνφέλντερ εντόπισε να διατρέχει ενάμισι

---

[55] Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy,* (3 Vols), Penguin, 1990, Vol. 1, σελ. 439 – 643.

[56] Karl Marx, *Capital…*, όπ. πριν (υπ. 55), σελ. 554-555, 563.

[57] Karl Marx, *Capital…*, όπ. πριν (υπ. 55), σελ. 549. Η ακριβής διατύπωση της τελευταίας φράσης στο αγγλικό κείμενο είναι «the power of the 'master'», και έχει μεταφραστεί στα ελληνικά αναλόγως των πολιτικών πεποιθήσεων του μεταφραστή ως «δύναμη του αφεντικού» κλπ. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι η πολιτική σημασία του ζητήματος είναι τέτοια που μπορεί κανείς να ανιχνεύσει τις πολιτικές πεποιθήσεις κάθε μεταφραστή του πρώτου τόμου του *Κεφαλαίου* από την μετάφραση αυτής της μικρής πρότασης.

αιώνα μαρξιστικής θεωρίας, μπορεί να βρεθεί να διατρέχει σε μικρογραφία τον πρώτο τόμο του *Κεφαλαίου.*

Από τη σκοπιά κάποιου όχι ιδιαιτέρως φιλικά διακείμενου προς τις ιδέες του Μαρξ και των μαρξιστών, όπως ο Γκέοργκ Ίνγκερς [Georg Iggers], που την δεκαετία του '90 αποτόλμησε μια γενική επισκόπηση της ιστοριογραφίας στον εικοστό αιώνα, αυτή η αντίφαση δεν χρειάζεται ιστορική εξήγηση και μπορεί να προστεθεί αυτούσια στο σωρό με τα αδιόρθωτα ελαττώματα του μαρξισμού. Ο Μαρξ «λειτουργούσε με δύο πολύ διαφορετικές αντιλήψεις για την επιστήμη τις οποίες ούτε ο ίδιος ούτε οι οπαδοί του κατάφεραν να συμφιλιώσουν».[58] Από αυτή τη σκοπιά η όλη υπόθεση δεν είναι τίποτα παραπάνω από ζήτημα έλλειψης θεωρητικής επιδεξιότητας των μαρξιστών, ή καλύτερα εκ γενετής ελαττωματικής κατασκευής των θεωριών τους. Από άλλες περισσότερο φιλικές προς τον Μαρξ σκοπιές όμως, τόσο αυτή η αντίφαση όσο και ο ασυμφιλίωτος χαρακτήρας της, είναι δυνατόν από τη μια να εξηγηθούν ιστορικά και από την άλλη να προσφέρουν νέες οπτικές για τη σχέση μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας.

Ο Ράφαελ Σάμιουελ ασχολήθηκε με το θέμα το 1977 στα πλαίσια ενός μακροσκελούς άρθρου σχετικά με την εργασία και την τεχνική στη Βρετανία του 19ου αιώνα. Σύμφωνα με τις σεμνά διατυπωμένες αλλά ιδιαιτέρως διεισδυτικές παρατηρήσεις του Σάμιουελ, η αντιπαράθεση μεταξύ τεχνικισμού και αντιτεχνικισμού (οι «άφθονες μεταβολές της έμφασης») στον πρώτο τόμο του *Κεφαλαίου* δεν διαδραματιζόταν αποκλειστικά στον κόσμο των ιδεών. Αντιθέτως ήταν μια αντιπαράθεση που είχε πρώτα διαδραματιστεί στον πραγματικό κόσμο, μια συγκεκριμένη ιστορική διαδικασία:

> Το ζήτημα των μηχανών, όχι μόνο δεν διευθετήθηκε οριστικά με την ήττα των λουδιτών, αλλά με κάποια έννοια μπορεί να θεωρηθεί συνυφασμένο [coterminous] με τον ίδιο τον καπιταλισμό. Η αντίσταση στις μηχανές, παρότι συχνά ασαφής και ελλειπτικά καταγεγραμμένη στις πρωτογενείς πηγές, αποτέλεσε ενδημικό χαρακτηριστικό της βιομηχανικής ζωής του 19ου αιώνα.

Οπότε οι «αλλαγές έμφασης» του πρώτου τόμου του *Κεφαλαίου* μπορούσαν να γίνουν κατανοητές «μέσω της πραγμάτευσης των ιστορικών φαινομένων στα οποία απευθύνονταν». Όσο για αυτά τα «ιστορικά φαινόμενα», ο Σάμιουελ θύμιζε ότι τα εργατικά κινήματα των πρώτων δεκαετιών του δέκατου ένατου αιώνα «αντιμετώπιζαν ανοιχτά τις μηχανές ως εχθρική δύναμη». Άπαξ και αυτή η ανοιχτή αντίθεση στις μηχανές ηττήθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1830, η αντίσταση κατακερματίστηκε: από τη μια «τα συνδικάτα ξανάγραψαν τα καταστατικά τους διαγράφοντας τα άρθρα που εναντιώνονταν στις μηχανές

[58] Georg Iggers, *Η Ιστοριογραφία στον Εικοστό Αιώνα: Από την Επιστημονική Αντικειμενικότητα στην Πρόκληση του Μεταμοντερνισμού,* Νεφέλη 2006, (Α' Αγγλ. Έκδοση 1996) σελ. 108.

και οι ηγέτες τους υιοθέτησαν τη γλώσσα της 'προόδου' σαν να ήταν δική τους εξαρχής». Στους καθεαυτούς χώρους εργασίας από την άλλη, «το ζήτημα των μηχανών ουδέποτε διευθετήθηκε, είτε στην θεωρία, είτε στην πράξη και η μάχη συνεχίστηκε γύρω από τις μηχανές του εργαστηρίου για πολύ καιρό αφότου είχε εξαφανιστεί από τον δημόσιο λόγο».[59]

Οπότε το «χρειάστηκε χρόνος και εμπειρία προτού οι εργάτες…» που βρίσκουμε στο *Κεφάλαιο*, δεν είναι μια γενική θεωρητική διαπίστωση· αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη ιστορική και εμπόλεμη διαδικασία.[60] Είναι σε αυτή την εμπόλεμη διαδικασία, στις ιδέες που ξεπήδησαν κατά τη διάρκειά της και στις ιδέες που συνόδευσαν την κατάληξή της που ο Μαρξ έβρισκε την πηγή από την οποία ξεπηδούσαν οι δικές του ιδέες. Και ήταν αυτές οι ιδέες εξόχως αντιθετικές γιατί ξεπηδούσαν από μια πολιτική αντίθεση που εκτεινόταν από το εσωτερικό του εργατικού κινήματος μέχρι την καθημερινότητα των χώρων εργασίας. Από τη μια οι ηγέτες που «υιοθετούσαν τη γλώσσα της προόδου σαν να ήταν δική τους» και από την άλλη η μάχη στο εσωτερικό των χώρων εργασίας και οι δικές της, ελάχιστα καταγεγραμμένες γλώσσες.

Ο Μαρξ αναμετρήθηκε με αυτή την αντίθεση όσο του επέτρεπαν η εποχή του, η κοινωνική του θέση και οι – σεβαστές – ικανότητές του· άφησε ένα σώμα ιδεών ακόμη και σήμερα χρήσιμο για την κατανόηση του τεχνολογικού φαινομένου. Αλλά το ίδιο το «ζήτημα των μηχανών» ήταν ένα ζήτημα ιστορικό και εμπόλεμο· βρισκόταν πέρα από την εμβέλεια των «ατομικών ικανοτήτων» οποιουδήποτε. Ό,τι και αν (παρίστανε ότι) ήλπιζε ο Ίνγκερς από τους «οπαδούς του Μαρξ», οι αντιθέσεις γύρω από το ζήτημα των μηχανών που διαχρονικά χαρακτηρίζουν την μαρξιστική θεωρία είναι αδύνατον να «συμφιλιωθούν», γιατί κανείς δεν επιθυμεί τέτοιο πράγμα. Είναι αντιθέσεις πολιτικές και όχι μόνο θεωρητικές, που μοιραία εμφανίζονται ξανά και ξανά, όπως ξανά και ξανά εμφανίζεται η αντίθεση στις μηχανές από το 1800 και μετά: όχι ως λαμπρές ατομικές ιδέες που γεννιούνται εντός λαμπρών εγκεφάλων, αλλά ως αντιτιθέμενα σώματα κοινωνικών εννοήσεων και πρακτικών εντός και εκτός του χώρου της εργασίας. Ωθούμενος από την ιστορική όψη των ζητημάτων που φαινομενικά αντιμετώπιζε αποκλειστικά μέσω της «θεωρίας της αξίας», ο Μαρξ υποστήριξε ότι θα

---

[59] Για ολόκληρη την επιχειρηματολογία του Σάμιουελ, δες Raphael Samuel, «Workshop of the World…», όπ. πριν (υπ. 33), σελ. 10 - 11.

[60] Είτε λόγω πολιτικής θέσης, είτε λόγω ειδίκευσης, αυτή η ιστορική όψη των ισχυρισμών του Μαρξ διέφυγε από τους πρόσφατους μεταφραστές του Μαρξ στα ελληνικά. Αυτοί προτίμησαν να αποδώσουν το «it took both time and experience before the workers learnt to distinguish» του αποσπάσματος, με το «απαιτείται χρόνος και εμπειρία έως ότου μάθει ο εργάτης να διακρίνει». Κατ' αυτόν τον τρόπο, εκούσια ή ακούσια, οι Έλληνες μεταφραστές αντικατέστησαν τους συγκεκριμένους εργάτες του Μαρξ που «έμαθαν» ό,τι έμαθαν μέσα από συγκεκριμένες ιστορικές διαδικασίες του 19ου αιώνα, με την πλατωνική ιδέα «του εργάτη» που μαθαίνει ό,τι είναι να μάθει (προφανώς όχι κάποια ιστορικά προσδιορισμένη γνώση, αλλά την Αλήθεια) νομοτελειακά. Ή ίσως υπό την επιρροή κάποιου που ξέρει καλύτερα... Karl Marx, *Το Κεφάλαιο: Τόμος Πρώτος,* ΚΨΜ, 2016, σελ. 393.

μπορούσε κανείς να γράψει την ιστορία των τεχνικών εφευρέσεων του 19ου αιώνα ως ιστορία της εφεύρεσης όπλων προς χρήση ενάντια στην εργατική τάξη. Με παρόμοιο τρόπο, θα μπορούσε κανείς να γράψει την ιστορία των μαρξιστικών θεωριών για την τεχνολογία που συνόψισε η Ραϊνφέλντερ ως μια ιστορία παράλληλη με τις μεγάλες συγκυρίες «εργατικής κριτικής της τεχνολογίας» και μαζί του καπιταλιστικού τρόπου οργάνωσης των ανθρώπινων κοινωνιών.[61] Ο Μαρξ αντλούσε τις ιδέες του από το «ζήτημα των μηχανών» όπως εξελίχθηκε κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα. Ο Αντόνιο Γκράμσι, η Ρόζα Λούξεμπουργκ, ο Μπόρις Χέσεν και ο Βάλτερ Μπένγιαμιν αντλούσαν τις ιδέες τους από τις ηττημένες επαναστάσεις που ακολούθησαν τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και την ιστορική εμπειρία της ανάδυσης του σταλινισμού και του φασισμού. Το τελευταίο κύμα «αντιτεχνικιστικών» μαρξιστικών ιδεών εμφανίστηκε τη δεκαετία του ’60, επεκτάθηκε και ισχυροποιήθηκε μέχρι την δεκαετία του ’80 και είχε, όπως και τα προηγούμενα, τις ρίζες του στους εργατικούς αγώνες και τη γενική αμφισβήτηση της περιόδου. Είναι από αυτό το τελευταίο κύμα μαρξιστικών αντιτεχνικιστικών ιδεών που προέρχονται οι θέσεις που υιοθετεί η παρούσα εργασία γύρω από τη σχέση μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας.

1.2.2. Ο αντιτεχνικισμός της δεκαετίας του ‘60

Ένα μεγάλο τμήμα των μαρξιστικών αντιτεχνικιστικών ιδεών που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’60 και του ’70, ειδικά στις απαρχές, δεν προήλθε από τα πανεπιστήμια. Στην Ιταλία, όπου θα μπορούσε κανείς – απλοποιώντας – να διακρίνει κάποιο είδος «απαρχών», οι φορείς των «νέων» ιδεών ήταν μαρξιστές διανοούμενοι, όπως ο Ρανιέρο Παντσιέρι και ο Μάριο Τρόντι που αποσκίρτησαν από το σοσιαλιστικό και το κομμουνιστικό κόμμα της Ιταλίας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’60 για να προσχωρήσουν στις νέες οργανώσεις του «ιταλικού εργατισμού».[62] Οι διανοούμενοι του ιταλικού εργατισμού αναγνώρισαν τη σημασία της «εργατικής υποκειμενικότητας», επεσήμαναν τη στενή σχέση μεταξύ «εργατικής απειθαρχίας» και «τεχνολογικής εξέλιξης», απέρριψαν ρητά την έννοια της τεχνολογικής προόδου που δεν ήταν παρά «ένας τρόπος ύπαρξης του κεφαλαίου, η *δική του* ανάπτυξη» και έδωσαν έμφαση στις διαδικασίες πειθάρχησης και άσκησης εξουσίας εντός του εργασιακού χώρου.[63] Κατά τη γνώμη τους, ο χώρος εργασίας ήταν χώρος εξαγωγής

---

[61] Η «εργατική κριτική των μηχανών» είναι μια διατύπωση που οφείλουμε στον Ντόναλντ Μακένζι [Donald MacKenzie]· σχετικά δες Donald MacKenzie, «Marx and the Machine», *Technology and Culture*, Vol. 25, No. 3, Ιούλιος 1984, σελ. 490.

[62] Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery…», όπ. πριν (υπ. 53). Επίσης Mario Tronti, *Operai e Capitale*, Derive Approdi, 2013, (Α’ Έκδοση, 1966). Για μια ιστορία των ιδεών του ιταλικού εργατισμού δες Steve Wright, *Storming Heaven: Class Composition and Struggle in Italian Autonomist Marxism*, Pluto Press, 2002, σελ. 32 - 62.

[63] Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery…», όπ. πριν (υπ. 53), σελ. 46. Η έμφαση στο πρωτότυπο.

της υπεραξίας επειδή ταυτόχρονα ήταν και χώρος άσκησης εξουσίας και επιβολής της πειθαρχίας, διαδικασιών συγκρουσιακών και αμφίδρομων που έρχονταν εις πέρας με διάμεσο τις συγκεκριμένες υλικές διατάξεις της παραγωγής. Αυτού του είδους οι θέσεις υποστηρίζονταν με διαρκή προσφυγή στον αντιτεχνικιστικό Μαρξ του πρώτου τόμου του *Κεφαλαίου* (το κεφάλαιο 15 «ανακαλύφθηκε» ξανά ειδικά για την περίσταση) και ταυτόχρονα με εσκεμμένη παραμέληση της αντίθετης όψης, που όπως είδαμε ήταν παραπάνω από αισθητή, τόσο στο *Κεφάλαιο* όσο και στα υπόλοιπα έργα του Μαρξ.[64]

Βέβαια η προσφυγή στην αυθεντία του Μαρξ δεν ήταν το μοναδικό επιχείρημα που χρησιμοποιούνταν για την τεκμηρίωση αυτών των πρωτότυπων απόψεων σχετικά με την τεχνολογία και τους χώρους εργασίας. Το άρθρο του Παντσιέρι «Η Καπιταλιστική Χρήση των Μηχανών» είχε γραφτεί ως εισαγωγή του πρώτου τεύχους του περιοδικού *Κόκκινα Τετράδια* [Quaderni Rossi], το οποίο ήταν αφιερωμένο στην δημοσίευση των αποτελεσμάτων «εργατικών ερευνών» που είχαν προηγουμένως διεξαχθεί στο εσωτερικό μεγάλων ιταλικών εργοστασίων. Ο Παντσιέρι, αφού είχε προσφύγει στον Μαρξ για να τεκμηριώσει θεωρητικά τον ρόλο της εργατικής απειθαρχίας στην τεχνολογική ανάπτυξη, δεν ξεχνούσε να σημειώσει ότι η εργατική απειθαρχία ήταν ξανά αισθητή στο εσωτερικό των πραγματικών εργασιακών χώρων του τόπου και της εποχής του: «εκείνο που χαρακτηρίζει τις διαδικασίες μέσω των οποίων οι εργάτες των σημερινών μεγάλων εργοστασίων αποκτούν συνείδηση (…) είναι η διεκδίκηση πολιτικής και οικονομικής εξουσίας στο εσωτερικό της επιχείρησης και μέσω αυτού στην κοινωνία».[65] Δηλαδή οι πρωτοποριακές απόψεις των Ιταλών εργατιστών των αρχών της δεκαετίας του ‘60 περί τεχνολογίας και μηχανών της παραγωγής, μπορεί να αναζητούσαν την θεωρητική τους νομιμοποίηση στον αντιτεχνικιστικό Μαρξ, ξεκινούσαν όμως από μια πρώιμη αντίληψη των πραγματικών πολιτικών και ιδεολογικών μεταβολών που διέτρεχαν τη ζωντανή εργασία που είχε συγκεντρωθεί γύρω από τις αλυσίδες συναρμολόγησης των μεγάλων ιταλικών εργοστασίων, από μια νέα ανάδυση της εργατικής αντίθεσης και κριτικής στις μηχανές ως «εξουσία του αφέντη».

Στα χρόνια που ακολούθησαν, καθώς η απειθαρχία του εργάτη της φορντικής αλυσίδας διαδιδόταν σε ολόκληρο τον κόσμο, οι ιδέες των Ιταλών εργατιστών σχετικά με την τεχνολογία διαδόθηκαν, ή απέκτησαν τα αντίστοιχά τους σε άλλες χώρες. Στον αγγλοσαξονικό κόσμο, από όπου αντλούμε και τη συντριπτική πλειοψηφία των ιδεών για την

---

[64] Για παράδειγμα, το άρθρο του Παντσιέρι «Η Καπιταλιστική Χρήση των Μηχανών» ξεκινάει με την επιλογή και παράθεση πέντε μεγάλων αποσπασμάτων από το *Κεφάλαιο* του «αντιτεχνικιστικού» είδους που παραθέσαμε και εμείς παραπάνω καθώς και με πλήρη αποσιώπηση της πληθώρας των αποσπασμάτων του *Κεφαλαίου* που υποστηρίζουν την αντίθετη θέση. Σχετικά δες Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery…», όπ. πριν (υπ. 53), σελ. 44 - 48. Εκτός των άλλων εργασιών του, ο Παντσιέρι ήταν και ο μεταφραστής του *Κεφαλαίου* στα Ιταλικά, οπότε καταλαβαίνουμε ότι είχε πλήρη γνώση του ζητήματος.

[65] Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery…», όπ. πριν (υπ. 53), σελ. 54.

σχέση τεχνολογίας και κοινωνίας που χρησιμοποιούνται στην παρούσα εργασία, οι αρχικοί εκφραστές των σχετικών ιστοριογραφικών ιδεών προέρχονταν από την εργατική ιστορία. Οι ιστορικοί του βρετανικού κομουνιστικού κόμματος που παρόμοια με την ιταλική περίπτωση απομακρύνθηκαν ή εγκατέλειψαν εντελώς το κόμμα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’50, συσπειρώθηκαν γύρω από το περιοδικό *Past & Present*. Τα εμβληματικά έργα που προέκυψαν, όπως το *Φτιάξιμο της Αγγλικής Εργατικής Τάξης* του Ε. Π. Τόμσον [E. P. Thompson] και το *Οι Σπάστες των Μηχανών* και το *Εργαζόμενοι Άνθρωποι* του Έρικ Χόμπσμπωμ, παρότι δεν είχαν σταθερά το τεχνολογικό φαινόμενο στο επίκεντρο, αμφισβητούσαν την έννοια της τεχνικής και κοινωνικής προόδου και αναδείκνυαν τον ρόλο των «αδύναμων» στην ιστορία.[66] Δεν είναι παράξενο που πολλές από τις μελέτες τους αφορούσαν ακριβώς τα ιστορικά επεισόδια που είχαν τροφοδοτήσει και το κεφάλαιο 15 του πρώτου τόμου του *Κεφαλαίου*, όπως το σπάσιμο των μηχανών και η εξαφάνιση των υφαντών του χειροκίνητου αργαλειού. Ο Χόμπσμπωμ για παράδειγμα, διέσωσε τους Λουδίτες των αρχών του 19ου αιώνα από τις κατηγορίες περί «οπισθοδρομικότητας» αναγνωρίζοντας στις πρακτικές του σπασίματος των μηχανών μια μορφή εργατικής διαπραγμάτευσης που μπορούσε να αποδειχθεί αποτελεσματικότερη από ό,τι ήταν αποδεκτό έως τότε, ακόμη και να καθυστερήσει την «τεχνολογική πρόοδο».[67] Αλλά αυτή η μάλλον αναχρονιστική αντίληψη για το σπάσιμο των μηχανών ήταν πολύ λιγότερο σημαντική από το ίδιο το σκάνδαλο της διάσωσης αυτών των περιφρονητέων «εχθρών της τεχνολογικής προόδου» από την κατηγορία του πολιτικού και κοινωνικού πρωτογονισμού. Με παρόμοιο τρόπο, οι ιστοριογραφικές προσπάθειες του Τόμσον αντιτέθηκαν στην έννοιες της κοινωνικής προόδου και της επιστημονικής αντικειμενικότητας και τάχθηκαν πολιτικά και ιστοριογραφικά με το μέρος «του φτωχού καλτσοποιού, του Λουδίτη θεριστή, του ‘ξεπερασμένου’ χειροτέχνη υφαντή, του ‘ουτοπικού’ τεχνίτη, ακόμη και του πλανημένου ακόλουθου της Τζοάνα Σάουθκοτ». Ο Τόμσον σημείωνε ότι η διάσωση τέτοιων κακόφημων ιστορικών υποκειμένων από «την πελώρια συγκατάβαση των μεταγενέστερων» θα ήταν ιστοριογραφικά γόνιμη. Θα αναδείκνυε ότι τα «τυφλά σοκάκια» της ιστορίας ίσως τελικά να ήταν πολύ λιγότερο

---

[66] E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class*, Penguin, 1991, (A’ Έκδοση, 1963)· επίσης E. J. Hobsbawm, «The Machine Breakers», *Past & Present*, No. 1, Φεβρουάριος 1952· επίσης E. J. Hobsbawm, *Laboring Men: Studies in the History of Labour*, Weidenfeld and Nicolson, 1979, (A’ Έκδοση, 1964). Για τη «μαρξιστική στροφή» των δεκαετιών από το 1950 έως το 1980, δες Georg Iggers, *Η Ιστοριογραφία στον Εικοστό Αιώνα…*, όπ. πριν (υπ. 57), σελ. 107 – 126.

[67] E. J. Hobsbawm, «The Machine Breakers…», όπ. πριν (υπ. 66), σελ. 67. Προφανώς δεν είναι τυχαίο ότι αυτές οι προσπάθειες αναφέρονταν στο «ζήτημα των μηχανών» των αρχών του 19ου αιώνα, δηλαδή στα ιστορικά επεισόδια αμφισβήτησης της τεχνολογίας που όπως είδαμε είχαν απασχολήσει και τον ίδιο τον Μαρξ.

«τυφλά» στην εποχή τους και μαζί θα αναδείκνυε την ιστορική ανάδυση του σημερινού κόσμου όχι ως αναπόφευκτο μονόδρομο αλλά ως συγκρουσιακό «φτιάξιμο».[68]

Στα τέλη της δεκαετίας του ’70, αυτή η βρετανική ιστοριογραφική παράδοση τροφοδότησε την ίδρυση του περιοδικού *History Workshop* και την αποκρυστάλλωση της ιδέας της «ιστορίας από τα κάτω». Ήδη στα παραπάνω χρησιμοποιήσαμε τις ιδέες περί τεχνολογίας, κοινωνίας και ιστοριογραφίας που εκφράστηκαν από την ιστοριογραφική «κολεκτίβα» - συντακτική ομάδα αυτού του περιοδικού στα πρώτα χρόνια της έκδοσής του.[69] Σύμφωνα με τη σύνοψη του Ράφαελ Σάμιουελ, στο επίκεντρο βρισκόταν «η υποβάθμιση της σημασίας που αποδίδεται στις μηχανές στο φτιάξιμο της σύγχρονης βιομηχανίας και η αναζήτηση ευρύτερων μεταβολών *τόσο* στην τεχνολογία *όσο* και στην καπιταλιστική οργάνωση της εργασίας· επίσης η απόρριψη της ιδέας της εκμηχάνισης ως αυτοαναπαραγόμενης διαδικασίας και η μελέτη της περιπλοκότητας των αντιτιθέμενων ζητημάτων που αντιμετώπιζε ο καπιταλισμός του 19ου αιώνα, ζητημάτων τα οποία έπρεπε να αντιμετωπίσουν και τα εργατικά κινήματα της εποχής».[70] Όπως θα φανεί παρακάτω, τέτοιου είδους στόχοι, μεταξύ άλλων, διατρέχουν και την παρούσα εργασία.

Η ίδια διαδικασία που τροφοδότησε την εκ νέου εμφάνιση των αντιτεχνικιστικών μαρξιστικών ιδεών στη Βρετανία και την Ιταλία, λειτούργησε και στην περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών. Οι αντικαπιταλιστικές κινήσεις των δεκαετιών του ’60 και του ’70 στις ΗΠΑ υπήρξαν ιδιαιτέρως πλούσιες ως προς την κοινωνική τους σύνθεση. Ξεκινούσαν από τους αφροαμερικανούς των αστικών γκέτο, περνούσαν στους εργάτες της αλυσίδας συναρμολόγησης και κατέληγαν στις γυναίκες φεμινίστριες και τα κάμπους των γνωστότερων αμερικανικών πανεπιστημίων.[71] Το διανοητικό κλίμα που προέκυπτε από την όσμωση μεταξύ τέτοιων υποκειμένων, έχει διασωθεί στους προλόγους των βιβλίων της εποχής. Ο Λάνγκτον Γουίνερ για παράδειγμα, στον πρόλογο ενός βιβλίου του 1977 με τίτλο *Αυτόνομη Τεχνολογία,* περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο αυτό το διανοητικό κλίμα επηρέασε τη δουλειά του στο πανεπιστήμιο του Μπέρκλεϊ [Berkeley]:

> Το μοντέλο λειτουργίας [του πανεπιστημίου Μπέρκλεϊ] αμφισβητήθηκε στα πλαίσια μιας κατάστασης που έφερνε τα βασικά κοινωνικά ζητήματα της δεκαετίας του ’60 και των

---

[68] E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class…*, όπ. πριν (υπ. 66), σελ. 12-13. Όπως ήδη αναφέραμε, η «κοινωνική κατασκευή» δεν ήταν κάποια νέα ιδέα των «κατασκευασιοκρατών» των δεκαετιών του ’70 και του ‘80.

[69] Δες παραπάνω, υπ. 59.

[70] Raphael Samuel, «Workshop of the World…», όπ. πριν (υπ. 33), σελ. 12. Η έμφαση στο πρωτότυπο.

[71] Σχετικά μπορεί να δει κανείς το Φ. Γκαβί, Μ. Γκεράσι (κ.α.), *The Movement: Το Αμερικάνικο ’68,* Κομούνα, 1988.

αρχών της δεκαετίας του ’70 – τα πολιτικά δικαιώματα, το Βιετνάμ, τον ρατσισμό και τον μιλιταρισμό – στις πόρτες του «πολυπανεπιστημίου» [multiversity]. Στα πλαίσια των ζωντανών και σε κάποιες περιπτώσεις βίαιων αντιπαραθέσεων της εποχής, το Μπέρκλεϊ μετατράπηκε σε έναν τόπο όπου η πολιτική της πλατείας και οι εκπαιδευτικές διαδικασίες του αμφιθεάτρου δεν απείχαν παρά ελάχιστα.[72]

Το βιβλίο του Χάρι Μπρέιβερμαν *Εργασία και Μονοπωλιακό Κεφάλαιο*, που δημοσιεύθηκε το 1974 ήταν ενδεικτικό των προϊόντων της περιόδου. Ο Μπρέιβερμαν, που σημείωνε περήφανα στην εισαγωγή ότι ήταν για πολλά χρόνια μηχανουργός προτού μετατραπεί σε μαρξιστή συγγραφέα μέσω της ανάμιξής του στις περιπέτειες της αμερικανικής «νέας αριστεράς», ανακινούσε το ζήτημα της σχέσης μεταξύ τεχνολογίας και εργασίας και εισήγαγε ξανά τον Μαρξ στις σχετικές συζητήσεις. Η αντιπειθαρχική όψη της ζωντανής εργασίας που εντόπιζαν οι Ιταλοί εργατιστές και αργότερα οι Βρετανοί ιστορικοί έλειπε από το βιβλίο του Μπρέιβερμαν. Η τεχνολογία από την άλλη βρισκόταν στο επίκεντρο επειδή μέσω αυτής οι καπιταλιστές διεκδικούσαν τον έλεγχο του χώρου εργασίας, δημιουργώντας ταυτόχρονα την διαρκή τάση εργατικής αποειδίκευσης που σύμφωνα με τον Μπρέιβερμαν χαρακτηρίζει την ιστορία της εργασίας στον εικοστό αιώνα.

Στα χρόνια που ακολούθησαν τη δημοσίευση του βιβλίου του Μπρέιβερμαν, καθώς το αμερικανικό «movement» έχανε την ορμή του και αρκετοί από τους συμμετέχοντες αναζητούσαν πολιτικό καταφύγιο και βιοπορισμό στο εσωτερικό των αμερικανικών πανεπιστημίων, το ακαδημαϊκό ενδιαφέρον για τη σχέση μεταξύ κοινωνίας και τεχνολογίας στις ΗΠΑ αναζωπυρώθηκε. Η προϋπάρχουσα φιλελεύθερη ακαδημαϊκή παράδοση της Ιστορίας της Τεχνολογίας στις ΗΠΑ μπολιάστηκε με τα νέα ενδιαφέροντα και απέκτησε ένα μικρό αλλά επιδραστικό μαρξιστικών επιρροών κομμάτι που αναζητούσε τη σύνδεση της ιστορίας της τεχνολογίας με το «ευρύτερο πλαίσιο», δηλαδή με τον εργασιακό χώρο και τις συγκρούσεις του, με την έμφυλη αντιπαράθεση, με τις κρατικές πολιτικές καθώς και με τις διακρατικές σχέσεις και τον ιμπεριαλισμό.[73] Δίπλα της, η αμερικανική εργατική ιστορία, με

---

[72] Langdon Winner, *Autonomous Technology…*, όπ. πριν (υπ. 25), σελ. ix· ο Γουίνερ συμπεριλάμβανε στις βασικές του αναφορές «τα λόγια ενός ομιλητή στα σκαλιά του Σπράουτ Χωλ τον Δεκέμβριο του 1964». Ενδεικτικά μπορεί επίσης να δει κανείς τον πρόλογο στο Thomas Hughes, *American Genesis: A century of Invention and Technological Enthusiasm*, The University of Chicago Press, 2004, (Α’ Έκδοση 1989), σελ. ix· εκεί ο Χιούζ παραδέχεται ότι ακόμη και το 1989 βρισκόταν «υπό την επιρροή των αξιών της αντικουλτούρας». Επίσης την πολυσέλιδη εισαγωγή στο Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital: the Degradation of Work in the Twentieth Century*, Monthly Review Press, 1974. Τέλος την εκτενή συνέντευξη του Τζωρτζ Καφέντζις στο George Caffentzis, *Η Εργασία, η Ενέργεια, η Κρίση και το Τέλος του Κόσμου: Σκέψεις για την Εργασία, την Τεχνολογία και την Καπιταλιστική Κρίση (1980-2000)*, Αρχείο 71, 2012.

[73] Η σύγκρουση που ακολούθησε στο εσωτερικό της κοινότητας των αμερικανών ιστορικών της τεχνολογίας εκφράστηκε με ακαδημαϊκούς όρους όπως «εσωτερική» [internalist], «εξωτερική»

πολύ σοβαρότερες επιρροές από την «ιστορία από τα κάτω» που εν τω μεταξύ αναπτυσσόταν στη Βρετανία, μετατράπηκε σε καταφύγιο «εκπεσόντων» ακτιβιστών της αμερικανικής νέας αριστεράς.[74] Σε βιβλία όπως του Μέριτ Ρόου Σμιθ για τα οπλουργεία του 19ου αιώνα, του Ντέιβιντ Μοντγκόμερυ για τους εργασιακούς χώρους της ίδιας περιόδου, ή του Ντέιβιντ Νομπλ για την ιστορία των μηχανικών στη δεύτερη βιομηχανική επανάσταση, η ιστορία της τεχνολογίας βρέθηκε στο επίκεντρο, είτε ως ιστορία των υλικών διατάξεων, είτε ως ιστορία των μεταβολών των μεθόδων οργάνωσης της εργασίας, είτε ως ιστορία των θεσμών της τεχνικής εκπαίδευσης.[75] Ακολουθώντας τις «αντιτεχνικιστικές» μαρξιστικές ιδέες που αναδύθηκαν κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’60 και του ’70, αυτές οι τάσεις της ιστορίας της τεχνολογίας και της εργατικής ιστορίας ανακάλυψαν την εργατική αντίσταση στην τεχνολογία ως βασικό παράγοντα της «τεχνολογικής εξέλιξης», ανέδειξαν τους χώρους εργασίας ως «διαφιλονικούμενο πεδίο» εμπλοκής της ζωντανής εργασίας με τις τεχνικές διατάξεις, συνέδεσαν την ιστορία της τεχνολογίας με ευρύτερες κοινωνικές και ιστορικές συγκυρίες και ανέδειξαν κοινωνικά πεδία εκτός του χώρου εργασίας ως πεδία συγκρουσιακής χρήσης της τεχνολογίας.[76]

Ο Ντόναλντ Μακένζι [Donald MacKenzie] που το 1984 προσπάθησε να συνοψίσει αυτές τις εξελίξεις, θεωρούσε πως ήδη είχαν καταλήξει στη διατύπωση ενός ερωτήματος περί «κοινωνικού σχεδιασμού της τεχνολογίας»: «Ποια είναι η σχέση του σχεδιασμού των μηχανημάτων με τις κοινωνικές σχέσεις εντός των οποίων τα μηχανήματα χρησιμοποιούνται; Είναι οι καπιταλιστές (ή οι άνθρωποι) που εκμεταλλεύονται τα μηχανήματα για τους σκοπούς τους, ή μήπως αυτοί οι σκοποί διαμορφώνουν την ίδια τη μηχανή;»[77] Κατά τη γνώμη του

[externalist] και «πλαισιακή» [contextual] ιστορία της τεχνολογίας, αλλά προφανώς διέθετε βαθύτερες ρίζες. Σχετικά μπορεί να δει κανείς το John Staudenmaier, *Technology’s Storytellers…*, όπ. πριν (υπ. 4). Επίσης το John Staudenmaier, «What SHOT Hath Wrought and What SHOT Hath Not…», όπ. πριν (υπ. 22), καθώς και τις απαντήσεις των John Rae και Melvin Kranzberg στο ίδιο τεύχος του *Technology and Culture.*

[74] Philip Scranton, «None-Too-Porous Boundaries…», όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 731.

[75] David Montgomery, *Worker’s Control in America…*, όπ. πριν (υπ. 33)· Merritt Roe Smith, *Harper’s Ferry Armory and the New Technology…*, όπ. πριν (υπ. 32)· David Noble, *America by Design…*, όπ. πριν (υπ. 32).

[76] Το «διαφιλονικούμενο πεδίο» προέρχεται από τον τίτλο του Richard Edwards, *Contested Terrain: The Transformation of the Workplace in the Twentieth Century*, Basic Books, 1979. Για το τελευταίο σημειο, όπου οι χώροι εκτός του χώρου εργασίας αναδεικνύονται ως πεδία συγκρουσιακής χρήσης της τεχνολογίας δες ενδεικτικά Langdon Winner, «Do Artifacts Have Politics?...», όπ. πριν (υπ. 25)· επίσης Ruth Schwartz Cowan, «From Virginia Dare to Virginia Slims: Women and Technology in American Life», *Technology and Culture*, Vol. 20, No. 1, Ιανουάριος 1979, όπου οι «γυναίκες ως εργάτριες» και οι «γυναίκες ως αντιτεχνοκράτες» καταλαμβάνουν σημαντικό τμήμα του κειμένου. Μια εκτενής βιβλιογραφία των προσεγγίσεων που προσπάθησαν να συνδυάσουν την έννοια της τάξης με την έννοια του φύλου από το 1978 και μετά περιλαμβάνεται στο Patricia Cooper, «What This Country Needs is a Good Five-Cent Cigar», *Technology and Culture*, Vol. 29, No. 4, Special Issue: Labor History and the History of Technology, Οκτώβριος 1988.

Μακένζι η διερεύνηση αυτού του ερωτήματος έπρεπε να περάσει μέσα από τη διερεύνηση της ιστορικής «ενδεχομενικότητας» [contingency] της τεχνολογίας, δηλαδή του τρόπου με τον οποίο διαφορετικές αντιλήψεις σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρήση των υλικών διατάξεων έρχονταν σε σύγκρουση για να καταλήξουν σε «επιτυχημένες» τεχνολογίες. Το παράδειγμα που χρησιμοποιούσε ο Μακένζι ήταν η πραγμάτευση της ιστορίας των εργαλειομηχανών από τον Ντέιβιντ Νομπλ.[78]

Είχε όμως φτάσει το 1984· τα κινήματα των δεκαετιών του ’60 και του ’70 είχαν ολοκληρώσει τον κύκλο τους· μαζί είχε κλείσει και ένας κύκλος στην ιστοριογραφία αλλά και τις ευρύτερες κοινωνικές αντιλήψεις περί τεχνολογίας. Την ίδια στιγμή που ο Μακένζι προσπαθούσε να συνοψίσει τις μαρξιστικές επιρροές στο ερευνητικό πεδίο της ιστορίας της τεχνολογίας, το άρθρο των Μπάικερ και Πιντς «Περί της Κοινωνικής Κατασκευής Γεγονότων και Τεχνουργημάτων» είχε ήδη δημοσιευθεί, με τον ίδιο των Μακένζι να φιγουράρει στον κατάλογο των ευχαριστιών. Καθώς η «αλλαγή παραδείγματος» που περιγράψαμε στην προηγούμενη ενότητα ξεκινούσε, οι μαρξιστικών επιρροών ιστορικοί της τεχνολογίας των μέσων της δεκαετίας του ’80 ακολούθησαν τρεις κατευθύνσεις. Στην πρώτη κατεύθυνση βρίσκουμε ιστορικούς όπως ο Μακένζι και η Ρουθ Σβαρτζ Κόουαν [Ruth Scwartz Cowan] που αντιλήφθηκαν την επαγγελματική χρησιμότητα των νέων μεθόδων, τις υιοθέτησαν και αναδείχθηκαν σε σοβαρούς και επιδραστικούς εκπροσώπους τους.[79] Στη δεύτερη κατεύθυνση βρίσκουμε ιστορικούς όπως ο Μέριτ Ρόου Σμιθ που ακολούθησαν ξεχωριστή πορεία δίχως να έχουν επαφή με την «κοινωνική κατασκευασιοκρατία», αλλά και δίχως να της αντιπαρατίθενται. Στην τρίτη κατεύθυνση βρίσκουμε ιστορικούς όπως ο Ντέιβιντ Νομπλ που απομονώθηκαν πολιτικά και επαγγελματικά και βρέθηκαν αναγκασμένοι να αντιμετωπίσουν την «θεωρητική και πρακτική στειρότητα» που παλαιότερα είχαν αντιμετωπίσει και οι μαρξιστές του προηγούμενου αντιτεχνικιστικού ρεύματος.[80]

---

[77] Donald MacKenzie, «Marx and the Machine…», όπ. πριν (υπ. 61), σελ. 499.

[78] David Noble, «Social Choice in Machine Design…», όπ. πριν (υπ. 32).

[79] Donald MacKenzie, *Inventing Accuracy…*, όπ. πριν (υπ. 17)· επίσης Ruth Schwartz Cowan, «The Consumption Junction…», όπ. πριν (υπ. 47). Το 1996, παρότι ο μαρξισμός βρισκόταν πλέον «τελείως εκτός μόδας», ο Μακένζι συνέχιζε να υποστηρίζει ότι διατηρούσε τη χρησιμότητα του παράλληλα με τα εργαλεία της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας». Προφανώς οι επισημάνσεις του έβρισκαν ελάχιστη ανταπόκριση, ακόμη και από τον ίδιο. Σχετικά δες Donald MacKenzie, *Knowing Machines: Essays on Technical Change*, MIT Press, 1996, σελ. 18 – 19.

[80] Για την «θεωρητική και πρακτική στειρότητα» που αναγκάστηκε να αντιμετωπίσει ο Καρλ Κορς, ο μοναδικός από τους προπολεμικούς αντιτεχνικιστές μαρξιστές της Ραϊνφέλντερ που κατόρθωσε να επιβιώσει του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου επιμένοντας στις ιδέες του, δες Eric Hobsbawm, «Karl Korsch» στο Eric Hobsbawm, *Revolutionaries*, Phoenix Press, 1973, σελ. 160. Σε μια σπάνια για τα ακαδημαϊκά πράγματα στιγμή δημόσιας επαγγελματικής μομφής, ο Ντέιβιντ Έντζερτον διαμαρτυρήθηκε το 1993 για την «ελάχιστη αναγνώριση που αποδίδεται στον Ντέιβιντ Νομπλ ως πρωτοπόρο των κοινωνικών σπουδών της τεχνολογίας»· σχετικά δες David Edgerton, «Tilting at Paper Tigers…», όπ. πριν (υπ. 16), σελ. 75.

Μπορούμε τώρα να ξαναγυρίσουμε στους τρόπους με τους οποίους αναζητήσαμε τα εργαλεία που τελικά χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα εργασία.

1.2.3. Στόχοι, μέθοδοι, οργάνωση της διατριβής

Λίγες σελίδες πριν, το βασικό ερώτημα που διατρέχει την παρούσα εργασία τέθηκε με μάλλον φιλόδοξους όρους: μπορεί η ιστορία των μηχανών να μιλήσει για την ιστορία των κοινωνιών; Στα όσα ακολουθούν ελπίζουμε αυτό το ερώτημα να απαντηθεί θετικά, όπως έχει απαντηθεί και άλλες φορές στο παρελθόν. Αν πάντως το ζητούμενο επιτευχθεί, αυτό θα γίνει με μερικό τρόπο. Το αντικείμενο εδώ δεν είναι «η ιστορία της Ελλάδας», αλλά συγκεκριμένα ερωτήματα που προκύπτουν από την ελληνική ιστοριογραφία που αφορά τις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα. Η εμφάνιση της εργατικής τάξης στην Αθήνα από το 1900 και μετά, η «υστέρηση» της ελληνικής βιομηχανίας, το είδος του εργατικού της δυναμικού, οι σχέσεις αφεντικών και εργατών, ο ρόλος των διαδικασιών εκμηχάνισης, οι εννοήσεις περί δημόσιου χώρου και εθνικής επικράτειας, είναι όλα τους ζητήματα με τα οποία θα καταπιαστούμε στα όσα ακολουθούν.

Ο πυρήνας των μεθόδων που θα χρησιμοποιήσουμε για να καταπιαστούμε με τέτοια ζητήματα προέρχεται από την μαρξιστικών επιρροών ιστορία της τεχνολογίας και τη μαρξιστική εργατική ιστορία όπως αυτές διαμορφώθηκαν κατά τη διάρκεια των ετών από το 1960 και μετά. Από εκεί προέρχεται η ιδέα των υλικών διατάξεων που χρησιμοποιούνται στο εσωτερικό των εργασιακών χώρων όχι μόνο ως όργανα εξαγωγής υπεραξίας, αλλά και ως όργανα επιβολής της πειθαρχίας και του ελέγχου. Επίσης η ιδέα ότι η εργατική απειθαρχία και υποκειμενικότητα όχι μόνο «υπάρχουν», γεγονός που πρέπει να σημειώνεται ρητά έπειτα από τις τελευταίες εξελίξεις των ανθρωπιστικών επιστημών, αλλά και αποτελούν την κινητήριο δύναμη της τεχνικής «προόδου». Επίσης η ιδέα ότι οι καπιταλιστικές κοινωνικές σχέσεις εκτείνονται όχι μόνο εντός αλλά και εκτός των χώρων εργασίας, στους χώρους αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, όπου επίσης αποκτούν τεχνικές εκφράσεις. Ακόμη η αντίληψη σύμφωνα με την οποία οι έμφυλοι, φυλετικοί και ηλικιακοί διαχωρισμοί αποτελούν τμήμα των ευρύτερων ιεραρχήσεων εντός των καπιταλιστικών κοινωνιών, συνεπώς επίσης αποκτούν τεχνικές εκφράσεις. Τέλος η γενική ιδέα των υλικών διατάξεων ως «στερεοποιημένης ιστορίας, παγωμένων θραυσμάτων ανθρώπινου και κοινωνικού μόχθου», μια ιδέα που λαμβάνει ως δεδομένη την απάντηση στο ερώτημα του Μακένζι: οι υλικές διατάξεις όντως διατάσσονται, όχι τόσο ακολουθώντας «φυσικούς νόμους», όσο με τον τρόπο που επιβάλλουν οι κοινωνικές σχέσεις που τις σχεδιάζουν και τις χρησιμοποιούν.[81] Ότι αυτές οι σχέσεις ήταν – και συνεχίζουν να είναι – εμπόλεμες, σημαίνει ότι αν μπορέσουμε να ακολουθήσουμε την ιστορία των υλικών διατάξεων του παρελθόντος αποφεύγοντας τα

[81] David Noble, *Forces of Production…*, όπ. πριν (υπ. 32), σελ. xi.

ζητήματα της τεχνικής «αποτελεσματικότητας», της «επιτυχίας» και της «αποτυχίας», και φυσικά την τόσο διαδεδομένη αντίληψη περί «ατέρμονης τεχικής προόδου», θα βρεθούμε να μιλάμε για τα «ξεχασμένα σοκάκια» του Τόμσον, για τους τρόπους με τους οποίους ο κόσμος μας φτιάχτηκε μέσα από συγκρούσεις.

Ο τρόπος με τον οποίο αυτός ο «πυρήνας» θα χρησιμοποιηθεί ώστε να μιλήσουμε για συγκεκριμένα ζητήματα που αποσχόλησαν την ελληνική ιστοριογραφία από το 1975 και μετά, είναι σωρευτικός. Δηλαδή κάθε κεφάλαιο χρησιμοποιεί συμπεράσματα και απαντάει σε ζητήματα που προέκυψαν από τα προηγούμενα, ενώ ταυτόχρονα θέτει επιπλέον ζητήματα. Το δεύτερο κεφάλαιο είναι μια μελέτη περιπτώσεως· περιγράφει την εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα. Ταυτόχρονα επεκτείνει τα μεθοδολογικά εργαλεία, προσθέτοντας αντιλήψεις περί της δημιουργίας της εργατικής τάξης στην Ελλάδα, της κοινωνικής κατασκευής του χώρου, της σχέσης μεταξύ τεχνικών διατάξεων, κοινωνικών τάξεων και κρατικού επεκτατισμού, καθώς και της σχέσης μεταξύ τεχνικών διατάξεων, εργασίας και ατυχημάτων. Η πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα περιγράφεται από τη σκοπιά των υποστηρικτών και των αντιπάλων του αυτοκινήτου ως η δεκαετία μιας υπόκωφης ταξικής σύγκρουσης. Ταυτόχρονα περιγράφεται από μια ευρύτερη σκοπιά ως μια δεκαετία μεταξύ δύο πολεμικών εμπλοκών και ανάδυσης της εργατικής τάξης. Τέλος περιγράφεται και από μια παγκόσμια σκοπιά ως η δεκαετία της πρώτης επαφής της ελληνικής κοινωνίας με τις παγκόσμιες διαδικασίες της ανάδυσης της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης και της προετοιμασίας για τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο.

Το τρίτο κεφάλαιο περιγράφει τη «δεύτερη βιομηχανική επανάσταση» των ετών μεταξύ του 1880 και του 1920 προστρέχοντας στη βιογραφία και το έργο ενός από τους γνωστότερους εκφραστές της. Η ζωή και το έργο του Φρέντερικ Τέιλορ χρησιμεύουν για να επιδείξουν επιπλέον σχέσεις μεταξύ εργασίας και τεχνικής, καθώς και μεταξύ τεχνικών διατάξεων και ευρύτερων κοινωνικοπολιτικών στόχων. Τα συμπεράσματα του τρίτου κεφαλαίου, η – σπάνια στη διεθνή βιβλιογραφία – επανασύνδεση της «τεϊλορικής επανάστασης» με την «τεχνική καινοτομία», το ξεκαθάρισμα της έννοιας του «ειδικευμένου εργάτη» και η εισαγωγή της έννοιας της «τεχνοπολιτικής», μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να απαντηθούν συγκεκριμένα ερωτήματα που έχουν τεθεί από την ελληνική ιστοριογραφία.

Τα ερωτήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας που μας απασχολούν εδώ εντοπίζονται στο τέταρτο κεφάλαιο. Παραπάνω σημειώσαμε ότι το εγχείρημα της σύνδεσης της ιστορίας των μηχανών με την ιστορία των κοινωνιών είναι ιδιαιτέρως φιλόδοξο. Εννοούσαμε ειδικά την περίπτωση της Ελλάδας. Η δυσκολία αφορά λιγότερο την «ιστορία των μηχανών» και περισσότερο την «ιστορία των κοινωνιών». Όπως κάθε εθνική ιστοριογραφία, η ελληνική ιστοριογραφία που εμφανίστηκε από το 1975 και μετά γράφτηκε έχοντας κατά νου συγκεκριμένους πολιτικούς στόχους και βαθιά επηρεασμένη από την ευρύτερη ιστορική συγκυρία. Το συνολικό αποτέλεσμα είναι αναμενόμενα δύστροπο στην περιγραφή, την

κατανόηση και την κριτική. Το κεφάλαιο 4 προσπαθεί να ανταπεξέλθει ακολουθώντας συγκεκριμένες ιστοριογραφικές συζητήσεις που έλαβαν χώρα από το 1975 και μετά. Η ιδιομορφία της δομής του κεφαλαίου, που ξεκινάει από το ειδικό θέμα της ιστορίας των μηχανικών για να περάσει στα γενικότερα ζητήματα της ιστορίας της βιομηχανίας και της εργατικής και πολιτικής ιστορίας, αναμφίβολα αντανακλά τη σειρά με την οποία ο συντάκτης του ήρθε σε επαφή με τα αντίστοιχα ζητήματα. Ταυτόχρονα όμως, αυτή η ιδιόμορφη δομή δεν είναι δίχως τις θετικές της όψεις. Από τη μια επιδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο το κατά τα φαινόμενα «ειδικό» (η ιστορία των μηχανικών) σχετίζεται με το «γενικό» (την εργατική και την πολιτική ιστορία), μια σχέση που αποτελεί μόνιμο μοτίβο της παρούσας εργασίας. Από την άλλη επιδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο τα ερωτήματα που γίνονται αντικείμενο πραγμάτευσης εδώ, όπως το ζήτημα της «εργατικής ειδίκευσης» και της εκμηχάνισης ή ο διπλός χαρακτήρας της εργατικής οργάνωσης, αν και με την πρώτη ματιά μπορεί να φαίνονται περιορισμένης κλίμακας, βρίσκουν τελικά τον τρόπο να συνομιλήσουν με άλλα πολύ ευρύτερα, όπως η σύγκρουση της ελληνικής εργατικής και της ελληνικής αστικής τάξης από το 1900 έως το 1940, οι πολεμικές εμπλοκές του ελληνικού κράτους, ακόμη και οι «μεγάλης έντασης και διάρκειας ρήξεις» που σύμφωνα με τον Αντώνη Λιάκο χαρακτηρίζουν την ελληνική ιστορία του πρώτου μισού του εικοστού αιώνα.

Το πέμπτο κεφάλαιο καταλαμβάνεται από την δεύτερη από τις μελέτες περιπτώσεως που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία. Το θέμα εδώ είναι η εισαγωγή των πρώτων «αυτόματων» σιγαροποιητικών μηχανών στην Ελλάδα και η μέθοδος που διαμορφώθηκε στα προηγούμενα τέσσερα κεφάλαια μπαίνει πλήρως σε εφαρμογή. Η οργάνωση της εργασίας στη σιγαροποιία, όπως διαμορφώθηκε στην Αίγυπτο και τις ΗΠΑ κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης περιγράφεται μέσα από την ιστορία των κατά Νομπλ «παγωμένων θραυσμάτων», δηλαδή των υλικών διατάξεων του παρελθόντος. Αποδεικνύεται ότι τόσο οι μέθοδοι οργάνωσης της εργασίας όσο και οι χρησιμοποιούμενες υλικές διατάξεις διαμορφώνονταν υπό την επίδραση παραγόντων όπως η έμφυλη διάκριση και η μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας. Επίσης αποδεικνύεται ότι οι χώροι εργασίας και οι μηχανές εκτός Ελλάδας μπορούν να χρησιμεύσουν για να μιλήσουμε για τα αντίστοιχά τους εντός Ελλάδας. Τελικά το επιχείρημα κλείνει υποδεικνύοντας μια ιστοριογραφική μεθοδολογία που ξεκινάει από τις ιστορικές μεταβολές ακόμη και φαινομενικά μηδαμινών τεχνουργημάτων, όπως το ψαλίδι κοψίματος των τσιγάρων, καταλήγει όμως σε πολύ ευρύτερα ζητήματα, όπως ο ρόλος των αμοιβών στον έλεγχο των εργασιακών χώρων στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα και τα μεγάλα ζητήματα της φύσης της ελληνικής εργατικής τάξης και της «κακοδαιμονίας» της ελληνικής βιομηχανίας που εντοπιζονται στο τέταρτο κεφάλαιο.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, οι μέθοδοι και τα συμπεράσματα της εργασίας συνοψίζονται μαζί με μια προσπάθεια τοποθέτησής της εντός του κοινωνικού και ιστορικού πλαισίου της συγγραφής της. Αυτή η τοποθέτηση θα ήταν άδικο να λείπει, αφού σχεδόν όλες οι

δευτερογενείς πηγές που χρησιμοποιήθηκαν αντιμετωπίστηκαν με τον τρόπο που παραπάνω αντιμετωπίστηκαν οι ιστοριογραφικές προσπάθειες του μαρξισμού και της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας»: όχι ως υποκριτικές προσπάθειες να καταγραφούν «τα γεγονότα ως έχουν», αλλά ως προσπάθειες να γραφτεί «η ιστορία που μας χρειάζεται».[82] Νομίζουμε ότι η συγκεκριμένη προσέγγιση αποδίδει περισσότερο σεβασμό στις ιστοριογραφικές προσπάθειες του παρελθόντος απ' ό,τι η τυφλή αναπαραγωγή των συμπερασμάτων τους.

Από την άλλη βέβαια, πρέπει πάντα να έχουμε κατά νου ότι «η ιστορία που μας χρειάζεται» είναι ένα εγχείρημα εξαιρετικά περίπλοκο, καταδικασμένο να μένει ημιτελές· η περιπλοκότητά του δεν προέρχεται μόνο από το δύσκολο ζήτημα του τι ακριβώς ιστορία «μας» χρειάζεται σε κάθε ιστορική συγκυρία, αλλά και από το ακόμη πιο σύνθετο ζήτημα του ποιοι ακριβώς είμαστε «εμείς». Και όμως, κατά περίεργο τρόπο, όσο διαυγέστερη είναι η συνείδηση αυτών των αναπάντητων ερωτημάτων στο μυαλό του αφηγητή, τόσο οι αφηγήσεις του αξίζουν να ονομαστούν «ιστοριογραφία». Θα ξεκινήσουμε ελπίζοντας τελικά να αποδειχτεί ότι και τα όσα ακολουθούν είναι μια τέτοια συνειδητή αφήγηση.

[82] Παραφράζουμε την έκκληση του Μπένγιαμιν για μια ιστορία που να «ανταποκρίνεται στην παρούσα κατάσταση» από την υποσημείωση 45.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η Ευφροσύνη Βαμβακά

στον Δρόμο της «Μηχανής της Περιπέτειας»

Αυτοκινητιστικά Ατυχήματα κατά την Εισαγωγή

του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα, 1900-1912

Το θέμα όσων ακολουθούν είναι η εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα. Κατά τη διάρκεια της αφήγησης η πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα θα αναδεικνύεται, αφ' ενός ως μια δεκαετία υπόκωφης ταξικής σύγκρουσης, αφ' ετέρου ως μια δεκαετία μεταξύ δύο πολεμικών εμπλοκών του ελληνικού κράτους και ταυτόχρονα από μια ευρύτερη σκοπιά ως η δεκαετία κατά τη οποία η ελληνική κοινωνία ήρθε σε επαφή με τις διαδικασίες της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης και της προετοιμασίας για τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Στην τελευταία ενότητα θα μας απασχολήσει ο τρόπος με τον οποίο αυτές οι διαφορετικές οπτικές γωνίες συνεργάστηκαν για να παράξουν την ιστοριογραφική μας αφήγηση περί της εισαγωγής μιας «νέας τεχνολογίας» και θα προσπαθήσουμε να εμπλουτίσουμε περαιτέρω τα εργαλεία που περιγράψαμε στο πρώτο κεφάλαιο.

2.1. Το αυτοκίνητο και η πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα φτάνουν στην Ελλάδα.

Ήταν 16 Απριλίου του 1900 και μεγάλο μέρος του πληθυσμού της Αθήνας είχε βγει στους δρόμους με κατεύθυνση το Παναθηναϊκό Στάδιο και τους εκεί διεξαγόμενους σχολικούς αγώνες. Οι εφημερίδες της επομένης περιέγραφαν το γεγονός με ενθουσιασμό: «Από της μεσημβρίας σχεδόν, όλη η Αθήνα ευρίσκετο εις τους δρόμους, πεζή ή επί τραμ, αμαξών και ποδηλάτων (...) Τραμ, αμάξια, λεωφορεία, βιζαβί, ποδήλατα (κάτι λέγεται και περί αυτοκινήτων) διέσχιζον την οδόν Σταδίου επί δύο ώρας εν μέσω αποτυφλωτικού κονιορτού περιδινουμένου εις νέφη λευκά ή υπομέλανα. Αι Αθήναι, εκτός της εποχής των Ολυμπιακών Αγώνων δεν έχουν να ενθυμηθούν καμίαν άλλην ημέρα ήτις να έχυσεν εις τους δρόμους και τας πλατείας της μίαν ανθρωποθάλασσαν ήτις να περιέβαλλε με τόσα παχέα νέφη κονιορτού τα καλλιμάρμαρα μέγαρά της, ήτις να παρέσυρε με έναν χείμαρρον ανθρώπων τη γαλήνη της».[1] Στο γύρισμα του αιώνα η Αθήνα ήταν μια πόλη βαδίζουσα. Οι κάτοικοί της βάδιζαν σε χωματόδρομους, σήκωναν σύννεφα σκόνης με κάθε τους βήμα, τόσο που κάποιες φορές η πόλη μπορούσε σε ειδικές περιστάσεις ακόμη και να υπερηφανεύεται για τη σκόνη της, να θεωρεί το μέγεθος των συννέφων ευθέως ανάλογο του σφρίγους του πληθυσμού της.

Όμως αυτή η εικόνα της βαδίζουσας πόλης δεν είναι η πλέον ακριβής εικόνα της Αθήνας στις αρχές του εικοστού αιώνα. Με το πλήθος των πεζών συνυπήρχαν πολύ λιγότεροι Αθηναίοι που διέσχιζαν τους ίδιους δρόμους σηκώνοντας σκόνη με κάθε στροφή των νεοαποκτημένων τους τροχών· η Αθήνα ήταν μια πόλη σε διαδικασία ραγδαίας αλλαγής μεταφορικού παραδείγματος. «Εις το διάστημα των δέκα [τελευταίων] ετών», διαβάζουμε σε μια εφημερίδα του 1904, «το τραμ έκαμε διπλήν γραμμήν, ενεφανίσθησαν τα βιζαβί, εδιπλασιάσθησαν τα αμάξια, ενέσκηψαν τα αυτοκίνητα (...) επολλαπλασιάσθησαν τα ποδήλατα, επληθύνθησαν όλα τα είδη των ιπποκενταύρων του νέου πολιτισμού, αλλά το πλάτος της Σταδίου μένει το αυτό». Ο δημοσιογράφος συνέχιζε περιγράφοντας την κυκλοφορία σε αυτήν την εμβληματική λεωφόρο της πρωτεύουσας:[2]

> Εις την οδόν Σταδίου βλέπω γυναίκας απεγνωσμένας πηδώσας, γέροντας αναγκαζόμενους να διασκελίσουν την οδόν με ορμήν δεκαπενταετούς χαμινίου, μητέρας αι οποίαι φωνάζουν αναζητούσαι το μεταξύ πέντε διασταυρούμενων αμαξών

[1] Ανώνυμος, «Το Τέλος των Σχολικών Αγώνων», *Εμπρός,* 17 Απριλίου 1900.

[2] Για την σημασία της Σταδίου, αλλά και μια ιστορία της πόλης των Αθηνών, δες Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι: Από τον 19ο εις τον 20ο Αιώνα,* Αθήνα: Μέλισσα, 1966, 26.

περιπλακέν μικρόν των, δυσκίνητους χονδρούς πηδώντας ως κλόουν προ της επελαυνούσης αμάξης.[3]

Μπορεί να βρει κανείς σημαντικές ομοιότητες ανάμεσα σε αυτή την περιγραφή της καθημερινότητας της οδού Σταδίου το 1904 και του «πολέμου» γύρω από το νόημα των δρόμων που έχει περιγραφεί από τους ιστορικούς της τεχνολογίας, τόσο στην περίπτωση των ΗΠΑ, όσο και άλλων χωρών στο γύρισμα του αιώνα.[4] Πρώτον, οι ευάλωτες κοινωνικές ομάδες που περιγράφονται εδώ, είναι οι ίδιες που εντοπίζονται από τον Ντέιβιντ Νόρτον [David Norton]. Οι γυναίκες, τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι είχαν να αντιμετωπίσουν όχι απλά την έλευση νέων μεταφορικών συστημάτων αλλά μια «βίαιη επανάσταση» που περιστρεφόταν γύρω από τους δρόμους, τη χρήση τους και το κοινωνικό τους νόημα.[5] Δεύτερον, μπορούμε να διακρίνουμε το ίδιο «μίγμα πέντε (έξι αν συμπεριλάβουμε τις σιδηροδρομικές διαβάσεις) διαφορετικών τρόπων μετακίνησης και πέντε διαφορετικών τρόπων λειτουργίας», που σύμφωνα με τον Κλέι ΜακΣέιν [Clay McShane], «δεν μπορούσε παρά να αυξήσει τα ατυχήματα».[6] Τρίτον, τα τροχαία ατυχήματα ήταν η πιο εμφανής από τις διαδικασίες μέσω των οποίων εξελισσόταν η διεκδίκηση των δρόμων της πόλης από τους έως τότε χρήστες τους. Οι Αθηναίοι ήδη τραυματίζονταν, ακρωτηριάζονταν και σκοτώνονταν σε

---

[3] Ανώνυμος, «Οι Κίνδυνοι», *Σκριπ,* 19 Μαΐου 1904.

[4] Για την εισαγωγή του αυτοκινήτου σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, δες Gijs Mom, «Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobilism and *Fin-de-Siecle* Culture», *History of Technology,* vol. 23, 2001: 157-190, σελ 170. Για τις ΗΠΑ και την «βίαιη επανάσταση» που εξελίχθηκε γύρω από τους δρόμους, τη χρήση τους και το κοινωνικό τους νόημα δες Peter Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City,* (Cambridge Massachusetts, 2008), 2. Επίσης δες Peter Norton, «Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street», *Technology and Culture,* 2007, 48/2: 331-359. Για τη συνύπαρξη «διαφορετικών τρόπων μετακίνησης» που «μόνο να αυξήσει θα μπορούσε τα ατυχήματα», δες Clay McShane, *Down the Asphalt Path: The Automobile and American City,* (New York, 1994), 174-5. Για την γαλλική περίπτωση δες, C. Lavenir, «How the Motor Car Conquered the Road» στο M. Levin (ed.), *Cultures of Control,* (Amsterdam, 2000), σελ. 113-134. Για το Τορίνο της Ιταλίας, δες Massimo Moraglio, «Knights of Death: Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907», *Technology and Culture,* vol. 56, no. 2, 2015, σελ. 370-393. Ο Eric Schatzberg έχει ασχοληθεί με τις αντιδράσεις ενάντια στα ηλεκτροκίνητα τραμ στις ΗΠΑ κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, αλλά οι απόψεις του συγκλίνουν με τα όσα υποστηρίζονται εδώ. Σχετικά δες Eric Schatzberg, «Culture and Technology in the City: Opposition to Mechanized Street Transportation in Late-Nineteenth-Century America», στο Michael Allen & Gabrielle Hecht, *Technologies of Power: Essays in Honor of Thomas Parke Hughes and Agatha Chipley Hughes,* MIT Press, 2001, σελ. 57-94. Τέλος, για τη Γερμανία και την αυτοκίνηση ως ιστορική διαδικασία στενά συνδεδεμένη με την προετοιμασία για τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, δες K. Moser, «The Dark Side of Automobilism: Violence, War and the Motor Car», *Journal of Transport History,*vol. 24, no. 2, 2003, σελ. 238-258.

[5] P. Norton, *Fighting Traffic...* όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 2. Δες επίσης Peter D. Norton, 'Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street', *Technology and Culture,* 48/2 (2007), 331-359.

[6] Clay McShane, *Down the Asphalt Path...*, όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 174. Οι πέντε διαφορετικοί τρόποι μετακίνησης που διακρίνει ο McShane στη Νέα Υόρκη των αρχών του αιώνα είναι οι πεζοί, τα ποδήλατα, το τραμ, οι ιππήλατες άμαξες και τα αυτοκίνητα. Στην περίπτωση της Αθήνας θα πρέπει να προσθέσουμε και τους αναβάτες αλόγων.

ένα ολοένα αυξανόμενο πλήθος ατυχημάτων δίχως την εμπλοκή του αυτοκινήτου. Οι θύτες, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, ήταν οι ιππήλατες άμαξες, το τραμ και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος.

Υπήρχαν όμως και σημαντικές διαφορές. Κατά πρώτον, τα αυτοκίνητα παρέμειναν εξαιρετικά σπάνια στην Αθήνα μέχρι την αρχή των βαλκανικών πολέμων. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πηγές, ο συνολικός αριθμός των αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν εντός ελληνικής επικράτειας μέχρι το 1912 αποκλείεται να ξεπέρασε τα 150. Στη συντριπτική τους πλειοψηφία αυτά τα αυτοκίνητα βρίσκονταν στην κατοχή εξαιρετικά πλούσιων αθηναίων και της βασιλικής οικογένειας και χρησιμοποιούνταν σχεδόν αποκλειστικά στην Αθήνα και τις γύρω περιοχές της Ατικής.[7] Κατά δεύτερον, η Αθήνα ήταν μια πόλη με πολύ μικρότερο πληθυσμό από εκείνες με τις οποίες έχουν κατά καιρού ασχοληθεί οι ιστορικοί της αυτοκίνησης. Το 1907 ο πληθυσμός της ανερχόταν στα 142.754 άτομα.[8] Κατά τρίτον, οι κατώτερες τάξεις, που κατέφταναν στην Αθήνα από τις αγροτικές περιοχές της επικράτειας, είτε αναζητώντας εργασία, είτε στοχεύοντας στην υπερατλαντική μετανάστευση, δεν κατοικούσαν σε ξεχωριστές περιοχές της πόλης. Έτειναν να αναμιγνύονται με τη μεσαία τάξη σε μια δομή που κατά την Λίλα Λεοντίδου χαρακτηριζόταν από έναν «διάστικτο κοινωνικό διαχωρισμό».[9]

---

[7] Το 1912, όταν έγινε προσπάθεια επιστράτευσης των αυτοκινήτων για τις ανάγκες των βαλκανικών πολέμων, η σοδειά αποδείχθηκε φτωχή. Μόνο εξήντα πέντε αυτοκίνητα εντοπίστηκαν και παραδόθηκαν στις αρχές, αν και είναι πιθανό ότι αρκετά αυτοκίνητα κρύφτηκαν από τους ιδιοκτήτες τους με διάφορους τρόπους. Σχετικά δες Πλάτων Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνίαι και Μεταφοραί*, χ.ε, 1938, σελ 15. Για το ίδιο θέμα δες επίσης «Αδήλωτα Αυτοκίνητα: Τα Μέτρα του Υπουργείου», *Σκριπ*, 11 Ιουνίου 1908. Σύμφωνα με τους Ρούπα και Χεκίμογλου, πριν από το 1912, μπορούσε κανείς να βρει έξι συνολικά αυτοκίνητα να κυκλοφορούν στους δρόμους πόλεων όπως η Θεσσαλονίκη, τα Ιωάννινα και τα Χανιά, αλλά αυτές οι πόλεις προσαρτήθηκαν στο ελληνικό κράτος το 1913· σχετικά δες Ευφροσύνη Ρούπα & Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η Ιστορία του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα: Εμπόριο και Παραγωγή στη Μέγγενη του Κράτους*, Economia, 2009, σελ. 53-56. Για μια καταγραφή της ελληνικής ιστοριογραφίας των κινητικοτήτων, δες Aristotle Tympas & Irene Anastasiadou, «An Indistinct Constellation: Mobility History in Greece», στο Gijs. Mom, G. Pirie and L. Tissot (eds), *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Bergham Journals, 2009, σελ. 201-212. Για μια πρόσφατη προσπάθεια συγγραφής της ιστορίας του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, δες Ηλίας Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση (1900-1940): Άνθρωποι, Δρόμοι, Οχήματα, Αγώνες,* Ύψιλον, 2013. Για το αυτοκίνητο στην μεταπολεμική περίοδο, δες την πρόσφατη διατριβή Αλεξία Παπαζαφειροπούλου, *Το Εθνικό Οδικό Δίκτυο κατά την Περίοδο 1930-1980. Η Κουλτούρα του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα*, Αδημοσίευτη Διδ. Διατρ., ΕΜΠ, 2015. Θα πρέπει με την ευκαιρία να ευχαριστήσω την Αλεξία Παπαζαφειροπούλου που είχε την καλοσύνη να μου παραχωρήσει ένα αντίτυπο της διατριβής της αμέσως μετά την υπεράσπισή της, παρότι δεν είχε ακόμη προχωρήσει στις τελικές διορθώσεις.

[8] Ο αριθμός ανέρχεται σε 196,327 αν προσθέσουμε τον πληθυσμό του Πειραιά. Σχετικά δες Α. Καραδήμου – Γερολύμπου, «Πόλεις και Πολεοδομία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8 Τόμοι, Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002, σελ. 226.

[9] Για τον σχηματισμό μιας εργατικής τάξης των πόλεων στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα, δες Christos Hadziiosif, «Class Structure and Class Antagonism in Late Nineteenth Century Greece», στο Philip Carabott (ed.), *Greek Society in the Making (1863-1913): Realities, Symbols and Visions*, Ashgate, 1997, σελ. 3-17. Για την εγκατάστασή τους στην Αθήνα των αρχών του εικοστού αιώνα, δες

Τέλος, για να περάσουμε και στη σημαντικότερη από τις διαφορές που θα καθοδηγήσουν την αφήγησή μας, το ελληνικό κράτος ήταν ένα νεαρό έθνος κράτος, τοποθετημένο στο νότιο άκρο της βαλκανικής χερσονήσου. Κατά συνέπεια, η ελληνική επικράτεια επεκτάθηκε σημαντικά σε διακριτές φάσεις κατά τη διάρκεια του 19ου και του 20ου αιώνα (εικ. 1).[10]

Η περίοδος της εισαγωγής του αυτοκινήτου στην Ελλάδα είναι ταυτόχρονα και η περίοδος μεταξύ δύο πολέμων. Το ένα της άκρο συμπίπτει με τον «ατυχή πόλεμο» του 1897, ενώ το άλλο άκρο με την αρχή των βαλκανικών πολέμων το 1912.[11] Αυτή η μεταβατική δεκαπενταετία έχει περιγραφεί με τα λόγια του Γιώργου Βεντήρη, ενός από τους πρώτους ιστορικούς που ασχολήθηκαν μαζί της, ως μια περίοδος «ριζικής αλλαγής της ψυχολογίας του εξευτελισθέντος λαού». «Ο δρόμος από Φαρσάλων μέχρι Θερμοπυλών», έγραφε ο Βεντήρης για τον δρόμο της άτακτης υποχώρησης του ελληνικού στρατού το 1897, «υπήρξε δια τους Έλληνας ό,τι η οδός προς Δαμασκόν δια τον απόστολον Παύλον: Εκατάλαβαν ότι, ως κράτος, ήσαν εκτός της πραγματικότητος».[12] Αυτή η συνειδητοποίηση και οι επαναστατικές μεταβολές που την ακολούθησαν σημάδεψαν την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα και έχουν ιδιαίτερη σημασία στα όσα μας αφορούν εδώ. Όπως θα υποστηριχθεί παρακάτω, οι διαρκείς πολεμικές εμπλοκές του ελληνικού κράτους, τα διδάγματά τους, η προετοιμασία τους και κυρίως ο διαρκώς μεγεθυνόμενος χαρακτήρας της ελληνικής κρατικής επικράτειας, είχαν σοβαρές επιπτώσεις στις σχέσεις της άρχουσας τάξης και του κράτους με τον χώρο. Τουλάχιστον μέχρι το 1923 και τη συνθήκη της Λωζάνης, η επικράτεια του ελληνικού κράτους, ακόμη και η Αττική που κατά κύριο λόγο θα μας απασχολήσει εδώ, αποτελούσε πραγματικό μωσαϊκό γλωσσών και εθνικοτήτων, θρησκειών και εθίμων, όλα τους απομεινάρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, τα οποία έπρεπε να ομογενοποιηθούν με ιδεολογικά, τεχνικά ή και στρατιωτικά μέσα. Το συνολικό αποτέλεσμα ήταν μια διαρκής τάση «ενοποίησης της επικράτειας και ιδεολογικής ομογενοποίησης των πολιτών» που πραγματοποιήθηκε με «την άρση, τη μετάθεση ή την εξασθένιση των φραγμών που έβαζαν στον χώρο οι γεωγραφικές συνθήκες, οι κοινωνικές σχέσεις και οι κοινωνικοί δεσμοί».[13] Η εισαγωγή και χρήση των πρώτων αυτοκινήτων, όπως θα προσπαθήσουμε να

Λίλα Λεοντίδου, *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940,* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989, 115-146.

[10] Σχετικά με αυτή την διαρκή επέκταση, δες Γιάννης Μηλιός, *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός: Από τον Επεκτατισμό στην Καπιταλιστική Ανάπτυξη, 2η Αναθεωρημένη Έκδοση,* Κριτική, 2000.

[11] Κατά τη διάρκεια της ενδιάμεσης «ειρηνικής» περιόδου μεταξύ του 1897 και του 1912, ελληνικές παραστρατιωτικές ομάδες δρούσαν εκτός των συνόρων. Για μια ενδιαφέρουσα περιγραφή των ελληνικών στρατιωτικών περιπετειών στα Βαλκάνια ειδωμένων από το εσωτερικό της Ελλάδας, δες Γ. Γιανουλόπουλος, *'Η Ευγενής μας Τύφλωσις...': Εξωτερική Πολιτική και 'Εθνικά Θέματα' από την Ήττα του 1897 έως τη Μικρασιατική Καταστροφή,* Βιβλιόραμα, 2003.

[12] Γεώργιος Βεντήρης, *Η Ελλάς του 1910 – 1920: Ιστορική Μελέτη,* Πυρσός, 1931, σελ. 17.

δείξουμε παρακάτω, αποτέλεσε ένα μικρό αλλά ιδεολογικά σημαντικό κομμάτι αυτής της ιστορικής διαδικασίας.

Όσον αφορά τα ευρύτερα ενδιαφέροντα των ιστορικών της τεχνολογίας και της αυτοκίνησης, είναι γεγονός πως μια εκδοχή αυτού που ο Ζις Μομ [Gijs Mom] αποκαλεί «μηχανή της περιπέτειας» [adventure machine], εμφανίστηκε και λειτούργησε στην Ελλάδα κατά την διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα.[14] Επιπλέον, ιστορικοί της αυτοκίνησης που ασχολήθηκαν με την εισαγωγή του αυτοκινήτου σε χώρες όπως η Γαλλία η Ιταλία, η Γερμανία και οι ΗΠΑ, έχουν επισημάνει ότι στο πλάι της εκδρομικής, αγωνιστικής και μηχανολογικής γοητείας της αυτοκίνησης που εντόπισε ο Μομ, οι κάτοχοι των νέων μηχανών επιζητούσαν να εισβάλλουν στον χώρο και να επιβληθούν στους κανονικούς χρήστες του. Το αποτέλεσμα ήταν μια σύγκρουση, συχνά βίαιη και πάντως με εμφανή ταξική χροιά.[15]

Παρακάτω θα υποστηρίξουμε ότι η εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα συνοδεύτηκε από μια παρόμοια σύγκρουσιακή διαδικασία. Κατά τη διάρκεια αυτής της σύγκρουσης έννοιες όπως «ο δρόμος», το «δημόσιο» και το «ιδιωτικό», το «ατύχημα» και η «ταχύτητα», κάποιες φορές ακόμη και η «ζωή» και ο «θάνατος», έγιναν αντικείμενο βίαιης αντιπαράθεσης, διαπραγμάτευσης και επανερμηνείας. Στα όσα ακολουθούν θα εξετάσουμε αυτές τις ιστορικές διαδικασίες ακολουθώντας τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα που συνέβησαν μεταξύ του 1904 και του 1910 όπως αυτά καταγράφηκαν στον ημερήσιο τύπο.[16]

---

[13] Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Εισαγωγή», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...*, όπ. πριν (υπ. 8), σελ. 11. Για τον πόλεμο και την προετοιμασία για πόλεμο ως παράγοντα που πρέπει να ληφθεί υπ' όψη από την ελληνική ιστοριογραφία, δες Α. Φραγκιάδης, «Το Οικονομικό και Κοινωνικό Πλαίσιο του Κινήματος στο Γουδί: Δοκιμή για μια Νέα Ερμηνεία», στο Ουρανία Καϊάφα (επ.), *Η Πρώτη Δεκαετία του 20ου Αιώνα: Αλλαγές και Ανατροπές,* Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου, Σχολή Μωραΐτη, 2012, σελ. 63-71.

[14] Gijs Mom, «Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 170.

[15] Δες για παράδειγμα C. Lavenir, «How the Motor Car Conquered the Road…», όπ. πριν (υπ. 4)· επίσης K. Moser, «The Dark Side of Automobilism…», όπ. πριν (υπ. 4).

[16] Τα δύο ημερήσια φύλλα που αποδελτιώθηκαν συστηματικά για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας είναι το *Εμπρός* και το *Σκριπ.* Οι δύο εφημερίδες εκδίδονταν στην Αθήνα και διανέμονταν σε ολόκληρη τη χώρα, σε διαρκή ανταγωνισμό αναμεταξύ τους για το ποια από τις δύο ήταν «η εφημερίδα με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία στην Ελλάδα». Οι ακριβείς πωλήσεις τους δεν είναι γνωστές, σύμφωνα όμως με τους ισχυρισμούς των ίδιων, αμφότερες πουλούσαν δεκαπέντε με είκοσι χιλιάδες φύλλων ημερησίως. Πρόσφατα ψηφιοποιήθηκαν από την Εθνική Βιβλιοθήκη και είναι διαθέσιμες για αναζήτηση μέσω λέξεων κλειδιών, μια τεχνική βοήθεια για την ιστορική έρευνα εξαιρετικά συμβατή με τη μεθοδολογία της παρούσας εργασίας. Στις υπόλοιπες εφημερίδες που χρησιμοποιήθηκαν εδώ, περιλαμβάνονται η *Αλήθεια,* οι *Καιροι,* η *Ακρόπολις*, καθώς και η καινοτόμος αλλά βραχύβια *Αλήθεια* που κυκλοφόρησε μεταξύ του 1906 και του 1908 βασισμένη στην φωτογραφική κάλυψη των γεγονότων (εξ ου και ο τίτλος του φύλλου). Όλες τους βρίσκονται ψηφιοποιημένες στον ιστότοπο της βιβλιοθήκης της Βουλής. Σχετικά δες Γιάννης Ρούσκας, *Η Συμβολή του Τύπου στη Διαμόρφωση Εθνικής Ιδεολογίας κατά την Περίοδο 1897-1912,* Αδημοσίευτη διδ. διατρ., Πάντειο Πανεπιστήμιο, 2004, σελ. 42-80. Επίσης δες Κ Μάγερ, *Ιστορία του Ελληνικού Τύπου,* 3 Τόμοι, Τόμος 1, Εκδόσεις Α. Δημόπουλος, 1959, σελ. 237-251.

Σε αυτή μας την προσπάθεια θα χρησιμοποιήσουμε – συνήθως υπόρρητα – τον πυρήνα των αντιλήψεων για την τεχνολογία που περιγράψαμε στο πρώτο κεφάλαιο. Θα θεωρήσουμε τη μηχανή – εν προκειμένω το αυτοκίνητο – ως φορέα κοινωνικών σχέσεων εξουσίας και ελέγχου. Θα θεωρήσουμε ότι οι καπιταλιστκές κοινωνικές σχέσεις εκτείνονται όχι μόνο εντός, αλλά και εκτός των χώρων εργασίας, δηλαδή στους χώρους αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, όπου επίσης αποκτούν τεχνικές εκφράσεις. Θα εντοπίσουμε την εργατική απειθαρχία σε αυτούς τους χώρους και θα δείξουμε τη σχέση της με την «τεχνολογική εξέλιξη» μέσα από συγκεκριμένα ιστορικά παραδείγματα. Ταυτόχρονα θα προσθέσουμε σε αυτόν τον πυρήνα ορισμένες επιπλέον έννοιες. Συγκεκριμένα, ακολουθώντας τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα και όχι αυτό που συνήθως θεωρείται «κανονική λειτουργία» θα επαληθεύσουμε έναν από τους γενικούς ιστοριογραφικούς ισχυρισμούς του Έντα Ντάφι [Enda Duffy], ότι δηλαδή μπορούμε να κατανοήσουμε καλύτερα την τεχνολογία μελετώντας βλάβες και ατυχήματα, παρά αφήνοντας τον εαυτό μας να «θαμπωθεί από το θέαμα της ομαλής λειτουργίας της».[17] Τέλος, ακολουθώντας τη σύγκρουση γύρω από τη χρήση και το νόημα του χώρου που εξελίχθηκε μεταξύ του 1900 και του 1912, ελπίζουμε να δείξουμε ότι το αφήγημα της «προόδου» και του διαρκούς «εκσυγχρονισμού» διέθετε αντίπαλους και ότι αυτοί οι αντίπαλοι, παρότι αντιμετωπίζονται ως οι «χαμένοι» ή συνηθέστερα ως οι αόρατοι των ιστορικών αφηγήσεων, στην περίπτωσή μας χρειάστηκε να ληφθούν σοβαρά υπ' όψη.[18]

2.2. Σε Αναζήτηση της «μοναδικής πραγματικά καινούριας ηδονής της μοντερνικότητας»: Οι χρήσεις και οι χρήστες των βασιλικών αυτοκινήτων.

Ο Επαμεινώνδας Προγόνης, που το 1917 προσπάθησε να αφηγηθεί μια ιστορία της εισαγωγής του αυτοκινήτου στην Ελλάδα μπροστά στον Ελληνικό Πολυτεχνικό Σύλλογο, υποστήριξε ότι η βασιλική οικογένεια είχε ξεκινήσει να εισάγει αυτοκίνητα ήδη από το 1900, με πρώτο τον Βασιλιά Γεώργιο και επόμενο τον Πρίγκηπα Ανδρέα. Ο Προγόνης χαρακτήριζε το πρώτο βασιλικό αυτοκίνητο του Γεωργίου «ελάχιστα κυκλοφορήσαν», φαίνεται όμως πως με κάποιο τρόπο οι αρετές του εκτιμήθηκαν δεόντως: «το 1902 έφθασαν δύο αυτοκίνητα δια

---

[17] Enda Duffy, *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*, (Durham, 2009), σελ. 199-261. Ο Ντάφι αποδίδει τη συγκεκριμένη θέση στον Πωλ Βιριλιό [Paul Virilio]· σχετικά δες Paul Virilio, *Speed and Politics*, Semiotext(e), 2006, (Α' Έκδοση 1977). Μια παρόμοια έκκληση στους ιστορικούς να εξετάσουν την «καταστροφική όψη της αυτοκίνησης» βρίσκουμε στο Itai Vardi, «Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922 – 1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America», *Journal of Social History*, vol. 45, no. 1, 2011.

[18] E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class*, Penguin, 1991, (Α' Έκδοση, 1963), σελ. 12.

την Β. Οικογένειαν, αμφότερα τετρακύλινδρα κατασκευής Opel – Darraqc (sic), το εν δια την Α. Μεγαλειότητα τον Βασιλέα Γεώργιον κλειστόν, και το έτερον ανοικτόν της Α. Υψηλότητας του Πρίγκηπος Νικολάου».[19]

Βέβαια, εκείνος που παρέλαβε το αυτοκίνητο που έφτασε με ατμόπλοιο στον Πειραιά τον Σεπτέμβριο του 1902, δεν ήταν ο Νικόλαος, αλλά ο Κωνσταντίνος Α΄, άρρεν, 32 ετών, Διάδοχος του ελληνικού θρόνου και γενικός διοικητής του ελληνικού στρατού. Το αυτοκίνητο, το οποίο είχε κοστίσει «5.000 χρυσά φράγκα», παραδόθηκε στον Κωνσταντίνο και σε έναν σωφέρ ειδικά εκπαιδευμένο επί εξάμηνο στη Γερμανία. Λίγες ώρες αργότερα είχε καταλήξει στο βάθος «κρημνού βάθους 15 μέτρων» κοντά στο παλάτι του Τατοΐου, είκοσι χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας.[20] Οι περιγραφές του ατυχήματος διαφέρουν θεαματικά μεταξύ τους και όλες τους έχουν προφανή στόχο την μετάθεση της ευθύνης στην αδεξιότητα του σωφέρ· παρόλ' αυτά υπάρχει ένα γεγονός για το οποίο μπορούμε να είμαστε σίγουροι. Το «ανοικτό» αυτοκίνητο των Πριγκήπων, ίσως αντίθετα από το «κλειστό» του Βασιλιά, από την πρώτη κιόλας ημέρα της κυκλοφορίας του, δοκίμαζε την ταχύτητά του σε βαθμό που το καθιστούσε επιρρεπές σε ατυχήματα.

Στους μήνες που ακολούθησαν, προφανώς πεισμένα περί των αδιαμφισβήτητων πλεονεκτημάτων των νέων μηχανών, τα υπόλοιπα αρσενικά μέλη της βασιλικής οικογένειας άρχισαν να αγοράζουν τα δικά τους αυτοκίνητα· γρήγορα τα βασιλικά οχήματα άρχισαν να μοιάζουν με στόλο.[21] Το αυτοκίνητο που χρησιμοποιούνταν σκληρότερα από όλα ήταν με διαφορά το αυτοκίνητο του Πρίγκιπα Ανδρέα. Όταν απέκτησε το νέο του αυτοκίνητο, στα τέλη του 1903, ο Ανδρέας ήταν 21 ετών και τέταρτος στη σειρά διαδοχής του θρόνου. Το αυτοκίνητό του αρχικά χρησιμοποιήθηκε για σύντομες εκδρομές μεταξύ της φαληρικής ακτής και των δύο παλατιών του Τατοΐου και του Συντάγματος, σύντομα όμως το πεδίο των δραστηριοτήτων του διευρύνθηκε και το αυτοκίνητο έφτανε τουλάχιστον μέχρι τη Θήβα, εκατό χιλιόμετρα βορειοδυτικά της Αθήνας (εικ. 8).

Καθώς φαίνεται, κατά τη διάρκεια των περιπετειών τους, ο Πρίγκιπας Ανδρέας και ο σωφέρ του, κύριος Έβερχαρτ, απέκτησαν και καλλιέργησαν μια ιδιαίτερη έξη για την «μοναδική πραγματικά καινούρια ηδονή της μοντερνικότητας», δηλαδή την ταχύτητα.[22] Τον

---

[19] Επαμεινώνδας Προγόνης, «Διάλεξις: Περί των Καυσίμων Υλών, αίτινες Αντικατέστησαν την Αμερικανικήν Βενζίνην εις την Κίνησιν των Αυτοκινήτων», *Αρχιμήδης,* Έτος ΙΗ', νο. 8, Αύγουστος 1917, σελ. 59. Η σωστή ορθογραφία είναι Opel – Darracq· τα συγκεκριμένα αυτοκίνητα ήταν γαλλογερμανική συμπαραγωγή.

[20] «Δυστύχημα εις την Α.Β.Υ. τον Διάδοχον», *Σκριπ,* 22 Σεπτεμβρίου 1902.

[21] Ο βασιλιάς Γεώργιος και ο Πρίγκιπας Νικόλαος αγόρασαν τα δικά τους αυτοκίνητα τον Οκτώβριο του 1904. Ανώνυμος, «Βασιλικά Αυτοκίνητα», *Εμπρός*, 12 Οκτωβρίου 1904.

[22] Η πατρότητα του χαρακτηρισμού ανήκει στον Aldus Huxley. Ο E. Duffy πραγματεύεται την φύση ετούτης της νέας ηδονής, επισημαίνοντας ότι το αυτοκίνητο ήταν ο πλέον εμβληματικός φορέας της, καθώς συνδύαζε με μοναδικό τρόπο την αίσθηση της γοργής χωρικής μετακίνησης, την αίσθηση του

Οκτώβριο του 1904 το αυτοκίνητο του Ανδρέα έπαθε βλάβη κοντά στη Θήβα. Προκειμένου να αποφύγει τη διανυκτέρευση στη Θήβα, ο Πρίγκιπας αναγκάστηκε πρώτα να περπατήσει και έπειτα να γυρίσει στην Αθήνα με ειδική αμαξοστοιχία, μια ένδειξη ότι η επαρχία δεν θεωρούνταν ασφαλής για τη βασιλική οικογένεια, ειδικά έπειτα από την απόπειρα δολοφονίας του Βασιλιά Γεωργίου λίγα χρόνια πριν.[23] Η ευθύνη της πρόχειρης επισκευής του αυτοκινήτου έπεσε στον Έβερχαρτ. Πράγματι, αφού έφερε εις πέρας τις αναγκαίες επισκευές, ο ικανός σωφέρ του πρίγκηπα κατάφερε να γυρίσει από την Θήβα στην Αθήνα «εις 2 ώρας και 8΄ αναπτύξας ταχύτηταν πρωτοφανή δια την Ελλάδι».[24]

Υπάρχει κάτι σημαντικό να επισημάνουμε εδώ πέρα από την ανασφαλή φύση της ελληνικής επαρχίας· πρόκειται συγκεκριμένα για την ακρίβεια της μέτρησης. Ο κύριος Έβερχαρτ, όχι μόνο είχε κατορθώσει να γυρίσει στην Αθήνα με «πρωτοφανή» ταχύτητα, αλλά είχε κάνει και τον κόπο να μετρήσει αυτή την ταχύτητα με ακρίβεια λεπτού. Επιπλέον, τόσο το ίδιο το γεγονός, όσο και το αποτέλεσμα της μέτρησης είχαν κριθεί αρκετά σημαντικά ώστε να δημοσιευθούν, ως αδιαμφισβήτητο σημάδι της προοδευτικότητας, της αρρενωπότητας και του σφρίγους των νέων μηχανών και των ιδιοκτητών τους. Μέσα σε λίγους μόνο μήνες, η ταχύτητα των αυτοκινήτων και ο έλεγχος επί της ταχύτητας που εξασκούσαν τα εύρωστα νεαρά αρσενικά της βασιλικής οικογένειας, είχαν μετατραπεί σε σημαντικό κομμάτι της βασιλικής καθημερινότητας, τόσο της δημόσιας όσο και της ιδιωτικής.[25]

Τον Νοέμβριο του 1904, δύο μόνο εβδομάδες έπειτα από τον επί Θήβαις θρίαμβο και όπως ήταν λογικό με τη βαριά χρήση που του γινόταν, το αυτοκίνητο του πρίγκηπα Ανδρέα χάλασε ξανά.[26] Όταν, έπειτα από 4 μήνες επισκευών, ο κινητήρας επέστρεψε από την Αγγλία, ο Ανδρέας εκμεταλλεύτηκε την ευκαιρία για να προβεί σε ορισμένες επιπλέον παρεμβάσεις:

ατομικού ελέγχου επί της ταχύτητας, καθώς και την αίσθηση της ατομικής ευθύνης για τις συνέπειές της. Σχετικά δες Enda Duffy, *The Speed Handbook...*, όπ. πριν (υπ. 17), passim.

[23] Η απόπειρα εναντίον του Γεωργίου είχε σημειωθεί λίγο μετά τον «ατυχή πόλεμο» του 1897, οι ευθύνες για την έκβαση του οποίου είχαν αποδοθεί και στη βασιλική οικογένεια. Τη στιγμή της απόπειρας η βασιλική άμαξα επέστρεφε από το Φάληρο περνώντας από τον «λόφο Ανάλατου». Είναι μια τοποθεσία που θα μας απασχολήσει ξανά παρακάτω ως τόπος αγώνων και ατυχημάτων. Σχετικά με την απόπειρα, δες «Απόπειρα Δολοφονίας του Βασιλέως», *Σκριπ,* 15 Φεβρουαρίου, 1898.

[24] «Βλάβη του Αυτοκινήτου εν Θήβαις», *Εμπρός,* 29 Οκτωβρίου 1904. «Το Αυτοκίνητον του Πρίγκηπος – Ταχύτης Καταπληκτική», *Σκριπ,* 30 Οκτωβρίου 1904. Για τους σωφέρ ως ειδικευμένους μηχανικούς με ειδικές εξουσίες και ειδική σχέση με τους εργοδότες τους, K. Borg, *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America*, The John Hopkins University Press, 2007, σελ. 13-30.

[25] «Το Αυτοκίνητον του Διαδόχου», *Σκριπ,* 18 Νοεμβρίου 1904. Εκεί μαθαίνουμε ότι ο Διάδοχος «παρήγγειλε εις αμερικανικόν εργοστάσιον νέον αυτοκίνητον δυνάμεως 20 ίππων, το δε παλαιόν του, δυνάμεως μόνο 9 ίππων, θα διαθέση δια τους μικρούς πρίγκιπας».

[26] «Ποικίλα», *Εμπρός,* 14 Νοεμβρίου 1904.

> Μετά τίνας ημέρας θα τεθεί εις χρήσιν το αυτοκίνητον της Α.Υ. αφού προηγουμένως δοκιμασθή η δύναμις και η αντοχή της μηχανής και αφού από το αυτοκίνητον αφαιρεθώσι τα καθίσματα ως και τα πρόσθετα βάρη ίνα ούτω το αυτοκίνητον καταστεί ελαφρότερον και δυνηθεί να αναπτύξει ταχύτητα (...) ίσην προς του της Α.Υ. του πρίγκηπος Νικολάου, του ταχυτέρου των εν Ελλάδι αυτοκινήτων.[27]

Η εφημερίδα συνέχιζε αναφέροντας ότι «την παρελθούσαν εβδομάδα το αυτοκίνητον [του Νικολάου] διήνυσε την μεταξύ του Μπαρ του Παλαιού Φαλήρου μέχρι των Β. Σταύλων απόστασιν εις 7 λεπτά της ώρας ακριβώς». Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι «το τιμόνι είχε παράξενη επίδραση στους ανθρώπους».[28] Η ταχύτητα ως αυτοσκοπός, οι μηχανολογικές παρεμβάσεις και ο σχετικός ανταγωνισμός είχαν προφανώς καταστεί το νέο χόμπι των νεαρών αρσενικών της βασιλικής οικογένειας. Παρόλ' αυτά υπήρχε και κάτι που δεν αναφερόταν στο άρθρο της εφημερίδας. Αν ο Νικόλαος είχε κατορθώσει να πραγματοποιήσει το εκπληκτικό ρεκόρ των 7 λεπτών, ήταν γιατί η κατασκευή της λεωφόρου Συγγρού είχε προσφάτως ολοκληρωθεί (εικ. 2, 3).

2.3. Ο μηχανικός αφανισμός του χώρου και οι εχθροί του: Οι χρήσεις και οι χρήστες της λεωφόρου Συγγρού

Η λεωφόρος Συγγρού ήταν ο τέλειος τόπος για να απολαύσει κανείς την ηδονή της ταχύτητας. Η «πλατύτερη λεωφόρος που είχε ποτέ η Αθήνα» ήταν ολοκαίνουρια, αλλά και εκπληκτικά ευθεία και επιμήκης σε μια πόλη από την οποία έλειπαν οι ευθείς δρόμοι.[29] Επιπλέον η λεωφόρος Συγγρού ένωνε την πρωτεύουσα με την «γραφικήν ακτήν» του Παλαιού Φαλήρου, παρέχοντας έναν κάποιο λόγο για το ταξίδι. Πράγματι, τρεις εβδομάδες προτού ο Νικόλαος χρησιμοποιήσει την Συγγρού ως πεδίο μέτρησης ταχύτητας, η «Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία» είχε προλάβει να χρησιμοποιήσει τη λεωφόρο για να διοργανώσει μια εκδρομή στην ακτή. Η περιγραφή υπήρξε λεπτομερέστατη:

---

[27] Ανώνυμος, «Το Αυτοκίνητον του Πρίγκηπος Ανδρέου», *Εμπρός,* 29 Μαρτίου 1905.

[28] Gijs Mom, «Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 166.

[29] Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη: Το παράδειγμα της Λεωφόρου Συγγρού στο Πέρασμα από τον 19ο στον 20ο Αιώνα,*Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, ΕΜΠ, 2014, σελ. 238. Η Χατζηκωνσταντίνου συζήτησε μαζί μου πολλές φορές σχετικά με την ιστορία και τη γεωγραφία της Λεωφόρου Συγγρού, έλυσε απορίες, επεσήμανε άγνωστα γεγονότα και παραχώρησε γενναιόδωρα χάρτες και φωτογραφίες. Θα ήθελα να την ευχαριστήσω και από εδώ. Για τα κοινωνικά αίτια της καμπυλότητας των αθηναϊκών δρόμων δες Κώστας Μπίρης, *Αι Αθήναι...*, όπ. πριν (υπ. 2.), σελ. 284.

> Πλέον των 120 ποδηλατών εν οις 4 επί αυτοκινήτων εξεκίνησαν την 7 της πρωίας εκ των επί της οδού Φιλελλήνων γραφείων της εταιρείας. Δια της οδού Αμαλίας εισήλθον εις την λεωφόρον Συγγρού την οποίαν διανύσαντες έφθασαν εις το Παλαιόν Φάληρον όπου διεσκορπίσθησαν καθ' ομίλους εις τα ξενοδοχεία.
> Κατόπιν δια της λεωφόρου πάλιν εις μίαν γραμμήν άπαντες ανήλθον εις Αθήνας και διελύθησαν εκεί οπόθεν εξεκίνησαν.[30]

Εδώ μια ιδιαίτερη έμφαση στους τόπους απ' όπου διήλθαν οι εκδρομείς συνδυάζεται με μια σχεδόν μονολεκτική περιγραφή του προορισμού. Το γεγονός γίνεται ακόμη περισσότερο άξιο σχολιασμού αν λάβει κανείς ότι οι διάφοροι εκδρομικοί σύλλογοι που ξεπήδησαν κατά κύριο λόγο στην Αθήνα στο γύρισμα του αιώνα διακύρηττταν ότι ο στόχος κάθε τέτοιου συλλόγου ήταν «να προβή εις την διευκόλυνσιν των μέσων της ανακαλύψεως των αγνώστων καλλονών της χώρας και να καταστήση αυτάς προσιτάς εις τον θαυμασμόν πάντων».[31] Βέβαια, όπως συμβαίνει συχνά με τις ιστορικές πηγές, έτσι και εδώ το ζήτημα είναι πρώτα και κύρια ζήτημα ερμηνείας. Αν έχει κανείς κατά νου τις αξίες και τις επιδιώξεις του μεταπολεμικού τουρισμού, συνεπώς τον προορισμό, η προσοχή του θα στραφεί στη διατύπωση «άγνωστες καλλονές της χώρας», όπου βέβαια δεν περιλαμβάνεται το γνωστό και κοντινό Φάληρο με τις νέες εγκαταστάσεις αναψυχής. Από τη σκοπιά που υιοθετείται εδώ, από την άλλη, το βλέμμα επικεντρώνεται στα πιο περίπλοκα σημεία της διατύπωσης: αν κοιτάξουμε προσεκτικά, το θέμα που απασχολεί τον ανώνυμο συντάκτη είναι πολύ λιγότερο οι «καλλονές» και πολύ περισσότερο η «διευκόλυνση των μέσων» και η πρόσβαση. Είναι μια πρώτη ένδειξη ότι οι ελληνικοί εκδρομικοί σύλλογοι του γυρίσματος του αιώνα απέχουν από αυτό που εννοούμε σήμερα όταν τους εντάσσουμε στην ιστορία των σπορ ή του τουρισμού.

Πάντως, η περιγραφή της εκδρομής της «Ελληνικής Ποδηλατικής Εταιρείας» δεν ήταν η μοναδική στο είδος της. Ενάμισι χρόνο αργότερα, ο Διάδοχος μετά της πριγκηπίσσης Σοφίας και ο πρίγκηψ του Σαξ Μάνινγκεν μετά της συζύγου του «την 3^{ην} μ.μ. ώραν εξέδραμον χάριν περιπάτου δια του κομψού αυτοκινήτου των, φέροντες όλοι προσωπίδας, καθόσον το αυτοκίνητον έτρεχε μετά μεγάλης ταχύτητος»:

---

[30] «Η Χθεσινή Ποδηλατική Εκδρομή», *Εμπρός,* 7 Μαρτίου 1905. Από την ίδρυσή της το 1895, μέχρι το 1908, η Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία είχε προλάβει να διοργανώσει 158 εκδρομές στην Αττική με ρυθμό τουλάχιστον μία το μήνα. Για την καταμέτρηση δες «Ποδηλατική Εκδρομή», *Σκριπ,* 23 Ιανουαρίου 1909. Σχετικά, και ειδικά για την Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία, μπορεί να δει κανείς το Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας: Γυμναστικά και Αθλητικά Σωματεία (1870 – 1922),* Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών ΕΙΕ, 1997, σελ. 368-375.

[31] Η διατύπωση ανήκει σε μέλος του «Ποδηλατικού Συλλόγου» ο οποίος δεν πρέπει να συγχέεται με την «Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία». Το απόσπασμα παρατίθεται στο Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας...,* όπ. πριν (υπ. 30), σελ 363.

> Οι υψηλοί εκδρομείς δια της λεωφόρου Παλαιού Φαλήρου διήλθον αστραπιαίως το Νέον Φάληρον και μετά τίνος δυσχερείας επί της ανωφερούς οδού Τζαβέλα, έκαμψαν προς την κυκλοτερή λεωφόρον Κουμουνδούρου και κείθεν μέχρι της επαύλεως του κ. Σκουλούδη εις Φρεαττίδαν, οπόθεν μετά της αυτής αστραπιαίας ταχύτητας και δια του αυτού δρομολογίου επανέκαμψαν εις Αθήνας περί την 4ην μ.μ. ώραν.[32]

Εδώ, ακόμη περισσότερο από ό,τι στην προηγούμενη περίπτωση, έχουμε μια μετακίνηση δίχως προορισμό και μάλιστα μια μετακίνηση όπου κάθε πιθανότητα στάσης λογαριάζεται ως «δυσχέρεια». Η ραγδαία διαδοχή των τοπωνυμίων, η πεισματική επανάληψη του «αστραπιαίως», ο χρόνος έναρξης και η θεαματική του εγγύτητα με τον χρόνο λήξης· αρκούν αυτά για την περιγραφή της εκδρομικής εμπειρίας των αρχόντων. Πράγματι, το ζητούμενο εδώ είναι η περιγραφή αληθινά νέων εμπειριών. Και το δελεαστικά νέο που κόμιζαν οι νέες αυτοκίνητες μηχανές δεν βρισκόταν βέβαια στο Παλαιό Φάληρο, στους ήδη γνωστούς τόπους αναψυχής των ανώτατων κοινωνικών στρωμάτων, αλλά στη νέα προσβασιμότητα των ενδιάμεσων τόπων και μαζί στην δυνατότητα κατοχής τους. Η βασική εμπειρία που κόμιζε ετούτος ο καινοτόμος «περίπατος» ήταν ακριβώς ο «αφανισμός του χώρου δια μέσω του χρόνου», όχι πλέον μόνο ως γενική τάση των καπιταλιστικών μεταφορικών συστημάτων, αλλά και ως απτή εξατομικευμένη αίσθηση.[33] Μπορούμε τώρα να καταλάβουμε καλύτερα την πολιτική σημασία του ρεκόρ ταχύτητας που είχε πετύχει ο Πρίγκηπας Νικόλαος στη λεωφόρο Συγγρού. Συγκεκριμένα, από τη σκοπιά των ανώτερων τάξεων η μηχανικά υποβοηθούμενη ταχύτητα σήμαινε την δυνατότητα μιας νέας αφαιρετικής σχέσης με τον χώρο και μαζί νέες δυνατότητες κατοχής, νέες δυνατότητες εξουσίας, από το ατομικό μικροεπίπεδο του ιδιοκτήτη αυτοκινήτου μέχρι το μακροεπίπεδο του κράτους.

Αυτού του είδους η συσχέτιση μεταξύ των ατομικών «καπρίτσιων» των μελών των εκδρομικών συλλόγων του γυρίσματος του αιώνα και ευρύτερων κρατικών τάσεων και στόχων έχει επισημανθεί και από τον Γερμανό ιστορικό Κερτ Μόζερ. Ο Μόζερ υποστήριξε ότι η αδιαμφισβήτη σαγήνη που ασκούσαν στην ελίτ «οι νέες αυτοκίνητες μηχανές», θα πρέπει να νοείται ως τμήμα της ευρύτερης κοινωνικής προετοιμασίας του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου.[34] Και στην ελληνική περίπτωση όμως, μπορούμε να ανιχνεύσουμε

---

[32] «Περίπατος δι' Αυτοκινήτου των Υψηλών Ξένων», *Εμπρός,* 26 Ιανουαρίου 1907.

[33] Κ. Μαρξ, *Grundrisse: Βασικές Γραμμές της Κριτικής της Πολιτικής Οικονομίας,* 3τ., τ.Β, μτφρ. Διονύσης Διβάρης, Αθήνα: Στοχαστής, χ.χ., 397. Η ίδια γνώμη αναπτύσσεται στο Enda Duffy, *The Speed Handbook...*, όπ. πριν (υπ. 17), σελ. 21-57.

[34] Για τους ποδηλατικούς ομίλους «σε ολόκληρη την Ευρώπη» να αναζητούν να «εξασφαλίσουν την κατοχή του δρόμου και την υπαγωγή του στα καπρίτσια τους», δες C. Lavenir, «How the Motor Car

την ίδια συσχέτιση μεταξύ της ατομικής σαγήνης και των ευρύτερων κρατικών προτεραιοτήτων να εμφανίζεται με ιδιαίτερα απτή μορφή. Όπως αναφέραμε στην πρώτη ενότητα, οι στόχοι του ελληνικού κράτους στο γύρισμα του αιώνα πήγαζαν από την ιδιαίτερη γεωγραφική του θέση και την τρικυμιώδη ιστορία του. Δεν είναι λοιπόν τόσο εκπληκτικό που βρίσκουμε ελληνικούς «φυσιολατρικούς» περιηγητικούς συλλόγους όπως ο «Όμιλος των Εκδρομών», με έτος ίδρυσης 1899, να δηλώνουν ότι στόχος τους είναι «να γνωρίσωμεν την πατρίδα μας, να εκτιμήσωμεν τάς ανεκμεταλλεύτους φυσικάς αυτής καλλονάς (...) δια να την αγαπήσωμεν και να την υπερασπισθώμεν εις το μέλλον καλλίτερον, αφ' ότι την υπερασπίσθημεν εις το παρελθόν».[35] Απο τη μια είναι βέβαιο ότι ο «ατυχής πόλεμος» του 1897 είχε αφήσει εκκρεμότητες και ένας μελλοντικός πόλεμος φαινόταν πιθανός αν όχι βέβαιος. Από την άλλη, ο επίτιμος πρόεδρος του «Ομίλου των Εκδρομών», όπως και άλλων παρεμφερών συλλόγων, ήταν ο Σπυρίδων Λάμπρος. Ο Λάμπρος, ιστορικός και καθηγητής του Πανεπιστημίου Αθηνών είχε χρηματίσει αντιπρόεδρος της «Εθνικής Εταιρείας», της παρακρατικής οργάνωσης που είχε παίξει βασικό ρόλο στην κήρυξη του πολέμου του 1897.[36] Οπότε ο ανυπόκριτος ενθουσιασμός της άρχουσας τάξης με τις νέες αυτοκίνητες μηχανές και τη δημιουργία του αφηρημένου χώρου, δεν ήταν καθόλου αφηρημένος. Βασιζόταν σε μια εύκολα αντιληπτή συμβατότητα μεταξύ ατομικών καπρίτσιων και κρατικών προτεραιοτήτων και στόχευε σε προηγούμενες και μελλοντικές στρατιωτικές και πολιτικές επιδιώξεις και εμπλοκές, εντός και εκτός της επικράτειας του ελληνικού κράτους.

Όσο δικαιολογημένη και αν ήταν όμως, αυτή η τεχνολογική ευφορία είχε σημαντικά εμπόδια να αντιμετωπίσει. Όπως έχουμε ήδη επισημάνει, η εργατική τάξη της πόλης μπορεί να μην καταγράφεται στις πηγές εξίσου ευκρινώς με την Ποδηλατική Εταιρεία, αλλά ζούσε και χρησιμοποιούσε τους ίδιους δρόμους με τα νεοφερμένα οχήματα. Ειδικά στην περίπτωση της ολοκαίνουργιας Συγγρού, το φαινόμενο παρουσιαζόταν ιδιαιτέρως ενοχλητικό.

Conquered the Road...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 116. Για τον Μόζερ που μας καλεί να μην παίρνουμε τοις μετρητοίς τον «βουκολικό ενθουσιασμό» των αυτοκινητιστών, δες Kurt Moser, «The Dark Side of Automobilism...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 253-254.

[35] Το απόσπασμα παρατίθεται στο Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας...*, όπ. πριν (υπ. 31), σελ 363 - 364.

[36] Επίσης ο Σπυρίδων Λάμπρος είχε παίξει σημαντικό ρόλο στην διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1896. Το 1897, εκτός από τη θέση του αντιπροέδρου της «Εθνικής Εταιρείας», ο Λάμπρος ορίστηκε και Πρόεδρος της «Ενώσεως Ελληνικών Γυμναστικών και Αθλητικών Σωματείων», η οποία είχε επίσης έτος ίδρυσης το 1897. Έγινε πρωθυπουργός το 1916 και τελικά πέθανε στην εξορία δυο χρόνια αργότερα. Σχετικά δες Επιτροπή Εκδόσεως των Καταλοίπων Σπυρίδωνος Λάμπρου, *Εις Μνήμην Σπυρίδωνος Λάμπρου,* Τυπογραφείον Εστία, 1935, σελ. 9. Για την «Εθνική Εταιρεία» και τον ρόλο της στον πόλεμο του 1897, δες Γιάννης Γιανουλόπουλος, *'Η Ευγενής μας Τύφλωσις...'*, όπ. πριν (υπ. 11), σελ. 1 - 183. Για τη σχέση μεταξύ των Ολυμπιακών Αγώνων του 1896 και της διάχυσης των ιδεών της παρακρατικής δραστηριοποίησης, συνεπώς και με τον «ατυχή πόλεμο» του 1897, δες George Margaritis, «The Nation and the Individual: Social Aspects of Life and Death in Greece, 1896-1911», στο Philip Carabott (ed.), *Greek Society in the Making, 1863-1913: Realities, Symbols and Visions*, Ashgate, 1997, σελ. 91.

Πράγματι, το βορειοανατολικό άκρο της λεωφόρου, στο σημείο όπου έφτανε στην Αθήνα, διερχόταν από κατοικημένες περιοχές που καταγράφηκαν το 1908 κατά την πρώτη επίσημη διαίρεση της πόλης. Όπως βλέπουμε σε εκείνη την πρώτη επίσημη οργάνωση της αθηναϊκής πολεοδομίας, οι γειτονιές που βρίσκονταν εκατέρωθεν της λεωφόρου και είχαν διαχωριστεί τεχνητά λόγω της κατασκευής της είχαν συνολικό πληθυσμό περίπου 5.000 ανθρώπων.[37]

Σύμφωνα με όλες τις υπάρχουσες περιγραφές, η χρήση των δρόμων της Αθήνας από την εργατική τάξη ήταν εκτεταμένη και καταλάμβανε σχεδόν όλες τις ώρες της ημέρας και της νύχτας. Οι δραστηριότητες που διεξάγονταν στον δρόμο ξεκινούσαν από την καθεαυτή εργασία και εκτείνονταν στην περιοχή της διασκέδασης, αλλά και των εργασιών αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης. Για παράδειγμα, οι εργάτες χρησιμοποιούσαν για τις μετακινήσεις τους τα πόδια τους, αφού τα μέσα συγκοινωνίας ήταν πολύ ακριβά για το βαλάντιό τους. Οι δρόμοι ήταν γεμάτοι με πωλητές κάθε είδους – το γάλα πωλούνταν από βοσκούς που γυρνούσαν την Αθήνα πουλώντας το γάλα κατευθείαν από το μαστό του ζώου. Οι διαδικασίες αναπαραγωγής που διεξάγονταν στους δρόμους ξεκινούσαν από το κουβάλημα του νερού. Αυτό το βασικό αγαθό συνήθως κουβαλιόταν από πηγάδια, ή συλλεγόταν με κάθε βροχή και αποθηκευόταν σε ντενεκέδες, συνεπώς κάθε είδους εργασία καθαριότητας αποτελούσε σοβαρότατο ζήτημα. Οι περισσότερες εργατικές οικογένειες ζούσαν σε σπίτια με μόνο ένα δωμάτιο και δίχως τρεχούμενο νερό, πράγμα που σήμαινε ότι οι γυναίκες, όποτε ήταν δυνατόν, μαγείρευαν, έπλεναν ρούχα και κουζινικά, έραβαν ρούχα και βρίσκονταν με άλλες γυναίκες στον δρόμο, ή ακριβέστερα σε κάποιον χώρο που τόσο ως έννοια όσο και ως χρήση βρισκόταν μεταξύ των χώρων που σήμερα αποκαλούμε «δρόμο» και «αυλή». Ο Ιλισσός, το ποτάμι που διασχίζεται από τη Λεωφόρο Συγγρού, χρησιμοποιούνταν για το πλύσιμο των ρούχων καθόλη τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα. Τέλος, τα παιδιά της εργατικής τάξης, όταν δεν ήταν απασχολημένα να δουλεύουν, έπαιζαν στο δρόμο, πολλές φορές πετροπόλεμο.[38]

---

[37] Ο υπολογισμός έχει γίνει με βάση τους πληθυσμούς των περιοχών Καλλιρόη, Κυνοσάργους, Αλωπεκής, Σικελίας και Φιλοπάππου, όπως οριοθετούνται στο Ξ. Γιαταγάνα και Β. Ματζώρου (επ.), *Ελευθέριος Σκιαδάς, οι Συνοικίες των Αθηνών: Η Πρώτη Επίσημη Διαίρεση, 1908,* Αθήνα: Πολιτισμικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2001. Φυσικά οι κάτοικοι της περιοχής θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότεροι, ειδικά αν λάβουμε υπ' όψη τον εφήμερο χαρακτήρα της εργατικής κατοικίας στην Αθήνα των αρχών του εικοστού αιώνα.

[38] Για τους βοσκούς και τους πωλητές, δες Κώστας Μπίρης, *Αι Αθήναι...*, όπ. πριν (υπ. 2.), σελ. 246 - 250. Για τις αναπαραγωγικές εργασίες των γυναικών και τον πετροπόλεμο των παιδιών στους δρόμους, δες Ζιζή Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες στην Ελληνική Βιομηχανία και στη Βιοτεχνία 1870 – 1922,* ΙΑΕΝ, 2002, σελ. 273-296. Για το πλύσιμο των ρούχων στον Ιλισσό, δες Ματούλα Σκαλτσά, *Κοινωνική Ζωή και Δημόσιοι Χώροι Κοινωνικών Συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου Αιώνα,* χ.ε, 1983. Για την ανεπάρκεια του δικτύου ύδρευσης, δες Γ. Μαυρογόνατου, *Η Υδροδότηση της Αθήνας: Από τα Δίκτυα στο Δίκτυο, 1880 – 1930,* Αδημοσίευτη Διδ. Διατ., ΕΚΠΑ, 2009. Ο Σπύρος Τζόκας με διαφώτισε σχετικά με την υδροδότηση της Αθήνας πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τον ευχαριστώ και από εδώ. Ο Erik Schatzberg περιγράφει μια πανομοιότυπη εικόνα για τους δρόμους των ΗΠΑ πριν την έλευση του ηλεκτροκίνητου τραμ· σχετικά δες Eric Schatzberg, «Culture and Technology in the City...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 84.

Όπως μπορούμε να υποπτευθούμε, διαφόρων ειδών εντάσεις αναδύονταν και σοβούσαν μεταξύ των διαφόρων χρήσεων και χρηστών, τόσο της λεωφόρου Συγγρού, όσο και των αθηναϊκών δρόμων γενικότερα. Από τη μια βρίσκουμε τα νεαρά αρσενικά των ανώτερων τάξεων, όλο και περισσότερο ενήμερα του γεγονότος ότι η αυτοκίνηση σήμαινε τη δυνατότητα μιας νέας σχέσης με τον χώρο, σχέσης από τη μια ηδονικής και από την άλλη απολύτως συμβατής με ευρύτερους κρατικούς και ταξικούς στόχους. Απέναντι στους χρήστες της «μηχανής της περιπέτειας» και τις παράλληλες εννοήσεις τους σχετικά με τον χώρο, τη μηχανή και την ταχύτητα, βρίσκουμε τις παλιές συνήθειες των κατοικούντων γύρω από τους δρόμους. Οι δρόμοι που τώρα γίνονταν απρόσιτοι για τους πεζούς, χώριζαν ανθρώπους που είχαν συνηθίσει να ζουν δίχως την παρουσία τέτοιων δρόμων. Ειδικά στην περίπτωση της Συγγρού η αντίθεση ήταν κραυγαλέα. Γιατί η Λεωφόρος Συγγρού, μόλις κατασκευασμένη, πλατιά και επιμήκης, από κατασκευής συνδεδεμένη με την ιδεολογία της προόδου, χώρισε τόπους, χρήσεις και μαζί κοινωνικές σχέσεις που προϋπήρχαν της κατασκευής της (βλέπε και εικ. 2).[39] Όπως αποδείχθηκε, εκείνες οι παλιές χρήσεις ήταν ασύμβατες με τις νέες χρήσεις που τόσο ενθουσίαζαν την ανώτερη τάξη. Τα αποτελέσματα υπήρξαν θεαματικά.

2.4. Η μάχη για τον χώρο ως φάρσα: Αγώνες αυτοκινήτου και επίδειξη ισχύος στη Λεωφόρο Συγγρού

Το 1905 το ποδήλατο είχε ήδη αρχίσει να παραχωρεί τη θέση του στο αυτοκίνητο και η Αθήνα ήδη διέθετε ένα σώμα αφοσιωμένων αυτοκινητιστών που αντιστάθμιζαν τους ισχνούς τους αριθμούς με την τεράστια ισχύ της υψηλής κοινωνικής θέσης τους.[40] Εκείνη τη χρονιά οι αυτοκινητιστές της Αθήνας προσπάθησαν να συμπεριλάβουν τους αγώνες αυτοκινήτου στην «Μεσολυμπιάδα» που ήταν να τελεστεί στην Αθήνα τον Απρίλιο του 1906.[41] Όταν η αίτησή τους απορρίφθηκε από την οργανωτική επιτροπή, αποφάσισαν να οργανώσουν τους

---

[39] Για τον «φετιχιστικό χαρακτήρα» που απέκτησε η Συγγρού την δεκαετία του ’30, δες Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη...,* όπ. πριν (υπ. 29), σελ. 354-374. Όσον αφορά τον διαχωρισμό των περιοχών που έως πρότινος επικοινωνούσαν, αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμη και η ιδιοκτησία του Καρόλου Φιξ χωρίστηκε στα δύο από τη Συγγρού. Πράγματι, από το 1904 και μετά, ο Κάρολος Φιξ έπρεπε να διασχίσει τη Λεωφόρο Συγγρού για να μεταβεί από το σπίτι στο εργοστάσιό του, όχι απαραίτητα δυσαρεστημένος από αυτόν τον μοντέρνο διαχωρισμό της κατοικίας του από τον «τόπο της παραγωγής». Σχετικά δες Θανάσης Γιοχάλας & Τόνια Καφετζάκη, *Αθήνα: Ιχνηλατώντας την Πόλη με Οδηγό την Ιστορία και την Λογοτεχνία,* Εστία, 2012, σελ. 417.

[40] Για το ποδήλατο στην Ελλάδα, την ακμή και την εγκατάλειψή του από την αστική τάξη ήδη από το 1910, δες Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας...,* όπ. πριν (υπ. 31), σελ. 374.

[41] «Οι Ολυμπιακοί Αγώνες», *Εμπρός,* 14 Οκτωβρίου 1905.

αγώνες μόνοι τους. Την διοργάνωση ανέλαβε η «Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία»· μαζί της μια ακαθόριστη «ομάδα φιλάθλων», καθώς και ο Διάδοχος του θρόνου και Γενικός Διοικητής του Στρατού «επιδεικνύων το υπέρ της προόδου ην εκπροσωπεί το αυτοκίνητον ενδιαφέρον του». Η λεωφόρος Συγγρού επιλέχθηκε ως «η καταλληλοτέρα οδός» για τους αγώνες, μια προφανής επιλογή δεδομένης της ευθύτητας και του εύρους της. Λιγότερο προφανείς ήταν οι λόγοι για τους οποίους οι αγώνες δεν θα διεξάγονταν στο νότιο ακατοίκητο τμήμα της λεωφόρου, ή στο ήδη υπάρχον ποδηλατοδρόμιο της πόλης, αλλά «από το ζυθοποιείο Φιξ μέχρι τον λόφον του Αναλάτου», δηλαδή σε μια περιοχή που περιελάμβανε το σύνολο του κατοικημένου τμήματος. Οι εφημερίδες άρχισαν να προαναγγέλλουν το γεγονός τουλάχιστον από ένα μήνα πριν. Τέσσερις μέρες πριν από τους αγώνες, το συγκεκριμένο κομμάτι της λεωφόρου είχε αρχίσει ήδη να «περιφράσσεται καταλλήλως», με «συρμάτινα φράγματα», «ίνα τοποθετηθούν δια τους θεατάς καθίσματα».

Δεν έχουμε τρόπο να γνωρίζουμε πόσο αυστηρή ήταν εκείνη η περίφραξη, πώς περιόρισε την μετακίνηση και πώς επέδρασε στα συναισθήματα των ανθρώπων που κατοικούσαν γύρω από τη Συγγρού. Είναι πάντως γεγονός ότι οι γραπτές περιγραφές της συμπεριφοράς των κατώτερων τάξεων την επίμαχη ημέρα διακρίνονται από χαρακτηριστική αμφιθυμία. Στις 26 Φεβρουαρίου του 1906 λοιπόν, «πλήθος αμέτρητον, εκ των λαϊκών τάξεων ιδίως, συνέρρευσε εις την λεωφόρον Συγγρού» για να παρακολουθήσει τους αγώνες,[42] πολύ λιγότεροι όμως έδειξαν διάθεση συμμόρφωσης με την πειθαρχία του περιφραγμένου χώρου. «Τόσος κόσμος επήγεν, ώστε οι ιππείς, οι χωροφύλακες και οι αστυφύλακες από της 2 μ.μ. ώρας είχαν παύσει επιβλέποντες την τάξιν και παρεσύροντο από τα πλήθη τα οποία είχον ποδοπατήσει πάντα τα συρμάτινα φράγματα». Κατά συνέπεια «πολύ περισσότερος κόσμος επηγαινοήρχετο εις τον δρόμον όπου (...) ηγωνίζοντο τα αυτοκίνητα και οι 'μοτοσικλέτ', παρά εις τα πεζοδρόμια».

Αλλά και στα πεζοδρόμια, τα πράγματα δεν ήταν καλύτερα. Τα καθίσματα «τα οποία η διοργανωτική επιτροπή είχε παρατάξη εις μακράς σειράς, ελπίζουσα φαίνεται εις την αγοράν αφθόνων εισητηρίων» «παρέμειναν στην πλειοψηφία τους κενά», ή σύμφωνα με άλλες περιγραφές, κάποιοι «μη έχοντες καν εισιτήρια ενεθρονίσθησαν εις τας αγορασθείσας θέσεις». Παρακάτω, η μπάντα του βασιλικού ναυτικού παιάνιζε ευσυνείδητα δίπλα στην εξέδρα της οργανωτικής επιτροπής, αναμφίβολα εμπνευσμένη από την εκεί παρουσία του Διαδόχου, του Υπουργού Οικονομικών κυρίου Σιμόπουλου, του Υπουργού Εξωτερικών κυρίου Σκουζέ, των οικογενειών τους και άλλων επιφανών αυτοκινητιστών. Παρόλ' αυτά, «επανειλημμένως οι ήχοι της εκαλύπτοντο από τας ιαχάς των αγυιοπαίδων [ενν. τα χαμίνια] των εμπαιζόντων τους πηγαινοερχομένους ποδηλάτας» και προφανώς από τις άγριες φωνές

[42] Οι (πιθανότατα υπερβολικές) περιγραφές του ημερήσιου τύπου εκτιμούν ότι το πλήθος κυμαινόταν κάπου μεταξύ των 25 και των 50 χιλιάδων ατόμων.

των κοσμητόρων που «μετ' αξιεπαίνου ζήλου», «εγρονθοκόπησαν πολλούς αγυιόπαιδας». Και οι πρώτοι επίσημοι αγώνες αυτοκινήτου στην Ελλάδα ξεκίνησαν:

> Εν τω μεταξύ ήχησε σάλπιγξ και απήντησεν άλλη από μακρυνής αποστάσεως και ηκούσθη ο μηκυθμός ερχομένου αυτοκινήτου εν μέσω νεφελών κόνεως. Τι ήθελε το αυτοκίνητον αυτό να κάμη αυτήν την επίδειξην δεν ενόησεν ο κοσμάκης.
> -Θα είναι οι αγώνες, έλεγεν ο ένας προς τον άλλον.
> -Μπα δεν είναι δυνατόν, προσέθετε άλλος. Έτσι γίνονται οι αγώνες;
> Εν τοσούτω εξηκολούθουν να περνούν αυτοκίνητα, δύο ή τρία το όλον και ποδηλάται μερικοί και το πλήθος ανέμενεν ακόμη να ίδη αγώνας. (...)
> Τέλος το αυτοκίνητον της Α. Υ. Του Διαδόχου έφθασε προ της επιτροπής, επέβη δε αυτού η Α. Υψηλότης μετά της πριγκηπίσσης Σοφίας και των μικρών πριγκήπων και κατηυθύνθησαν προς το Π. Φάληρον. (...)
> Ο λαός τότε ενόησεν ότι έληξαν οι αγώνες και εξεκίνησε δια τας Αθήνας σχολιάζων τα τελεσθέντα (...)[43]

Φυσικά δεν πρέπει να αφήσουμε την κωμική αμηχανία των στιγμών να αποπροσανατολίσει το βλέμμα μας από άλλες σημαντικότερες διεργασίες που λάμβαναν χώρα υπόκωφα. Ο αγώνας αυτοκινήτων της λεωφόρου Συγγρού μπορεί να ενταχθεί στη μεγάλη προσπάθεια «μαζικής παραγωγής παραδόσεων» στην οποία, σύμφωνα με τον Έρικ Χόμπσμπομ [Eric Hobsbawm] είχαν επιδοθεί τα έθνη κράτη από το 1870 έως την αρχή του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Αυτή η «μαζική παραγωγή παραδόσεων» διεξαγόταν μέσα από την εφεύρεση τελετών, εορτών, αθλητικών θεσμών και συλλόγων, όπως οι σύλλογοι που μας απασχόλησαν στην προηγούμενη ενότητα. Ορισμένες φορές ήταν πολιτικά συνειδητή και ορισμένες φορές όχι. Και βέβαια δεν ήταν πάντοτε επιτυχημένη. Σύμφωνα με τον Χόμπσμπομ, «η συνειδητή εφεύρεση [παραδόσεων] επετύγχανε αναλόγως του βαθμού στον οποίο επετύγχανε να εκπέμψει σε ένα μήκος κύματος με το οποίο το ευρύ κοινό ήταν έτοιμο να συντονιστεί».[44] Σύμφωνα με τον Γιώργο Μαργαρίτη, αυτού του είδους η προσπάθεια επιτυχημένης «εφεύρεσης παραδόσεων» μπορεί να εντοπιστεί στην ελληνική περίπτωση κατά

---

[43] Η εξιστόρηση των γεγονότων γίνεται με βάση τα εξής: «Αγώνες Αυτοκινήτων εις τας Αθήνας», *Εμπρός,* 23 Ιανουαρίου 1906. «Οι αγώνες της Κυριακής – Αυτοκίνητα και Ποδήλατα», *Εμπρός,* 22 Φεβρουαρίου 1906. «Οι σημερινοί Αγώνες – Ο Καταρτισμός των Επιτροπών», *Εμπρός,* 26 Φεβρουαρίου 1906. «Οι Χθεσινοί Αγώνες Αυτοκινήτων (!)», *Εμπρός,* 27 Φεβρουαρίου 1906. «Οι χθεσινοί Αγώνες της Λεωφόρου Συγγρού», *Ακρόπολις,* 26 Φεβρουαρίου 1906. «Οι Χθεσινοί Αγώνες», *Αθήναι,* 27 Φεβρουαρίου 1906. «Οι Χθεσινοί Αγώνες Αυτοκινήτων: Πλήρης... Αποτυχία», *Καιροί,* 27 Φεβρουαρίου 1906.

[44] Eric Hobsbawm, «Mass-Producing Traditions: Europe, 1870–1914», στο Eric Hobsbawm & Terence Ranger, *The Invention of Tradition,* Cambridge University Press, 1983, σελ. 263.

την περίοδο από το 1900 έως το 1923, πάντα σχετιζόμενη με την επέκταση της ελληνικής επικράτειας και συνήθως επιτυχημένη, ή εν πάση περιπτώσει, όσο επιτυχημένη την κάνει να δείχνει η κυριαρχία της στις γραπτές μας πηγές.[45]

Η περίπτωση του αποτυχημένου αγώνα της λεωφόρου Συγγρού από την άλλη, είναι μια εμφανώς αποτυχημένη προσπάθεια «δημιουργίας παράδοσης». «Ό,τι έγινε έγινε» ψιθύρισαν οι διοργανωτές, κι αφού οι δημοσιογράφοι κορόϊδεψαν διακριτικά, το όλο πράγμα ξεχάστηκε γρήγορα και κανείς δεν ξανάκουσε για κρατικά οργανωμένο αγώνα αυτοκινήτων σε δημόσιο δρόμο για πολύ καιρό. Δεν είναι παρακινδυνευμένο να υποθέσουμε ότι αυτή η τρανταχτή αποτυχία οφείλεται σε μια αγεφύρωτη αναντιστοιχία μεταξύ των «κρατικών εκπομπών» και του κοινού αισθήματος των κατώτερων τάξεων.

Ο αποτυχημένος αγώνας αυτοκινήτων της Συγγρού, αναμφίβολα εντάσσεται στην «συνειδητή προσπάθεια δημιουργίας παραδόσεων», δηλαδή το είδος των «παραδόσεων» που είχαν εξαρχής σαφώς προσδιορισμένους πολιτικούς στόχους, όπως τα κενοτάφια που περιγράφει ο Μαργαρίτης. Εν προκειμένω, πρόκειται για μια σχεδιασμένη προσπάθεια επιβολής του νέου νοήματος των δρόμων επί των «λαϊκών τάξεων» της Αθήνας και των περιοχών γύρω από την προσφάτως κατασκευασμένη Λεωφόρο Συγγρού. Όσον αφορά τις προθέσεις της, η περίφραξη του δρόμου επί τέσσερις ημέρες, καθώς και η οργανωμένη και ακριβή επίδειξη των νέων εντυπωσιακών μηχανημάτων ήταν στην πραγματικότητα μια επίδειξη δύναμης, ανάλογη με στρατιωτική παρέλαση.[46] Ο στόχος εδώ ήταν να επιδειχθεί η ισχύς των νέων μηχανών και των ιδιοκτητών τους και μαζί να εμπεδωθεί πέραν πάσης αμφιβολίας η κυρίαρχη χρήση των δρόμων της πόλης όπως διαμορφωνόταν από την κοινωνική ελίτ. Ο χώρος δεν ανήκε πια σε όλους· ανήκε στην ανώτερη τάξη και το εργαλείο κατοχής του ήταν οι νέες αυτοκίνητες μηχανές. Γι' αυτό και ο αποκλεισμός του δρόμου με εισιτήριο, γι' αυτό και η εξέδρα των επισήμων, οι ιππείς που περιπολούν, οι κοσμήτορες που γρονθοκοπούν, η μπάντα του ναυτικού που παιανίζει.

Και από την άλλη όμως: γι' αυτό και η θεαματική αποτυχία. Ο αρχικός στόχος ήταν να δημιουργηθεί ένα ετήσιο γεγονός, μια ετήσια εορταστική αλλά υποχρεωτική κατάληψη της Λεωφόρου Συγγρού από τις νέες αυτοκίνητες μηχανές. Αντί γι' αυτό όμως, τα φράγματα παρασύρθηκαν, η αστυνομία εγκατέλειψε την προσπάθεια ελέγχου του χώρου, η Συγγρού

---

[45] Γιώργος Μαργαρίτης, «Οι Περιπέτειες του Ηρωικού Θανάτου: 1912–1920», *Μνήμων,* Τόμος 12, 1989, σελ. 89 – 116.

[46] Σχετικά με τις εκθέσεις (εργοστασιακών) μηχανών του 19ου αιώνα ως επίδειξη δύναμης με στόχο τον εκφοβισμό της εργατικής τάξης μπορεί να δει κανείς το G. Caffentzis, «Why Machines Cannot Create Value, or Marx's Theory of Machines», στο Jim Davis, Thomas Hirschl & Michael Stark (eds.), *Cutting Edge: Technology, Information, Capitalism and Social Revolution,* Verso, 1997, σελ. 40 - 47. Όπως σημειώσαμε στο πρώτο κεφάλαιο, το παλιότερο παράδειγμα της γραμμής σκέψης που βλέπει τις μηχανές ως υλική ενσάρκωση της «εξουσίας του αφέντη» είναι το *Κεφάλαιο·* σχετικά δες Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy,* (3 Vols), Penguin, 1990, Vol. 1, σελ. 492–564.

γέμισε πεζούς, τα αυτοκίνητα, ανίκανα να επιδείξουν τις δυνατότητές τους, απλά παρήλασαν. Η νέα «παράδοση» βυθίστηκε αύτανδρη υπό τις κοροϊδίες των αγυιοπαίδων.

Με το βλέμμα μας να καθοδηγείται από αυτή την αποτυχία, μπορούμε ήδη να διαισθανθούμε ότι το «ευρύ κοινό» δεν ήταν καθόλου έτοιμο να «συντονιστεί» με την ιδέα της διοργάνωσης αγώνων αυτοκινήτου στην λεωφόρο Συγγρού, αλλά και γενικότερα με τις ιδέες περί «μηχανής της περιπέτειας» που διακατείχαν τις ανώτερες τάξεις. Μπορούμε επίσης να επαληθεύσουμε ότι εκείνο που κυριαρχούσε στους δρόμους της πόλης την περίοδο διοργάνωσης του αγώνα, δεν ήταν ο γενικός θαυμασμός για την τεχνολογική πρόοδο, αλλά ο ανταγωνισμός γύρω από τον δημόσιο χώρο και τη χρήση του.[47] Αν ακόμη η σκληρότητα αυτού του ανταγωνισμού παραμένει δυσδιάκριτη στα πλαίσια της αφήγησής μας, είναι γιατί ακόμη παραμένει δυσδιάκριτη η μία από τις δύο πλευρές του. Όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, ο Ε. Π. Τόμσον έχει παρατηρήσει ότι πολλές από τις ιστορικές αφηγήσεις μας τείνουν «να διαβάζουν την ιστορία υπό το φως κατοπινών προτεραιοτήτων και όχι όπως συνέβαινε όταν συνέβαινε». Ότι διαθέτουμε ένα είδος μνημονικού φίλτρου από το οποίο περνούν «μόνο οι επιτυχημένοι, με την έννοια εκείνων των οποίων οι λαχτάρες και οι προσδοκίες αντιστοίχησαν σε κάποια κατοπινή εξέλιξη». Ότι κατ' αυτόν τον τρόπο «τα τυφλά δρομάκια, οι ηττημένοι αγώνες και οι ηττημένοι οι ίδιοι, ξεχνιούνται».[48] Πράγματι, στην περίπτωσή μας οι ηττημένοι ίσα που φαίνονται, να πιάνουν κάθισμα δίχως εισιτήριο, να φωνασκούν και να δέρνονται. Μόλις που διακρίνονται πίσω από την θεαματική παρέλαση μηχανών και ιδιοκτητών, να κοροϊδεύουν και ταυτόχρονα να φοβούνται την ισχύ τους. Είναι ορατοί, αλλά μόνο αμυδρά. Και πάντως, όπως θα δούμε, είναι πολύ λιγότερο ορατοί απ' ό,τι τη στιγμή του βίαιου θανάτου τους.

2.5. Η μάχη για τον χώρο ως τραγωδία: Τα πρώτα θανατηφόρα αυτοκινητιστικά ατυχήματα στην Ελλάδα.

2.5.1. Οι θύτες και τα επιχειρήματά τους

Από κάποια ειρωνία της ιστορίας, τα δύο πρώτα θανατηφόρα ατυχήματα με αυτοκίνητο στην Ελλάδα συνέβησαν στην λεωφόρο Συγγρού, μεταξύ των σημείων έναρξης και λήξης του αγώνα αυτοκινήτων της προηγούμενης ενότητας. Το πρώτο θανατηφόρο ατύχημα με αυτοκίνητο συνέβη ένα μόλις μήνα μετά από τους αγώνες και πέρασε σχεδόν απαρατήρητο,

---

[47] Το συμπέρασμα συμπίπτει με το αντίστοιχο του Schatzberg για την εισαγωγή του ηλεκτροκίνητου τραμ στις ΗΠΑ: «η κουλτούρα της πόλης δεν αγκάλιασε τυφλά τη μηχανή». Σχετικά δες Eric Schatzberg, «Culture and Technology in the City...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 63.

[48] E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class...*, όπ. πριν (υπ. 18), σελ. 12.

όχι μόνο όταν συνέβη, αλλά έως σήμερα. Ξημερώματα της 3ης Απριλίου του 1906, «το αυτοκίνητον του κ. Εμπειρίκου ανερχόμενον μετά μεγάλης ταχύτητος την λεωφόρον Συγγρού παρέσυρε παρά την θέσιν 'Ανάλατος' κάποιον μεσήλικα του οποίου το όνομα δεν εγνώσθη εισέτι και ετραυμάτισεν αυτόν αρκετά σοβαρώς». Το θύμα του πρώτου θανατηφόρου τροχαίου στην Ελλάδα ουδέποτε ανέκτησε τις αισθήσεις του· παρέμεινε ανώνυμο έως τον θάνατό του που επήλθε δύο μέρες αργότερα «λόγω εσωτερικής αιμορραγίας του εγκεφάλου».[49] Απ' όσο ξέρουμε δεν υπήρξαν συνέπειες για τους αυτουργούς, γεγονός αναμενόμενο, αφού η οικογένεια Εμπειρίκου ήταν από τις γνωστότερες εφοπλιστικές οικογένειες της Ελλάδας, ενώ ο νεκρός ήταν εκείνου του είδους που κανείς δεν ενδιαφέρεται καν να αναζητήσει το πτώμα του.

Το δεύτερο θανατηφόρο ατύχημα με αυτοκίνητο έλαβε χώρα κοντά στο εργοστάσιο του Φιξ, το μεσημέρι της Κυριακής 4 Μαρτίου του 1907 και βρέθηκε στο επίκεντρο της δημοσιότητας. Οι οδηγοί των δύο αυτοκινήτων μεταξύ των οποίων «ανεπτύχθη κάποια άμιλλα προσπεράσεως και επιδείξεως της ταχύτητός των»[50] ήταν ο Νίκος Σιμόπουλος, βουλευτής Φθιώτιδας και γιος του Υπουργού των Οικονομικών Ανάργυρου Σιμόπουλου και ο γνωστός μας από τα προηγούμενα, μανιώδης αυτοκινητιστής, Πρίγκιπας Ανδρέας. Στο πριγκηπικό αυτοκίνητο επίσης επέβαιναν η πριγκίπισσα Αλίκη και ο υπασπιστής του Ανδρέα, Μεταξάς.[51] Με άλλα λόγια, στα δύο αυτοκίνητα επέβαινε ένα σεβαστό τμήμα της εξέδρας των επισήμων του αγώνα αυτοκινήτων της προηγούμενης ενότητας.

Η ταυτότητα του θύματος ήταν λιγότερο άξια λόγου. Σύμφωνα με τις εφημερίδες της 6ης του Μάρτη, το όνομά της ήταν Ευφροσύνη Θεοδώρου Βαμβακά, η ηλικία της 25 ετών, ο σύζυγός της «πτωχός σανδαλοποιός», η ίδια αγνώστου επαγγέλματος. Η 4η του Μάρτη ήταν Κυριακή της Αποκριάς και την ώρα του ατυχήματος η Βαμβακά προσπαθούσε να διασχίσει τη Λεωφόρο Συγγρού για να καλέσει μια φιλική οικογένεια σε «βραδυνή διασκέδαση» στο

---

[49] Για την τύχη εκείνου του πρώτου θύματος, δες «Νυχτερινόν Δυστύχημα», *Εμπρός,* 4 Απριλίου 1906· επίσης «Το Προχθεσινόν Δυστύχημα», *Εμπρός,* 6 Απριλίου 1906.

[50] «Το προχθεσινόν Δράμα της Λεωφόρου Συγγρού: Αυτοκίνητα Κατακομματιάζοντα Γυναίκα», *Άστυ,* 6 Μαρτίου 1907. Ας σημειωθεί ότι οι χωμάτινοι δρόμοι της εποχής καθιστούσαν την έκφραση «φάε τη σκόνη μου» κυριολεκτική, δημιουργώντας ένα επιπλέον υλικό διακύβευμα για τους νεαρούς αυτοκινητιστές που συνήθως μετέφεραν και πρόσωπα του αντίθετου φύλου.

[51] Οι εφημερίδες δεν αναφέρουν το όνομα του «υπασπιστή Μεταξά» (κάποιες αναφέρουν το αρχικό γράμμα «Μ», αλλά δεν μπορεί να θεωρηθούν αξιόπιστες). Ίσως να προκειται για το Στέφανο Μεταξά, αδερφό του αρχιτέκτονα Αναστάσιου Μεταξά. Ο πατέρας του Αναστάσιου και του Στέφανου, Γεράσιμος, ήταν «Αρχηγός του Στρατιωτικού Οίκου» του Βασιλιά Γεωργίου. Οπότε ο αρχιτέκτονας Αναστάσιος «είχε ανατραφεί με τα μεγαλύτερα παιδιά του Γεωργίου του Α', το Διάδοχο Κωνσταντίνο και τους πρίγκηπες Γεώργιο και Νικόλαο, με τους οποίους τον είχε συνδέσει στενότατη φιλία». Ο Στέφανος Μεταξάς από την άλλη, «υπηρέτησε και ως υπασπιστής του Κωνσταντίνου». Θα μπορούσε βέβαια να πρόκειται για κάποιο άλλο μέλος της ίδιας οικογένειας, όπως ο νεαρότερος Σταύρος Μεταξάς, που στους βαλκανικούς πολέμους οδηγούσε το αυτοκίνητο του Κωνσταντίνου. Σχετικά δες Δημήτρης Καμπάνης, *Αναμνήσεις του Πολέμου και της Ειρήνης,* Γνώση, 1983, σελ. 19, καθώς και το φωτογραφικό ένθετο μεταξύ των σελίδων 128 και 129.

σπίτι της. Η Ευφροσύνη Βαμβακά ήταν «εις ενδιαφέρουσαν κατάστασιν» και συνοδευόταν από τον μικρό της γιο, 6 ετών. Οι περίπλοκες πολιτικές διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν το ατύχημα κατέληξαν ότι πέθανε επί τόπου, πρώτα χτυπημένη από το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου που προπορευόταν και έπειτα από το αυτοκίνητο του Ανδρέα που πέρασε πάνω από το σώμα της ενώ ήταν πεσμένη κάτω (εικ. 4). Η κατάσταση του σώματος ήταν τέτοια που «η στιγμή υπήρξε αγρίως συγκινητική δια την δύσμοιρον βασιλόπαιδα Αλίκην».[52]

Όσο για τις πολιτικές διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν, ο αστυνόμος Πολυχρονάκος, Διοικητής του τμήματος Γαργαρέττας και ο Διοικητής της Αστυνομίας Δαμηλάτης, που κατέφταναν άμεσα στον τόπο του ατυχήματος, ανέλαβαν περίπλοκο έργο. Από τη μια έπρεπε να ξεμπλέξουν τον Πρίγκηπα Ανδρέα σεβόμενοι την ισχύ του πατέρα Σιμόπουλου. Ταυτόχρονα όμως, έπρεπε να εφεύρουν επί τόπου έναν τρόπο εννόησης των ατυχημάτων με αυτοκίνητο τέτοιον που να αθωώνει τους αυτοκινητιστές, να καθησυχάζει το λαϊκό αίσθημα και να διαφυλάσσει την δημόσια τάξη. Ως προς το πρώτο σκέλος των καθηκόντων τους, υπήρξαν υποδειγματικοί. Στο αστυνομικό τμήμα, όπου οδηγήθηκαν κάποιοι από τους εμπλεκόμενους αμέσως μετά το δυστύχημα, ο Πολυχρονάκος «έλαβε ιδιαιτέρως [τον εξάχρονο γιο του Βαμβακά] και τον ηπείλησε» ώστε να αποκαλύψει ότι το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου είχε σκοτώσει την Ευφροσύνη και ότι ο μικρός είχε δωροδοκηθεί από «τον χοντρό», δηλαδή τον γραμματέα του Σιμόπουλου, ώστε να καταθέσει εναντίον του Ανδρέα.[53] Ταυτόχρονα, ο Δαμηλάτης ανέλαβε να πείσει ότι η ευθύνη του ατυχήματος ανήκε στο θύμα: «Δεν πρέπει να επιρριφθή όλη η ευθύνη εις τον κύριον Σιμόπουλον, διότι δύναται κανείς να είπη ότι η φονευθείσα μάλλον ηυτοκτόνησε. Διότι αν περιέμενεν επί του πεζοδρομίου, όπως ο μικρός υιός της, τα αυτοκίνητα θα διήρχοντο και δεν θα συνέβαινε απολύτως τίποτε. Φαίνεται όμως ότι το μικρό παιδί είχε περισσότερο μυαλό από τη μητέρα του».[54]

Πέρα από ένα είδος «φυσικής» περιφρόνησης για το θύμα που αντηχεί κάπως παράδοξα δεδομένων των περιστάσεων, είναι προφανές ο Δαμηλάτης είχε ανακαλύψει ήδη την βασική αρχή (και τα βασικά πολιτικά οφέλη) του κυρίαρχου «συμπεριφορικού» παραδείγματος που

---

[52] «Τα Κατορθώματα δύο Αυτοκινήτων: Κατασύντριψις Νεαρής Γυναικός», *Αθήναι,* 6 Μαρτίου 1907.

[53] «Τα Κατορθώματα δύο Αυτοκινήτων: Κατασύντριψις Νεαρής Γυναικός», *Αθήναι,* 6 Μαρτίου 1907· το επεισόδιο περιγράφεται από τον υπασπιστή Μεταξά. Σύμφωνα με τον Μεταξά, ήταν παράλογο να ισχυρίζεται κανείς ότι ο Ανδρέας ενεπλάκη σε αγώνα με τον Σιμόπουλο, «αφού άλλως τε είναι γνωστόν ότι το αυτοκίνητόν του είνε δυνάμεως 40 ίππων, ενώ του κ. Σιμόπουλου μόνο 16». Βέβαια, αντίθετα με τις προθέσεις του, οι ακριβείς γνώσεις του περί της ιπποδύναμης των αυτοκινήτων του «ανταγωνισμού» αποδεικνύουν και την διαρκή ενασχόληση όλων των εμπλεκόμενων με άτυπους αγώνες ταχύτητας. Πράγματι, ο Νίκος Σιμόπουλος και ο Πρίγκηπας Ανδρέας αγόραζαν αυτοκίνητα εναλλάξ από το 1900, προφανώς αναπτύσσοντας και τον σχετικό μακρόχρονο ανταγωνισμό. Σχετικά με τις αλλεπάλληλες αγορές αυτοκινήτων από τους Σιμόπουλο και Ανδρέα, δες Επαμεινώνδας Προγόνης, «Διάλεξις...», όπ. πριν (υπ. 19), σελ. 59. Η αφέλεια του Μεταξά μας κάνει να πιστεύουμε ότι το πιο πιθανό είναι να πρόκειται για τον νεαρό Σταύρο Μεταξά.

[54] «Το Προχθεσινόν Ατύχημα της Λεωφόρου Φαλήρου: Τα δύο Αυτοκίνητα», *Εμπρός,* 6 Μαρτίου 1907.

διέπει τα ατυχήματα με αυτοκίνητο στον εικοστό αιώνα: «τα ατυχήματα με αυτοκίνητο συμβαίνουν γιατί οι άνθρωποι είναι απρόσεκτοι».[55] Παρόλ' αυτά, απέμεναν και άλλα, δυσκολότερα θέματα προς πραγμάτευση· ο Δαμηλάτης συνέχιζε με μια γενική τοποθέτηση περί της ορθής χρήσης των δρόμων:

> Η αστυνομική διάταξις εφαρμόζεται πληρέστατα και δια τούτο εντός της πόλεως δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτης πλέον των 10 χιλιομέτρων.[56] Εκτός όμως της πόλεως, όπως εις την λεωφόρον Συγγρού, η διάταξις αυτή δεν ημπορεί, ούτε και πρέπει να εφαρμοστή, φρονώ, διότι όπως κάθε άλλος άνθρωπος θέλει με την άμαξάν του ή με το ποδήλατό του να διασκεδάση αναπτύσσων μεγάλη ταχύτητα, πάντοτε εκτός της πόλεως, ούτως επιτρέπεται, φρονώ, και εις τα αυτοκίνητα να αναπτύσσωσιν, εκτός της πόλεως, όσην ταχύτηταν θέλουν. Και δια τα αυτοκίνητα ο μόνος κατάλληλος προς τούτο τόπος είναι η Λεωφόρος Συγγρού.[57]

Η Σάρα Λόχλαν Τζέιν [Sarah Lochlann Jain], στο πλαίσιο της έρευνάς της σχετικά με την ιστορία της νομοθεσίας των ατυχημάτων με αυτοκίνητο στις ΗΠΑ, ανακάλυψε ότι «η πρώτη δεκαπενταετία του εικοστού αιώνα δεν είδε μόνο την ανάδυση ενός νέου πανίσχυρου βιομηχανικού κλάδου, αλλά και την ανάδυση μιας 'κοινής λογικής' που σε μεγάλο βαθμό διέπει την αυτοκίνηση έως και σήμερα». Προκειμένου να κατασκευάσουν αυτή την κοινή λογική, οι δικαστές και τα δικαστήρια των ΗΠΑ χρειάστηκε να επιστρατεύσουν «περίπλοκα γλωσσικά κατορθώματα» που είχαν στόχο να ορίσουν το αυτοκίνητο, όχι ως σύνθετο τεχνικό σύστημα, αλλά ως κοινό καθημερινό αντικείμενο. Εντός του νομικού και γλωσσικού συστήματος που προέκυψε, «έννοιες όπως η ταχύτητα, ο δημόσιος χώρος, ή η σχεδιαστική καινοτομία» ήταν «απλά ακατανόητες».[58]

Εκείνη την Κυριακή, ο Διοικητής Δαμηλάτης είχε βρεθεί μπροστά σε κάτι παρόμοια ακατανόητο και επιστράτευε γλωσσικά κατορθώματα αντίστοιχα των Αμερικανών δικαστών. Το «φρονώ», που επανέλαβε δύο φορές σε μία πρόταση, μάς δείχνει ότι είχε επίγνωση του

---

[55] I. Vardi, 'Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922 – 1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America', *Journal of Social History*, 45/1 (2011), 32 - 33.

[56] Η «αστυνομική διάταξις» είχε δημοσιευθεί: «Η ταχύτης των αυτοκινήτων εις τας στενάς οδούς και τας καμπάς οδών πρέπει να κανονίζεται συμφώνως του βηματισμού ανθρώπου, όπου δε μόνον η θέα της οδού είναι πλήρης καθ' όλον το μήκος της δεν υπάρχει λόγος επιβραδύνσεως της ταχύτητος». Σχετικά δες «Αστυνομική Διάταξη περί των Αυτοκινήτων», *Εμπρός,* 30 Αυγούστου 1906.

[57] «Το Προχθεσινόν Ατύχημα της Λεωφόρου Φαλήρου: Τα δύο Αυτοκίνητα», *Εμπρός,* 6 Μαρτίου 1907.

[58] Sarah Lochlann Jain, «Dangerous Instrumentality: The Bystander as Subject in Automobility», *Cultural Anthropology*, vol. 19, no. 1, 2004, σελ. 66.

αχαρτογράφητου των περιοχών στις οποίες κινούταν. Η τριπλή επανάληψη της φράσης «εκτός της πόλεως» και η αναφορά του στην ταχύτητα ως διασκέδαση, μας δείχνουν ότι είχε περάσει πέρα από το τετριμμένο ζήτημα της απόδοσης της αστικής ευθύνης και αντιλαμβανόταν πλήρως τις ευρύτατες πολιτικές περιπλοκές του ατυχήματος το οποίο έπρεπε να διαχειριστεί. Το αυτοκίνητο, αυτό το νέο παράξενο αντικείμενο, πατούσε μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού, μεταξύ της εργασίας και της σχόλης, μεταξύ του διασκεδαστικού και του δολοφονικού. Έφερνε μαζί του την ανάγκη του ριζικού επανακαθορισμού εννοιών που έως τότε ήταν δεδομένες. Ο δημόσιος χώρος, η διασκέδαση, η ταχύτητα, τα ατομικά δικαιώματα, η αφαίρεση της ζωής και η ποινική ευθύνη, όλα τους παρελαύνουν στον μικρό λόγο του διοικητή της αστυνομίας προς τις εφημερίδες. Είναι, όπως έδειξε η Jain, ακόμη όλα τους θολά, ζητούν τον καθορισμό τους που θα είναι έργο επόμενων ατυχημάτων, επόμενων διακστηρίων και επόμενων δεκαετιών. Πίσω από όλα τους, πάντως, βρίσκουμε καλά κρυμμένη τη μεγαλύτερη έγνοια του Δαμηλάτη· «το κοινωνικό μας ζήτημα». Ας προσέξουμε: «όπως κάθε άνθρωπος» δικαιούται να απολαμβάνει την νέα ηδονή της ταχύτητας, έτσι και... «τα αυτοκίνητα», όχι οι άνθρωποι που τα κατέχουν, όχι οι άνθρωποι που τα χρησιμοποιούν, αλλά τα αυτοκίνητα, δικαιούνται να... Ο προσεκτικός διοικητής Δαμηλάτης αποφεύγει πάση θυσία να επιστήσει την προσοχή στους ανθρώπους που κατέχουν και χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα. Είναι γιατί ήδη η προσοχή είχε συγκεντρωθεί πάνω στους συγκεκριμένους ανθρώπους περισσότερο απ' όσο έπρεπε.

2.5.2. Τα θύματα και οι αντιλήψεις τους

Στον τόπο του δυστυχήματος συγκεντρώθηκαν σωφέρ, αστυνομικοί διοικητές, βασιλόπαιδες, υπασπιστές, βουλευτές και γραμματείς βουλευτών. Αλλά δεν ήταν οι μόνοι. «Αμέσως μετά το δυστύχημα ήρχισε συρρέον πανταχόθεν πλήθος ολοέν πυκνούμενον και μετά φρίκης πληροφορούμενον τον διαμελισμόν και σχολιάζον αυτόν. Η θέσις των δύο αυτοκινήτων δεν ήργησε να γίνει προβληματική και μετ' ολίγων ανεχώρουν».[59] Ο προσδιορισμός της φύσης αυτού του επιθετικού πλήθους είναι αναμφίβολα δύσκολο ζήτημα. Οι περισσότεροι θα πρέπει να προέρχονταν από τον συνοικισμό που περιέβαλλε το εργοστάσιο Φιξ (βλέπε εικ. 2 και 3).

Όπως έχει δείξει η Λίλα Λεοντίδου, ένα μεγάλο μέρος του εργατικού πληθυσμού της Αθήνας των αρχών του εικοστού αιώνα κατοικούσε σε παρόμοιους «θύλακες», αόρατους στα μάτια του επισκέπτη, του πολεοδόμου και της αστικής τάξης. Με τα λόγια της Λεοντίδου,

> οι εργάτες «δεν υπήρχαν» γιατί δεν φαίνονταν. Ζούσαν στοιβαγμένοι στις άθλιες, χωρίς υποδομή, κοινότητες του κέντρου της πόλης, μέσα στη ρυπαρή ατμόσφαιρα

[59] «Τα Κατορθώματα δύο Αυτοκινήτων: Κατασύντριψις Νεαρής Γυναικός», *Αθήναι,* 6 Μαρτίου 1907.

> των εργοστασίων και των κεντρικών σταθμών, και κοντά σε λιμνάζοντα νερά, για να μεταβαίνουν στη δουλειά τους περπατώντας.[60]

Η Ζιζή Σαλίμπα που ασχολήθηκε με την ιστορία των γυναικών εργατριών στο γύρισμα του αιώνα, ανιχνεύει την ίδια έλλειψη ορατότητας και την αποδίδει στην «ένδεια» των ιστορικών μας πηγών: «Ποιες ήταν αυτές οι νεοφερμένες γυναίκες; Από πού προέρχονταν; (...) Πώς αξιοποιούσαν τον καθημερινό χρόνο τους; (...) Όταν εστιάζουμε τον φακό μας στις γυναίκες, η ένδεια των πηγών μεταμορφώνεται σε σιωπή».[61] Το πλήθος που συγκεντρώθηκε εξοργισμένο και τελικά κυνήγησε τα δύο αυτοκίνητα, προέρχεται από τον «θύλακα» του Φιξ, αλλά παραμένει άγνωστο, «δεν μιλά το ίδιο για τον εαυτό του, δεν γράφει για το παρελθόν του», ακριβώς όπως οι εργάτριες της Σαλίμπα. Και όμως, σε τούτη την περίπτωση, λόγω της ακρότητας των περιστάσεων, είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε κάποια επιπλέον πράγματα για μια τυχαία φιγούρα της περιοχής. Συγκεκριμένα για το θύμα, την Ευφροσύνη Βαμβακά.

Όπως μαθαίνουμε από τις εφημερίδες των ημερών που ακολούθησαν το ατύχημα, το όνομα της Ευφροσύνης Βαμβακά δεν ήταν Ευφροσύνη· όσοι την γνώριζαν την φώναζαν Φρόσω ή Φροσύνη. Επίσης το επίθετό της δεν ήταν Βαμβακά· η Φρόσω δεν ήταν παντρεμένη με τον «πτωχό σανδαλοποιό» Θεόδωρο Βαμβακά, απλά συζούσε μαζί του για μόλις δύο μήνες φροντίζοντας τα δύο παιδιά από τον προηγούμενο γάμο του, μια περιγραφή που υπονοεί μια πολύπλευρη ανταλλαγή υπηρεσιών δίχως γάμο.[62] Η ίδια καταγόταν «εκ Κεφαλληνίας, της οικογενείας Καλογερά».[63] Σύμφωνα με τις έρευνες του Δαμηλάτη, που για προφανείς λόγους ασχολήθηκε επισταμένα με το ζήτημα, η Καλογερά είχε μόλις αφήσει έναν «οικίσκο» στην Καλλιθέα για να μετακομίσει σε ένα νοικιασμένο «δωμάτιο» κοντά στην γέφυρα του Ιλισσού μαζί με τον Βαμβακά και τα δύο παιδιά του.[64] Όπως είδαμε, η φροντίδα του Βαμβακά και των παιδιών του περιλάμβανε οπωσδήποτε πολύ περπάτημα για την Καλογερά, όπως και για όλες τις γυναίκες της περιοχής. Για παράδειγμα, τα σπίτια της περιοχής κρατούσαν το νερό σε «ντενεκέδες», γεγονός που συνεπάγεται συχνό κουβάλημα από το πηγάδι ή την κρήνη.[65] Η Κυριακή της Απόκριας ήταν ημέρα γιορτής, η Καλογερά

---

[60] Λίλα Λεοντίδου, *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940,* Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989, σελ. 135-146.

[61] Ζιζή Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες στην Ελληνική Βιομηχανία και στη Βιοτεχνία 1870 – 1922,* Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών, 2002, σελ. 10.

[62] «Ανακρίσεις: Το Δυστύχημα της Λεωφόρου Συγγρού», *Αθήναι*, 8 Μαρτίου 1907.

[63] «Το Δυστύχημα των Αυτοκινήτων: Ανακρίσεις επί Τόπου», *Αλήθεια,* 11 Μαρτίου 1907.

[64] «Φρικτός Θάνατος υπό τους Τροχούς των Αυτοκινήτων», *Καιροί,* 6 Μαρτίου 1907. Για την αυτοσχέδια προσθήκη δωματίων σε σπίτια ώστε έπειτα να νοικιαστούν σε εργάτες, Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες...,* 273 – 296.

ήταν ντυμένη στα κόκκινα και κατευθυνόταν στο (επίσης νοικιασμένο) σπίτι της κουμπάρας του Βαμβακά περπατώντας «μέσα από τα χωράφια». Δεν κρατούσε τον μικρό γιο του Βαμβακά από το χέρι, τον κυνηγούσε για να τον δείρει, γεγονός που εξηγεί τη σωτηρία του μικρού και τον θάνατο της Καλογερά.[66]

Η Καλογερά δεν ήταν παντρεμένη, έπρεπε να φροντίζει δύο παιδιά που δεν ήταν δικά της και αναμφίβολα βρίσκονταν στους δρόμους από μικρή ηλικία, να περπατάει πολύ, να ετοιμάζει μια γιορτή της οποίας ελάχιστα γνώριζε τους καλεσμένους, να κουβαλάει νερό και τροφή, προσέχοντας ώστε, παρόλ' αυτά, να παραμένει «η ευμορφοτέρα κόρη της Γαργαρέττας» (εικ. 5). Τελικά η Φρόσω Καλογερά ήταν μια από τους «αόρατους» ανθρώπους της Λεοντίδου, μια από τις εργάτριες τις Σαλίμπα. Εσωτερική μετανάστρια από αυτές που στο γύρισμα του αιώνα έφταναν κατά χιλιάδες στην Αθήνα, είτε για δουλειά σε εργοστάσιο ή ως υπηρέτριες, είτε για να μεταναστεύσουν στις ΗΠΑ, συνεπώς εξ ορισμού ύποπτη για πορνεία, τουλάχιστον κατά τη γνώμη των αστυνομικών αρχών. Οι γυναίκες που βρίσκονταν σε παρόμοια θέση έπρεπε να επιλύσουν το πρόβλημα της στέγης γρήγορα, με οποιονδήποτε τρόπο και με την απειλή της σύλληψης να επικρέμεται. Οι πρόθυμοι παροχείς εκδουλεύσεων καραδοκούσαν.[67]

Όσο για τον «πτωχό σανδαλοποιό», αυτός δεν προκάλεσε ιδιαίτερα προβλήματα για τον χαμό της Καλογερά. Απ' όσο μπορούμε να γνωρίζουμε, η βασική του μέριμνα τις επόμενες ημέρες ήταν να αποσπάσει όσο το δυνατόν περισσότερα χρήματα από τους ισχυρούς που η τύχη έφερε στον δρόμο του, ως αποζημίωση για τον θάνατο μιας γυναίκας την οποία πιθανότατα ελάχιστα γνώριζε.[68] Και γενικότερα όμως, απ' όσο ξέρουμε, ο θάνατος της Καλογερά δεν είχε σοβαρές συνέπειες επί των εμπλεκομένων. Ο Πρίγκηπας Ανδρέας ανακρίθηκε επί δύο ώρες προτού οι αρχές καταλήξουν ότι ουδεμία σχέση είχε με το ατύχημα (βλέπε εικ. 6). Η δίκη του Νίκου Σιμόπουλου αναβαλλόταν ξανά και ξανά για όσο παρακολουθήσαμε τον ημερήσιο τύπο. Το 1922 τον βρίσκουμε ιδιοκτήτη αντιπροσωπείας

---

[65] Πάντως η Πριγκίπισσα Αλίκη, παρά την «άγρια συγκίνηση» αρνήθηκε να πιει από τον ντενεκέ.

[66] «Το Δυστύχημα των Αυτοκινήτων: Ανακρίσεις επί Τόπου», *Αλήθεια,* 11 Μαρτίου 1907.

[67] Για την περίπλοκη σχέση πορνείας, υπηρετριών και εσωτερικής μετανάστευσης κοντά στο γύρισμα του αιώνα, δες Μ. Κορασίδου, *Οι Άθλιοι των Αθηνών και οι Θεραπευτές τους: Φτώχεια και Φιλανθρωπία στην Ελληνική Πρωτεύουσα τον 19ο Αιώνα,* Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών, 1995, σελ. 200-207.

[68] «Εφθάσαμεν εις το σημείον να θεωρείται και η ανθρωποκτονία (...) ζήτημα διεξαγωγής διαπραγματεύσεων μεταξύ φονευόντων και κληρονόμων εμμέσων των θυμάτων. (...) αφού παρηγορήθη ο σύζυγος, ας παρηγορηθούν και οι ξένοι (...)». Αυτά τα κρυπτικά διαβάζουμε σε άτιτλο δημοσίευμα της εφημερίδας *Αθήναι,* 7 Μαρτίου 1907.

αυτοκινήτων με έδρα το κέντρο της Αθήνας.[69] Δυο χρόνια αργότερα υπήρξε ένα από τα ιδρυτικά μέλη της Ελληνικής Λέσχης Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου (ΕΛΠΑ), ενός συλλόγου που μπορούσε να διοργανώνει αγώνες αυτοκινήτου δίχως πολλές αντιδράσεις.[70]

Ο Βαμβακάς και οι «αξιότιμοι αυτοκινητισταί» δεν ήταν βέβαια οι μοναδικοί ενδιαφερόμενοι για τα συμβάντα. Το ατύχημα είχε συμβεί στη μέση ενός εργατικού συνοικισμού και σε τέτοιους τόπους «όλα γίνονταν γνωστά, όλα κυκλοφορούσαν με αφάνταστη ταχύτητα».[71] Το πλήθος που την Κυριακή 4 Μαρτίου συγκεντρώθηκε άμεσα, εξοργίστηκε και τελικά κυνήγησε τα αυτοκίνητα και τους επιβάτες τους, έκανε αισθητή την παρουσία του και τις επόμενες ημέρες. Πράγματι, από τις 4 έως τις 12 Μαρτίου του 1907 βρίσκουμε να αναφέρονται στις εφημερίδες τέσσερα διαφορετικά επεισόδια «τρομερών επιθέσεων», «γιουχαϊσμάτων» και «λιθοβολισμών» αυτοκινήτων, όχι μόνο στον τόπο του ατυχήματος, αλλά και σε άλλα σημεία της πόλης.[72]

Τα συγκεκριμένα επεισόδια προκάλεσαν έντονη ανησυχία (εικ. 7). «Είμαι βέβαιος ότι και οι ίδιοι [οι λιθοβολητές] σήμερον θα ομολογήσουν ότι εδείχθησαν υπερβολικοί και θα δηλώσουν ότι δεν θέλουν οπαδούς και μιμητάς», παρατηρούσε ένας από τους αρθρογράφους της εφημερίδας «Εμπρός» στις 13 του Μάρτη.[73] Φαίνεται πως ο Διοικητής Δαμηλάτης και ο αστυνόμος Πολυχρονάκος βασανίζονταν από παρόμοιους προβληματισμούς. Την ώρα της δημοσίευσης των ειρηνευτικών προτάσεων του «Εμπρός», εκείνοι είχαν επιστρέψει «τυχαίως» στον κατ' εξοχήν «εκτός της πόλεως» τόπο: στην λεωφόρο Συγγρού. Ετούτη τη φορά, «με προφανή κίνδυνο της ζωής τους», ανάγκασαν το αυτοκίνητο της κ. Εμπειρίκου, που και πάλι έτρεχε με «ιλιγγιώδη ταχύτηταν», να σταματήσει και κατέθεσαν μήνυση «κατά του σωφέρ και του ιδιοκτήτου»· προηγουμένως βέβαια χρειάστηκε για μία ακόμη φορά να σώσουν τους επιβαίνοντες από τους «πυκνούς περιπατητάς της Λεωφόρου που αποπειράθησαν να επιτεθώσι δια λίθων (...)».[74]

Βέβαια δεν διακατέχονταν όλοι από τους πολιτικούς υπολογισμούς και το συμφιλιωτικό πνεύμα του Διοικητή Δαμηλάτη. Σε ένα μάλλον ειλικρινέστερο άρθρο που εμφανίστηκε στην ίδια εφημερίδα την επομένη, διαβάζουμε ότι το αυτοκίνητο,

---

[69] Διαφημίσεις της αντιπροσωπείας αυτοκινήτων του Σιμόπουλου βρίσκουμε στον ειδικό τύπο του αυτοκινήτου που άρχισε να κυκλοφορεί την δεκαετία του '20. Για παράδειγμα δες *Εφημερίς των Αυτοκινήτων,* 1 Μαρτίου 1923.

[70] Για τον Σιμόπουλο ως ιδρυτικό μέλος της ΕΛΠΑ, δες Α. Φωτάκης, *Η Δημιουργία της Αστυνομίας Πόλεων και η Βρετανική Αποστολή,1918-1932,* Αδημοσίευτη διδ. διατρ., ΕΚΠΑ, 2016, σελ. 115.

[71] Ζιζή Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες...,* όπ. πριν (υπ. 61), σελ. 277.

[72] Συγκεκριμένα στις οδούς Μεσογείων και Σταδίου. Σχετικά δες «Πάθημα Αυτοκινήτου», *Αθήναι,* 12 Μαρτίου 1907· επίσης δες «Τα Αυτοκίνητα», *Αθήναι,* 14 Μαρτίου 1907.

[73] Ο Περίεργος, «Μια Αποδοκιμασία», *Εμπρός,* 13 Μαρτίου 1907.

[74] «Αυτοκίνητον Τρέχον με Ιλιγγιώδη Ταχύτηταν», *Εμπρός,* 14 Μαρτίου 1907.

εφόνευσε μια γυναίκα εις την Λεωφόρον Συγγρού, ενδέχεται δε να φονεύση αύριον και κανένα άνδρα. Αλλ' άνθρωποι οι οποίοι εις οδόν τόσον ευρείαν και τόσο ευθείαν (...) κατορθώνουν να ευρεθούν ενώπιον ενός αυτοκινήτου και να διαμελισθούν υπ' αυτού, σημαίνει ότι είνε μοιραίον ναποθάνουν (sic) τοιούτον θάνατον ή είνε τόσον ζώα, ώστε να μη είνε και μεγάλη απώλεια ο θάνατός των. (...)

Και χάριν αυτών βέβαια δεν θα σταματήση η πρόοδος, έστω και όταν είνε απλή πρόοδος πολυτελείας.[75]

«Χάριν αυτών» δεν θα σταματούσε βεβαίως η πρόοδος· αλλά ποιοι ακριβώς ήταν «αυτοί»; Ίσως να μην πρόκειται γενικώς για τους «απρόσεκτους». Σύμφωνα με τον Χρήστο Χατζηιωσήφ, κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα, «οι διανοούμενοι και οι μεσαίες και ανώτερες τάξεις [propertied classes] οδηγήθηκαν σε μια νέα συνειδητοποίηση του κοινωνικού ζητήματος (...) όπως όμως συμβαίνει συνήθως στην Ελλάδα, η αντίληψη των κοινωνικών ανταγωνισμών οδήγησε, και σε αυτή την περίπτωση, στην άρνησή τους».[76] Πράγματι, υπό κανονικές συνθήκες, αυτή η διάχυτη τάση απόκρυψης θα διασφάλιζε ότι η σύγκρουση που προσπαθούμε να περιγράψουμε εδώ θα παρέμενε για πάντα υπό σκιάν. Και πάλι βέβαια τα μέλη των ανώτερων τάξεων θα εξακολουθούσαν να «σιχαίνονται» την εργατική τάξη και να χρησιμοποιούν τις νεοαποκτηθείσες αυτοκίνητες μηχανές τους για να εδραιώσουν την «ταξική τους ανωτερώτητα» και να διεκδικήσουν βίαια τον δημόσιο χώρο.[77] Και πάλι η εργατική τάξη θα αντιστεκόταν έως του σημείου όπου θα έπρεπε αναγκαστικά να ληφθεί υπ' όψη. Αλλά ο ανταγωνισμός τους θα παρέμενε αφανής, ατεκμηρίωτος, κρυμμένος από το μάτι του ιστορικού κάτω από το αμέτρητο πλήθος των ανάξιων μνείας καθημερινών γεγονότων.

Όχι όμως και στην περίπτωση της Φρόσως Καλογερά. Όπως είδαμε, η Καλογερά ήταν μια τυπική γυναίκα της εποχής, του τόπου και της τάξης της. Αν είχε παραμείνει στο πεζοδρόμιο, οι αυτοκινητιστές θα την είχαν προσπεράσει, όπως προσπερνούσαν χιλιάδες σαν κι αυτήν. Η εξουσία τους πάνω της, οι σχέσεις τους με την αστυνομία και τον τύπο, η αντίθεση που συνάντησαν και ο πολιτικός τρόπος με τον οποίο προσπάθησαν να

---

[75] «Διατί τρέχει;», *Εμπρός*, 15 Μαρτίου 1907.

[76] Christos Hadziiosif, «Class Structure and Class Antagonism...", όπ. πριν (υπ. 9), σελ. 15.

[77] Για τους Γάλλους «συγγραφείς αυτοκινητιστικών περιοδικών» που «σιχαίνονταν» [despised] τους «κοινούς ανθρώπους», αλλά άρχισαν να κρύβουν τα συναισθήματά τους έπειτα από το 1905, δες C. Lavenir, «How the Motor Car Conquered the Road...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 131. Για την αυτοκίνηση ως μέσο έκφρασης «ταξικής ανωτερότητας» δες Kurt Moser, «The Dark Side of Automobilism...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 247.

ανταπεξέλθουν, όλα τους θα παρέμεναν απόντα από τις πηγές μας. Ο βίαιος και «τυχαίος» θάνατος της Καλογερά χρησιμεύει για να μας δείξει μια ακραία στιγμή αυτού που συνήθως θεωρείται η κανονική χρήση μιας καινοτόμου τεχνολογίας. Ταυτόχρονα μας δείχνει ότι αυτό που συνήθως αντιλαμβανόμαστε ως «ομαλή λειτουργία» της τεχνολογίας (αλλά και γενικότερα της κοινωνίας), ίσως όντως να μην είναι τίποτα παραπάνω από «θέαμα».[78]

2.6. Η μάχη για τον χώρο σε διάρκεια: Αυτοκινητιστικά ατυχήματα εντός και εκτός Αθήνας (1905-1910)

Η εικόνα των πριγκήπων και των βουλευτών που στις 4 Μαρτίου του 1907 έφευγαν κυνηγημένοι από το πλήθος μπορεί λίγα χρόνια πριν να ήταν αδιανόητη. Στα επόμενα χρόνια όμως, αυτού του είδους η πρόσκαιρη εγγύτητα μεταξύ ανθρώπων που έως τότε ζούσαν χωρισμένοι από ταξικό και πολιτισμικό χάσμα εμφανίζεται ξανά και ξανά, τεκμήριο της παράξενης φύσης των νέων αυτοκίνητων μηχανών. Τον Νοέμβρη του 1908, η Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία είχε εγκαταλείψει σχεδόν ολοκληρωτικά τα ποδήλατα και τα αυτοκίνητά της περνούσαν «με ιλιγγιώδη ταχύτητα» μέσα από τους δρόμους του Πικερμίου, περίπου 40 χιλιόμετρα ανατολικά από το κέντρο της Αθήνας.

Όπως και τα περισσότερα από τα χωριά της Αττικής στο γύρισμα του αιώνα, το Πικέρμι ήταν «αρβανιτοχώρι», δηλαδή κατοικούνταν από αλβανόφωνους χριστιανούς.[79] Τα «αρβανιτοχώρια» της Αττικής ήταν τμήμα του πολιτισμικού γλώσσικού και θρησκευτικού «μωσαϊκού» που όπως είδαμε παραπάνω χαρακτήριζε την ελληνική επικράτεια και αποτελούσε κληρονομιά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Αρβανιτοχώρια υπήρχαν σε ολόκληρη τη νότιο Ελλάδα· ειδικά στην Αττική, γύρω από την «αρχαία» ελληνική πρωτεύουσα των 200.000 ανθρώπων, μπορούσε να βρει κανείς περίπου 50 τέτοια χωριά όπου κατοικούσαν αρκετές δεκάδες χιλιάδες Αρβανίτες (εικ. 8). Η περίπτωση των Αρβανιτών και της αργής ενσωμάτωσής τους στην ελληνική εθνική ταυτότητα έχει υπάρξει χρόνια πηγή αμηχανίας για την ελληνική ιστοριογραφία. Ο Κώστας Μπίρης για παράδειγμα, στις τελευταίες σελίδες ενός βιβλίου του 1960 που ασχολείται επί μακρών με την απόδειξη της «ελληνικής εθνικότητας» των Αρβανιτών, οι οποίοι υποτίθεται πως κατάγονται από τους «αρχαίους Δωριείς», καταλήγει να σημειώνει αισιόδοξα ότι στα αρβανιτοχώρια, «όσα τουλάχιστον ευνοούσε η ευχέρεια της συγκοινωνίας, έγινε κατά τις τελευταίες δεκαετίες

[78] Enda Duffy, *The Speed Handbook...*, όπ. πριν (υπ. 17), σελ. 199-261.

[79] Υπάρχουν γραπτές πηγές που υποστηρίζουν ευθαρσώς ότι «όλα τα χωριά της Αττικής είναι αρβανιτοχώρια»· σχετικά δες Αθανάσιος Τσίγκος, *Κείμενα για τους Αρβανίτες,* χ.ε, 1991, σελ. 55.

γοργή η εξέλιξις του πολιτισμού, η υποχώρησις της αρβανίτικης γλώσσας και το στρώσιμο της ελληνικής».[80]

Οι εκδρομές με αυτοκίνητα που περνούσαν μέσα από αρβανιτοχώρια «με ιλιγγιώδη ταχύτητα», σκόπευαν σε παρόμοια «εκπολιτιστικά αποτελέσματα». Τα παιδιά του Πικέρμι, προφανώς ασυνήθιστα σε παρόμοιες εισβολές, άρχισαν να πετροβολούν τα αυτοκίνητα, προκαλώντας την αντίδραση των επιβαίνοντων. Τα γεγονότα καταγράφονται από δημοσιογράφο που επίσης επέβαινε στο αυτοκίνητο, προφανώς για να καλύψει εκείνη την ριψοκίνδυνη εκπολιτιστική αποστολή στα βάθη της Αττικής:

> Ο σωφέρ σταμάτησε, συνέλαβε τον δράστην και τον απήγαγον επί αυτοκινήτου 15 λεπτά μακράν του χωριού του ουρλιάζοντα εις ακατάληπτον Αλβανικήν γλώσσαν. Έπειτα τον άφηκεν ελεύθερον. (...)
> - Θα του βγη ολίγον ξυνός ο περίπατος, [παρατήρησε] ο σωφέρ. Ξέρετε πόση ώρα θέλει τώρα για να επιστρέψη εις το χωριό του; Απάνω κάτω δύο ώραις![81]

Η νέα μηχανή μπορούσε να εισβάλλει σε εθνικώς ύποπτες περιοχές παρά τη θέληση των κατοίκων τους, επαληθεύοντας ότι οι κάτοχοί της κατείχαν τον εθνικό χώρο. Επίσης μπορούσε να μετατρέψει τον χώρο σε χρόνο και τον χρόνο σε τιμωρία. Η αλαζονεία των χρηστών της είχε λοιπόν τους λόγους της· αλλά δεν ήταν εντελώς δικαιολογημένη. Γιατί το αυτοκίνητο, μπορεί με την πρώτη ματιά να φαινόταν ως ακατανίκητη μηχανή επανακατασκευής και κατάκτησης του χώρου, η χρήση του όμως είχε μια λιγότερο εμφανή πλευρά. Συγκεκριμένα, η αυτοκίνηση, ως διαδικασία εισβολής, έφερνε τις ανώτερες τάξεις σε συγκρουσιακή επαφή με τις κατώτερες, όχι σε προκανονισμένες στιγμές, αλλά τυχαία· όχι σε περιβάλλοντα στρατιωτικά ελεγχόμενης τάξης, όπως μια παρέλαση ή οι αγώνες που έως τότε διοργανώνονταν σε στάδια, αλλά απομονωμένα, στην καθημερινότητα. Σε τέτοιες συγκρούσεις οι συσχετισμοί δεν είναι πάντα αυτοί που φανταζόμαστε. Λίγους μήνες μετά από το πάθημα του χωριατόπαιδου του Πικερμίου, τα χωριατόπαιδα της Ελευσίνας, 30

---

[80] Για να μην υπάρχουν αμφιβολίες περί του ποιο είναι το κέρδος που προκύπτει από τον «εκπολιτισμό» των Αρβανιτών, ο Μπίρης συνεχίζει σημειώνοντας ότι «όσο για τον πολιτισμό, ίσως διακρίνεται ακόμη κάποια σκληρότης στους τρόπους των κατοίκων, κάτι το αγέλαστο στις μορφές (...)». Κώστας Μπίρης, *Αρβανίτες: Οι Δωριείς του Νεώτερου Ελληνισμού,* Μέλισσα, 1998, (Α' Έκδοση, 1960), σελ. 329. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο συντάκτης αυτής της εργασίας ανακάλυψε ότι σχεδόν όλα τα χωριά της Αττικής των αρχών του εικοστού αιώνα και σχεδόν όλοι οι «χωρικοί» των πρωτογενών πηγών ήταν «Αρβανίτες», μόνο αφότου ο/η ανώνυμος/η (μπορούμε όμως με ασφάλεια να συμπεράνουμε: όχι Έλληνας) κριτής του περιοδικού *History of Technology*, όπου υποβάλλαμε ένα άρθρο βασισμένο στο παρόν κεφάλαιο, επέμεινε «να ξεκαθαριστεί περαιτέρω το ζήτημα της ομογενοποίησης του εθνικού χώρου». Το όλο γεγονός αποδεικνύει, νομίζουμε, ότι η περίπτωση των Αρβανιτών και της αργής ενσωμάτωσής τους στην ελληνική εθνική ταυτότητα συνεχίζει να αποτελεί πηγή αμηχανίας για την ελληνική ιστοριογραφία.

[81] «Πώς τον ετιμώρησε», *Εμπρός,* 4 Νοεμβρίου 1908.

χιλιόμετρα στα δυτικά της Αθήνας, βρήκαν μπρος τους το αυτοκίνητο του διαδόχου Κωνσταντίνου που «εξέδραμε» μεταφέροντας, μεταξύ άλλων, την βασιλομήτωρ της Ισπανίας Βεατρίκη. Οι πέτρες που πέταξαν μωλώπισαν τον Διάδοχο Κωνσταντίνο «παρά τον πώγωνα». Όταν ο εκνευρισμένος Διάδοχος «επετίμησε και ερράπισε» τους δράστες, ήρθε αντιμέτωπος με τις μητέρες τους που «ήρχισαν να τον υβρίζουν εις Αλβανικήν γλώσσαν».[82] Ο Διάδοχος ήρθε αντιμέτωπος με παιδιά που τον πετροβολούσαν, αναγκάστηκε να τα κυνηγήσει με τις δικές του σωματικές δυνάμεις, να υποστεί τις ακατάληπτες μητέρες τους και να αποχωρήσει μωλωπισμένος.

Αυτό το στιγμιαίο ράγισμα των κοινωνικών φραγμάτων παρατηρείται καθόλη τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα. Ο Βασιλιάς και ο Διάδοχος, έπειτα από βλάβη του αυτοκινήτου τους, αναγκάζονται να ταξιδέψουν με το τραμ, ίσως για πρώτη φορά στη ζωή τους, να περπατήσουν, ή να μείνουν στον ήλιο επί ώρες υπό το βλέμμα περαστικών χωρικών.[83] Ιδιοκτήτες αυτοκινήτων συλλαμβάνονται έπειτα από ατύχημα λόγω της παρέμβασης του πλήθους.[84] Η κυρία Εμπειρίκου και ο σωφέρ της οδηγούνται (ξανά) στο αστυνομικό τμήμα έπειτα από ατύχημα με την προστασία της αστυνομίας και τη συνοδεία οργισμένου πλήθους που ήθελε να εξασφαλίσει ότι αυτή τη φορά θα υπάρξει τιμωρία.[85] Ο Διάδοχος και Διοικητής του στρατού παίρνει το τραμ και εξαφανίζεται έπειτα από άλλο ένα «δυστύχημα» σαν τον τελευταίο κοινό παραβάτη, αφήνοντας τον σωφέρ του να παίξει τον ρόλο του φταίχτη.[86]

Το 1910, μια παράξενη δίκη βρισκόταν σε εξέλιξη. Στη μεριά του κατηγορουμένου βρίσκουμε τον χωρικό Σπύρο Φαφούτη εκ Καλάμου Αττικής. Στη μεριά των μηνυτών βρίσκουμε τον Βασιλιά Γεώργιο και τον Πρίγκιπα Ανδρέα. Το βασιλικό αυτοκίνητο είχε συγκρουστεί με τη σούστα του Φαφούτη και ο χωρικός κατηγορούνταν ότι είχε απευθύνει προς τους Βασιλείς τις φράσεις «ξεύρω εγώ τι θέλετε εσείς απόψε. Θέλετε καθάρισμα» και «έπρεπε να έχω περίστροφο για να σου μετρήσω το μπόι». Ο εισαγγελέας επέμεινε ιδιαίτερα στο αν όντως ο Φαφούτης, μεταξύ των άλλων «βλασφημιών» του, είχε πει και ότι «εγώ δεν σε λογαριάζω αν (sic) είσαι και ο Βασιλιάς». Η επιμονή του εισαγγελέα είχε αναμφισβήτητα

---

[82] «Σοβαρόν Επεισόδιον εις τον Διάδοχον εν Ελευσίνι», *Εμπρός,* 7 Μαρτίου 1909.

[83] «Το Τέλος της Κρίσεως», *Σκριπ,* 13 Μαΐου 1905.

[84] «Η Κοινή Αντιπάθεια», *Εμπρός,* 22 Οκτωβρίου 1909.

[85] «Νέο Δυστύχημα από Αυτοκίνητο στα Πατήσια: Η Αγανάκτησις του Κόσμου», *Σκριπ,* 23 Μαΐου 1908. Τελικά η κυρία Εμπειρίκου προειδοποιήθηκε να μην το ξανακάνει.

[86] Το συμπέρασμα προκύπτει αν το «Παρ' Ολίγον Δυστύχημα εις τον Διάδοχον», *Εμπρός,* 3 Σεπτεμβρίου 1908 διασταυρωθεί με το «Το Αυτοκίνητον του Διαδόχου: Δυστύχημα εις Νεανίδα», *Σκριπ,* 3 Σεπτεμβρίου 1908.

την λογική της, ιδιαίτερα έπειτα από τα γεγονότα στο Γουδί. Ο Φαφούτης εν τω μεταξύ, σοφά ποιών, είχε προτιμήσει να δικαστεί ερήμην, μάλλον πεπεισμένος ότι στον Κάλαμο Αττικής, 40 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, η εξουσία των ελληνικών δικαστηρίων επιβαλλόταν με δυσκολία.[87]

Η παρουσία του ίδιου του Βασιλιά στο δικαστήριο ως μάρτυρα ήταν και αυτή σημάδι των καιρών. Όπως ξέρουμε, το «κίνημα στο Γουδί» έλαβε χώρα τον Αύγουστο του 1909 υπό την πολιτική ηγεσία του στρατού με την υποστήριξη των μεσαίων, αλλά και των εργατικών κοινωνικών στρωμάτων. Το κίνημα κατέληξε σε κάποια δημόσια αμφισβήτηση της βασιλικής εξουσίας, κυρίως όμως σηματοδότησε την ενίσχυση της ισχύος των κρατικών θεσμών, την «περαιτέρω απομάκρυνσή τους από την κοινωνία» και «την αρχή της μετατροπής του φιλελεύθερου κράτους σε παρεμβατικό». Εκτός από όλα τα άλλα «έπρεπε να υπάρχουν όσο το δυνατόν λιγότεροι λόγοι διαίρεσης της κοινωνίας εν όψει της επικείμενης πολεμικής εμπλοκής στη βαλκανική κρίση».[88]

Σύμφωνα με τον Γιώργο Μαυρογορδάτο, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες που ανέλαβε το βενιζελικό καθεστώς μεταξύ του 1910 και του 1920, αποτελούν «ένα οργανικό σύνολο, ένα ενιαίο σχέδιο ορθολογικής οργάνωσης και έγκυρης εκπροσώπησης όλων των βασικών ταξικών συμφερόντων».[89] Ένας από τους πρώιμους τέτοιους νόμους αφορούσε την χρήση του αυτοκινήτου και την σχετική «αστική και ποινική ευθύνη». Ο νόμος ψηφίστηκε τον Νοέμβριο του 1911 και προέβλεπε ότι «εν περιπτώσει θανατώσεως ή σωματικής βλάβης προσώπου τινός δι' αυτοκινήτου εφαρμόζονται αι διατάξεις του ποινικού νόμου». Φυσικά διαχώριζε τον ιδιοκτήτη από τον σωφέρ και απέδιδε την ευθύνη για τα ατυχήματα αποκλειστικά στον σωφέρ, εφόσον αυτός ήταν που οδηγούσε. Επίσης αναφερόταν στην συνηθισμένη πρακτική της εγκατάλειψης του θύματος για την οποία προέβλεπε ποινή φυλάκισης «από 6 ημερών μέχρι τριών μηνών», παρά τις ενστάσεις του βουλευτή Α. Φωτήλα, στον οποίον οφείλουμε την καταγραφή μιας άποψης σύμφωνα με την οποία «καλόν είναι μεν να στέκηται [κανείς] δια να παράσχη βοήθειαν εις τους παθόντας, αλλά τα τοιούτου είδους δυστυχήματα προκαλούσι την έξαψιν των παρόντων και την άμεσον εκδίκησιν, ως εκ τούτου δε διασαλεύεται η τάξις η δημοσία και θα προσθέσωμεν επί πλέον και άλλα ατυχήματα».[90] Εκτός από όλα αυτά, ο νόμος προέβλεπε και ότι «ο οδηγός απαλλάσσεται

---

[87] «Η Χθεσινή Δίκη του Πλημμελειοδικείου», *Εμπρός,* 21 Δεκεμβρίου 1910.

[88] Για το κίνημα στο Γουδί δες Θ. Μποχώτης, «Η Εσωτερική Πολιτική», στο: Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ου Αιώνα,*8 Τόμοι, Τόμος Α2, Βιβλιόραμα, 2002, 37-105. Τα αποσπάσματα στις σελ. 76, 79.

[89] Γ. Μαυρογορδάτος, «Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός», στο Γ. Μαυρογορδάτος & Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988, σελ. 12. Αργότερα, ο Μαυρογορδάτος κατέληξε ότι αυτές οι νομοθεσίες ήταν κομμάτι της προετοιμασίας για πόλεμο. Σχετικά δες παρακάτω, υπ. 97.

πάσης ποινής, εάν το ατύχημα προήλθεν εξ ελλείψεων του αυτοκινήτου, τας οποίας δεν ηδύνατο μεθ' οιανδήποτε επιμέλειαν να γνωρίση».[91] Επιτέλους, χάρη σε ετούτη την πραγματικά «ορθολογική οργάνωση των ταξικών συμφερόντων», άνθρωποι όπως ο κύριος Σιμόπουλος και ο πρίγκηπας Ανδρέας, μπορούσαν να δικαστούν σύμφωνα με τον νόμο, όπως κάθε πολίτης. Αλλά και να αποφύγουν την καταδίκη επικαλούμενοι είτε τις ευθύνες του σωφέρ είτε τις μυστηριώδεις ιδιότητες του παράξενου μηχανήματος.

Είναι γεγονός ότι το σύνολο περίπου της «προοδευτικής» βενιζελικής νομοθεσίας που ψηφίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1910 περιελάμβανε αναιρετικές ασφαλιστικές δικλείδες τέτοιου είδους.[92] Ειδικά πάντως για την περίπτωση που εξετάζουμε εδώ, η προνοητικότητα του νομοθέτη να συμπεριλάβει τη δυνατότητα απόδοσης ευθύνης στο μηχάνημα και τα απρόσιτα στη γνώση μας ελαττώματά του είναι ιδιαιτέρως ενήμερη των ιδιομορφιών της νέας παράξενης μηχανής, γεγονός που θα μας απασχολήσει λίγο παρακάτω. Το βέβαιο πάντως είναι ότι αυτού του είδους η έκδηλη εξοικείωση δεν πρέπει να μας εκπλήσσει, δεδομένου του σφοδρού ενδιαφέροντος που επεδείκνυαν οι βουλευτές για την τεχνική και κοινωνική πρόοδο, αλλά και της σχετικής αυτοκινητιστικής (και ίσως και δικαστικής) εμπειρίας που είχαν ήδη συσσωρεύσει ορισμένοι από αυτούς. Για παράδειγμα, μεταξύ των βασικών εισηγητών του νόμου περί αυτοκινήτων βρίσκουμε και τον κύριο Π. Καραπάνο, βουλευτή και φανατικό αυτοκινητιστή. Μόλις ένα χρόνο πριν, το αυτοκίνητο του Καραπάνου είχε σκοτώσει τον «30ετή Ι. Ευαγγέλου». Ήταν 10 το βράδυ της 6ης Αυγούστου του 1910 και στο αυτοκίνητο «επέβαινε εύθυμος φιλική ομάς».[93]

Βέβαια, αυτού του είδους οι προσεγγίσεις της αυτοκινητιστικής νομοθεσίας στη βάση του ατομικού συμφέροντος δεν θα κρατούσαν για πολύ. Το ελληνικό κράτος εισήλθε στους

---

[90] Κάποιος καχύποπτος θα μπορούσε να υποθέσει ότι ο Φωτήλας μιλούσε εξ ιδίας πείρας. Για τις ενστάσεις του Φωτήλα δες *Εφημερίς των Συζητήσεων της Βουλής, Σύνοδος Β' Αναθεωρητική, 8/10/1911 – 21/12/1911,* σελ. 840.

[91] «Συνεδρίασις ΡΟΔ΄ της 23ης Νοεμβρίου 1911» στο Πρακτικά Βουλής 8/10/1911-21/12/1911, 464-468.

[92] Για αντίστοιχες πρόνοιες να λαμβάνονται στην περίπτωση της εργατικής νομοθεσίας δες Σταύρος Μουδόπουλος, «Ο Νόμος 281/1914 για τα Επαγγελματικά Σωματεία και η Επίδρασή του στην Εξέλιξη του Συνδικαλιστικού Κινήματος», στο Γιώργος Μαυρογορδάτος & Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988, σελ. 225-253. Επίσης Γεώργιος Λεονταρίτης, «Το Ελληνικό Εργατικό Κίνημα και το Αστικό Κράτος, 1910-20», στο Θάνος Βερέμης & Οδυσσέας Δημητρακόπουλος (επ.), *Μελετήματα Γύρω από τον Βενιζέλο και την Εποχή του*, Φιλιππότης, 1980. Τέλος δες 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, 1993, σελ. 284, όπου η εργασία παιδιών κάτω των 14 ετών απαγορεύθηκε το 1914, «εκτός αν απασχολούνταν από τους γονείς τους ή από αυτούς που είχαν την επιτροπεία τους».

[93] Για τις παρεμβάσεις του Καραπάνου στην κοινοβουλευτική συζήτηση περί αυτοκινήτων, δες «Η Βουλή: Ψήφισις Νομοσχεδίων», *Σκριπ,* 23 Νοεμβρίου 1911. Για την «εύθυμο ομάδα» και τον θάνατο του Ευαγγέλου, δες «Θανάσιμος Τραυματισμός υπό Αυτοκινήτου», *Εμπρός,* 7 Αυγούστου 1910.

βαλκανικούς πολέμους το 1912. Κάποιες δεκάδες από τους επιφανείς αθηναίους αυτοκινητιστές προσέφεραν τα αυτοκίνητά τους, τους σωφέρ τους και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και τις προσωπικές τους υπηρεσίες στην πολεμική προσπάθεια. Ένας «όρχος αυτοκινήτων» του ελληνικού στρατού σχηματίστηκε υπό την ηγεσία του Μιλτιάδη Νεγρεπόντη, συνιδρυτή του Αθηναϊκού Ομίλου Αντισφαιρίσεως το 1895, προέδρου της «Ελληνικής Ποδηλατικής Εταιρείας» και διοργανωτή του αγώνα αυτοκινήτων της Λεωφόρου Συγγρού το 1906. Καθόλη τη διάρκεια του πολέμου οι εφημερίδες έπλεκαν το εγκώμιο των μελών του «όρχου» που με αυταπάρνηση μετέφεραν πληγωμένους και προμήθειες με τα «διάτρητα σφαιρών» αυτοκίνητά τους. Στα δέκα πολυτάραχα χρόνια που ακολούθησαν, τόσο η ελληνική επικράτεια όσο και ο πληθυσμός του ελληνικού κράτους σχεδόν διπλασιάστηκαν μέσω διαρκούς πολεμικής και διπλωματικής δράσης. Στο τέλος αυτής της δεκαετίας του πολέμου, σχεδόν 13.000 αυτοκίνητα βρίσκονταν στην Ελλάδα, στην πλειοψηφία τους στην υπηρεσία του στρατού. Το αυτοκίνητο είχε μεταβληθεί από ακραίο παιχνίδι, «μηχανή περιπέτειας» και τεκμήριο κοινωνικής ισχύος σε αναπόσπαστο τμήμα του τεχνικού εξοπλισμού του ελληνικού κράτους. Τα προαισθήματα των πρώτων αυτοκινητιστών σχετικά με τη συμβατότητα των «καπρίτσιων» τους με τα ευρύτερα «εθνικά συμφέροντα», είχαν επαληθευθεί (δες εικ. 9).[94]

Και πάλι όμως, μπορούμε να είμαστε βέβαιοι ότι παρά τον θεαματικό πολλαπλασιασμό των αυτοκινήτων, η μάχη για τον χώρο που περιγράψαμε στα όσα προηγήθηκαν συνεχίστηκε για δεκαετίες. Το 1931, ο Αριστοτέλης Κουτσουμάρης, υποδιοικητής της Αστυνομίας Πατρών και πρωτοπόρος στατιστικολόγος της Ελληνικής Αστυνομίας, συνέταξε την πρώτη γνωστή στατιστική μελέτη τροχαίων ατυχημάτων στην ιστορία του ελληνικού κράτους. Ο Κουτσουμάρης ανακάλυψε ότι «το 66,66% των τραυματισθέντων [ήταν] ανήλικα πρόσωπα μέχρι 15 ετών» και έσπευσε να προτείνει την θέσπιση αστυνομικής διάταξης «ίνα τιμωρούνται οι γονείς οίτινες εγκαταλείπουσι τα τέκνα των ηλικίας μέχρι 10 ετών άνευ ουδεμίας επιτηρήσεως να παίζουν ή να κυκλοφορούν εις τας οδούς».[95] Αυτού του είδους η ασάφεια στη χρήση των δρόμων συνεχίστηκε έως και το 1940. Ακόμη και τότε, μια «ανακοίνωσις του Τμήματος Τροχαίας Κινήσεως του Υπουργείου Πρωτευούσης» που απευθυνόταν «προς τους πεζούς» έπρεπε να ξεκινά διευκρινίζοντας ότι «οι δρόμοι είναι δια

---

[94] Για τους Γερμανούς αυτοκινητιστές που επίσης εντάχθηκαν στην πολεμική προσπάθεια του γερμανικού κράτους μαζί με τα αυτοκίνητά τους, δες Kurt Moser, «The Dark Side of Automobilism...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 251. Για τον «όρχο αυτοκινήτων» του ελληνικού στρατού δες Ηλίας Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση (1900-1940)...*, όπ. πριν (υπ. 7), σελ. 125-127. Επίσης δες Ευφροσύνη Ρούπα & Ευάγγελος Χεκίμογλου, *Η Ιστορία του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα*, όπ. πριν (υπ. 7), σελ. 66-69. Για τις αθλητικές ενασχολήσεις του Μιλτιάδη Νεγρεπόντη, δες Χριστίνα Κουλούρη, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας...*, όπ. πριν (υπ. 30), σελ. 368.

[95] Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Αριστοτέλη Κουτσουμάρη, Φάκελος 28/5, Επιθεωρήσεις Αστυνομικού Τμήματος Πατρών, (1931). Αυτή η πηγή μου υποδείχθηκε από τον Αχιλλέα Φωτάκη. Θα ήθελα να τον ευχαριστήσω και από εδώ.

την κυκλοφορίαν των οχημάτων και τα πεζοδρόμια δια την κυκλοφορίαν των πεζών». Συνεπώς οι πεζοί έπρεπε να αποφεύγουν να βαδίζουν «επί του καταστρώματος», «να στέκονται στα πεζοδρόμια, να συζητούν και να διαβάζουν εφημερίδα».[96]

2.7. Η εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα και η ακολουθούμενη μέθοδος

2.7.1 Η μάχη για τον χώρο

Το αυτοκίνητο εμφανίστηκε στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα με τη μορφή που ο Ζις Μομ έχει αποκαλέσει «μηχανή της περιπέτειας». Η γοητεία που άσκησε, ειδικά στα νεαρά αρσενικά μέλη της κοινωνικής ελίτ, υπήρξε εξαρχής ισχυρή, στενά συνδεδεμένη με την ηδονή της ταχύτητας, τις «περιηγήσεις» και τις μηχανολογικές παρεμβάσεις.[97] Ο ατομικός έλεγχος επί της ταχύτητας που προσέφερε το αυτοκίνητο μετέτρεπε τον «αφανισμό του χώρου» σε απτή, ηδονική, εξατομικευμένη αίσθηση. Όμως η γοητεία που ασκούσε το αυτοκίνητο στους νεαρούς αστούς διέθετε και επιπλέον όψεις. Η νέα προσβασιμότητα του χώρου που προσέφερε το αυτοκίνητο, η μετατροπή του χώρου σε χρόνο, για να θυμηθούμε τον Μαρξ και τον τιμωρό των αρβανιτοπαίδων που μας απασχόλησε στην ενότητα 6, εναρμονιζόταν με το νόημα που απέδιδε στον χώρο η ελίτ, δηλαδή με τον αφηρημένο χώρο της εθνικής επικράτειας, χώρο διαρκώς μεγεθυνόμενο από την ίδρυση του ελληνικού κράτους και μετά, συνεπώς χώρο με διαρκείς και σοβαρές ανάγκες ομογενοποίησης.

Σύντομα οι αυτοκινητιστές των αρχών του εικοστού αιώνα συνειδητοποίησαν ότι η γοητεία που τους ασκούσε το αυτοκίνητο μπορεί να βιωνόταν ατομικά, ταυτόχρονα όμως ήταν πολιτικά και τεχνικά συμβατή με ευρύτερους κρατικούς στόχους, συγκεκριμένα με την προετοιμασία για έναν επερχόμενο πόλεμο καθώς και με την ομογενοποίηση του γλωσικού και πολιτισμικού μωσαϊκού της ελληνικής επικράτειας. Στην ελληνική περίπτωση το αυτοκίνητο δεν έγινε κατανοητό μόνο σαν «μηχανή της περιπέτειας», αλλά και σαν εργαλείο ατομικής υπέρβασης των «φραγμών» που έως τότε χώριζαν τον εθνικό χώρο, σαν πανίσχυρο

---

[96] Σχετικά δες «Ανακοινώσεις του Τμήματος Τροχαίας Κινήσεως του Υπουργείου Πρωτευούσης», *Τεχνικά Χρονικά*, Φεβρουάριος 1940. Σύμφωνα με την Αλεξία Παπαζαφειροπούλου, η σύναψη ενός «κοινωνικού συμβολαίου» σχετικά με τις «ατομικές κινητικότητες» και η μετατροπή της διάκρισης μεταξύ «φτωχών και πλουσίων» σε διάκριση μεταξύ «πεζών και αυτοκινητιστών», δεν ολοκληρώθηκαν παρά έπειτα από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και ειδικά έπειτα από το 1960. Σχετικά δες Αλεξία Παπαζαφειροπούλου, *Το Εθνικό Οδικό Δίκτυο κατά την Περίοδο 1930-1980...*, όπ. πριν (υπ. 7), σελ. 563-637.

[97] Ο Μομ χρησιμοποιεί την οικονομία που ενίοτε προσφέρει η αγγλική για να συνοψίσει τις όψεις της «μηχανής της περιπέτειας» σε speeding, touring, tinkering. Σχετικά δες Gijs Mom, «Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times... », όπ. πριν (υπ. 4).

τεχνικό και συμβολικό μέσο που μπορούσε να επιστρατευθεί στον μεγάλο σκοπό της ομογενοποίησης της εθνικής επικράτειας.[98]

Οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων πραγματοποίησαν την εισβολή τους στο χώρο με ενθουσιασμό και την χαρακτηριστική αυτοπεποίθηση που προσδίδει η τεχνολογική υπεροπλία. Σύντομα όμως ανακάλυψαν ότι έπρεπε να αντιμετωπίσουν εξίσου ισχυρές κοινωνικές δυνάμεις. Οι δρόμοι της πόλης και η «εξοχή» δεν ήταν άδειοι χώροι, αντιθέτως ήταν χώροι ήδη κοινωνικά διαχωρισμένοι με τον κάθετο τρόπο που έχει επισημάνει η Ζιζή Σαλίμπα: «η ύπαιθρος ανήκ[ε] στις λαϊκές τάξεις, τα σαλόνια - ιδιωτικοί χώροι στις αστικές».[99] Προφανώς επρόκειτο για έναν διαχωρισμό που δεν αφορούσε μόνο τη χρήση του χώρου, αλλά και το νόημά του. Για τις «λαϊκές τάξεις» «η ύπαιθρος» ήταν συγκεκριμένοι τόποι όπου διεξαγόταν σκληρή εργασία, κοινωνικές συναθροίσεις και εργασίες αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης. Εμπειρικά, συνεπώς άμεσα, αντιλήφθηκαν το αυτοκίνητο ως μηχανή που επιζητούσε να ανατρέψει βίαια τις παλιές διευθετήσεις προς όφελος των ιδιοκτητών της.

Η σύγκρουση που προέκυψε διεξάχθηκε με τεχνικά, συμβολικά, αστυνομικά, δικαστικά και πολιτικά μέσα, όπως είδαμε παρακολουθώντας τα γεγονότα που συνόδευσαν τον θάνατο της Φρόσως Καλογερά και την αποτυχημένη προσπάθεια διοργάνωσης ενός «επίσημου» αγώνα αυτοκινήτων στη Λεωφόρο Συγγρού. Κάποιες φορές τα μέσα ήταν βίαια, όπως αποδεικνύεται από την πληθώρα «ατυχημάτων» και μικροεξεγέρσεων που συνόδευσαν την αφήγησή μας. Σε κάθε περίπτωση όμως, ήταν μια σύγκρουση που δεν μπορούσε να αγνοηθεί. Πράγματι, η πρωτοφανής ταχύτητα του αυτοκινήτου μετέτρεπε τη διάλυση του χώρου σε συγκεκριμένη, ατομική, ηδονική αίσθηση. Η νέα προσβασιμότητα του χώρου που προσέφερε το αυτοκίνητο βρισκόταν σε αρμονία με την ειδική εννόηση του χώρου από την άρχουσα τάξη. Η μάζα και η ισχύς του αυτοκινήτου, μιας μεγάλου μεγέθους ιδιωτικής μηχανής που εισέβαλλε σε δημόσιο χώρο, εξασφάλιζαν τον βίαιο παραγκωνισμό των υπολοίπων χρηστών του χώρου. Όπως όμως συνειδητοποίησαν σύντομα οι ιδιοκτήτες του, το εγχείρημά τους δεν μπορούσε να έρθει εις πέρας αποκλειστικά με την κατοχή και τη χρήση μιας μηχανής. Μαζί χρειαζόταν να εφευρεθούν νέες εννοήσεις, εν ολίγοις μια νέα «κοινή λογική» για τον χώρο, την ιδιοκτησία, την μετακίνηση, την ποινική ευθύνη, κάποιες φορές ακόμη και για την ζωή και τον θάνατο.[100] Η ισχύς της νέας μηχανής θα παρέμενε πενιχρή έως ότου αυτή η κατασκευή, η

---

[98] Για τους «φραγμούς» δες Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Εισαγωγή...», όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 11.

[99] Ζιζή Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες...,* όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 296.

[100] Σύμφωνα με τη διατύπωση του Schatzberg, «κατά τη διάκρεια των πολιτικών αντιπαραθέσεων γύρω από τις νέες υποδομές, τόσο η φυσική μορφή της τεχνολογίας, όσο και τα συνημμένα πολιτισμικά νοήματα, μπορούσαν να αλλάξουν»· σχετικά δες Eric Schatzberg, «Culture and Technology in the City...», όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 62.

νοηματοδότηση του αυτοκινήτου, ολοκληρωνόταν. Και αυτή η κατασκευή δεν ήταν δυνατόν να ολοκληρωθεί δίχως να ληφθούν υπ' όψη οι σχετικές γνώμες των κατώτερων τάξεων.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν, αυτή η διαλεκτική διαδικασία κατασκευής εννοιών συνεχίστηκε. Είναι αυτή η διαδικασία που θα πρέπει να εννοήσουμε ως εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Αναμφίβολα υπήρξε μια διαδικασία αιματηρή και αναμφίβολα το τίμημα πληρώθηκε κατά κύριο λόγο από την εργατική τάξη. Κατά κανένα τρόπο όμως δεν ήταν μια διαδικασία μονόπλευρη. Αν σήμερα τείνουμε να την παραβλέπουμε, όπως και πολλές άλλες παρόμοιες, είναι όχι μόνο γιατί ζούμε μετά την ολοκλήρωσή της, αλλά και γιατί οι κοινωνίες μας τείνουν να αντιλαμβάνονται την τεχνολογία και την χρήση της ως μια υπόθεση διαρκούς ομαλής λειτουργίας, ως μια υπόθεση «τεχνική» (με την έννοια της αποκλειστικής της εξάρτησης από «φυσικούς νόμους»), ως μια υπόθεση πέρα από τις ταξικές αντιθέσεις και τελικά ως μια υπόθεση διαρκούς και απρόσκοπτης «προόδου».

Όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, η μέθοδος που χρησιμοποιήσαμε στην προσπάθειά μας να αφηγηθούμε την εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, ξεκινά από πολύ διαφορετικές αφετηρίες. Παρακάτω θα προσπαθήσουμε να ξεκαθαρίσουμε τους τρόπους με τους οποίους αυτή η μέθοδος σχετίζεται με την αφήγηση του δεύτερου κεφαλαίου, αλλά και όσα επιπλέον σημεία προστέθηκαν εν τω μεταξύ.

2.7.2 Μεθοδολογικές προσθήκες Ι:
Κράτος, εργατική τάξη και μηχανές στις αρχές του εικοστού αιώνα

Η βασική προσθήκη στα εργαλεία που περιγράφηκαν στο πρώτο κεφάλαιο, θα πρέπει να είναι ήδη εμφανής. Τελικά τα όσα προηγήθηκαν δεν ήταν μια ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα· ήταν μια ιστορία της εισαγωγής του αυτοκινήτου στην Ελλάδα που ειπώθηκε ακολουθώντας βλάβες και ατυχήματα. Θα επανέλθουμε στο συγκεκριμένο σημείο παρακάτω, γιατί είναι αυτό που χρειάζεται την εκτενέστερη αποσαφήνιση. Για την ώρα θα πρέπει να επισημάνουμε δύο άλλες από τις βασικές ιδέες που διατρέχουν αυτή την εργασία, συγκεκριμένα εκείνες που έχουν ήδη αναφερθεί και έχουν σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιηθεί από την ελληνική ιστοριογραφία.

Η πρώτη τέτοια ιδέα, παρότι μειοψηφική, είναι ήδη επαρκώς γνωστή και διαδεδομένη. Πρόκειται για την ιδέα ότι η διαρκής επέκταση της ελληνικής επικράτειας, η διαρκής προετοιμασία για πόλεμο και οι αλλεπάλληλες πολεμικές εμπλοκές που χαρακτηρίζουν την ελληνική ιστορία του δέκατου ένατου και του πρώτου μισού του εικοστού αιώνα, πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη σε κάθε σχετική ιστοριογραφική εργασία. Ήδη στα όσα προηγήθηκαν χρησιμοποιήσαμε τα λόγια και τις απόψεις ιστορικών που περισσότερο ή λιγότερο ρητά

υιοθετούν αυτή την αντίληψη.[101] Το αποτέλεσμα ήταν παραγωγικό. Η προσέγγιση της εισαγωγής του αυτοκινήτου στην Ελλάδα απέκτησε μία επιπλέον όψη (την όψη της ομογενοποίησης της ελληνικής επικράτρειας καθώς και της υλικής και ιδεολογικής προετοιμασίας για τους βαλκανικούς πολέμους), η οποία από τη μια έρχεται σε συμφωνία με διαπιστώσεις ιστορικών εκτός Ελλάδας που πραγματεύθηκαν αντίστοιχες περιπτώσεις[102] και από την άλλη οδηγεί το βλέμμα σε παραγωγικούς συσχετισμούς μεταξύ προσωπικών και θεσμικών ιστοριών που ειδάλλως θα βρίσκονταν εκτός του οπτικού μας πεδίου. Οι περιπτώσεις όπως του Μιλτιάδη Νεγρεπόντη ή του Σπυρίδωνα Λάμπρου, που αναδείχθηκαν μέσα από τη συγκεκριμένη οπτική, μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην κατανόηση της σχέσης μεταξύ αθλητισμού και κράτους, μεταξύ πολιτικής – ιδεολογικής προετοιμασίας του πολέμου και πολεμικής εμπλοκής και τελικά στην κατανόηση της ιστορίας του ελληνικού κράτους στις αρχές του εικοστού αιώνα. Η ιστορία του αυτοκινήτου στους βαλκανικούς πολέμους είναι ένα εγχείρημα σε αναμονή που εκτιμούμε πως έχει να μας μάθει πολλά.

Η δεύτερη τέτοια ιδέα είναι η ιδέα της ταξικής προσέγγισης της ιστορίας των καπιταλιστικών κοινωνιών. Στα όσα προηγήθηκαν, η Ευφροσύνη Βαμβακά, το πρώτο θύμα αυτοκινητιστικού ατυχήματος στην Ελλάδα, έγινε αντιληπτή ως μέλος της εργατικής τάξης και οι οδηγοί των αυτοκινήτων ως μέλη της αστικής τάξης. Δεν πρόκειται βέβαια για ζήτημα κατάταξης, αλλά για ζήτημα ερμηνείας των πηγών: χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και εκ των προτέρων ευαισθησία για να προσέξει και να ξεχωρίσει κανείς από τις χιλιάδες λέξεις των άρθρων που αποδελτιώθηκαν εκείνο το «εκ των λαϊκών τάξεων ιδίως» να προσδιορίζει το πλήθος που τελικά απαγόρευσε την διεξαγωγή του αγώνα της Λεωφόρου Συγγρού. Σε αυτού του είδους την προσοχή στοχεύει η ερμηνεία των πρωτογενών πηγών που χρησιμοποιούνται εδώ.

Όπως βέβαια είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, η ιδέα της ταξικής προσέγγισης της ιστορίας είναι μια ιδέα κάθε άλλο παρά κοινώς αποδεκτή. Εξίσου γεγονός είναι ότι η ιδέα της ταξικής προσέγγισης, ακόμη και όταν είναι αποδεκτή, έχει πολλές και διαφορετικές ερμηνείες. Το τέταρτο κεφάλαιο αυτής της εργασίας ασχολείται με αυτές τις ερμηνείες όπως παρουσιάστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στην ελληνική ιστοριογραφία από το 1974 και μετά.

---

[101] Γεώργιος Βεντήρης, *Η Ελλάς του 1910 – 1920…*, όπ. πριν (υπ. 12)· Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Εισαγωγή», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...*, όπ. πριν (υπ. 13)· Α. Φραγκιάδης, «Το Οικονομικό και Κοινωνικό Πλαίσιο του Κινήματος στο Γουδί...», όπ. πριν (υπ. 13)· Θ. Μποχώτης, «Η Εσωτερική Πολιτική...», όπ. πριν (υπ. 88)· Γιάννης Μηλιός, *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός...,* όπ. πριν (υπ. 10)· Γιώργος Μαργαρίτης, «Οι Περιπέτειες του Ηρωικού Θανάτου...», όπ. πριν (υπ. 45). Γ. Γιανουλόπουλος, *'Η Ευγενής μας Τύφλωσις...'...*, όπ. πριν (υπ. 11). Για μια πρόσφατη σχετική διατύπωση, δες Γιώργος Μαυρογορδάτος, *1915: Ο Εθνικός Διχασμός,* Πατάκης, 2015, σελ. 31. Εκεί ο Μαυρογορδάτος διαπιστώνει ότι «το κεντρικό νήμα που διατρέχει την [βενιζελική] πολιτική είναι *η προετοιμασία για πόλεμο.* Δεν επρόκειτο δηλαδή για πρόγραμμα εκσυγχρονισμού σε συνθήκες μακροχρόνιας ειρήνης». (Ο τονισμός στο πρωτότυπο).

[102] Kurt Moser, «The Dark Side of Automobilism...", όπ. πριν (υπ. 4)· Itai Vardi, «Auto Thrill Shows and Destruction Derbies...», όπ. πριν (υπ. 17).

Για την ώρα θα αρκεστούμε να συμπληρώσουμε τα όσα ειπώθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο σημειώνοντας ότι, όπως έχει συμβεί και σε άλλες ιστοριογραφικές προσπάθειες, η έννοια της εργατικής τάξης που χρησιμοποιείται εδώ προέρχεται από το έργο του Ε. Π. Τόμσον. Εκεί η εργατική τάξη δεν προσδιορίζεται ως ένα σύνολο ατόμων με συγκεκριμένη σχέση με τα μέσα παραγωγής. Η εργατική τάξη, σύμφωνα με τον Τόμσον, νοείται ως «ιστορική διαδικασία», συνεπώς ούτε «υπάρχει» ούτε «δεν υπάρχει»· αντιθέτως, «συμβαίνει», «εξελίσσεται», εν ολίγοις περιγράφεται με ρήματα που αρμόζουν σε ιστορικές διαδικασίες και όχι σε φυσικά αντικείμενα.[103] Επίσης, η εργατική τάξη δεν είναι αναγκαίο να συγκρίνεται και να συμμορφώνεται με πρότυπα σχήματα όπως «η εργασία εντός εργοστασίου». Η εργατική τάξη γίνεται αντιληπτή ως διαδικασία καθημερινή που συμβαίνει εντός και εκτός των χώρων εργασίας, μέσα από τη βαθμιαία συνειδητοποίηση κοινών υλικών συμφερόντων, μέσα από την καταπίεση και την αντίδραση στην καταπίεση. Τέλος, το ερώτημα περί «πλήρους ή μερικής υπαγωγής» της εργατικής τάξης στις προσταγές του κεφαλαίου, απλά δεν απασχολεί. Η ιστορία γίνεται αντιληπτή ως μια διαρκής αντιπαράθεση μεταξύ των δύο.[104]

Η τοποθέτηση αυτής της εργασίας σχετικά με την «εκτός εργασίας» όψη της εργατικής τάξης, είναι εμφανής από το γεγονός ότι η προσέγγιση της εισαγωγής του αυτοκινήτου που προηγήθηκε μπόρεσε να μιλά για την εργατική τάξη δίχως αναφορά στους χώρους εργασίας. Προφανώς το ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητο, όπως εμφανίστηκε στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα, ήταν μια μηχανή προορισμένη να χρησιμοποιηθεί όχι στους χώρους εργασίας αλλά στους χώρους της αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης. Ήταν αυτό το χαρακτηριστικό που ανάγκασε τους κατόχους του να έλθουν σε επαφή με την εργατική τάξη με τον βίαιο τρόπο που παρακολουθήσαμε και τελικά να λάβουν σοβαρά υπ' όψη τους τις γνώμες της εργατικής τάξης, τόσο στους σχεδιασμούς τους όσο και στην ικανοποίηση των επιθυμιών τους.

Με παρόμοιο τρόπο, η τοποθέτηση αυτής της εργασίας στο ζήτημα της «πλήρους ή μερικής υπαγωγής» της εργατικής τάξης στις προσταγές του κεφαλαίου είναι εμφανής από τα συμπεράσματα. Πράγματι, ένα από τα σηματικότερα συμπεράσματα των όσων προηγήθηκαν είναι ότι αυτό το οντολογικά αμφιλεγόμενο πράγμα – δηλαδή οι γνώμες της εργατικής τάξης

---

[103] E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class...*, όπ. πριν (υπ. 18).

[104] Για μια κρτική των «υπαγωγιστικών» [subordinationist] μαρξιστικών αναλύσεων, δες Richard Price, «The Labor Process and Labor History», *Social History*, vol. 8, No. 1, 1983. Το κομμάτι της ελληνικής ιστοριογραφίας που επηρρεάστηκε από τις ιδέες του Ε. Π. Τόσμον, συνεπώς επηρρέασε και αυτή την εργασία, θα μας απασχολήσει στο τέταρτο κεφάλαιο. Εδώ αναφέρουμε επιγραμματικά: 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, 1993·επίσης Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη: Ηθική Οικονομία και Συλλογική Δράση στο Μεσοπόλεμο*, Νεφέλη, 2005· Σεραφείμ Σεφεριάδης, «Για τη Συγκρότηση της Εργατικής Τάξης στην Ελλάδα (1870-1936): Μερικοί Προβληματισμοί Πάνω σε Ένα Παλιό Θέμα», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* Τεύχος 6, Νοέμβριος 1995, σελ. 9-78.

σχετικά με το αυτοκίνητο – πράγματι σχηματίστηκε, εκφράστηκε και έπαιξε πολιτικό ρόλο στην Ελλάδα τον αρχών του εικοστού αιώνα. Δεν το ξέρουμε από τις γραπτές πηγές· εκεί βασιλεύει η «απόκρυψη» που έχει επισημάνει ο Χατζηιωσήφ. Το ξέρουμε από τις παράδοξες έως ανοίκειες αναφορές των εφημερίδων, από την – εξαιρετικά σπάνια στη βιβλιογραφία – περίπτωση αποτυχημένης προσπάθειας «εφεύρεσης παραδόσεων» που αναδείχθηκε κατά την πραγμάτευση του αγώνα αυτοκινήτων της Λεωφόρου Συγγρού, από την ασυνήθιστη συμπεριφορά και τα κρυπτικά λεγόμενα του Διοικητή Δαμηλάτη και του Αστυνόμου Πολυχρονάκου· το ξέρουμε τέλος διότι ελήφθη υπ' όψη στην κατάρτιση της πρώτης σχετικής νομοθεσίας. Σε κάθε περίπτωση, η αναγνώριση της εργατικής υποκειμενικότητας και απειθαρχίας ως σημαντικού παράγοντα της «τεχνολογικής προόδου» είχε σημαντικό ρόλο στα όσα προηγήθηκαν.

Το κατά πόσο συνέβαινε ή δεν συνέβαινε η εργατική τάξη στην ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα είναι ένα ζήτημα για το οποίο οι Έλληνες ιστορικοί έχουν ενδιαφερθεί ιδιαιτέρως. Οι σχετικές – και ιδιαιτέρως έντονες – ιστοριογραφικές αντιπαραθέσεις θα μας απασχολήσουν στο τέταρτο κεφάλαιο. Προς το παρόν πάντως μπορούμε να σημειώσουμε ότι αυτή η εργασία υποστηρίζει ότι όντως η εργατική τάξη συνέβη κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα στην Ελλάδα. Φιλοδοξεί να συνεισφέρει στη σχετική συζήτηση χρησιμοποιώντας τις ειδικές οπτικές που προσφέρουν τα εργαλεία της ιστορίας της τεχνολογίας.

Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε μια σημαντική προσθήκη σε αυτές τις οπτικές, η οποία λογικά θα πρέπει να έχει ήδη γίνει αισθητή στον αναγνώστη. Πράγματι, τα αυτοκίνητα που μας απασχόλησαν εδώ δεν ήταν «ελληνική ιδιαιτερότητα». Ήταν συγκεκριμένες υλικές διατάξεις που εμφανίστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά την ίδια περίοδο που εμφανίσθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν σε άλλες χώρες, συνοδευόμενες από συγκρίσιμες ιδεολογίες και πρακτικές. Όπως είδαμε, τόσο οι πρακτικές, όπως η αφαίρεση των καθισμάτων, οι άτυποι και τυπικοί αγώνες αυτοκινήτων και το πέρασμα μέσα από χωριά με «ιλιγγιώδη ταχύτητα», όσο και οι ιδεολογίες, όπως η «ηδονή της ταχύτητας», οι νέες αντιλήψεις για τον χώρο και την κατοχή του, η τεχνικά εκφρασμένη απέχθεια για τα «λαϊκά στρώματα», ανιχνεύονται παραλλαγμένες και αλλού, στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Η παρακολούθηση της ιστορίας των υλικών διατάξεων μπορεί να μας προσφέρει ένα εργαλείο σύγκρισης της ελληνικής περίπτωσης με άλλες του εξωτερικού, το οποίο μπορεί ενίοτε να αποδειχθεί μεθοδολογικά πολύτιμο.

Η έννοια της «σύγκρισης» που χρησιμοποιείται εδώ χρειάζεται περαιτέρω επεξήγηση γιατί οι κάθε είδους προσπάθειες «σύγκρισης» της ελληνικής περίπτωσης με άλλες έχουν στο παρελθόν δεχθεί σημαντική κριτική. Πράγματι, όπως θα δούμε στο τέταρτο κεφάλαιο, ο Αντώνης Λιάκος έχει υποστηρίξει – πειστικά κατά τη γνώμη μας – ότι η ελληνική ιστοριογραφία μπορεί να χαρακτηρισθεί «ιστορία των απουσιών». Αναφερόταν στη διάχυτη

τάση σύγκρισης της ελληνικής ιστορίας με τις «πρότυπες» ιστορικές εξελίξεις που απαντώνται σε περιπτώσεις διαφορετικών κοινωνικών σχηματισμών και της αντιμετώπισης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού ως κάποιου είδους «κακέκτυπο» το οποίο πρέπει διαρκώς να αναμετράται με το «πρότυπο» και μάλιστα χρησιμοποιώντας «τους όρους, τις μεθόδους και το υπόρρητο αξιακό σύστημα του προτύπου», συνεπώς να κρίνεται διαρκώς ανεπαρκές.[105]

Είναι πιθανόν η διαρκής επισήμανση «ιδιαιτεροτήτων» από την ελληνική ιστοριογραφία να αποτελεί και αυτή μια άξια λόγου ελληνική ιδιαιτερότητα. Ειδικά όσον αφορά την ιστορία της τεχνολογίας πάντως, η σύγκριση μεταξύ πρότυπου και κακέκτυπου που περιγράφει ο Λιάκος για την ελληνική ιστοριογραφία απαντάται και αλλού. Ο Ντέιβιντ Έντζερτον [David Edgerton], αποτιμώντας την ιστοριογραφία της τεχνολογίας μέχρι το 1999, διαπίστωσε σε κάθε επιμέρους περίπτωση εθνικής ιστοριογραφίας την ύπαρξη ενός «ισχυρά εκφρασμένου αισθήματος ότι οι άλλες χώρες το κάνουν καλύτερα». Από την άλλη όμως, σημείωνε ο Έντζερτον, είναι επίσης γεγονός ότι αν ξεπεράσουμε την έννοια της «μεταφοράς τεχνολογίας» και αρχίσουμε να μιλάμε για τη «διάχυση» των τεχνολογιών, δηλαδή τη χρήση τους όπως αυτή διαδίδεται παγκοσμίως έπειτα από την (υπερεκτιμημένη) στιγμή της «καινοτομίας», θα ανακαλύψουμε ότι «για κάθε έθνος κράτος οι περισσότερες τεχνολογίες προέρχονται από το εξωτερικό», καθώς και ότι η χρήση της τεχνολογίας είναι «διεθνής εκ φύσεως».[106]

Ελπίζουμε στα όσα προηγήθηκαν να αποδείχθηκε πως αυτή η διεθνής φύση της «τεχνολογίας – στη – χρήση» μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά χρήσιμη ιστοριογραφικά. Πράγματι, η ενασχόληση με την ιστορία των υλικών διατάξεων στην Ελλάδα μπορεί να οδηγήσει σε μια ταυτόχρονη πραγμάτευση της ελληνικής περίπτωσης με τις περιπτώσεις άλλων χωρών, όχι σε αναζήτηση «πρότυπων» και «κακέκτυπων», αλλά από τη σκοπιά του εντοπισμού διαδικασιών που συνέβαιναν σε παγκόσμια κλίμακα στις αρχές του εικοστού αιώνα και της πραγμάτευσης του τρόπου με τον οποίο εξελίχθηκαν ειδικά στην Ελλάδα. Προκειμένου βέβαια μια τέτοια «σύγκριση» να είναι ιστοριογραφικά γόνιμη, πρέπει το ίδιο το «πρότυπο» να εξετασθεί με τη σειρά του, όχι ως πρότυπο προς μίμηση, αλλά επιδιώκοντας την κριτική κατανόηση των δικών του «όρων» και «μεθόδων», του δικού του «υπόρρητου αξιακού συστήματος».

Κατά τη διάρκεια της περιόδου με την οποία ασχολούμαστε εδώ, αυτού του είδους η συγκριτική προσέγγιση θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη ότι οι πρώτες δεκαετίες του εικοστού

---

[105] Αντώνης Λιάκος, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία το Τελευταίο Τέταρτο του Εικοστού Αιώνα», *Σύγχρονα Θέματα,* νο. 76-77, 2001, σελ. 82.

[106] David Edgerton, «From Innovation to Use: Ten Eclectic Theses on the Historiography of Technology», *History and Technology: An International Journal,* Vol. 16, No. 2, 1999, σελ. 117 – 118.

αιώνα συνέπεσαν με την κορύφωση της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Η εισαγωγή μηχανών, όπως το αυτοκίνητο, η αλυσίδα συναρμολόγησης και οι οικιακές συσκευές, που σταδιακά κυριάρχησαν εντός και εκτός των χώρων εργασίας, η «αλλαγή μεταφορικού παραδείγματος» που συνέβαινε στην Αθήνα και αλλού, ο εξηλεκτρισμός, η παγκόσμια προετοιμασία για έναν παγκόσμιο πόλεμο, και το παγκόσμιο κύμα εργατικής μετανάστευσης, ήταν διαδικασίες ταυτόχρονες, που αφορούσαν ένα σημαντικό τμήμα του πλανήτη. Ακόμη σημαντικότερο είναι ότι δεν εξελίχθηκαν εν παραλλήλω, ξεχωριστά για τον κάθε κοινωνικό σχηματισμό, αλλά εκφράστηκαν ως μεταφορές ανθρώπων και ως διάχυση υλικών διατάξεων και ιδεών που συνέδεαν διαφορετικούς κοινωνικούς σχηματισμούς επηρρεάζοντας τον καθένα με ειδικό τρόπο και δημιουργώντας ένα είδος «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου» το οποίο, αν είμαστε αρκούντως προσεκτικοί, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ιστοριογραφικά με γόνιμους τρόπους (εικ. 11).[107]

Στο κεφάλαιο 5 θα παραθέσουμε τη δική μας εκδοχή μιας τέτοιας «γόνιμης χρήσης». Πρώτα όμως θα πρέπει να προσπαθήσουμε να αποσαφηνίσουμε το είδος, τα αίτια και την προέλευση των μεγάλων αλλαγών που διέτρεξαν τις αρχές του εικοστού αιώνα με όσο γενικότερο τρόπο μπορούμε και παραμένοντας εντός των ορίων που τίθενται από το είδος της παρούσας εργασίας και τις υποκειμενικές δυνατότητες. Είναι γι' αυτό που στο επόμενο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με την προσωπικότητα και το έργο του Φρέντερικ Τέιλορ. Στην πορεία θα αντιληφθούμε τα κίνητρα και τις μεθόδους της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο αυτή εξελίχθηκε στις ΗΠΑ από το 1880 έως το 1920. Η διαδικασία της πραγμάτευσης της ζωής και του έργου του Τέιλορ θα μας επιτρέψει να αναφερθούμε στην εξέλιξη των σχέσεων μεταξύ εργασίας και μηχανών στις αρχές του εικοστού αιώνα και τα συμπεράσματα θα εφαρμοστούν στην ελληνική περίπτωση μέσα από μία μελέτη περιπτώσεως όπως αυτή που προηγήθηκε. Ως τότε βέβαια θα έχουμε σταματήσει να μιλάμε για μηχανές και θα έχουμε αρχίσει να μιλάμε για «τεχνοπολιτική».

Προτού όμως περάσουμε στις ΗΠΑ – «πρότυπο» και το εκεί «υπόρρητο αξιακό σύστημα», θα πρέπει να επισημάνουμε μια επιπλέον προσθήκη στις μεθόδους που ακολουθήσαμε ως εδώ.

---

[107] Για τη διαδικασία της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης και τον παγκόσμιο χαρακτήρα των ιδεολογιών που προέκυψαν, δες Στάθης Αραποστάθης, Φαίδρα Παπανελοπούλου & Τέλης Τύμπας, «Εισαγωγή», στο Στάθης Αραποστάθης et. al. (επ.), *Τεχνολογία και Κοινωνία στην Ελλάδα: Μελέτες από την Ιστορία της Επιστήμης και τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας,* Εκδοτική Αθηνών, 2015, σελ. 11-21. Εκεί το θέμα είναι η ανάδυση και διάδοση της ιδεολογίας του «τεχνολογικού ντετερμινισμού».

2.7.3 Μεθοδολογικές προσθήκες ΙΙ: Η κοινωνική όψη των τεχνικών ατυχημάτων

Μπορούμε τώρα να επιστρέψουμε στην επισήμανση με την οποία ξεκίνησε αυτή η ενότητα, δηλαδή στην ειδική ιστοριογραφική σημασία των «ατυχημάτων». Έχουμε ήδη επισημάνει αρκετές φορές αυτό το σημείο. Μέχρι στιγμής στηριχθήκαμε αποκλειστικά στη γνώμη του Έντα Ντάφι. Επηρρεασμένος από τον Πωλ Βιριλιό, ο Ντάφι σημείωσε ότι αυτό που θεωρούμε «κανονική λειτουργία» των τεχνικών διατάξεων, δηλαδή η καθημερινή ομαλή «χρήση» που ενίοτε απασχολεί εκείνο το είδος της ιστορίας της τεχνολογίας που γράφεται από «την πλευρά του χρήστη», δεν είναι παρά ένα «θέαμα».[108] Όντως, εκτός από τις αντιλήψεις περί τεχνολογίας που περιγράψαμε στο πρώτο κεφάλαιο, η παρούσα εργασία βασίζεται και στην διαπίστωση ότι η χρήση των τεχνικών διατάξεων δεν χαρακτηρίζεται από απαράλλακτη ομαλότητα. Από καιρό σε καιρό, οξείες βίαιες αιχμές ξεπετάγονται από την κατά τα άλλα λεία επιφάνεια της καθημερινής χρήσης· είναι τα «ατυχήματα», οι βλάβες, οι δυσλειτουργίες. Μπορεί στη ροή του χρόνου τέτοια συμβάντα να είναι στιγμιαία, αμελητέα σε σχέση με το πέλαγος της «ομαλής λειτουργίας» των τεχνικών διατάξεων, όπως αμελητέα είναι η στιγμή της δολοφονίας της Φρόσως Βαμβακά ή η αποτυχία του αγώνα της Λεωφόρου Συγγρού σε σχέση με τα χρόνια «κανονικής κυκλοφορίας» των νεοαφειχθέντων αυτοκινήτων. Από την άλλη όμως, αυτές οι στιγμές δυσλειτουργίας δεν πρέπει να αμελούνται. Γιατί κάθε τέτοια στιγμή σηματοδοτεί την κατάρρευση μιας δυναμικής ισορροπίας. Η φαινομενικά ισορροπημένη ένταξη της υλικής διάταξης στις κοινωνικές σχέσεις καταρρέει, επιτρέποντας μια ματιά στις συνθήκες που έως τότε την καθιστούσαν εφικτή.

Στα όσα προηγήθηκαν αποδείχθηκε ελπίζουμε πόσο ιστοριογραφικά γόνιμη μπορεί να είναι αυτή η προσκόλληση στη δυσλειτουργία, τη βλάβη και το ατύχημα. Εδώ μπορούμε να προσθέσουμε ορισμένες επιπλέον παρατηρήσεις σχετικά με τις έννοιες «τεχνικό ατύχημα», «βλάβη» και «δυσλειτουργία». Όπως συμβαίνει συχνά σε αυτή την εργασία, η αφετηρία μπορεί να αναζητηθεί σε μια παρατήρηση του Καρλ Μαρξ σχετικά με τη χρήση της τεχνολογίας. Ο Μαρξ, συζητώντας τον ρόλο των «μέσων παραγωγής» στο εσωτερικό της παραγωγικής διαδικασίας, παρατηρούσε ότι «στο εσωτερικό της [εργασιακής διαδικασίας], το γεγονός ότι τα μέσα παραγωγής είναι προϊόντα της εργασίας του παρελθόντος είναι (...) αδιάφορο (...)». Συνέχιζε όμως, σημειώνοντας ότι «αντιθέτως»,

> είναι μέσω των ατελειών τους που τα μέσα της παραγωγής σε οποιαδήποτε διαδικασία εφιστούν την προσοχή μας στον χαρακτήρα τους ως προϊόντα της παρελθούσας εργασίας. Ένα μαχαίρι που δεν κόβει, ένα κομμάτι νήματος που κόβεται ξανά και ξανά, μας θυμίζουν με το ζόρι [forcibly] τον κύριο Α, τον μαχαιρά, και τον κύριο Β, τον κλώστη. Στο επιτυχημένο προϊόν από την άλλη, ο ρόλος που

[108] Enda Duffy, *The Speed Handbook...*, όπ. πριν (υπ. 17).

> έπαιξε η παρελθούσα εργασία στη μεσολάβηση των χρήσιμων ιδιοτήτων του, έχει εξαλειφθεί.[109]

Αυτό που εκφράζεται «forcibly» τη στιγμή του ατυχήματος είναι ένα γεγονός που οι κοινωνίες μας τείνουν να ξεχνούν μέσω της σχεδόν μαγικής διευθέτησης που ο Μαρξ ονόμασε «φετιχισμό του εμπορεύματος». Αυτό που ξεχνιέται είναι ότι όλα τα «εμπορεύματα» είναι προϊόν παρελθούσας εργασίας και ότι οι σχέσεις μεταξύ των «εμπορευμάτων» είναι στην πραγματικότητα σχέσεις μεταξύ ανθρώπων.[110] Τη στιγμή του ατυχήματος όμως, ο «φετιχισμός» αναιρείται· η ζωντανή εργασία και μαζί της το παρελθόν μάς θυμίζουν βίαια την ύπαρξή τους. Ότι αυτή η υπενθύμιση αφορά τα συγκεκριμένα υποκείμενα που εκτέλεσαν την εργασία, όχι γενικώς «τον εργάτη», αλλά τον «κύριο Α, τον μαχαιρά» και τον «κύριο Β, τον κλώστη», οφείλεται στο ότι αυτοί οι κύριοι, όπως φαίνεται εκ του αποτελέσματος, εκτέλεσαν την εργασία τους, όχι ως τμήμα της γενικής κοινωνικής εργασίας, όχι στον «κοινωνικά αναγκαίο χρόνο που απαιτείται για την παραγωγή της μονάδας», αλλά πλημμελώς, με σφάλματα, τα οποία ίσως να έγιναν και επίτηδες. Δηλαδή το «νήμα που επιμένει να κόβεται» πετυχαίνει εκεί που ακόμη και το πιο τέλειο νήμα του πιο ικανού κλώστη («το επιτυχημένο προϊόν») αποτυγχάνει οικτρά: από τη μια μας αναγκάζει να παραδεχθούμε τη σημασία του παρελθόντος και από την άλλη μας υπενθυμίζει την υποκειμενικότητα της ζωντανής εργασίας. Ταυτόχρονα μας θυμίζει ότι αυτή η υποκειμενικότητα γίνεται αισθητή μόνο όταν αρνείται να εργαστεί όπως επιβάλλουν οι κανόνες της «κανονικής λειτουργίας» των χώρων εργασίας. Αν κάποιος κλώστης του παρελθόντος ξεχωρίζει από τους υπόλοιπους και γίνεται «κύριος Β» είναι γιατί η εργασία του δεν ήταν «κανονική» – και μάλιστα γιατί ήταν *κατώτερη* της «κανονικής». Τελικά κάθε ατύχημα μας θυμίζει ότι ο κόσμος και η ιστορία του είναι προϊόν της παρελθούσας ζωντανής εργασίας και – θα συμπληρώναμε – των αρνήσεων που την συνόδευσαν.

Ο Τζωρτζ Καφέντζις [George Caffentzis] είναι ο τρίτος συγγραφέας που έχει επηρρεάσει την αντίληψη του «ατυχήματος» που χρησιμοποιείται σε αυτή την εργασία. Ο Καφέντζις ασχολήθηκε με τα ατυχήματα ως μέλος του αντιπυρηνικού κινήματος στα τέλη της δεκαετίας του 1970. Αναλύοντας τις συζητήσεις των ειδικών που ακολούθησαν το ατύχημα του πυρηνικού αντιδραστήρα στο Θρη Μάιλ Άιλαντ [Three Mile Island], και επηρρεασμένος από την έκρηξη των κινημάτων των δεκαετιών του ’60 και του ’70, ο

---

[109] Karl Marx, *Capital...*, όπ. πριν (υπ. 46), σελ. 289. Είναι μία από τις πολλές εξαιρετικά ερεθιστικές παρατηρήσεις που ο Μαρξ συνήθιζε να χώνει σε υποσημειώσεις ή εμβόλιμες πραγράφους εκτός της κανονικής ροής του κειμένου του.

[110] Karl Marx, *Capital...*, όπ. πριν (υπ. 46), σελ. 163-177.

Καφέντζις παρατήρησε ότι ο ίδιος ο ορισμός κάποιου συμβάντος ως «ατύχημα» είναι στενά συνδεδεμένος με τη ζωντανή εργασία. Από τη σκοπιά του κεφαλαίου, παρατήρησε,

> εκείνο που μετατρέπει ένα συμβάν σε ατύχημα είναι ότι ο εργάτης δεν μπόρεσε ή δεν θέλησε να ελέγξει τη δυσλειτουργία και να επαναφέρει τη μηχανή στην αρχική της κατάσταση με αμελητέο κόστος. Το ατύχημα [κάθε ατύχημα] δεν ήταν ανάγκη να συμβεί – θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί. Εκείνο που σταματά τα ατυχήματα είναι η άμεσα διαθέσιμη γνώση, η πληροφόρηση και η προνοητικότητα, πάνω απ' όλα η επικοινωνία.[111]

Εδώ η παρατήρηση του Μαρξ αντιστρέφεται και εξετάζεται από τη σκοπιά «της σχέσης κεφάλαιο». Πράγματι, κάθε ατύχημα μας θυμίζει την παρελθούσα εργασία και τις αρνήσεις του παρελθόντος. Από τη σκοπιά της σχέσης κεφάλαιο όμως, αυτή η υπενθύμιση συνοδεύεται από αίσθημα φρίκης· γιατί εκείνο που υπενθυμίζεται, εκτός από την εργασία του παρελθόντος, είναι και η αποτυχία των μεθόδων πειθάρχησης του παρελθόντος. Η απάντηση σε κάθε ατύχημα δεν μπορεί παρά να είναι η περαιτέρω βελτίωση των πειθαρχικών μεθόδων, η απόκτηση περισσότερης και καλύτερης γνώσης, η ενίσχυση της προνοητικότητας. Έτσι είναι που εγκαθίσταται μια «βαθιά σχέση μεταξύ ατυχημάτων, πληροφορίας, χρόνου και εργασίας». Δηλαδή το ατύχημα θυμίζει (και πάλι) την απειθαρχία της ζωντανής εργασίας και ωθεί στην αναζήτηση νέων μεθόδων πειθάρχησης μέσω της απόκτησης νέας «γνώσης».

Από τη σκοπιά που μας ενδιαφέρει εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο κατά Καφέντζις ορισμός του ατυχήματος αντιτίθεται με τον διαδεδομένο – και τετριμμένο – ορισμό του ατυχήματος ως τυχαίας τεχνικής δυσλειτουργίας. Αντιθέτως, κάθε «ατύχημα» εγκαλεί μια *πολιτική* δυσλειτουργία, αφού πηγάζει από την απειθαρχία της ζωντανής εργασίας: «ο εργάτης», γράφει ο Καφέντζις, «δεν μπόρεσε ή δεν θέλησε». Στην πρώτη περίπτωση, όπου «ο εργάτης δεν μπόρεσε», η αποτυχία είναι γενική και πρέπει να αναζητηθεί στον γενικό τρόπο οργάνωσης της εργασίας. Στην δεύτερη περίπτωση, όπου «ο εργάτης δεν θέλησε», η αποτυχία αποκτά και μια πιο ειδική όψη: ο γενικός τρόπος οργάνωσης της εργασίας απέτυχε να αποτρέψει την έκφραση της υποκειμενικής θέλησης κάποιου «κυρίου Α».

Αυτή η εννόηση του «ατυχήματος» είναι λιγότερο αφηρημένη απ' όσο φαίνεται. Για την ακρίβεια πρόκειται για το σκεπτικό που διέπει τον πρώτο νόμο περί αυτοκινητιστικών ατυχημάτων στην Ελλάδα. Η πρόνοια του νομοθέτη για τον ιδιοκτήτη που «δεν εδύνατο να γνωρίζει» τα ελαττώματα της μηχανής, δεν ήταν όσο αυθαίρετη φαίνεται με την πρώτη ματιά. Δεν αθώωνε τους δράστες με αιτιολόγηση την ταξική τους θέση, ή τον μόνιμα ανεξιχνίαστο χαρακτήρα της μηχανής, αλλά χρησιμοποιώντας την έννοια του «ατυχήματος» ως γενική

[111] George Caffentzis, «The Work/Energy Crisis and the Apocalypse», στο Midnight Notes, *Midnight Oil: Work, Energy, War, 1973-1992*, Autonomedia, 1992, (Α' Έκδοση 1980), σελ. 259.

αποτυχία της οργάνωσης της εργασίας. Πράγματι, οι ιδιοκτήτες αθωώνονται προς το παρόν γιατί «δεν ήταν δυνατόν να γνωρίζουν»· σε ορισμένες περιπτώσεις δηλαδή, ο θάνατος του Ευαγγέλου υπό τους τροχούς του Καραπάνου και της «ευθύμου ομάδος», μπορεί να μην είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού απροσεξίας, καπρίτσιου και συντριπτικής κοινωνικής ισχύος, αλλά μια γενική κοινωνική αποτυχία που πρέπει να μας προβληματίσει. Ο ανεξιχνίαστος χαρακτήρας της μηχανής, μπορεί προς το παρόν να ευθύνεται για το ατύχημα, ταυτόχρονα όμως είναι βέβαιο πως είναι προσωρινός – γιατί δεν οφείλεται στη φύση της μηχανής, αλλά στη δική μας ατελή γνώση. Προβληματισμό τον προβληματισμό, η γνώση μας θα «βελτιωθεί»· ατύχημα το ατύχημα θα «δυνάμεθα να γνωρίζουμε» όλο και περισσότερα. Το μέλλον είναι ένα μέλλον ολοένα ακριβέστερης γνώσης, ολοένα αποτελεσματικότερης πειθάρχησης της κοινωνικής εργασίας, ολοένα στενότερου ελέγχου.

Είναι με αυτό τον τρόπο που ορίζονται τα ατυχήματα και οι δυσλειτουργίες στα όσα ακολουθούν. Δεν πρόκειται για τεχνικές δυσλειτουργίες, αλλά για αποτυχημένες προσπάθειες πειθάρχησης που οδηγούν σε ανανέωση μεθόδων και σκοπών και ξανά σε νέες προσπάθειες πειθάρχησης. Με αυτή την έννοια, η «τυχαία δολοφονία» της Λεωφόρου Συγγρού ήταν τόσο «ατύχημα» όσο και η αποτυχία του αγώνα αυτοκινήτων ένα χρόνο πριν. Ο θάνατος ενός πεζού ήταν τόσο «ατύχημα» όσο και οι ακόλουθες βιαιοπραγίες εναντίον των αξιοσέβαστων αυτοκινητιστών, πράγμα που όπως είδαμε επισημάνθηκε αυτολεξεί και στη Βουλή από τον βουλευτή Φωτήλα. Εξίσου «ατύχημα» είναι και η στιγμιαία ή μόνιμη απώλεια του ελέγχου στους χώρους εργασίας των ΗΠΑ και της Ελλάδας που θα μας απασχολήσουν στα επόμενα κεφάλαια.

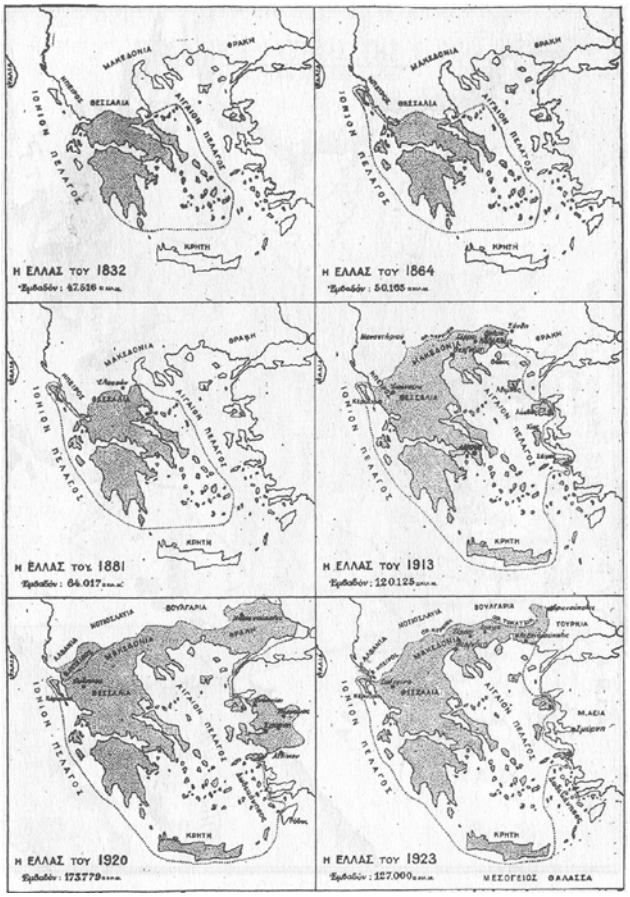
Μπορούμε τώρα να συνοψίσουμε τις προσθήκες στις μεθόδους που χρησιμοποιούνται σε αυτή την εργασία. Πρώτον, χρησιμοποιούμε την αντίληψη της ιστορίας του ελληνικού κράτους ως ιστορία πολεμικών εμπλοκών. Δεύτερον, χρησιμοποιούμε την ταξική προσέγγιση της ιστορίας των καπιταλιστικών κοινωνιών όπως εκφράζεται στο έργο του Ε. Π. Τόμσον και ενός τμήματος της διεθνούς και ελληνικής ιστοριογραφίας. Τρίτον, χρησιμοποιούμε την ειδική μαρξιστική εκδοχή των εργαλείων της ιστορίας της τεχνολογίας που περιγράφηκε στο πρώτο κεφάλαιο, καθώς και το «παγκόσμιο τεχνικό ταυτόχρονο» των αρχών του εικοστού αιώνα που όπως επισημάναμε παραπάνω, θα μας βοηθήσει να διακρίνουμε τη σχέση της ελληνικής περίπτωσης με άλλες κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, λαμβάνοντας υπ' όψη την κριτική του Λιάκου σχετικά με τις «συγκρίσεις του κακέκτυπου με τα πρότυπα». Τέταρτον χρησιμοποιούμε την έννοια της δυσλειτουργίας και του ατυχήματος όπως μόλις τις ορίσαμε, δηλαδή ως ενδείξεις ατελούς πειθάρχησης της ζωντανής εργασίας και εκκίνησης νέων προσπαθειών πειθάρχησης.

Μπορούμε τώρα, έχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο προσδιορίσει τα εργαλεία μας να προχωρήσουμε στο τρίτο κεφάλαιο και στην πραγμάτευση των σκοπών και μεθόδων της

δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Σκοπός μας θα είναι να προσδιορίσουμε το είδος του «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου» την ύπαρξη του οποιου επισημάναμε παραπάνω.

Εικόνες

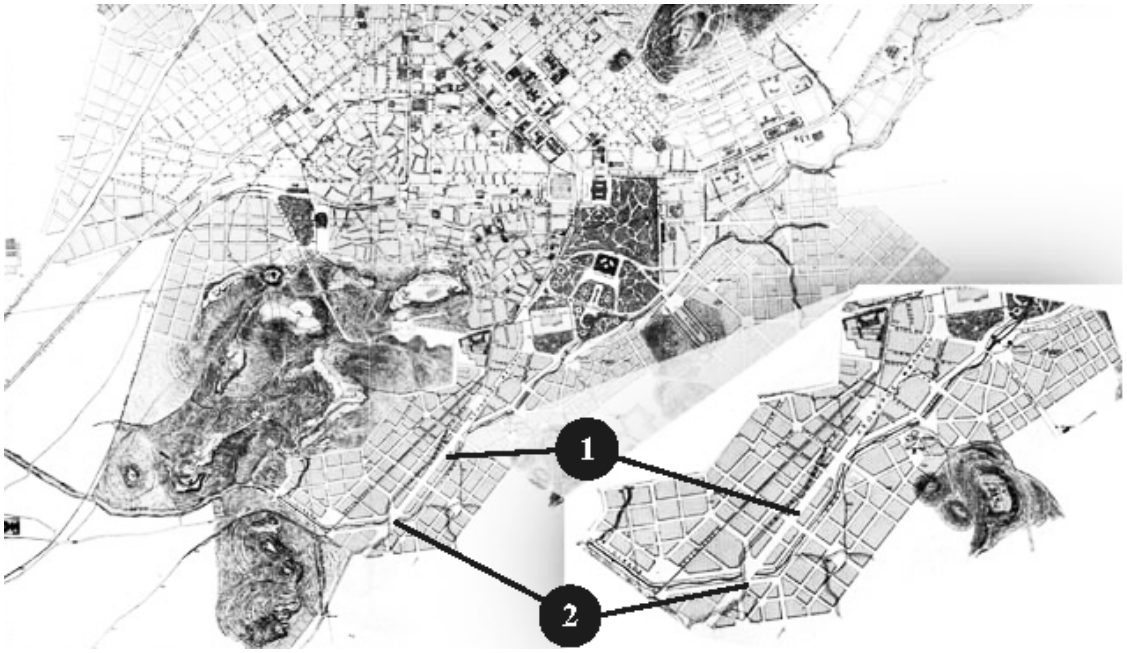
Εικόνα 2.1. *Η σταδιακή επέκταση της ελληνικής επικράτειας, 1832 - 1923*



Η επικράτεια του ελληνικού κράτους επεκτάθηκε σε διάφορες φάσεις κατά τη διάρκεια του πρώτου αιώνα της υπαρξής του. Στην περίοδο που μας απασχολεί εδώ, η βορειότερη επικράτεια ήταν η Θεσσαλία με έτος προσάρτησης 1881, όπως φαίνεται στον τρίτο από τους έξι χάρτες. Η ελληνική επικράτεια όπως διαμορφώθηκε έπειτα από τους βαλκανικούς πολέμους του 1912 - 1913 φαίνεται στον τέταρτο χάρτη.[112]

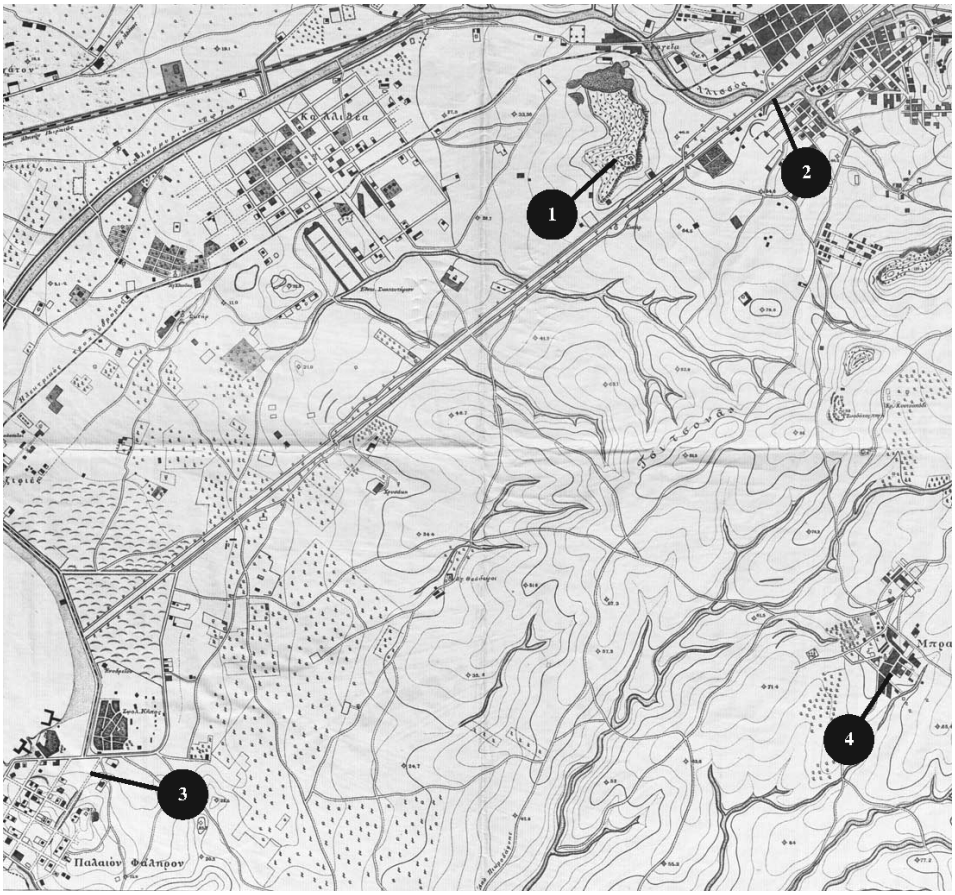
[112] Πηγή: Γιάννης Μηλιός, *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός...,* όπ. πριν (υπ. 10), σελ. 389.

Εικόνα 2.2. *Χάρτης της Αθήνας, 1910*



Εδώ η Λεωφόρος Συγγρού σημειώνεται ως Λεωφόρος Φαλήρου» (Σημείο 1).
Στη μεγέθυνση διακρίνεται η γέφυρα του Ιλισσού, όπου σκοτώθηκε η Ευφροσύνη Καλογερά (Σημείο 2).

Εικόνα 2.3. *Χάρτης της περιοχής μεταξύ Αθηνών και Φαλήρου, 1908.*



Ας σημειωθεί η κυριαρχία του άκτιστου χώρου. Διακρίνονται:

(1) Ο λόφος Ανάλατου: Εδώ έλαβε χώρα η απόπειρα δολοφονίας του Βασιλέως Γεωργίου το 1898, το πρώτο θανατηφόρο αυτοκινητιστικό ατύχημα στην Ελλάδα (ενότητα 5), καθώς και το τέλος του αγώνα αυτοκινήτων του 1906 (ενότητα 4).

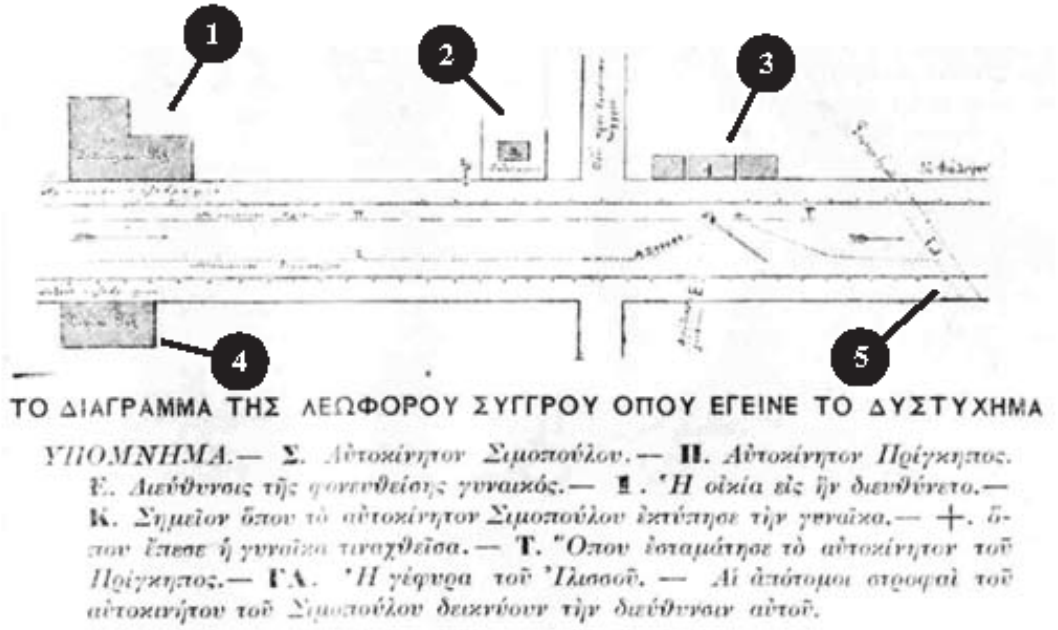
(2) Η γέφυρα του Ιλισσού κοντά στην οποία σκοτώθηκε η Ευφροσύνη Καλογερά. Το εργοστάσιο ζυθοποιίας Φιξ, από όπου και η έναρξη του αγώνα αυτοκινήτων του 1906, βρίσκεται στα βορειοανατολικά της γέφυρας.

(3) Το Παλαιό Φάληρο, η κατάληξη πολλών εκδρομών των ανώτερων τέξεων που συζητιούνται σε διάφορες ενότητες.

(4) Το Μπραχάμι, ένα «αρβανιτοχώρι», όπως αυτά που μας απασχολούν για λίγο στην ενότητα 6.[113]

[113] Πηγή των εικόνων 2 και 3: Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη...,* όπ. πριν (υπ. 29). Η επεξεργασία των χαρτών αυτού του κεφαλαίου έγινε (αφιλοκερδώς) από την Εύα Μασούρα, στην οποία επίσης οφείλω τις ευχαριστίες μου.

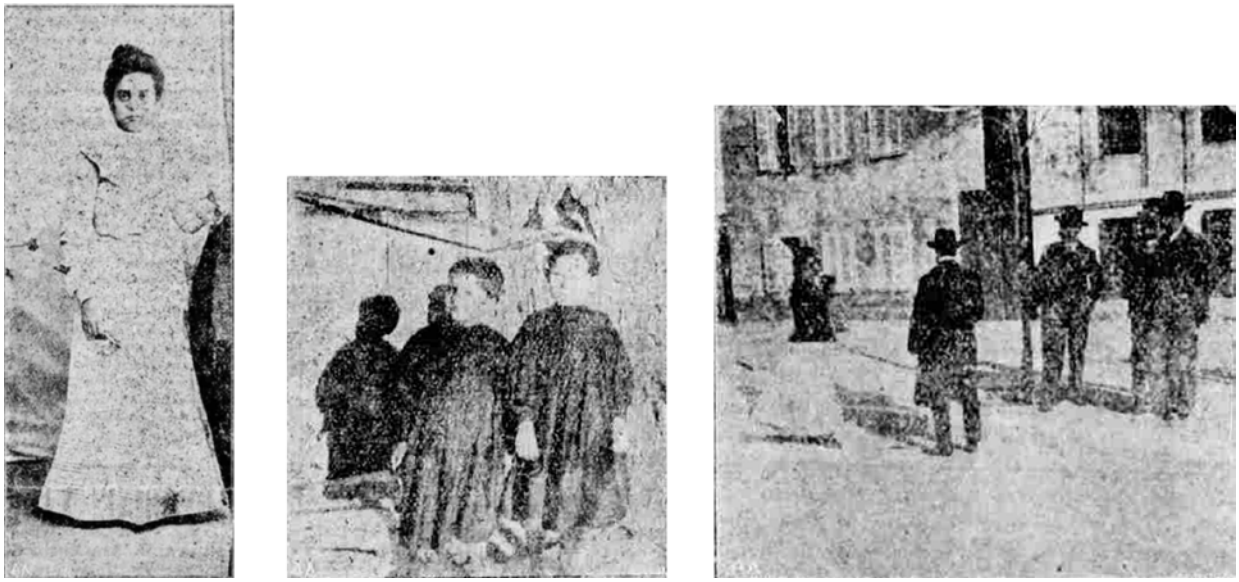
Εικόνα 2.4. *Αναπαράσταση του Δυστυχήματος.*



Εκτός από μια πρώιμη αναπαράσταση της Συγγρού ως αφηρημένου χώρου, αυτό το διάγραμμα που αναπαριστά τις συνθήκες του ατυχήματος μπορεί να μας υποψιάσει και σχετικά με τις χρήσεις της Λεωφόρου. Κοντά στη ζυθοποιία Φιξ (Σημείο 1), βρίσκουμε ένα «ζυθοπωλείον» (Σημείο 2), καθώς και διάφορες κατοικίες σε μία από τις οποίες κατευθυνόταν η Καλογερά (Σημείο 3). Επίσης διακρίνεται ο διαχωρισμός του Μεγάρου Φιξ από το Εργοστάσιο Φιξ που αναφέραμε στην υποσημείωση 39 (Σημείο 4), καθώς και η γέφυρα του Ιλισσού (Σημείο 5). Ας σημειωθεί ότι ο προσανατολισμός του διαγράμματος είναι ο αντίθετος του συμβατικού, δηλαδή το βόρειο τμήμα της λεωφόρου κοιτάζει προς το κάτω μέρος της εικόνας.[114]

[114] Πηγή: *Αλήθεια,* 11 Μαρτίου 1907.

Εικόνα 2.5. *Η Αλήθεια*



Ο φωτογράφος της εφημερίδας *Αλήθεια* μετήλθε αγνώστων μέσων προκειμένου να εξασφαλίσει τη φωτογραφία της Καλογερά (αριστερά). Επίσης ανακάλυψε τα παιδιά του Βαμβακά (στο μέσο), καθώς και την κουμπάρα του Βαμβακά (δεξιά), στο σπίτι της οποίας κατευθυνόταν η Καλογερά. Ας σημειωθεί ότι ακόμη και έπειτα από το ατύχημα, ουδείς φιλοτιμείται να χρησιμοποιήσει το πεζοδρόμιο.[115]

[115] Πηγή: *Αλήθεια,* 11 Μαρτίου 1907.

Εικόνα 2.6. *Ανακρίσεις επί δίωρον*

Ο Πρίγκηπας Ανδρέας ανακρίνεται «επί δίωρον» σχετικά με τον θάνατο της Καλογερά. Φυσικά ο «εισαγγελεύς κ. Λυκουρέζος» χρειάστηκε να μεταβεί ο ίδιος στο παλάτι για να πάρει την κατάθεση του Πρίγκηπα. Και πάλι όμως η όλη υπόθεση ήταν μάλλον ασυνήθιστη.

Εικόνα 2.7. *Η Επόμενη Κυριακή*

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘΜΟΣ 141 — [1530] ΤΙΜΗ ΕΚΑΣΤΟΥ ΦΥΛΛΟΥ ΛΕΠΤΑ 10 ΚΥΡΙΑΚΗ, 11 Μαρτίου 1907.

ΤΙΜΑΙ ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΩΝ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Τρίμηνος..... Δρ. 3 ½ .....

Εξάμηνος..... » 14 ½ Χρυσέ δρ. τ.ν..... 20

Ετησία..... » 20 ½ Χρυ! δρ. τ.ν..... 40

ΑΙ ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΑΙ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΠΡΟ ΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΤΩΝ ΦΥΛΛΩΝ ΚΑΙ ΤΟΚΑΝΓΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ Δ'. ΦΥΛΛΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΤΙΜΑΙ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΩΝ

Εἰς τὴν τὴν σελίδα ὁ στίχος..... λεπτὰ 20

Εἰς τὴν 3ην σελίδα ὁ στίχος..... » 10

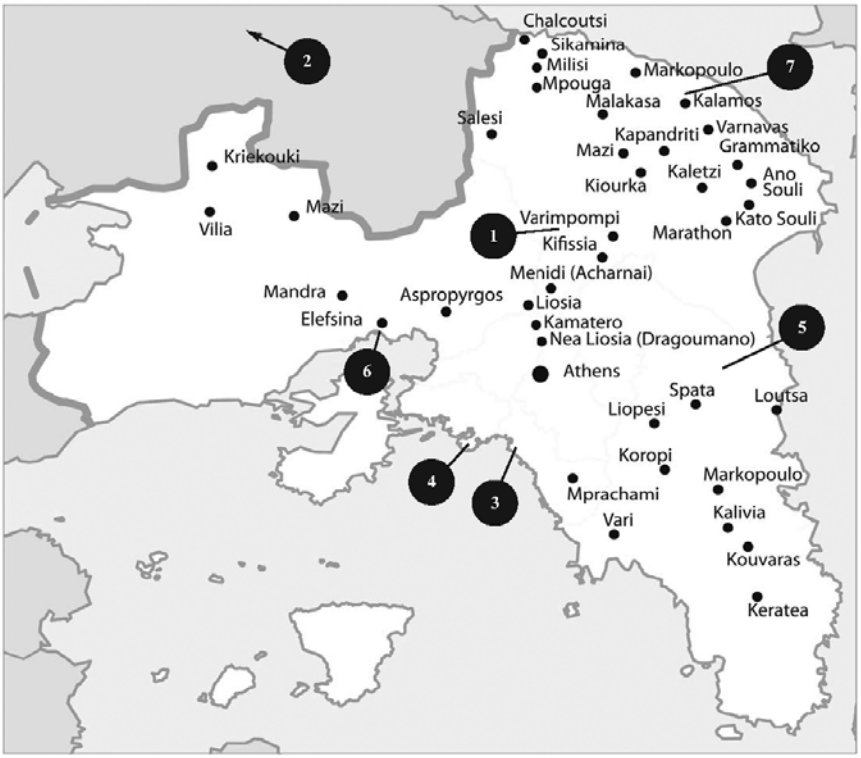
ΓΡΑΦΕΙΑ: ΟΔΟΣ ΠΑΡΘΕΝΑΓΩΓΕΙΟΥ (ΕΙΣΟΔΟΣ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 201

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ Γεωργιος Κ. Παπ

Εφημερίδα Αθήναι, Κυριακή 11 Μαρτίου 1907. Η προσπάθεια πλήρους αποτύπωσης της αθηναϊκής ταξικής διαστρωμάτωσης είναι εμφανής, με το επιδιωκόμενο μήνυμα να είναι ότι προφανώς όλοι κινδυνεύουν από το αυτοκίνητο, εκτός από τους ιδιοκτήτες του, που τίθενται εκτός κοινωνίας. Και πάλι βέβαια, οι εχθρικότερα διακείμενοι προς τις νέες μηχανές, είναι ο οργισμένος ξυπόλητος άνδρας που σκαρφαλώνει στην κολώνα, καθώς και ο «αγυιόπαις» που ως συνήθως, εμπαίζει.

Εικόνα 2.8. *Εκδρομές στα αρβανιτοχώρια*



Ορισμένα από τα αρβανιτοχώρια της Αττικής σημειώνονται μαζί με κάποιους από τους προορισμούς που μας απασχόλησαν στα πλαίσια της αφήγησης. Οι τοποθεσίες που σημειώνονται με νούμερα είναι:

(1) Το παλάτι του Τατοΐου, 20 χιλιόμετρα στα βόρεια. (2) Προς τη Θήβα, όπου το αυτοκίνητο του Πρίγκηπα Ανδρέα βγήκε προσωρινά εκτός μάχης (ενότητα 2), 100 χιλιόμετρα βοριοδυτικά. (3) Το Παλαιό Φάληρο, πάγιος προορισμός εκδρομών, 10 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά. (4) Η Φρεατίδα, ένα σημείο της κυκλικής διαδρομής που έλαβε χώρα με «αστραπιαία ταχύτητα» (ενότητα 3). (5) Το Πικέρμι, όπου τα παιδιά εκφράζονταν «εις ακατάληπτον Αλβανικήν», 40 χιλιόμετρα στα Ανατολικά. (6) Η Ελευσίνα όπου ο Διάδοχος «εμολωπίσθη παρά τον πώγωνα», 30 χιλιόμετρα στα δυτικά. (7) Ο Κάλαμος, τόπος του χωρικού Σπύρου Φαφούτη, 40 χιλιόμετρα στα βορειοανατολικά.[116]

[116] Πηγή: Γιώργος Νακρατζάς, *Η Στενή Εθνολογική Συγγένεια των Σημερινών Ελλήνων, Βουλγάρων και Τούρκων: Ήπειρος - Νότια Ελλάδα,* Εκδόσεις Μπατάβια, 1996, σελ. 85. Ο χάρτης κατασκευάστηκε ειδικά για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας ακολουθώντας τον πρόχειρο χάρτη που παρατίθεται στην πηγή, συνεπώς δεν είναι γεωγραφικά ακριβής.

Εικόνα 2.9. *Στο χάνι του Εμίν Αγά*

Στα αριστερά, ένα συνεργείο επισκευών του «όρχου αυτοκινήτων» του ελληνικού στρατού, εγκατεστημένο κάπου έξω από τα Ιωάννινα, ένα μήνα πριν από την προσάρτηση της πόλης στο ελληνικό κράτος. Η ημερομηνία είναι 1 Απριλίου 1913.

Στα δεξιά, παρόντα, πιθανόν για την ίδια φωτογράφηση, βρίσκουμε τον Μιλτιάδη Νεγρεπόντη, πιστό φίλο του αθλητισμού, μανιώδη αυτοκινητιστή και «βασικό διοργανωτή» του όρχου αυτοκινήτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τοποθεσία του συνεργείου αναφερόταν στην *Πρωία* με το τουρκικό της όνομα: «Το χάνι του Εμίν Αγά».[117]

[117] Πηγές: Αριστερά, *Πατρίς,* 1 Απριλίου 1913. Δεξιά, το λήμμα «Μιλτιάδης Νεγρεπόντης», el.wikipedia.org, <https://el.wikipedia.org.wiki/Μιλτιάδης Νεγρεπόντης> [πρόσβαση στις 11 Δεκεμβρίου 2015].

Εικόνα 2.10. *Το αυτοκίνητο του Κωνσταντίνου στους βαλκανικούς πολέμους*

Στα αριστερά, το αυτοκίνητο του – ακόμη Διαδόχου – Κωνσταντίνου κυκλοφορεί εκεί που δεν υπάρχουν δρόμοι, κατά τη διάρκεια των βαλκανικών πολέμων. Η αντίθεση μεταξύ της χρήσης για την οποία προοριζόταν αρχικά και της χρήσης που του επεφύλαξε η ιστορία είναι εμφανής από την δερμάτινη επικάλυψη των καθισμάτων. Θα αρκούσε βέβαια και μόνο το μέγεθος και η κατάσταση του τεράστιου μπροστινού λασπωτήρα που πιθανότατα έχει τοποθετηθεί εκ των υστέρων.

Στα δεξιά, ο Σταύρος Μεταξάς, «οδηγός του Κωνσταντίνου», με το έμβλημα του «όρχου αυτοκινήτων».[118]

[118] Πηγή: Δημήτρης Καμπάνης, *Αναμνήσεις του Πολέμου και της Ειρήνης...*, Γνώση, όπ. πριν (υπ. 51).

Εικόνα 2.11. *Δρόμοι στο γύρισμα του αιώνα*

Στα αριστερά, η οδός Πατησίων κάπου στη δεκαετία του 1920. Προσέξτε τον άνδρα που, σε θέση εκκίνησης, ετοιμάζεται να χυμήξει στην κυκλοφορία, στο μέσο και δεξιά της εικόνας. Στα δεξιά, δρόμος του Ντητρόιτ το 1917. Η ασάφεια στη χρήση των δρόμων οδηγεί σε παρόμοιες εικόνες, παρά τη γεωγραφική και πολιτισμική απόσταση.[119]

[119] Πηγές: Αριστερά, Μιχάλης Αρβανιτόπουλος, *Ιστορία του Ελληνικού Μοτοσυκλετισμού,* Mototech, 2006. Δεξιά, Peter Norton, «Street Rivals...», όπ. πριν (υπ. 4).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ο Φρέντερικ Τέιλορ

και η Γοητεία του «Μαγικού Αντικείμενου»

Η Σημασία της Τεϊλορικής Επανάστασης

Το όνομα του Φρέντερικ Ουίνσλοου Τέιλορ [Frederick Winslow Taylor] μπορεί να θεωρηθεί συνώνυμο της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, τουλάχιστον τόσο όσο και το όνομα του Τόμας Έντισον ή του Χένρι Φορντ. Ο Τέιλορ είναι ίσως λιγότερο γνωστός από τους άλλους δύο· δεν γέμισε τους δρόμους με πανομοιότυπα αυτοκίνητα, ούτε συνέδεσε το όνομά του με το νυχτερινό τεχνητό φως. Η συνεισφορά του αναγνωρίστηκε λιγότερο και εξυμνήθηκε ακόμη λιγότερο γιατί, όπως θα δούμε, ήταν πάντα πιο δύσκολο να αποπολιτικοποιηθεί, να φορτιστεί με αντικειμενικότητα, να γίνει αντιληπτή εκτός του χώρου όπου καταστρώθηκε και εφαρμόστηκε.

Ο χώρος ήταν ο χώρος εργασίας. Γιατί ο Τέιλορ ήταν μηχανολόγος μηχανικός· πρωταρχικό του μέλημα ήταν η εργασία και η οργάνωσή της. Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε τα κίνητρα πίσω από αυτό το βασικό μέλημα και τις μεθόδους με τις οποίες επιδιώχθηκε. Ταυτόχρονα θα μπορέσουμε να εξάγουμε συμπεράσματα σχετικά με τους σκοπούς και τις μεθόδους της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης όπως εξελίχθηκε στις ΗΠΑ, τα οποία έπειτα θα χρησιμοποιηθούν στην ελληνική περίπτωση.

3.1. Αμφιλεγόμενος εξ ορισμού

Ακόμη και σήμερα, εκατό περίπου χρόνια από τον θάνατό του, η προσωπικότητα και το έργο του Φρέντερικ Τέιλορ παραμένουν αυτό που θα έλεγε κανείς «εξόχως αμφιλεγόμενα».[1] «Παραμένουν», γιατί τέτοια ήταν από την αρχή. Ακόμη και στις αρχές του εικοστού αιώνα, ενώ ο Τέιλορ ακόμη ζούσε, έγραφε και προπαγάνδιζε, οι υποστηρικτές και οι εχθροί του είχαν ήδη σχηματίσει στρατόπεδα και οι ύμνοι ήδη διαδέχονταν τις κατάρες με κάθε ευκαιρία. Ο σεβαστός Γάλλος μεταλλουργός και μηχανικός μεταλλείων Ανρί Λεσατελιέ [Henri Le Chatelier] ανήκε αναμφίβολα στο στρατόπεδο των υποστηρικτών του Τέιλορ. Το 1912, όταν ανέλαβε να προλογίσει τη γαλλική μετάφραση των *Αρχών του Επιστημονικού Μάνατζμεντ*,[2] όπως είχε αναλάβει και γενικότερα την μετάφραση και προώθηση του έργου του Τέιλορ στη Γαλλία, ο Λεσατελιέ σύστησε τον Φρέντερικ Τέιλορ στο γαλλικό αναγνωστικό κοινό ως εξής:

---

[1] Από την βιβλιογραφία σχετικά με τον Τέιλορ, την επιστημονική οργάνωση της εργασίας και την «μανία της αποτελεσματικότητας» που κατέλαβε τις ΗΠΑ στις αρχές του εικοστού αιώνα, μπορούμε, εκτός από όσα θα αναφερθούν παρακάτω, να ξεχωρίσουμε την πρώτη εξωτερική πραγμάτευση του συστήματος Τέιλορ, Robert Hoxie, *Scientific Management and Labor*, Appleton and Company, 1920, (Α' Έκδοση, 1915). Την επίσημη βιογραφία του Τέιλορ, Frank Copley, *Frederick W. Taylor: Father of Scientific Management*, 2 Vols, Harper and Brothers, 1923. Το βιβλίο που εγκαινιάζει την ενασχόληση της ιστορίας της τεχνολογίας με τον τεϊλορισμό είναι το πρωτοποριακό Hugh G. J. Aitken, *Scientific Management in Action: Taylorism at Watertown Arsenal, 1908-1915*, Princeton University Press, 1960. Η βασική μαρξιστική προσέγγιση του τεϊλορισμού είναι το Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital: the Degradation of Work in the Twentieth Century*, Monthly Review Press, 1974. Μια μη μαρξιστική προσέγγιση του τεϊλορισμού με αξιοσημείωτη επιρροή είναι το Daniel Nelson, *Managers & Workers: Origins of the Twentieth-Century Factory System in the United States (1880-1920)*, The University of Winsconsin Press, 1995 (Α' Έκδοση 1975). Από τη σκοπιά της εργατικής ιστορίας αναντικατάστατο παραμένει το David Montgomery, *The Fall of the House of Labor: The Workplace, the State, and American Labor Activism (1865-1925)*, Cambridge University Press, 1987. Από τη σκοπιά της πολιτισμικής ιστορίας αξίζει να δει κανείς την πρωτότυπη προσέγγιση στο Cecelia Tichi, *Shifting Gears: Technology, Literature, Culture in Modernist America*, The University of North Carolina Press, 1987. Από τη σκοπιά της ιστορίας των μηχανικών σημαντικό παραμένει το David Noble, *America by Design: Science, Technology and the Rise of Corporate Capitalism*, Oxford University Press, 1979 (Α' Έκδοση, Alfred A. Knopf, Inc, 1977). Η πιο πρόσφατη βιογραφία του Τέιλορ, που χρησιμοποιείται εδώ κατά κόρον, είναι το εξαντλητικό Robert Kanigel, *The One Best Way: Frederick Winslow Taylor and the Enigma of Efficiency*, Penguin Books Ltd, 1997.

[2] Το Frederick Taylor, *The Principles of Scientific Management*, Harper & Brothers, 1919, (Α' Έκδοση 1911), είναι το γνωστότερο από τα βιβλία του Τέιλορ. Η ελληνική μετάφραση είναι το Frederick Winslow Taylor, *Αρχές Επιστημονικού Μάνατζμεντ*,(μτφρ. Ιωάννα Μπιμπλή, επ. Ιορδάνης Ψημμένος), Παπαζήσης, 2007. Εδώ χρησιμοποιείται η έκδοση στα αγγλικά. Επίσης χρησιμοποιούνται το Frederick Taylor, 'A Piece rate System: Being a Partial Solution of the Labor Problem', *Economic Studies*, Vol. 1, No. 2, June, 1896, pp. 89 - 129, το Frederick Taylor, *Shop Management*, Harper & Brothers Publishers, 1911 (Α' έκδοση, 1903) το Frederick Taylor, 'On The Art of Cutting Metals', στο: Clarence Bertrand Thompson (ed.), *Scientific Management: A Collection of the More Significant Articles Describing the Taylor System of Management*, Oxford University Press, 1914 και το Frederick Taylor, 'Why Manufacturers Dislike College Students', στο: Henry S. Munroe, Arthur L. Williston & Henry H. Norris (eds.), *Proceedings of the Society for the Promotion of Engineering Education*, Vol. XVII, Cornell University, 1910.

> Ο συγγραφέας του ανά χείρας τόμου, Φρέντερικ Ουίνσλοου Τέιλορ, είναι ο γνωστός εφευρέτης των κοπτικών εργαλείων υψηλής ταχύτητας: η εφεύρεσή του έχει επαναστατικοποιήσει το σύνολο των μηχανουργικών κατασκευών. Έχει διπλασιάσει και τριπλασιάσει την παραγωγή των εργαλειομηχανών, αυξάνοντας την ίδια στιγμή την ημερήσια παραγωγή των εργατών. (...) Δεδομένης της επίδρασης που ήδη έχει ασκήσει στη σύγχρονη βιομηχανία, οι ιδέες αυτού του μεγάλου Αμερικανού μηχανικού αναμφίβολα δικαιούνται της προσοχής μας. Πράγματι, ο ίδιος αποδίδει στις αρχές του *επιστημονικού μάνατζμεντ των μηχανουργείων* σημασία ακόμη μεγαλύτερη από εκείνη της ανακάλυψης των κοπτικών εργαλείων υψηλής ταχύτητας (...).[3]

Ο Λεσατελιέ έγραφε την εισαγωγή σε μια γαλλική μετάφραση ενός μάλλον άγνωστου στη Γαλλία συγγραφέα. Συνεπώς έπρεπε να αναδείξει τη σημασία του Τέιλορ σύντομα και κατηγορηματικά, ακόμη και στα μάτια ανθρώπων που δεν είχαν ξανακούσει το όνομα του «μεγάλου Αμερικανού μηχανικού». Η μέθοδος που χρησιμοποίησε για να ξεπεράσει το συγκεκριμένο πρόβλημα είναι ανεπαίσθητη και γι' αυτό εξαιρετικά επιτυχημένη. Η εισαγωγή του Λεσατελιέ ξεκινούσε συνδυάζοντας από την πρώτη γραμμή εκείνο που ήταν ενδεχομένως άγνωστο, δηλαδή τον Τέιλορ και τις ιδέες του, με εκείνο που ήταν σίγουρα εξαιρετικά οικείο, δηλαδή τον χώρο εργασίας, αλλά και με εκείνο που ήταν αντικειμενικό και επιθυμητό, δηλαδή την επιτάχυνση της εργασιακής διαδικασίας. Ταυτόχρονα βέβαια, επεδείκνυε τον βασικό λόγο εξ αιτίας του οποίου η ζωή και το έργο του Τέιλορ παραμένουν έως και σήμερα «αμφιλεγόμενα». Οι καινοτομίες του «μεγάλου Αμερικανού μηχανικού» αφορούσαν τον κατεξοχήν συγκρουσιακό χώρο του καπιταλιστικού συστήματος κοινωνικής οργάνωσης, τον χώρο εργασίας. Όσο πλησιάζουμε στα ενδότερα αυτού του παράξενου χώρου, εκεί όπου «απαγορεύεται η είσοδος εις τους μη έχοντας εργασία», τόσο η «επιστημονική αντικειμενικότητα» παύει να είναι δεδομένη. Και να: χάρη στις τεϊλορικές καινοτομίες (ή εξαιτίας τους), «η παραγωγή των εργαλειομηχανών διαπλασιαζόταν και τριπλασιαζόταν», η ημερήσια παραγωγή των εργατών επίσης. Αμέσως οι ενδιαφερόμενοι για τον χώρο εργασίας χωρίζονται στα δυο: σε εκείνους που κερδίζουν από την επιτάχυνση και σε εκείνους για τους οποίους η ίδια επιτάχυνση μετατρέπεται σε καθημερινή μάστιγα. Σε εκείνους που θα διαβάσουν το βιβλίο του Τέιλορ με έκδηλο ενδιαφέρον και σε εκείνους που θα το διαβάσουν με έκδηλη απέχθεια. Σε εχθρούς και σε φίλους.

---

[3] Henri Le Chatelier, 'Preface to the French Edition of "The Principles of Scientific Management" by Frederick W. Taylor' στο: Clarence Bertrand Thompson (ed.), *Scientific Management: A Collection of the More Significant Articles Describing the Taylor System of Management*, Oxford University Press, 1914, σελ. 842. Τα πλάγια στο πρωτότυπο.

Οι συζητήσεις περί της επιστημονικής συνεισφοράς του Τέιλορ είχαν εξαρχής αυτόν τον αμφίσημο, εμπόλεμο χαρακτήρα. Κάθε αναφορά στο έργο του Τέιλορ, μοιραία ξεκινά από φαινομενικά αντικειμενικά τεχνικά δεδομένα (την αύξηση των τεχνικών δυνατοτήτων, την επιτάχυνση των μηχανών, την αύξηση της παραγωγής και του ρυθμού εργασίας) και αμέσως, σχεδόν αυτόματα, εγκαλεί δύο διαφορετικές οπτικές, δύο διαφορετικές πλευρές, δύο εμπόλεμες θεάσεις του κόσμου. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, το ίδιο βιβλίο που προκαλούσε τον ενθουσιασμό του Λεσατελιέ και των αναγνωστών του, περνούσε από χέρι τεχνίτη σε χέρι μηχανουργού, οι σελίδες του τσαλακώνονταν στην πάνω γωνία ώστε να ανακαλούνται τα σημαντικά αποσπάσματα, τα περιεχόμενά του αναπαράγονταν προφορικά και γραπτά σε μηχανουργεία και σε συνδικάτα.[4] Αναμφίβολα, στις πηγές μας, οι εχθροί του Τέιλορ και των ιδεών του δεν είναι εξίσου ομιλητικοί με τους φίλους του. Τις φορές που μίλησαν πάντως, τα λεγόμενά τους έμοιαζαν με τα λόγια του Νελς Άλιφας [Nels Alifas], συνδικαλισμένου μηχανουργού που κατέθεσε σχετικά με το «σύστημα Τέιλορ» μπροστά στην αμερικανική Επιτροπή Βιομηχανικών Υποθέσεων γύρω στο 1913:

> Τώρα εμείς αρνούμαστε να αναχθούμε σε επιστημονική εξίσωση και γενικότερα δεν θέλουμε ο κόσμος να λειτουργεί σε τέτοια βάση. Πολύ περισσότερο θα προτιμούσαμε ο κόσμος να λειτουργεί σε μια βάση τέτοια που ο καθένας να μπορεί να απολαύσει κάποια από τα καλά του και αν ο λαός των Ηνωμένων Πολιτειών δεν θέλει να περάσει όλη του τη ζωή δουλεύοντας, έχει δικαίωμα να το πει, ακόμη και αν οι επιστήμονες μηχανικοί λένε πως μπορεί να κάνει πέντε φορές παραπάνω απ' όσα κάνει τώρα. Αν δεν θέλουν να το κάνουν γιατί να υποχρεωθούν να το κάνουν;[5]

«Δεν θέλουν να το κάνουν αλλά υποχρεώνονται να το κάνουν». Η διατύπωση είναι πολύ λιγότερο έντεχνη από του Λεσατελιέ, επιδεικνύει όμως ότι οι ιδέες του Φρέντερικ Ουίνσλοου Τέιλορ ήταν εξ ορισμού αμφιλεγόμενες. Γιατί αφορούσαν έναν κατ' εξοχήν χώρο διάταξης εμπόλεμων συμφερόντων, τον εργασιακό χώρο. Και γιατί συντάσσονταν με μια συγκεκριμένη μεριά αυτού του εμπόλεμου χώρου. Τελικά οι «τεχνικές ιδέες» του Τέιλορ είναι εξ ορισμού και για πάντα αμφιλεγόμενες γιατί δεν ήταν αποκλειστικά τεχνικές· ακριβέστερο θα ήταν να περιγραφούν σαν τεχνικός τρόπος άσκησης εξουσίας στο εσωτερικό του εργασιακού χώρου, ένα εξαίρετο παράδειγμα αυτού που η Γκαμπριέλ Χεκτ αποκαλεί «τεχνοπολιτική». Αλλά αυτό το συμπέρασμα και οι συνέπειές του θα εξηγηθούν καλύτερα παρακάτω. Προς το παρόν θα πρέπει να ασχοληθούμε πιο συγκεκριμένα με το είδος αυτών

[4] D. Montgomery, *The Fall...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 248. Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 179.

[5] Παρατίθεται στο D. Montgomery, *The Fall...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 248.

των ιδεών και με τις επιπτώσεις τους στον τρόπο διεξαγωγής της εργασίας στις αρχές του εικοστού αιώνα. Η βιογραφία του Τέιλορ θα χρησιμεύσει ως έναυσμα για να ξεκινήσουμε να καταλαβαίνουμε και τις ιδέες του.

3.2. Βιογραφία ενός Αμερικανού Μηχανολόγου Μηχανικού

3.2.1. Ο Τέιλορ Μηχανικός. 1856-1890

Πολλές βιογραφίες του Τέιλορ ξεκινούν με την τυπική πρόταση «ο Τέιλορ ήταν γόνος μιας εύπορης οικογένειας της Φιλαντέλφια [Philadelphia]».[6] Το πόσο ακριβώς εύποροι ήταν οι Τέιλορ ξεκαθαρίζεται σπανίως έως ποτέ, με την εξαίρεση της εξαντλητικής βιογραφίας που έγραψε ο Ρ. Κάνιγκελ [R. Kanigel] το 1997. Εκεί μαθαίνουμε ότι μόνο η αξία της ακίνητης περιουσίας του Φράνκλιν Τέιλορ, πατέρα του Φρέντερικ, ανερχόταν σε περίπου ένα εκατομμύριο δολάρια σε μια εποχή που μια εσωτερική οικιακή βοηθός πληρωνόταν με πέντε δολάρια την εβδομάδα. Ο Κάνιγκελ εκτιμά πως αυτό το ποσό αντιστοιχεί σε «δέκα με είκοσι εκατομμύρια δολάρια» του 1997.[7]

Γύρω στα 1856, έτος γέννησης του Τέιλορ, οι αρσενικοί απόγονοι των οικογενειών της κοινωνικής θέσης των Τέιλορ είχαν στρωμένο μπροστά τους ένα σίγουρο, αν και ίσως κάπως πληκτικό, μέλλον: «πρώτα σχολείο, κάποιο πτυχίο νομικής ή ιατρικής και από εκεί κι έπειτα καμία επαφή με ασθενείς ή δικαστικές αίθουσες». Οι πλούσιοι νέοι της παλιάς Φιλαντέλφια «γεννιούνταν συνταξιούχοι».[8] Ο Τέιλορ ακολούθησε πιστά αυτή την πορεία μέχρι τα δεκαοκτώ του χρόνια. Το 1874 ολοκλήρωσε την φοίτηση στην Ακαδημία Έξετερ [Exeter Academy] του Νιου Χάμπσαϊρ, έναν κατοχυρωμένο προθάλαμο της νομικής σχολής του Χάρβαρντ. Παρότι εξοικειωμένος με τα γαλλικά, τα γερμανικά, τα λατινικά, τα αρχαία ελληνικά και τα μαθηματικά, όπως συνηθιζόταν για τους ανθρώπους της τάξης του, ο Τέιλορ, την ίδια χρονιά, αντί να συνεχίσει στο Χάρβαρντ, προσελήφθη ως μαθητευόμενος στην Φέρελ & Τζόοουνς [Ferrell & Jones], ένα μικρό εργοστάσιο κατασκευής αντλιών της Φιλαντέλφια.

---

[6] Για παράδειγμα, H. Braverman, *Labor and monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 91. D. Nelson, *Managers and Workers...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 56. David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 268. Για τη βιογραφία του Τέιλορ επίσης χρησιμοποιήθηκαν τα Daniel Nelson, 'Scientific Management in Transition: Frederick W. Taylor at Johnstown, 1896', *Pennsylvania Magazine of History and Biography,* vol. 99, October 1975. Daniel Nelson, 'Taylorism and the Workers at Bethlehem Steel, 1898-1901', *The Pennsylvania Magazine of History and Biography,* vol.101, no.4, Οκτώβριος 1977. Daniel Nelson, 'The Making of a Progressive Engineer: Frederick W. Taylor', *The Pennsylvania Magazine of History and Biography,* vol.103, no.4, Οκτώβριος 1979.

[7] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 29.

[8] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 28-9.

Αυτή η φαινομενικά ασυνήθιστη στροφή στην επαγγελματική πορεία του Τέιλορ, δεν ήταν τόσο ασυνήθιστη κατά το τελευταίο τέταρτο του δέκατου ένατου αιώνα. Η πορεία προς το επάγγελμα του μηχανικού μπορούσε βέβαια, ακόμη και τότε, να περάσει από αξιοπρεπή ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Εξίσου αξιοπρεπής όμως, και απ' ό,τι φαίνεται αρκετά συνηθισμένη ακόμη και για γόνους των ανωτέρων τάξεων, ήταν η μαθητεία σε χώρους εργασίας υπό την επίβλεψη μαστόρων.[9] Όπως συνηθιζόταν σε τέτοιες περιπτώσεις, το εργοστάσιο αντλιών όπου ο Τέιλορ ξεκίνησε τη μαθητεία του ήταν ιδιοκτησία οικογενειακών φίλων. Ο Τέιλορ μαθήτευσε για τέσσερα χρόνια δίπλα στους μάστορες της Φέρελ & Τζόουνς, πρώτα σαν καλουπατζής στο χυτήριο κι έπειτα σαν μηχανουργός.

Ακόμη και στο τέλος της μαθητείας του δεν πληρωνόταν περισσότερο από τρία δολάρια την εβδομάδα. Αλλά είχε αποκομίσει σοβαρά μη χρηματικά κέρδη. Πρώτα, η τριβή με τους εργάτες τού είχε μάθει ότι υπήρχε ένας άλλος κόσμος πέρα από τα συγυρισμένα σαλόνια των ανθρώπων της τάξης του, ένας κόσμος ανθρώπων που, «παρότι δεν μιλούν με το ορθό συντακτικό, παρότι μασούν ταμπάκο, παρότι σέρνονται στο δρόμο με γρασωμένες φόρμες», μπορούσαν από διάφορες απόψεις να αποδειχθούν «πολύ πιο έξυπνοι» από τον ίδιο.[10] Έπειτα, είχε κάνει τα πρώτα του βήματα σε ένα γνωστικό πεδίο που ήταν ό,τι πιο τεχνικά προηγμένο είχε να προσφέρει η εποχή. Το 1874, οι τέχνες και οι τεχνικές του μηχανουργείου, η τεχνολογική και εργασιακή περιπέτεια της κοπής των μετάλλων, θεωρούνταν – και πιθανόν ήταν – ό,τι σημαντικότερο μπορούσε να κάνει κανείς εντός ενός εργασιακού χώρου. Οι μηχανές που ταιριάζουν κάτω από την ταμπέλα «εργαλειομηχανή», δηλαδή οι πλάνες, οι φρέζες, τα δράπανα, οι πρέσες και πάνω απ' όλα ο βασιλιάς τόρνος, ήταν μηχανές σχεδόν μαγικές μέσα στην περιπλοκότητα και τις περίπου άπειρες δυνατότητές τους. Ακούγεται κάπως παράδοξο όταν λέγεται σήμερα, στην «εποχή των υπολογιστών», αλλά είναι γεγονός: οι εργαλειομηχανές ήταν (ακόμη είναι) οι κατ' εξοχήν μηχανές που μπορούσαν να κατασκευάσουν άλλες μηχανές, οι μοναδικές μηχανές που μπορούσαν να κατασκευάσουν ακόμη και τον ίδιο τους τον εαυτό. Η μαθητεία του Τέιλορ ήταν μια μαθητεία στον κόσμο των μέσων παραγωγής που παράγουν μέσα παραγωγής και ταυτόχρονα μια μαθητεία στον κόσμο των ανθρώπων που τα χειρίζονταν, στον κόσμο δίχως τον οποίο «η σύγχρονη βιομηχανική κοινωνία απλά δεν θα υπήρχε».[11] Καθόλη τη διάρκεια της ζωής του ο Τέιλορ δεν έχανε ευκαιρία να επισημάνει αυτή του την εγγύτητα με τον κόσμο των μαστόρων εργατών του μηχανουργείου και των μαγικών μηχανών τους. Άλλωστε ήταν ακριβώς αυτοί, η

---

[9] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 108.

[10] Frederick Taylor, 'Why Manufacturers Dislike College Students...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 85.

[11] Roderick Floud, *The British Machine Tool Industry (1850-1914)*, Cambridge University Press, 1976, σελ. 1.

τέχνη τους και ο έλεγχός τους επί του χώρου εργασίας που αποτελούσαν τον βασικό στόχο των επιστημονικών του αναζητήσεων.

Εξοπλισμένος με αυτές τις βασικές γνώσεις που τότε προφανώς χρειάζονταν τέσσερα χρόνια σκληρής απλήρωτης δουλειάς για να αποκτηθούν, το 1878 ο Τέιλορ εγκατέλειψε την Φέρελ & Τζόουνς και προσελήφθη στη χαλυβουργία Μίντβεϊλ [Midvale Steel Co.], μια πολύ μεγαλύτερη εταιρεία μηχανουργικών και μεταλλουργικών κατεργασιών που επίσης ανήκε σε οικογενειακούς φίλους. Το 1879 είχε ήδη γίνει επιστάτης μιας ομάδας εργατών του μηχανουργείου και το 1880, σε ηλικία εικοσιτεσσάρων ετών, μπορούσε να απευθύνει στην ιδιοκτησία της εταιρείας ένα αίτημα εκκίνησης πειραμάτων με αντικείμενο την «βέλτιστη» διάταξη των ιμάντων μετάδοσης της κίνησης στο εσωτερικό του εργοστασίου, καθώς και την «βέλτιστη» ταχύτητα κατεργασίας των μετάλλων στον τόρνο αναλόγως των υπόλοιπων μεταβλητών συντελεστών της κατεργασίας. Αυτά τα πειράματα, που θα συνεχίζονταν με διαλείμματα για τα επόμενα είκοσι χρόνια, χρησιμοποιήθηκαν, μεταξύ άλλων, για την τυπική επικύρωση των γνώσεων που ήδη είχε αποκτήσει δουλεύοντας. Το 1883 ο Τέιλορ χρησιμοποίησε τα αποτελέσματα εκείνων των πρώτων πειραμάτων για να αποκτήσει το πτυχίο του Μηχανολόγου Μηχανικού από το Τεχνολογικό Ινστιτούτο Στήβενς [Stevens Institute of Technology] της Νέας Υόρκης, δίχως να παρατήσει την δεκάωρη εξαήμερη δουλειά του στη Μίντβεϊλ, γεγονός που μας δίνει να καταλάβουμε ότι πιθανότατα ουδέποτε επισκέφθηκε τις αίθουσες ή τα εργαστήρια του ινστιτούτου.[12]

Παρότι είναι μάλλον αδύνατον να ανασυστήσει κανείς λεπτομερώς την επαγγελματική του πορεία, είναι γεγονός ότι στα περίπου δώδεκα χρόνια που μεσολαβούν από το 1878 έως το 1890, ο Τέιλορ δούλεψε στη Μιντβέιλ Στηλ, ανελισσόμενος στις διάφορες θέσεις ευθύνης της εταιρείας με τρόπο που μόνο οι οικογενειακές σχέσεις μπορούσαν να εγγυηθούν. Από επιστάτης το 1880, έγινε μηχανουργός [master mechanic], αρχισχεδιαστής [chief draftsman] και τελικά, το 1887, αρχιμηχανικός [chief engineer] της εταιρείας. Παράλληλα, τα πειράματα συνεχίζονταν· τώρα είχαν περάσει πέρα από τη διάταξη των ιμάντων μετάδοσης της κίνησης και την ταχύτητα κατεργασίας του τόρνου στον ίδιο τον ρυθμό της ανθρώπινης εργασίας. Κατά τη διάρκεια της θητείας του στη Μίντβειλ ο Τέιλορ ξεκίνησε να παρατηρεί την εργασία των μηχανουργών που είχε στην επίβλεψή του και ανακάλυψε την ιδέα που αργότερα θα θεωρούνταν το εμβληματικό στοιχείο του συστήματός του. Την νοητή κατάτμηση της εργασιακής διαδικασίας σε κομμάτια και την χρονομέτρηση των κομματιών ώστε να προκύψει ο «βέλτιστος συνολικός χρόνος εργασίας». Τα αποτελέσματα των πειραμάτων του χρησιμοποιήθηκαν αρχικά για τον προφανή σκοπό της εντατικοποίησης της εργασίας στο εσωτερικό της Μίντβειλ. Σταδιακά όμως, συστηματικοποιήθηκαν, καταλογογραφήθηκαν και μετατράπηκαν σε κάτι που λίγα χρόνια μετά θα μπορούσε να πλασαριστεί σαν «επιστήμη της

[12] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 180-84.

βέλτιστης διεξαγωγής της εργασίας». Το 1890, όταν οι οικογενειακοί φίλοι των Τέιλορ πούλησαν την εταιρεία και ο Τέιλορ παραιτήθηκε, είχε μετατραπεί σε κάτι περισσότερο από απλό μηχανικό. Ήδη η φήμη του ήταν εκείνη του «εξαίρετου τεχνικού, αλλά και του δυναμικού, πρωτοπόρου διοικητικού στελέχους».[13]

3.2.2. Ο Τέιλορ Σύμβουλος Επιχειρήσεων (1890-1901)

Βέβαια, η «φήμη» του Τέιλορ δεν οφειλόταν αποκλειστικά στις εξαιρετικές του ικανότητες. Η Μιντβέιλ έφτιαχνε καλούπια για τα κανόνια του αμερικανικού ναυτικού, που εν τω μεταξύ πραγματοποιούσε τη μετάβαση από το ξύλο στον χάλυβα. Συνεπώς ο αρχιμηχανικός της διέθετε «εκτενείς διασυνδέσεις τόσο στην Ουάσιγκτον όσο και στη Φιλαδέλφια και κανένα πρόβλημα εύρεσης εργασίας».[14] Η πρώτη δουλειά που ανέλαβε μετά τη Μίντβέιλ ήταν το στήσιμο ενός εργοστάσιου παραγωγής χαρτοπολτού στα δάση του Μέιν [Maine] για λογαριασμό ορισμένων από τους πιο διάσημους χρηματοδότες της Ουώλ Στρητ [Wall Street], ο σημαντικότερος από τους οποίους ήταν ο Τζ. Π. Μόργκαν [J. P. Morgan]. Έπειτα από τρία χρόνια προσπάθειας το εγχείρημα κρίθηκε παταγωδώς αποτυχημένο και ο Τέιλορ, που εν τω μεταξύ είχε επενδύσει και χάσει αρκετές δεκάδες χιλιάδες δολάρια στην επιχείρηση, αποφάσισε να μετατραπεί σε ελεύθερο επαγγελματία.[15]

Η κάρτα του τώρα έγραφε «μηχανικός συμβουλευτικής επιχειρήσεων» [consulting engineer] με ειδικότητα «την συστηματοποίηση της διοίκησης μηχανουργείων» καθώς και τα «λειτουργικά έξοδα». Αυτός ο προικισμένος με χαρακτηριστική ευρύτητα επαγγελματικός προσδιορισμός εφαρμόστηκε ελεύθερα τα επόμενα χρόνια. Από το 1893 έως το 1901 ο Τέιλορ συμβούλεψε επιχειρηματίες σχετικά με τη σύσταση καρτέλ, οργάνωσε ένα δίκτυο βιομηχανικής κατασκοπείας πληρώνοντας ο ίδιος τους κατασκόπους και πουλώντας τις πληροφορίες στους διάφορους πελάτες του, παρουσίασε άρθρα μπροστά στην Αμερικανική Εταιρεία Μηχανολόγων Μηχανικών [American Society of Mechanical Engineers, ASME], κυρίως όμως πήδηξε από ναυπηγείο σε μηχανουργείο, και από αποθήκη μετάλλων σε εταιρεία κατασκευής μεταλλικών σφαιριδίων για ρουλμάν, αναδιοργανώνοντας παραγωγικές μεθόδους, επιταχύνοντας ρυθμούς εργασίας και αμοιβόμενος με την ημέρα. Ο βαθμός επιτυχίας του κυμαινόταν από τα εγκάρδια συγχαρητήρια του εργοδότη μέχρι την πολλές φορές άκομψη απόλυση· οι αμοιβές του από την άλλη ήταν σε κάθε περίπτωση πολλαπλάσιες

[13] D. Nelson, *Managers and Workers...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 57.

[14] Daniel Nelson, 'The Making of a Progressive Engineer...', όπ. πριν, (υπ. 6), σελ. 450.

[15] Daniel Nelson, 'The Making of a Progressive Engineer...', όπ. πριν, (υπ. 6), σελ. 451.

εκείνων που θα μπορούσε να αποκομίσει οποιοδήποτε ανώτερο στέλεχος επιχείρησης για τον ίδιο χρόνο εργασίας.[16]

Η τελευταία από τις δουλειές που ανέλαβε ο Τέιλορ κατ' αυτόν τον τρόπο ήταν η αναδιοργάνωση της χαλυβουργίας Μπέθλεεμ [Bethlehem Steel] στην Πενσιλβάνια [Pennsylvania]. Ήταν η δουλειά που αποτέλεσε την κορύφωση της επαγγελματικής του καριέρας. Η Μπέθλεεμ ήταν μία από τις μεγαλύτερες χαλυβουργίες της εποχής· πουλούσε προϊόντα σιδήρου και χάλυβα για στρατιωτική χρήση (από χαλυβδόφυλλα μέχρι κανόνια), οπότε ευημερούσε, ακόμη περισσότερο απ' ό,τι η Μίντβειλ, συνεισφέροντας στην μετάβαση του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού από τα ξύλινα στα μεταλλικά πλοία. Επίσης ταλανιζόταν από τα προβλήματα «αναποτελεσματικότητας», «οπισθοδρομικής διοίκησης» και «νεποτισμού» που πολλές φορές συνοδεύουν το μεγάλο μέγεθος και την ανάληψη κρατικών συμβολαίων. Στα μέσα της δεκαετίας του 1890 η εταιρεία κατέστη ύποπτη κερδοσκοπίας εις βάρος του αμερικανικού δημοσίου και το Κονγκρέσο αποφάσισε μείωση των τιμών, απειλώντας ότι θα ιδρύσει μια χαλυβουργία κρατικής ιδιοκτησίας.[17] Ο Τέιλορ προσελήφθη στην Μπέθλεεμ τον Μάιο του 1898, μεσούντος του ισπανοαμερικανικού πολέμου, άρα και των σχετικών παραγγελιών, και παρέμεινε έως το 1901, με στόχο, ως συνήθως, την αναδιοργάνωση του μηχανουργείου, την εγκατάσταση ενός συστήματος δουλειάς με το κομμάτι και τη μείωση των λειτουργικών εξόδων. Στην Μπέθλεεμ ο Τέιλορ βρήκε ένα σχετικά ευνοϊκό περιβάλλον, καθώς και μια διοίκηση πρόθυμη να ξοδέψει χρήμα για να χρηματοδοτήσει καινοτομίες, πειράματα και ακριβούς «επιστημονικούς συνεργάτες». Κυρίως όμως βρήκε έναν εργασιακό χώρο πολύπλευρο και ευμεγέθη, με πέντε έως έξι χιλιάδες εργάτες και εργασίες που κυμαίνονταν από το απλό χειρωνακτικό κουβάλημα σιδηροχελώνων [pig iron] μέχρι τις πιο περίπλοκες κατεργασίες μετάλλων. Από το 1893 και μετά, τα πειράματά του γύρω από την «βέλτιστη εκτέλεση των εργασιών» είχαν συνεχιστεί με δικά του έξοδα και δικούς του υπαλλήλους. Στην Μπέθλεεμ όμως ξανάρχισαν με τρόπο πολύ πιο συστηματικό και -το σημαντικότερο- με εταιρική, έμμεσα κρατική, χρηματοδότηση.

Τα πρώτα του πειράματα, που αποδείχθηκαν και τα πλέον προσοδοφόρα, αφορούσαν την ταχύτητα κατεργασίας του τόρνου και το υλικό κατασκευής των κοπτικών εργαλείων. Σε συνεργασία με τον βετεράνο μηχανουργό της Μπέθλεεμ Μόνσελ Ουάιτ [Maunsel White] έστησαν έναν πειραματικό τόρνο σε μια γωνιά του μηχανουργείου νούμερο 2 της Μπέθλεεμ,

---

[16] Η ζωή του Τέιλορ ως πολυάσχολου ελεύθερου επαγγελματία μεταξύ 1890 και 1901 περιγράφεται με εξαιρετική λεπτομέρεια στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 233-426. Επίσης στο Frank Copley, *Frederick W. Taylor...*, όπ. πριν, (υπ. 1), vol. 1, σελ. 345-467. Για μια προσέγγιση ενός λιγότερου γνωστού επεισοδίου της συγκεκριμένης περιόδου, Daniel Nelson, 'Scientific Management in Transition... όπ. πριν, (υπ. 6).

[17] Ίσως γι' αυτό η εταιρεία μετονομάστηκε από Bethlehem Iron σε Bethlehem Steel το 1899, λίγο μετά την πρόσληψη του Τέιλορ. Frank Copley, *Frederick W. Taylor...*, όπ. πριν, (υπ. 1), vol. 2, σελ. 3-25. Επίσης Daniel Nelson, 'Taylorism and the Workers at Bethlehem Steel, 1898-1901' όπ. πριν, (υπ. 6).

που τότε θεωρούνταν ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Ο τόρνος τους χρησιμοποιήθηκε για να εξετάσει την σκληρότητα και την αντοχή κοπτικών εργαλείων αναλόγως της θερμικής κατεργασίας του χάλυβα από τον οποίο ήταν κατασκευασμένα. Μεταξύ του Οκτωβρίου και του Νοεμβρίου του 1898, οι Τέιλορ και Ουάιτ πειραματίστηκαν με τον χάλυβα χρωμίου - βολφραμίου των κοπτικών εργαλείων που παρήγαγαν οι παλιοί εργοδότες του Τέιλορ στη Μιντβέιλ. Ανακάλυψαν ότι αν αυτός ο χάλυβας θερμαινόταν κοντά στο σημείο τήξης του, δεν καταστρεφόταν, όπως ήταν έως τότε γενικά αποδεκτό, αλλά αντιθέτως αποκτούσε σκληρότητα και αντοχή τέτοια που να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για κατεργασίες με ταχύτητες διπλάσιες έως τετραπλάσιες από τις συνηθισμένες.[18]

Χρειάζονται λίγα ακόμη λόγια για να αντιληφθούμε τη σημασία αυτής της ανακάλυψης. Ο ταχυχάλυβας [high speed steel] των Ουάιτ και Τέιλορ αφορούσε την αιχμή της τεχνολογίας των αρχών του εικοστού αιώνα, δηλαδή την τεχνολογία των εργαλειομηχανών. Εφαρμοζόταν στον στρατηγικά σημαντικότερο τομέα της καπιταλιστικής παραγωγής, δηλαδή στην παραγωγή μέσων παραγωγής. Δεν αύξανε την παραγωγή κατά είκοσι ή τριάντα τοις εκατό, αλλά κατά τριακόσια και τετρακόσια τοις εκατό. Όταν παρουσιάστηκαν στην Διεθνή έκθεση των Παρισίων του 1900, τα «κοπτικά εργαλεία υψηλής ταχύτητας Τέιλορ-Ουάιτ» κατέπληξαν τους πάντες, τόσο που τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά μηχανουργεία έστελναν δέκα δέκα τους επιστάτες τους για να διαπιστώσουν αυτοπροσώπως αν το θαύμα είχε όντως συμβεί.[19] Το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας που απέκτησε ο Τέιλορ στις 10 Αυγούστου του 1900 για την νέα τεχνική κατεργασίας χάλυβα, παρότι μοίραζε τα κέρδη στα δύο με τον Ουάιτ, υπήρξε αστείρευτη πηγή εσόδων της οικογένειας Τέιλορ, μέχρι που καταργήθηκε έπειτα από μια ατυχή σειρά δικαστικών αποφάσεων.

Από την άλλη, η καινοτομία του χάλυβα υψηλής ταχύτητας δεν μπορούσε να εφαρμοστεί δίχως ευρύτερες αλλαγές στην οργάνωση και τον εξοπλισμό του μηχανουργείου. Μπορεί ο νέος χάλυβας να επέτρεπε την κατεργασία με ταχύτητα τριπλάσια ή τετραπλάσια της συνηθισμένης, αλλά οι μηχανές ήταν σχεδιασμένες για να δουλεύουν με την παλιά ταχύτητα και ισχύ. Τα πάντα, από τους ιμάντες μέχρι τους εσωτερικούς μηχανισμούς μετάδοσης της κίνησης και από το μέγεθος της εργαλειομηχανής μέχρι την συνολική

---

[18] Σύμφωνα με τις σχετικές αφηγήσεις, η ανακάλυψη των Ουάιτ και Τέιλορ είχε έως τότε περάσει απαρατήρητη για δύο λόγους. Πρώτον, γιατί τα εργαλεία μέτρησης τόσο υψηλών θερμοκρασιών ήταν εξαιρετικά σπάνια και η μέτρηση της θερμοκρασίας γινόταν με το μάτι, αναλόγως του χρώματος που έπαιρνε ο χάλυβας. Δεύτερον και σημαντικότερο γιατί υπάρχει μια θερμοκρασιακή περιοχή (μεταξύ 1550 και 1725 βαθμών Φάρενάιτ ή 840 και 940 βαθμών Κελσίου), δηλαδή πολύ χαμηλότερα από το σημείο τήξης, εντός της οποίας ο χάλυβας όντως «καίγεται», δηλαδή δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κοπή μετάλλων. Αν όμως η θερμική κατεργασία συνεχιστεί πέρα από αυτή την περιοχή, η σκληρότητα και η αντοχή του χάλυβα επανέρχονται και μάλιστα μεγιστοποιούνται κοντά στο σημείο τήξης. Όπως κάθε εξήγηση ιστορικών διαδικασιών με τεχνικούς όρους, έτσι και αυτή ανοίγει μια πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση, η οποία δεν θα μας απασχολήσει εδώ. Για παράδειγμα τέτοιας επιχειρηματολογίας, R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 325-328.

[19] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 344.

ιπποδύναμη του εργοστασίου έπρεπε να αλλάξουν προκειμένου οι δυνατότητες των νέων κοπτικών εργαλείων να χρησιμοποιηθούν σε όλο τους το εύρος.[20] Και πάνω από όλα αυτά προέβαλλε το μόνιμο εμπόδιο: οι χειριστές των εργαλειομηχανών, οι παγιωμένες μέθοδοί τους, οι γνώμες και τα συμφέροντά τους σχετικά με την παραγωγική διαδικασία.

Από τη σκοπιά της διοίκησης, το πρόβλημα είχε δύο όψεις σφιχτά πεπλεγμένες μεταξύ τους. Πρώτα η τεχνική όψη: ποια ακριβώς ήταν τα όρια των τεχνικών δυνατοτήτων των εργαλειομηχανών; ποια η μέγιστη ταχύτητα πρόωσης και περιστροφής, ποιο το μέγιστο βάθος κοπής που μπορούσε να αντέξει το κοπτικό εργαλείο; Δίπλα σε αυτά τα τεχνικά ερωτήματα, προέβαλλε, ακόμη πιο περίπλοκη, η πολιτική όψη: τα όρια των δυνατοτήτων των μηχανών δεν προσδιορίζονταν με αποκλειστικά φυσικο - μηχανικό τρόπο. Σημαντικό κομμάτι τους ήταν η απροθυμία των μηχανουργών να δουλέψουν τις μηχανές με τους επιθυμητούς ρυθμούς. Τα τεϊλορικά πειράματα σχετικά με τις εργαλειομηχανές ήταν μια συνειδητή προσπάθεια να απεμπλακούν τα δύο τμήματα του προβλήματος προς όφελος της διοίκησης. Τα τεχνικά όρια των μηχανών έπρεπε να προσδιοριστούν καθεαυτά, δίχως την παρεμβολή της ζωντανής εργασίας, δηλαδή των συνηθειών, της συνείδησης, ακόμη και των κοινωνικών περιορισμών του χειριστή και έπειτα να επιβληθούν στην ζωντανή εργασία με μεθόδους επιτήρησης, πειθάρχησης και καταναγκασμού.

Τα πειράματα του Τέιλορ σχετικά με την πρόωση και την ταχύτητα περιστροφής των εργαλειομηχανών αναλόγως κατεργασίας είχαν τώρα φτάσει στο σημείο όπου μπορούσαν να συνοψιστούν σε διαγράμματα και πίνακες. Αλλά η εφαρμογή αυτών των πινάκων και διαγραμμάτων στις καθημερινές εργασίες του μηχανουργείου παρέμενε δύσκολη και τόσο χρονοβόρα που καταντούσε απαγορευτική. Ο Καρλ Μπαρθ [Carl Barth], Νορβηγός μηχανικός και μαθηματικός, προσελήφθη στη χαλυβουργία Μπέθλεεμ τον Μάρτιο του 1899. Η δουλειά που του ανατέθηκε ήταν να κωδικοποιήσει τα αποτελέσματα των τεϊλορικών πειραμάτων και να τα εγγράψει στις υπολογιστικές μηχανές των αρχών του εικοστού αιώνα, δηλαδή σε υπολογιστικούς κανόνες.

Όπως τα περισσότερα από τα επιτεύγματα που συνοδεύουν την καριέρα του Τέιλορ, το εγχείρημα του Μπαρθ είχε χαρακτήρα περισσότερο πολιτικό παρά τεχνικό. Οι λογαριθμικοί κανόνες που παρουσίασε στον ενθουσιασμένο Τέιλορ, έπειτα από δουλειά κάποιων μηνών, ήταν μοναδικής χρήσης· ο καθένας τους μπορούσε να υπολογίσει την ταχύτητα πρόωσης και περιστροφής αναλόγως του βάθους κοπής και της σκληρότητας του υπό κατεργασία μετάλλου για μια συγκεκριμένη εργαλειομηχανή του μηχανουργείου νούμερο 2 της Μπέθλεεμ. Η βασική επιδίωξη ήταν σαφής: στο εξής, οι μηχανουργοί του μηχανουργείου

[20] Σύμφωνα με τον David Landes η ισχύς των μηχανών έπρεπε να τετραπλασιαστεί έως και να εξαπλασιαστεί προκειμένου να μπροούν να εκμεταλλευθούν τις δυνατότητες του ταχυχάλυβα. David Landes, *The Unbound Prometheus: Technological Chanege and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*, Cambridge university Press, 1988, (Α’ Έκδοση 1969), σελ. 297.

νούμερο 2 δεν θα μπορούσαν να αποδώσουν τους αργούς ρυθμούς τους στις χαμηλές δυνατότητες των μηχανών. Ο καθένας εφοδιασμένος με τον λογαριθμικό κανόνα του Μπαρτ που αντιστοιχούσε στη μηχανή του, θα ήταν αναγκασμένος να ακολουθεί τις ταχύτητες, άρα και τους χρόνους, που επιβαλλόταν από τη χρήση της υπολογιστικής μηχανής. Το μηχανουργείο νούμερο 2, που παλιά ήταν γνωστό ως το βασικό σημείο καθυστέρησης ολόκληρης της παραγωγικής διαδικασίας της Μπέθλεεμ, τώρα θα δούλευε με τους «βέλτιστους χρόνους».

Η ίδια επιδίωξη πολιτικής κυριαρχίας στον εργασιακό χώρο εκφράστηκε και σε χώρους εκτός του μηχανουργείου νούμερο 2 της Μπεθλεεμ. Για λόγους που θα γίνουν σαφέστεροι παρακάτω, η ανειδίκευτη εργασία είχε αρχίσει να ενδιαφέρει τον Τέιλορ εξίσου με την εργασία των μηχανουργών. Χάρη στο μέγεθος και την περιπολοκότητα των εργασιών της, η Μπέθλεεμ διέθετε έναν χώρο εξαιρετικά κατάλληλο για την διεξαγωγή πειραμάτων σχετικά με την ανειδίκευτη εργασία. Πράγματι, οι τεράστιοι εξωτερικοί χώροι του εργοστασίου χρησιμοποιούνταν για την αποθήκευση σιδήρου σε μορφή σιδηροχελώνας. Κάθε μια από αυτές τις σιδηροχελώνες είχε βάρος σαράντα έξι κιλά και η διαχείριση, ή για να το πούμε απλά, το κουβάλημά τους, είχε ανατεθεί σε ανειδίκευτους εργάτες που εργάζονταν χωρισμένοι σε ομάδες. Ο Τέιλορ και οι συνεργάτες του επέκτειναν τα πειράματά τους από το μηχανουργείο νούμερο 2 στην αυλή. Τα αποτελέσματα όσον αφορά το κουβάλημα στην αυλή της Μπέθλεεμ παραμένουν έως και σήμερα θέμα συζήτησης. Τα αποτελέσματα όσον αφορά την προπαγανδιστική φιλολογία του «συστήματος Τέιλορ» από την άλλη, υπήρξαν θεαματικά. Από τα πειράματα στην αυλή της Μπέθλεεμ προέκυψε η ιστορία του «εργάτη Σμιντ» [Schmidt] που, υπό την σοφή καθοδήγηση του Τέιλορ, τετραπλασίασε την παραγωγή του με μόλις 60% αύξηση του μισθού, ίσως το πιο δημοφιλές παραμύθι στην ιστορία της βιομηχανικής κοινωνιολογίας.[21]

Εν ολίγοις, από πολλές πλευρές, η παραμονή του Τέιλορ στην χαλυβουργία Μπέθλεεμ στέφθηκε από αδιαμφισβήτητη επιτυχία. Από άλλες πλευρές, ωστόσο, όχι και τόσο. Οπωσδήποτε, η εισαγωγή των υπολογιστικών κανόνων, τα πειράματα με τον χάλυβα των κοπτικών εργαλειών, ακόμη και τα πειράματα με τους κουβαλητές της αυλής, στα χρόνια που ακολούθησαν μετατράπηκαν σε πασίγνωστες ιστορίες και κατέληξαν σε πολιτικές και τεχνικές καινοτομίες. Απ' ό,τι φαίνεται όμως, η ίδια η χαλυβουργία Μπεθλεεμ έμεινε πολύ λιγότερο ικανοποιημένη από τις υπηρεσίες του Τέιλορ από ό,τι οι μετέπειτα αναγνώστες του. Οι μηχανουργοί αρνούνταν να συμμορφωθούν με τις εντολές των λογαριθμικών κανόνων του Μπαρτ και η παραγωγή του μηχανουργείου νούμερο 2, τα προβλήματα του οποίου είχαν

[21] Για τη δημοτικότητα της ιστορίας του Σμιντ και την άκριτη αναπαραγωγή της από διασημους κοινωνιολόγους και ειδικούς της εργασίας, δες H. Braverman, *Labor and monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 106-108.

αρχικά φέρει τον Τέιλορ στην Μπέθλεεμ, ακόμη και στην περίοδο 1900 - 1901, «παρέμενε περίπου ίδια με εκείνη των πέντε προηγούμενων χρόνων».[22] Στις αρχές του Μάρτη του 1901, ο Ρόμπερτ Σάιρ [Robert Sayre], ένα από τα διευθυντικά στελέχη της Μπέθλεεμ επισκέφθηκε το μηχανουργείο νο. 2, μαζί με άλλα δύο από τα στελέχη των ηγετικών κλιμακίων της εταιρείας. «Δεν βλέπω που ακριβώς έχει πάει το ένα εκατομμύριο δολάρια των δύο τελευταίων ετών», έγραφε στο ημερολόγιό του με ημερομηνία 12 Μαρτίου 1901. «Εξακολουθώ να πιστεύω ότι η πρόσληψη του Τέιλορ (...) ήταν εξαρχής και παραμένει μια αποτυχημένη κίνηση».[23] Ο Τέιλορ απολύθηκε από την Μπέθλεεμ δύο μήνες μετά, την πρωτομαγιά του 1901.

3.2.3. Ο Τέιλορ Αυθεντία (1901-1910)

Μέχρι τον θάνατό του το 1915, ο Τέιλορ δεν ξαναδούλεψε με όρους παρόμοιους με εκείνους της Μπέθλεεμ και της δεκαετίας του 1890. Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι έμεινε άπραγος και γενικώς. Από το 1901 και μετά, στενοί συνεργάτες, υπάλληλοι και φίλοι (στην περίπτωση του Τέιλορ η διάκριση μεταξύ των τριών είναι ιδιαιτέρως δύσκολη) επιδόθηκαν στην εφαρμογή του «συστήματος Τέιλορ» σε συγκεκριμένες εταιρείες. Μεταξύ αυτών των φίλων βρίσκουμε τον Χένρι Γκαντ [Henry Gantt], γνωστό του Τέιλορ από την εποχή της Μίντβειλ, που ακολούθησε τον Τέιλορ σε διάφορα από τα εγχειρήματα της δεκαετίας του 1890 και αποδείχθηκε ιδιαίτερα χρήσιμος στα χρόνια της Μπέθλεεμ. Αργότερα ο Γκαντ κατέστρωσε τη δική του εκδοχή του «επιστημονικού μάνατζμεντ», κατοχύρωσε τη μεθοδολογία του «διαγράμματος Γκαντ» για την εκτέλεση παράλληλων εργασιών και απέκτησε φήμη σχεδόν ισάξια εκείνης του ίδιου του Τέιλορ.[24] Επίσης βρίσκουμε τον Σάνφορντ Τόμσον [Sanford Thompson], νεαρό μηχανικό που γνωρίστηκε με τον Τέιλορ την περίοδο του εργοστασίου χαρτοπολτού και το 1895 προσελήφθη για να αναλάβει την συλλογή στοιχείων σχετικά με τη μελέτη χρόνων των οικοδομικών εργασιών, εγχείρημα το οποίο συνέχισε για τα επόμενα δεκαεπτά χρόνια.[25] Φυσικά βρίσκουμε τον Νορβηγό μαθηματικό και μηχανικό Καρλ Μπαρθ που, έπειτα από την πρώτη γνωριμία με τον Τέιλορ στην Μπέθλεεμ και την σχεδόν

---

[22] Ή τουλάχιστον έτσι αφηγείται τα πράγματα ο Χένρι Γκαντ στο Henry Gantt, *Work, Wages, and Profits*, The Engineering Magazine Co., 1919, (Α' Έκδοση, 1910), σελ. 106.

[23] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 353.

[24] Henry Gantt, *Work, Wages, and Profits*, The Engineering Magazine Co., 1919, (Α' Έκδοση, 1910).

[25] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 290-296. Ο ίδιος ο Τέιλορ, που χρησιμοποίησε τα αποτελέσματα των μελετών του Τόμσον για να γράψει το αντίστοιχο κομμάτι του *Shop Management*, ισχυριζόταν ότι ο Τόμσον ασχολήθηκε με την χρονομέτρηση οκτώ διαφορετικών επαγγελμάτων, από το χτίσιμο και τις χωματουργικές εργασίες μέχρι τα λατομεία. Frederick Taylor, *Shop Management*, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 150.

ταυτόχρονη απόλυσή τους, ανέλαβε την «εφαρμογή του συστήματος» σε άλλες εταιρείες και απέκτησε την φήμη του πιο πιστού εφαρμοστή των διδαγμάτων του μεγάλου δασκάλου.

Οι εταιρείες που, από το 1900 και μετά, χρησιμοποίησαν επιλεκτικά τις ιδέες του Τέιλορ και των ειδικών του ως «οπλοστάσιο τεχνικών αποτελεσματικότητας» ήταν αρκετές και κάποιες από αυτές αξιοσέβαστου μεγέθους.[26] Ανάμεσά τους βρίσκουμε και τις μοναδικές δύο αμερικανικές εταιρείες των αρχών του εικοστού αιώνα που ισχυρίζονταν ότι είχαν εφαρμόσει το «σύστημα Τέιλορ» στην ολότητά του. Η πρώτη ήταν η Τάμπορ [Tabor Manufacturing Company], γενική εταιρεία μηχανουργικών κατασκευών ιδιοκτησίας του Ουίλφρεντ Λιούις, παιδικού φίλου του Τέιλορ.[27] Στις αρχές του εικοστού αιώνα ο Τέιλορ χρηματοδότησε τον Λιούις, που αντιμετώπιζε οικονομικά προβλήματα, με αντάλλαγμα ένα μερίδιο της ιδιοκτησίας της εταιρείας και με την προϋπόθεση ότι η εταιρεία θα υιοθετούσε το σύστημά του. Η δεύτερη ήταν η Λινκ-Μπελτ [Link-Belt Company, εταιρεία ιμαντών και συνδέσμων], ιδιοκτησίας του διάσημου μηχανικου και επιχειρηματία Τζέιμς Ντοντζ [James Dodge]. Η Λινκ-Μπελτ ήταν μία από τις πρώτες εταιρείες που υιοθέτησε τον χάλυβα υψηλής ταχύτητας και κατόπιν, σχεδόν αναγκαστικά, ολόκληρο το σύστημα Τέιλορ.[28]

Και οι δύο εταιρείες είχαν τις παραγωγικές τους μονάδες στη Φιλαδέλφια. Το 1904 ο Τέιλορ αγόρασε κοντά τους μια έπαυλη που, μετά τις απαραίτητες εργασίες (μόνο η μεταφύτευση των πυξαριών της αυλής κόστισε 250.000 σημερινά δολάρια), μετατράπηκε σε κατοικία του Τέιλορ, αλλά και κέντρο προπαγάνδας, συνάντησης με υποψήφιους πελάτες και διαβουλεύσεων με φίλους και συνεργάτες. Οι ομιλίες με τις οποίες ο Τέιλορ συνήθιζε να μαγεύει τους υποψήφιους πελάτες είναι γνωστές σαν «οι ομιλίες του Μπόξλι» [Boxley], από το όνομα της έπαυλης του Τέιλορ. Με την πάροδο των ετών η επιχειρηματολογία εξελίχθηκε και η κατάλληλη θεατρική σκηνοθεσία επινοήθηκε: η διάρκεια επεκτάθηκε στο δίωρο και οι πελάτες έχασαν το δικαίωμα να διακόπτουν με ερωτήσεις και απορίες. Προς το τέλος του δίωρου ο Τέιλορ έβγαζε τους ακροατές του στο μπαλκόνι για να θαυμάσουν την κοιλάδα του Ουισαχίκον [Wissahickon] και στο βάθος τη βιομηχανική Φιλαδέλφια. Μια υπηρέτρια επιφορτίστηκε να δίνει σήμα στον υπεύθυνο του περιστερώνα, που την κατάλληλη στιγμή ελευθέρωνε ένα σμήνος περιστεριών, συμπλήρωμα της μαγευτικής θέας. Εκτός από τα

---

[26] Η έκφραση «οπλοστάσιο αποτελεσματικότητας» και η άποψη περί «επιλεκτικής χρήσης» των ιδεών του Τέιλορ στο David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 271. Στη σελίδα 270 του ίδιου βιβλίου μπορούμε να βρούμε έναν ενδεικτικό κατάλογο των σημαντικότερων από τις εταιρείες που είχαν υιοθετήσει το σύστημα Τέιλορ στις αρχές του εικοστού αιώνα: American Locomotive Company, Union Typewriter Company, Brighton Mills, Yale and Towne Lock Company, Cheney brothers Silk Company, Plimpton Press.

[27] David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 270.

[28] Kathy Burges, 'Organized Production and Unorganized Labor: Management Strategy and Labor Activism at the Link-Belt Company, 1900-1940', στο Daniel Nelson (ed.), *A Mental Revolution, Scientific Management since Taylor*, Ohio University Press, 1992.

περιστέρια, οι ομιλίες του Τέιλορ συνοδεύονταν από επισκέψεις στους χώρους εργασιών της Τάμπορ και της Λινκ-Μπελτ, ώστε οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι πελάτες να δουν «την εφαρμογή του συστήματος στην πράξη», πάντα με την καθοδήγηση του Τέιλορ.[29]

Το περιεχόμενο του πακέτου του Τέιλορ συνδύαζε την διεκδίκηση επιστημονικής εγκυρότητας με την επιχειρηματική δραστηριοποίηση. Το περιτύλιγμα ήταν ένας επιστημονικός μεσιανισμός που μετατρεπόταν σε θεατρινισμό κατά βούληση.[30] Το σύνολο αποδείχθηκε εξαιρετικά επιτυχημένο. Τον Δεκέμβριο του 1905, ο Τέιλορ εξελέγη πρόεδρος της Αμερικανικής Εταιρείας Μηχανολόγων Μηχανικών, μια εκλογή που αναμφίβολα χρωστούσε πολλά στη γνωριμία του με τον Τζέιμς Ντοντζ της Λινκ-Μπελτ και τον Χένρι Τάουνι [Henry Towne], ανθρώπους που στο παρελθόν είχαν θητεύσει στη ίδια θέση. Η προεδρική του ομιλία τον Δεκέμβριο της επόμενης χρονιάς είχε τίτλο «Περί της Τέχνης της Κοπής των Μετάλλων» και θέμα τα πειράματα που είχαν οδηγήσει στην ανάπτυξη του χάλυβα υψηλής ταχύτητας, γεγονός που μας δίνει να καταλάβουμε ότι το «σύστημα Τέιλορ» και η «επιστημονική διοίκηση» δεν θεωρούνταν θέματα αρκετά επιστημονικά για μια ομιλία του προέδρου των αμερικανών μηχανολόγων μηχανικών. Παρόλ' αυτά, μετά την έκδοσή της σε πολυτελή μορφή, η «κοπή των μετάλλων» αναγνωρίστηκε ως ένα από τα σημαντικότερα άρθρα που είχαν ποτέ δημοσιευθεί υπό την αιγίδα της ASME.

Καθώς η φήμη του Τέιλορ μεγάλωνε, οι ειδικοί του κύκλου του πολλαπλασιάζονταν, μαζί με την πελατεία. Ο Οράτιος Χάθαγουεϊ [Horace King Hathaway] υποτίθεται ότι ξεκίνησε από μηχανουργός στη Μίντβεϊλ μετά την αποχώρηση του Τειλορ. Μετά το 1902 έπιασε δουλειά στην Τάμπορ, μαθήτευσε στα του τεϊλορικού συστήματος κοντά στον Μπαρθ, ανελίχθηκε σε αντιπρόεδρο της εταιρείας και γνωρίστηκε με τον Τέιλορ. Το 1906 ο Χάθαγουέι, μαζί με τους Γκαντ και Μπαρθ, ήταν οι μοναδικοί τρεις άνθρωποι που δικαιούνταν να επιχειρήσουν την εισαγωγή του «συστήματος Τέιλορ» με τις ευλογίες του Τέιλορ.[31] Ο μηχανολόγος μηχανικός Μόρρις Κουκ [Morris Cooke] προσελήφθη από τον Τέιλορ το 1906 για να βοηθήσει στην διοικητική αναδιοργάνωση της ASME. Το σπίτι του Κουκ γειτόνευε με την έπαυλη του Τέιλορ, ενώ οι συγγραφικές του ικανότητες, κατά τα φαινόμενα, υπερέβαιναν κατά πολύ τις αντίστοιχες του καινούριου του φίλου· σύντομα ο Κουκ εξελίχθηκε σε στενό συνεργάτη. Από το 1907 βοήθησε στην εξέλιξη των προπαγανδιστικών ομιλιών του Τέιλορ, συνεισέφερε αποφασιστικά στη συγγραφή των

---

[29] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 399. Κοστολόγηση της μεταφύτευσης των πυξαριών [boxwood], που είχαν δώσει και στην έπαυλη το όνομά της, στη σελ. 401.

[30] Ακόμη και η πρώτη από τις ευάριθμες μελέτες του συστήματος Τέιλορ επισημαίνει την ύπαρξη ενός «διακριτού στοιχείου τσαρλατανισμού» μεταξύ των υποστηρικτών του μοντέλου. Robert Hoxie, *Scientifc Management...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 7.

[31] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 413.

βιβλίων του και φυσικά, σε διάφορες περιπτώσεις, ανέλαβε με το αζημίωτο την εγκατάσταση του «επιστημονικού μάνατζμεντ» στα εργοστάσια των προσήλυτων που παρήγαγε κατά δεκάδες η έπαυλη Μπόξλυ.[32] Ο Φρανκ Γκίλμπρεθ [Frank Gilbreth] είχε ξεκινήσει ως χτίστης, γρήγορα όμως εξελίχθηκε σε εργολάβο οικοδομών. Η γνωριμία του με τον Σάνφορντ Τόμσον, που εν τω μεταξύ είχε αναλάβει για λογαριασμό του Τέιλορ την επέκταση της μελέτης χρόνων στα οικοδομικά επαγγέλματα, γρήγορα έφερε τον Γκίλμπρεθ σε επαφή με τον Τέιλορ. Ο Τέιλορ εκτίμησε τις ρητορικές και συγγραφικές του ικανότητες και από το 1907 μέχρι το 1912 ο Γκίλμπρεθ ανέλαβε την δημόσια υπεράσπιση του «συστήματος Τέιλορ» με άρθρα, βιβλία και δημόσιες ομιλίες. Ταυτόχρονα, σε συνεργασία με τη γυναίκα του, Λίλιαν Γκίλμπρεθ, άρχισαν να χρησιμοποιούν φωτογραφικές και κινηματογραφικές τεχνικές για να εξελίξουν την «μελέτη κινήσεων» του Τέιλορ σε μια δική τους τεχνική που ονόμασαν «μελέτη μικροκινήσεων» και άρχισαν να αναλαμβάνουν εργασίες αναδιοργάνωσης επιχειρήσεων δίχως την έγκριση του Τέιλορ. Η σύγκρουση των Γκίλμπρεθ με τον Τέιλορ και τους υπόλοιπους μαθητές του ήρθε γρήγορα, αλλά δεν επηρρέασε σημαντικά τη φήμη του ζεύγους Γκίλμπρεθ ή την δυνατότητα ανάληψης εργασιών. Η «μελέτη μικροκινήσεων» θεωρήθηκε νόμιμο τμήμα του «επιστημονικού μάνατζμεντ» και από το 1910 και μετά απέκτησε τον δικό της χώρο στον γαλαξία των «τεχνικών βελτιστοποίησης των εργασιών». Σήμερα, οι παραλλαγές της μεθόδου του Γκίλμπρεθ αποτελούν βασικό τμήμα του προγράμματος σπουδών του Μηχανολόγου Μηχανικού Παραγωγής.[33]

Αυτός ο μικρός κύκλος των ειδικών, ο Γκαντ, ο Τόμσον, ο Μπαρθ, ο Χάθαγουεϊ, ο Κουκ και ο Γκίλμπρεθ, από το 1904 και μετά ανέλαβαν να εξυπηρετήσουν, πότε με τη βοήθεια του Τέιλορ και πότε μόνοι τους, τις ανάγκες των πελατών που προέκυπταν από τις ομιλίες της έπαυλης Μπόξλι. Από το 1900 έως το 1915, το σύστημα εισήχθη σε περίπου 200 εταιρείες το 80% των οποίων ήταν εργοστάσια.[34] Παρόλ' αυτά, ο κύκλος του Τέιλορ παρέμενε σχετικά άγνωστος για το ευρύ κοινό· το έργο τους και οι ικανότητές τους στα πάσης φύσεως

---

[32] Για την σχέση μεταξύ Τέιλορ και Κουκ, Charles Wrege & Anne Marie Stotka, 'Cooke Creates a Classic: The Story behind F. W. Taylor's Principles of Scientific Management', *The Academy of Management Review*, Vol. 3, no. 4, (Oct. 1978).

[33] Για τις σχέσεις αγάπης μίσους μεταξύ Τέιλορ και Γκίλμπρεθ, Milton J. Nadworny, 'Frederick Taylor and Frank Gilbreth: Competition in Scientific Management', *The Business History Review*, Vol. 31, No. 1, March 1957. Για τις φωτογραφικές τεχνικές και τη μελέτη μικροκινήσεων του Γκίλμπρεθ, Richard Lindstrom, 'They all Believe they are Undiscovered Mary Pickfords: Workers, Photography, and Scientific Management', *Technology & Culture*, vol. 41, no. 4, Οκτώβριος 2000. Για σημερινές εφαρμογές των ιδεών του Γκίλμπρεθ, H. Braverman, *Labor and monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 173-183. Επίσης Χρήστος Καραμπάτσος, *Σκέψη και Τεχνικές για την Εργασία (1880-1930): Τεϊλορισμός, Φορντισμός, Μαζική Παραγωγή,* Διπλωματική Εργασία του ΠΜΣ Ιστορία και Φιλοσοφία των Επιστημών και της Τεχνολογίας, 2002, 112-123.

[34] Daniel Nelson, 'Scientific Management in Retrospect', στο Daniel Nelson (ed.), *A Mental Revolution...*, οπ. πριν, (υπ. 28), σελ. 11.

εγχειρήματα «εταιρικής αναδιοργάνωσης», εξακολουθούσαν να αποτελούν αποκλειστικό κτήμα λίγων μυημένων. Αυτά μέχρι το 1910.

3.2.4. Ο Τέιλορ διασημότητα (1910-1915)

Το επεισόδιο που έβαλε τέρμα στην σχετική ανωνυμία των τεϊλορικών ειδικών ήταν μια διαμάχη που ξέσπασε το 1910 μεταξύ σιδηροδρομικών εταιρειών και εμπορικών επιμελητηρίων σχετικά με το ύψος των κομίστρων του σιδηροδρόμου.[35] Οι σιδηροδρομικές εταιρείες ισχυρίζονταν ότι τα κόστη λειτουργίας τους ήταν τόσο υψηλά που τα κόμιστρα έπρεπε να αυξηθούν. Τα εμπορικά επιμελητήρια της Νέας Υόρκης και της Βοστώνης, από την άλλη, δεν ήθελαν ούτε να ακούσουν για αύξηση. Ο Λούι Μπραντέις [Louis Brandeis], διάσημος και φανταχτερός βοστωνέζος δικηγόρος, ανέλαβε να υπερασπίσει τα συμφέροντα των εμπορικών επιμελητηρίων με «μόνη ανταμοιβή» τη φήμη που θα επέφερε η ανάμιξή του σε μια υπόθεση τέτοιου μεγέθους.

Φαίνεται πως, όπως όλοι οι δικηγόροι μεγάλου βεληνεκούς, ο Μπραντέις διέθετε μια ειδική αίσθηση της δύναμης του δημόσιου λόγου και της «κοινής γνώμης». Επίσης ήξερε πώς να κυνηγάει τη δημοσιότητα και να διαισθάνεται την πολιτική επικαιρότητα: ήταν ίσως ο πρώτος δικηγόρος παγκοσμίως που προσπάθησε να υπερασπιστεί τον «καταναλωτή», οντότητα που τότε ήταν σχεδόν πρωτάκουστη, παρουσιαζόμενος σε μια ακρόαση του 1897 σχετικά με τους δασμούς (προφανώς ο «καταναλωτής» ήταν το άλλο όνομα του εμπορικού κεφαλαίου). Η στρατηγική που επέλεξε μια δεκαετία αργότερα για την υπεράσπιση των εμπορικών επιμελητηρίων έναντι των σιδηροδρόμων ήταν εξίσου προκλητική και στραμμένη στον χειρισμό της «κοινής γνώμης». Το βασικό επιχείρημα περιστρεφόταν γύρω από την υποτιθέμενα αναποτελεσματική οργάνωση των σιδηροδρομικών εταιρειών. Αν τα κόστη λειτουργίας των σιδηροδρόμων ήταν υψηλά, ισχυριζόταν ο Μπραντέις, δεν είχαν παρά να τα μειώσουν. Και μιας και το ‘φερε ο λόγος, ο Μπραντέις γνώριζε ορισμένους ιδιοφυείς πρωτοπόρους που είχαν αφιερώσει τη ζωή τους στην αποτελεσματική οργάνωση των εργασιών και τη μείωση του λειτουργικού κόστους. Για να είμαστε ακριβέστεροι, είχε πληροφορηθεί την ύπαρξή τους λίγους μήνες πριν· για τις ανάγκες της περιστάσεως.

Η πρώτη συνάντηση του Μπραντέις με τους ανθρώπους του κύκλου του Τέιλορ έγινε τον Οκτώβριο του 1910. Εκεί αποφασίστηκε ότι το όλο σύστημα έπρεπε να ονομαστεί

---

[35] Το επεισόδιο περιγράφεται με λεπτομέρεια στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 429-437. Επίσης χρήσιμο το βιβλίο που εξέδωσε ο Μπραντέις για την περίσταση. Ήταν ίσως η πρώτη φορά που το επιστημονικό μάνατζμεντ χαρακτηρίστηκε, εκτός όλων των άλλων, «ευεργετικό για τον καταναλωτή». Louis Brandeis, *Scientific Management and Railroads: Being Part of a Brief Submitted to the Interstate Commerce Commission*, The Engineering Magazine, 1912. Μια πρόσφατη βιογραφία του προοδευτικού δικηγόρου και πολιτικού Μπραντέις όπου η σχέση του με τον τεϊλορισμό αποδίδεται σε κάποιου είδους «παρανόηση» είναι το Melvin Urofsky, *Louis D. Brandeis: A Life*, Pantheon Books, 2012, κεφ. 12.

«επιστημονικό μάνατζμεντ». Με την ευκαιρία, ο κύκλος του Τέιλορ απέκτησε μια πιο θεσμική μορφή. Τώρα, με πρωτοβουλία του Γκίλμπρεθ, ονομάστηκε «Εταιρεία για την Προώθηση της Επιστήμης του Μάνατζμεντ» [Society to Promote the Science of Management], άρχισε να συναντιέται τακτικά και μετά τον θάνατο του Τέιλορ θα μετονομαζόταν σε «Εταιρεία Τέιλορ» [Taylor Society]. Οι ειδικοί ξεκίνησαν να κατατοπίζουν τον Μπραντέις σχετικά με τα αγαθά του συστήματός τους και ο Μπραντέις ξεκίνησε να χρησιμοποιεί τις διασυνδέσεις του στον τύπο. Στις 10 Νοεμβρίου, μία ημέρα προτού αρχίσουν οι ακροάσεις της αρμόδιας «Επιτροπής Διαπολιτειακού Εμπορίου», οι Νιου Γιορκ Τάιμς κυκλοφόρησαν με συναρπαστικό πρωτοσέλιδο: «Οι Σιδηρόδρομοι μπορούν να Εξοικονομήσουν $1.000.000 την ημέρα: Ο Μπραντέις λέει ότι το επιστημονικό Μάνατζμεντ μπορεί να τα καταφέρει». Ακροβατώντας μεταξύ της επιστήμης και του θεατρινισμού με χαρακτηριστικά τεϊλορικό τρόπο, τα μεγαλύτερα γράμματα ήταν βέβαια αυτά που έγραφαν «$1.000.000 a day».

Οι ακροάσεις πήγαν περίφημα. Η δυνατότητα μείωσης των λειτουργικών εξόδων των σιδηροδρόμων κατά τριακόσια εκατομμύρια δολάρια τον χρόνο αποδείχθηκε απολύτως εφικτή, μέσω της σύγκρισης με πολύ μικρότερες εταιρείες όπου είχαν δραστηριοποιηθεί οι «ειδικοί». Τα επιχειρήματα των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τα οποία οι σιδηρόδρομοι είναι επιχειρήσεις πολύ διαφορετικές από τα μηχανουργεία, δεν έπεισαν ιδιαίτερα. Οι εφημερίδες που προφανώς συνδέονταν με τα συμφέροντα των εμπορικών επιμελητηρίων, έψαλλαν παιάνες για τους έως πρότινος άγνωστους ειδικούς. Δημοσιογράφοι και εκδότες άρχισαν να συρρέουν στο Μπόξλυ για να πάρουν συνέντευξη από τον Τέιλορ, «τον άνθρωπο που χαρά της ζωής του είναι να ξεριζώνει τη σπατάλη από τις επιχειρήσεις». Τελικά η επιτροπή αποφάσισε ότι οι σιδηρόδρομοι δεν πρέπει να αυξήσουν τα κόμιστρα. Αλλά για τον Τέιλορ και τον κύκλο του, το αποτέλεσμα δεν είχε ιδιαίτερη σημασία. Είχαν καταφέρει να συνδέσουν το σύστημά τους με τα συμφέροντα σημαντικών μερίδων του αμερικανικού επιχειρηματικού κόσμου και αυτές οι μερίδες είχαν σημαντικές διασυνδέσεις στον τύπο.

Δεν άφησαν την ευκαιρία να πάει χαμένη. Τον Φλεβάρη του 1911, το κείμενο του Τέιλορ «οι Αρχές του Επιστημονικού Μάνατζμεντ» δημοσιεύθηκε σε τρεις συνέχειες στο περιοδικό ευρείας κυκλοφορίας *Αμέρικαν Μάγκαζιν* [American Magazine]. Οι «Αρχές» είχαν γραφτεί με βάση τις ομιλίες του Μπόξλυ και ένα βιβλίο που εν τω μεταξύ ετοίμαζε ο Κουκ και του οποίου η έκδοση κρίθηκε προφανώς ασύμφορη, δεδομένων των ειδικών περιστάσεων. Δημοσιεύθηκαν στο Αμέρικαν Μάγκαζιν έπειτα από την άρνηση της Αμερικανικής Εταιρείας Μηχανολόγων Μηχανικών να τις εκδώσει. Στα χρόνια που ακολούθησαν, οι «Αρχές» εκδόθηκαν σε μορφή βιβλίου, μεταφράστηκαν σε δεκάδες γλώσσες, και έχτισαν τη φήμη του Τέιλορ και των φίλων του πολύ πέρα από τις ΗΠΑ.[36]

[36] Charles Wrege & Anne Marie Stotka, ‘Cooke Creates a Classic...’, όπ. πριν, (υπ. 32).

Με αυτά τα δεδομένα, μπορεί να πει κανείς πως η απεργία στα χυτήρια του οπλουργείου της Ουότερταουν [Watertown Arsenal] ξέσπασε σε πολύ ακατάλληλη ώρα. Ήταν 11 Αυγούστου του 1911, λίγους μόνο μήνες αφότου το «επιστημονικό μάνατζμεντ» και ο Τέιλορ είχαν βρεθεί στο επίκεντρο της δημοσιότητας ως η «λύση του ζητήματος της εθνικής αποτελεσματικότητας».[37] Η εισαγωγή του τεϊλορικού συστήματος στις εργασίες του οπλουργείου της Ουότερταουν είχε ανατεθεί στον Μπαρθ και είχε εξελιχθεί ομαλά για μήνες. Η αναδιοργάνωση του μηχανουργείου της επιχείρησης είχε ήδη ολοκληρωθεί χωρίς προβλήματα. Μόλις όμως ο Ντουάιτ Μέρικ, υφιστάμενος του Μπαρθ που είχε αναλάβει τη χρονομέτρηση των εργασιών, εμφανίστηκε στο χυτήριο με το χρονόμετρό του, η κατάσταση έγινε προβληματική. Ο πρώτος χύτης που προσπάθησε να χρονομετρήσει ο Μέρικ αρνήθηκε να συμμορφωθεί και απολύθηκε πάραυτα. Οι υπόλοιποι είκοσι εργάτες του χυτηρίου κατέβηκαν άμεσα σε απεργία προς υποστήριξη του απολυμένου, ή όπως έγραψε ο Μπαρθ στον Τέιλορ, «ο διάβολος αμολήθηκε».[38]

Η απεργία κράτησε μόλις μία εβδομάδα προτού οι χύτες επιστρέψουν στη δουλειά τους, αλλά το όλο περιστατικό δεν ήταν διόλου ευχάριστο. Από τη μια το οπλουργείο της Ουοτερτάουν ανήκε στον αμερικανικό στρατό αλλά χρησιμοποιούσε πολιτικό προσωπικό, κατάσταση που σήμαινε ότι η απεργία στρεφόταν στην ουσία ενάντια στην αμερικανική κυβέρνηση και οπωσδήποτε έδινε στην υπόθεση έναν χαρακτήρα ιδιαζόντως «εθνικό». Από την άλλη, ο Τέιλορ και οι μαθητές του, έως τότε επαναλάμβαναν ακούραστα ότι το σύστημά τους οδηγούσε στην αρμονική συνεργασία εργασίας και κεφαλαίου· γιατί «ουδέποτε είχε κηρυχθεί απεργία» υπό το σύστημα Τέιλορ. Κι όμως, οι χύτες του οπλουργείου Ουοτερτάουν, κρατικοί υπάλληλοι, συνδικαλισμένοι και εξαιρετικά αξιοσέβαστοι για εργάτες, είχαν απεργήσει και μάλιστα αυθόρμητα, δίχως να συμβουλευθούν το σωματείο τους. Ακόμη χειρότερα, τα συνδικάτα εκμεταλλεύτηκαν την απεργία των χυτών για να ανακινήσουν το ζήτημα της εισαγωγής του «συστήματος Τέιλορ» στη βιομηχανία.

Η αντίθεση των σωματείων στα διάφορα συστήματα «διαφορικής πληρωμής με το κομμάτι», στη χρονομέτρηση και γενικά στις «εξευτελιστικές συνθήκες εργασίας» δεν ήταν καινούρια. Ο Άιτκεν, για παράδειγμα, εντοπίζει σχετικές διαμαρτυρίες και οδηγίες προς τα μέλη των σωματείων τουλάχιστον από το 1887.[39] Έπειτα όμως από την απεργία του Ουοτερτάουν, τα σωματεία πέτυχαν τη σύσταση μιας ειδικής υποεπιτροπής του κονγκρέσου που θα διερευνούσε «το σύστημα Τέιλορ καθώς και άλλα συστήματα διοίκησης». Οι εργασίες της επιτροπής ξεκίνησαν στις 4 Οκτωβρίου του 1911 και κράτησαν περίπου πέντε μήνες. Η επιτροπή επισκέφθηκε χώρους εργασίας όπου είχε εγκατασταθεί το σύστημα Τέιλορ

[37] Frederick Taylor, *The Principles...*, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 5.

[38] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 158.

[39] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 169-170.

και κατέληξε να δέχεται τις καταθέσεις πάνω από εξήντα ατόμων, μεταξύ των οποίων μηχανουργοί, ξυλουργοί και καλουπατζήδες, οι χύτες του Ουότερτάουν, οι αρχηγοί των συνδικάτων και φυσικά οι ειδικοί του «επιστημονικού μάνατζμεντ».

Ο ίδιος ο Τέιλορ κατέθεσε στις 25 Ιανουαρίου του 1912. Προφανώς είχε εκτιμήσει την περίσταση ως πολύ σημαντική, μια εξαιρετική ευκαιρία δικαίωσης και περαιτέρω διάδοσης της φήμης του συστήματός του. Η αρχική του κατάθεση, την πρώτη ημερα, κράτησε επτά ώρες, οι απαντήσεις στις ερωτήσεις της επιτροπής άλλες επτά. Το ίδιο επαναλήφθηκε επί τέσσερις συνεχόμενες ημέρες. Προς το τέλος, ένα μεγάλο κομμάτι των πρακτικών έχει διαγραφεί. Ο Τέιλορ λογομάχησε με δύο από τους παρόντες ηγέτες των συνδικάτων, προσβολές ανταλλάχθηκαν, η κατάσταση παρά λίγο να εκφυλισθεί σε γρονθοκοπήματα.

Η στρατηγική που ακολούθησε κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ημερών ξεκινούσε από τις ομιλίες του Μπόξλυ και τις *Αρχές του Επιστημονικού Μάνατζμεντ*. Στο επίκεντρο της επιχειρηματολογίας βρισκόταν η συναδέλφωση εργατών και διοίκησης και η συνακόλουθη αρμονική τους συνεργασία, λίγο από το κατά Μπραντέις «συμφέρον του καταναλωτή» (ο Τέιλορ προτιμούσε να λέει «οι φτωχοί») και η επιμελής αποσιώπηση της ιστορίας του εργάτη Σμιντ που έτεινε να εκνευρίζει οποιονδήποτε είχε κάποια συμπάθεια για τους εργάτες. Το καινούριο που προσέφερε αυτή η κατάθεση σε όσους είχαν διαβάσει τα προηγούμενα βιβλία του Τέιλορ, ήταν ο ορισμός του επιστημονικού μάνατζμεντ που παρέθεσε στην αρχή:

> Το επιστημονικό μάνατζμεντ δεν είναι ένα εργαλείο αποτελεσματικότητας, ούτε τέχνασμα οποιουδήποτε είδους για την εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας. Δεν είναι ένα σύστημα προσδιορισμού του κόστους· δεν είναι ένα νέο σχήμα αμοιβής των ανδρών· δεν είναι ένα σύστημα δουλειάς με το κομμάτι· δεν είναι ένα σύστημα απόδοσης επιδομάτων παραγωγικότητας· (...) δεν έχει να κάνει με το να ακολουθείς κάποιον με ένα χρονόμετρο στο χέρι και να σημειώνεις πράγματα που τον αφορούν· δεν είναι η μελέτη χρόνων· δεν είναι η μελέτη κινήσεων ή μια ανάλυση των ανθρώπινων κινήσεων· δεν είναι να τυπώνεις ένα δυο τόνους έγγραφα και να τους ξεφορτώνεις πάνω σε μια ομάδα εργατών λέγοντάς τους «ιδού το σύστημα· άντε τώρα να το χρησιμοποιήσετε». Δεν είναι η διαχωρισμένη επιστασία ή η λειτουργική επιστασία· δεν είναι καμία από τις επινοήσεις που έρχονται στο μυαλό του μέσου ανθρώπου όταν ακούει να μιλούν για επιστημονικό μάνατζμεντ.[40]

Όλα αυτά δεν ήταν παρά εργαλεία. Το ίδιο το επιστημονικό μάνατζμεντ από την άλλη, ήταν μια «πλήρης διανοητική επανάσταση», τόσο από τη μεριά των εργατών, όσο και από τη μεριά

[40] Η σύσταση και οι εργασίες της επιτροπής στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 459-84. Το απόσπασμα περί «διανοητικής επανάστασης» στη σελίδα 472.

της διοίκησης. Και δίχως αυτή τη «διανοητική επανάσταση» το επιστημονικό μάνατζμεντ δεν μπορούσε να υπάρξει.

Η επιτροπή συνέχισε τις εργασίες της. Οπωσδήποτε, η επιτροπή, με πρώτο τον πρόεδρο Ουίλιαμ Ουίλσον [William Wilson], γερουσιαστή της Πενσυλβάνια, πρώην ανθρακωρύχο και μετέπειτα υπουργό εργασίας των ΗΠΑ, δεν χρειαζόταν τον Τέιλορ για να αντιληφθεί, τόσο τι ήταν όσο και τι δεν ήταν το «επιστημονικό μάνατζμεντ». Για παράδειγμα, η τελική άποψη της επιτροπής σχετικά με τη χρήση του χρονομέτρου για τη μέτρηση των εργασιών ήταν απλή και καθαρή: «[το χρονόμετρο] μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον καθορισμό του χρόνου εντός του οποίου μια συγκεκριμένη εργασία είναι εφικτό να ολοκληρωθεί, αλλά όχι για τον καθορισμό του χρόνου εντός του οποίου είναι επιθυμητό να ολοκληρωθεί».[41] Αυτή η διάκριση ανάμεσα στο «είναι εφικτό» και στο «είναι επιθυμητό» χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον κατά τη διάρκεια των ακροάσεων και συνέχισε να χρησιμοποιείται τις επόμενες δεκαετίες από όποιον αμφισβήτησε τον επιστημονικό χαρακτήρα του «συστήματος Τέιλορ». Προφανώς γιατί βρίσκεται στην καρδιά του ζητήματος της οργάνωσης των εργασιακών χώρων. Το «εφικτό» μπορεί να προσδιοριστεί με τεχνικούς τρόπους. Αντιθέτως, το «επιθυμητό» αναγκαία πρέπει να προσδιοριστεί με πολιτικούς τρόπους. Γιατί κάθε «επιθυμία» εξ ορισμού έχει ένα υποκείμενο, ενώ εντός των εργασιακών χώρων υπάρχουν δύο υποκείμενα, με διακριτά και εμπόλεμα συμφέροντα. Η επιστημονική αντικειμενικότητα της «επιστημονικής οργάνωσης της εργασίας» δεχόταν σκληρό πλήγμα.[42]

Και όμως, στην πράξη, τα τελικά πορίσματα της επιτροπής ήταν ευνοϊκά για τον Τέιλορ και τον κύκλο του. Η συστηματοποίηση των εργασιών ήταν μια χαρά, η μελέτη κινήσεων μπορούσε να απαλλάξει κάθε εργασία από περιττό κόπο. Όσο για το χρονόμετρο, η επιτροπή όριζε πως «δεν πρέπει να χρησιμοποιείται δίχως τη συγκατάθεση των εργατών», δίχως όμως να διευκρινίζει τι πρέπει να γίνεται στην αντίθετη περίπτωση.[43] Το καλοκαίρι του 1912, ο Τέιλορ καθησύχαζε τον Τζέιμς Ντοντζ της Λινκ-Μπελτ σχετικά με τα πορίσματα της επιτροπής. «Κατά πάσα πιθανότητα», έκρινε, «η αναφορά ως έχει, θα εμποδίσει την ψήφιση οποιασδήποτε σχετικής νομοθεσίας». Τρία χρόνια αργότερα ήταν νεκρός. Ο Τζον ντος Πάσος τον φαντάστηκε να πεθαίνει «χαράματα της επετείου των γενεθλίων του», με το ρολόι στο χέρι.[44]

---

[41] Το τελικό πόρισμα της επιτροπής και η διάκριση ανάμεσα στο εφικτό [can be done] και το επιθυμητό [ought to be done] στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 482.

[42] Η ίδια επιχειρηματολογία εναντίον της «επιστημονικότητας» του συστήματος Τέιλορ μπορούσε άνετα να επιστρατευθεί ακόμη και πενήντα χρόνια αργότερα στο Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), κεφ. 1, ειδικά σελ. 20-21.

[43] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 483. Το απόσπασμα περί «διανοητικής επανάστασης» στη σελίδα 483.

[44] Τζον ντος Πάσος, *USA: Τα Πολλά Λεφτά,* Οδυσσέας, 1999, (Α' Έκδοση, 1936), σελ. 29.

Αδιάφορο. Η «διανοητική επανάσταση» την έλευση της οποίας προφήτευε τάχα στριμωγμένος σε κάποια αίθουσα ακροάσεων στις αρχές του 1912, είχε ήδη ξεκινήσει. Οι *Αρχές του Επιστημονικού Μάνατζμεντ* είχαν ήδη μεταφραστεί στα Ιαπωνικά. Οι απεργίες που ακολούθησαν τις προσπάθειες εισαγωγής του «συστηματικού μάνατζμεντ» στο εργοστάσιο της Ρενώ στη Γαλλία είχαν ήδη ηττηθεί. Στο εργοστάσιο της Φορντ οι κυλιόμενες αλυσίδες συναρμολόγησης ήδη λειτουργούσαν επιλύοντας τη διαφορά μεταξύ του «εφικτού» και του «επιθυμητού» ρυθμού εργασίας στην πράξη και δίχως την παρουσία χρονομέτρου. Στα χρόνια που ακολούθησαν, το απόσπασμα περί «διανοητικής επανάστασης» αποδείχθηκε ό,τι πιο κοντινό στην αλήθεια μπορεί να βρει κανείς στον δημόσιο λόγο του Τέιλορ. Γιατί όντως, όπως θα δούμε παρακάτω, η ουσία του «επιστημονικού μάνατζμεντ» δεν βρισκόταν στις τεχνικές. Ταυτόχρονα όμως, με έναν παράδοξο τρόπο, οι τεχνικές βρίσκονταν στην ουσία του «επιστημονικού μάνατζμεντ».

Για να καταλάβουμε αυτό το παράδοξο συμπέρασμα, θα πρέπει πρώτα να στραφούμε στις απόψεις για τον Τέιλορ και το έργο του που διατυπώθηκαν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά.

3.3. Αναζητώντας την Ουσία του Τεϊλορισμού: Γνώμες για τον Τέιλορ και το Έργο του (1950-2000).

3.3.1. Από τη Σκοπιά των «Γεγονότων ως Έχουν» (1950-2000)

Ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων απόψεων που εκφράστηκαν κατά καιρούς, η σημασία του Τέιλορ και των γραπτών του ουδέποτε υποτιμήθηκε στα χρόνια που ακολούθησαν τον θάνατό του. Ειδικά από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο έως το 1960, όταν η μελέτη της ζωής και του έργου του Τέιλορ άρχισε να μετατρέπεται σε νόμιμη ενασχόληση για την ειδική εκδοχή των ανθρωπιστικών επιστημών που αναπτυσσόταν στο περιβάλλον του Ψυχρού Πολέμου, μπορούμε να διακρίνουμε απεριόριστη εκτίμηση που ορισμένες φορές συνορεύει με τη λατρεία. Ο Πήτερ Ντράκερ [Peter Drucker] για παράδειγμα, ειδικός του μάνατζμεντ που ασχολήθηκε ιδιαιτέρως με την ιστορία και τη δημόσια υπεράσπιση της επιστήμης που υπηρετούσε, το 1954 εκτιμούσε τη συνεισφορά του Τέιλορ στον ανθρώπινο πολιτισμό ως εξής:

> Η πραγματική βάση της οργάνωσης και διοίκησης της εργασίας στην αμερικανική βιομηχανία [είναι] το επιστημονικό μάνατζμεντ. Το επιστημονικό μάνατζμεντ εστιάζει στην εργασία καθεαυτή. Στην καρδιά του βρίσκεται η συστηματική μελέτη της εργασίας, η ανάλυσή της στα απλούστερα στοιχεία της και η συστηματική βελτίωση της ικανότητας του εργάτη στην εκτέλεση καθενός από αυτά τα στοιχεία.

> Το επιστημονικό μάνατζμεντ διαθέτει εύληπτες βασικές αρχές και εύχρηστα εργαλεία και τεχνικές. Και δεν βρίσκει καμιά δυσκολία στην επίδειξη της συνεισφοράς του· τα αποτελέσματά του είναι ορατά και μετρήσιμα ανά πάσα στιγμή με τη μορφή της αυξημένης παραγωγής.
>
> Πράγματι, το επιστημονικό μάνατζμεντ είναι ό,τι πιο κοντινό διαθέτουμε σε μια πλήρη και συστηματική φιλοσοφία του εργάτη και της εργασίας. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι πρόκειται για την πιο σημαντική συνεισφορά της Αμερικής στη δυτική σκέψη από την εποχή της Διακήρυξης της Ανεξαρτησίας.

Ο παραλληλισμός της σημασίας του Τεϊλορισμού με τη σημασία της Διακήρυξης της Ανεξαρτησίας, υποστηριζόταν από περαιτέρω επιχειρηματολογία. Ο Ντράκερ θεωρούσε ότι κάθε «συστηματική προσπάθεια μελέτης και βελτίωσης της εργασίας» ξεκίνησε με τον Τέιλορ. Χάρη στην επιτυχία αυτών των προσπαθειών, οι ΗΠΑ κατόρθωσαν να κινητοποιήσουν, να εκπαιδεύσουν και να χρησιμοποιήσουν μεγάλους αριθμούς εργατών στη βιομηχανική τους παραγωγή και κατά συνέπεια να νικήσουν στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Και μεταπολεμικά όμως, η τεϊλορική οργάνωση της εργασίας κατέστησε δυνατή την σχετικά εύκολη μετατροπή των μεταναστών από αγρότες σε βιομηχανικούς εργάτες σε τεράστιους αριθμούς. Σε αυτό το τελευταίο επίτευγμα, «εφικτό μόνο χάρη στο επιστημονικό μάνατζμεντ», στηρίχθηκε η οικονομική ανάπτυξη και οι οικονομικές επιδόσεις όλων των ανεπτυγμένων βιομηχανικών κρατών μέχρι το 1970.[45] Σύμφωνα με τον Ντράκερ, τόσο η νίκη στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, όσο και τα «Χρυσά Χρόνια» που ακολούθησαν, δηλαδή ολόκληρος ο αιώνας της αμερικανικής ευημερίας, έπρεπε να αποδωθεί στον Τέιλορ.

Αυτού του είδους η -σχεδόν εκστατική- αποδοχή του Τέιλορ και του έργου του επιβιώνει μέχρι σήμερα, συνήθως στα περιοδικά της επιστήμης του μάνατζμεντ. Από μεταγενέστερα κείμενα που υιοθετούν την ίδια οπτική μαθαίνουμε ότι «οι απόψεις του Τέιλορ ήταν σε γενικές γραμμές ορθές και σήμερα απολαμβάνουν κοινής αποδοχής», ότι διαθέτουν «αντικειμενική εγκυρότητα» πολύ μεγαλύτερη από τις απόψεις διανοητών του ίδιου βεληνεκούς, όπως ο Μαρξ και ο Φρόυντ, καθώς και ότι ο Τέιλορ χαρακτηρίζεται από τις ίδιες αρετές με τον Τόμας Έντισον, συγκεκριμένα «τη συστηματική έρευνα, τη σκυλίσια επιμονή, το κυνήγι της χρησιμότητας, τη δίψα για γνώση και την αφοσίωση στην αλήθεια». Το μόνο

---

[45] Η σύγκριση με τη Διακήρυξη της Ανεξαρτησίας στο Peter Drucker, *The Practice of Management,* Harper and Row, 1954. Το απόσπασμα παρατίθεται στο Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...,* όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 88. Ο Τέιλορ ως πατέρας κάθε συστηματικής μελέτης και οργάνωσης της εργασίας στο Peter Drucker, 'Work and Tools', *Technology and Culture,* Vol. 1, No. 1, 1959, σελ. 30. Η γνώμη για τη νίκη των ΗΠΑ στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και τη μεταπολεμική μετατροπή των μεταναστών αγροτικής προέλευσης σε βιομηχανικούς εργάτες στο Peter Drucker, *Technology, Management and Society,* Routledge, 2011, (Α' Έκδοση, 1970), σελ. 25-6.

προβληματικό σημείο είναι ότι σε ορισμένες περιπτώσεις «κάποιες από τις αρχές του ίσως χάθηκαν λόγω της παρερμηνείας του έργου του».[46]

Ακόμη και από την κριτική σκοπιά που υιοθετείται εδώ, αυτού του είδους οι προσεγγίσεις δεν είναι δίχως την αξία τους. Από τη μια χρησιμεύουν για να καταλάβουμε την πραγματική επιρροή του Τέιλορ στους κύκλους της εφαρμογής και διδασκαλίας της διοίκησης επιχειρήσεων. Από την άλλη, έχοντας διαβάσει ένα καλό κομμάτι της σχετικής βιβλιογραφίας, μπορούμε να πιστοποιήσουμε ότι δύσκολα θα βρει κανείς κάποιον άλλον μεταπολεμικό μελετητή ή ιστορικό, αριστερό ή δεξιό, μαρξιστή ή όχι, που να διαθέτει τον υποψιασμένο κυνισμό που απαιτείται για να αποδώσει κανείς το σύνολο της «μεταπολεμικής ευημερίας του δυτικού κόσμου» στην επιτυχημένη εργοστασιακή επιστράτευση των μεταναστών εργατών από το 1950 και μετά.[47] Από ορισμένες απόψεις, αυτού του είδους οι προσεγγίσεις θα φανούν εξίσου χρήσιμες στα όσα ακολουθούν με τις κριτικές προσεγγίσεις του Τέιλορ και του έργου του.

Όσον αφορά τις κριτικές προσεγγίσεις, αυτές άρχισαν να εμφανίζονται όλο και πυκνότερα από το 1960 και μετά και πολλαπλασιάστηκαν κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’70 και του ‘80. Πρώτα μπορούμε να διακρίνουμε προσεγγίσεις που αμφισβήτησαν την αντικειμενικότητα και την αλήθεια του Τέιλορ και του έργου του. Εδώ περιλαμβάνονται κοινωνιολόγοι και ιστορικοί που κατά καιρούς ανέτρεξαν στις τεϊλορικές αφηγήσεις και περιγραφές πειραμάτων που περιλαμβάνονται στα βιβλία του Τέιλορ για να εντοπίσουν πραγματολογικά κενά, ανακρίβειες και ξεκάθαρα ψέμματα. Για παράδειγμα, ήδη από το 1956, ο Georges Friedmann, Γάλλος μαρξιστής κοινωνιολόγος που μεταπολεμικά έγινε γνωστός ως ο πατέρας της «ανθρωπιστικής κοινωνιολογίας της εργασίας», ήταν ένας από τους πρώτους που εντόπισε κενά, ασάφειες και αναλήθειες στις περιγραφές των τεϊλορικών πειραμάτων που παρέθετε ο ίδιος ο Τέιλορ στα βιβλία του.[48]

Πολύ γνωστότερος και πολύ πιο αφοσιωμένος εκπρόσωπος της ίδιας γραμμής ήταν ο Τσαρλς Ρέτζ [Charles Wrege], ιστορικός της Διοίκησης Επιχειρήσεων. Κατά τη διάρκεια της

---

[46] Edwin Locke, ‘The Ideas of Frederick W. Taylor: An Evaluation’, *The Academy of Management Review*, Vol. 7, No. 1, Jan. 1982, σελ. 23. Για την ενδεχόμενη παρερμηνεία του έργου του, Jill Hough & Margaret White, «Using Stories to Create Change: The Object Lesson of Frederick Taylor’s ‘Pig-Tale’», *Journal of Management*, No. 27, 2001, σελ. 596.

[47] Παρόλ’ αυτά, ο Ιορδάνης Ψημμένος έχει επισημάνει ότι ένα από τα «βασικά ερωτήματα που κυριαρχούσαν την εποχή του Τέιλορ» ήταν πώς θα μπορούσαν οι μετανάστες εργάτες να χρησιμοποιηθούν άμεσα από τις βιομηχανίες χωρίς «προϋπηρεσία ή γνώσεις στο αντικείμενο»· Σχετικά δες Ιορδάνης Ψημμένος, «Εισαγωγή Επιμελητή» στο Frederick Winslow Taylor, *Αρχές Επιστημονικού Μάνατζμεντ...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 28.

[48] Βέβαια η βασική γραμμή του Friedmann ήταν η σύγκριση του Τέιλορ με τις «ανθρωπιστικές μεθόδους» της νέας βιομηχανικής κοινωνιολογίας προς όφελος των δεύτερων. Σχετικά δες Georges Friedmann, *Industrial Society*, Free Press, 1956. Για τη μεταπολεμική εγκατάλειψη του μαρξισμού από τον Friedmann και τη σταδιακή υιοθέτηση μιας «ρομαντικής κριτικής της προόδου», François Vatin, ‘“Machinisme”, Marxism, Humanism: George Friedmann Before and After WW II’, *Sociologie du Travail*, no. 49, 2007.

δεκαετίας του ’70 ο Ρετζ επιχείρησε να διασταυρώσει τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην ιστορία του εργάτη Σμιντ και των πειραμάτων κουβαλήματος σιδήρου στην αυλή της χαλυβουργίας Μπέθλεεμ, όπως αυτή περιλαμβάνεται στις *Αρχές του Επιστημονικού Μάνατζμεντ.*[49] Ξεκινώνας από αυτή την πασίγνωστη αφήγηση ο Ρετζ ανακάλυψε και επαλήθευσε πλήθος ανακριβειών, λαθών και αντιφάσεων: ο Τέιλορ σε διάφορες χρονικές στιγμές παρείχε τρεις διαφορετικές εκδοχές της ιστορίας του εργάτη Σμιντ. Η άνοδος της τιμής του σιδήρου, που σύμφωνα με τον Τέιλορ αποτέλεσε το έναυσμα για τα πειράματα κουβαλήματος σιδήρου στην αυλή της Μπέθλεεμ, έλαβε χώρα έξι μήνες αργότερα από την διεξαγωγή των πειραμάτων. Οι ομάδες που κουβαλούσαν το σίδηρο αποτελούνταν από Ούγγρους που αρνήθηκαν να δουλέψουν με το κομμάτι και απολύθηκαν ομαδικά, αλλά συνέχισαν να δημιουργούν προβλήματα στον Σμιντ και στην εταιρεία, οπότε επαναπροσλήφθηκαν. Η «επιστημονική επιλογή» του Σμιντ για το κουβάλημα σιδήρου, ελάχιστα είχε να κάνει με τα σωματικά και διανοητικά χαρακτηριστικά του Σμιντ και πολύ περισσότερο με το γεγονός ότι ήταν από τους ελάχιστους που προθυμοποιήθηκαν να δουλέψουν με τους όρους του Τέιλορ, καθώς και με την γερμανική του εθνικότητα, που εξασφάλιζε ότι «δεν είχε κοινωνικές υποχρεώσεις προς τους Ούγγρους». Ο πασίγνωστος, ρατσιστικών αντηχήσεων, διάλογος μεταξύ Τέιλορ και Σμιντ ήταν «εντελώς επινοημένος». Οι «επιστημονικά προσδιορισμένες» περίοδοι ξεκούρασης του Σμιντ, καθώς και ο «νόμος βαρέων εργασιών» που υποτίθεται ότι διαμόρφωσε ο Τέιλορ από τα πειράματα της Μπεθλεεμ, δεν ήταν παρά «απάτη». Τέλος, η αποδελτίωση των εφημερίδων της Μπέθλεεμ για την περίοδο που ο Τέιλορ εργάστηκε στην τοπική χαλυβουργία, αντί για την διαρκή σκληρή κριτική που περιέγραφε ο Τέιλορ, δεν αποκάλυψε παρά μία και μοναδική γενικόλογη αναφορά στον ίδιο και τη δουλειά του. Το συμπέρασμα του Ρετζ ήταν ότι η αφήγηση του Τέιλορ είχε γίνει αποδεκτή και είχε μεταφερθεί αυτούσια σε γενιές και γενιές σπουδαστών της διοίκησης επιχειρήσεων με αποτέλεσμα να μην παράγονται ερευνητές του είδους «που κοιτάζει προσεκτικά το είδωλο ώστε να εντοπίσει τα πήλινα πόδια του, προτού το αναρτήσει σε βάθρο».[50]

Αυτού του είδους η επίμονη αναδίφηση των πραγματολογικών στοιχείων που παρείχε ο Τέιλορ στα γνωστότερα από τα έργα του, προσέφερε επιχειρήματα σε πολλούς από τους κριτικούς και βιογράφους του Τέιλορ στα χρόνια που ακολούθησαν. Συνήθως παρόμοιες

---

[49] Η ιστορία του εργάτη Σμιντ παρατίθεται στο Frederick Taylor, *The Principles...*, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 41-8.

[50] Charles Wrege & Amedeo Perroni, ‘Taylor’s Pig-Tale: A Historical Analysis of Frederick W. Taylor’s Pig-Iron Experiments’, *The Academy of Management Journal*, Vol. 17, No. 1, Mar 1974. Αργότερα ο Ρετζ εφάρμοσε παρόμοια μεθοδολογία για να υποστηρίξει ότι ο συγγραφέας των Αρχών του Επιστημονικού Μάνατζμεντ δεν ήταν ο Τέιλορ αλλά ο Μόρις Κουκ. Charles Wrege & Anne Marie Stotka, ‘Cooke Creates a Classic: The Story behind F. W. Taylor's Principles of Scientific Management’, *The Academy of Management Review*, Vol. 3, no. 4, (Oct. 1978).

προσεγγίσεις δεν έφταναν στην ακριβολογία του Ρετζ, μοιράζονταν όμως μαζί του την κεντρική του ιδέα, δηλαδή την προσέγγιση των γραπτών του Τέιλορ στην κυριολεξία τους. Στον Ρετζ, η «έκπληξη» που ένιωσε ο Τέιλορ όταν, μετά την «μελέτη του ζητήματος», ανακάλυψε ότι οι κουβαλητές της αυλής της Μπέθλεεμ μπορούσαν να κουβαλήσουν σαράντα επτά αντί για δωδεκάμισι τόνους σίδερο τη μέρα, εκλαμβάνεται σαν πραγματική δήλωση του Τέιλορ σχετικά με ένα πραγματικό γεγονός, το οποίο μπορεί να καταδειχθεί σαν «αληθές» ή «ψευδές». Προσεγγίζοντας από τη σκοπιά της ψυχανάλυσης, ήδη από το 1970, ο Σουντίρ Κακάρ [Sudhir Kakar] είχε φτάσει την ίδια μεθοδολογία στα άκρα, όταν χρησιμοποίησε τα γραπτά του Τέιλορ για να γράψει μια «ψυχοβιογραφία» στα πλαίσια της οποίας ο τεϊλορισμός εξηγούνταν ως το προϊόν μιας κατ' εξοχήν «ψυχαναγκαστικής προσωπικότητας».[51] Ο μαρξιστής Χάρι Μπρέιβερμαν, το 1974, δεν αντιστάθηκε στον πειρασμό να χρησιμοποιήσει τα γραπτά του Τέιλορ προκειμένου να τον χαρακτηρίσει «εξοπλισμένο με μια αφελή πίστη ότι οι απόψεις του ήταν οι πιο λογικές απόψεις του κόσμου και ότι δεν θα μπορούσε να υπάρξει άνθρωπος, συμπεριλαμβανομένων των εργατών, που να διαφωνήσει με την αδιάσειστη λογική του». Άλλωστε, οι διαρκείς δηλώσεις του Τέιλορ σύμφωνα με τις οποίες «πολλοί από τους φίλους του [ήταν] εργάτες», αποτελούσαν απόδειξη της «μυθομανίας που χαρακτήριζε το συγκεκριμένο άτομο».[52] Ακόμα και στην πολύ μεταγενέστερη δουλειά του Κάνιγκελ, οι σημειώσεις που κρατούσε ο Μπαρθ στο περιθώριο των «ομιλιών του Μπόξλυ» χρησιμεύουν ως αφορμή προβληματισμού γύρω από την αντιφατική προσωπικότητα του Τέιλορ («ηθοποιός και μηχανικός εξίσου»), που φτάνει έως την «ξεδιαντροπιά» όταν αποδεικνύεται ότι ο Τέιλορ προσπάθησε να ξαναγράψει τα πρακτικά της κατάθεσής του μπροστά στην επιτροπή του Κονγκρέσου με τρόπο που να τον βολεύει.[53]

Από την άλλη, είναι επίσης γεγονός ότι αυτού του είδους η προσέγγιση των γραπτών του Τέιλορ, όσο και αν έγινε δημοφιλής μεταξύ του 1970 και του 1980, ποτέ δεν οδήγησε σε κάποιου είδους ισχυρή κριτική, ή έστω σε κάποια νέα γνώση γύρω από το τεϊλορικό σύστημα και την εφαρμογή του. Ήδη από το 1980, ο Ντάνιελ Νέλσον παρατήρησε ότι «ο Τέιλορ έγραφε με σκοπό να πείσει και η μέθοδός του ήταν η δραματοποίηση, ανεξαρτήτως λαθών και ανακριβειών». Οπότε, όπως επισήμαναν μετέπειτα διάφοροι υποστηρικτές του Τέιλορ, τα γραπτά του Τέιλορ, που οι κριτικοί του έτειναν να παίρνουν κατά γράμμα, δεν ήταν παρά «πολεμικές και εκπαιδευτικές πραγματείες», διδακτικές παραβολές. Το πραγματικό ζήτημα

---

[51] Sudhir Kakar, *Frederick Taylor: A Study in Personality and Innovation,* MIT Press, 1970.

[52] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...,* όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 96.

[53] Ο Μπαρθ χρησιμοποιούσε τα περιθώρια του αντιτύπου των «ομιλιών του Μπόξλυ» που είχε στην κατοχή του, για να γράψει φράσεις όπως «ολόκληρη η σελίδα είναι σκέτη φαντασιοπληξία», κλπ. R. Kanigel, *The One Best Way...,* όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 397-99. Η «ξεδιαντροπιά» στη σελίδα 482.

που πρέπει να μας απασχολεί δεν είναι η κυριολεξία τους, ή η σχέση τους με την αλήθεια, αλλά το «δίδαγμα» που προσπαθούσαν να μεταδώσουν.[54]

3.3.2. Από τη Σκοπιά της Ιστορίας της Εργασίας και της Τεχνολογίας Ι: η Μαρξιστική Προσέγγιση, 1960 - 1980

Οι κριτικές του τεϊλορισμού που εμφανίστηκαν από το 1960 και μετά από τη σκοπιά της ιστορίας της τεχνολογίας αναμφισβήτητα υπήρξαν πολύ περισσότερο διαφωτιστικές από ό,τι το κυνήγι των πραγματολογικών κενών. Η πρώτη τέτοια δουλειά ήταν το βιβλίο του Χιου Άιτκεν *Scientific Management in Action.* Το βασικό θέμα του βιβλίου ήταν η εισαγωγή του τεϊλορισμού στο οπλουργείο της Ουότερτάουν, η αλληλεπίδραση με τις παραγωγικές τεχνολογίες που χρησιμοποιούνταν εκεί και η σύγκρουση που ακολούθησε. Το ένα από τα τέσσερα κεφάλαιά του ήταν αφιερωμένο στην περιγραφή των τεϊλορικών ιδεών και τεχνικών. Όπως είδαμε και προηγουμένως, ο Άιτκεν χρησιμοποιούσε την επιχειρηματολογία της «Επιτροπής για τη Διερεύνηση του Συστήματος Τέιλορ», όπως είχε εκφραστεί το 1912, για να σημειώσει την διαφορά μεταξύ του εφικτού και του επιθυμητού. Κατά τη γνώμη του, στη βάση της επιχειρηματολογίας του Τέιλορ βρισκόταν μια «αξιακή κρίση». Γιατί το «εφικτό μπορεί ενδεχομένως να καθοριστεί από τεχνικές ή οικονομικές δοκιμές· το επιθυμητό ή το πρέπον από την άλλη, μπορεί να καθοριστεί μόνο με αναφορά σε κάποια δεδομένη αξιακή κλίμακα».[55]

Ο Άιτκεν χρησιμοποίησε αυτή τη διαφορά μεταξύ «εφικτού» και «επιθυμητού» για να ασκήσει κριτική σε ολόκληρο το έργο του Τέιλορ. Κατά τη γνώμη του, ο Τέιλορ και οι σύγχρονοί του μηχανικοί γνώριζαν καλά ότι το ζήτημα του «βέλτιστου ρυθμού» και της «βέλτιστης χρήσης» της μηχανής εμπεριείχε ένα «ανθρώπινο στοιχείο» Οι μηχανές ήταν αδύνατο να δουλέψουν με τους μέγιστους ρυθμούς τους, «όχι για τεχνολογικούς λόγους», αλλά ακριβώς εξαιτίας αυτού του ανθρώπινου στοιχείου. «Οι εργάτες, προφανώς δεν επιθυμούσαν, και δεν μπορούσαν να πειστούν με καμία από τις γνωστές μεθόδους να δουλέψουν με τους ρυθμούς για τους οποίους ήταν ικανή η μηχανή».[56] Ο Τέιλορ μέτρησε τον ρυθμό των μηχανών με τα πειράματά του γύρω από την κοπή των μετάλλων· επιπλέον, η

---

[54] Daniel Nelson, *Frederick W. Taylor and the Rise of Scientific Management*, University of Wisconsin Press, 1980. Δες επίσης τη βιβλιοκριτική της Mariann Jelineck, 'Frederick W. Taylor and the Rise of Scientific Management, by Daniel Nelson. Management and Ideology: The Legacy of the International Scientific Management Movement, by Judith A. Merkle, Reviewed by Mariann Jelinek', *The Business History Review*, Vol. 55, No. 3, 1981, σελ. 429-433. Για τη χρησιμοποίηση του επιχειρήματος του Νέλσον εναντίον του Ρετζ και την προτροπή για αναζήτηση του «διδάγματος», Jill Hough & Margaret White, 'Using Stories to Create Change...', όπ. πριν, (υπ. 46).

[55] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 20-21.

[56] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 38.

ανακάλυψη του χάλυβα υψηλής ταχύτητας τον βοήθησε να αυξήσει αυτόν τον εφικτό μηχανικό ρυθμό σε σημεία αφάνταστα έως τότε, να τον καταγράψει και τελικά να τον καταστήσει αντικειμενικό, ενσωματώνοντάς τον στις υπολογιστικές διατάξεις της εποχής, δηλαδή στους υπολογιστικούς κανόνες του Μπαρθ. Έπειτα όμως, έπρεπε να επιβάλλει αυτόν τον ρυθμό στο δύστροπο «ανθρώπινο στοιχείο». Τα μέσα που χρησιμοποίησε ήταν δύο ειδών: από τη μια η αντικειμενική μέτρηση που προσέφερε το χρονόμετρο και ο κανόνας του Μπαρτ, που ήταν και η συνεισφορά του Τέιλορ στο ζήτημα, και από την άλλη διάφορες ειδικές μέθοδοι πληρωμής με το κομμάτι, μια ιδέα που ήδη δοκιμαζόταν από προηγούμενους μηχανικούς και εργοδότες από το 1880 και μετά. Όσο για το χρονόμετρο, ο Άιτκεν σημείωνε αρκούντως προκλητικά, παρά την προσεκτική διατύπωση, ότι «θα ήταν δελεαστικό, αν και μόνο εν μέρει ορθό, να θεωρήσουμε τη μελέτη χρόνων ως τελετή, η λειτουργία της οποίας ήταν η επικύρωση, μέσω της αναφοράς στην φαινομενική αντικειμενικότητα του χρονομέτρου, ενός υποκειμενικού υπολογισμού του χρόνου που απαιτούνταν για κάθε εργασία».[57] Οι ειδικοί τρόποι πληρωμής με το κομμάτι από την άλλη, παρέμεναν πολύ αφελείς για να πετύχουν τους σκοπούς τους, δέσμιοι της «ακατέργαστης ψυχολογικής γνώσης της εποχής» και του κυρίαρχου «μπενθαμικού ωφελιμισμού».[58] Τελικά ο Τέιλορ έλυσε το πρόβλημα του ρυθμού των μηχανών, αλλά απέτυχε να λύσει το πρόβλημα του ρυθμού των ανθρώπων. Γιατί, τόσο η επίφαση αντικειμενικότητας που επιστρατεύθηκε μέσω του χρονόμετρου και του υπολογιστικού κανόνα, όσο και ο μπενθαμικός ωφελιμισμός που ενσωματώθηκε σε περίπλοκα συστήματα πληρωμής με το κομμάτι, απέτυχαν να αναμετρηθούν με το γεγονός ότι «οι ρυθμοί εργασίας δεν αποφασίζονται από την τύχη ή από τις ατομικές ιδιοτροπίες». Στην πραγματικότητα ο Τέιλορ ήταν αδύνατο να αντιμετωπίσει το ζήτημα. Γιατί «η ιδέα της νόρμας, ή του κοινού μέτρου της παραγωγής, ως καθολικό χαρακτηριστικό όλων των οργανωμένων ομάδων, που καθορίζεται και συντηρείται από την ίδια την ομάδα, που περιφρουρείται με κυρώσεις υψηλότατης αποτελεσματικότητας, όλα αυτά ήταν ξένα για τον Τέιλορ, όπως και για πολλούς άλλους από τους συγχρόνους του».[59]
Τελικά, κατά τη γνώμη του Άιτκεν, ο Τέιλορ είχε προσπαθήσει να λύσει ένα τεράστιο «ψυχολογικό και όχι τεχνολογικό πρόβλημα» με τεχνικούς τρόπους.[60] Η αποτυχία του ήταν αναμενόμενη λόγω των ελλειπών ψυχολογικών γνώσεων της εποχής. Είναι δύσκολο να αντισταθεί κανείς στη διατύπωση μιας παρόμοιας άποψης για τον Άιτκεν. Ο Άιτκεν ανέλυσε το έργο του Τέιλορ με όρους εργασίας και τεχνικής. Η ιδέα του για την ύπαρξη ενός

[57] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 26.

[58] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 34, 38.

[59] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 48.

[60] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 38.

«ανθρώπινου στοιχείου» εντός ενός κατά τα φαινόμενα τεχνικού προβλήματος, η διάλυση της τεϊλορικής επιχειρηματολογίας σε δύο μέρη, το ένα από τα οποία απευθυνόταν στη ζωντανή και το άλλο στη νεκρή εργασία, η ανάδειξη της – φαινομενικής – αντικειμενικότητας των τεχνικών διατάξεων όπως ο υπολογιστικός κανόνας και το χρονόμετρο, ήταν όλες ιδέες εξαιρετικά πρωτοποριακές για την εποχή. Από τη μια γιατί αναδείκνυαν το ζήτημα της εργασίας και της σχέσης της με την τεχνολογία και από την άλλη γιατί αναδείκνυαν μια νέα μέθοδο προσέγγισης της κοινωνικής ιστορίας μέσω της ιστορίας των μηχανών και των τεχνικών. Ταυτόχρονα όμως, ο Άιτκεν επηρρεαζόταν και περιοριζόταν από την εποχή του, με τρόπο όχι πολύ διαφορετικό από εκείνον που περιέγραφε για τον Τέιλορ. Το «έλλειμμα ψυχολογικής γνώσης» που εντόπιζε να περιορίζει τον Τέιλορ και τους συγχρόνους του μηχανικούς, δεν ήταν παρά μια έμμεση αναφορά στην -αδιαμφισβήτητη το 1960- πρόοδο της βιομηχανικής ψυχολογίας που τότε υποτίθετο ότι είχε λύσει οριστικά τα προβλήματα που για τον Τέιλορ είχαν παραμείνει άλυτα. Με τα μάτια του σημερινού αναγνώστη η αντίφαση είναι εμφανής: κατά τον Άιτκεν η αντικειμενικότητα του χρονομέτρου δεν ήταν παρά φαινομενική· η αντικειμενικότητα της βιομηχανικής ψυχολογίας από την άλλη ήταν πολύ λιγότερο αμφισβητήσιμη. Ο Άιτκεν αναδείκνυε τον τεϊλορισμό ως έκφραση ενός συγκεκριμένου «αξιακού συστήματος», δεν επεσήμανε όμως ότι επρόκειτο για το αξιακό σύστημα των αφεντικών της παραγωγικής διαδικασίας, για το ίδιο αξιακό σύστημα που βρίσκεται και πίσω από τη βιομηχανική ψυχολογία.[61] Τελικά η υϊοθέτηση του τεϊλορικού συστήματος στο οπλουργείο Ουοτερτάουν δεν ήταν παρά ένα βήμα σε μια μακρά διαδικασία. «Η επιτυχία αυτού του βήματος θα πρέπει να μετρηθεί, πάνω απ' όλα, από τον βαθμό στον οποίο έκανε δυνατή την κατάκτηση περαιτέρω γνώσεων».[62] Δηλαδή, παρά τον πρωτοποριακό χαρακτήρα της ιστορικής προσέγγισης του Άιτκεν, τελικά η εισαγωγή του τεϊλορισμού δεν ήταν μια στιγμή μιας διαρκούς διαλεκτικής διαδικασίας, αλλά μια στιγμή μιας διαδικασίας προόδου που τελικά μας φέρνει στο 1960, τον καλύτερο των δυνατών κόσμων.[63]

---

[61] Για την ανάπτυξη της «βιομηχανικής ψυχολογίας», όχι ως αντίθεση, αλλά ως λογική συνέχεια της «επιστημονικής οργάνωσης της εργασίας», δες H. Braverman, *Labor and monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 139-152· επίσης David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 274.

[62] Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 241.

[63] Σύμφωνα με τον Eugene Ferguson, αυτή η αντίληψη, ότι δηλαδή «η τεχνολογική εξέλιξη ακολούθησε έναν ορθολογικό δρόμο, σαν ο σημερινός κόσμος να ήταν ο στόχος προς τον οποίο στόχευαν όλες οι αποφάσεις που πάρθηκαν από τις απαρχές της ιστορίας» αποτελούσε βασικό χαρακτηριστικό μεγάλου μέρους της ιστοριογραφίας της τεχνολογίας, τουλάχιστον μέχρι το 1974. Βέβαια, συνολικά μιλώντας και παρά την κριτική που ασκείται εδώ, το βιβλίο του Άιτκεν ήταν μία από τις πρώτες πρωτοποριακές προσπάθειες να γραφτεί ιστορία εκτός αυτού του πλαισίου. Σχετικά δες Eugene Ferguson, «Toward a Discipline of the History of Technology», *Technology and Culture,* Vol. 15, No. 1, Ιανουάριος 1974, σελ. 19. Η αρχική πατρότητα της παρατήρησης ανήκει στον R. Angus Buchanan.

Υπήρχαν πάντως ορισμένοι σύγχρονοι του Άιτκεν καθόλου δεν συμφωνούσαν ότι τελικά τα κακά του τεϊλορισμού είχαν διορθωθεί μέσω της διαρκούς προόδου. Το άρθρο του Ρανιέρο Παντσιέρι «Η Καπιταλιστική Χρήση των Μηχανών», που πρωτοδημοσιεύθηκε το 1961 στο περιοδικό Κουαντέρνι Ρόσι [Quaderni Rossi], σημείωνε ότι «ο τεϊλορισμός, ο φορντισμός και τελικά η ανάπτυξη των τεχνικών εργατικής ενσωμάτωσης, ανθρωπίνων σχέσεων, ανθρώπινης μηχανικής κλπ» δεν ήταν παρά τα διάφορα στάδια «μιας όλο και πιο περίπλοκης προσπάθειας προσαρμογής του σχεδιασμού της ζωντανής εργασίας στις απαιτήσεις του σχεδιασμού της παραγωγής όπως αυτές διαμορφώνονται από τη συνεχή μεγέθυνση του σταθερού κεφαλαίου». Ο τεϊλορισμός και ο φορντισμός βρέθηκαν στο επίκεντρο των αναλύσεων των Ιταλών εργατιστών και αυτόνομων, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του ’60. Όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, η διάδοση των ιδεών που γεννιούνταν στην Ιταλία της δεκαετίας του ‘60 πραγματοποιήθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του ’70 και μετά, όταν μια σειρά παραγόντων που δεν θα μας απασχολήσουν εδώ τροφοδότησε μεταφράσεις στα Αγγλικά.[64]

Το βιβλίο του Χάρι Μπρέιβερμαν *Εργασία και Μονοπωλιακό Κεφάλαιο* που εκδόθηκε το 1974, είχε πολύ λιγότερες δυσκολίες διάδοσης. Ο Μπρέιβερμαν, η μαρξιστική προσέγγιση του οποίου παραμένει εμβληματική ακόμη και σήμερα, αφιέρωνε το μισό βιβλίο στην ιστορία του καπιταλιστικού μάνατζμεντ. Σύμφωνα με την προσέγγισή του, η αναζήτηση μιας καπιταλιστικής επιστήμης του ελέγχου των εργασιακών χώρων εξελίχθηκε καθόλη τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα και ολοκληρώθηκε στο «επιστημονικό μάνατζμεντ» του Τέιλορ. Το «επιστημονικό μάνατζμεντ», όπως και οι παρεμφερείς προσπάθειες που είχαν προηγηθεί, ήταν επικεντρωμένο περισσότερο θα έλεγε κανείς στον έλεγχο, στη μάχη για την εξουσία στο εσωτερικό των χώρων εργασίας, και λιγότερο ή καθόλου στην εξαγωγή της υπεραξίας. Από την άλλη, οι προσπάθειες που ακολούθησαν τη διατύπωση των ιδεών του Τέιλορ, για παράδειγμα στο πεδίο της βιομηχανικής ψυχολογίας ή της διοίκησης προσωπικού, δεν ήταν παρά μέθοδοι εξοικείωσης του εργάτη με τον τεϊλορισμό ή περαιτέρω επεξεργασίες των τεϊλορικών ιδεών δίχως ιδιαίτερη σημασία.[65]

Κατά τον Μπρέιβερμαν, η τεϊλορική μέθοδος προσέγγισης του χώρου εργασίας μπορούσε να αναλυθεί σε τρεις «αρχές», ή βήματα εφαρμογής. Η πρώτη αρχή - βήμα ήταν η «αποσυσχέτιση της εργασιακής διαδικασίας από τις εργασιακές ικανότητες των εργατών». Ο τεϊλορικός ειδικός έπρεπε να μετρήσει και να καταλογογραφήσει την εργασιακή διαδικασία ως κινήσεις και χρόνους, καθιστώντας την πλήρως γνωστή για την διοίκηση. Η δεύτερη αρχή

---

[64] Σχετικά δες Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery: Marx Versus the ‘Objectivists’», στο Phil Slater (ed.), *Outlines of a Critique of Technology*, Ink Links, 1980, (Α’ Έκδοση 1961), σελ. 55.

[65] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 45-183.

- βήμα ήταν ο διαχωρισμός της σύλληψης από την εκτέλεση της εργασίας. Ο τεϊλορικός ειδικός θα έστηνε εντός της προς αναμόρφωση επιχείρησης ένα «γραφείο σχεδιασμού» το οποίο θα κατείχε και θα διαχειριζόταν τα αποτελέσματα του προηγούμενου βήματος. Η τρίτη αρχή - βήμα ήταν «η χρήση του μονοπωλίου της γνώσης που προκύπτει με στόχο τον ασφυκτικό έλεγχο του τρόπου εκτέλεσης κάθε βήματος της εργασιακής διαδικασίας». Ο τεϊλορικός ειδικός, ξεκινώντας από τη γνώση που είχε συσσωρευθεί στα προηγούμενα βήματα θα άλλαζε τις παραγωγικές διαδικασίες και θα επέβαλλε στους εργάτες την νέα τους μορφή.[66] Τελικά το «λεγόμενο επιστημονικό μάνατζμεντ»,

> δεν διαθέτει κανένα από τα χαρακτηριστικά μιας αληθινής επιστήμης και αυτό γιατί οι αρχικές του υποθέσεις δεν είναι παρά οι απόψεις του καπιταλιστή σχετικά με τις παραγωγικές σχέσεις. Παρά τους περιστασιακούς ισχυρισμούς περί του αντιθέτου, το λεγόμενο επιστημονικό μάνατζμεντ δεν έχει την αφετηρία του στην ανθρώπινη αντίληψη και τις ανθρώπινες ανάγκες, αλλά στις αντιλήψεις του καπιταλιστή και τις δικές του ανάγκες, τις ανάγκες δηλαδή που συνεπάγεται η διοίκηση μιας διόλου συνεργάσιμης εργατικής δύναμης μέσα σ' ένα πλαίσιο ανταγωνιστικών παραγωγικών σχέσεων. (...) Δεν ερευνά την εργασία γενικώς, αλλά την προσαρμογή της εργασίας στις ανάγκες του κεφαλαίου. Και δεν εισέρχεται στους χώρους εργασίας σαν εκπρόσωπος της επιστήμης, αλλά σαν εκπρόσωπος των αφεντικών της παραγωγής που μεταμφιέστηκε άτσαλα σε επιστήμη φορώντας φύρδην μίγδην ό,τι κουρέλια βρήκε μπρος του.[67]

Ο Μπρέιβερμαν υποστήριζε ότι ο τεϊλορισμός ήταν μια «ψευδοεπιστημονική» διδασκαλία που συνοψιζόταν στη χρήση επιστημονικών μεθόδων με στόχο την επιβολή του αξιακού συστήματος των αφεντικών της παραγωγής στο εσωτερικό των εργασιακών χώρων και τελικά έως και στις λεπτομέρειες της εργασιακής διαδικασίας. Εκτός από τον «μη επιστημονικό» χαρακτήρα που του καταλόγιζε με κάθε ευκαιρία, ο Μπρέιβερμαν αντιλαμβανόταν τον τεϊλορισμό σαν όπλο των αφεντικών της παραγωγής για χρήση στη μάχη με διακύβευμα τον έλεγχο των χώρων εργασίας, ένα όπλο που αποδεικνυόταν εν πολλοίς επιτυχημένο. Κι έτσι, αντί για την πορεία προς την πρόοδο του Άιτκεν, ο Μπρέιβερμαν παρουσίαζε μια αντίστροφη εικόνα διαρκούς τάσης αποειδίκευσης του εργάτη και απώλειας του ελέγχου του εργασιακού χώρου προς όφελος της διοίκησης. Στα χρόνια μετά τη δημοσίευσή της, η προσέγγιση του Μπρέιβερμαν δέχτηκε καταιγίδα κριτικής. Η κριτική

---

[66] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 112-120.

[67] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 86.

καταλόγισε στον Μπρέιβερμαν τη γνώμη σύμφωνα με την οποία όλα τα συστήματα διοίκησης από το 1915 και μετά δεν είναι παρά παραλλαγές του τεϊλορισμού. Επίσης τη γνώμη ότι η εισαγωγή του «επιστημονικού μάνατζμεντ» στις καπιταλιστικές παραγωγικές διαδικασίες έλαβε χώρα καθόλη τη διάρκεια του εικοστού αιώνα απρόσκοπτα και δίχως εργατική αντίσταση. Επίσης τη γνώμη ότι ο στόχος κάθε συστήματος μάνατζμεντ δεν ήταν το κέρδος της καπιταλιστικής επιχείρησης, αλλά ο έλεγχος καθεαυτός. Τελικά, έλεγε η κριτική, οι αντιλήψεις του Μπρέιβερμαν οδηγούσαν σε μια διαστρεβλωμένη αντίληψη της ιστορίας του καπιταλισμού ως διαρκούς κούρσας αποειδίκευσης της εργασίας δίχως τέλος και δίχως καμία ελπίδα ανατίμησης του εργάτη, αντίληψη όχι μόνο πολιτικά απαισιόδοξη αλλά και αντίθετη με την πραγματική ιστορία του καπιταλισμού και της εργατικής τάξης.[68]

Δεν θα ασχοληθούμε περαιτέρω με αυτή την -όχι πάντα καλοπροαίρετη, καρποφόρα ή άξια αναφοράς- κριτική, καθώς θα κινδυνεύαμε να βγούμε από τα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Όσον αφορά το θέμα που κυρίως μας ενδιαφέρει εδώ, δηλαδή την προσέγγιση των ιδεών του Τέιλορ από τη σκοπιά της σχέσης μεταξύ εργασίας και τεχνικής, μπορούμε να σημειώσουμε ότι ο Μπρέιβερμαν δεν διέκρινε κάποια άξια λόγου τεχνική όψη στις ιδέες του Τέιλορ. Χρησιμοποιούσε την άποψη του Πήτερ Ντράκερ για να υποστηρίξει ότι ο τεϊλορισμός ήταν εξαρχής και συνέχιζε να είναι «ένα κομμάτι της ανάπτυξης των μεθόδων διοίκησης και οργάνωσης της εργασίας και όχι της τεχνολογικής ανάπτυξης, στην οποία δεν έπαιξε παρά ελάσσονα ρόλο».[69] Στην εξιστόρηση του Μπρέιβερμαν οι μηχανές εμφανίζονταν μόνο μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τότε βέβαια, όντως «προσφέρουν στη διοίκηση τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει με εξ ολοκλήρου μηχανικά μέσα εκείνο που προγουμένως προσπαθούσε να επιτύχει με οργανωτικά και πειθαρχικά μέσα», δηλαδή να επιδιώξει τον πλήρη έλεγχο του εργασιακού χώρου έως και τον τρόπο διεξαγωγής κάθε συγκεκριμένης εργασίας.[70]

Ο Ντέιβιντ Νομπλ, ο άλλος σημαντικός μαρξιστής ιστορικός που ασχολήθηκε με το «επιστημονικό μάνατζμεντ» κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’70, είχε το βλέμμα του περισσότερο στραμμένο στην κοινωνική ιστορία των μηχανικών παρά στην καθεαυτή ιστορία των μηχανών. Το βιβλίο του, *America by Design*, που εκδόθηκε το 1976 ήταν μια ιστορία των «εταιρικών μηχανικών» (corporate engineers), των ιδεών τους και των εκπαιδευτικών και οργανωτικών θεσμών τους. Ο Τέιλορ, που προφανώς ήταν ένας από τους

---

[68] Κλασικό παράδειγμα της κριτικής που ακολούθησε τη δημοσίευση του βιβλίου του Μπρέιβερμαν είναι ο τόμος Stephen Wood (ed.), *The Degradation of Work? Skill, Deskilling and the Labor Process*, Hutchinson, 1982.

[69] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 85. Ο Μπρέιβερμαν χρησιμοποιούσε το Peter Drucker, ‘Work and Tools’, όπ. πριν, (υπ. 45).

[70] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1) , σελ. 184-233. Το απόσπασμα στη σελίδα 195.

πρώτους «εταιρικούς μηχανικούς», δεν κατελάμβανε ιδιαίτερα σημαντική θέση στο βιβλίο του Νομπλ. Πολύ σημαντικότερη ήταν η θέση του «ανθρώπινου παράγοντα» που, όπως είδαμε, είχε εντοπίσει ο Άιτκεν να σοβεί στην καρδιά του προβλήματος του βέλτιστου ρυθμού εργασίας.

Αυτός ο «ανθρώπινος παράγοντας», σύμφωνα με τον Νομπλ, ήταν που παρεμπόδισε την πορεία του τεϊλορικού «επιστημονικού μάνατζμεντ» από το 1915 και μετά. Αρχικά ο Τέιλορ έβλεπε το σύστημά του σαν μια επιστημονικά μεθοδευμένη συγκέντρωση της παραδοσιακής εξουσίας που κατείχε ο μηχανικός στα πλαίσια της «κουλτούρας του μηχανουργείου», και συνακόλουθα σαν μια μέθοδο επέκτασης αυτής της εξουσίας σε ολόκληρο το φάσμα των εταιρικών λειτουργιών. Αλλά στα χρόνια μεταξύ του 1910 και του 1915, το επιστημονικό μάνατζμεντ συνάντησε σοβαρές εργατικές αντιστάσεις και εκτέθηκε ως μη ακριβής επιστήμη. Εν τω μεταξύ οι μηχανικοί συγκροτούνταν περεταίρω ως κοινότητα αποκτώντας νέα διοικητικά καθήκοντα, ενώ η δικαιοδοσία τους στο εσωτερικό των επιχειρήσεων επεκτεινόταν. Οπότε από τη μια η επιστήμη τους χρειάστηκε να επεκταθεί ώστε να συμπεριλάβει τις μεθόδους και τα αντικείμενα των «νέων κοινωνικών επιστημών» και από την άλλη το «επιστημονικό μάνατζμεντ» χρειάστηκε να εστιάσει όλο και περισσότερο στον «ανθρώπινο παράγοντα, δηλαδή στον εργάτη».[71] Κατά συνέπεια, στις δεκαετίες που ακολούθησαν τον θάνατο του Τέιλορ και μέσα από τις προσπάθειες του ζεύγους Γκίλμπρεθ, του Γκαντ, του βιομηχανικού ψυχολόγου Χιούγκο Μένστερμπεργκ (Hugo Munsterberg) και πολλών άλλων, το επιστημονικό μάνατζμεντ συνδέθηκε με την συμπεριφοριστική ψυχολογία, καθώς και με τις προϋπάρχουσες πατερναλιστικές αντιλήψεις περί «προνοιακής εργασίας», «βοήθειας» και «παροχών». Το αποτέλεσμα ήταν ένα «φιλελεύθερο κίνημα εταιρικής μεταρρύθμισης» (corporate liberal reform movement), που δεν περιελάμβανε μόνο μηχανικούς, όπως το «επιστημονικό μάνατζμεντ», αλλά και διορατικούς επιχειρηματίες, τραπεζίτες, πολιτικούς, συνδικαλιστές ηγέτες και ακαδημαϊκούς, που στόχο είχαν να «σφυρηλατήσουν μια βιώσιμη εταιρική τάξη».[72] Το αποτέλεσμα ήταν η αναμόρφωση της τεχνικής εκπαίδευσης, τα οργανωμένα προγράμματα αμερικανοποίησης των μεταναστών, η ανάπτυξη της επιστήμης της «διοίκησης προσωπικού» και το γενικό στρατηγικό πρόταγμα του Χένρι Φορντ σύμφωνα με το οποίο «η επιρροή του εργοστασίου θα πρέπει να επεκταθεί σε ολόκληρη τη ζωή του εργάτη».[73]

Η τελική θέση του Νομπλ ήταν ότι αυτοί που αποκαλούσε «εταιρικοί μηχανικοί», την ιστορία των οποίων αφηγούνταν, «όσο και αν είχαν πείσει εαυτούς ότι υπηρετούσαν τα

---

[71] David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 274.

[72] David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 277.

[73] David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 294.

συμφέροντα της κοινωνίας ως σύνολο, στην πραγματικότητα υπηρετούσαν την κυρίαρχη τάξη της κοινωνίας, την τάξη που, προκειμένου να επιβιώσει, πρέπει αιωνίως να αγωνίζεται με στόχο την απόσπαση εργασίας και συνεπώς τον έλεγχο της ζωής της τάξης επί της οποίας κυριαρχεί».[74] Οπότε ο μεγάλος αντίπαλος των «εταιρικών μηχανικών» δεν ήταν ο ενδοκαπιταλιστικός ανταγωνισμός, τα περίπλοκα τεχνικά προβλήματα, οι περιοδικές καπιταλιστικές κρίσεις, ή η οργανωτική περιπλοκότητα των τεράστιων εταιρειών που αναδύθηκαν στις αρχές του εικοστού αιώνα, αλλά «άνθρωποι», «άνθρωποι με εξίσου ορθολογικούς, αλλά παρόλ' αυτά αντίθετους στόχους».[75] Η μεσοπολεμική ανάπτυξη του «επιστημονικού μάνατζμεντ», οι ατέρμονες παραλλαγές του, οι διαρκώς διευρυνόμενες αρμοδιότητές του, ο ατέλειωτος κατάλογος των μεθόδων του, δεν ήταν παραλλαγές του τεϊλορισμού δίχως μεγάλη σημασία, όπως υποστήριζε ο Μπρέιβερμαν, αλλά σε τελική ανάλυση το αποτέλεσμα της ταξικής πάλης.

Για λόγους που αναλύθηκαν στον πρώτο κεφάλαιο, αυτή η γραμμή σκέψης υποστηρίχθηκε σημαντικά κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του '70 και του '80. Από τη σχετική παραγωγή μπορεί κανείς να ξεχωρίσει τη δουλειά του Ντέιβιντ Μοντγκόμερι που χρησιμοποίησε την εργατική ιστορία για να αφηγηθεί τη σύγκρουση του «επιστημονικού μάνατζμεντ», τόσο με τα εργατικά συνδικάτα, όσο και με την ανοργάνωτη εργατική αντίσταση των αρχών του εικοστού αιώνα, εξασφαλίζοντας και μία θέση για την αντίσταση των «ανειδίκευτων», όπως οι μετανάστες εργάτες. Επίσης τη θέση του Μπενζαμέν Κοριά που, επηρρεασμένος από την ιταλική αυτονομία, εξηγούσε τον τεϊλορισμό ως απάντηση στην αυτονομία του μάστορα και την επιτυχία του ως αποτέλεσμα της «αναντιστοιχίας μεταξύ της τεχνικής και πολιτικής σύνθεσης της εργατικής τάξης των ΗΠΑ», η οποία προέκυψε με την έλευση των μεταναστών εργατών και την επιτυχή ένταξή τους στην αλυσίδα συναρμολόγησης. Τέλος, τη μετέπειτα δουλειά του Νομπλ που υποστήριζε ότι η μεταπολεμική ανάπτυξη του σχεδιασμού των εργαλειομηχανών επηρρεάστηκε καθοριστικά από την προσπάθεια αφαίρεσης της εργατικής πρωτοβουλίας των χειριστών τους, δηλαδή ότι η μάχη για τον έλεγχο των χώρων εργασίας, που είχε ξεκινήσει με τον Τέιλορ, συνεχιζόταν μεταπολεμικά καθορίζοντας τη συγκεκριμένη μορφή των μηχανών της παραγωγής. Οι μαρξιστές των δεκαετιών του '70 και του '80 εκλέπτυναν την επιχειρηματολογία του Μπρέιβερμαν χωρίς να εγκαταλείπουν τις βασικές του θέσεις περί της (ενίοτε ψευδο-)

[74] David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 324. Η ακριβής έκφραση του Νομπλ είναι «the class beneath it».

[75] David Noble, *America by Design...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 323.

επιστήμης ως «εκπρόσωπου των αφεντικών της παραγωγής».[76] Παράλληλα βέβαια, όπως θα δούμε αμέσως, αυτές οι βασικές θέσεις καθίσταντο ελάχιστα δημοφιλείς.

3.3.3. Από τη Σκοπιά της Ιστορίας της Εργασίας και της Τεχνολογίας ΙΙ: Η Αναθεώρηση (1980 - 2000)

Ο Ντάνιελ Νέλσον [Daniel Nelson] είναι ίσως ο μελετητής του Τέιλορ με το μεγαλύτερο έργο και την πιο μακρόχρονη ενασχόληση. Η δουλειά του περιλαμβάνει άρθρα και βιβλία που γράφτηκαν κατά τη διάρκεια των ετών από το 1970 έως το 1995 και καλύπτει τόσο την ίδια τη ζωή και το έργο του Τέιλορ, όσο και τη μετέπειτα διάδοση και παραλλαγή των ιδεών του «επιστημονικού μάνατζμεντ». Οι απόψεις του Νέλσον, ίσως όχι τόσο επιδραστικές κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’70, απέκτησαν αργότερα όλο και μεγαλύτερη επίδραση, καθώς ολόκληρη η ιστορία της τεχνολογίας εγκατέλειπε τον μαρξισμό και τις επιρροές της δεκαετίας του ’60 για να στραφεί προς τα μεταμοντέρνα εργαλεία της δεκαετίας του ’80.

Βέβαια, πολύ δύσκολα μπορεί κανείς να αποκαλέσει τον Νέλσον μεταμοντέρνο. Αν υπάρχει ένα καθοριστικό χαρακτηριστικό της δουλειάς του, αυτό είναι το είδος της επίμονης αναδίφησης που είδαμε να χαρακτηρίζει και την περίπτωση του Ρετζ. Στην περίπτωση του Νέλσον όμως, η αναδίφηση συνοδεύεται από ερμηνείες. Για παράδειγμα, μια παρόμοια με του Ρετζ αναδρομή στα τεϊλορικά πειράματα της αυλής της Μπέθλεεμ, γραμμένη το 1977, εντοπίζει ανακολουθίες παρόμοιες με του Ρετζ, για να καταλήξει ότι «δεν πρόκειται για μια επίδειξη της αποτελεσματικότητας του ‘επιστημονικού μάνατζμεντ’, αλλά για μια επίδειξη του τρόπου με τον οποίο επιθετικά διοικητικά στελέχη, απασχολημένα σε σημαντικότερα καθήκοντα, προσπαθούσαν να αναγκάσουν υπάλληλους δευτερεύουσας σημασίας να δουλέψουν σκληρότερα».[77] Ή όπως υποστηρίζεται σε ένα άρθρο του 1975, με θέμα μία από τις δευτερεύουσες περιπέτειες του Τέιλορ, «το βασικό επίτευγμα του Τέιλορ δεν ήταν η ανάπτυξη νέων τεχνικών, όπως η μελέτη χρόνων, αλλά η τελειοποίηση, η επέκταση και η ενσωμάτωση στην παραγωγή υπαρχουσών μεθόδων, γνωστών ως «συστηματικό μάνατζμεντ».[78]

Γενικά μιλώντας, η επιμονή του Νέλσον στην ακριβολογία και τη λεπτομέρεια κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’70 και του ‘80 συστηματικά οδηγούσε σε μια εικόνα σύμφωνα με την οποία ο Τέιλορ και οι μαθητές του παρουσιάζονταν πολύ λιγότερο καινοτόμοι, πολύ

---

[76] David Montgomery, *The Fall of the House of Labor...*, όπ. πριν, (υπ. 1). Μπενζαμέν Κοριά, *Ο Εργάτης και το Χρονόμετρο: Τεϊλορισμός, Φορντισμός και Μαζική Παραγωγή*, Κομμούνα, 1984, (Α’ Έκδοση 1979). David Noble, *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Oxford University Press, 1984.

[77] Daniel Nelson, ‘Taylorism and the Workers at Bethlehem Steel...’, όπ. πριν (υπ. 6), σελ. 505.

[78] Daniel Nelson, ‘Scientific Management in Transition...’, όπ. πριν (υπ. 6), σελ. 461.

λιγότερο προκλητικοί, πολύ μικρότερης ιστορικής σημασίας και πολύ περισσότερο προϊόν της εποχής τους. Αυτή η προσέγγιση παρουσιάζεται στην πιο ολοκληρωμένη της μορφή στο βιβλίο *Managers and Workers,* που εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1975 και ξανά αναθεωρημένο το 1995. Εδώ η ανάπτυξη του «συστηματικού μάνατζμεντ» από το 1880 και μετά αναλύεται επί μακρών, όχι ως προσπάθεια ελέγχου των εργασιακών χώρων από το μάνατζμεντ, όπως στον Μπρέιβερμαν, αλλά ως «εξέγερση ενάντια στην παράδοση, τον εμπειρισμό και την αντίληψη ότι η κοινή λογική, οι προσωπικές σχέσεις και η γνώση του μάστορα αρκούσαν για να λειτουργήσει ένα μικρό εργοστάσιο».[79] Ο Τέιλορ είναι απλά «ο σημαντικότερος» από τους υποστηρικτές του «συστηματικού μάνατζμεντ, κυρίως γιατί «προώθησε το σύστημά του τόσο αποτελεσματικά που οι υπόλοιποι σε μεγάλο βαθμό ξεχάστηκαν».[80] Κατά τα άλλα, το «επιστημονικό μάνατζμεντ» του Τέιλορ και του κύκλου του είχε ως στόχο πολύ περισσότερο την «αυτοκρατορία του επιστάτη» που χαρακτήριζε την αμερικανική βιομηχανία στο τελευταίο τέταρτο του δέκατου ένατου αιώνα και πολύ λιγότερο τους εργάτες.[81] Πράγματι, η ενδελεχής μελέτη των 181 εργοστασίων όπου διάφορες εκδοχές του συστήματος Τέιλορ εγκαταστάθηκαν μεταξύ του 1900 και του 1915 «ελάχιστη υποστήριξη προσφέρει στη θέση σύμφωνα με την οποία η κεντρική ενασχόληση του Τέιλορ ήταν η εργασία του μεμονωμένου υπαλλήλου». Ακριβέστερα «τουλάχιστον οι μισοί από τους εργαζόμενους αυτών των 181 εταιρειών υπήρξαν κατά βάση παρατηρητές. Μπορεί να αντιλήφθηκαν μια μείωση των καθυστερήσεων, να βρέθηκαν να χρησιμοποιούν διαφορετικά εργαλεία, ή να είδαν την εξουσία των επιβλέποντων να μειώνεται, αλλά οι δικές τους δραστηριότητες παρέμειναν ανεπηρρέαστες».[82]

Οι διατυπώσεις των ιστορικών, μπορεί ενίοτε να έχουν ανεπαίσθητο νόημα, σπανίως όμως είναι αθώες. Ο Νέλσον διαπρέπει στη συγκεκριμένη τέχνη· για παράδειγμα, μόλις πριν από λίγο, μάθαμε ότι είναι δυνατόν «η αλλαγή των εργαλείων» να αφήνει ανεπηρέαστη «τη δραστηριότητα του εργάτη», ενώ ο Τέιλορ γνώριζε καλά ότι ακόμη και μια απλή αλλαγή της χωρητικότητας των φτυαριών μπορεί να αλλάξει άρδην την παραγωγική διαδικασία.[83] Αλλού μαθαίνουμε ότι «οι εργοδότες (...) δεν προσπαθούσαν να κλέψουν ή να εκμεταλλευθούν τους υπαλλήλους τους, τουλάχιστον με την οικονομική έννοια (sic)»,[84] ότι «οι μελέτες χρόνων

---

[79] Daniel Nelson, 'Scientific Management in Retrospect', στο Daniel Nelson (ed.), *A Mental Revolution...*, οπ. πριν, (υπ. 28), σελ. 7.

[80] Daniel Nelson, *Managers & Workers...*, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 56.

[81] Daniel Nelson, *Managers & Workers...*, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 58.

[82] Daniel Nelson, 'Scientific Management in Retrospect', στο Daniel Nelson (ed.), *A Mental Revolution...*, οπ. πριν, (υπ. 28), σελ. 12. Το ίδιο επιχείρημα στο Daniel Nelson, *Managers & Workers...*, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 71.

[83] Για τα πειράματα με τα φτυάρια δες Frederick Taylor, *The Principles...*, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 64-66.

κινήσεων χρησιμοποιούνταν για να μειώσουν τις περιττές προσπάθειες», καθώς και ότι «οι επιπτώσεις στον μεμονωμένο εργάτη (...) ποίκιλλαν σημαντικά και ανθίστανται σε εύκολες συνολικές περιγραφές».[85] Τελικά τέτοιες διατυπώσεις συσσωρεύονται σελίδα με τη σελίδα για να χτίσουν ένα τελικό συμπέρασμα σύμφωνα με το οποίο το «νέο εργοστασιακό σύστημα» που χτίστηκε στις ΗΠΑ μεταξύ του 1880 και του 1920 αποτελούσε «τεράστια βελτίωση» σε σχέση με το παλιό. Ή ακριβέστερα έτσι ισχυρίζονταν οι «παρατηρητές της εποχής»· για τον Νέλσον η μάχη των διατυπώσεων κρατάει μέχρι την τελευταία σελίδα.[86]

Αυτού του είδους η αναθεώρηση, τόσο της σημασίας του έργου του Τέιλορ, όσο και συνολικά της επανάστασης στη διοίκηση των επιχειρήσεων από το 1880 έως το 1920, χαρακτηρίζει όλο και περισσότερο την ιστοριογραφία της περιόδου από το 1980 και μετά. Ο Πήτερ Μέικσινς [Peter Meiksins], για παράδειγμα, αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση αναθεωρητή. Η πρώτη από τις δουλειές του σχετικά με την ιστορία του «επιστημονικού μάνατζμεντ» γράφτηκε το 1984, σε μια εποχή όπου η γνώμη του μπορούσε να χαρακτηρίζεται από τον ίδιο «αποκλίνουσα από την πλειοψηφία» [dissenting].[87] Η «αποκλίνουσα» θέση του Μέικσινς σχετικά με το επιστημονικό μάνατζμεντ χρησιμοποιούσε τη γνώμη του Νομπλ σύμφωνα με την οποία το τεϊλορικό σύστημα ήταν, εκτός των άλλων, μια προσπάθεια αναβάθμισης της θέσης και της εξουσίας των μηχανικών, καθώς και του Έντουιν Λέιτον [Edwin Layton] περί «εξέγερσης των μηχανικών» στις ΗΠΑ των αρχών του εικοστού αιώνα.[88] Ο Μέικσινς παρέβλεπε την διάκριση που χρησιμοποιούσε ο Νομπλ μεταξύ «εταιρικών μηχανικών» και («προλεταριοποιούμενων») «τεχνικών εργατών» και χρησιμοποιούσε το παράδειγμα του Τέιλορ για να υποστηρίξει ότι το επιστημονικό μάνατζμεντ «μπορεί να μην ήταν μια 'ριζοσπαστική' ιδεολογία, ούτε όμως ήταν και μια ιδεολογία ξεκάθαρα καπιταλιστική. Στην πραγματικότητα ήταν μια ιδεολογία που αναπτύχθηκε από μια συγκεκριμένη ομάδα εργαζομένων – τους μηχανολόγους μηχανικούς – και αποτελεί αντανάκλαση της ασαφούς θέσης τους στην καπιταλιστική παραγωγή».[89] Η επιχειρηματολογία του Μέικσινς προχωρούσε σημειώνοντας ότι στην πραγματικότητα το σύστημα Τέιλορ δεν αφορούσε αποκλειστικά την διαδικασία παραγωγής, αλλά μια συνολική

---

[84] Daniel Nelson, *Managers & Workers...*, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 93.

[85] Daniel Nelson, 'Scientific Management in Retrospect', στο Daniel Nelson (ed.), *A Mental Revolution...*, οπ. πριν, (υπ. 28), σελ. 13-4.

[86] Daniel Nelson, *Managers & Workers...*, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 177.

[87] Peter Meiksins, 'Scientific Management and Class Relations: A Dissenting View', *Theory and Society*, Vol. 13, No. 2, (Mar. 1984).

[88] Edwin Layton, *The Revolt of the Engineers*, Case Western Reserve University Press, 1971.

[89] Peter Meiksins, 'Scientific Management and Class Relations...', όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 178.

αναδιοργάνωση της επιχείρισης, από τη διοίκηση μέχρι το σύστημα επιστασίας, άρα δεν είχε στόχο αποκλειστικά τους εργάτες. Επίσης, ότι ο ίδιος ο Τέιλορ δεν ασκούσε κριτική μόνο στην αναποτελεσματικότητα των εργατών, αλλά και στην αναποτελεσματικότητα των διευθυντών των επιχειρήσεων. Οπότε το τεϊλορικό σύστημα αποτελούσε πρόκληση, όχι μόνο απέναντι στον έλεγχο που ασκούσαν οι εργάτες επί της διαδικασίας παραγωγής, αλλά εξίσου και απέναντι στον έλεγχο που ασκούσε η διοίκηση επί της διαδικασίας παραγωγής. Ο Τεϊλορισμός δεν αποτελούσε ένα όπλο του καπιταλιστικού μάνατζμεντ, όπως στον Μπρέιβερμαν, αλλά ένα «μανιφέστο υπέρ του ελέγχου της παραγωγής από τους μηχανικούς».[90]

Όσο για την «ασαφή ταξική θέση των μηχανικών», μια σύντομη ιστορική αναδρομή, αναμενόμενα βασισμένη και στα λεγόμενα του Νέλσον, έδειχνε ότι καθώς οι παραγωγικές μονάδες των ΗΠΑ μεγεθύνονταν από το 1880 και μετά, οι επιστάτες, που έως τότε κυριαρχούσαν, άρχισαν να αποδεικνύονται ανεπαρκείς για τη λειτουργία των εργοστασίων. Οι δε μηχανικοί, που έως τότε ήταν ιδιοκτήτες μικρών μηχανουργείων, μετατράπηκαν σε υπαλλήλους μεγάλων καπιταλιστικών επιχειρήσεων. Το επιστημονικό μάνατζμεντ «ήταν η απάντηση των παλιών μηχανικών που διαπνέονταν από την κουλτούρα του μηχανουργείου σε αυτή την μεταβολή». Στην πραγματικότητα, άλλωστε, «και ο ίδιος ο Τέιλορ μοιραζόταν αυτή την προέλευση».[91] Το επιστημονικό μάνατζμεντ ήταν μια ιδεολογία της αναδυόμενης μεσαίας τάξης, ή τουλάχιστον «χαρακτηριζόταν από μεσαιοταξικότητα» [middle-classness] και οι υποστηρικτές του «αντιτίθονταν στο κεφάλαιο λόγω της ιδιότητάς τους ως υπάλληλοι, ενώ αντιτίθονταν στην εργασία λόγω της λειτουργίας τους στο εσωτερικό της εργασιακής διαδικασίας».[92] Με μια γρήγορη μετάβαση από την ιστορία στο πεδίο της ανιστορικής ανάλυσης των καπιταλιστικών κοινωνικών σχέσεων που συνηθιζόταν τη δεκαετία του ‘70, ο Μέικσινς σημείωνε ότι το βασικό χαρακτηριστικό της κοινωνικής θέσης των μηχανικών, δεν ήταν η θέση επιτήρησης και ελέγχου που κατείχαν στην παραγωγική διαδικασία, αλλά η κατάστασή τους ως μισθωτοί εργαζόμενοι. Αυτή η κατάσταση του μισθωτού εργαζόμενου θα μπορούσε να τους φέρει και σε συμμαχία με τους υπόλοιπους μισθωτούς εργαζόμενους. Το επιστημονικό μάνατζμεντ, για παράδειγμα, «θα μπορούσε να έχει αποτελέσει τη βάση ενός κινήματος αντιτιθέμενου προς την τάξη των καπιταλιστών». Πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο άλλωστε, «υπήρξαν εξέχοντες Τεϊλοριστές (...) που επιζήτησαν κάποιου είδους συμμαχία με τα συνδικάτα», ή εξεγέρθηκαν ενάντια στο φιλο-εταιρικό κατεστημένο της Αμερικανικής Εταιρείας Μηχανολόγων Μηχανικών, όπως ο Μόρις Κουκ και ο Χένρι

[90] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 181.

[91] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 188.

[92] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 190-91.

Γκαντ.[93] Δυστυχώς όμως, κατά την διαδικασία υιοθέτησης του τεϊλορικού συστήματος, οι καπιταλιστές «εξαφάνισαν τις μη καπιταλιστικές όψεις του επιστημονικού μάνατζμεντ, μετατρέποντάς το σε κάτι που αρχικά δεν ήταν».[94] Αυτού του είδους ο «ευνουχισμός» του επιστημονικού μάνατζμεντ αποτελεί «την ήττα του αιτήματος των τεϊλοριστών για εξουσία και αυτονομία στο εσωτερικό της επιχείρισης».[95] Οι ηττημένοι μηχανικοί, αναγκαστικά ανέπτυξαν μια ιδεολογία «επαγγελματισμού» πολύ λιγότερο «επικίνδυνη» από ό,τι ήταν το επιστημονικό μάνατζμεντ. Παρά την ήττα που υπέστησαν, οι μηχανικοί μπορούν να χρησιμεύσουν για να μας θυμίσουν ότι η κοινωνική θέση διαφόρων επαγγελματιών, όπως οι λογιστές, οι νοσοκόμες, οι δάσκαλοι, ακόμη και οι γιατροί, δεν τους φέρνει εγγενώς σε συμμαχία με το κεφάλαιο.[96]

Θα πρέπει τώρα να συνοψίσουμε.

3.3.4. Η Ιστοριογραφία του Επιστημονικού Μάνατζμεντ:
από τον Μαρξισμό στην Αναθεώρηση.

Στα όσα προηγήθηκαν διακρίναμε τρεις προσεγγίσεις της ιστοριογραφίας του «επιστημονικού μάνατζμεντ» από το 1950 και μετά. Η πρώτη προσέγγιση διαμορφώθηκε κατά βάση από ιστορικούς του μάνατζμεντ και κυμάνθηκε από την άκριτη αποδοχή του Τέιλορ και του έργου του έως την -ενίοτε σκληρή- κριτική στη βάση των πραγματολογικών ελλείψεων των βασικών του έργων. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση ο Τέιλορ είναι αποδεκτός ως ο πατέρας του σύγχρονου μάνατζμεντ και το έργο του βρίσκεται στη βάση των σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης της εργασίας, οπότε καλό θα ήταν να του αποδωθεί ο σεβασμός που του αξίζει και ταυτόχρονα να τιμηθούν και οι σύγχρονες μέθοδοι οργάνωσης της εργασίας.

Η δεύτερη προσέγγιση ήταν η μαρξιστική προσέγγιση που εμφανίστηκε και κατέστη κυρίαρχη κυρίως κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’70. Οι μαρξιστές ιστορικοί αντιμετώπισαν τον τεϊλορισμό ως ένα τεχνικό και οργανωτικό εργαλείο των αφεντικών της παραγωγής, αρχικά χωρίς να εντοπίζουν ιδιαίτερες σχέσεις με την τεχνική και την εξέλιξη των μηχανών της παραγωγής. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, το τεϊλορικό σύστημα και η εξέλιξή του στο πρώτο μισό του εικοστού αιώνα μπορεί να εξηγηθεί ως αποτέλεσμα της πάλης μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας· μια επίθεση στην εργασία και τους εργάτες της αμερικανικής βιομηχανίας με διακύβευμα τον έλεγχο του εργασιακού χώρου συνάντησε

[93] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 195.

[94] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 198.

[95] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 199.

[96] Peter Meiksins, ‘Scientific Management and Class Relations...’, όπ. πριν, (υπ. 81), σελ. 205.

αντιστάσεις, μεταλλάχθηκε και συνεχίστηκε. Οι σύγχρονες καπιταλιστικές κοινωνίες και ο σύγχρονος τρόπος οργάνωσης της εργασίας δεν μπορεί να γίνουν κατανοητές δίχως την κατανόηση αυτής της διαρκούς σύγκρουσης.

Η τρίτη προσέγγιση που διακρίναμε στα παραπάνω εμφανίστηκε κυρίως από το 1980 και μετά και θα μπορούσε να ονομαστεί «αναθεωρητική», ανάλογη των προσπαθειών της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας» στις οποίες περιηγηθήκαμε στο πρώτο κεφάλαιο. Η «δαιμονοποίηση» του «επιστημονικού μάνατζμεντ», κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’70, μέσω των επιδραστικών βιβλίων του Μπρέιβερμαν και του Νομπλ, αντιμετωπίστηκε μέσω δύο μεθοδολογικών στρατηγικών. Η πρώτη ήταν μια μεθοδολογία σχετικής υποβάθμισης του Τέιλορ και του έργου του, με την υποβάθμιση της επίδρασης των τεϊλορικών μεθόδων στον «μεμωνομένο εργάτη» και με έμφαση στις τεϊλορικές μεθοδολογίες που φαινομενικά στόχευαν εκτός του καθεαυτού χώρου εργασίας, όπως το «γραφείο σχεδιασμού» και η ροή των υλικών. Η δεύτερη ήταν η κατάταξη του Τέιλορ και του κύκλου του στους «μηχανικούς» και η συνακόλουθη κατάταξη των «μηχανικών» σε κάποιον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ εργασίας και κεφαλαίου από όπου -τουλάχιστον θεωρητικά- θα μπορούσαν να συμμαχήσουν είτε με τον έναν είτε με τον άλλο πόλο της καπιταλιστικής κοινωνίας.

Η δεύτερη αναθεωρητική στρατηγική υπήρξε πολύ περισσότερο αποτελεσματική, ακριβώς γιατί υπήρξε πολύ περισσότερο στρατηγική. Το παράδειγμα του Μέικσινς είναι ενδεικτικό. Ο Μέικσινς δεν επανεπεξεργαζόταν τα πραγματολογικά στοιχεία όπως ο Νέλσον. Αντιθέτως, όπως και οι πιο επιτυχημένοι από τους εκπρόσωπους της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας» που παρουσιάστηκαν στο πρώτο κεφάλαιο, αν και σε ένα ακόμη στενότερο πεδίο (την ιστορία των μηχανικών), ο Μέικσινς επιχείρησε να αλλάξει εκ βάθρων τους όρους τις συζήτησης αλλάζοντας τα μεθοδολογικά εργαλεία. Οι νέες νοηματικές κατηγορίες που εισέβαλλαν στη συζήτηση χάρη στον Μέικσινς ήταν «οι μηχανικοί» και «η μεσαία τάξη», η ύπαρξη της οποίας ανιχνευόταν στην αμερικανική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα μέσω ενός υπόρρητου παραλληλισμού με τη «μεσαία τάξη» της δεκαετίας του ’80.

Φυσικά, τόσο τα εργαλεία όσο και τα πραγματολογικά στοιχεία που χρησιμοποιούσε ο Μέικσινς είναι, για να το θέσουμε κομψά, συζητήσιμα. Οι «μηχανικοί», ουδέποτε υπήρξαν κοινωνική τάξη ή κομμάτι κοινωνικής τάξης, όπως αναγνώριζε ο Νομπλ, που χρησιμοποιούσε τον όρο «εταιρικοί μηχανικοί» για να διακρίνει από τους «τεχνικούς εργάτες». Και πώς θα μπορούσαν άλλωστε; Ο «μηχανικός» δεν είναι όρος που αντιστοιχεί σε κάποια συγκεκριμένη κοινωνική θέση, αλλά σε μια συγκεκριμένη ειδικότητα εντός της παραγωγής, και όλο και περισσότερο, με το πέρασμα του εικοστού αιώνα, σε ένα σύνολο τυπικά επικυρωμένων προσόντων. Η κοινωνική θέση από την άλλη, ειδικά η κοινωνική θέση ανθρώπων όπως ο Τέιλορ και ο κύκλος του, προσδιορίζεται πολύ περισσότερο από την ατομική και οικογενειακή ιδιοκτησία και διασυνδέσεις και πολύ λιγότερο από τα τυπικά

προσόντα ή τον επαγγελματικό προσδιορισμό. Όσο για την ιδιοκτησία και τις διασυνδέσεις, ο Τέιλορ και ο κύκλος του ελάχιστη κοινωνική ή ιδεολογική σχέση είχαν με τους «λογιστές», τις «νοσοκόμες» και τους «δασκάλους» της δεκαετίας του ’20, πόσο μάλλον της δεκαετίας του ’80. Ο ίδιος ο Τέιλορ, όπως είδαμε, όχι μόνο δεν βρισκόταν σε κάποιο ταξικό «ενδιάμεσο χώρο» μεταξύ εργασίας και κεφαλαίου, αλλά προερχόταν από μια οικογένεια μόνο η ακίνητη περιουσία της οποίας ανερχόταν σε είκοσι εκατομμύρια δολάρια του 1997. Οι διασυνδέσεις της οικογένειας Τέιλορ ήταν τέτοιες που ο Τέιλορ μπορούσε να προσληφθεί ως μαθητευόμενος σε μία από τις μεγαλύτερες χαλυβουργίες της εποχής εν τω μέσω οικονομικής κρίσης και να ανελιχθεί σε αρχιμηχανικό μέσα σε μόλις επτά χρόνια. Ο Τέιλορ, όχι μόνο δεν προερχόταν από κάποια «κουλτούρα του μηχανουργείου», αλλά είχε κερδίσει το παναμερικανικό πρωτάθλημα τέννις στο διπλό, έπαιζε τακτικά γκολφ μέχρι το τέλος της ζωής του και μιλούσε τέσσερις γλώσσες μεταξύ των οποίων και αρχαία ελληνικά. Ο Τέιλορ διέθετε την οικονομική επιφάνεια ώστε να πληρώνει «συνεργάτες» για τα πειράματά του· μπορούσε να διασώζει από τη χρεοκοπία ολόκληρα εργοστάσια, όπως την Τάμπορ, με αντάλλαγμα την εγκατάσταση του συστήματός του· μπορούσε ακόμη και να υποστηρίζει χρηματικά την εγκατάσταση του συστήματός του σε εργοστάσια τρίτων.[97]

Οι υπόλοιποι «εξεγερμένοι» του τεϊλορικού κύκλου, τουλάχιστον όσοι δεν ήταν μισθωτοί υπάλληλοι του Τέιλορ, όπως ο Μόρις Κουκ και ο Χένρι Γκαντ, δεν ήταν διαφορετικής κοινωνικής προέλευσης. Ο Μόρις Κουκ ήταν, ακριβώς όπως και ο Τέιλορ, γόνος μιας «παλιάς οικογένειας της Τζέρμαντάουν» που είχε πέσει σε δύσκολες μέρες, αλλά όχι τόσο που ο Μόρις να μην πάρει το πτυχίο του μηχανολόγου μηχανικού. Η οικογένεια του Γκαντ από την άλλη κατείχε μια φυτεία 200 στρεμμάτων όπου δούλευαν 69 σκλάβοι.[98] Αλλά επίσης «έπεσε σε δύσκολους καιρούς», γεγονός για το οποίο δικαιούμαστε να διατηρούμε τις αμφιβολίες μας αφού, όπως είναι γνωστό, όλοι οι άνθρωποι της συγκεκριμένης τάξης προσπαθούν διαρκώς να αποδείξουν ότι είναι αυτοδημιούργητοι. Ο Τζέιμς Ντοντζ, από τους θερμότερους υποστηρικτές του Τέιλορ και του επιστημονικού μάνατζμεντ, εκτός από «μηχανικός», ήταν ιδιοκτήτης της Λινκ-Μπελτ, αλλά και είχε χρηματίσει πρόεδρος της Αμερικανικής Εταιρείας Μηχανολόγων Μηχανικών, πράγμα που οπωσδήποτε δημιουργεί απορία περί του αν η ανάλυση του Μέικσινς τον κατατάσσει στο «φιλοεταιρικό κατεστημένο» ή στους «εξεγερμένους τεϊλοριστές». Με άλλα λόγια, «το ηττημένο αίτημα για αυτονομία των τειλορικών» θα πρέπει να ακουγόταν ιδιαζόντως περίεργο αφού προερχόταν

[97] Εκτός από την εξαγορά της Τάμπορ, που αναφέρθηκε παραπάνω, μπορεί να δει κανείς το άρθρο Charles Wrege & Anne Marie Stotka, ‘Cooke Creates a Classic...’, όπ. πριν, (υπ. 32).

[98] Για τον Κουκ, R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 385. Για τον Γκαντ, Peter Petersen, ‘Correspondence from an Old Friend Reveals New information about Gantt’, *Journal of Management*, Vol. 12, No. 3, 1986.

από κεφαλαιοκράτες και ελεύθερους επαγγελματίες με αυτόνομη επιχειρηματική δραστηριοποίηση.

Όλα αυτά δεν είναι προϊόντα της πιο πρόσφατης ιστορικής έρευνας, αλλά γεγονότα γνωστά ήδη από την πρώτη «επίσημη» βιογραφία του Τέιλορ με ημερομηνία 1923.[99] Ότι αμφιλεγόμενοι ισχυρισμοί, όπως του Μέικσινς, μπορούσαν να περάσουν απαρατήρητοι από τους κριτές του *Theory and Society* είναι άξιο λόγου, ειδικά δεδομένης της «μεταβατικής φάσης» στην οποία, όπως επισημάναμε στο πρώτο κεφάλαιο, βρίσκονταν οι «σπουδές τεχνολογίας» το 1984. Περισσότερο άξια λόγου, ωστόσο, είναι η δομή του συνολικού επιχειρήματος. Πράγματι, διαβάζοντας σήμερα το άρθρο του Μέικσινς, αναρωτιέται κανείς γιατί έπρεπε να διασώσουμε το «επιστημονικό μάνατζμεντ» των αρχών του αιώνα από την αντεργατική του φήμη προκειμένου να διασφαλίσουμε την δυνατότητα των μηχανικών, των δασκάλων και των λογιστών (ας σημειωθεί: της δεκαετίας του ’80) να αντιπαρατεθούν κάποια στιγμή με το κεφάλαιο.

Η απάντηση βέβαια βρίσκεται εύκολα αν προστρέξουμε στην ιστορική συγκυρία. Η εισαγωγή «των μηχανικών» ως κοινωνικής τάξης και ως υποκειμένου της ιστορικής αφήγησης, δεν είναι μια ιδέα ακαδημαϊκής προέλευσης. Οι «τεχνικοί» και οι «διανοούμενοι της παραγωγής» αναδύθηκαν στον λόγο των κεϊνσιανών συνδικάτων κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’50 και του ’60 μαζί με την ειδική μορφή του μαρξισμού που συνόδευσε τις διαδικασίες που (στην Ιταλία για παράδειγμα) έγιναν γνωστές ως «ο ιστορικός συμβιβασμός». Στα πλαίσια αυτού του είδους του μαρξισμού της «ταξικής συνεργασίας» που ξεπηδούσε από «κεϊνσιανή μήτρα», οι «διανοούμενοι της παραγωγής» είχαν σημαντικό ρόλο: θα επέλυαν «με φυσικό τρόπο τις αντιφάσεις μεταξύ των απαιτήσεων των παραγωγικών δυνάμεων και των σχέσεων της παραγωγής».[100] Οι ιδέες περί «διανοουμένων της παραγωγής» που θα επέλυαν τις παλαι ποτέ ανεπίλυτες «καπιταλιστικές αντιφάσεις» με «φυσικό τρόπο», γεννήθηκαν από τις προσπάθειες πειθάρχησης των εργατών που μεταπολεμικά συγκεντρώθηκαν γύρω από τις αλυσίδες συναρμολόγησης των φορντικών εργοστασίων. Ήταν κομμάτι της πολιτικής επιλογής των μεταπολεμικών συνδικάτων να μετατραπούν σε παραγωγικό μεσολαβητή μεταξύ εργατικής τάξης και κεφαλαίου εντός και εκτός των χώρων εργασίας. Φυσικά η όλη ιδέα των «διανοουμένων της παραγωγής» και της

---

[99] Η κατάκτηση του παναμερικανικού πρωταθλήματος τέννις στο διπλό το 1881 στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 385. Φωτογραφία της ρακέτας που εφηύρε εν τω μεταξύ ο Τέιλορ, στο Frank Copley, *Frederick W. Taylor: Father of Scientific Management...*, Vol. 1, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 145.

[100] Raniero Panzieri, «The Capitalist Use of Machinery...», όπ. πριν (υπ. 64), σελ. 53. Ο Παντσιέρι παραθέτει αποσπάσματα από το S. Leonardi, *Progresso Tecnico e Rapporti di Lavoro [Τεχνική Πρόοδος και Εργασιακές Σχέσεις]*, Turin, 1957. Το βιβλίο του Λεονάρντι προέκυψε έπειτα από ένα συνέδριο των ιταλικών συνδικάτων που έλαβε χώρα στη Ρώμη το 1956, με θέμα «Τεχνικές και Οργανωτικές Μεταβολές της εργασιακής σχέσης στα ιταλικά εργοστάσια». Οι ιδέες που ξεπηδούσαν από «κεϊνσιανή μήτρα» στη σελίδα 62.

καταπραϋντικής αλλά αντικειμενικής τους μεσολάβησης μεταξύ εργασίας και κεφαλαίου εξέφραζε τις πολύ γενικότερες ιδέες των συνδικάτων περί «τεχνικής προόδου»· η τεχνολογική ανάπτυξη εκφράζει έναν «αντικειμενικό ορθολογισμό», δεν είναι εχθρική προς τους εργάτες, η ανάπτυξη των «παραγωγικών δυνάμεων» θα φέρει νομοτελειακά την ανατροπή των κοινωνικών σχέσεων κλπ. Είναι μια γραμμή σκέψης με μακρά ιστορία που ήδη μας απασχόλησε στο κεφάλαιο 1 όταν ακολουθούσαμε την περιγραφή του Σάμιουελ για το εργατικό κίνημα του 19^{ου} αιώνα.

Για τα όσα μας απασχολούν εδώ, αρκεί να κρατήσουμε ότι η ιδέα της εισαγωγής του «μηχανικού» στο ακαδημαϊκό και ιστοριογραφικό πεδίο, παρότι, όπως είδαμε, οφείλεται μεταξύ άλλων και στον μαρξιστή Ντέιβιντ Νομπλ, δεν ήταν ακαδημαϊκής προέλευσης· επίσης δεν ήταν πολιτικά ουδέτερη. Όπως σωστά διαισθάνθηκε ο Μέικσινς και πριν από αυτόν ο Λέιτον, αυτή η εισαγωγή, μετέφερε στο ιστοριογραφικό πεδίο πολιτικές επιδιώξεις αντίστοιχες με τις επιδιώξεις των «παραγωγικά συνεργαζόμενων» συνδικάτων της δεκαετίας του ‘50 για τους χώρους εργασίας. Ήταν άλλωστε συμπληρωματική με τις ιδέες της «κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας» που όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν την ίδια χρονιά. Παράλλασσε τις κλασικές μαρξιστικές ιδέες περί ταξικής πάλης που έχει δύο υποκείμενα (το κεφάλαιο και την εργασία) και κατασκευάζε μια νέα εικόνα της ιστορικής εξέλιξης των καπιταλιστικών κοινωνιών· σύμφωνα με αυτή την νέα εικόνα, οι καπιταλιστικές κοινωνίες δεν αποτελούνται από κοινωνικές τάξεις, αλλά από μυριάδες υποκείμενα που εισέρχονται σε διαπραγμάτευση και συγκρούσεις. Όσον αφορά τη διαμόρφωση του ιστορικού γίγνεσθαι, οι σχέσεις μεταξύ αυτών των υποκειμένων, οι επιμέρους συγκρούσεις και διαπραγματεύσεις αναμεταξύ τους είναι ανάλογης σημασίας με την ταξική σύγκρουση.

Όπως διαπιστώσαμε στο πρώτο κεφάλαιο, τα πολιτικά αποτελέσματα αυτής της αλλαγής των εργαλείων μπορεί να είναι θεαματικά. Το πιο θεαματικό από όλα είναι η εξαφάνιση της εργατικής τάξης ως ιστορικού υποκειμένου. Πράγματι, ο Μέικσινς πετυχαίνει το ίδιο ζητούμενο που επεδίωκε ο Νέλσον, όχι με αμφίσημες διατυπώσεις και ενδελεχή έρευνα, αλλά με την αλλαγή των νοητικών κατηγοριών. Το αποτέλεσμα είναι μια αφήγηση σύμφωνα με την οποία η εμφάνιση του τεϊλορισμού στις αρχές του εικοστού αιώνα δεν είχε στόχο τους εργάτες, την εργατική τάξη ή τον έλεγχο των χώρων εργασίας, όπως υποστήριζαν οι μαρξιστές της δεκαετίας του ’70, αλλά την ανέλιξη των μηχανικών. Τελικά, εκείνο που απέμεινε στην ιστοριογραφία από τις προσπάθειες ιστορικών όπως ο Νέλσον και ο Μέικσινς, ή για να είμαστε ακριβέστεροι, εκείνο που ήταν το αρχικό ζητούμενο της ιστοριογραφίας που υπηρετούσαν, ήταν πολύ γενικότερο από την -επιτυχημένη- διάσωση του μεσοπολεμικού «επιστημονικού μάνατζμεντ» από τις επιθέσεις της ιστοριογραφίας της δεκαετίας του ’70· ήταν η εξαφάνιση της εργατικής τάξης ως υποκειμένου της ιστορίας. Πράγματι, προς το τέλος της δεκαετίας του ’80, οι θέσεις του Μπρέιβερμαν και του Νομπλ περί της «καπιταλιστικής επιστήμης» και των «υπηρετών της» είχαν αντικατασταθεί από περίτεχνες

διατυπώσεις που στόχο είχαν τη συσκότιση, και βαθυστόχαστες, ενίοτε μαρξιστικές, περιηγήσεις στο απέραντο πέλαγος της κοινωνικής και ταξικής περιπλοκότητας.[101] Όπως σε κάθε ιστορική αναθεώρηση, έτσι και εδώ, η επιτυχία κρίθηκε πολύ λιγότερο από την ορθότητα της τεκμηρίωσης και πολύ περισσότερο από τον επιθυμητό και ιστορικά επίκαιρο χαρακτήρα των αποτελεσμάτων.

Βέβαια, αυτή η αμφίρροπη κατάληξη μας αφήνει με ορισμένες σημαντικές εκκρεμότητες. Όπως είδαμε, κατά τη διάρκεια της περιόδου από το 1960 έως σήμερα, ο Τέιλορ και το «επιστημονικό μάνατζμεντ» αντιμετωπίστηκαν με μια γκάμα ερμηνειών και αξιολογικών κρίσεων που ξεκινούν από το «υπηρέτης της καπιταλιστικής εξουσίας» και τελειώνουν στο «ιδεολογικός ηγέτης της μεσαίας τάξης». Όπως είδαμε από την αρχή, οι απόψεις είναι λογικό να διίστανται. Το έργο του Τέιλορ υπήρξε στην εποχή του εξ ορισμού αμφιλεγόμενο γιατί αναφερόταν στο εσωτερικό του εργασιακού χώρου. Οπότε και η ιστορία αυτού του έργου αποτέλεσε πεδίο μάχης για δεκαετίες, για τον ίδιο ακριβώς λόγο. Παρόλ' αυτά, μας χρειάζεται μία κατά το δυνατόν συγκεκριμένη άποψη για το τι ήταν ο τεϊλορισμός και οι εφαρμογές του, ώστε να μπορέσουμε έπειτα να μιλήσουμε για αντίστοιχες εφαρμογές, επεισόδια και ιδεολογίες στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα. Στα όσα ακολουθούν θα προσπαθήσουμε να διατυπώσουμε μια τέτοια άποψη με σκοπό να τη χρησιμοποιήσουμε στα επόμενα κεφάλαια.

[101] Βέβαια, το «μαρξιστικές» δεν επέμεινε πολύ. Μόλις τέσσερα χρόνια μετά και καθώς η εγκατάλειψη του μαρξισμού από τις ανθρωπιστικές επιστήμες ολοκληρωνόταν, ο Μέικσινς είχε εγκαταλείψει, τόσο τις αφελείς μαρξιστικές αναλύσεις περί ταξικής σύνθεσης που παρέθετε το 1984, όσο και το ενδιαφέρον για το αντικαπιταλιστικό δυναμικό των μεσαίων στρωμάτων. Εκείνο που απέμενε ήταν η εξαφάνιση της εργατικής τάξης ως ιστορικό υποκείμενο, η υπεράσπιση των ίδιων ακριβώς θέσεων σχετικά με τους μεσοπολεμικούς αμερικανούς μηχανολόγους μηχανικούς και φυσικά η διάσωση του «επιστημονικού μάνατζμεντ» από την αντεργατική του φήμη. Βέβαια αυτό το τελευταίο είχε πια καταστεί δευτερεύον. Σχετικά δες Peter Meiksins, «The 'Revolt of the Engineers' Reconsidered», *Technology and Culture*, Vol. 29, No. 2, Απρίλιος 1988.

3.4. Η Διανοητική Επανάσταση

3.4.1. Από το Επιστημονικό Άρθρο στο Διαφημιστικό Φυλλάδιο:
Το Είδος των Βιβλίων του Τέιλορ

Κατά τη γνώμη του Ντάνιελ Νέλσον, οι «σύγχρονοι κριτικοί του επιστημονικού μάνατζμεντ» έκαναν το λάθος να «εξάγουν τα συμπεράσματά τους από τα όσα λέγονται στις *Αρχές του Επιστημονικού Μάνατζμεντ,* αντί από τα 181 εργοστάσια» των ΗΠΑ όπου διάφορες προσπάθειες εγκατάστασης του συστήματος Τέιλορ έλαβαν χώρα μεταξύ του 1900 και του 1915.[102] Πράγματι, όπως είδαμε παραπάνω, είναι γεγονός ότι τα κείμενα του Τέιλορ πολλές φορές χρησιμοποιήθηκαν ως αυτοβιογραφικά κομμάτια, ως ιστορικές αφηγήσεις ή ως επιστημονικά κείμενα. Και είναι αλήθεια ότι ο ίδιος ο Τέιλορ προσπαθούσε να τα παρουσιάσει με αυτόν ακριβώς τον τρόπο κατά τη διάρκεια της ζωής και της επαγγελματικής του καριέρας.[103]

Από την άλλη, τα κείμενα όπου ο Τέιλορ περιγράφει το σύστημά του και την επιστημονική του έρευνα δεν είναι ακριβώς αυτοβιογραφικά, ιστορικά ή επιστημονικά. Ο Τέιλορ, πολύ περισσότερο από μισθωτός μηχανικός ήταν ελεύθερος σύμβουλος επιχειρήσεων που πουλούσε τις υπηρεσίες της επιχείρησής του με την ημέρα. Και πολύ περισσότερο από επιστήμονας ήταν διαφημιστής και δημόσιος προπαγανδιστής, ο βασικός δημόσιος εκπρόσωπος ενός κύκλου επιχειρηματιών και ελευθέρων επαγγελματιών που σταδιακά, από το 1890 έως το 1920, διεκδίκησαν για τον εαυτό τους τον ρόλο του ειδικού της οργάνωσης επιχειρήσεων και σταδιακά απέκτησαν τη φιλοδοξία, εκτός από τις αμερικανικές επιχειρήσεις, να αναμορφώσουν την αμερικανική κοινωνία. Πράγματι, ο Τέιλορ προσπαθούσε να παρουσιάζει τα κείμενά του μπροστά στην Αμερικανική Εταιρεία

---

[102] Daniel Nelson, 'Scientific Management in Retrospect', στο Daniel Nelson (ed.), *A Mental Revolution...*, οπ. πριν, (υπ. 28), σελ. 12.

[103] Τα άρθρα και τα βιβλία που δημοσίευσε ο Τέιλορ κατά τη διαρκεια της ζωής του είναι πασίγνωστα και πολυχρησιμοποιημένα από την ιστοριογραφία και την κοινωνιολογία των τελευταίων εκατό χρόνων. Εδώ θα συνοψίσουμε, για τη διευκόλυνση του αναγνώστη τα όσα έχουμε αναφέρει παραπάνω για το συγγραφικό του έργο. Ο Τέιλορ παρουσίασε το πρώτο του άρθρο στην Αμερικανική Εταιρεία Μηχανολόγων Μηχανικών το 1893. Θέμα ήταν η σωστή τοποθέτηση και συντήρηση των ιμάντων μετάδοσης της κίνησης των εργαλειομηχανών· Frederick Taylor, 'Notes on Belting', *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers,* Vol. 15, 1894. Το 1895 παρουσίασε το Frederick Taylor, 'A Piece rate System: Being a Partial Solution of the Labor Problem', *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers,* Vol. 16, 1895. Η επόμενη παρουσίαση, που έγινε το 1903, ήταν το Frederick Taylor, 'Shop Management', *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers,* Vol. 24, 1903. Τα αποτελέσματα των πειραμάτων με τις εργαλειομηχανές παρουσιάστηκαν το 1906 και ήταν το μοναδικό από τα άρθρα του Τέιλορ που διεκδίκησε δάφνες επιστημονικότητας· Frederick Taylor, 'On the Art of Cutting Metals', *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers,* Vol. 28, 1907. Ο Τέιλορ προσπαθησε να δημοσιεύσει τις *Αρχές του Επιστημονικού Μάνατζμεντ* υπό την αιγίδα της Εταιρείας, αλλά το κείμενο αντιμετωπίστηκε με καχυποψία. Οι *Αρχές* δημοσιεύθηκαν για πρώτη φορά σε τρεις συνέχειες τον Φλεβάρη του 1911 στο περιοδικό ευρείας κυκλοφορίας *American Magazine.* Στα όσα ακολουθούν χρησιμοποιούνται οι εκδόσεις που αναφέρονται στην υποσημείωση 2.

Μηχανολόγων Μηχανικών και με την εξαίρεση των *Αρχών του Επιστημονικού Μάνατζμεντ*, τα κατάφερνε. Αλλά οι μηχανολόγοι μηχανικοί δεν ήταν οι βασικοί αναγνώστες που είχε στο μυαλό του ο Τέιλορ για τα κείμενά του.

Το πρώτο από τα δημοσιευμένα κείμενα όπου ο Τέιλορ περιγράφει το σύστημά του είχε τον τίτλο «Ένα Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι: Ως ένα Βήμα προς μια Μερική Επίλυση του Εργατικού Ζητήματος» [*A Piece Rate System: Being a Step Toward Partial Solution of the Labor Problem]* και παρουσιάστηκε μπροστά στην Αμερικανική Εταιρεία Μηχανολόγων Μηχανικών στις 28 Ιουνίου του 1895.[104] Η στιγμή ήταν σημαντική. Από τη μια όσον αφορούσε την κατάσταση της αμερικανικής κοινωνίας και από την άλλη όσον αφορούσε την προσωπική επαγγελματική πορεία του Τέιλορ.

Όσο για την κατάσταση της αμερικανικής κοινωνίας, πρέπει να έχουμε υπ' όψη ότι, το 1895, το «εργατικό ζήτημα», που είχε βρει τον δρόμο του μέχρι τον τίτλο του κειμένου του Τέιλορ, είχε καταστεί πραγματικά φλέγον. Η μεγέθυνση των αμερικανικών βιομηχανικών εταιρειών από το 1880 και μετά, εκτός από την «εξέγερση [των εργοδοτών] ενάντια στην παράδοση και τον εμπειρισμό» που εντόπιζε ο Νέλσον, είχε συνοδευθεί από την ανάδυση ενός μαχητικού εργατικού κινήματος. Οι απεργίες πολλαπλασιάζονταν, συνοδευόμενες από αυξανόμενα επίπεδα βίας. Οι νέες ιδέες του μαρξισμού και του αναρχισμού κέρδιζαν έδαφος, κυρίως όμως κέρδιζε έδαφος μια ολοένα αυξανόμενη οργάνωση των εργατών σε σωματεία. Η διαδικασία είχε δημιουργήσει μια πραγματική «κρίση ελέγχου στη σφαίρα την παραγωγής» και γενική ανησυχία στους κύκλους των εργοδοτών.[105] Η σοβαρή οικονομική ύφεση που ξεκίνησε το 1893 οδήγησε σε μειώσεις μισθών και όξυνε περαιτέρω τις εντάσεις μέχρι την άμεση σύγκρουση. Το «εργατικό ζήτημα» στο οποίο αναφερόταν ο Τέιλορ το 1895, ελάχιστα χρόνια πριν είχε εκφραστεί με δύο μεγάλες απεργίες, στη χαλυβουργία Κάρνεγκι στο Χόουμστεντ [Homestead] της Πενσυλβάνια το 1892 και στην εταιρεία κατασκευής βαγονιών Πούλμαν [Pullman] του Σικάγο το 1894. Ειδικά η απεργία του Χόουμστεντ είχε καταλήξει σε ένοπλη σύγκρουση μεταξύ των εργατών, του «προσωπικού ασφαλείας» των εταιρειών Κάρνεγκι και Πίνκερτον και του αμερικανικού στρατού, με δεκάδες νεκρούς.[106] Η υπόθεση είχε προκαλέσει τόση εντύπωση που αναφέρθηκε ακόμη και στη συζήτηση που ακολούθησε την παρουσίαση του άρθρου του Τέιλορ στην Εταιρεία Μηχανολόγων Μηχανικών. Σύμφωνα

---

[104] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2).

[105] Για την «κρίση ελέγχου», Richard Edwards, *Contested Terrain: The Transformation of the Workplace in the Twentieth Century*, Basic Books, 1979, κεφ. 4. Σύμφωνα με τον Ντέιβιντ Μοντγκόμερυ, η κρίση ελέγχου προερχόταν από ένα σώμα γνώσεων και ηθικών αρχών που συνοψίζονταν σε αυτό που ο ίδιος ονομάζει «λειτουργική αυτονομία του τεχνίτη» [craftsmen's functional autonomy]· David Montgomery, *Worker's Control in America: Studies in the History of Work, Technology and Labor Struggles,* Cambridge University Press, 1979, σελ. 25.

[106] Για τις απεργίες στο Χόουμστεντ και στην εταιρική πόλη της Πούλμαν, Richard Edwards, *Contested Terrain...*, όπ. πριν, (υπ. 105), σελ. 58-65. Επίσης Louis Adamic, *Dynamite: A Century of Class Violence in America, 1830-1930,* Rebel Press, 1984 (Α' Έκδοση, 1931), σελ. 63-66.

με τον Τζον Πέντον [John Penton], «πρώην πρόεδρο της αδελφότητας των μηχανοχυτών [machine moulders]», που συμμετείχε στη συνάντηση των Μηχανολόγων Μηχανικών «έπειτα από πρόσκληση», (πιθανόν πρόσκληση του Τέιλορ, αν κρίνουμε από την υποστήριξη που του παρείχε ο Πέντον), τα προβλήματα που φιλοδοξούσε να λύσει το σύστημα του Τέιλορ έμοιαζαν «για παράδειγμα με εκείνο που έλυσε ο στρατός στο Χόουμστεντ ένα δυο χρόνια πριν».[107]

Όσο για την επαγγελματική πορεία του Τέιλορ από την άλλη, όπως θυμόμαστε, το 1893 ο Τέιλορ είχε εγκαταλείψει το αποτυχημένο εγχείρημα του εργοστασίου χαρτοπολτού, έχοντας στην πορεία χάσει αρκετά χρήματα. Ταυτόχρονα, όπως φαίνεται από την επιστολογραφία του, ήδη λίγο μετά την εγκατάλειψη του εργοστασίου χαρτοπολτού, θεωρούσε πως οι ιδέες του αποτελούσαν ένα ξεχωριστό σώμα το οποίο είχε ήδη αρχίσει να γίνεται γνωστό. «Απ' ό,τι φαίνεται, το σύστημά μας δεν αντιμετωπίζεται με τόση περιφρόνηση από εκείνους που χρειάζεται να το γνωρίζουν», έγραφε τον Ιούνη του 1893.[108] Ο Τέιλορ μεταπηδούσε από το επάγγελμα του μηχανολόγου μηχανικού στο επάγγελμα του «μηχανικού συμβουλευτικής επιχειρήσεων»· μια γραπτή κατάθεση των βασικών στοιχείων του «συστήματός του» προφανώς θα βοηθούσε την μεταπήδηση. Πόσο μάλλον αν η όλη υπόθεση συνδεόταν με το φλέγον «εργατικό ζήτημα».

Το «Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι», πολύ περισσότερο από επιστημονικό άρθρο, ήταν διαφημιστική μπροσούρα για τις υπηρεσίες του Τέιλορ. Ο Τέιλορ, πολύ περισσότερο από μηχανολόγος μηχανικός, ήταν «μηχανικός συμβουλευτικής επιχειρήσεων» και εφευρέτης ενός καινοτόμου συστήματος διοίκησης. Το είδος των αναγνωστών στους οποίους απευθυνόταν ο νεοφώτιστος ειδικός, «εκείνοι που χρειάζονταν να γνωρίζουν», είναι προφανές από τον τίτλο· ήταν εκείνοι που ενδιαφέρονταν για την -έστω «μερική»- «επίλυση του εργατικού ζητήματος». Το «Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι», που παρουσιάστηκε τον Ιούνιο του 1895 στην 31η διετή συνάντηση των Μηχανολόγων Μηχανικών, είχε ήδη αρχίσει να αποστέλλεται σε επιλεγμένους υποψήφιους πελάτες από λίγους μήνες πριν.[109] Η ανταπόκριση άρχισε να γίνεται αισθητή στο γραμματοκιβώτιο του Τέιλορ τουλάχιστον από τον Απρίλιο και η πρώτη δουλειά έκλεισε τον Αύγουστο του 1895.[110] Το «Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι» συνέχισε να παίζει τον ίδιο ρόλο στα χρόνια που ακολούθησαν, σε κάθε

---

[107] 'Discussion', *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers*, Vol. 16, 1895, σελ.888.

[108] Επιστολή προς George Hammond, το απόσπασμα στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 261.

[109] Τουλάχιστον από τον Απρίλιο. R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 307.

[110] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 288.

περίπτωση όπου ο Τέιλορ χρειάστηκε να διαπραγματευτεί την τιμή και τους όρους των υπηρεσιών του. «Φοβάμαι πως τα όσα προηγήθηκαν αποτελούν πολύ ελλειπή περιγραφή των απαιτούμενων προϋποθέσεων [για την εφαρμογή του συστήματος]», κατέληγε ένα μακροσκελές γράμμα του προς τον κύριο Λιντερμαν, διευθυντή της χαλυβουργίας Μπέθλεεμ, με ημερομηνία 19 Ιανουαρίου 1898, καθώς οι σχετικές διαπραγματεύσεις βρίσκονταν σε εξέλιξη. «Παρόλ' αυτά»,

> ανατρέχοντας στο φυλλάδιο που σας αποστέλλω θα μπορέσετε νομίζω να διαμορφώσετε καλύτερη γνώμη. Εάν το επιθυμείτε και εσείς, θα χαιρόμουν να έρθω στην Μπέθλεεμ και να περάσω μία ημέρα, είτε μαζί σας, είτε με οποιοδήποτε από τα διευθυντικά στελέχη, ώστε να συζητήσουμε το θέμα και να απαντήσω στις ερωτήσεις που ενδεχομένως προκύψουν.
>
> Οι όροι μου είναι 35 δολάρια την ημέρα, συν τα τρέχοντα έξοδα, που γενικώς ανέρχονται σε περίπου πέντε δολάρια την ημέρα. Αν τυχόν χρειαστεί να ταξιδέψω για λογαριασμό της εταιρείας, τα σχετικά έξοδα θα πρέπει επίσης να καλυφθούν.

Το «φυλλάδιο» είχε αποσταλεί στον Λίντερμαν «σε αρκετά αντίτυπα» μαζί με το γράμμα. Ο Τέιλορ δεν ξεχνούσε να σημειώσει ότι «έχει αναγνωστεί μπροστά στην Αμερικανική Εταιρεία Μηχανολόγων Μηχανικών», γεγονός που προφανώς του απέδιδε πολύ μεγαλύτερο κύρος.[111] Η δομή αυτού του «επιστημονικού άρθρου», που στην πραγματικότητα είχε γραφτεί με στόχο να μετατραπεί σε «φυλλάδιο», ήταν ανάλογα προσανατολισμένη. Το κείμενο, αντί να είναι χωρισμένο σε ενότητες, ήταν χωρισμένο σε αριθμημένες παραγράφους. Αντί να ακολουθεί κάποια συγκεκριμένη δομή, επαναλάμβανε διαρκώς τα ίδια επιχειρήματα με διαφορετικές διατυπώσεις. Η έκτασή του περιοριζόταν σε σαράντα σελίδες, αλλά τα περιεχόμενα δίδονταν από την αρχή σε μορφή ευρετηρίου όπου ο αναγνώστης μπορούσε να ανατρέξει για να ανασύρει συγκεκριμένα θέματα και τις αντίστοιχες παραγράφους, μια κίνηση που οφειλόταν στην επίγνωση του συγγραφέα ότι «ελάχιστοι θα κάνουν τον κόπο να διαβάσουν ολόκληρο το άρθρο».[112]

Όλα τα διάσημα κείμενα που δημοσίευσε ο Τέιλορ κατά τη διάρκεια της ζωής του διαπνέονται από αυτόν τον προπαγανδιστικό - πολιτικό χαρακτήρα. Όλα τους απευθύνονται σε υποψήφιους πελάτες του συστήματος Τέιλορ, δηλαδή σε αφεντικά της παραγωγικής διαδικασίας και εργοδότες ανδρών. Όλα τους χαρακτηρίζονται από διαρκώς επαναλαμβανόμενη δομή, από τη μονότονη ανακύκλωση μιας βασικής επιχειρηματολογίας

---

[111] Η επιστολή του Τέιλορ προς τον Λίντερμαν παρατίθεται ολόκληρη στο Frank Copley, *Frederick W. Taylor: Father of Scientific Management...*, Vol. 2, όπ. πριν (υπ. 1), σελ. 10-13.

[112] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 92.

και την διαρκή επίκληση ενός συγκεκριμένου αξιακού συστήματος, κοινού μεταξύ του συγγραφέα και του αναγνώστη. Η εντύπωση που εκπέμπεται είναι εκείνη του διαρκούς βουητού, και μαζί μια παράξενη δύναμη· η δύναμη της αταλάντευτης πίστης σε μια συγκεκριμένη γραμμή σκέψης που παρουσιάζεται ξανά και ξανά, σχεδόν απαράλλακτη κατά τη διάρκεια δεκάδων σελίδων και σχεδόν είκοσι ετών. Στην πραγματικότητα, όπως επεσήμανε ο Χάρλοου Πήρσον το 1920, όλα τα άρθρα του Τέιλορ «είναι ένα και το αυτό, οι όποιες διαφορές εντοπίζονται στη διαφορετική έμφαση».[113]

Ο Νέλσον έχει δίκιο όταν ισχυρίζεται ότι είναι εξαιρετικά επισφαλές οι συγκεκριμένες εφαρμογές του συστήματος Τέιλορ στις ΗΠΑ κατά τη διάρκεια της δεκαπενταετίας 1900-1915 να εξάγονται από τα βιβλία του Τέιλορ. Αυτό όμως δεν καθιστά τα βιβλία του Τέιλορ άχρηστα για τον ιστορικό. Ο στόχος τους δεν ήταν η επιστημονική ακρίβεια, αλλά η επιτυχημένη ανίχνευση των προβλημάτων των πελατών, η κατάστρωση εύλογων λύσεων αυτών των προβλημάτων και τελικά η διατύπωση προβλημάτων και λύσεων σε μια κοινή γλώσσα. Οπότε, λόγω της λειτουργίας για την οποία προορίζονταν, μπορούν να χρησιμεύσουν για να εντοπίσουμε το αξιακό σύστημα, τα προβλήματα, τα ενδιαφέροντα και τις ιδεολογίες των υποψήφιων πελατών του Τέιλορ όπως, με αποδεδειγμένη επιτυχία, τις αντιλαμβανόταν ο Τέιλορ. Και τελικά να αντιληφθούμε το είδος των λύσεων που πρότεινε ο Τέιλορ, όχι ως συγκεκριμένες παρεμβάσεις σε εργοστάσια, ή αναμνήσεις, αλλά ως γενικές μεθοδολογικές κατευθύνσεις σχεδιασμένες ώστε να ανταποκρίνονται στα προβλήματα, τα ενδιαφέροντα και το αξιακό σύστημα των αμερικανών εργοστασιαρχών στο γύρισμα του αιώνα. Αυτός ο εντοπισμός των γενικών μεθοδολογικών κατευθύνσεων που ο Τέιλορ θεωρούσε πως θα μπορέσουν να του αποφέρουν πελάτες έχει την αξία του. Γιατί όπως αποδείχθηκε τελικά, «τα ζητήματα που απέσταζε ο Τέιλορ ήταν ήδη στον αέρα· αν ο Τέιλορ δεν ήταν εκεί, κάποιος θα τον είχε εφεύρει».[114] Στα όσα ακολουθούν θα προσδιορίσουμε το είδος του αέρα που ανέπνεαν ο Τέιλορ και οι πελάτες του, ώστε αργότερα να μπορέσουμε να τον συγκρίνουμε με τον αντίστοιχο ελληνικό.

---

[113] Το απόσπασμα από το Harlow Person, 'The Early Steps of Taylor's Technical Advance', *Bulletin of the Taylor Society*, October 1920. Παρατίθεται στο R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 370.

[114] Cecelia Tichi, *Shifting Gears...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 87.

3.4.2. Η Δομή της Επιχειρηματολογίας του Τέιλορ Ι: Ο Εντοπισμός των Προβλημάτων

Πίσω από τις επαναλήψεις, τη σωρεία παραδειγμάτων και τις πανταχού παρούσες αντιφάσεις, η στρατηγική των κειμένων του Τέιλορ είναι σε γενικές γραμμές απλή. Ο Τέιλορ, πρώτα ταυτίζει ταξικά τον εαυτό του με τα αφεντικά της παραγωγικής διαδικασίας, επιδεικνύοντας κοινούς γλωσσικούς κώδικες, κοινό αξιακό σύστημα και κοινά ενδιαφέροντα. Ταυτόχρονα όμως, επιδεικνύει τον εαυτό του σαν κάτι ελαφρώς διαφορετικό από τα αφεντικά της παραγωγικής διαδικασίας. Η επιστημονική του κατάρτιση και κυρίως η πρακτική εμπειρία του από τις συγκεκριμένες παραγωγικές διαδικασίες τον καθιστά ειδήμονα και γνώστη της κρυφής ζωής του εργασιακού χώρου. Όμως αυτή η κρυφή ζωή διαθέτει ανησυχητικά στοιχεία· οι εργοδότες - υποψήφιοι πελάτες αποδεικνύεται ότι δεν γνωρίζουν παρά ελάχιστα για τον συγκεκριμένο τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι επιχειρήσεις τους και η από τα μέσα γνώση των εργασιακών χώρων καταλήγει σε μια περιγραφή τους ως χώρων εκτός ελέγχου. Ο εκτός ελέγχου εργασιακός χώρος από τη μια και το γεμάτο γνώση βλέμμα του ειδικού που συντάσσεται υλικά και πολιτισμικά με τους ιδιοκτήτες του από την άλλη, λειτουργούν συνδυαστικά και τελικά η συγκεκριμένη μορφή του συστήματος Τέιλορ έρχεται στον αναγνώστη σαν λύτρωση. Εκεί που πριν επικρατούσε η μάχη και η απώλεια του ελέγχου, τώρα επικρατεί η αρμονική συνεργασία, η συναδέλφωση, η απουσία απεργιών και οι βέλτιστοι ρυθμοί εργασίας. Το μίγμα διανθίζεται με διακριτικές παραινέσεις αγοράς των υπηρεσιών του Τέιλορ και καθησυχαστικές διαβεβαιώσεις ότι αυτές οι υπηρεσίες δεν είναι όσο ακριβές φαίνονται. Αυτή η γενική αφηγηματική στρατηγική δουλεύεται και εξελίσσεται από την πρώτη της διατύπωση το 1895 μέχρι την ολοκλήρωσή της το 1911, δίχως να χάσει κανένα από τα βασικά της στοιχεία.

Η ταξική ταύτιση του Τέιλορ με τα αφεντικά της παραγωγικής διαδικασίας και υποψήφιους πελάτες, δεν επιδεικνύεται μοναχά ως ταύτιση των απόψεών τους περί παραγωγικής διαδικασίας. Πολλές φορές επισημαίνεται ακόμη και στο πολιτιστικό επίπεδο. Για παράδειγμα, να χρησιμοποιείς έναν ακριβό τεχνίτη για να κάνει μια δουλειά που θα μπορούσε να γίνει από έναν φτηνότερο άνδρα, είναι σαν «να χρησιμοποιείς ένα Περσερόν για να κάνει τη δουλειά ενός μικρού μουλαριού».[115] Σε αυτή την πρόταση εγκαλείται η προσωπική εμπειρία ενός ανθρώπου που, εκτός από εργάτες για την επιχείρησή του, πρέπει να διαλέξει τα άλογα που προορίζονται για την άμαξά του, ξεχωρίζοντάς τα από εκείνα που προορίζονται για το ιππευτικό του χόμπι. Τον ίδιο ρόλο παίζει η επίκληση του παραδείγματος από το παιχνίδι του γκολφ η οποία ανακαλύπτεται και χρησιμοποιείται από το 1903 και μετά, με διπλό σκοπό: από τη μια ο Τέιλορ δηλώνει ότι παίζει τακτικά γκολφ όπως και οι υποψήφιοι πελάτες του, από την άλλη όμως, μόνο ο Τέιλορ είναι σε θέση να αντιληφθεί το

---

[115] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 27. Το περσερόν είναι γαλλική ράτσα αλόγου.

γήπεδο του γκολφ ως χώρο εργασίας και να ανακαλύψει, κρυφακούγοντας, ότι τα φαινομενικά αθώα παιδιά που κουβαλούν τα μπαστούνια, στην πραγματικότητα είναι απασχολημένα να καταστρώνουν μεθοδολογίες «συστηματικής λούφας».[116] Στις *Αρχές* του 1911, όπου οι αφηγηματικές τεχνικές του Τέιλορ έχουν εξελιχθεί με τη βοήθεια του Κουκ, αυτή η παλαιότερα διακριτική επίκληση της ταξικής θέσης του Τέιλορ ως σημείο ταύτισης με τους πελάτες του, δηλώνεται όσο πιο ξεκάθαρα γίνεται· κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης με τους τορναδόρους της Μίντβειλ, το βασικό πλεονέκτημα του Τέιλορ ήταν «ότι δεν είναι γιος εργάτη», οπότε τα αφεντικά της εταιρείας «πίστεψαν ότι είχε κατά νου τα συμφέροντά τους περισσότερο από ό,τι οι άλλοι εργάτες», πράγμα που προφανώς αναμενόταν και από τους υποψήφιους πελάτες του Τέιλορ.[117]

Τον ίδιο ρόλο πολιτισμικής ταύτισης με τους πελάτες παίζουν οι «ρεαλιστικές» περιγραφές της ομιλίας και των «διανοητικών ικανοτήτων» των εργατών αναλόγως της εθνικής τους καταγωγής και του φύλου, καθώς και η τραχιά συμπεριφορά του Τέιλορ απέναντί τους. Ο Γερμανός εργάτης «Σμιντ» που κουβαλάει σίδερο στην αυλή της Μπέθλεεμ μιλάει κακά αγγλικά («Vell, I don't know vat you mean») και ελάχιστα καταλαβαίνει ότι ετοιμάζεται να συμμετάσχει σε ένα σημαντικό επιστημονικό πείραμα: «σκοπός μας τώρα ήταν να κάνουμε τον Σμιντ να κουβαλάει 47 τόνους σίδερο τη μέρα και να κοιτάξουμε να χαίρεται που το κάνει». Οι γυναίκες που επιθεωρούν σιδερένιες μπίλιες στη βιομηχανία Σίμοντς [Simonds] είναι «απλοϊκοί χαρακτήρες» (elementary characters), όπως άλλωστε και τα παιδιά που κατά καιρούς χρειάζεται να πειθαρχηθούν όπως όλοι οι άλλοι. Ο Ιρλανδός σκαφτιάς «Πάτρικ» χρησιμοποιεί ιρλανδικούς ιδιωματισμούς («little devil») με τρόπο που ωθεί τον αναγνώστη να φανταστεί την ιρλανδική προφορά του. Ο Τέιλορ αντιμετωπίζει όλους αυτούς τους υποδεέστερους εργάτες με ένα υπολογισμένο μίγμα ρατσισμού, αγένειας και συγκατάβασης («Τι έγινε Πάτρικ; Πάλι εδώ; Νόμιζα ότι σε είχαμε ξεφορτωθεί»).[118] Οι ρατσιστικές εκφράσεις του Τέιλορ έγιναν αφορμή σκληρής κριτικής στην εποχή του και αργότερα. Όμως, εκτός από τις ρατσιστικές απόψεις του Τέιλορ, οι αναφορές σε ξένους εργάτες μέσω ρατσιστικών στερεοτύπων εγκαλούν κοινές αντιλήψεις και εμπειρίες μεταξύ του Τέιλορ και των πελατών του.

Πράγματι, οι ανειδίκευτοι μετανάστες εργάτες εμφανίζονται στα γραπτά του Τέιλορ, όχι από την αρχή, αλλά από το 1903 και μετά, καθώς η μετανάστευση προς την Αμερική

---

[116] Το γκολφ αναφέρεται στο Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 32. Επίσης στο Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 21. Η έννοια της «συστηματικής λούφας» επεξηγείται παρακάτω.

[117] Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50-51.

[118] Ο Ιρλανδός σκαφτιάς Πάτρικ στο Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 75-76. Οι γυναίκες ως «στοιχειώδεις χαρακτήρες» στη σελίδα 94. Η ιστορία του Γερμανού σιδηροκουβαλητή Σμιντ στις σελίδες 44-48.

κορυφωνόταν και μαζί τα ωφέλη από την επιτυχή ένταξη τέτοιων εργατών στην παραγωγική διαδικασία. Ο Τέιλορ προσπαθούσε να πείσει ότι το σύστημά του, παρότι είχε σχεδιαστεί για να εφαρμοστεί σε μηχανουργούς υψηλής ειδίκευσης και κύρους, μπορούσε να αποδειχθεί εξίσου χρήσιμο και για την επίλυση του νέου φλέγοντος ζητήματος, δηλαδή της παραγωγικής αξιοποίησης των μεταναστών εργατών, των γυναικών και των παιδιών. Βέβαια, όπως έχει υποστηρίξει ο Ντέιβιντ Μοντγκόμερυ, «η συνάντηση των μεταναστών με το εργοστάσιο δεν τους άφησε την εντύπωση του συστηματικού ορθολογισμού, αλλά της αυθαίρετης, μικρόψυχης τυραννίας των επιστατών, των ειδικευμένων εργατών και των υπεύθυνων προσλήψεων».[119] Οπότε, όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα, το πιο οικείο και πειστικό στον αναγνώστη κομμάτι της τεϊλορικής ρητορίας ήταν ακριβώς το μίγμα αγένειας, ρατσισμού και συγκατάβασης που θεωρείται παραξενιά του Τέιλορ, και όχι ο «επιστημονικός προσδιορισμός» του ρυθμού κουβαλήματος του σιδήρου.

Ο Τέιλορ δεν αρκούνταν να υπονοήσει ή να δηλώσει ευθέως ότι η ματιά του ταυτιζόταν με τη ματιά του αφεντικού της παραγωγής, από το αξιακό σύστημα μέχρι την καθεαυτή ταξική θέση. Παράλληλα προέβαλλε και μια παραλλαγή του εαυτού του, ως ανθρώπου της παραγωγής και της επιστήμης που γνωρίζει τα ζητήματα του εργασιακού χώρου καλύτερα από τον οποιονδήποτε. Οι υπάρχουσες μελέτες σχετικά με τα ζητήματα που τον απασχολούσαν ήταν «ελάχιστες, ειδικά εκείνες που προέρχονται από ανθρώπους με πρακτική εμπειρία και παρατήρηση».[120] Για να αποδείξει ότι τέτοιος ακριβώς ήταν, ο Τέιλορ φρόντιζε να επιδεικνύει τις πολύπλευρες επιστημονικές και πρακτικές γνώσεις του με επαρκή συχνότητα. Ο Τέιλορ γνώριζε με ποιο τρόπο να σφίξει τους αθώους ιμάντες μετάδοσης της κίνησης ώστε να διπλασιάσει την ελκτική ισχύ τους, όπως γνώριζε και την ταχύτητα πρόωσης που μπορεί να επιτευχθεί αναλόγως του υλικού του κοπτικού εργαλείου. Ο Τέιλορ γνώριζε τα ειδικά χαρακτηριστικά της προσωπικότητας του επιστάτη και πως αυτός ο «ασυνήθιστα ισχυρός χαρακτήρας» μπορεί να αντισταθεί με αποτελεσματικότητα σε αλλαγές που του επιβάλλονται από τα έξω, όπως γνώριζε και ότι «οι εργάτες μπορούν να χρησιμοποιήσουν την εφευρετικότητά τους για να χαλάσουν τις μηχανές τους» και μετά να αποδώσουν τη ζημιά στον επιστάτη και τους ρυθμούς που τους επέβαλε. Ο Τέιλορ γνώριζε ότι το γραφείο του διευθυντή είναι «πηγμένο στη χαρτούρα, τα γράμματα και τις αναφορές», όπως γνώριζε και ότι αυτός ο διευθυντής πολλές φορές είχε ανελιχθεί από ένα συγκεκριμένο τμήμα της επιχείρησης και ελάχιστα γνώριζε πώς λειτουργούσαν τα υπόλοιπα.[121]

---

[119] Για τους μετανάστες εργάτες στις ΗΠΑ των αρχών του εικοστού αιώνα δες David Montgomery, *Worker's Control in America...*, όπ. πριν, (υπ. 98), κεφ. 2. Το απόσπασμα στις σελ. 35-36.

[120] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 96.

[121] Οι ιμάντες και η ταχύτητα κοπής αναλόγως εργαλείου στο Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 125. Η προσωπικότητα του επιστάτη στη σελίδα 94. Η χαρτούρα που πλημμυρίζει το γραφείο του διευθυντή στη σελίδα 126. Η επαγγελματική πορεία του διευθυντή στη

Αυτό το βλέμμα, που είχε τον τρόπο να ταυτίζεται με το βλέμμα του ιδιοκτήτη και την ίδια στιγμή να αποδεικνύει ότι βλέπει πολύ περισσότερα από τον ιδιοκτήτη, δεν έφερνε καλά μαντάτα. Οι χώροι εργασίας που με εμβρίθεια και οικειότητα περιέγραφε, βρίσκονταν απαράλλακτα εκτός ελέγχου. Αυτή η αίσθηση της απώλειας ελέγχου του εργασιακού χώρου, που ήταν, θα μπορούσε να πει κανείς, το βασικότερο από τα μηνύματα των βιβλίων του Τέιλορ, μεταδιδόταν με μια γκάμα τεχνικών, που ξεκινούσαν από τις σύντομες φράσεις, περνούσαν από τα «αυτοβιογραφικά» παραδείγματα και κατέληγαν στην κοινωνιολογίζουσα ανάλυση. Για παράδειγμα, η εισαγωγή της μάχης με τους μηχανουργούς της Μίντβέιλ γινόταν με τη φράση «όπως συνηθιζόταν τότε, και για να λέμε την αλήθεια, όπως συνηθίζεται ακόμη στην πλειοψηφία των μηχανουργείων της χώρας, το μηχανουργείο στην πραγματικότητα διευθυνόταν από τους εργάτες και όχι από τα αφεντικά».[122]

Η φρικτή παραδοχή επαναλαμβανόταν σε τακτά χρονικά διαστήματα ήδη από το πρώτο βιβλίο του Τέιλορ. Όπως διαβάζουμε στο «Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι» του 1895, «δεν είναι καθόλου ασυνήθιστο οι άνδρες να δουλεύουν με το έν τρίτο ή ακόμη και το εν τέταρτο του μέγιστου ρυθμού συντηρώντας παρόλ' αυτά την εντύπωση ότι δουλεύουν σκληρά»· αυτή η εξαπάτηση μπορούσε να συνεχιστεί «για χρόνια».[123] Τα συγκεκριμένα παραδείγματα που εγκαλούνταν με κάθε ευκαιρία από τις εμπειρίες του Τέιλορ ήταν ανατριχιαστικά. Εδώ βρίσκουμε για παράδειγμα τον εργάτη με το καροτσάκι που «κατά την προσέλευση ή την αποχώρηση από την εργασία, περπατούσε με ταχύτητα τριών έως τεσσάρων μιλίων την ώρα, κάποιες φορές και τροχάδην», μόλις όμως έφτανε στη δουλειά «αμέσως επιβράδυνε σε περίπου ένα μίλι την ώρα». Στην πράξη «ο άνθρωπος κουραζόταν από την προσπάθεια να πάει αργά».[124] Αλλού ο Τέιλορ περιέγραφε τη φορά που, νεαρός ακόμη, είδε «τον αρχιμηχανικό, τον επιστάτη του μηχανουργείου, τον επιστάτη του χυτηρίου και καναδυό εργάτες να στέκονται πάνω από έναν κύλινδρο υπό κατασκευή, κρατώντας κιμωλίες και διαβήτες και συζητώντας για πάνω από μία ώρα περί του σωστού μεγέθους των συνδετήρων της κυλινδροκεφαλής».[125]

Η απώλεια του ελέγχου του χώρου εργασίας, εκτός από την περιγραφή της μέσω παραδειγμάτων, αναλυόταν εις βάθος, από τις βασικές της αιτίες έως τα τελικά της αποτελέσματα, κάποιες φορές σε μία και μόνη παράγραφο. Στο «Σύστημα Δουλειάς με το

σελίδα 17-18. Οι εργάτες που σπάνε τις μηχανές και αποδίδουν την ευθύνη στον επιστάτη, στο Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50.

[122] Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 48.

[123] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 100-101.

[124] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 31-32.

[125] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 67.

Κομμάτι», για παράδειγμα, μαθαίνουμε ότι «η βιομηχανία έχει μεγαλύτερο ρίσκο» από άλλες επενδύσεις, «όχι τόσο λόγω των περιστασιακών απεργιών και παρεμφερών προβλημάτων, όσο λόγω της καθημερινής, περισσότερο ύπουλης και μοιραίας, αποτυχίας των επιβλεπόντων να εξασφαλίσουν, έστω κατά προσέγγιση, τη μέγιστη εργασία των ανδρών και των μηχανών τους».[126] Η απώλεια ελέγχου των χώρων εργασίας ήταν ένα φαινόμενο διαρκές και «καθημερινό». Οφειλόταν σε κάποιου είδους εργατική συμπεριφορά, επίσης διαρκή και καθημερινή, όχι αποκλειστικά και όχι κυρίως εκφραζόμενη με απεργίες. Περιστρεφόταν γύρω από τη γνώση, ή καλύτερα την άγνοια, των αφεντικών της παραγωγικής διαδικασίας σχετικά με την παραγωγική διαδικασία. Και είχε στρατηγικά αποτελέσματα εμφανή στα μειωμένα ποσοστά κέρδους της βιομηχανίας σε σχέση με οποιονδήποτε άλλο τρόπο εκμετάλλευσης της εργασίας.

Η καθημερινή εργατική συμπεριφορά που οδηγούσε σε τέτοια απευκταία αποτελέσματα αναλυόταν επί μακρών και κατ' επανάληψη με τον χαρακτηριστικό τρόπο του Τέιλορ, δηλαδή με το παράδειγμα και την επίκληση της μακράς εμπειρίας. Στη βάση της βρισκόταν η συμπεριφορά της «λούφας». Η λέξη που χρησιμοποιούσε ο Τέιλορ για τη λούφα, ή άλλιώς τον «εσκεμμένο περιορισμό του ρυθμού εργασίας», ήταν «soldiering», μια λέξη που προερχόταν από τη συμπεριφορά των στρατιωτών του αμερικανικού ναυτικού όταν βρίσκονταν καθ' οδόν προς κάποιο προορισμό, απαλλαγμένοι από οποιοδήποτε καθήκον πάνω στο καράβι.[127] Η συμπεριφορά της «λούφας» ξεκινούσε από «τη βαθιά άγνοια εργοδοτών και επιστατών σχετικά με τον χρόνο εντός του οποίου πρέπει να εκτελούνται διάφορες εργασίες, μια άγνοια που τη μοιράζονται σε μεγάλο βαθμό και οι εργάτες».[128] Όμως ο εσκεμμένος περιορισμός του ρυθμού εργασίας δεν βασιζόταν απλά στην άγνοια του επιθημητού ρυθμού. Απλωνόταν στο εσωτερικό του εργασιακού χώρου ως πληθώρα εργατικών συμπεριφορών και άτυπων κανόνων, που όλοι τους βρίσκονταν εκτός της γνώσης του αφεντικού της παραγωγικής διαδικασίας.

Φυσικά η «βαθιά άγνοια» ξεκινούσε από την καθεαυτή παραγωγική διαδικασία. Κάθε εργάτης ήταν «κάτοχος μιας μάζας εμπειρικής ή παραδοσιακής γνώσης που αποτελ[ούσε] και το βασικό περιουσιακό του στοιχείο». Οι διευθυντές και επιστάτες γνώριζαν ότι «η δική τους γνώση και ατομική ικανότητα υπολείπεται κατά πολύ της συνδυασμένης γνώσης και επιδεξιότητας των εργατών που έχουν στην επίβλεψή τους». Χάρη σε αυτή τη συσσωρευμένη

---

[126] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 94.

[127] R. Kanigel, *The One Best Way...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 163. Για τη λούφα ως μόνιμη επωδό των βιβλίων του Τέιλορ δες Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 91, 100· Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 30-34· Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 18-24.

[128] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 30.

γνώση οι εργάτες είχαν τη δυνατότητα «να δουλεύουν όσο αργά τολμούν και ταυτόχρονα να προσπαθούν να πείσουν τους ανωτέρους τους ότι δουλεύουν γρήγορα».[129] Ο βαθμός στον οποίο μπορούσε αυτή η γνώση των συγκεκριμένων παραγωγικών διαδικασιών να χρησιμοποιηθεί για τη «λούφα», δεν έπαυε να χρησιμοποιείται ως εκπληκτικό γεγονός. Ακόμη και στην περίπτωση των ταπεινών χαμάληδων της αυλής της Μπέθλεεμ, χρειάστηκε η επιστημονική έρευνα για να αποκαλυφθεί ότι είχαν κατορθώσει να κουβαλούν το εν τέταρτον του σιδήρου που «θα έπρεπε» να κουβαλούν. Ο Τέιλορ, «έκπληκτος», προφανώς όσο και οι αναγνώστες του, χρειάστηκε «να επαναλάβει τους υπολογισμούς αρκετές φορές» μέχρι να καταλήξει ότι ήταν σωστοί.[130] Από την ίδια πηγή, την εργατική γνώση της παραγωγικής διαδικασίας, πήγαζαν και οι διαδεδομένες πρακτικές εργατικού σαμποτάζ, δηλαδή εσκεμμένης καταστροφής των μηχανών και της παραγωγής. Οι μηχανουργοί της Μιντβέιλ γνώριζαν τόσο καλά τις μηχανές τους που μπορούσαν να τις σπάσουν επίτηδες και να πείσουν τα αφεντικά ότι το φταίξιμο δεν ήταν δικό τους, αλλά του επιστάτη. Ακόμη και οι «απλοϊκές» γυναίκες που επιθεωρούσαν δεκάδες χιλιάδες μεταλλικά σφαιρίδια την ημέρα μπορούσαν να περάσουν ελαττωματικά σφαιρίδια μαζί με τα κανονικά, αφού μόνο το δικό τους μάτι μπορούσε να τα ξεχωρίσει.[131]

Ακόμη χειρότερα, η εργατική γνώση από την οποία προερχόταν ο έλεγχος των χώρων εργασίας, δεν ήταν ατομική, αλλά συλλογική και συνδεόταν με ευρύτερες κοινωνικές πρακτικές και αξιακά συστήματα. Πράγματι, εκτός από τη «φυσική λούφα», που προερχόταν «από τη φυσική τάση τον ανδρών να παίρνουν τα πράγματα με το μαλακό», στο εσωτερικό των εργασιακών χώρων διακρινόταν και το «μακράν μεγαλύτερο κακό που ταλανίζει εργάτες και εργοδότες»: η «συστηματική λούφα». Η «συστηματική λούφα» προερχόταν από «πιο περίτεχνες σκέψεις και λογικούς συνειρμούς που προέρχονται από τις σχέσεις με άλλους άνδρες» και διεξαγόταν «από τους άνδρες» με τελικό στόχο «την εσκεμμένη απόκρυψη από τον εργοδότη του πόσο γρήγορα μπορεί να εκτελεστεί μια εργασία».[132] Σαν να μην έφτανε αυτό, οι περίτεχνες συλλογικές σκέψεις δεν περιορίζονταν στους εργάτες και στο εσωτερικό του χώρου εργασίας· εκτείνονταν και εκτός του χώρου εργασίας, στις εργατικές οικογένειες και κοινότητες. «Με κάποιο τρόπο (θα έλεγε κανείς μέσω μιας ιδιαίτερης αίσθησης) ο εργάτης μυρίζεται την έλευση του μεταρρυθμιστή, προτού καν αυτός φτάσει στην πόλη. Οι υποψίες τους φουντώνουν και βρίσκονται σε συναγερμό για σημαντικές αλλαγές στις οποίες

[129] Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 32-33.

[130] Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 42.

[131] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 88. Ο Τέιλορ δεν χρησιμοποιούσε ποτέ τη λέξη «σαμποτάζ». Απλά περιέγραφε την αντίστοιχη πρακτική.

[132] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 30-34. Τα ίδια αποσπάσματα επαναλαμβάνονταν αυτούσια στο Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 18-24.

είναι έτοιμοι να αντιταχθούν εξαρχής».[133] Εδώ ο «μεταρρυθμιστής» δεν βρίσκεται αντιμέτωπος με μεμονωμένους εργάτες, αλλά με μια ολόκληρη πόλη. Σε τέτοιες πόλεις, ο εργάτης που θα αποφάσιζε να συμμορφωθεί με τις «μεταρρυθμίσεις» θα δεχόταν τεράστια «κοινωνική πίεση»· «θα τον αποκαλούσαν απεργοσπάστη και άλλες βρισιές, η γυναίκα του θα δεχόταν κακομεταχείριση, τα παιδιά του θα πετροβολούνταν».[134] Ο εργατικός έλεγχος του εργασιακού χώρου είχε βαθιές ρίζες στις κοινωνικές σχέσεις έξω από τον χώρο εργασίας, τόσο που, το 1895, υπήρχαν «περιοχές των Ηνωμένων Πολιτειών όπου οι άνδρες (γενικά μιλώντας) είναι τόσο τεμπέληδες και αποκαρδιωμένοι που δεν υπάρχει αμοιβή ικανή να τους εμπνεύσει να εκτελέσουν την πλήρη δουλειά μιας ημέρας».[135]

Ο αναγνώστης για τον οποίο προρίζονταν τα βιβλία του Τέιλορ ήταν κατά βάση εργοδότης ή υιοθετούσε την οπτική της εργοδοσίας. Επίσης τον απασχολούσε το «εργατικό ζήτημα». Αυτός ο αναγνώστης ερχόταν αντιμέτωπος με έναν συγγραφέα που υιοθετούσε το ίδιο με το δικό του αξιακό σύστημα και ανέλυε το «εργατικό ζήτημα» με οικείους όρους και συγκεκριμένα παραδείγματα. Σύμφωνα με αυτόν τον πειστικό συγγραφέα, το «εργατικό ζήτημα» δεν εκφραζόταν κατά κύριο λόγο με απεργίες και σωματειακή ή συνδικαλιστική οργάνωση, αλλά με καθημερινές, διαρκείς εργατικές πρακτικές ελέγχου του εργασιακού χώρου. Αυτές οι πρακτικές ξεκινούσαν από μια βαθιά αναντιστοιχία μεταξύ της γνώσης των εργατών και της γνώσης των εργοδοτών σχετικά με τις συγκεκριμένες παραγωγικές διαδικασίες. Ταυτόχρονα είχαν βάση και εκτός του χώρου εργασίας, στις εργατικές κοινότητες, σε διαδεδομένες κοινωνικές αξίες και πρακτικές, σε συγκεκριμένα λεξιλόγια και συμπεριφορές.

Ο Τέιλορ αναγνώριζε δημοσίως το βάθος, την περιπλοκότητα και την δυσκολία επίλυσης του «εργατικού ζητήματος», σε βαθμό πολύ πληρέστερο απ' όσο παραδεχόταν ο Άιτκεν και άλλοι ιστορικοί που του καταλογίζουν αφέλεια, ελλειπείς γνώσης ψυχολογίας ή συγγραφική ανικανότητα· οπωσδήποτε είναι αθώος του είδους της αφέλειας που υιοθετεί ο Μέικσινς όταν ταυτίζει την εργατική τάξη ή «τους εργάτες» με «τα συνδικάτα», άρα και τη «συμμαχία τεϊλοριστών και συνδικάτων» με τη συμμαχία τεϊλοριστών και εργατών.[136] Αντιθέτως, η περιγραφή του «εργατικού ζητήματος» από τον Τέιλορ θυμίζει πολύ τη θέση του Ντέιβιντ Μοντγκόμερυ, σύμφωνα με την οποία οι ειδικευμένοι εργάτες των

---

[133] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 136.

[134] Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 51.

[135] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 115.

[136] Για καταλογισμό αφέλειας και μυθομανίας δες H. Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 96. Για καταλογισμό ελλειπών γνώσεων ψυχολογίας, Hugh Aitken, *Scientific Management in Action...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 34. Για ταύτιση της εργατικής τάξης με τα συνδικάτα, δες Peter Meiksins, 'Scientific Management and Class Relations...', όπ. πριν, (υπ. 87), σελ. 195.

μηχανουργείων [craftsmen] αντλούσαν την ισχύ τους από τη «λειτουργική αυτονομία» που τους εξασφάλιζε η ανώτερη γνώση τους επί των παραγωγικών διαδικασιών, η δυνατότητα αυτοδιεύθυνσης της εργασίας τους, καθώς και ένας «ηθικός κώδικας αμοιβαιότητας».[137] Επίσης τη θέση του Μέριτ Ρόου Σμιθ [Merrit Roe Smith], σύμφωνα με την οποία «οι καθημερινές αλληλεπιδράσεις μεταξύ εργατών και διευθυντών» είναι περισσότερο διαφωτιστικές σχετικά με τη μάχη για τον έλεγχο των εργασιακών χώρων στο γύρισμα του αιώνα απ' ό,τι οι απεργίες.[138]

Έχοντας, μέσω αυτής της διόλου αφελούς ανάλυσης, παρουσιάσει τον εαυτό του και τον κύκλο του ως δυσεύρετους ειδήμονες επί ενός ανεξιχνίαστου ζητήματος, ο Τέιλορ προσδιόριζε αναλόγως και τις απαιτήσεις του. «Σε κάθε περίπτωση χρειάζεται να ξοδευτεί χρήμα, και σε πολλές περιπτώσεις πολύ χρήμα, προτού ολοκληρωθούν οι αλλαγές», επαναλάμβανε με κάθε ευκαιρία.[139] Εκτός από χρήμα, χρειαζόταν και υπομονή· ο απαιτούμενος χρόνος για την εγκατάσταση του συστήματος κυμαινόταν μεταξύ των δύο και των τεσσάρων, καμιά φορά και των πέντε ετών.[140] Το όλο εγχείρημα ήταν τόσο δύσκολο που δεν μπορούσε να ολοκληρωθεί παρά από «εξωτερικούς ειδικούς», ανθρώπους που «διαθέτουν τις απαραίτητες πληροφορίες, τη γνώση της ανθρώπινης φύσης, τον ισχυρό χαρακτήρα και την διακριτικότητα που απαιτείται». Κάθε διευθυντής «θα έπρεπε να θεωρεί τον εαυτό του τυχερό αν βρει έστω και έναν τέτοιο άνδρα, σε οποιαδήποτε τιμή».[141] Οι αναγνώστες των βιβλίων του Τέιλορ, από την άλλη, μπορούσαν να βρουν αρκετούς τέτοιους ανθρώπους αν έκαναν τον κόπο «να επισκεφθούν το σπίτι του συγγραφέα όποτε βρεθούν κοντά στη Φιλαδέλφια (...) αφοσιωμένος καθώς είναι στην προώθηση του επιστημονικού μάνατζμεντ, ο συγγραφέας δεν θεωρεί τέτοιες επισκέψεις εισβολή, αλλά προνόμιο».[142]

Προκειμένου βέβαια το κάλεσμα προς τους πελάτες να είναι επιτυχημένο, δεν αρκούσε η επίδειξη της βαθιάς γνώσης επί της φύσης, των αιτίων και των συγκεκριμένων εκφράσεων του προβλήματος. Εξίσου -αν όχι περισσότερο- απαραίτητη ήταν η επίδειξη μιας πειστικής λύσης.

---

[137] David Montgomery, *Worker's Control in America...*, όπ. πριν, (υπ. 105), σελ. 25.

[138] Merrit Roe Smith, 'Industry, Technology and the "Labor Question" in 19th-Century America: Seeking Synthesis', *Technology and Culture,* Vol. 32, no. 3, (Jul. 1991), σελ. 559.

[139] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 60. Επίσης σελ. 62. Επίσης σελ. 129.

[140] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 60. Επίσης σελ. 62. Επίσης σελ. 129. Επίσης σελ. 130. Επίσης σελ. 195. Επίσης Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 131.

[141] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 135.

[142] Frederick Taylor, *Principles...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 144. Με αυτή τη φιλική πρόσκληση έκλεινε το βιβλίο.

3.4.3. Η Δομή της Επιχειρηματολογίας του Τέιλορ ΙΙ: Η Παράθεση των Λύσεων

Η πρώτη προσπάθεια περιγραφής του συστήματος του Τέιλορ έδινε ιδιαίτερη σημασία στον τρόπο αμοιβής της εργασίας. Σύμφωνα με τον Τέιλορ, οι καθιερωμένοι τρόποι αμοιβής της εργασίας, δηλαδή η αμοιβή με την ημέρα και η αμοιβή με το κομμάτι, όχι μόνο ήταν ανεπαρκείς, αλλά και πηγή σύγκρουσης, διχόνοιας και πολέμου. Η αμοιβή με την ημέρα «κοπάδιαζε» τους άνδρες αμοίβοντάς τους το ίδιο, ανεξαρτήτως ικανοτήτων και παραγωγικότητας, άρα δημιουργούσε κίνητρο για όσο το δυνατόν βραδύτερους ρυθμούς εργασίας και μαζί μια συνολική «έλξη προς τα κάτω, ακόμη και κάτω από το επίπεδο του μετρίου»· ακόμη χειρότερα, άφηνε στους ομογενοποιημένους εργάτες μοναχά μία διέξοδο για τη βελτίωση του μισθού και των συνθηκών εργασίας τους, δηλαδή «τη σύσταση εργατικού σωματείου και την απεργία».[143]

Η αμοιβή με το κομμάτι δεν διόρθωνε το ζήτημα. Ακριβώς επειδή οι εργοδότες δεν γνώριζαν τον «πραγματικό» χρόνο που απαιτούνταν για την εκάστοτε εργασία, όριζαν την μοναδιαία αμοιβή «εντελώς αυθαίρετα», βασισμένοι στους ήδη επικρατούντες ρυθμούς εργασίας, άρα εντελώς λανθασμένα. Το αποτέλεσμα ήταν γρήγορα να ανακαλύπτουν ότι οι εργάτες τους κατόρθωναν να αυξήσουν τα παραγόμενα κομμάτια τόσο που να πληρώνονται «υπέρογκα ποσά». Ακριβέστερα, η αυξημένη παραγωγικότητα της εργασίας μείωνε θεαματικά την αξία της μονάδας του παραγόμενου προϊόντος, ενώ ο εργοδότης συνέχιζε να πληρώνει την αμοιβή ανά κομμάτι που είχε εξαρχής καθορίσει, δηλαδή όλο και περισσότερο ανά ώρα εργασίας, δηλαδή οικειοποιούνταν όλο και μικρότερο τμήμα του οφέλους από την αύξηση της παραγωγικότητας.[144] Ακολουθούσε νομοτελειακά η μείωση της αμοιβής ανά κομμάτι και η εργατική δυσαρέσκεια. Πολύ σοβαρότερη επίπτωση όμως ήταν ότι «ακόμη και ο πιο ηλίθιος άνδρας» που είχε δει την αμοιβή του ανά κομμάτι να μειώνεται μία ή δύο φορές κατά τη διάρκεια της εργασιακής του ζωής, δηλαδή είχε καταλήξει να δουλεύει σκληρότερα με την ίδια αμοιβή, θα πρόσεχε να μην του ξανασυμβεί τέτοιο πράγμα· θα περιόριζε εσκεμμένα, και όπως είδαμε, σε συνεργασία με όλους τους υπόλοιπους εργάτες, τον ρυθμό παραγωγής του. Άλλο ένα μηχανουργείο θα παραδιδόταν στη «συστηματική λούφα» και τις φρικτές κοινωνικές συνδηλώσεις της. Προφανώς η διοίκηση, έχοντας πλήρη άγνοια των πραγματικών ρυθμών εργασίας που μπορούσαν να επιτύχουν οι εργάτες, ήταν πλήρως ανίσχυρη μπροστά σε αυτό τον εσκεμμένο περιορισμό της παραγωγής.[145]

---

[143] Frederick Taylor, ‘A Piece rate System...’, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 97.

[144] Για τη σχετική επιχειρηματολογία εκφρασμένη στη γλώσσα των μηχανικών των αρχών του εικοστού αιώνα, δες F. Halsey, ‘The Premium Plan of Paying for Labor’, *Economic Studies*, Vol. 1, No. 2, June, 1896, σελ. 76-77.

[145] Frederick Taylor, ‘A Piece rate System...’, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 98-100.

Όπως είναι εμφανές, ο Τέιλορ αντιλαμβανόταν τα συστήματα αμοιβής της εργασίας ως κάτι πολύ περισσότερο από απλό οικονομικό συντελεστή, συνιστώσα του συνολικού λειτουργικού κόστους ή κίνητρο για ταχύτερη εργασία. Οι περίπλοκες επιδράσεις τους εκτείνονταν στο πεδίο της πειθάρχησης της εργασίας, στην εργατική οργάνωση και τελικά στο ζήτημα του ελέγχου του εργασιακού χώρου. Με λίγα λόγια, στα συστήματα αμοιβής της εργασίας, ο Τέιλορ αναγνώριζε σημαντικές πολιτικές λειτουργίες. Αυτού του είδους η αντίληψη των συστημάτων αμοιβής δεν ήταν ιδέα του Τέιλορ. Το ζήτημα του τρόπου αμοιβής της εργασίας και των πολιτικών επιπτώσεών του είχε ήδη απασχολήσει ορισμένους από τους πρωτοπόρους του «συστηματικού μάνατζμεντ». Λίγα χρόνια πριν από την παρουσίαση του «Ένα Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι», ο Χένρυ Τάουνι [Henry Towne] είχε προτείνει ένα σύστημα διαμοιρασμού των κερδών μεταξύ εργατών και εργοδοσίας, ενώ ο Φ. Χάλσι [F. Halsey] είχε προτείνει ένα σύστημα καταβολής επιμισθίου με το κομμάτι.[146] Ο Τέιλορ, αφού κατέκρινε ήπια αυτά τα προηγούμενα συστήματα αμοιβής της εργασίας, είτε γιατί αποτύγχαναν να αποτρέψουν το «κοπάδιασμα» των εργατών, όπως το σύστημα Τάουνι, είτε γιατί δεν μπορούσαν να λύσουν το ζήτημα της «συστηματικής λούφας», όπως το σύστημα Χάλσι, προχωρούσε στην περιγραφή ενός δικού του συστήματος αμοιβής της εργασίας.

Το σύστημα του Τέιλορ ονομαζόταν «διαφορικός μισθός με το κομμάτι» [differential piece rate]. Η κεντρική ιδέα του διαφορικού μισθού με το κομμάτι ήταν η ιδέα του «εργασιακού καθήκοντος» [task]. Το εργασιακό καθήκον ήταν μια συγκεκριμένη ποσότητα εργασίας (ένας συγκεκριμένος αριθμός παραγόμενων κομματιών) που αρχικά προσδιοριζόταν ως «ο μέγιστος ρυθμός εργασίας που μπορεί να επιτύχει ένας καλός εργάτης». Σύμφωνα με το σύστημα του «διαφορικού μισθού», ο εργάτης που θα πετύχαινε να φέρει εις πέρας το «εργασιακό καθήκον» που του είχε ανατεθεί από τη διοίκηση, θα λάμβανε τέτοια αμοιβή ανά κομμάτι που το συνολικό του ημερομίσθιο θα αυξανόταν από 30 έως και 100% σε σχέση με ό,τι ήταν έως τότε συνηθισμένος να λαμβάνει.[147] Από την άλλη, ο εργάτης που δεν θα κατάφερνε να φέρει εις πέρας το «εργασιακό του καθήκον», είτε σε ποσότητα, είτε σε ποιότητα, θα λάμβανε τέτοια αμοιβή ανά κομμάτι που το ημερομίσθιό του θα έπεφτε κάτω από το ημερομίσθιο που ήταν συνηθισμένος να λαμβάνει.[148]

Σύμφωνα με το παράδειγμα που χρησιμοποιούσε ο Τέιλορ, κάθε τόρνος του μηχανουργίου της Μίντβειλ παρήγαγε τέσσερα με πέντε φινιρισμένα κομμάτια ατσάλι [steel forgings] την ημέρα με πληρωμή 50 σεντς ανά κομμάτι. Ο Τέιλορ όμως κατέληξε ότι ήταν

---

[146] Για τα συστήματα αμοιβής των Τάουνι και Χάλσι, δες Henry Towne, 'Gain Sharing', *Economic Studies*, Vol. 1, No. 2, June, 1896, σελ. 51-73. F. Halsey, 'The Premium Plan of Paying for Labor', *Economic Studies*, Vol. 1, No. 2, June 1896, σελ. 75-88.

[147] Frederick Taylor, *Shop Management...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 26.

[148] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 115.

δυνατόν να παραχθούν δέκα κομμάτια την ημέρα. Οπότε το «καθήκον» ορίστηκε στα δέκα κομμάτια την ημέρα. Εφόσον ο μηχανουργός κατόρθωνε να παράξει δέκα κομμάτια και άνω σε μία ημέρα, θα πληρωνόταν με 35 σεντς το κομμάτι. Αν όμως παρήγαγε κάτω από δέκα κομμάτια την ημέρα, θα πληρωνόταν με 25 σεντς το κομμάτι. Τα αποτελέσματα της μετάβασης στον «διαφορικό μισθό» συνοψίζονταν στον παρακάτω πίνακα:

Δουλειά με το κομμάτι		*Διαφορικός μισθός με το κομμάτι*	
5 κομμάτια επί 0,5/κομμάτι	2,50	10 κομμάτια επί 0,35/κομμάτι	3,50
Κόστος μηχανής	3,37	Κόστος μηχανής	3,37
Συνολικό κόστος ανά ημέρα	5,87	Συνολικό κόστος ανά ημέρα	6,87
Παραγόμενα κομμάτια	5	Παραγόμενα κομμάτια	10
Κόστος ανά κομμάτι	1,17	Κόστος ανά κομμάτι	0,69

Πίνακας 3.1: Κόστος παραγωγής ανά τόρνο και ημέρα[149]

Δηλαδή, χάρη στον διαφορικό μισθό με το κομμάτι, τα ημερομίσθια (στην πρώτη γραμμή του πίνακα) αυξάνονταν ενώ το κόστος ανά κομμάτι μειωνόταν. Στη θέση του «διαρκούς πολέμου μεταξύ εργατών και διοίκησης» μπορούσε τώρα να εγκατασταθεί «πλήρης αρμονία», γιατί τα προβλήματα των άλλων συστημάτων αμοιβής είχαν θεραπευθεί.[150] Ο κάθε εργαζόμενος θα αμοιβόταν ατομικά αναλόγως της παραγωγής του, άρα το «κοπάδιασμα» των ανδρών που χαρακτήριζε την αμοιβή με την ημέρα θα έπαυε να υφίσταται. Από την άλλη, ο εργάτης δεν θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί το σύστημα κατασκευάζοντας απρόβλεπτα υψηλούς αριθμούς κομματιών και αυξάνοντας «υπέρογκα» την αμοιβή του, όπως συνέβαινε στο απλό σύστημα αμοιβής με το κομμάτι, γιατί το «καθήκον» του διαφορικού μισθού είχε καθοριστεί ως «ο μέγιστος ρυθμός εργασίας που μπορεί να επιτύχει ένας καλός εργάτης», συνεπώς ελάχιστοι θα μπορούσαν να τον ξεπεράσουν. Τέλος, το κίνητρο του καθενός να παράξει δέκα κομμάτια την ημέρα εμφανιζόταν εξαιρετικά αυξημένο, αφού σε περίπτωση παραγωγής λιγότερων των δέκα κομματιών, η ημερήσια αμοιβή του θα βρισκόταν κάτω από τα 2,5 δολάρια με τα οποία αμοιβόταν έως τότε· με άλλα λόγια, ο «διαφορικός μισθός» του Τέιλορ εμπεριείχε ένα βαρύ πρόστιμο σε περίπτωση μειωμένης παραγωγής, με τη μορφή της μειωμένης αμοιβής ανά παραγόμενο κομμάτι.

Επειδή ως τώρα ακολουθήσαμε την περιγραφή του Τέιλορ, ίσως η πραγματική φύση του «διαφορικού μισθού με το κομμάτι» να μην έχει γίνει ακόμη απόλυτα κατανοητή. Για να το ξεκαθαρίσουμε, μπορούμε να περιγράψουμε το σύστημα ως εξής: η διοίκηση θα προσδιόριζε

[149] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 124.

[150] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 110.

τον «μέγιστο» ρυθμό εκτέλεσης μιας εργασίας, όπου το «μέγιστος» έχει την έννοια του ρυθμού που αρκετοί θα μπορούσαν να επιτύχουν, αλλά ελάχιστοι θα μπορούσαν να ξεπεράσουν· αυτός ο ρυθμός ήταν το «καθήκον» του Τέιλορ. Έπειτα η διοίκηση θα κανόνιζε ώστε οι εργάτες να δουλεύουν με αυτόν τον μέγιστο ρυθμό ανταμοίβοντας όσους τον πετύχαιναν με μια ελεγχόμενη αύξηση του ημερομισθίου και επιβάλλοντας σκληρά πρόστιμα σε όσους επέμεναν να δουλεύουν με τον παλιό ρυθμό.

Με άλλα λόγια, από τη σκοπιά του προσεκτικού αναγνώστη, το σύστημα του «διαφορικού μισθού με το κομμάτι» άφηνε δύο σημαντικές εκκρεμότητες. Πρώτον, τον τρόπο με τον οποίο θα προσδιοριζόταν ο «μέγιστος» ρυθμός με τόση ακρίβεια ώστε αρκετοί να μπορούν να τον επιτύχουν αλλά ελάχιστοι να μπορούν να τον ξεπεράσουν. Και δεύτερον, τον τρόπο με τον οποίο αυτός ο μέγιστος ρυθμός θα επιβαλλόταν σε εργάτες που, όπως είδαμε, είχαν καθορίσει τους ρυθμούς εργασίας τους μέσα από πληθώρα μακρόχρονων ατομικών λογαριασμών και συλλογικών διεργασιών. Ο Φ. Χάλσι, εφευρέτης ενός παλιότερου συστήματος αμοιβών που, για προφανείς λόγους υπεράσπισης του συστήματός του, ήταν παρών στην παρουσίαση του Τέιλορ, κατέδειξε και τις δύο εκκρεμότητες με ενδιαφέροντα τρόπο. Ελάχιστα πεισμένος για την αποτελεσματικότητα της ποινικής λειτουργίας του «διαφορικού μισθού», επεσήμανε ότι «εφόσον ακόμα και η εισαγωγή του κοινού συστήματος με το κομμάτι αντιμετωπίζει αντιδράσεις», «οι αντιδράσεις θα είναι ακόμη μεγαλύτερες στην περίπτωση εισαγωγής του συστήματος του κυρίου Τέιλορ». Αλλά η σοβαρότερη κριτική του αφορούσε ακριβώς το ζήτημα του καθορισμού του «καθήκοντος».

> Συμμερίζομαι απολύτως τη στηλίτευση της δουλειάς με το κομμάτι από τον κύριο Τέιλορ· ποια όμως είναι η βασική δυσκολία που συναντά το σύστημα δουλειάς με το κομμάτι; Απλώς ότι ο όγκος παραγωγής που τελικώς παράγεται, αποδεικνύεται πάντοτε μεγαλύτερος του αναμενόμενου και μια αμοιβή που φαινόταν μετριοπαθής πριν από την εφαρμογή, αποδεικνύεται υπερβολική μετά την εφαρμογή. Η συνολική αμοιβή του εργάτη, καθώς αυξάνεται pro rata με τον όγκο παραγωγής, γρήγορα αποδεικνύεται υπερβολική, εκτός και αν ο ίδιος διαθέτει τη σοφία που απαιτείται για να συγκρατήσει τον εαυτό του. Με το σύστημα του κυρίου Τέιλορ, οι απολαβές του εργάτη σε περίπτωση αύξησης του όγκου παραγωγής αυξάνονται ακόμη περισσότερο απ' ό,τι με τη δουλειά με το κομμάτι και οι επιπτώσεις μιας υπερβολικά υψηλής αμοιβής ανά κομμάτι είναι ακόμη σοβαρότερες. Πού λοιπόν βρίσκεται η ανωτερότητα του συστήματος του κυρίου Τέιλορ; Όχι στην επιβολή των ρυθμών και των αμοιβών, *αλλά στη μέθοδο καθορισμού των ρυθμών και των αμοιβών.* Αν ο κύριος Τέιλορ είναι σε θέση να καθορίσει τον μέγιστο όγκο παραγωγής των διαφόρων εργασιών που συνιστούν την καθημερινή λειτουργία του μέσου μηχανουργείου, τότε έχει ομολογουμένως επιτύχει μέγιστο έργο και την παρούσα

> εργασία του θα πρέπει να διαδεχθεί μία επόμενη, όπου θα παρουσιάζεται η μέθοδός του με τη μεγαλύτερη δυνατή λεπτομέρεια. Είναι αυτή η καθολική αδυναμία προσδιορισμού του εφικτού όγκου παραγωγής που βρίσκεται στη βάση των δυσκολιών που μαστίζουν κάθε σύστημα δουλειάς με το κομμάτι (...).[151]

Ο Χάλσι προκαλούσε τον Τέιλορ να παρουσιάσει τα αποτελέσματά του· αν υπήρχαν τέτοια. Η διαίσθησή του ήταν σωστή. Οπωσδήποτε, το 1895 ο Τέιλορ δεν είχε κατορθώσει να καθορίσει «τον μέγιστο όγκο παραγωγής των διαφόρων εργασιών που συνιστούσαν την καθημερινή λειτουργία του μέσου μηχανουργείου». Όπως θα δούμε, δεν τα κατάφερε ποτέ, τουλάχιστον με την πληρότητα που διεκδικούσε το άρθρο του 1895. Από την άλλη όμως, είχε επιτύχει κάτι διόλου αμελητέο. Να διατυπώσει ένα γενικό πολιτικό πρόβλημα με κατανοητούς όρους, να το απλοποιήσει διατυπώνοντάς το σε τεχνική γλώσσα και έπειτα να προτείνει ένα περίγραμμα λύσης. Το γενικό πολιτικό πρόβλημα ήταν, όπως είδαμε, το «εργατικό ζήτημα», ή αλλιώς η κατά Ντέιβιντ Μοντγκόμερι «λειτουργική αυτονομία» του μάστορα μηχανουργού. Η απλοποίηση αυτού του προβλήματος, ή καλύτερα, η διατύπωσή του ως τεχνικού ζητήματος, ήταν «ο προσδιορισμός του μέγιστου όγκου παραγωγής των διαφόρων εργασιών που συνιστούν την καθημερινή λειτουργία του μέσου μηχανουργείου». Όπως είδαμε παραπάνω και όπως φαίνεται από την τοποθέτηση του Χάλσι, αυτό το μέγιστο ήταν παντελώς άγνωστο. Εφόσον όμως αυτό το άγνωστο μέγιστο προσδιοριζόταν, θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως μια απτή αφετηρία για την πολιτική επιβολή της διοίκησης στους χώρους εργασίας.

Παρότι ο Χάλσι είχε μείνει ανικανοποίητος, ο Τέιλορ είχε όντως καταθέσει ορισμένες καινοφανείς ιδέες για τον προσδιορισμό αυτού του μέγιστου. Η μεθοδολογία που παρέθετε στο «Ένα Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι», άρρητα αναγνώριζε ότι το πρόβλημα προσδιορισμού του «μέγιστου ρυθμού εργασίας» είχε ένα ανθρώπινο και ένα μηχανικό τμήμα, ή αλλιώς, ένα κομμάτι ζωντανής και ένα κομμάτι νεκρής εργασίας. Η «καθολική αδυναμία» προσδιορισμού του μέγιστου ρυθμού εργασίας προερχόταν από τη σφιχτή εμπλοκή μεταξύ του ανθρώπινου και του μηχανικού. Ο Τέιλορ πρότεινε τον διαχωρισμό του ανθρώπινου από το μηχανικό τμήμα, τον διαχωρισμό της ζωντανής από την νεκρή εργασία και τον προσδιορισμό του μέγιστου ξεχωριστά για την κάθεμια από τις δύο όψεις του προβλήματος.

Όσον αφορά τη ζωντανή εργασία, ο Τέιλορ επεσήμαινε κάτι που «δεν είχε περάσει από το μυαλό των επιβλέποντων». Ότι «η εργασία που διεξάγεται στα καταστήματά τους

---

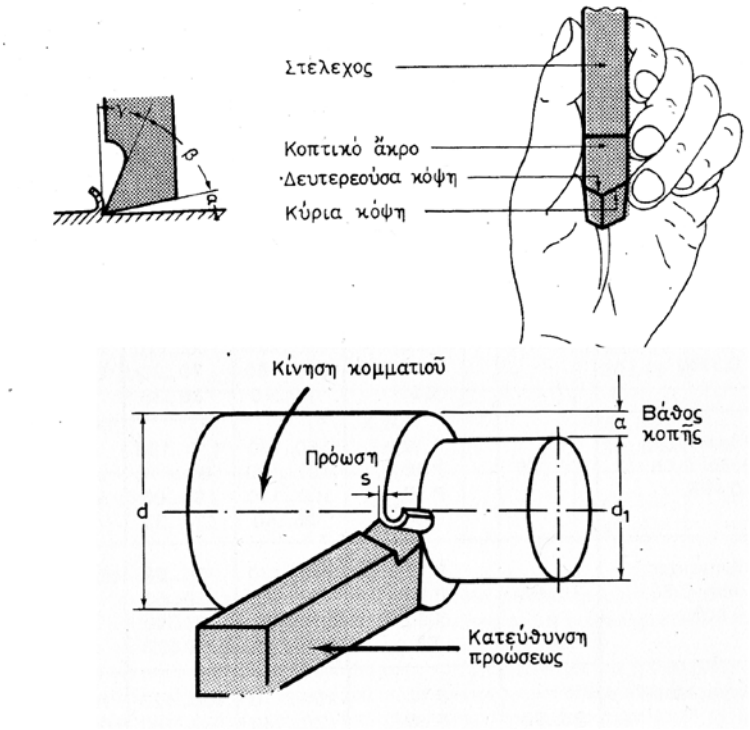
[151] 'Discussion', *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers,* Vol. 16, 1895, σελ. 885-86. Ο τονισμός στο πρωτότυπο.

αποτελείται από διαφόρους συνδυασμούς επιμέρους στοιχειωδών εργασιών [elementary operations], οι οποίες μπορούν να χρονομετρηθούν». Αν κανείς χρονομετρούσε αυτές τις στοιχειώδεις εργασίες, θα μπορούσε έπειτα να υπολογίσει τον μέγιστο ρυθμό εκτέλεσης κάθεμιας από τις εργασίες του μηχανουργείου, απλά προσθέτοντας τους επιμέρους χρόνους για να βρει έναν συνολικό ελάχιστο χρόνο εκτέλεσης της εργασίας.[152] Οπότε οι «στοιχειώδεις εργασίες» έπρεπε να προσδιοριστούν και έπειτα να χρονομετρηθούν. Οι στοιχειώδεις χρόνοι που θα προέκυπταν έπρεπε να «ταξινομηθούν, να πινακοποιηθούν και να ευρετηριασθούν, ώστε να χρησιμοποιούνται όποτε χρειάζεται να προσδιοριστεί μια αμοιβή με το κομμάτι». Αυτή η δουλειά ήταν ομολογουμένως περίπλοκη, οπότε έπρεπε να ανατεθεί σε ένα ειδικό νέο τμήμα της επιχείρισης, το «τμήμα καθορισμού των αμοιβών» [rate fixing department].

Όσον αφορά τη νεκρή εργασία, δηλαδή τις μηχανές, η μεθοδολογία που πρότεινε ο Τέιλορ ήταν παρόμοια. Η λειτουργία των μηχανών έπρεπε επίσης να μελετηθεί ξεχωριστά μέσω «μακρόχρονου και ακριβού» πειραματισμού. Τα πειράματα «θα προσδιόριζαν, θα διατύπωναν με τη μορφή μαθηματικών τύπων και τελικά θα εφάρμοζαν πρακτικά για κάθε μηχανή τον νόμο που διέπει την ορθή ταχύτητα κοπής των εργαλειομηχανών, δηλαδή την επίδραση επί της ταχύτητας κοπής που προκαλείται από τη μεταβολή κάθεμιάς από τις παρακάτω μεταβλητές: του σχήματος του κοπτικού εργαλείου (δηλ. της γωνίας αιχμής [lip angle], της γωνίας ελευθερίας [clearance angle] και της γραμμής της κύριας κόψης του εργαλείου), της διάρκειας της επεξεργασίας, της ποιότητας ή σκληρότητας του προς επεξεργασία μετάλλου, του βάθους της κοπής και της πρόωσης [feed] ή πάχος του αποβλήτου» (δες εικ. 1).[153] Αυτός ο νόμος θα μπορούσε έπειτα να διατυπωθεί με τη μορφή πινάκων που θα κατασκευάζονταν για κάθε ξεχωριστή μηχανή του μηχανουργείου και θα περνούσαν επίσης στη δικαιοδοσία του «τμήματος καθορισμού των αμοιβών».

[152] Frederick Taylor, ‘A Piece rate System...’, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 108-109.

[153] Frederick Taylor, ‘A Piece rate System...’, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 109.



Εικόνα 3.1: Άνω αριστερά εικονίζεται ένα τυπικό κοπτικό εργαλείο «μονού σημείου επαφής» και οι χαρακτηριστικές του γωνίες. α: Γωνία Ελευθερίας [Clearance Angle]. β: Γωνία Αιχμής [Lip Angle]. γ: Γωνία Αποβλήτου.

Άνω δεξιά εικονίζεται η κύρια και η δευτερεύουσα κόψη του κοπτικού εργαλείου.

Κάτω εικονίζονται οι βασικές μεταβλητές μιας μηχανουρικής κατεργασίας σε τόρνο. Το κομμάτι προς κατεργασία περιστρέφεται και ταυτόχρονα το κοπτικό εργαλείο κινείται κατά μήκος του άξονα dd_1*. Η ταχύτητα κοπής [speed] είναι η ταχύτητα περιστροφής του κυλινδρικού κομματιού. Η πρόωση [feed] είναι ο ρυθμός μετακίνησης του κοπτικού εργαλείου προς τα αριστερά. Το «πάχος του αποβλήτου» που αναφέρει ο Τέιλορ είναι ανάλογο της πρόωσης.*[154]

Τελικά, ο υπεύθυνος του «τμήματος καθορισμού αμοιβών» θα ήταν εξοπλισμένος με πίνακες όπου θα αναγράφονταν τόσο οι «στοιχειώδεις χρόνοι» εκτέλεσης των επιμέρους «στοιχειωδών εργασιών», όσο και οι χρόνοι εκτέλεσης των επιμέρους κατεργασιών από την κάθε μηχανή του μηχανουργείου και θα ήταν τόσο εξοικειωμένος με τους χρόνους εργασίας των ανθρώπων και των μηχανών που θα μπορούσε να υπολογίσει τον χρόνο οποιασδήποτε καινούριας εργασίας, «ακόμη και απο μνήμης».[155] Για παράδειγμα, ο χρόνος που απαιτούνταν για το πλάνισμα μιας επιφάνειας από χυτοσίδηρο μπορούσε να προσδιοριστεί ως εξής:

[154] Τα σχήματα στο Λάζαρος Λαζαρίδης, *Μηχανουργική Τεχνολογία Εργαστήριο ΙΙ,* Ίδρυμα Ευγενίδου, 1991, σελ. 183, 241.

[155] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 112.

Εργασία ανθρώπου	***Χρόνος***
Χρόνος ανύψωσης κομματιού από το πάτωμα στην τράπεζα της πλάνης	
Χρόνος ορθής τοποθέτησης και οριζοντίωσης του κομματιού επί της τράπεζας	
Χρόνος δεσίματος του κομματιού	
Χρόνος λυσίματος του κομματιού	
Χρόνος επιστροφής του κομματιού στο πάτωμα	
Χρόνος καθαρισμού της μηχανής	
Εργασία μηχανής	
Χρόνος κοπής πάχους 0,25 ιντσών, μήκους 4 ποδιών, πλάτους 2,5 ιντσών	
Χρόνος κοπής πάχους 1/8 ιντσών, μήκους 3 ποδιών, πλάτους 12 ιντσών κλπ	
Χρόνος φινιρίσματος μήκους 4 ποδιών, πλάτους 2,5 ιντσών	
Χρόνος φινιρίσματος μήκους 3 ποδιών, πλάτους 12 ιντσών κλπ	
Σύνολο	
Προσθέτουμε -------- επί τοις εκατό για αναπόφευκτες καθυστερήσεις	

Πίνακας 3.2: Υπολογισμός Χρόνου Πλανίσματος Χυτοσιδήρου μέσω Στοιχειωδών Κινήσεων[156]

Κάθε εργασία σε οποιαδήποτε εργαλειομηχανή μπορούσε κατ' αυτό τον τρόπο να γίνει αντιληπτή ως άθροισμα επιμέρους ανθρώπινων εργασιών και μηχανικών κατεργασιών. Για παράδειγμα ο «χρόνος δεσίματος του κομματιού στην πλάνη» εισερχόταν σε εκατοντάδες διαφορετικές κατεργασίες. Προσδιορίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον ελάχιστο απαιτούμενο χρόνο για μια συγκεκριμένη εργασία, το «τμήμα προσδιορισμού αμοιβών» θα μπορούσε έπειτα να καθορίσει το «καθήκον» και την αμοιβή ανά κομμάτι ώστε ο εργάτης που κατόρθωνε να ανταποκριθεί στο καθήκον να αμοιφθεί και ο εργάτης που αποτύγχανε να υποστεί πρόστιμο. Οι εργάτες, μόλις αντιλαμβάνονταν ότι επιτέλους «η γνώση του συγκεκριμένου τμήματος ήταν μεγαλύτερη από τη δική τους» και ότι το νέο σύστημα θα συνοδευόταν από αύξηση του μεροκάματου, θα συμμορφώνονταν.

Βέβαια τα πράγματα δεν ήταν τόσο απλά. Ο προσδιορισμός των ρυθμών της ζωντανής εργασίας ήταν ένα έργο που ερχόταν αντιμέτωπο με σκληρή εργατική αντίσταση από την αρχή, «ειδικά απέναντι στον άνθρωπο που μετρούσε τους χρόνους». Ο προσδιορισμός των ρυθμών λειτουργίας των μηχανών, από την άλλη, ήταν ένα κολοσσιαίο έργο από μόνο του. Το «κλπ» που συμπληρωνόταν στον πίνακα μετά τις πρώτες δύο κατεργασίες της πλάνης,

[156] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 124.

στην πραγματικότητα αποτελούνταν από εκατοντάδες διαφορετικές εργασίες για κάθε εργαλειομηχανή. Όσον αφορά την τεχνική πραγμάτευση του ζητήματος, τον πρακτικό προσδιορισμό των ρυθμών της ζωντανής εργασίας και των «νόμων κοπής των μετάλλων» ο Τέιλορ αρκούνταν να σημειώσει ότι «εκείνο που μας χρειάζεται είναι ένα εγχειρίδιο της ταχύτητας με την οποία πρέπει να εκτελείται η εργασία, παρόμοιο με τα αντίστοιχα εγχειρίδια των μηχανικών. Και ο υποφαινόμενος σπεύδει να προβλέψει ότι ένα τέτοιο εγχειρίδιο δεν θα αργήσει να δημοσιευθεί. Ένα τέτοιο βιβλίο θα περιγράφει τη βέλτιστη μέθοδο διεξαγωγής, καταγραφής, πινακοποίησης και ευρετηριασμού χρονικών παρατηρήσεων (...)».[157]

Αλλά τέτοιο «εγχειρίδιο» δεν υπήρχε, ούτε εμφανίστηκε τα αμέσως επόμενα χρόνια. Όπως είδαμε, ο Τέιλορ δαπάνησε πολλή ενέργεια και σκέψη στα δέκα χρόνια που ακολούθησαν προσπαθώντας να βελτιώσει το σύστημά του, στην πραγματικότητα δηλαδή, να εφαρμόσει τις μεθόδους που πρότεινε ήδη από το πρώτο του άρθρο. Αυτές οι μέθοδοι διαχώριζαν τη ζωντανή από τη νεκρή εργασία και καλούσαν σε ένα μεγάλο εγχείρημα μέτρησης και καταλογογράφησης των ρυθμών και των δύο. Ο Τέιλορ ανέθεσε τη μέτρηση της ζωντανής εργασίας σε διάφορους «ειδικούς συνεργάτες» και υπαλλήλους, όπως ο Σάνφορντ Τόμσον που το 1895 ανέλαβε να μετρήσει τους «στοιχειώδεις χρόνους» των οικοδομικών εργασιών, ένα εγχείρημα που κράτησε δεκαεπτά χρόνια με ασαφή αποτελέσματα. Παράλληλα όμως, ο Τέιλορ ανέλαβε αυτοπροσώπως το εγχείρημα της μέτρησης των ρυθμών της νεκρής εργασίας. Τον Δεκέμβρη του 1905, δέκα χρόνια έπειτα από την παρουσίαση του «Ένα Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι», ο Τέιλορ ήταν πρόεδρος της Αμερικανικής Εταιρείας Μηχανολόγων Μηχανικών, εφευρέτης του «χάλυβα υψηλής ταχύτητας» και παρουσίαζε το άρθρο του με τίτλο «Περί της Τέχνης της Κοπής των Μετάλλων».

Άβυσσος χώριζε τον Τέιλορ του 1895 από τον Τέιλορ του 1905. Όπως είδαμε, ο Τέιλορ του 1905 είχε ανακαλύψει μια τεχνική κατεργασίας του χάλυβα των κοπτικών εργαλείων που διπλασίαζε έως τριπλασίαζε την ταχύτητα κοπής. Για να μπορέσει ένα μηχανουργείο να εκμεταλλευθεί τα καινούρια κοπτικά εργαλεία έπρεπε να αλλάξει τις εργαλειομηχανές ώστε να αντέχουν τις νέες ταχύτητες, να επανεξετάσει τους τρόπους μετάδοσης ισχύος, ορισμένες φορές να αλλάξει έως και την κεντρική μηχανή του εργοστασίου. Επίσης ο Τέιλορ του 1905 είχε πραγματοποιήσει χιλιάδες πειράματα με τα κοπτικά εργαλεία από ταχυχάλυβα. Αυτά τα πειράματα λάμβαναν υπ' όψη δώδεκα διαφορετικές μεταβλητές και τελικά κατέληγαν στη διατύπωση νόμων που προσδιόριζαν την «βέλτιστη» ταχύτητα κοπής των εργαλειομηχανών αναλόγως των υπόλοιπων δώδεκα μεταβλητών. Ο Καρλ Μπαρθ είχε κατορθώσει να εγγράψει

---

[157] Frederick Taylor, 'A Piece rate System...', όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 112.

αυτούς τους «νόμους της κοπής των μετάλλων» σε υπολογιστικούς κανόνες. Θεωρητικά μιλώντας, αυτή ήταν η κορύφωση του συστήματος Τέιλορ. Ο ειδικός του «τμήματος προσδιορισμού των αμοιβών», που τώρα είχε μετονομαστεί σε «τμήμα σχεδιασμού» [planning department], εξοπλισμένος με τον υπολογιστικό κανόνα του Μπαρθ, θα μπορούσε, δίχως να φύγει από το γραφείο του, δίχως να πλησιάσει τη μηχανή, να υπολογίσει τον μέγιστο ρυθμό εκτέλεσης κάθε μεταλλουργικής κατεργασίας και να αποστείλει τα αποτελέσματα στον μηχανουργό με τη μορφή μιας «καρτέλλας οδηγιών». Ταυτόχρονα, ο μηχανουργός, συνηθισμένος να δουλεύει με τα παλιά κοπτικά εργαλεία, με τις παλιές εργαλειομηχανές, στο παλιό εργοστάσιο, δεν θα μπορούσε να κρίνει το αποτέλεσμα του κανόνα του Μπαρθ. Η «μάζα της παραδοσιακής γνώσης» είχε καταστεί παρωχημένη. Ο Τέιλορ θριαμβολογούσε:

> Το κέρδος που προκύπτει από αυτούς τους υπολογιστικούς κανόνες είναι μεγαλύτερο από αυτό που προκύπτει από όλες τις υπόλοιπες βελτιώσεις μαζί, γιατί μέσω αυτών των κανόνων επιτυγχάνεται ο αρχικός σκοπός για τον οποίο ξεκίνησαν τα πειράματα του 1880. Δηλαδή η απόσπαση του ελέγχου του μηχανουργείου από τα χέρια του πλήθους των εργατών και η ανάθεσή του εξ ολοκλήρου στα χέρια της διοίκησης, η αντικατάσταση των «εμπειρικών μεθόδων» από τον επιστημονικό έλεγχο.[158]

Μπορούμε εδώ να κάνουμε δύο σημαντικές παρατηρήσεις. Η πρώτη παρατήρηση είναι ότι αυτός ο θρίαμβος είχε επιτευχθεί εξ ολοκλήρου από τον δρόμο της νεκρής και όχι από τον δρόμο της ζωντανής εργασίας. Ο ενθουσιασμός του Τέιλορ δεν πήγαζε από τις «μελέτες χρόνων» και τα εμβληματικά χρονόμετρα που όλοι αναζητούν ως σίγουρο σημάδι της εισαγωγής του συστήματός του, αλλά από τους υπολογιστικούς κανόνες και από τη γενική αναμόρφωση του μηχανουργείου μέσω της εισαγωγής του χάλυβα υψηλής ταχύτητας κοπής. Αυτή η ριζική μεταβολή στο επίπεδο του σταθερού κεφαλαίου αντέστρεφε το γνωσιολογικό χάσμα μεταξύ των μηχανουργών και της διοίκησης· τώρα ήταν η διοίκηση που γνώριζε τους «εφικτούς» ρυθμούς και οι εργάτες που τους αγνοούσαν. Ο Ντάνιελ Νέλσον που, όπως είδαμε, προτείνει να μην ασχολούμαστε με τα βιβλία του Τέιλορ, αλλά με την «πραγματική εφαρμογή του συστήματος» στα 181 εργοστάσια που το υιοθέτησαν μεταξύ του 1900 και του 1915, αθελά του μας δίνει μια ιδέα της διάδοσης αυτών των μεταβολών, όταν εντάσσει την εισαγωγή των εργαλείων από ταχυχάλυβα στις «προκαταρκτικές τεχνικές και οργανωτικές βελτιώσεις», που προφανώς, ως «προκαταρκτικές», χαρακτηρίζουν όλα τα εργοστάσια που μελετάει.[159]

---

[158] Frederick Taylor, ‘On The Art of Cutting Metals...’, όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 252.

[159] D. Nelson, *Managers and Workers...*, όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 71.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι ότι το 1906 ο τεϊλορικός θρίαμβος δεν ήταν ολοκληρωμένος. Αν όντως στη βάση του βρισκόταν η παραδοχή ότι η ανατροπή στο επίπεδο του σταθερού κεφαλαίου θα αντέστρεφε την γνωσιακή ισορροπία μεταξύ εργατών και διοίκησης και θα έλυνε το ζήτημα του εργατικού ελέγχου των χώρων εργασίας, είναι επίσης γεγονός ότι αυτή η ανατροπή δεν κατόρθωσε ούτε να κυριαρχήσει πλήρως στα μηχανουργεία, ούτε να καθυποτάξει πλήρως τους μηχανουργούς. Όπως θυμόμαστε άλλωστε, τα «επιτυχημένα πειράματα» της Μπέθλεεμ είχαν καταλήξει σε ελάχιστη αύξηση της παραγωγικότητας και απόλυση του Τέιλορ. Θα μπορούσαμε πάντως να ισχυριστούμε ότι η πλήρης μορφή αυτής της ανατροπής συντελέστηκε λίγα χρόνια αργότερα σε ένα διαφορετικό χώρο εργασίας. Μεταξύ του 1913 και του 1914, οι πρώτες αλυσίδες συναρμολόγησης άρχισαν να λειτουργούν στην αυτοκινητοβιομηχανία Φορντ. Εδώ η ανατροπή στο επίπεδο του σταθερού κεφαλαίου, δηλαδή της διάταξης και της φύσης των χρησιμοποιούμενων μηχανών, ήταν πλήρης· εκτός από την αλυσίδα συναρμολόγησης, περιελάμβανε καινοτομίες στη ροή των υλικών, τη δυνατότητα παραγωγής εναλάξιμων κομματιών, ενώ οι γενικής χρήσης εργαλειομηχανές είχαν αντικατασταθεί από εργαλειομηχανές μίας και μοναδικής χρήσης. Με την ολοκλήρωσή του, το παραγωγικό σύστημα του εργοστασίου Φορντ επέβαλλε με μηχανικό τρόπο έναν και μοναδικό ρυθμό σε ευρύτατα τμήματα του χώρου εργασίας και σε δεκάδες χιλιάδες εργάτες. Εδώ η ζωντανή εργασία προσαρμοζόταν αναγκαστικά στη μηχανική αντικειμενικότητα. Το «εργατικό ζήτημα» όπως το αντιλαμβανόταν ο Τέιλορ είχε επιλυθεί, παρότι επέμεινε με άλλους τρόπους· λίγο μετά την αναδιάταξη του παραγωγικού μηχανισμού, ο Φορντ χρειάστηκε να διπλασιάσει τα μεροκάματα ώστε να μπορεί να προσελκύσει εργάτες. Ταυτόχρονα έστησε ένα «τμήμα κοινωνιολογίας» για να ελέγχει τη ζωή των εργατών του εκτός του εργοστασίου...[160]

Προφανώς το «εργατικό ζήτημα», στην πραγματικότητα δεν έχει τέλος. Όσον αφορά το θέμα μας, είναι βέβαια σημαντικό ότι η εργασία που είχε πειθαρχηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο δεν ήταν πια η «ειδικευμένη» εργασία των μηχανουργών, αλλά η «ανειδίκευτη» εργασία των μεταναστών εργατών. Κατά ειρωνικό τρόπο, ο πραγματικός θρίαμβος του συστήματος Τέιλορ δεν μπορούσε να είναι αποκλειστικά τεχνικός. Η ριζική ανατροπή στο επίπεδο της νεκρής εργασίας, χρειάστηκε να συνοδευτεί από μια εξίσου ριζική ανατροπή στο επίπεδο της ζωντανής εργασίας. Μπορούμε πάντως τώρα να συνοψίσουμε την τεϊλορική στρατηγική αντιμετώπισης του «εργατικού ζητήματος».

---

[160] Για την παραγωγική αναδιοργάνωση της βιομηχανίας Φορντ και την αλυσίδα συναρμολόγησης δες το κλασικό David Hounshell, *From the American System to Mass Production, 1800-1932,* John Hopkins University Press, 1984, κεφ. 6. Για τον διπλασιασμό του μεροκάματου και τη συνακόλουθη προσπάθεια του ελέγχου της ζωής εκτός εργοστασίου δες Stephen Meyer III, *The Five Dollar Day: Labor Management and Social Control in the Ford Motor Company, 1908-1921,* State university of New York, 1981.

3.5. Τεχνοπολιτική

Ας μείνουμε για λίγο στην αυτοκινητοβιομηχανία Φορντ και στο πρώτο πείραμα με την αλυσίδα συναρμολόγησης, όπως περιγράφεται από τον Ντέιβιντ Χαουνσέλ. Ήταν 1η Απρίλη του 1913 και το αντικείμενο του πειράματος ήταν η συναρμολόγηση μαγνητοηλεκτρικών συσκευών [magnetos]. Οι μηχανικοί του Φορντ είχαν στήσει μια πρόχειρη αλυσίδα συναρμολόγησης δίχως μηχανική κίνηση· κάθε εργάτης θα εκτελούσε μια συγκεκριμένη εργασία και θα έσπρωχνε το κομμάτι στον επόμενο μέχρι την ολοκλήρωση της συναρμολόγησης της συσκευής. Το πείραμα συνεχίστηκε για εννιά ώρες. Τα αποτελέσματα καταγράφηκαν: «Εικοσιεννέα εργάτες που πριν συναρμολογούσαν 35 με 40 συσκευές την ημέρα εγκατεστημένοι σε πάγκους (ή αλλιώς μία κάθε είκοσι λεπτά), τώρα συναρμολόγησαν 1.188 (ή μία κάθε δεκατρία λεπτά και δέκα δευτερόλεπτα ανά άτομο)».[161] Η διαφορά δεν είναι καθόλου θεαματική ως προς την ποσότητα· οι ίδιοι εργάτες που παρήγαγαν μεταξύ 1015 και 1160 κομματιών δίχως την αλυσίδα συναρμολόγησης, παρήγαγαν 1188 κομμάτια με την αλυσίδα συναρμολόγησης. Κι όμως, οι μηχανικοί της αυτοκινητοβιομηχανίας Φορντ συνέχισαν τα πειράματα, παρόλο που η δεύτερη προσπάθειά τους συνοδεύτηκε από ένα «σοβαρό ατύχημα», παρότι ήταν εμφανές ότι τα πειράματά τους θα κατέληγαν στην ανάγκη πλήρους αναδιοργάνωσης ολόκληρου του εργοστασίου. Προφανώς η θεαματική διαφορά, ο λόγος της επιμονής των μηχανικών του Φορντ, δεν βρισκόταν στον όγκο παραγωγής, αλλά στην ακρίβεια και στην ευκολία ελέγχου της ζωντανής εργασίας που υποσχόταν το νέο σύστημα· δηλαδή στις προφανείς πειθαρχικές δυνατότητες που ανοίγονταν γύρω από μια νέα τεχνική διάταξη. Αντί για την κυμαινόμενη παραγωγή των παλιών μεθόδων, η αλυσίδα θα παρήγαγε έναν και μοναδικό αριθμό κομματιών, με έναν και μοναδικό ρυθμό, ο οποίος θα επιβαλλόταν με μηχανικό –δηλαδή αντικειμενικό – τρόπο.

Η Γκαμπριέλ Χεκτ [Gabrielle Hecht] έχει αποκαλέσει «τεχνοπολιτική» «τη στρατηγική πρακτική του σχεδιασμού τεχνολογίας ή της χρήσης τεχνολογίας με στόχο την προώθηση, την υλική έκφραση ή την επιβολή πολιτικών στόχων», όπου με τον όρο «πολιτική» εννοείται «η σύσταση, η διεκδίκηση ή η εξάσκηση εξουσίας μέσω υλικών μεθόδων ή μέσω του λόγου».[162] Τα τεχνουργήματα που χρησιμοποιούνται με αυτό τον τρόπο διαθέτουν έναν διπλό πολιτικό και τεχνολογικό χαρακτήρα. Από τη μια χρησιμοποιούνται με στόχο την άσκηση εξουσίας και την επίτευξη συγκεκριμένων πολιτικών στόχων και από την άλλη υπόκεινται στους υλικούς περιορισμούς στους οποίους υπόκεινται όλα τα υλικά πράγματα. Δηλαδή εμπλέκονται τόσο σε τεχνικές σχέσεις με άλλα τεχνουργήματα όσο και σε σχέσεις με τον

[161] David Hounshell, *From the American System...*, όπ. πριν, (υπ. 159), σελ. 248.

[162] Gabrielle Hecht, *The Radiance of France: Nuclear power and National Identity After World War II*, MIT Press, 2009, σελ. 15.

κόσμο των κοινωνικών σχέσεων, πολλές φορές με αποτελέσματα απρόβλεπτα για τους αρχικούς τους εμπνευστές και χρήστες.

Προφανώς, η αλυσίδα συναρμολόγησης έγινε τόσο δημοφιλής μεταξύ των μηχανικών του Φορντ λόγω της τεχνοπολιτικής της όψης, λόγω του μελλοντικού εργοστασιακού κόσμου που υπονοούσε και όχι λόγω της υποτιθέμενης τεχνικής της ανωτερότητας. Ο ταχυχάλυβας των Τέιλορ και Ουάιτ, σε συνδυασμό με τον λογαριθμικό κανόνα του Μπαρθ, επίσης διέθετε τεχνοπολιτικό χαρακτήρα. Υποσχόταν, αν και με τρόπο πολύ πιο περιορισμένο απ' ό,τι η αλυσίδα συναρμολόγησης, μια νέα διάταξη των μηχανών και των ρυθμών εργασίας γύρω τους. Όπως είδαμε όμως, ο ταχυχάλυβας και ο λογαριθμικός κανόνας του Μπαρθ δεν εμφανίστηκαν παρά προς το τέλος μιας μακράς πορείας. Εκείνο που υπήρχε στην αρχή αυτής της πορείας ήταν η αντίληψη ενός πολιτικού προβλήματος και η αναγκαιότητα επίλυσής του.

Κατά τη γνώμη του Τέιλορ, το «εργατικό ζήτημα» του τέλους του 19ου αιώνα ήταν βαθιά πολιτικό· ένα ζήτημα άσκησης εξουσίας στο εσωτερικό του εργασιακού χώρου που ξεκινούσε από μια ανισορροπία μεταξύ της γνώσης των εργατών και της γνώσης της διοίκησης σχετικά με τις παραγωγικές διαδικασίες και εκφραζόταν εντός και εκτός των χώρων διεξαγωγής της εργασίας, ακόμη και με πολιτισμικούς τρόπους. Η λύση που πρότεινε ο Τέιλορ είχε την αφετηρία της ακριβώς στην προσπάθεια ανατροπής αυτής της γνωσιακής ανισορροπίας. Η μέθοδός του ξεκινούσε με την παραδοχή ότι το πολιτικό ζήτημα του ελέγχου των εργασιακών χώρων ήταν στην πραγματικότητα τεχνικό ζήτημα: το ζήτημα προσδιορισμού του μέγιστου ρυθμού εργασίας. Ο Τέιλορ συνέχιζε διαχωρίζοντας τη νεκρή από τη ζωντανή εργασία και επιχειρώντας να συλλέξει τη γνώση που αφορούσε την κάθεμία ξεχωριστά. Στην μετέπειτα πορεία του, στα πειράματά του και στις επιτυχίες του, μπορεί κανείς να διακρίνει μια υπόρρητη παραδοχή, που στα χρόνια που ακολούθησαν γινόταν όλο και πιο συνειδητή και όλο και πιο εφαρμόσιμη, ότι δηλαδή η νεκρή εργασία είναι πολύ πιο εύκολη στη μέτρηση, πολύ λιγότερο ανεξιχνίαστη, πολύ πιο προσιτή στην επιστημονική γνώση από ό,τι η ζωντανή εργασία. Το σύστημα Τέιλορ διέλυε το γνωσιακό-εργασιακό σύμπλεγμα εργάτη-μηχανής στα συστατικά του, ελπίζοντας ότι η καλύτερη γνώση των μηχανικών λειτουργιών θα αναιρέσει τον ανεξιχνίαστο χαρακτήρα της ζωντανής εργασίας και τελικά θα ανατρέψει τις ισορροπίες στο εσωτερικό των εργασιακών χώρων. «Μαγικό αντικείμενο αυτός ο υπολογιστικός κανόνας», θαύμαζε ο επίσημος βιογράφος του Τέιλορ το 1923. «Ο ακυρωτής της μαντεψιάς, των απόψεων, των επιχειρημάτων, των αντιπαραθέσεων. Ο καθοριστής του νόμου!».[163] Μαγεία πράγματι· γιατί ο νόμος της κοπής των μετάλλων, ένας νόμος της φύσης, είχε γίνει νόμος του εργασιακού χώρου, ένας νόμος των ανθρώπων. Η βασική ιδέα του Τέιλορ ήταν η τεχνοπολιτική αντιμετώπιση του «εργατικού ζητήματος»: ότι τα πολιτικά ζητήματα που αντιμετώπιζαν οι διευθυντές των εργασιακών χώρων μπορούσαν

[163] Frank Copley, *Frederick W. Taylor...*, όπ. πριν, (υπ. 1), vol. 2, σελ. 35.

να αποκτήσουν τεχνική περιγραφή και να επιλυθούν, προς όφελος των διευθυντών, με τεχνικά μέσα. Ο ταχυχάλυβας, ο κανόνας του Μπαρθ, το χρονόμετρο, δεν ήταν παρά κάποια από αυτά τα τεχνικά μέσα, σχεδιασμένα, ή κάποιες φορές πρόχειρα επιστρατευμένα, για τεχνοπολιτική χρήση σε έναν συγκεκριμένο χώρο εργασίας και απέναντι σε ένα συγκεκριμένο είδος εργάτη.

Όπως θυμόμαστε, η κριτική που ασκήθηκε στο τεϊλορικό σύστημα από την «επιτροπή διερεύνησης του συστήματος Τέιλορ» το 1912 και αργότερα υιοθετήθηκε από τον Χιου Άιτκεν, αφορούσε τη διαφορά μεταξύ του «εφικτού» και του «επιθυμητού». Το εφικτό, έλεγε η επιτροπή, είναι μια τεχνική σταθερά. Το επιθυμητό από την άλλη, έλεγε ο Άιτκεν, εμπεριέχει μια αξιολογική κρίση. Αυτή η διαφορά μεταξύ του εφικτού και του επιθυμητού δεν πρέπει να επισημαίνεται ως η αχίλλειος πτέρνα της τεϊλορικής επιχειρηματολογίας· αντιθέτως, πρόκειται για την καρδιά της τεϊλορικής επιχειρηματολογίας και ταυτόχρονα της τεϊλορικής μεθοδολογίας, πρόκειται ακριβώς για την ιδέα που προσπαθούσε να πουλήσει ο Τέιλορ στους πελάτες του. Το εφικτό, έλεγε ο Τέιλορ ήδη από το πρώτο του βιβλίο, είναι τεχνικά προσδιορίσιμο· οπότε μπορεί να επιβληθεί με τεχνικούς τρόπους, για λογαριασμό εκείνης της πλευράς των εργασιακών χώρων το αξιακό σύστημα της οποίας ταυτίζει το εφικτό με το επιθυμητό. Αυτή ήταν πράγματι ενός είδους «διανοητική επανάσταση». Γιατί ήταν μια βαθιά αναγνώριση της σχέσης μεταξύ της εργασίας, της πολιτικής εξουσίας και των τεχνικών στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής.

Και να που τελικά το απόσπασμα περί «διανοητικής επανάστασης» όντως αποδεικνύεται η ειλικρινέστερη από τις δημόσιες τοποθετήσεις του Τέιλορ. Όπως είπαμε παραπάνω, η ουσία του «επιστημονικού μάνατζμεντ» δεν βρισκόταν σε συγκεκριμένες τεχνικές, όπως το χρονόμετρο ή ο υπολογιστικός κανόνας. Ταυτόχρονα όμως, με έναν παράδοξο τρόπο, οι τεχνικές βρίσκονταν στην ουσία του «επιστημονικού μάνατζμεντ»· ως μέθοδοι διεξαγωγής πολιτικών συγκρούσεων και ως τρόπος διεξαγωγής της ταξικής πάλης.

3.6. Συμπεράσματα

3.6.1. Ο Τέιλορ παρεξηγημένος

Τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, ο Τέιλορ και οι ιδέες του έχουν παρεξηγηθεί σημαντικά. Από τη μια βρίσκουμε ενός είδους κριτική συγκατάβαση, που θέλει τον Τέιλορ ανίκανο, αφελή, αντιεπιστημονικό, κακό συγγραφέα, κάποιες φορές ακόμη και ολωσδιόλου ανισόρροπο· η γνώμη του Χάρι Μπρέιβερμαν είναι από τις ενδεικτικότερες τέτοιες περιπτώσεις. Από την άλλη έχουμε μια γνώμη σύμφωνα με την οποία ο Τέιλορ και οι ιδέες του δεν είχαν «τόσο μεγάλη σημασία» για την εκκίνηση και εξέλιξη της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης στις ΗΠΑ και παγκοσμίως· τα λεγόμενα του Ντάνιελ Νέλσον

κινούνται σε αυτή την κατεύθυνση. Τέλος έχουμε μια λιγότερο αισθητή, αλλά πολύ περισσότερο διάχυτη γνώμη σύμφωνα με την οποία ο «τεϊλορισμός» ήταν ελάχιστα συνδεδεμένος με την «τεχνολογία», όπου ως «τεχνολογία» εννοούνται οι καινοτομίες στο επίπεδο του μηχανολογικού εξοπλισμού· σύμφωνα με αυτή τη γνώμη το χρονόμετρο και οι μελέτες χρόνων – κινήσεων ήταν η βασική συνεισφορά του Τέιλορ, συνεπώς είναι και η αναγκαία και ικανή συνθήκη ανίχνευσης των τεϊλορικών μεθόδων.

Ο Τέιλορ ανισόρροπος – ο Τέιλορ ασήμαντος – ο Τέιλορ εμμανής χρονομέτρης. Στα όσα προηγήθηκαν οι τρεις αυτές αντιλήψεις αμφισβητήθηκαν. Δείξαμε ότι τα γραπτά του Τέιλορ πρέπει να εκλαμβάνονται όχι ως αυτοβιογραφικά κείμενα, αλλά ως (επιτυχημένες) διαφημιστικές μπροσούρες που απευθύνονται στους εργοδότες της βιομηχανίας. Από αυτή τη σκοπιά, είδαμε ότι τα κείμενα του Τέιλορ ανταποκρίνονταν επιτυχημένα σε ορισμένους από τους κυρίαρχους προβληματισμούς της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης, ο σημαντικότερος από τους οποίους ήταν ο προβληματισμός μπροστά σε χώρους εργασίας που βρίσκονταν εκτός ελέγχου, παραδομένοι σε «ειδικευμένους» και «ανειδίκευτους» εργάτες. Ο Τέιλορ ήταν εξαιρετικά επίκαιρος· πολλές φορές η «παραξενιά» είναι το τίμημα της έγκαιρης απόκρισης στις απαιτήσεις των καιρών. Όσο για το «ασήμαντος», αυτό εξαρτάται από τη σκοπιά από την οποία κοιτάζει κανείς τα πράγματα. Στα όσα προηγήθηκαν ο Τέιλορ δεν έγινε αντιληπτός ως ο πρωτοπόρος επιστήμονας που ξεκίνησε μια επαναστατική μεταβολή – έγινε αντιληπτός και χρησιμοποιήθηκε ως ο πιο δημόσιος, εύγλωττος και μαχητικός φορέας μιας γενικής επαναστατικής ανατροπής των σχέσεων γνώσης και εξουσίας στο εσωτερικό των εργασιακών χώρων. Για να θυμηθούμε τα λόγια της Σεσίλια Τίχι, «τα ζητήματα που απέσταζε ήταν ήδη στον αέρα».

Στην καρδιά της τεϊλορικής μεθόδου απόσταξης βρήκαμε μια σαφή αντίληψη του τεχνοπολιτικού χαρακτήρα των υλικών διατάξεων. Ο Τέιλορ αντιλαμβανόταν τον εργατικό έλεγχο των χώρων εργασίας σαν ένα πλέγμα εξουσίας και γνώσης που διαμορφωνόταν και εφαρμοζόταν συλλογικά και πολλές φορές πολιτισμικά, όχι μόνο εντός αλλά και εκτός των χώρων εργασίας, όχι μόνο τη στιγμή της απεργίας, αλλά διαρκώς, στην εργασιακή καθημερινότητα. Οι τεϊλορικές μέθοδοι απευθύνθηκαν σε αυτό το πλέγμα γνώσης και εξουσίας με τρόπο κατ' εξοχήν επιστημονικό. Το πρόβλημα έγινε αντιληπτό ως συνισταμένη πολλαπλών παραγόντων και αναλύθηκε στα συστατικά του στοιχεία, τα οποία αντιμετωπίστηκαν ξεχωριστά. Οι τεϊλορικές μέθοδοι σκόπευαν στην διατύπωση και επίλυση ενός πολιτικού προβλήματος (του εργατικού ελέγχου των χώρων εργασίας) με τεχνικό τρόπο. Διασπούσαν τον ενιαίο χαρακτήρα της εργατικής γνώσης και ξεκινούσαν με την παραδοχή ότι η γνώση που αφορούσε τη ζωντανή εργασία μπορούσε να διαχωριστεί από τη γνώση που αφορούσε τη νεκρή εργασία. Η κάθε μεριά αυτού του διαλυμένου συμπλέγματος έπρεπε να αναλυθεί, δηλαδή να μετρηθεί, να καταλογογραφηθεί, να γίνει επιστημονικά γνωστή

ξεχωριστά. Η γνώση που θα προέκυπτε κατ' αυτόν τον τρόπο, θα χρησιμοποιούνταν ως μια εργοδοτική αντι-γνώση που θα διέλυε τον εργατικό έλεγχο των χώρων εργασίας.

Το κομμάτι της τεϊλορικής μεθοδολογίας που αφορούσε τη ζωντανή εργασία είχε ως εμβληματική υλική διάταξη το χρονόμετρο. Οι ρυθμοί και οι συγκεκριμένες μέθοδοι της ζωντανής εργασίας θα προσδιορίζονταν, θα καταλογογραφούνταν και θα χρησιμοποιούνταν για την επιβολή του εφικτού ρυθμού εργασίας. Το κομμάτι της τεϊλορικής μεθοδολογίας που αφορούσε τη νεκρή εργασία είχε ως εμβληματικές υλικές διατάξεις τον υπολογιστικό κανόνα, τον ταχυχάλυβα, τις νέες εργαλειομηχανές. Από αυτή τη μεριά, οι εφικτοί ρυθμοί λειτουργίας της νεκρής εργασίας προσδιορίζονταν, όχι μέσω μέτρησης, αλλά μέσω ριζικής αναδιάταξης του σταθερού κεφαλαίου. Η εργατική γνώση καταστρεφόταν γιατί αφορούσε και μπορούσε να ασκήσει εξουσία σε μηχανές και εργασιακούς χώρους που είχαν πλέον καταστραφεί.

Τελικά το κομμάτι της τεϊλορικής μεθοδολογίας που αποδείχθηκε πιο επιτυχημένο, δεν ήταν εκείνο που είχε για έμβλημα το χρονόμετρο – ήταν εκείνο που είχε για έμβλημα τον ταχυχάλυβα και τον υπολογιστικό κανόνα. Όπως μας δείχνει ο Νέλσον άθελά του καθώς περιηγείται στα 181 εργοστάσια που εγκατέστησαν το σύστημα Τέιλορ μεταξύ του 1900 και του 1915, ήταν αυτό το κομμάτι που εφαρμόστηκε πρώτα και πιο επιτυχημένα στις αμερικανικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Ήταν άλλωστε αυτό το κομμάτι του τεϊλορικού σκεπτικού που τελικά εφαρμόστηκε με την εμβληματική μορφή της αλυσίδας συναρμολόγησης.

Οπότε ο Τέιλορ δεν ήταν ανισόρροπος, ασήμαντος, μονομανής χρονομέτρης. Χρησιμοποίησε επιστημονικές μεθόδους για να επιλύσει ένα πολύ πραγματικό, ευρύ και επιτακτικό πρόβλημα. Η πολιτική και ιδεολογική του πλευρά (ο ταξικός και φυλετικός ρατσισμός του, η αντιδραστικότητά του, η έχθρα του προς την εργατική τάξη), ή οι αποτυχίες του, δεν αποτελούν αναίρεση του επιστημονικού χαρακτήρα των μεθόδων του· αντιθέτως μπορούν να μας δείξουν πόσο πολιτικές μπορούν να είναι τόσο οι επιστήμες όσο και οι τεχνικές διατάξεις. Η «τεχνοπολιτική» της Γκαμπριέλ Χέκτ, το πιο πρόσφατα διατυπωμένο από τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται εδώ, είναι κατάλληλη για τη μονολεκτική περιγραφή αυτής της περίπλοκης σχέσης.

3.6.2. Προς την ελληνική περίπτωση

Η εξέλιξη της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης από το 1880 ως το 1920 είναι ιδιαιτέρως σημαντική από τη σκοπιά αυτής της εργασίας. Όπως σημειώσαμε στο τέλος του δεύτερου κεφαλαίου, η δεύτερη βιομηχανική επανάσταση ήταν μια περίοδος μετακινήσεων. Από τη σκοπιά που υιοθετείται εδώ, τόσο η μεταφορά υλικών διατάξεων και των συνοδευτικών ιδεών, όσο και η μετανάστευση, δηλαδή η διαρκής μετακίνηση εργατικού δυναμικού, χρησιμεύουν για να αναδείξουν ένα «παγκόσμιο τεχνικό ταυτόχρονο» (συγκρίσιμες υλικές διατάξεις, ιδεολογίες και πρακτικές που εμφανίστηκαν και λειτούργησαν σε διάφορα σημεία

του πλανήτη την ίδια περίοδο) και ταυτόχρονα για να ερμηνεύσουν όψεις της ελληνικής ιστορίας που γίνονται καλύτερα αντιληπτές αν γίνουν κατανοητές ως τμήμα παγκόσμιων εξελίξεων.

Βέβαια, καθώς διαπιστώναμε αυτό το «παγκόσμιο ταυτόχρονο» δεν ξεχνούσαμε να σημειώσουμε ότι η Ελλάδα είναι μια περίπτωση με σημαντικές διαφορές από την περίπτωση των ΗΠΑ. Μέχρι στιγμής έχουμε σημειώσει μία διαφορά που και μόνη της θα αρκούσε, συγκεκριμένα την θέση του ελληνικού κράτους και την διαρκή επέκταση της ελληνικής επικράτειας. Αλλά δεν είναι μόνο αυτή. Η ελληνική ιστοριογραφία, όπως αναφέραμε στο τέλος του κεφαλαίου 2, έχει επισημάνει πληθώρα «ελληνικών ιδιαιτεροτήτων». Όπως θα δούμε παρακάτω, σε αυτές τις «ιδιαιτερότητες» περιλαμβάνονται παράγοντες όπως η «εντελώς εξαιρετική ταξική συγκρότηση» της ελληνικής κοινωνίας, η «σπάνη» του ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, η «κακοδαιμονία» της ελληνικής βιομηχανίας, η «φτώχια» των ελληνικών τεχνικών δυνατοτήτων.

Η δημιουργία της ελληνικής εργατικής τάξης, η ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας, οι ελληνικές τεχνικές και εργασιακές δυνατότητες των αρχών του 20ου αιώνα: όσο βέβαια όλα αυτά είναι ζητήματα κεντρικής σημασίας για το θέμα μας, άλλο τόσο είναι ζητήματα που δεν είναι δυνατόν να προσεγγιστούν με αφορισμούς. Από την άλλη, αν ο στόχος μας παραμένει αυτός που διατυπώσαμε στο τέλος του κεφαλαίου 1, δηλαδή να προσεγγίσουμε όψεις της ελληνικής κοινωνικής και εργατικής ιστορίας χρησιμοποιώντας τα εργαλεία της ιστορίας της τεχνολογίας, θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε ποιες ακριβώς είναι οι «ελληνικές ιδιαιτερότητες» που ξεχωρίζουν την ελληνική περίπτωση από άλλες. Είναι γι' αυτό που στο επόμενο κεφάλαιο θα στραφούμε στην ελληνική ιστοριογραφία που γράφτηκε από το 1975 και μετά. Στόχος μας θα είναι να ξεχωρίσουμε τις «ιδιαιτερότητες» της ελληνικής ιστορίας από τις «ιδιαιτερότητες» της ελληνικής ιστοριογραφίας. Σε αυτή μας την προσπάθεια, τα όσα υποστηρίξαμε σχετικά με τον Φρέντερικ Τέιλορ θα αρχίσουν να φαίνονται χρήσιμα από την αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Ο Ξενοφών Ζολώτας Περιγράφει τον «Φανταστικό Μεσογειακό Άνθρωπο»

Οι Μηχανικοί, η Βιομηχανία, η Εργασία και η Ελληνική Ιστοριογραφία

Αυτό το κεφάλαιο έχει παράξενη δομή. Ξεκινάει από το «ειδικό», δηλαδή την ιστορία των μηχανικών, και επεκτείνει το θέμα του προς το «γενικό», δηλαδή την ιστοριογραφία της βιομηχανίας και της εργασίας. Από τη μια πρέπει να παραδεχτούμε ότι αυτή η παράξενη δομή αντανακλά τη σειρά με την οποία ο συντάκτης του ήρθε σε επαφή με τα αντίστοιχα ζητήματα. Από την άλλη όμως αυτή η δομή δεν είναι δίχως τη χρησιμότητά της. Χρησιμεύει για να δείξει τον τρόπο με τον οποίο κάθε φαινομενικά «ειδικό» ιστοριογραφικό ζήτημα είναι στενά εξαρτημένο από άλλα «γενικά», οπότε οι ελλείψεις των δεύτερων αντανακλώνται στο πρώτο.

Η παρούσα εργασία στηρίζεται στη δυνατότητα τέτοιων συνδέσεων από το «ειδικό» στο «γενικό». Στα όσα προηγήθηκαν, ένα ατύχημα με αυτοκίνητο και ένας αποτυχημένος αγώνας αυτοκινήτων χρησιμοποιήθηκαν για να περιγράψουν μια υπόκωφη ταξική σύγκρουση και ένας υπολογιστικός κανόνας χρησιμοποιήθηκε για να περιγράψει τους εκτός ελέγχου χώρους εργασίας των ΗΠΑ του γυρίσματος του αιώνα. Αυτού του είδους οι συνδέσεις επιβάλλονται από τον βασικό στόχο που σημειώσαμε στο πρώτο κεφάλαιο: η ιστορία των μηχανών να μιλήσει για την ιστορία των κοινωνιών. Προτού όμως το επιχείρημά μας ολοκληρωθεί θα πρέπει να στραφούμε στην «ιστορία των κοινωνιών». Δηλαδή στην ελληνική ιστοριογραφία που γράφτηκε από το 1975 και μετά. Στα όσα ακολουθούν θα περιηγηθούμε σε σημαντικές ιστοριογραφικές αντιπαραθέσεις της περιόδου και θα εντοπίσουμε ιστοριογραφικά ερωτήματα που αφορούν τις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα στην Ελλάδα. Στο

επόμενο κεφάλαιο ορισμένα από αυτά τα ερωτήματα θα προσεγγιστούν μέσα από την ιστορία της εισαγωγής μιας μηχανής.

4.1. Οι Έλληνες μηχανικοί και ο εκπολιτισμός της ελληνικής επικράτειας

4.1.1. Μηχανικοί και Δημόσια Έργα στην Ελλάδα

Όπως σημειώσαμε στο δεύτερο κεφάλαιο, ένα από τα σημαντικότερα σημεία διαφοροποίησης του ελληνικού έθνους κράτους από άλλα είναι η θέση του. Το ελληνικό έθνος κράτος δημιουργήθηκε την δεκαετία του 1830 μέσα από τις περιπλοκές του «Ανατολικού Ζητήματος». Οπότε βρέθηκε εξαρχής απασχολημένο με την εδραίωση της ύπαρξής του και την επέκταση της εξουσίας του σε μια περιοχή του πλανήτη ιδιαιτέρως ευαίσθητη και ασταθή, γνωστή και ως «πυριτιδαποθήκη της Ευρώπης». Η εθνικιστική εξωτερική πολιτική και η με κάθε ευκαιρία εμπλοκή στο Ανατολικό Ζήτημα αποτελούν σταθερές της ελληνικής ιστορίας, τουλάχιστον για τον πρώτο αιώνα της ύπαρξης του ελληνικού κράτους. Αναμενόμενα, οι στρατιωτικές δαπάνες ως ποσοστό των συνολικών δημοσίων δαπανών για την ίδια περίοδο κυμάνθηκαν μεταξύ του 35 και του 60%. Δεν είναι λοιπόν παράξενο που, ειδικά στα πρώτα χρόνια της ύπαρξης του ελληνικού κράτους, οι περισσότερες από τις κρατικές λειτουργίες εκτελούνταν από τον στρατό και οι περισσότεροι από τους νεογέννητους κρατικούς θεσμούς προέκυψαν από τον στρατό.[1]

Τα βασικά έργα που έπρεπε να φέρει εις πέρας το νεαρό έθνος κράτος στα πρώτα χρόνια έπειτα από τη δημιουργία του ήταν η ομογενοποίηση της εθνικής επικράτειας και του πληθυσμού που του αναλογούσαν, ή με τα λόγια της Μαρίας Συναρέλλη, «η κατάκτηση του εθνικού χώρου». Τα εργαλεία αυτού του είδους εσωτερικής κατάκτησης δεν ήταν μόνο ο στρατός και τα όπλα, αλλά και το οδικό δίκτυο, τα αποξηραντικά έργα, οι γέφυρες, οι ισθμοί, τα λιμάνια, το σιδηροδρομικό δίκτυο, οι κάθε λογής τεχνικές συγκοινωνιακής διασύνδεσης μεταξύ των έως τότε απομονωμένων τόπων που στο μέλλον θα αποτελούσαν την ελληνική επικράτεια. Αν είναι λοιπόν αλήθεια ότι «ο δρόμος 'ανακαλύπτεται' με τη σύσταση του εθνικού κράτους [γιατί] μόνο τότε γίνεται απαραίτητος», μπορούμε να πούμε το ίδιο και για

[1] Για τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, την «εθνικιστική εξωτερική πολιτική», την «εμπλοκή στο Ανατολικό Ζήτημα» και τα ποσοστά των στρατιωτικών δαπανών, δες Γιώργος Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους (1830-1920), 6η Αναθεωρημένη και Συμπληρωμένη Έκδοση,* 2 Τόμοι, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, 2009, 333-362. Η ιστορία της Ελλάδας στον εικοστό αιώνα που χρησιμοποιούμε εδώ είναι το Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8 Τόμοι, Βιβλιόραμα, 2002. Για μια ιστορία της επέκτασης του ελληνικού κράτους κατά τη διάρκεια του 19ου και του 20ου αιώνα, Γιάννης Μηλιός, *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός: Από τον Επεκτατισμό στην Καπιταλιστική Ανάπτυξη, 2η Αναθεωρημένη Έκδοση,* Κριτική, 2000. Για την πολιτική ιστορία χρησιμοποιούμε το συνοπτικό Douglas Dakin, *Η Ενοποίηση της Ελλάδας (1770-1923),* Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1998, (Α' Έκδοση, 1972).

αυτούς που θα οργάνωναν και θα επέβλεπαν την κατασκευή του δρόμου, δηλαδή τους μηχανικούς.[2] Ο πρώτος θεσμός εκπαίδευσης μηχανικών στο ελληνικό κράτος ήταν η Σχολή των Ευελπίδων, που ιδρύθηκε το 1828. Εκεί, πριν ακόμη από την επίσημη ίδρυση του ελληνικού κράτους, αλλά υπό την ισχυρή επιρροή Γάλλων αξιωματικών του στρατού, δηλαδή της ειδικής αντίληψης περί «υλικής συγκρότησης του εθνικού χώρου» από την οποία εμφορούνταν οι Γάλλοι μηχανικοί[3], οι μελλοντικοί αξιωματικοί του ελληνικού στρατού άρχισαν να διδάσκονται τεχνικά μαθήματα και εφαρμογές όπως οικοδομική, οχυρωματική, τοπογραφία και σχέδιο. Ήταν η πρώτη φορά που τέτοια αντικείμενα διδάσκονταν στα νότια Βαλκάνια. Και φυσικά οι στόχοι αυτού του εκπαιδευτικού προγράμματος δεν ήταν μόνο στρατιωτικοί, αλλά και «πολιτικοί»: οι νέοι Έλληνες αξιωματικοί, εκτός από τα οχυρωματικά έργα και το πυροβολικό του ελληνικού στρατού, προορίζονταν να συνεισφέρουν και «εις γεφυρώσεις, λιθοστρώσεις, αλικοποιία κλπ», δηλαδή στο είδος των έργων που απαιτούνταν για την εδραίωση της κυριαρχίας του έθνους κράτους στην νεοαποκτημένη του επικράτεια.[4] Το μηχανικό του στρατού, που ιδρύθηκε το 1833, συνέχισε να εκπαιδεύει μηχανικούς διατηρώντας τον ίδιο «διττό στρατιωτικοπολιτικό ρόλο».[5] Οι απόφοιτοί του θεωρούνταν ελίτ ακόμη και μεταξύ των αξιωματικών του στρατού και πολλές φορές συνέχιζαν τις σπουδές τους στο εξωτερικό, κατά προτίμηση στις γαλλικές πολυτεχνικές σχολές, προτού επιστρέψουν στην Ελλάδα και καταλάβουν υψηλόβαθμες θέσεις στον κρατικό μηχανισμό, είτε εντός, είτε εκτός του στρατού.

---

[2] Για τα δημόσια έργα στην Ελλάδα του 19ου αιώνα, δες Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, (1830-1880),* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989, τα αποσπάσματα περί δρόμων και έθνους κράτους στη σελ. 52. Για τις απαρχές της ανώτατης τεχνικής εκπαίδευσης στη σχολή των Ευελπίδων, δες Ανδρέας Καστάνης, *Η Στρατιωτική Σχολή των Ευελπίδων κατά τα Πρώτα Χρόνια της Λειτουργίας της, (1828-1834),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, 1995. Επίσης Δημήτρης Μάλεσης, *Ο Ελληνικός Στρατός στην Πρώτη Οθωνική Δεκαετία: Πολιτική Οργάνωση και Πελατειακές Σχέσεις, (1833-1843),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 1992. Μια πρόσφατη πραγμάτευση του ρόλου των μηχανικών στα δημόσια έργα στην Ελλάδα είναι το Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη: Το Παράδειγμα της Λεωφόρου Συγγρού στο Πέρασμα από τον 19ο στον 20ο Αιώνα,* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, ΕΜΠ, 2014. Για την ιστορία των εκπαιδευτικών θεσμών των μηχανικών χρησιμοποιείται το Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί: Θεσμοί και Ιδέες, (1900-1940),* Βιβλιόραμα, 2006. Για την ιστορία των εντύπων των μηχανικών, καθώς και για τις πολιτικές και επιστημονικές συγκρούσεις στο εσωτερικό της κοινότητάς τους, δες Σπύρος Τζόκας, *Για την Κοινωνική Διαμόρφωση της Αντικειμενικότητας της Τεχνικής: Παραδείγματα από την Ιστορία των Ελλήνων Μηχανικών,* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αθηνών-ΕΜΠ, 2011. Για την ιστορία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, δες Κώστας Μπίρης, *Ιστορία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, (1836-1916),* ΕΜΠ, 1957. Επίσης το πιο πρόσφατο Μιχάλης Ασημακόπουλος (κ.α.) (επ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο: Οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα,* 2 Τόμοι, ΕΜΠ, 2012.

[3] Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 98.

[4] Πρόγραμμα σπουδών της Σχολής των Ευελπίδων το 1829 βρίσκουμε στο Ανδρέας Καστάνης, *Η Στρατιωτική Σχολή των Ευελπίδων...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 122.

[5] Δημήτρης Μάλεσης, *Ο Ελληνικός Στρατός στην Πρώτη Οθωνική Δεκαετία...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 168.

Η σχολή που αργότερα θα εξελισσόταν στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ιδρύθηκε το 1837. Ονομαζόταν *Σχολείον των Τεχνών* και οι αρχικοί του σκοποί ήταν η εκπαίδευση στις καλές τέχνες και τα διάφορα τεχνικά επαγγέλματα, με τις καλές τέχνες να κυριαρχούν στο πρόγραμμα σπουδών μέχρι το 1862 και την εκδίωξη του βασιλιά Όθωνα. Από το 1863 και μετά η διοίκηση του *Σχολείου των Τεχνών* ανατέθηκε σε μια σειρά αξιωματικών του μηχανικού, όπως ο Γεράσιμος Μεταξάς και ο Δημήτριος Σκαλιστήρης, πολλοί από τους οποίους είχαν σπουδάσει σε γαλλικές (και αργότερα σε γερμανικές και ελβετικές) πολυτεχνικές σχολές. Οι στρατιωτικής προέλευσης καθηγητές, συνεπώς και οι «ημιστρατιωτικές αρχές οργάνωσης και λειτουργίας» διατηρήθηκαν μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα.[6] Παρόλ' αυτά, από το 1863 και μετά, το *Σχολείον των Τεχνών* άρχισε να μετατρέπεται σε ίδρυμα εκπαίδευσης μηχανικών ανεξάρτητο της Σχολής των Ευελπίδων, μια μεταβολή που υπογραμμίστηκε από τη μετονομασία του σε *Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών* το 1887. Το 1914 το *Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών* μετονομάστηκε ξανά σε *Εθνικόν Μετσόβιον Πολυτεχνείον* και αναγνωρίστηκε ως σχολή ισότιμη του Πανεπιστημίου των Αθηνών.

Με άλλα λόγια, από το 1863 μέχρι το 1914, το *Σχολείον των Τεχνών* μετατράπηκε από σχολή των Καλών Τεχνών σε ανώτατο εκπαιδευτικό ίδρυμα εκπαίδευσης μηχανικών. Οι μηχανικοί που εκπαιδεύονταν εκεί προέρχονταν σε συντριπτικό βαθμό από την ελίτ των αστών και των διανοούμενων και το κύρος του ακτινοβολούσε εντός και εκτός των συνόρων του ελληνικού κράτους. Η διαρκής μεταβολή ονομάτων και προσανατολισμού του προγράμματος σπουδών ήταν συνδεδεμένη με την ταραχώδη ιστορία του ελληνικού κράτους κατά τη διάρκεια του πρώτου αιώνα της ύπαρξής του. Όπως είδαμε και στο δεύτερο κεφάλαιο, κατά τη διάρκεια της περιόδου από το 1832 έως το 1922, η επικράτεια του ελληνικού κράτους επεκτεινόταν σε διακριτές φάσεις, αλλά με ταχείς ρυθμούς· νέες περιοχές προσετίθεντο στην κρατική επικράτεια περίπου κάθε είκοσι με τριάντα χρόνια, με αποτέλεσμα το 1922 η ελληνική κρατική επικράτεια να είναι υπερδιπλάσια της αρχικής.[7] Αυτή η ταχύρρυθμη εξάπλωση στο χώρο, σήμαινε και αυξημένες ανάγκες για δημόσια έργα και φυσικά αυξημένες ανάγκες για μηχανικούς. Εκτός από την εξέλιξη των εκπαιδευτικών θεσμών, οι ίδιες ανάγκες οδήγησαν και σε αλλαγές των κρατικών υπηρεσιών σχεδιασμού και εκτέλεσης των δημοσίων έργων. Η θέση του τμηματάρχη των Δημοσίων Έργων του Υπουργείου των Εσωτερικών δημιουργήθηκε το 1868, τέσσερα χρόνια έπειτα από την προσάρτηση των επτανήσων, και ανατέθηκε στον Δημήτρη Σκαλιστήρη, ταγματάρχη του μηχανικού και διευθυντή του *Σχολείου των Τεχνών* από το 1865. Ο Σκαλιστήρης διατήρησε και τις δύο θέσεις μέχρι το 1873, όταν εγκατέλειψε τη διεύθυνση του Σχολείου των Τεχνών

[6] Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 105.

[7] Σχετικά με τους ρυθμούς επέκτασης του ελληνικού κράτους δες για παράδειγμα Γιάννης Μηλιός, *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός...,* όπ. πριν, (υπ. 1), σελ. 297-449.

για να διοριστεί προϊστάμενος του νεοσύστατου Τμήματος Δημοσίων Έργων. Στα χρόνια που ακολούθησαν ο Σκαλιστήρης εξελίχθηκε σε διευθυντή της Υπηρεσίας των Δημοσίων Έργων όταν αυτή δημιουργήθηκε το 1878 και παρέμεινε στη θέση μέχρι τον θάνατό του το 1883.[8]

Ταυτόχρονα με τη σύσταση της Υπηρεσίας των Δημοσίων Έργων του Υπουργείου των Εσωτερικών το 1878, η αρμοδιότητα κατασκευής των δημοσίων έργων αφαιρέθηκε από το μηχανικό του στρατού και ανατέθηκε στο «σώμα των πολιτικών μηχανικών», δημιουργώντας έτσι την πρώτη πολιτική υπηρεσία κατασκευής δημοσίων έργων στην Ελλάδα και εξηγώντας τον προσδιορισμό «πολιτικός» δίπλα από το «μηχανικός» όταν είναι να δηλωθεί ο μηχανικός που ασχολείται με τα δημόσια έργα. Η σχετική νομοθεσία του 1878 επέτρεπε ρητά την «πρόσληψιν αλλοδαπών» στο σώμα των πολιτικών μηχανικών, πιστοποιώντας ότι η τροφοδοσία με «πολιτικούς» μηχανικούς εγχώριας παραγωγής ήταν διαρκώς ανεπαρκής, αν όχι σε ποσότητα, σίγουρα σε ποιότητα.[9] Αφού μεσολάβησαν τέσσερα χρόνια κατά τη διάρκεια των οποίων «αι σκέψεις της Κυβερνήσεως εστράφησαν εις άλλου είδους έργα παρά τα ειρηνικά», και η περιοχή της Θεσσαλίας προσαρτήθηκε στην ελληνική επικράτεια, η δυνατότητα πρόσληψης αλλοδαπών χρησιμοποιήθηκε προκειμένου να προσληφθούν κάποιες δεκάδες Γάλλων μηχανικών έπειτα από διακρατική συμφωνία με το γαλλικό κράτος.[10] Οι Γάλλοι μηχανικοί που κατέφθασαν στην Ελλάδα από το 1882 και μετά, είχαν σημαντική συμμετοχή στον οργασμό των δημοσίων έργων που χαρακτηρίζει την «Τρικουπική» περίοδο, δηλαδή την περίοδο που ακολουθεί την προσάρτηση της Θεσσαλίας. Συμμετείχαν στη διάνοιξη του ισθμού της Κορίνθου, στην κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, κατασκεύασαν μεταλλικές γέφυρες και λιμάνια και κατέστρωσαν μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού της πρωτεύουσας.[11] Ταυτόχρονα «το ελληνικόν προσωπικόν εδιδάχθη πολλά από πρακτικής τεχνικής απόψεως», δηλαδή οι Γάλλοι μηχανικοί υπήρξαν φορείς μεταφοράς τεχνογνωσίας από το εξωτερικό.[12] Προφανώς η μετονομασία του *Σχολείου των Τεχνών* σε

---

[8] Άγγελος Οικονόμου, «Συνοπτική Ιστορία των Δημοσίων Έργων της Ελλάδος», στο Ν. Κιτσίκης (επ.), *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος,* 2 Τόμοι, Εκδόσεις τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, 1935, σελ. 238. Ενδεικτικό, τόσο της κατάστασης του ελληνικού κράτους, όσο και της ταύτισης του Σκαλιστήρη με την ανεξαρτητοποίηση της υπηρεσίας Δημοσίων Έργων, είναι το γεγονός ότι ο Σκαλιστήρης δεν ήταν δυνατό να αντικατασταθεί έπειτα από τον θάνατό του, «διότι δεν υπήρχεν νόμος καθορίζον προσόντα δια την θέσιν του Διευθυντού, ουδέ τρόπος πληρώσεως της θέσεως»· σχετικά δες το ίδιο, σελ. 243.

[9] Άγγελος Οικονόμου, «Συνοπτική Ιστορία των Δημοσίων Έργων...», όπ. πριν, (υπ. 8), σελ. 241.

[10] Το απόσπασμα από την αλληλογραφία του υπουργείου εξωτερικών με τον πρόξενο στη Γενεύη το 1882· παρατίθεται στο Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 227.

[11] Για την γαλλική αποστολή του 1882, Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 220-236. Η συμμετοχή των Γάλλων μηχανικών σε μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού είναι δική της ανακάλυψη.

[12] Άγγελος Οικονόμου, «Συνοπτική Ιστορία των Δημοσίων Έργων...», όπ. πριν, (υπ. 8), σελ. 242.

Σχολή των Βιομηχάνων Τεχνών το 1887 και η συνακόλουθη αναμόρφωση του εκπαιδευτικού προγράμματος, από τη μια σκόπευε να αναπληρώσει το κενό στην ποιότητα των εγχώριων μηχανικών και από την άλλη εξέφραζε τα αποτελέσματα αυτής της μεταφοράς τεχνογνωσίας στις εκπαιδευτικές δυνατότητες και στις αντιλήψεις των Ελλήνων μηχανικών για τον εαυτό τους.[13]

Η διαπλοκή μεταξύ των αυξημένων αναγκών για δημόσια έργα, των συνεπαγόμενων δυνατοτήτων σταδιοδρομίας στο επάγγελμα του μηχανικού, των αντίστοιχων αλλαγών στο εσωτερικό του κρατικού μηχανισμού και της μεταφοράς τεχνογνωσίας από το εξωτερικό κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1880 είναι εμφανής και στο σκεπτικό που συνόδευε το πρώτο περιοδικό μηχανικών που εκδόθηκε στην Ελλάδα. Ο ιθύνων νους πίσω από το περιοδικό *Μηχανική Επιθεώρησις* ήταν ο Ηλίας Αγγελόπουλος, γόνος επιχειρηματικής οικογένειας του Πειραιά που είχε σπουδάσει την επιστήμη του μηχανικού στη Γαλλία. Το βραχύβιο περιοδικό ξεκίνησε να εκδίδεται το 1887, έτος μετονομασίας του *Σχολείου των Τεχνών* και σταμάτησε να εκδίδεται το επόμενο έτος λόγω ελλειπούς κρατικής υποστήριξης και των συνεπαγόμενων οικονομικών προβλημάτων. Παρόλ' αυτά, η ανάγκη της ύπαρξής του ήταν ήδη αισθητή, τουλάχιστον για τον Ηλία Αγγελόπουλο. Όπως εξηγούνταν στο πρώτο τεύχος, «η πρόοδος των δημοσίων έργων εν Ελλάδι και η συστηματικοτέρα διαρρύθμισις της υπηρεσίας αυτών προκάλεσε τη δημιουργία ενός πολυπληθούς σώματος δημοσίων υπαλλήλων το οποίο απέκτησε ανάγκες για θεωρητική και πρακτική πληροφόρηση».[14] Οι προσπάθειες για την πολιτική οργάνωση και τη δημόσια έκφραση των συμφερόντων αυτού του νέου «σώματος δημοσίων υπαλλήλων», δηλαδή των Ελλήνων μηχανικών, καρποφόρησαν αρκετά αργότερα, το 1898 με την ίδρυση του «Ελληνικού Πολυτεχνικού Συλλόγου» και την έκδοση του περιοδικού *Αρχιμήδης* το επόμενο έτος.

Όπως είδαμε, το 1914, έπειτα από το τέλος των Βαλκανικών πολέμων, το *Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών* μετονομάστηκε σε Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και αναγνωρίστηκε ως σχολή ισότιμη του Πανεπιστημίου Αθηνών. Ταυτόχρονα, η ευθύνη κατασκευής των δημοσίων έργων αφαιρέθηκε από το υπουργείο των εσωτερικών και ανατέθηκε σε ένα νέο αυτόνομο υπουργείο. Το Υπουργείο των Συγκοινωνιών, γνωστό και ως το «έβδομο υπουργείο», ανατέθηκε σε ένα από τα ιδρυτικά μέλη του «Ελληνικού Πολυτεχνικού Συλλόγου», τον Δημήτριο Διαμαντίδη. Ο Διαμαντίδης ήταν γιος αυτοδίδακτου μηχανικού και

---

[13] Για τη *Σχολή Βιομηχάνων Τεχνών* δες Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 108-125. Για τις ανάγκες που οδήγησαν στην αναμόρφωση του Σχολείου των Τεχνών, Κώστας Μπίρης, *Ιστορία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου...,* οπ.πριν, (υπ.2), σελ. 312.

[14] Ηλίας Αγγελόπουλος, «Μηχανική Επιθεώρησις, Σύγγραμμα Περιοδικόν Εκδιδόμενον άπαξ του Μηνός», *Μηχανική Επιθεώρησις,* Έτος 1ο (1887), σελ. 1-2. Παρατίθεται μαζί με πληθώρα στοιχείων γύρω από τη ζωή και το έργο του Ηλία Αγγελόπουλου στο Σπύρος Τζόκας, *Για την Κοινωνική Διαμόρφωση της Αντικειμενικότητας της Τεχνικής...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 121.

επιχειρηματία της κλωστοϋφαντουργίας του Πειραιά, είχε αποφοιτήσει από το *Σχολείον Βιομηχάνων Τεχνών* το 1891 και είχε συνεχίσει τις σπουδές του στη Γαλλία με ειδίκευση στα συγκοινωνιακά έργα. Στα χρόνια των Βαλκανικών πολέμων είχε εργαστεί στην «οργάνωση των στρατιωτικών μεταφορών», πράγμα αναμενόμενο αφού πιο πριν είχε συμβάλει στην κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών Λαρίσης, ενός από τα βασικά μέσα των στρατιωτικών μεταφορών.[15]

Τα περίπου 60 μέλη του «Ελληνικού Πολυτεχνικού Συλλόγου» που παραβρέθηκαν στο γεύμα προς τιμήν του νέου υπουργού τον Ιούλιο του 1914, είχαν την ευκαιρία να τον ακούσουν να χαρακτηρίζει το νέο υπουργείο ως «το κατ' εξοχήν εκπολιτιστικό υπουργείο». Ο εκπολιτιστικός χαρακτήρας αυτού του τεχνικού υπουργείου, εκτός που μας δίνει ένα ενδιαφέρον συνώνυμο του «εκσυγχρονισμού» από το 1914, εξηγούνταν παρακάτω. Σύμφωνα με το σκεπτικό του Διαμαντίδη, «πάντες οι τας θετικάς επιστήμας θεραπεύοντες» είχαν προσφέρει «αξιολόγους υπηρεσίας» στον «αιματηρό αγώνα» των προηγούμενων ετών. Όμως, έπειτα από την επιτυχή ολοκλήρωση αυτού του αγώνα και τον «διπλασιασμό της πατρίδος», ένας νέος ειρηνικός αγώνας ξεκινούσε. Η διπλασιασμένη πατρίς είχε ανάγκη μέσων προόδου και πολιτισμού, η προαγωγή των οποίων «έχει ως αναγκαίο επακολούθημα την ευημερίαν των πληθυσμών, δυναμένων ούτως ακόπως να παρέχωσιν εις το Κράτος τα υλικά μέσα δι ών τούτο θ' αποκτήση την προς άμυναν και ασφάλειαν επάρκειαν αυτού». Όσο για τις πιο βραχυπρόθεσμες ανάγκες, «η επίλεκτος ομάς των μηχανικών, των βιοτεχνών, των χημικών, των εργοληπτών, των ηλεκτρολόγων, των αγρονόμων-μηχανικών, των βιομηχάνων και λοιπών θετικών επιστημόνων» καλούταν «εις εργασίαν αναπλάσεως του τόπου», προφανώς με όχημα την αυτονομία του νεοσύστατου τεχνικού υπουργείου.[16]

Η επιχειρηματολογία του πρώτου υπουργού των Συγκοινωνιών Διαμαντίδη προς τους μηχανικούς του Πολυτεχνικού Συλλόγου μπορεί να ηχεί κάπως ιδιόμορφη στα αυτιά του σημερινού αναγνώστη. Όντως, σύμφωνα με τον Διαμαντίδη, οι αφοσιωμένοι στον «νέο ειρηνικό αγώνα» μηχανικοί θα δούλευαν για τη τεχνική βελτίωση των μέσων προόδου και πολιτισμού, τα μέσα προόδου και πολιτισμού θα έφερναν την ευημερία των πληθυσμών, η ευημερία των πληθυσμών θα έφερνε την άκοπη συνεισφορά νέων υλικών μέσων στο κράτος και το κράτος με αυτά τα υλικά μέσα θα οργάνωνε την άμυνα της χώρας, προφανώς με στόχο την επανάληψη των πρόσφατων θεαματικών επιτυχιών και την εκ νέου εκκίνηση του κύκλου. Αυτός ο ατέρμονος κύκλος που κινείται από την τεχνική προόδο στη συνολική κοινωνική

---

[15] Για τον πατέρα του Διαμαντίδη, Αναστάσιο, δες Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, Τεχνολογία και Φύλο στην Ελληνική Βιομηχανία: Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009, σελ. 151-153. Για τον Δημήτριο Διαμαντίδη, Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 162.

[16] Όλα τα αποσπάσματα στο «Ο Υπουργός της Συγκοινωνίας και ο Πολυτεχνικός Σύλλογος», *Αρχιμήδης,* Έτος ΙΕ, Αρ. 6, Ιούνιος 1914.

εργασία, στην κρατική εξουσία, στις πολεμικές επιχειρήσεις και ξανά από την αρχή, διαφέρει σημαντικά από αυτό που έχουμε συνηθίσει να σκεφτόμαστε όταν αναλογιζόμαστε περί του ρόλου των Ελλήνων μηχανικών στον πρώτο αιώνα ύπαρξης του ελληνικού κράτους.[17]

Από την άλλη βέβαια, η επιχειρηματολογία του Διαμαντίδη ηχεί λιγότερο ιδιόμορφη αν λάβουμε υπ' όψη το ποιος μιλάει και την ιστορική συγκυρία εντός της οποίας μιλάει. Είναι λογικό να αναμένουμε ότι οι υπήκοοι ενός κράτους οι μεγαλύτερες επιτυχίες του οποίου ήταν στρατιωτικές, θα συνέδεαν την «ευημερία» με την «άμυνα», πόσο μάλλον όταν αυτοί οι υπήκοοι κατείχαν την ειδική θέση που κατείχαν οι παρόντες στο γεύμα. Η ιστορία της χώρας προχωρούσε ως μια αλυσίδα επιτυχημένων ή όχι και τόσο επιτυχημένων στρατιωτικών επιχειρήσεων με θετικό συνολικό αποτέλεσμα. Το «σώμα δημοσίων υπαλλήλων» που το 1887 μόλις άρχιζε να αποκτά επαγγελματική συνείδηση, το 1914 είχε αποκτήσει σε σημαντικό βαθμό επίγνωση, τόσο της ενδιάμεσης θέσης του μεταξύ του «πολιτικού» και του «στρατιωτικού», μεταξύ της «τεχνικής» και του κράτους, όσο και του ρόλου των επιτυχημένων στρατιωτικών περιπετειών της χώρας ως προς τη βελτίωση αυτής της ενδιάμεσης θέσης. Πράγματι, ήδη το 1917, το νεοσύστατο Υπουργείο Συγκοινωνιών χρειαζόταν 150 θέσεις μηχανικών και 202 θέσεις εργοδηγών και βοηθητικού προσωπικού, αριθμοί το μέγεθος των οποίων γίνεται περισσότερο κατανοητό αν ληφθεί υπ' όψη ότι τα περίπου 60 μέλη του Πολυτεχνικού Συλλόγου που το 1914 παραβρίσκονταν στο γεύμα προς τιμήν του υπουργού αποτελούσαν «όλα σχεδόν τα εν Αθήναις παρόντα μέλη του συλλόγου» και ότι το σύνολο των αποφοίτων του Πολυτεχνείου κατά την περίοδο 1904-1916 αποτελούνταν από 190 μηχανικούς.[18]

Με άλλα λόγια, ο κύκλος που περιέγραφε ο Διαμαντίδης το 1914, δεν ήταν όσο παράδοξος φαίνεται με την πρώτη ματιά. Αντιθέτως, θα μπορούσαμε να πούμε ότι περιγράφει, ίσως με κάπως πρακτικότερη -άρα και μάλλον κυνικότερη- διατύπωση, τον «ανεπανάληπτο συνδυασμό αστικού εθνικισμού και αστικού εκσυγχρονισμού σε αδιάσπαστη και διαλεκτική ενότητα» που ο ιστορικός Γιώργος Μαυρογορδάτος εντοπίζει ως πηγή της «ανεπανάληπτης δυναμικής του Βενιζελισμού». Σύμφωνα με την σύντομη περιγραφή της

---

[17] Η αισιόδοξη κυκλική σύνδεση τεχνικών έργων και νέων «εθνικών διεκδικήσεων» δεν χαρακτήριζε μόνο τον λόγο του Διαμαντίδη. Ταυτόχρονα, ο Όθων Ρουσόπουλος, ιδρυτής της Βιομηχανικής και Εμπορικής Ακαδημίας και «πρώτος οργανωτής της τεχνικής και επαγγελματικής εκπαιδεύσεως εν Ελλάδι», υποδεχόταν την επομένη των βαλκανικών πολέμων με ένα παρόμοιο κυκλικό σχήμα: «Νέοι ορίζοντες, νέα έργα, νέα δράσις, νέαι βλέψεις, νέαι απαιτήσεις ανοίγονται ενώπιόν μας». Το απόσπασμα από το Δελτίο της Βιομηχανικής και Εμπορικής Ακαδημίας παρατίθεται στο Σπύρος Βοβολίνης & Κωνσταντίνος Βοβολίνης (επ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν,* Εκδόσεις Βιομηχανικής Επιθεωρήσεως, 1958, (5 Τόμοι), Τόμος 1, σελ. 99.

[18] Οι ανάγκες του Υπουργείου Συγκοινωνιών εν έτει 1917 στο Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 162. Το απόσπασμα στο «Ο Υπουργός της Συγκοινωνίας...», όπ. πριν, (υπ. 16). Ο αριθμός των αποφοίτων του Πολυτεχνείου μεταξύ του 1904 και του 1916 στο Γιώργος Δερτιλής, «Κράτος, Γλώσσα και Τεχνογνωσία στην Ελλάδα, 1830-1940», στο Μιχάλης Ασημακόπουλος (κ.α.) (επ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο...,* όπ. πριν (υπ. 2), Τόμος Α', σελ.5.

σχέσης μεταξύ «εθνικής ολοκλήρωσης» και «αστικού εκσυγχρονισμού» που παρέχει ο Μαυρογορδάτος,

> Από την πρώτη στιγμή, το 1910, ο εκσυγχρονισμός τέθηκε στην υπηρεσία της εθνικής ολοκλήρωσης. Με τη σειρά της η εθνική ολοκλήρωση υπηρέτησε τον εκσυγχρονισμό μέχρι το τέλος προσφέροντας την αναντικατάστατη πολιτική και ιδεολογική του νομιμοποίηση.[19]

Στα χρόνια που μεσολάβησαν από το 1988 και τη διατύπωση του Μαυρογορδάτου, η ελληνική ιστοριογραφία πολλές φορές τείνει να παραλείπει το ένα μισό της «αδιάσπαστης διαλεκτικής ενότητας» μεταξύ εθνικισμού και καπιταλιστικού εκσυγχρονισμού,[20] αφήνοντας τον (σκέτο πλέον) «εκσυγχρονισμό» να προσπαθεί να εξηγήσει από μόνος του την ελληνική ιστορία του πρώτου μισού του εικοστού αιώνα. Το σίγουρο πάντως είναι ότι την εποχή του Διαμαντίδη, αυτή η διάσπαση του «αδιάσπαστου» δεν είχε ακόμη συντελεστεί. Οι αντιλήψεις του πρώτου Υπουργού των Συγκοινωνιών περί της σχέσης μεταξύ τεχνικών μέσων, πολεμικών επιτυχιών και «προόδου», τόσο εθνικής, όσο και επαγγελματικής, ήταν διαυγείς και προφανώς κατανοητές από το ακροατήριο των μηχανικών του πολυτεχνικού συλλόγου. Ακόμη και αν αυτή η διαύγεια χάθηκε αργότερα, δεν είναι παράξενη για την εποχή της· το παράξενο θα ήταν η πολιτική ηγεσία των μηχανικών, άνθρωποι όπως ο Διαμαντίδης, που είχαν δουλέψει με αέρα κατεπείγοντος στην κατάστρωση ενός σιδηροδρόμου το 1909, είχαν χρησιμοποιήσει τον ίδιο σιδηρόδρομο για να οργανώσουν τις «στρατιωτικές μεταφορές» το 1912 και είχαν ανελιχθεί σε υπουργικούς θώκους το 1914, να μην αντιλαμβάνονται ή να ντρέπονται να καταδείξουν το είδος του έργου που είχαν να προσφέρουν, την πηγή της προνομιακής σχέσης τους με το κράτος και τελικά της εξουσίας τους.[21]

---

[19] Γιώργος Μαυρογορδάτος, «Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός», στο Γιώργος Μαυρογορδάτος & Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988, σελ. 10.

[20] Ο τίτλος του βιβλίου της υποσημείωσης 19 αναφέρεται σε «αστικό εκσυγχρονισμό», επιλογή που ορισμένες φορές προκαλεί σύγχυση. Ειδικά στα άρθρα του τόμου που αναφέρονται στην πόλη και τις αστικές μεταρρυθμίσεις, ο αναγνώστης έρχεται συχνά σε δίλημμα όταν πρέπει να ερμηνεύσει τον «αστικό εκσυγχρονισμό» είτε ως «εκσυγχρονισμό της πόλης» είτε ως «εκσυγχρονισμό της αστικής τάξης», χωρίς αυτό να σημαίνει ότι όροι όπως ο «αστικός εθνικισμός» είναι λιγότερο προβληματικοί. Πάντως στα χρόνια που ακολούθησαν, ο «εκσυγχρονισμός» χρησιμοποιήθηκε με τον τρόπο που συνόψιζε ο Αντώνης Λιάκος το 2004: «σε αντίθεση με τις θεωρίες των οποίων ο βασικός στόχος είναι η κριτική της έννοιας του εκσυγχρονισμού [modernization], στην ελληνική ακαδημαϊκή παραγωγή η μοντερνικότητα, ο εκσυγχρονισμός (και ο εκδυτικισμός) έχουν πολύ θετικότερο νόημα». Antonis Liakos, «Modern Greek Historiography, 1974-2000», στο Ulf Brunbauer (ed.), *(Re)Writing History, Historiography in Southeast Europe after Socialism*, LIT Verlag, 2004, σελ. 351.

[21] Σύμφωνα με τον Γιώργο Δερτιλή, που προφανώς αποτελεί εξαίρεση στην προσπάθεια εξήγησης της ελληνικής ιστορίας αποκλειστικά μέσω του «εκσυγχρονισμού», «Για τις ελληνικές κυβερνήσεις, οι στρατιωτικοί σκοποί του [σιδηροδρομικού] δικτύου είχαν ιδιαίτερη, ίσως και πρωταρχική σημασία»·

Κατά τη διάρκεια των χρόνων που ακολούθησαν, οι στρατιωτικές περιπέτειες του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, του εθνικού διχασμού και της μικρασιατικής εκστρατείας επαλήθευσαν τον προσοδοφόρο κύκλο που περιέγραφε ο Διαμαντίδης μπροστά στον Πολυτεχνικό Σύλλογο. Οι Έλληνες μηχανικοί ήταν οι αρμόδιοι να αναμετρηθούν με τεχνικό τρόπο με το βασικό ζήτημα που τέθηκε επί τάπητος από το 1913 και ειδικά από το 1923 και μετά, δηλαδή με την «εθνική ομογενοποίηση του χώρου και την κατοχύρωση της εθνικής ταυτότητας» ή αλλιώς με την εξάπλωση του ελληνικού κράτους στον χώρο.[22] Τα σχέδια εξυγίανσης των πεδιάδων της Θεσσαλονίκης, των Σερρών και της Δράμας, η μάχη με την ελονοσία και οι συνεπαγόμενες αποξηράνσεις, το κάψιμο και η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης, η σιδηροδρομική σύνδεση της Μακεδονίας με τη Νότιο Ελλάδα, η κατάστρωση του οδικού δικτύου, των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης, των τηλεγραφικών και τηλεφωνικών δικτύων, ο εξηλεκτρισμός, η ανοικοδόμηση και ταυτόχρονη ελληνοποίηση των πόλεων και οικισμών που είχαν καταστραφεί κατά τη διάρκεια μιας δεκαετίας πολέμου, όλα μαζί συνιστούν «μια χωρίς προηγούμενο ηθελημένη επέμβαση του κράτους, μια ελεγχόμενη διαδικασία εκσυγχρονισμού στην οποία η ρύθμιση του χώρου διαδραματίζει έναν κυριαρχικό ρόλο».[23]

Ταυτόχρονα βέβαια, όλα αυτά τα μεγάλα κρατικά έργα ήταν δουλειές για μηχανικούς. Οι Έλληνες μηχανικοί σταδιακά εισήλθαν σε έναν οργανωμένο διάλογο με το κράτος. Η «τεχνική» της οποίας το μονοπώλιο κατείχαν και διασφάλιζαν όλο και πιο επιτυχημένα έναντι των διαφόρων ανταγωνιστών, όλο και περισσότερο θεωρούνταν «η ειδική γνώση και η αρμόζουσα μεθόδευση των πραγμάτων», είτε όσον αφορά τον σχεδιασμό των πόλεων, είτε οποιοδήποτε από τα υπόλοιπα μεγάλα έργα που χαρακτηρίζουν την περίοδο.[24] Κατά τη διάρκεια της περιόδου από το 1914 έως το 1923, καθώς οι προβλέψεις του Διαμαντίδη αποδεικνύονταν ορθές και οι κρατικές ανάγκες για τέτοιου είδους «τεχνική» γιγαντώνονταν,

---

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 749. Οι «στρατιωτικοί σκοποί» του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη στις προσπάθειες εξήγησης του γιατί αυτό το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν στενότερου πλάτους και συνεπώς ασύμβατο με το αντίστοιχο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας· γιατί έπρεπε να στηθεί γρήγορα και γιατί η πρωταρχική του λειτουργία δεν ήταν η μεταφορά εμπορευμάτων.

[22] Αλέκα Καραδήμου - Γερολύμπου & Νίκος Παπαμίχος, «Ρύθμιση του Χώρου: Πολιτικές Πρωτοβουλίες και Θεσμικές Ρυθμίσεις», στο Γ. Μαυρογορδάτος & Χ. Χατζηιωσήφ (επ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός...,* όπ. πριν (υπ. 19), σελ. 118.

[23] Νίκος Καλογήρου, «Η Γεωγραφία του Εκσυγχρονισμού: Μετασχηματισμοί του Βορειοελλαδικού χώρου στο Μεσοπόλεμο», στο Γ. Μαυρογορδάτος & Χ. Χατζηιωσήφ (επ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός...,* όπ. πριν (υπ. 19), σελ.91.

[24] Βίλμα Χατάογλου, «Η Ανάδυση της Νεοελληνικής Πόλης: Η Σύλληψη της Μοντέρνας Πόλης και ο Εκσυγχρονισμός του Αστικού Χώρου», στο Γ. Μαυρογορδάτος & Χ. Χατζηιωσήφ (επ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός...,* όπ. πριν (υπ. 19), σελ. 98. Η Χατάογλου αναφέρεται στον ρόλο της τεχνικής όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό, αλλά τα συμπεράσματά της μπορούν να επεκταθούν στο σύνολο των μεγάλων έργων της περιόδου.

οι πολιτικές οργανώσεις των Ελλήνων μηχανικών ξεπερνούσαν τον κατακερματισμό που χαρακτήριζε την αφετηρία τους στις αρχές του εικοστού αιώνα και εδραίωναν την σχέση τους με το κράτος.[25]

Η ίδρυση του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας το 1923, υπήρξε η εμβληματικότερη στιγμή αυτής της διαδικασίας ολοκλήρωσης. Η ήττα του ελληνικού αλυτρωτισμού κατά τη διάρκεια της μικρασιατικής εκστρατείας, μπορεί να είχε γίνει αντιληπτή ως συντριβή, στην πράξη όμως, τόσο η επικράτεια του ελληνικού κράτους, όσο και ο πληθυσμός του μετά την ανταλλαγή των πληθυσμών και την έλευση των προσφύγων, είχαν σχεδόν διπλασιαστεί μέσα σε μόλις δέκα χρόνια.[26] Μπορεί λοιπόν η διαρκής κρατική επέκταση στον χώρο, δηλαδή το ειδικό καύσιμο που έδινε στον κύκλο του Διαμαντίδη τον ατέρμονο χαρακτήρα του, να είχε κατά τα φαινόμενα εξαντληθεί, εν τω μεταξύ όμως είχε προλάβει να αφήσει μια τεράστια παρακαταθήκη μελλοντικών έργων. Το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας ιδρύθηκε το 1923 ως ένα νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου που θα συνέδεε με θεσμικό τρόπο τους Έλληνες μηχανικούς με το ελληνικό κράτος. Από τη μια επαγγελματικός φορέας με υποχρεωτική συμμετοχή για όλους τους πτυχιούχους μηχανικούς που ήθελαν να ασκήσουν το επάγγελμα, από την άλλη επίσημος τεχνικός σύμβουλος του κράτους, ο θεσμός του Τεχνικού Επιμελητηρίου έκλεισε τη συζήτηση, τόσο σχετικά με τη θεσμική οργάνωση των Ελλήνων μηχανικών, όσο και σχετικά με τη σχέση τους με το κράτος και τις ανάγκες του. Διόλου τυχαία, το περιοδικό του συλλόγου που έπειτα από σύντομη διαμάχη αντικατέστησε τον *Αρχιμήδη* και ξεκίνησε να εκδίδεται το 1925 ονομάστηκε *Έργα.* Με τα λόγια του Γιάννη Αντωνίου, η ίδρυση του ΤΕΕ «εξισορρόπησε τις επαγγελματικές διεκδικήσεις με την εθνική αποστολή των μηχανικών».[27] Φυσικά, όπως όλες οι γενικές διατυπώσεις, έτσι και ετούτη εδώ μπορεί να αποσαφηνιστεί περαιτέρω· ειδικά όταν περιλαμβάνει τον όρο «εθνική αποστολή».

---

[25] Για τις τεχνικές και πολιτικές διαμάχες μεταξύ των Ελλήνων μηχανικών στα πρώτα χρόνια του εικοστού αιώνα, δες Σπύρος Τζόκας, *Για την Κοινωνική Διαμόρφωση της Αντικειμενικότητας της Τεχνικής...,* όπ. πριν, (υπ. 2). Για τις διαμάχες που έλαβαν χώρα από το 1920 (συνθήκη των Σεβρών) μέχρι το 1923 (συνθήκη της Λωζάνης) και έως την ολοκλήρωση της πολιτικής και επαγγελματικής οργάνωσης των μηχανικών με την ίδρυση του ΤΕΕ, Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 190-193.

[26] Σωκράτης Πετμεζάς, «Δημογραφία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α1, σελ 41-51.

[27] Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 193. Για την ίδρυση του ΤΕΕ δες επίσης Βίλμα Χατάογλου, «Η Ανάδυση της Νεοελληνικής Πόλης...», όπ. πριν (υπ. 24), σελ. 97.

4.1.2. Οι Έλληνες Μηχανικοί και η Βιομηχανία στο Γύρισμα του Αιώνα.

Η εικόνα των Ελλήνων μηχανικών που παρουσιάστηκε μέχρι στιγμής μπορεί να κατηγορηθεί ότι πάσχει από μονομέρεια. Πράγματι, σύμφωνα με τα όσα προηγήθηκαν, οι Έλληνες μηχανικοί κατά τη διάρκεια του πρώτου αιώνα ύπαρξης του ελληνικού κράτους ήταν σχεδόν αποκλειστικά πολιτικοί μηχανικοί, στενά συνδεδεμένοι με το κράτος, αποκλειστικά απασχολημένοι με τα δημόσια έργα και τις ανάγκες ομογενοποίησης του εθνικού χώρου που προέκυπταν από την διαρκή επέκταση της ελληνικής επικράτειας μεταξύ του 1832 και του 1923.

Αν με τον όρο «μηχανικός» εννούμε τον απόφοιτο του Πολυτεχνείου, το μέλος του αντίστοιχου συλλόγου μηχανικών ή τους συγγραφείς που εμφανίζονται στα εκάστοτε περιοδικά των μηχανικών των πρώτων δεκαετιών του εικοστού αιώνα, μπορεί να πει κανείς ότι οι μέχρι στιγμής περιγραφές μας δεν βρίσκονται πολύ μακριά από την αλήθεια. Ακόμη και το 1935, χρονιά της πρώτης συστηματικής καταγραφής των Ελλήνων μηχανικών, το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας είχε 2.146 μέλη, το 70% των οποίων ήταν μηχανικοί των διαφόρων κατασκευαστικών κλάδων, δηλαδή πολιτικοί μηχανικοί, αρχιτέκτονες και τοπογράφοι. Μόνο το 4% των Ελλήνων μηχανικών δήλωναν υπάλληλοι ιδιωτικών βιομηχανικών καταστημάτων, αν και αυτό το σχεδόν μηδαμινό ποσοστό ενισχύεται κάπως αν λάβουμε υπ' όψη άγνωστα, αλλά πάντως μικρά ποσοστά του 7% των μηχανικών που δηλώνεται ως «επιχειρηματίες», του 26% των «ελευθέρων επαγγελματιών», του 10% των «υπαλλήλων τεχνικών εταιρειών», καθώς και του 9% των «δημοσίων υπαλλήλων», όπου περιλαμβάνονται το τηλεφωνικό, ηλεκτρικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.[28]

Πράγματι, ειδικά όταν πρόκειται για τα χρόνια πριν από το 1923, η παρουσία των μηχανολόγων και των ηλεκτρολόγων «μηχανικών» στην Ελλάδα είναι μικρή έως αμελητέα. Η εκπαιδευτική και θεσμική όψη αυτής της έλλειψης είναι γνωστή. Το 1887, όταν το *Σχολείο των Τεχνών* μετονομάστηκε σε *Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών*, η αναμόρφωση της διοικητικής δομής και του προγράμματος σπουδών προέβλεπε και τη λειτουργία μιας Σχολής των Μηχανουργών. Όμως κανείς δεν επεδίωξε να εγγραφεί σε αυτή τη σχολή, όχι μόνο το 1887 αλλά και τα επόμενα χρόνια. Όταν ο Αριστείδης Κωνσταντινίδης, ο πρώτος μαθητής που προσπάθησε να εγγραφεί στη Σχολή των Μηχανουργών, υπέβαλλε την αίτησή του και πέρασε τις εξετάσεις, είχαν περάσει δύο χρόνια. Όπως αφηγείται ο Μπίρης το σχετικό ανέκδοτο του 1889,

---

[28] Τόσο ο Γιάννης Αντωνίου, όσο και η Χριστίνα Αγριαντώνη, έχουν επεξεργαστεί τα σύντομα βιογραφικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο Ν. Κιτσίκης (επ.), *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος...,* όπ. πριν (υπ. 8), Τόμος 2, εξάγοντας παρόμοια αποτελέσματα. Χριστίνα Αγριαντώνη, «Οι Μηχανικοί και η Βιομηχανία: Μια Αποτυχημένη Συνάντηση», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β1, σελ. 284-85. Για τους υπολογισμούς του Αντωνίου, που είναι και αυτοί που χρησιμοποιούνται εδώ, Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 307-325.

> Επειδή όμως και πάλι ήταν αδύνατον να λειτουργήσει η Σχολή με ένα μόνον μαθητήν, μετεγράφη και αυτός εις την Σχολήν των Πολιτικών Μηχανικών, με μόνον αποτέλεσμα να αποκτήση εκ της επαφής του εκείνης με την σχολήν των Μηχανουργών το παρωνύμιον «γύφτος», το οποίον του επένειμαν οι συμμαθηταί του.[29]

Κατά τη γνώμη του Μπίρη, η πλήρης απροθυμία οποιουδήποτε να εγγραφεί στη Σχολή των Μηχανουργών είναι εύκολα εξηγήσιμη. Από τη μια η σχολή των Πολιτικών Μηχανικών προσέφερε σίγουρη επαγγελματική αποκατάσταση στις κρατικές υπηρεσίες που ασχολούνταν με τα δημόσια έργα, τα οποία άλλωστε, όπως είδαμε, αποτελούσαν και τον βασικό λόγο ίδρυσης της σχολής. Η Σχολή των Μηχανουργών από την άλλη, όταν ιδρύθηκε το 1887, κατήργησε ένα επιτυχημένο πρόγραμμα σπουδών που έως τότε παρείχε με αποτελεσματικό τρόπο «αρχιτεχνίτες» στα ναυπηγεία του Πειραιά, στο βασιλικό ναυτικό, καθώς και στα μηχανουργεία και εργοστάσια του Πειραιά και άλλων επαρχιακών πόλεων, μόνο και μόνο για να το αντικαταστήσει με μια «υπερτροφική» θεωρητική μόρφωση και μια παράλληλη ατροφική «πρακτική εξάσκηση». Το αποτέλεσμα ήταν απόφοιτοι «μηχανολόγοι μάλλον παρά μηχανουργοί, ουδόλως ή ελάχιστα χρήσιμοι [...] εις το πρακτικόν στάδιον, το οποίον και μόνον υπήρχε τότε εις την Ελλάδα, αφού και εις την δημόσιαν υπηρεσίαν η ειδικότης των μηχανολόγων ήτο ακόμη ανύπαρκτος».[30]

Βέβαια οι ερμηνείες του Μπίρη πρέπει να αντιμετωπίζονται με περίσκεψη. Ο Μπίρης θεωρεί ότι το επιτυχημένο πρόγραμμα σπουδών μηχανουργού *του Σχολείου των Τεχνών* αντικαταστάθηκε από ένα αποτυχημένο πρόγραμμα σπουδών «μηχανολόγου μάλλον παρά μηχανουργού» με υπερβολική έμφαση στη θεωρία, το οποίο δεν ανταποκρινόταν στις ανάγκες της ελληνικής οικονομίας. Πίσω από αυτή την ερμηνεία όμως, μπορούμε να διακρίνουμε μια άρρητη πεποίθηση, προφανώς προβεβλημένη από το παρόν του Μπίρη προς το παρελθόν: συγκεκριμένα ότι το 1887 ήταν δυνατόν να υπάρξει ένα πρόγραμμα ανωτέρων σπουδών μηχανολόγου μηχανικού ή μια σαφής διάκριση μεταξύ «μηχανολόγου» και «μηχανουργού». Όπως ξέρουμε όμως από τα όσα αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 3, τα προγράμματα εκπαίδευσης μηχανολόγων μηχανικών σε ανώτατα και ανώτερα ιδρύματα, όπως και η διάκριση μεταξύ μηχανολόγου και μηχανουργού, το 1887 βρισκόταν ακόμη υπό

---

[29] Κώστας Μπίρης, *Ιστορία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου...,* οπ.πριν, (υπ. 2), σελ. 311.

[30] Κώστας Μπίρης, *Ιστορία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου...,* οπ.πριν, (υπ. 2), σελ. 312-13. Πράγματι, ο Αντωνίου μετράει μόλις 10 απόφοιτους της σχολής των μηχανουργών στα επόμενα χρόνια, αν και δίχως να καθορίσει ημερομηνία. Από τους έξι των οποίων ανακάλυψε τα βιογραφικά, οι τέσσερις δούλεψαν για το δημόσιο και μόνο οι δύο άνοιξαν δικό τους μηχανουργείο στον Πειραιά. Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 168.

διαμόρφωση, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά παγκοσμίως. Όπως έδειξε η περίπτωση του Φρέντερικ Τέιλορ και των οπαδών του, ακόμη και στις βιομηχανικές πολιτείες των ΗΠΑ, οι γόνοι των ανώτερων τάξεων που ήθελαν να ακολουθήσουν το επάγγελμα του μηχανολόγου μηχανικού στο τελευταίο τέταρτο του αιώνα, πολλές φορές προτιμούσαν την απευθείας ένταξη στο μηχανουργείο ως μαθητευόμενοι και έπειτα από τη μαθητεία μπορούσαν να αποκτήσουν ένα πτυχίο μηχανολόγου μηχανικού, σε ορισμένες περιπτώσεις δίχως καν να παρακολουθήσουν τα σχετικά μαθήματα. Στην αντίθετη περίπτωση, όπου ο «μηχανολόγος» ξεκινούσε την εκπαίδευσή του από τις «ανώτερες σχολές», δεν νοούνταν ως «μηχανολόγος» προτού περάσει από τη μαθητεία του μηχανουργείου.[31] Και γενικότερα όμως, σύμφωνα με τον Ντέιβιντ Νομπλ, «στο γύρισμα του αιώνα η μεγάλη πλειοψηφία των μηχανικών που ασκούσαν το επάγγελμα ήταν ακόμη εκείνοι που είχαν εκπαιδευθεί στο 'σχολείο της εμπειρίας' και όχι στο κολέγιο». Ακόμη και το 1894 τέτοιοι μηχανικοί «συχνά, για να μην πούμε συνήθως, διαμαρτύροντ[αν] ότι οι νέοι μηχανικοί δεν διαθέτουν την ικανότητα αντιμετώπισης πρακτικών προβλημάτων».[32]

Είναι επισφαλές να δεχτούμε ότι το 1887 το *Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών* ήταν σε θέση να παράσχει κάποιου είδους ανώτερη εκπαίδευση, είτε μηχανουργού, είτε «μηχανολόγου», είτε «αρχιτεχνίτη» με τον τρόπο που εννοεί τον όρο «ανώτερη εκπαίδευση» ο Μπίρης, δηλαδή σαν μετάδοση επιστημονικά καθορισμένης γνώσης, διαχωρισμένης από τον χώρο εργασίας. Είναι επισφαλές, γιατί, όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, αυτού του είδους η «επιστημονική» περιγραφή της κατεργασίας των μετάλλων, δηλαδή η απόσπαση των σχετικών γνώσεων από τον χώρο εργασίας και η διατύπωσή τους σε μαθηματική γλώσσα, δεν είχε επιτευχθεί πουθενά· αντιθέτως, ακόμη και αρκετά αργότερα, το 1895, αποτελούσε το βασικό πρόταγμα του Φρέντερικ Τέιλορ για την επίλυση του «εργατικού ζητήματος» στα μηχανουργεία των ΗΠΑ, πρόταγμα που πολλοί συνάδελφοι του Τέιλορ έβρισκαν ανεδαφικό ή δεν κατανοούσαν καν.[33]

Όπως ξέρουμε χάρη στις έρευνες της Ευγενίας Κρεμμυδά, η εκπαίδευση των Ελλήνων «μηχανικών» της κατεργασίας μετάλλου, δηλαδή εκείνων που κατασκεύαζαν μηχανές, εγκαθιστούσαν μηχανές, επισκεύαζαν μηχανές και είχαν στη δούλεψή τους μηχανουργούς στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα, ελάχιστα έμοιαζε με την περιγραφή του Μπίρη που

---

[31] Μία νοοτροπία που κρατούσε ακόμη και μετά το 1900. Σχετικά δες Frederick Taylor, 'Why Manufacturers Dislike College Students', στο: Henry S. Munroe, Arthur L. Williston & Henry H. Norris (eds.), *Proceedings of the Society for the Promotion of Engineering Education*, Vol. XVII, Cornell University, 1910.

[32] David Noble, *America by Design: Science, Technology and the Rise of Corporate Capitalism*, Oxford University Press, 1979 (Α' Έκδοση, Alfred A. Knopf, Inc, 1977), σελ. 27-28.

[33] Σχετικά μπορεί να δει κανείς τη σχετική συζήτηση της Αμερικανικής Εταιρείας Μηχανολόγων Μηχανικών έπειτα από την παρουσίαση του άρθρου «Ένα Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι» στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας.

θέλει τον απόφοιτο του *Σχολείου των Τεχνών* να γίνεται αμέσως «αρχιτεχνίτης». Πολύ περισσότερο έμοιαζε με την εκπαιδευτική πορεία του Αχιλλέα Κούππα. Ο Κούππας, έπειτα από διετή παρακολούθηση των κυριακάτικων μαθημάτων του *Σχολείου των Τεχνών* μεταξύ του 1867 και του 1869, πρώτα μαθήτευσε με οικογενειακή υποστήριξη και έπειτα εργάστηκε σε μεγάλα μηχανουργεία στη Μεγάλη Βρετανία και την Οδυσσό για επτά χρόνια προτού επιστρέψει στην Ελλάδα και ανοίξει ένα από τα γνωστότερα μηχανουργεία του Πειραιά το 1882. Προφανώς οι σεβαστές γνώσεις του Κούππα περί της κατεργασίας των μετάλλων, της λειτουργίας των εργαλειομηχανών, της διάταξης του μηχανουργείου και της οργάνωσης της εργασίας των μηχανουργών, είχαν αποκτηθεί σχεδόν αποκλειστικά στο εσωτερικό του χώρου εργασίας και είχαν προσαρμοστεί στις ελληνικές ανάγκες. Σύμφωνα με την Κρεμμυδά, ολόκληρος ο κλάδος της μηχανοποιίας στην Ελλάδα στο γύρισμα του αιώνα στηρίχθηκε «στους πρακτικούς μηχανουργούς και στη διάδοση της τεχνογνωσίας μέσα από το σύστημα της μαθητείας, που εξασφάλιζε αυτάρκεια και έλεγχο».[34] Το μόνο που ίσως χρειάζεται να διευκρινίσουμε επιπλέον εδώ είναι ότι την εποχή του Αχιλλέα Κούππα, πολύ απλά δεν υπήρχε κάποιου άλλου είδους «μηχανουργός» ή «μηχανολόγος» εκτός από τον «πρακτικό».[35] Είναι ενδεικτικό ότι το προσωνύμιο «γύφτος» που απέκτησε ο κατά τα άλλα αξιοσέβαστος Αριστείδης Κωνσταντινίδης, δεν εφευρέθηκε αποκλειστικά για λογαριασμό του. Χρησιμοποιούνταν γενικά ως υποτιμητική ονομασία του επαγγελματία σιδηρουργού, οπότε το ανέκδοτο δεν υποδεικνύει μόνο αλαζονεία, αλλά και την αδυναμία των σπουδαστών του Πολυτεχνείου να διακρίνουν κάποια προσέγγιση της κατεργασίας των μετάλλων διαφορετική από εκείνη του «σιδηρουργού».[36]

Οπότε το ζήτημα της μετάδοσης των μηχανουργικών γνώσεων που απαιτούνταν από την ελληνική οικονομία στο γύρισμα του αιώνα, αποκτά μια όψη ενδιαφέρουσα, αλλά και αναμενόμενη, με δεδομένα τα όσα ειπώθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο: η γνώση της κατεργασίας των μετάλλων ήταν ανεπαρκώς κωδικοποιημένη επιστημονικά και μεταδιδόταν, όπως και στον υπόλοιπο κόσμο, όχι μέσω της τυπικής εκπαίδευσης, όπως υπονοεί ο Μπίρης για τα χρόνια πριν από το 1887, αλλά μέσω της μαθητείας στον χώρο εργασίας· όχι από την ανώτερη τεχνική σχολή, αλλά από το μηχανουργείο και τα δίκτυα των ειδικευμένων

---

[34] Ευγενία Κρεμμυδά, «Έλληνες Μηχανικοί στα Τέλη του 19ου Αιώνα: Φορείς και Δίκτυα Διάδοσης της Νέας Τεχνολογίας στην Εποχή της Εκβιομηχάνισης», *Μνήμων,* νο. 25, 2003. Επίσης για το μηχανουργείο Κούππα δες Ευγενία Κρεμμυδά, «Έλληνες Εφευρέτες, Δίκτυα και Πρακτικές Προώθησης Νέων Εφευρέσεων (τέλη 19ου - αρχές 20ου Αι.), *Τα Ιστορικά,* τομ. 22, νο. 42, Ιούνιος 2005. Η Ευγενία Κρεμμυδά συζήτησε ευγενικά μαζί μου σχετικά με τις έρευνές της και μου παραχώρησε άρθρα της. Θα ήθελα να την ευχαριστήσω και από εδώ.

[35] Σημείο που διευκρινίζεται και από την Κρεμμυδά στο Ευγενία Κρεμμυδά, *Μια Ιστορία για τα Ελληνικά Μηχανήματα του Μηχανουργείου Κούππα, 1882-1940,* Gutenberg, 2015, σελ. 44.

[36] Για τη χρήση του προσωνύμιου «γύφτος», δες «Οι Σιδηρουργοί και ο Πρόεδρος της Συντεχνίας των Κος Κ. Μάλιος», *Εφημερίς των Συντεχνιών,* 23 Φεβρουαρίου 1891.

μηχανουργών. Θα πρέπει άλλωστε να δώσουμε έμφαση στο γεγονός ότι τα δίκτυα των μηχανουργών μπορούσαν να εγκαταστήσουν ατμομηχανές ακόμη και σε περιοχές εκτός της ελληνικής επικράτειας, όπως η Μυτιλήνη, ή η Αίγυπτος, μπορούσαν να συντηρήσουν αυτές τις μηχανές και να επιβλέψουν τη λειτουργία τους αποσπώντας μηχανουργούς επί τόπου για όσο η μηχανή βρισκόταν σε χρήση. Τέτοιοι μηχανουργοί προσλαμβάνονταν από τον ιδιοκτήτη της μηχανής, αλλά παρέμεναν σε επαφή με τον Κούππα, δέχονταν συμβουλές από τον Κούππα, ήταν φορείς γνώσης την οποία κρατούσαν μυστική από τα νέα τους αφεντικά και πολλές φορές επέστρεφαν στη δούλεψη του Κούππα.[37] Όσο για το επίπεδο της τεχνικής δεξιότητας που επεδείκνυαν τέτοια μηχανουργεία, η Χριστίνα Αγριαντώνη αναφέρει τα μηχανουργεία Γκλαβάνη και Σταματόπουλου που ιδρύθηκαν στον Βόλο τη δεκαετία του 1890 μπορούσαν να αντιγράψουν γερμανικά αγροτικά μηχανήματα, ενώ η Ευγενία Κρεμμυδά έχει αναφερθεί εκτενώς στον τρόπο με τον οποίο τα μηχανουργεία του Πειραιά μπορούσαν να κατασκευάσουν και να προωθήσουν ακόμη και δικά τους «πρωτότυπα» σχέδια μηχανών της παραγωγής.[38] Τέλος, ο Νίκος Ποταμιάνος, ερευνώντας τη σύσταση των συντεχνιών του τέλους του 19ου αιώνα, ανακάλυψε ότι ο άνθρωπος που επιστατούσε στο μηχανουργείο του Πολυτεχνείου το 1891 και «από εικοσιπενταετίας περίπου», δεν ήταν άλλος από τον Κ. Μάλιο, πρόεδρο της συντεχνίας των σιδηρουργών – «γύφτων».[39] Δηλαδή, πέρα από χαρακτηρισμούς όπως «μεγάλα» ή «μικρά», «προκαπιταλιστικά», «πρακτικά», «μη επιστημονικά» κλπ, το γεγονός είναι ότι τα δίκτυα των μηχανουργών ανταπεξέρχονταν σε ένα σημαντικό τμήμα των μηχανουργικών αναγκών των ελληνικών εργασιακών χώρων του γυρίσματος του αιώνα με έναν τρόπο που η «ανώτερη εκπαίδευση» του ελληνικού κράτους δεν μπορούσε να αναπαράξει.

Οπότε το τμήμα του ερωτήματος του Μπίρη που μπορεί να εκφραστεί ως «γιατί δεν υπήρχαν μηχανολόγοι μηχανικοί στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα», δεν είναι νόμιμο· από τη μια γιατί φέρνει τον «Μηχανολόγο Μηχανικό» από το 1958 στο 1887 και από την άλλη γιατί η γνώση των μηχανουργικών κατεργασιών στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα ήταν υπαρκτή και είχε τρόπους να χρησιμοποιείται και να μεταδίδεται. Ταυτόχρονα, το τμήμα του ερωτήματος του Μπίρη που μπορεί να εκφραστεί ως «γιατί κανείς δεν ήθελε να εγγραφεί στη σχολή Μηχανουργών του *Σχολείου των Βιομηχάνων Τεχνών* από το 1887 έως

---

[37] Ευγενία Κρεμμυδά, «Έλληνες Μηχανικοί στα Τέλη του 19ου Αιώνα...», όπ. πριν (υπ. 34).

[38] Για τα μηχανουργεία του Βόλου, Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα,* Κατάρτι, 2010, (Α' Έκδοση, Ιστορικό Αρχείο της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, 1986), σελ. 307. Για τις εφευρέσεις των μηχανουργείων Ευγενία Κρεμμυδά, «Έλληνες Εφευρέτες, Δίκτυα και Πρακτικές Προώθησης...», όπ. πριν, (υπ. 33).

[39] Νίκος Ποταμιάνος, *Οι Νοικοκυραίοι: Μαγαζάτορες και Βιοτέχνες στην Αθήνα, 1880-1925,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2016, σελ. 184. Για μια συνέντευξη του Μάλιου από το 1891 δες «Οι Σιδηρουργοί και ο Πρόεδρος της Συντεχνίας των Κος Κ. Μάλιος», *Εφημερίς των Συντεχνιών,* 23 Φεβρουαρίου 1891.

το 1889», αποκτά μια διαφορετική απάντηση· γιατί η γνώση του μηχανουργείου, τόσο στην Ελλάδα, όσο και παγκοσμίως, δεν είχε ακόμη μετατραπεί σε επιστημονικό αντικείμενο και δεν μπορούσε να μεταδοθεί ως τέτοιο. Εκείνο που εκφραζόταν με την ίδρυση της Σχολής των Μηχανουργών ήταν μια φιλοδοξία επιστημονικής κωδικοποίησης και μετάδοσης της μηχανουργικής γνώσης, επίσης κοινή παγκοσμίως, για τους λόγους που αναλύσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Αυτή η φιλοδοξία – τμήμα του «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου» που εντοπίσαμε στο κεφάλαιο 2 – άρχισε να υλοποιείται λίγες δεκαετίες αργότερα με ορόσημο την εφεύρεση του ταχυχάλυβα και τη συνολική αλλαγή τόσο των υλικών διατάξεων των εργαλειομηχανών όσο και των όρων εργασίας του μηχανουργείου. Όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι «νόμοι της κοπής των μετάλλων» δεν ήταν προϋπάρχοντες και αιωνίως αληθινοί «νόμοι της φύσης»· ήταν τεχνοπολιτικές μέθοδοι που περιλάμβαναν τεράστιες μεταβολές στο επίπεδο του σταθερού κεφαλαίου και χρησιμοποιήθηκαν για την επιβολή νέων εργασιακών πρακτικών από το 1905 και μετά, πρώτα στα μηχανουργεία και τελικά, με πολύ μεγαλύτερη επιτυχία, στις γιγάντιες αλυσίδες συναρμολόγησης και τις εργαλειομηχανές μοναδικής χρήσης του φορντικού εργοστασίου.

Αυτό που πρέπει σίγουρα να κρατήσουμε από την άλλη, είναι η ιστοριογραφική σημασία του ερωτήματος του Μπίρη. Πράγματι, στα όσα παραθέσαμε από το βιβλίο του, ο Μπίρης, ένας από τους πρώτους ιστορικούς των μηχανικών στην Ελλάδα, ασχολείται – κάπως πρώιμα – με ένα από τα βασικά ερωτήματα που έθεσε η ιστοριογραφία των Ελλήνων μηχανικών από το 1974 και μετά, συγκεκριμένα με αυτό που η Χριστίνα Αγριαντώνη ονόμασε «αποτυχημένη συνάντηση» μεταξύ των μηχανικών και της βιομηχανίας.[40] Πρόκειται για υποερώτημα ενός ευρύτερου ερωτήματος που αφορά την «καθυστέρηση της εκβιομηχάνισης τον 19ο αιώνα» και την «ελλειπή» ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας μέχρι το 1940.[41] Αυτό το γενικότερο ερώτημα έχει απασχολήσει άμεσα ή έμμεσα σχεδόν όλους τους ιστορικούς που από το 1974 και μετά έχουν ασχοληθεί με την ιστορία της βιομηχανίας στην Ελλάδα.[42] Ο Γιάννης Αντωνίου για παράδειγμα, που το 2006 συνόψισε σε

---

[40] Χριστίνα Αγριαντώνη, «Οι Μηχανικοί και η Βιομηχανία...», όπ. πριν (υπ. 28), σελ. 269-293.

[41] Για την «καθυστέρηση», Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α', σελ. 490.

[42] Για την ιστορία της βιομηχανίας στην Ελλάδα, Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα,* Κατάρτι, 2010, (Α' Έκδοση, Ιστορικό Αρχείο της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, 1986)· Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη: Η Βιομηχανία στην Ελλάδα, 1830-1940,* Θεμέλιο, 1993· Χριστίνα Αγριαντώνη, «Βιομηχανία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α1, σελ. 173-220· Χριστίνα Αγριαντώνη, «Οι Μηχανικοί και η Βιομηχανία...», όπ. πριν (υπ. 28), σελ. 269-293· Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, Τεχνολογία και Φύλο στην Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 15)· Γιώργος Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους...,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 665-764.

μία παράγραφο τους σχετικούς προβληματισμούς ώστε να τους χρησιμοποιήσει στη δική του έρευνα, διατυπώνει αυτό το ευρύτερο ερώτημα και τις απαντήσεις του ως εξής:

> Η τάση [παραγωγής ελάχιστων διπλωματούχων μηχανουργών από τη Σχολή των Βιομηχάνων Τεχνών] είναι δυνατόν να κατανοηθεί καλύτερα εάν εξεταστεί μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο της ιδεολογίας και των συνακόλουθων στάσεων της κοινωνίας απέναντι στη βιομηχανία. Το βιομηχανικό εγχείρημα μοιάζει να μην είναι νομιμοποιημένο στη συνείδηση της κοινωνίας ούτε ως εναλλακτική προοπτική για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας ούτε, πολύ περισσότερο, ως επαγγελματική προοπτική. Για τον πληθυσμό της υπαίθρου που εγκατέλειπε τις αγροτικές ενασχολήσεις σε αναζήτηση καλύτερης τύχης, η εργασία στη βιομηχανία βιωνόταν ως προσωρινή λύση, ενώ οι προσδοκίες για το μέλλον, εάν δεν εμπνέονταν από το στόχο της επιστροφής στα πάτρια ή της υπερπόντιας μετανάστευσης, καθοδηγούνταν από ένα ιδεώδες κοινωνικοεπαγγελματικής αποκατάστασης σταθερά προσηλωμένο στο στόχο της αυτοαπασχόλησης, όπως σημειώνει ο Ξ. Ζολώτας στο έργο του *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως* το 1926.[43]

Κατά τη γνώμη του Αντωνίου λοιπόν, είναι λογικό οι επιστημονικά καταρτισμένοι μηχανουργοί στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα να είναι ελάχιστοι, αφού επίσης ελάχιστα ήταν τόσο το μέγεθος της ελληνικής βιομηχανίας, όσο και η ιδεολογική της αίγλη «στη συνείδηση της κοινωνίας».[44] Από εκεί κι έπειτα, εκείνο που απομένει να εξηγηθεί είναι η «αποτυχημένη απόπειρα εκβιομηχάνισης» του 19ου αιώνα.[45] Με αυτό το ζήτημα θα ασχοληθούμε παρακάτω, όχι για να απαντήσουμε στο ερώτημα περί της παραγωγής ελάχιστων διπλωματούχων μηχανουργών (που ήδη απαντήθηκε), αλλά για να διακρίνουμε το ιστοριογραφικό του νόημα.

---

[43] Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 168.

[44] Ο Γιώργος Δερτιλής εκφράζει την ακριβώς αντίθετη γνώμη, ότι δηλαδή «η αίγλη της βιομηχανίας κατέκτησε από πολύ νωρίς την ελληνική κοινωνία και εκφράστηκε για πρώτη φορά, πολύ έντονα, στην δεκαετία του 1870»· Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α', σελ. 490-91. Βέβαια και αυτή η αίγλη, κατά τη γνώμη του Δερτιλή παρέμεινε ως επί το πλείστον ιδεολογικού χαρακτήρα. Δηλαδή το γενικό εξαγόμενο σχετικά με τις ιδεολογίες περί βιομηχανίας στο γύρισμα του αιώνα είναι μάλλον αντιφατικό.

[45] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 371.

4.2. Η διαρκής κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας

4.2.1. Η διαρκής κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας: Ένα παλιό ερώτημα.

Σύμφωνα με τις βασικές σχετικές εργασίες, είναι γεγονός ότι από το 1870 έως το 1900, «μια εκατοντάδα καμινάδες» εμφανίστηκαν και λειτουργησαν στα τρία άξια λόγου βιομηχανικά κέντρα του νεαρού ελληνικού κράτους, δηλαδή την Πάτρα, την Ερμούπολη της Σύρου και τον Πειραιά.[46] Όμως εκείνη η πρώτη εμφάνιση κάποιου τύπου βιομηχανικών καταστημάτων ήταν τόσο ισχνή σε σχέση με τη συνολική οικονομική κίνηση, που οι σχετικοί χαρακτηρισμοί κυμαίνονται μεταξύ της «αποτυχημένης απόπειρας εκβιομηχάνισης», και της «νανώδους, ιδιότυπης και αμφισβητήσιμης βιομηχανίας» που απαντάται στο τέλος μιας διαδικασίας που δεν μπορεί καν να χαρακτηριστεί απόπειρα εκβιομηχάνισης.[47] Έπειτα από αυτή την διόλου πολλά υποσχόμενη αρχή, στην πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα, οι σπουδασμένοι στο εξωτερικό βιομήχανοι – μηχανικοί που αργότερα θα γίνονταν γνωστοί με το προσωνύμιο «κύκλος της Ζυρίχης», όπως ο Ανδρέας Χατζηκυριάκος, ο Λεόντιος Οικονομίδης, ο Αλέξανδρος Ζαχαρίου και ο Νικόλαος Κανελλόπουλος, ίδρυσαν «εκ του μηδενός» μεγάλες βιομηχανίες τσιμέντου, λιπασμάτων, χαρτοποιίας και τροφίμων και προετοιμάστηκαν να αναλάβουν τον καθοριστικό πολιτικό και οικονομικό ρόλο που θα χαρακτήριζε τις δραστηριότητές τους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Και πάλι όμως, ο βιομηχανικός τομέας δεν κατέστη «κυριαρχικός στην οικονομία της χώρας», όπως απαιτούν τα σχετικά κριτήρια του Γιώργου Δερτιλή.[48] Αντιθέτως η ελληνική μεταποιητική δραστηριότητα απέκτησε αυτό που ο Μαρκ Μαζάουερ [Mark Mazower] ονόμασε «διττό χαρακτήρα», δηλαδή τον διαχωρισμό ανάμεσα σε έναν τομέα μερικών μεγάλων «και συχνά υπερσύγχρονων» βιομηχανικών συγκροτημάτων και μια αχανή περιοχή μικρών βιοτεχνικών καταστημάτων, έντασης εργασίας, πολλές φορές οικογενειακής ιδιοκτησίας και πάντως με λιγότερους από πέντε εργάτες.[49] Ακόμη και ο διπλασιασμός του δυναμικού της ελληνικής μεταποίησης που παρατηρείται από το 1920 έως το 1929, ούτε οδήγησε σε συγκεντροποίηση

---

[46] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 371.

[47] Για τη διαφωνία μεταξύ Δερτιλή και Αγριαντώνη, δες Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 671.

[48] Για τα κριτήρια του Δερτιλή, δες Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 667.

[49] Η εφεύρεση της ονομασίας «κύκλος της Ζυρίχης» συχνά αποδίδεται στη Μαργαρίτα Δρίτσα. Εδώ από το Mark Mazower, *Η Ελλάδα και η Οικονομική Κρίση του Μεσοπολέμου,* Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 2009, (Α' Έκδοση, Oxford University Press, 1991), σελ. 81. Από το 1920 και μετά, τα μέλη του «κύκλου της Ζυρίχης» και των οικογενειών τους εναλλάσονται μεταξύ του προέδρου του Συνδέσμου Ελλήνων Βιομηχάνων και του Υπουργού των Οικονομικών, κάποιες φορές διατηρώντας ταυτόχρονα και τις δύο θέσεις.

του κεφαλαίου και αναίρεση του διττού χαρακτήρα της, ούτε υποσκέλισε τη σημασία του αγροτικού τομέα για το σύνολο της οικονομίας. Όπως το διατυπώνει ο Δερτιλής, αποδίδοντας ταυτόχρονα φόρο τιμής στον Ξενοφώντα Ζολώτα, «η χώρα μπορεί να είχε εισέλθει *'εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως'*, αλλά έως το 1940 δεν το είχε ακόμη διατρέξει».[50]

Με άλλα λόγια θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η ελληνική βιομηχανία από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο πάσχει από διαρκή κακοδαιμονία. Σύμφωνα με τα σχετικά επιχειρήματα, μια ελληνική βιομηχανία θα μπορούσε να έχει ιδρυθεί, θεωρητικά τουλάχιστον, στις πρώτες δεκαετίες ύπαρξης του ελληνικού κράτους, όταν ο διεθνής ανταγωνισμός ήταν λιγότερο συντριπτικός απ' ό,τι το 1870. Επίσης, το βιομηχανικό εγχείρημα θα μπορούσε να έχει εκμεταλλευθεί τις αλλεπάλληλες πολεμικές εμπλοκές από το 1880 έως το 1923 για να στήσει τουλάχιστον μια αξιοπρεπή βιομηχανία όπλων. Τέλος, η έλευση των προσφύγων και ο πολλαπλασιασμός του εύρους της εσωτερικής ζήτησης και του εργατικού δυναμικού στη δεκαετία του '20, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε μια συγκεντροποίηση του βιομηχανικού κεφαλαίου και επιτέλους στην υποσκέλιση της σημασίας του πρωτογενούς από τον δευτερογενή τομέα. Και όμως, τίποτα από όλα αυτά δεν συνέβη.

Όπως θα πρέπει να είναι ήδη αισθητό από τα παραθέματα που προηγήθηκαν, η ελληνική ιστοριογραφία έχει κατά καιρούς προσπαθήσει να εξηγήσει αυτό το – ας μας επιτραπεί η έκφραση – «μη-συμβάν», με τρόπους που ξεκινούν από τις πρώτες ιδέες περί της ιστορίας της ελληνικής βιομηχανίας όπως αυτές εκφράστηκαν στον μεσοπόλεμο από τον Ξενοφώντα Ζολώτα και τον Γεώργιο Χαριτάκη.[51] Οι ιδέες αυτών των πρωτοπόρων της βιομηχανικής ιστορίας δεν διέφεραν ιδιαιτέρως μεταξύ τους, ειδικά αν αγνοήσουμε την αντίθεση μεταξύ της -μάλλον επιφανειακής- αισιοδοξίας του Ζολώτα και της πεσιμιστικότερης διάθεσης του Χαριτάκη. Οι λόγοι για τους οποίους «η ελληνική βιομηχανία ανεπτύχθη τόσο βραδέως και ιδίως κατά τα πρώτα έτη της ζωής του ελευθέρου κράτους εις τόσον μικρά κλίμακα»[52] μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες. Κατά πρώτον έχουμε τα αίτια που πηγάζουν από την πολιτική, ιστορική και γεωγραφική πραγματικότητα του ελληνικού κράτους. Εδώ

---

[50] Για τον ταυτόχρονο διπλασιασμό των δύο περιοχών της ελληνικής μεταποίησης στη δεκαετία του '20, Χριστίνα Αγριαντώνη, «Οι Μηχανικοί και η Βιομηχανία...», όπ. πριν (υπ. 28), σελ. 275. Για την επιχειρηματολογία του Γιώργου Δερτιλή περί εκβιομηχάνισης που παρέμενε ανολοκλήρωτη ακόμη και το 1940, Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 676-677.

[51] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως,* Ελευθερουδάκης, 1926, η «κακοδαιμονία» στη σελίδα 9· Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία: Βιομηχανία-Μεταλλεία-Εργασία,* Εστία, 1927· μια μεταγενέστερη εργασία που διαπνέεται από τις ίδιες περίπου αντιλήψεις, αλλά με τον όγκο της χρησιμοποιείται ως βασική αναφορά τεκμηρίωσης είναι το Γεώργιος Αναστασόπουλος, *Ιστορία της Ελληνικής Βιομηχανίας, 1840-1940,* 3 Τόμοι, Ελληνική Εκδοτική Εταιρεία, 1947.

[52] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 19.

περιλαμβάνονται γεωφυσικές και γεωγραφικές συνθήκες, όπως η «έλλειψις καλής καυσίμου ύλης εν τη χώρα» και ο ορεινός χαρακτήρας. Το βασικότερο όμως αίτιο ήταν, θα λέγαμε με μια δόση αναχρονισμού, γεωπολιτικό. Η θέση της χώρας στην Ανατολική Μεσόγειο και η εμπλοκή της στο Ανατολικό Ζήτημα που δημιουργούσε την ανήσυχη ιστορία της. Για παράδειγμα, οι αιώνες της τουρκοκρατίας ήταν η αιτία από την οποία προέκυψε η «μεγάλη στενότης κεφαλαίων» που χαρακτήριζε την ελληνική οικονομία και δεν άφηνε το βιομηχανικό εγχείρημα να αναπτυχθεί. Από την ίδια πηγή προέκυπτε και η κατά Χαριτάκη

> ανώμαλος πολιτική κατάστασις εις την οποίας διετέλεσεν η Ελλάς και η εγγύς Ανατολή καθ' όλον το διαρρεύσαν χρονικόν διάστημα από του 1821 μέχρι σήμερον. Η Ελλάς διαρκώς επεβαρύνετο με εκτάκτους και δυσαναλόγους με την οικονομικήν της αντοχήν δαπάνας επιστρατεύσεων, πολέμων, περιθάλψεως προσφύγων, περιθάλψεως και υποστηρίξεως των υποδούλων ομογενών πληθυσμών.[53]

Κατά δεύτερον έχουμε τα αίτια που πηγάζουν από την ολιγωρία της ελληνικής κρατικής εξουσίας. Εδώ περιλαμβάνεται η έλλειψη μέσων συγκοινωνίας που θα αναιρούσαν τις συνέπειες του ορεινού ελληνικού ανάγλυφου και θα επέτρεπαν την ίδρυση βιομηχανικών καταστημάτων εκτός των λιμανιών της χώρας. Επίσης η «έλλειψη κρατικής μερίμνης και προστασίας», όρος με τον οποίο εκφράζεται η δυσαρέσκεια των συγγραφέων σχετικά με την κατά τη γνώμη τους αναποτελεσματική δασμολογική πολιτική του ελληνικού κράτους.[54] Τέλος βρίσκουμε την έλλειψη θεσμών τεχνικής εκπαίδευσης· το ελληνικό κράτος «ουδέποτε εκανόνισε τα της τεχνικής μορφώσεως των μαθητευομένων τεχνιτών, ουδέ υπεχρέωσε τους τεχνίτας να ενδιαφερθούν περισσότερον δια την μόρφωσιν των μαθητευομένων τους. Τεχνικαί και τεχνουργικαί σχολαί (...) ελλείπουσι σήμερον σχεδόν εντελώς».[55] Τουλάχιστον ο Χαριτάκης, ως υπουργός των οικονομικών, είχε πρόσφατα υπογράψει το διάταγμα της ίδρυσης της Σιβιτανιδείου Σχολής Τεχνών και Επαγγελμάτων που θα «αποτελούσε σταθμόν εις την εκπαίδευσιν των Ελλήνων εργατών».[56]

---

[53] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 19-20. Για τις επιπτώσεις της τουρκοκρατίας και την έλλειψη ορυκτών καυσίμων, Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 9 και 15 αντίστοιχα.

[54] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 20-21.

[55] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 66.

[56] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 20-21. Ο Χαριτάκης, εκτός από καθηγητής της Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών από το 1923 είχε χρηματίσει και Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (1920-1922), καθώς και Υπουργός Γεωργίας και Βιομηχανίας, θέση όπου διορίστηκε ως «τεχνοκράτης» από τις κυβερνήσεις του Παγκάλου και του Ευταξία το 1926. Επίσης διετέλεσε σύμβουλος της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών (1928-1943) και οικονομικός σύμβουλος στην Τράπεζα της Ελλάδας (1933-36). Μια

Η τρίτη και όπως θα δούμε βασικότερη κατηγορία των αιτίων της κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας ήταν εκείνη που περιελάμβανε όσα είχαν να κάνουν με το ανθρώπινο δυναμικό. Από τις απαρχές της η ελληνική βιομηχανία «είχε το πλεονέκτημα να έχη εις την διάθεσίν της πολλούς και ευθηνούς, αν και τεχνικώς αμορφώτους εργάτας».[57] Αυτός ο συνδυασμός πληθώρας «τεχνικώς αμορφώτων» και σπάνης «τεχνικώς μορφωμένων» εργατών, ή αλλιώς «η έλλειψις τεχνικής και οικονομικής μορφώσεως» αποτελούσε και την «*κύρια αφορμή ένεκα της οποίας η ελληνική βιομηχανία εξελίχθη τόσο βραδέως* και ο κύριος λόγος δια τας υπαρχούσας ελλείψεις εις την οργάνωσιν της συγχρόνου ελληνικής βιομηχανίας».[58] Το φαινόμενο ήταν διαχρονικό, καθώς, σύμφωνα με τον Ζολώτα, προερχόταν «εκ του εμπορικού και επιχειρηματικού πνεύματος του Έλληνος, όπερ εκδηλούται και επί του έλληνος εργάτου». Πράγματι, «αν παρακολουθήσωμεν»

> την τεχνικήν σταδιοδρομίαν Έλληνος μαθητευομένου, όστις εισέρχεται εις εργοστάσιον με την πρόθεσιν να τελειοποιηθή είς ένα κλάδον της τεχνουργίας, θα ίδωμεν ότι ούτος συνήθως δεν περιμένη να εξαντλήση τον χρόνον της μαθητείας του και καταρτισθή θετικώς εις την τέχνην. Μόλις παρέλθη ολίγος χρόνος και παρουσιασθή εις αυτόν η ευκαιρία να τύχη μεγαλυτέρας αμοιβής, εγκαταλείπει άνευ πολλών δισταγμών τον κλάδον της μαθητείας του και τρέπεται εις έτερον. Και εξακολουθεί ούτω μεταπηδών από κλάδου εις κλάδον, ή προσπαθεί εν τέλει, ημιμαθής και ακατάρτιστος τεχνικώς, να εργασθή δι' ιδιον λογαριασμόν. Ακόμη και εις τους ενήλικας εργάτας δεν παρατηρείται η τάσις εκείνη η διαρκής προς τελειοποίησιν εν τη ιδία τέχνη και ειδικότητι. Και αυτοί ακόμη μένουσι διαρκώς ημιμαθείς και αλλάσσουσιν εκάστοτε κλάδον, μόλις τοις προσφερθή ανώτερον ημερομίσθιον, έστω και προσωρινόν.[59]

βιογραφία του Χαριτάκη βρίσκεται στο Μαργαρίτα Δρίτσα (επ.), *Γεώργιου Π. Χαριτάκη: Έργων Επιτομή,* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1990, σελ θ'-κβ'.

[57] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 15. Ομοίως ο Χαριτάκης υποστηρίζει ότι «η ελληνική βιομηχανία πάντοτε είχεν εις την διάθεσίν της όσους εχρειάζετο εργάτας»· Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 88.

[58] Ο Ζολώτας χρησιμοποιεί τη διάκριση μεταξύ «τεχνικώς αμορφώτων» και «τεχνικώς μορφωμένων» ως βασική αναλυτική κατηγορία. Π.χ Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 64, 72-73, 78-79. Το απόσπασμα περί «κύριας αφορμής» στο Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 88· ο τονισμός στο πρωτότυπο.

[59] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 65. Ας σημειώσουμε ότι αυτό είναι το απόσπασμα που, σύμφωνα με τον Αντωνίου, πιστοποιεί τη «σταθερή προσήλωση στον στόχο της αυτοαπασχόλησης». Ακριβώς η ίδια περιγραφή («ο Έλλην εργάτης αλλάζει ευκόλως επάγγελμα και επομένως δεν κατορθώνη να τελειοποιηθεί εις ουδέν») στο Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 98.

Οι Έλληνες εργάτες, υπό την επήρρεια του ελληνικού δαιμονίου, πηδούσαν από δουλειά σε δουλειά, δεν εξειδικεύονταν, δεν μπορούσαν να συσσωρεύσουν τεχνικές γνώσεις και να διαμορφώσουν έναν μόνιμο πολιτισμό βιομηχανικού εργάτη, εκείνη τη ζηλευτή «κληρονομική ειδικότητα και δεξιοτεχνία» που χαρακτήριζε τις βιομηχανικές χώρες.[60] Τελικά «το πλεονέκτημα των χαμηλών ημερομισθίων [εξουδετρωνόταν] δια της μικράς αποδόσεως του Έλληνος εργάτου».[61] Πράγματι, η «χαμηλή απόδοση» δεν ήταν χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας ή της ελληνικής βιομηχανίας, αλλά του Έλληνα εργάτη. Ο Χαριτάκης, που ήταν ο ευθύτερος μεταξύ των δύο, ξεκινούσε περιγράφοντας μια μεθοδολογική παραδοχή σύμφωνα με την οποία η παραγωγικότητα της εργασίας των Ελλήνων εργατών έπρεπε να μετρηθεί διαχωρίζοντας την «προσωπική συμβολή» του εργάτη από τα «άλλα στοιχεία που επηρρεάζουν την απόδοσιν του εργάτου» ως π.χ «τον καταμερισμόν των έργων, τας μηχανάς, τη μορφή των επιχειρήσεων». Παρόλο που κάτι τέτοιο, εκτός από αδύνατο, είναι και αντιεπιστημονικό, ο Χαριτάκης το επιχειρούσε με επιτυχία δίχως να προσδιορίζει κάποια συγκεκριμένη μέθοδο, εκτός ίσως από την επισήμανση του «χαρακτήρος» (ταβέρνα, οινοποσία, χαρτοπαιξία, «μεγάλα ελαττώματα της βουλήσεως» κλπ), της «έλλειψης επαρκούς μορφώσεως» και της «κακής δίαιτας». Αυτού του είδους η εκτίμηση της απόδοσης κατέληγε ότι «η απόδοσις του Έλληνος εργάτου και *ποσοτικώς και ποιοτικώς είνε μικρά εν συγκρίσει προς την απόδοσιν των εργατών της βορείου και δυτικής Ευρώπης και της βορείου Αμερικής, από δε του μεγάλου πολέμου η απόδοσις αυτή ηλαττώθη*».[62] Το τελικό συμπέρασμα ταυτιζόταν με το αντίστοιχο του Ζολώτα: «τα χαμηλά ημερομίσθια είναι μόνον φαινομενικά καθόσον δεδομένου ότι η απόδοσις του Έλληνος εργάτου είναι μικροτέρα, επόμενον είναι και η κλίμακα των ημερομισθίων να είναι κατωτέρα».[63]

Για να συνοψίσουμε, το 1926 και το 1927, ο Ξενοφώντας Ζολώτας και ο Γεώργιος Χαριτάκης, έγραψαν τα δύο έργα αναφοράς για την ιστορία και τα προβλήματα της ελληνικής βιομηχανίας. Η εποχή της συγγραφής είναι, όπως πάντα, σημαντική. Με καύσιμο τον διπλασιασμό του πληθυσμού και της εσωτερικής αγοράς και βέβαια την φτηνή εργασία των προσφύγων, η ελληνική βιομηχανία διπλασίαζε το μέγεθός της και η «κακοδαιμονία» που τη μάστιζε έως τότε φαινόταν να υποχωρεί. Τα αίτια της κακοδαιμονίας όπως τα

---

[60] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 65.

[61] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 81.

[62] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 95. Ο τονισμός στο πρωτότυπο.

[63] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 104. Ο Ζολώτας αποφεύγει να προβεί στη μεθοδολογική διάκριση του Χαριτάκη για την μέτρηση της παραγωγικότητας της εργασίας, κατά τα άλλα όμως ακολουθεί την ίδια ακριβώς επιχειρηματολογία προσθέτοντας στην πορεία και την επίδραση του ήλιου που κάνει τον Έλληνα εργάτη «αρκετά νευρικό».

εντόπιζαν οι Ζολώτας και Χαριτάκης ήταν τριών κατηγοριών: ιστορικά και γεωπολιτικά αίτια, αίτια που είχαν να κάνουν με την κρατική ολιγωρία και αίτια που είχαν να κάνουν με την ποιότητα του εργατικού δυναμικού.

Όπως συμβαίνει συνήθως με τα ιστοριογραφικά ερωτήματα, ειδικά όταν είναι ερωτήματα του τύπου «τι δεν έγινε σωστά», ο ιστορικός και κοινωνιολογικός προσδιορισμός των αιτίων της «κακοδαιμονίας» είχε πολιτική χρήση στο παρόν. Ο Ζολώτας και ο Χαριτάκης αξιοποιούσαν την αιτιολόγησή τους για να επιχειρηματολογήσουν σχετικά με το δέον γενέσθαι της βιομηχανικής πολιτικής του ελληνικού κράτους. Ως ακαδημαϊκοί καθηγητές και ως υποστηρικτές της βιομηχανικής αστικής τάξης, αναμενόμενα έδιναν ιδιαίτερη έμφαση στον ρόλο της εκπαίδευσης, της δημιουργίας εκπαιδευτικών θεσμών (από την οποία, ως ακαδημαϊκοί, θα ωφελούνταν και οι ίδιοι) και της -κατά κύριο λόγο δασμολογικής- στήριξης της ελληνικής βιομηχανίας. Ως πολιτικά ενεργοί κρατικοί υπάλληλοι που δρούσαν σε καιρούς πολιτικής αστάθειας και ανόδου του εργατικού κινήματος, αναμενόμενα εντόπιζαν πάμπολλα «προβλήματα» στο είδος της εργατικής τάξης που είχαν στη διάθεσή τους και πολύ λιγότερα προβλήματα στο είδος της αστικής τάξης που έπρεπε να φέρει εις πέρας την «εκβιομηχάνιση». Βέβαια αναγνώριζαν ότι, για παράδειγμα, η έλλειψη τεχνικών προσόντων μάστιζε και τους Έλληνες επιχειρηματίες και το διοικητικό προσωπικό.[64] Κατά βάση όμως επιχειρηματολογούσαν σχετικά με τα ελαττώματα του «Έλληνα εργάτη».[65] Στην πορεία δικαιολογούσαν τα χαμηλά μεροκάματα των Ελλήνων εργατών, ανησυχούσαν για τις αυξήσεις των ημερομισθίων που είχαν επιτευχθεί μέσω απεργιών τα προηγούμενα χρόνια, επικροτούσαν σιωπηρά την απαγόρευση των απεργιών που είχε επιβληθεί από το 1923 και μετά, και ανησυχούσαν ακόμη περισσότερο για την πολιτική οργάνωση των εργατών και την αμυδρά διαφαινόμενη δυνατότητά τους να κατακτήσουν την πολιτική εξουσία, εξελίξεις που είχαν ήδη «προκαλέση την προσοχήν του κράτους και των ενδιαφερομένων βιομηχανικών κύκλων».[66]

Η σχέση αυτών των ερωτημάτων με τα ερωτήματα που έθεσε η ελληνική ιστοριογραφία από το 1974 και μετά θα γίνει σαφέστερη στα όσα ακολουθούν.

---

[64] Για παράδειγμα, Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 91.

[65] Ο Χαριτάκης, για παράδειγμα, αφιερώνει τέσσερις σελίδες στην «ανωτέρα τεχνική διοίκηση των ελληνικών βιομηχανικών επιχειρήσεων», εννιά σελίδες στην «οργάνωση των βιομηχάνων και βιοτεχνών» και πενηντα οκτώ σελίδες στο θέμα «η ελληνική βιομηχανία και η εργασία».

[66] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 88. Για την πιθανότητα κατάκτησης της πολιτικής εξουσίας από κάποιο εργατικό κόμμα, Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 144.

4.2.2. Η διαρκής κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας:

Ένα ερώτημα με αντιφατικές απαντήσεις.

Όπως υποστηρίξαμε παραπάνω, η ελληνική ιστοριογραφία που γράφτηκε από το 1975 και μετά υιοθέτησε το ερώτημα των πρωτοπόρων της ελληνικής ιστοριογραφίας της βιομηχανίας περί του «τι δεν έγινε» και χρησιμοποίησε την αιτιολόγηση που παρείχαν. Αλλά σε πολλές περιπτώσεις, η χρήση ήταν ιδιαιτέρως επιλεκτική. Η επιχειρηματολογία του Γιάννη Αντωνίου που παραθέσαμε παραπάνω (υπ. 43) είναι καλό παράδειγμα. Όπως είδαμε προηγουμένως, ο Αντωνίου εντοπίζει τα αίτια της υστέρησης της ελληνικής βιομηχανίας στην ιδεολογική συγκρότηση της «ελληνικής κοινωνίας» και κυρίως των αγροτών, οι προσδοκίες των οποίων για το μέλλον, «εάν δεν εμπνέονταν από το στόχο της επιστροφής στα πάτρια ή της υπερπόντιας μετανάστευσης, καθοδηγούνταν από ένα ιδεώδες κοινωνικοεπαγγελματικής αποκατάστασης σταθερά προσηλωμένο στο στόχο της αυτοαπασχόλησης, όπως σημειώνει ο Ξ. Ζολώτας στο έργο του *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως* το 1926».[67] Όπως όμως είδαμε από το σχετικό απόσπασμα του *η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως* (υπ. 59), το πρόβλημα που εντόπιζε ο Ζολώτας ήταν πολύ περισσότερο η διαρκής εργατική κινητικότητα, η αδυναμία της ελληνικής βιομηχανίας να συγκρατήσει τους εργάτες της για πολύ καιρό στην ίδια θέση εργασίας, παρά κάποιου είδους «εμμονική προσκόλληση στο καθεστώς του ανεξάρτητου παραγωγού».[68] Όπως περιγράφει ο Ζολώτας, οι Έλληνες (από τη δομή του αποσπάσματος υπονοείται ανήλικοι) μαθητευόμενοι πηδούσαν από θέση εργασίας σε θέση εργασίας, άλλαζαν τα επαγγέλματα σαν τα πουκάμισα, ενίοτε «προσπαθούσαν» να εργαστούν για λογαριασμό τους, αλλά είναι αμφίβολο το κατά πόσο τα κατάφερναν· τέλος, έχοντας προφανώς αποτύχει να «αυτοαπασχοληθούν», ενηλικιώνονταν διατηρώντας την ίδια προδιάθεση για άμεση αλλαγή εργασίας με κάθε ευκαιρία. Η εικόνα μπορεί και πάλι να δημιουργούσε δυσφορία στους Έλληνες βιομήχανους, πάντως είναι πολύ διαφορετική από κάποια κοινωνία «ανεξάρτητων παραγωγών» και «αυτοαπασχόλησης».

Βέβαια, ο Ζολώτας δεν ήταν αφελής· η αναφορά του σε «μαθητευόμενους» δεν ήταν παρά μια πρόχειρη, ιδεολογικού τύπου, συγκάλυψη του γεγονότος ότι η ελληνική βιομηχανία της δεκαετίας του ’20 στηριζόταν σε σημαντικό βαθμό στην φτηνή παιδική (και γυναικεία) εργασία. Στην δεκαετία του ’20 η μαθητεία «είχε πάψει πια να ανταποκρίνεται στην παλιά συντεχνιακή λειτουργία της και χρησιμοποιείτο για την εκμετάλλευση της φθηνής εργασίας

[67] Γιάννης Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί...,* όπ. πριν, (υπ. 2), σελ. 168.

[68] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 211. Η Αγριαντώνη παραθέτει το ίδιο ακριβώς επιχείρημα με τον Αντωνίου με τη διαφορά ότι, αντί για τον Ζολώτα, προστρέχει για τεκμηρίωση στο αντίστοιχο απόσπασμα του Χαριτάκη (δες παραπάνω, υπ. 59).

των νεαρών μαθητευομένων».[69] Τέτοιου είδους ιδεολογικές συγκαλύψεις των πραγματικών εργασιακών σχέσεων ήταν συνηθισμένες στην ελληνική ακαδημαϊκή παραγωγή της δεκαετίας του ’20, πολλές φορές φτάνοντας σε κραυγαλέες διατυπώσεις, όπως του καθηγητή Ανδρέα Ανδρεάδη, που το 1922 πληροφορούσε το κοινό του αγγλόφωνου περιοδικού *International Labour Review* ότι η Ελλάδα είχε αργήσει να θεσπίσει εργατική νομοθεσία γιατί δεν είχε μεγάλη βιομηχανία ενώ στις μικρές βιομηχανίες «οι εργάτες σπάνια [ήταν] διατεθημένοι να έρθουν σε σύγκρουση με εργοδότες που εργάζονταν όσο σκληρά και οι ίδιοι και κάτω από τις ίδιες συνθήκες». Οι τοποθετήσεις περί «απουσίας ταξικής πάλης» και «ειδικών μεσογειακών συνθηκών» που απαντώνται στη δεκαετία του ‘20, από τη μια υποστήριζαν τις διαπραγματεύσεις του ελληνικού κράτους με το Διεθνές Γραφείο Εργασίας για τη θέσπιση εργατικής νομοθεσίας, και από την άλλη αποτελούσαν μια ιδιαίτερη μορφή γλωσσικής έκφρασης που χαρακτηρίζει τόσο τα ελληνικά εργοδοτικά σωματεία, όσο και τους «ειδικούς επί της εργασίας», από τη σύσταση των σχετικών θεσμών στην πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα.[70]

Είναι βέβαια ενδιαφέρων ο τρόπος με τον οποίο το «εμπορικό και επιχειρηματικό πνεύμα του Έλληνος», η επιπολαιότητα των Ελλήνων «μαθητευομένων» και η «απουσία ταξικής πάλης», εν ολίγοις «ο φανταστικός μεσογειακός άνθρωπος», που σύμφωνα με τον Αντώνη Λιάκο «κατασκευάστηκε» τη δεκαετία του ’20, κάποιες δεκαετίες μετά μεταφράστηκαν σε «ιδεώδες αυτοαπασχόλησης».[71] Ομολογουμένως, η απόσταση δεν είναι μεγάλη· και στη μία και στην άλλη περίπτωση, κάποια (εν προκειμένω παρόμοια) εκτίμηση περί των ιδεολογικών αποσκευών «του εργάτη» χρησιμοποιείται για να δικαιολογήσει τις ιστορικές εξελίξεις του καπιταλιστικού κόσμου. Τα προβλήματα που δημιουργούνται κατ’ αυτό τον τρόπο στη σύγχρονη ελληνική ιστοριογραφία είναι προβλήματα λογικής συνοχής και είναι σημαντικά. Κάθε εξήγηση του υλικού καπιταλιστικού κόσμου και των ιστορικών

---

[69] Κώστας Φουντανόπουλος, «Μισθωτή Εργασία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α1, σελ. 98.

[70] Το απόσπασμα του Ανδρεάδη παρατίθεται μαζί με άλλα παρόμοια στο Γεώργιος Λεονταρίτης, «Το Ελληνικό Εργατικό Κίνημα και το Αστικό Κράτος, 1910-20», στο Θάνος Βερέμης & Οδυσσέας Δημητρακόπουλος (επ.), Μελετήματα Γύρω από τον Βενιζέλο και την Εποχή του, Φιλιππότης, 1980, σελ. 53. Για πληθώρα παρόμοιων περιγραφών, δες Αλίκη Βαξεβάνογλου, «Εργοδότες και Εργαζόμενοι στις Αρχές του 20ου Αιώνα: από τη Μεριά των Εργοδοτών», *Τα Ιστορικά,* Τόμος 8, Τεύχος 14/15, Ιούνιος/Δεκέμβριος 1991, σελ. 99-112. Για τις διαπραγματεύσεις με το Διεθνές γραφείο Εργασίας στις αρχές της δεκαετίας του ‘20, 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, 1993, σελ. 205-238. Για τον τρόπο με τον οποίο οι αφηγήσεις των Επιθεωρητών Εργασίας κατασκεύαζαν μια ιδιαίτερη μεροληπτική ερμηνεία της «κατάστασης της εργατικής τάξης», δες Έφη Αβδελά, «Αμφισβητούμενα Νοήματα: Προστασία και Αντίσταση στις Εκθέσεις των Επιθεωρητών Εργασίας, 1914-1936», *Τα Ιστορικά,* Τόμος Δέκατος Πέμπτος, Τεύχος 28/29, Ιούνιος/Δεκέμβριος 1998.

[71] Για τον «φανταστικό» (και λιτοδίαιτο) μεσογειακό άνθρωπο, δες Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική…,* όπ. πριν (υπ. 70), σελ. 226.

εξελίξεων αποκλειστικά με όρους ιδεολογίας και υποκειμενικότητας, αναγκαστικά παραβλέπει ότι ο καπιταλιστικός κόσμος διαθέτει ευρύτατους υλικούς μηχανισμούς πειθάρχησης και προσδιορισμού της συμπεριφοράς. Καθώς μάλιστα η περίπτωση που συζητάμε σχετίζεται άμεσα με την εργασία και τις καπιταλιστικές σχέσεις εξουσίας, το συγκεκριμένο πρόβλημα παρουσιάζεται ιδιαιτέρως έντονο. Πράγματι, είναι εξαιρετικά επισφαλές να προσπαθεί κανείς να εξηγήσει την εργατική συμπεριφορά με όρους «εμμονής στην αυτοαπασχόληση» ή με ισοδύναμες διατυπώσεις του τύπου «οι γυναίκες δεν θέλουν να είναι εργάτριες».[72] Όπως είναι γνωστό, από τις απαρχές του καπιταλισμού, ελάχιστοι ήταν εκείνοι που «ήθελαν» να είναι εργάτες και εργάτριες. Αντιθέτως, σε κάθε γνωστή ιστορική περίσταση, οι «εργάτες» και οι «εργάτριες» δεν «επέλεξαν» να είναι τέτοιοι· χρειάστηκε να δημιουργηθούν με τη βία και να παραμείνουν τέτοιοι με τη βία, ή όπως το περιέγραψε ο Καρλ Μαρξ, «η ιστορία της αλλοτρίωσής τους είναι γραμμένη στα χρονικά της ανθρωπότητας με γράμματα από φωτιά κι από αίμα».[73] Σε περιπτώσεις όπου αυτή η βία για οποιονδήποτε λόγο έλειψε ή αποδείχθηκε ανεπαρκής, οι εργάτες γρήγορα ξαναγύρισαν στην κατάσταση του ανεξάρτητου παραγωγού, όπως οι «3.000 άνδρες γυναίκες και παιδιά της εργατικής τάξης» που «κάποιος κύριος Πηλ» μετέφερε στην μη αποικισμένη Αυστραλία, μόνο και μόνο για να ανακαλύψει εν ριπή οφθαλμού ότι «δεν του είχε απομείνει ούτε ένας υπηρέτης να του φτιάξει το κρεβάτι ή να του φέρει νερό από το ποτάμι».[74] Τελικά όντως οι εργάτες δεν θέλουν να είναι εργάτες και προτιμούν την αυτοαπασχόληση· αλλά το γεγονός δεν αφορά μόνο τους Έλληνες. Όπως σημείωνε το 1780 ένας παρατηρητής της βρετανικής εργατικής τάξης των απαρχών της βιομηχανικής επανάστασης, «μόνο η πείνα [ήταν] κατάλληλη βουκέντρα για να τους βάλει να δουλέψουν»· και όπως συμπλήρωνε ο Έρικ

---

[72] Πέτρος Πιζάνιας, *Οι Φτωχοί των Πόλεων: Η τεχνογνωσία της Επιβίωσης στην Ελλάδα το Μεσοπόλεμο,* Θεμέλιο, 1993, σελ. 37. Η συγκεκριμένη διατύπωση εμφανίζεται με φυσικότητα και σε άλλα έργα της δεκαετίας του ’80 όταν πρόκειται να συζητηθεί η «κακοδαιμονία»· για άλλο ένα παράδειγμα δες Theologos Labrianides, *Industrial Location in Capitalist Societies: The Tobacco Industry in Greece, 1880-1980,* Unpublished Doc. Diss., London, 1982, σελ. 94, όπου «οι χωρικοί προτιμούσαν να ελέγχουν οι ίδιοι την εργατική τους δύναμη (εξωτερική υπαγωγή) και να παραμείνουν στην επαρχία από το να μετατραπούν σε προλετάριους (υπό τον άμεσο έλεγχο τρίτων) (...) όταν η οικογενειακή μονάδα αδυνατούσε να τους υποστηρίξει, προτιμούσαν δουλειές στην δημόσια διοίκηση (...)». Δηλαδή οι αγρότες που δεν μπορούσαν να υποστηρίξουν τον εαυτό τους προτιμούσαν να γίνουν δημόσιοι υπάλληλοι αντί για προλετάριοι. Ο Λαμπριανίδης ξεχνά ότι πολύ συχνά στον καπιταλισμό, οι άνθρωποι που δεν μπορούν να υποστηρίξουν τον εαυτό τους ανακαλύπτουν ότι είναι άλλο το τι θέλουν και άλλο το τι τους συμβαίνει.

[73] Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy,* (3 Τόμοι), Penguin, 1990, Τόμος Α’, σελ. 875.

[74] Karl Marx, *Capital...* όπ. πριν (υπ. 73), Τόμος Α’, σελ. 933.

Χόμπσμπομ [Eric Hobsbawm] το 1964, «μόνο η πειθαρχία μπορούσε να τους κρατήσει στη δουλειά».[75]

Βέβαια δεν είναι ανάγκη να φτάσει κανείς στην Αυστραλία, στις απαρχές της βιομηχανικής επανάστασης ή στον πρώτο τόμο του *Κεφαλαίου* για να εντοπίσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει κανείς όταν προσπαθεί να εξηγήσει τα τεκταινόμενα στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα μέσω της «ιδεολογίας του εργάτη». Αν υπάρχει ένα χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομικής και κοινωνικής ζωής του γυρίσματος του αιώνα ανάλογης σημασίας με τη διαρκή εδαφική επέκταση, αυτό είναι η διαρκής μετανάστευση. Από την δεκαετία του 1890 και τις αρχές της «σταφιδικής κρίσης» έως το 1922 και τις διατάξεις απαγόρευσης της μετανάστευσης που εισήγαγε το κράτος των ΗΠΑ, εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες μετανάστευσαν. Οι αιτίες της μετανάστευσης ήταν ποικίλες, οικονομικές και «εξωοικονομικές», με κυριότερες ανάμεσά τους από τη μια τις υλικές δυσκολίες που αντιμετώπισε ο αγροτικός κόσμος εξ αιτίας της σταφιδικής κρίσης και από την άλλη την αποφυγή της στράτευσης στις πολεμικές περιπέτειες του ελληνικού κράτους. Αλλά όπως και να 'χει, οι εκατοντάδες χιλιάδες «Ελλήνων υπηκόων ή ανηκόντων στην ελληνική φυλή» που έφυγαν για τις ΗΠΑ προέρχονταν κατά κύριο λόγο από την Πελοπόννησο, ήταν αγροτικής προέλευσης, άνδρες σε ποσοστό «περίπου 96%», με ηλικίες που για τη συντριπτική πλειοψηφία κυμαίνονταν μεταξύ δεκατεσσάρων και σαράντα πέντε ετών και ποσοστό αναλφαβητισμού γύρω στο 30%. Ήταν δηλαδή αυτό που ο Μπενζαμέν Κοριά αποκαλεί «έτοιμοι εργαζόμενοι», προικισμένοι με τα ειδικά δημογραφικά χαρακτηριστικά μιας «μετανάστευσης εργασίας που 'απαλλάσσει' το κεφάλαιο από τα έξοδα ανατροφής και συχνά από τα έξοδα συντήρησης της οικογένειας».[76] Και πράγματι, έφταναν στις ΗΠΑ για να συγκροτήσουν «ένα μεταναστευτικό προλεταριάτο», δηλαδή να γίνουν «εργάτες στο βιοτεχνικό και βιομηχανικό τομέα ή στα ορυχεία, ή [...] υπάλληλοι σε επιχειρήσεις».[77] Μια σύγκριση του πλήθους αυτών των μεταναστών με το πλήθος των εργαζομένων σε ελληνικά βιομηχανικά καταστήματα θα ήταν εξαιρετικά διαφωτιστική για το θέμα που συζητάμε εδώ.

---

[75] Eric Hobsbawm, «Custom, Wages and Work-Load in Nineteenth -century Industry», στο E. J. Hobsbawm, *Laboring Men: Studies in the History of Labour*, Weidenfeld and Nicolson, 1979, (Α' Έκδοση, 1964), σελ. 352.

[76] Μπενζαμέν Κοριά, *Ο Εργάτης και το Χρονόμετρο: Τεϊλορισμός, Φορντισμός και Μαζική Παραγωγή,* Κομμούνα, 1984, (Α' Έκδοση 1979), σελ. 51-52.

[77] Αλέξανδρος Κιτροέφ, «Η Υπερατλαντική Μετανάστευση», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α1, σελ. 126. Τα δημογραφικά στοιχεία των Ελλήνων μεταναστών των αρχών του αιώνα από το Henry Pratt Fairchild, *Greek Immigration to the United States,* New Haven, 1911, σελ. 112-113. Ο Κιτροέφ υπολογίζει χονδρικά τον αριθμό των μεταναστών από το 1890 και μετά σε «μισό εκατομμύριο». Η Λίνα Βεντούρα υπολογίζει ότι το σύνολο της μετανάστευσης προς τις ΗΠΑ από το 1890 έως το 1924 ανέρχεται σε 415.000 άτομα· Λίνα Βεντούρα, «Το 'Αμερικανικό Όνειρο' στην Πελοπόννησο», στο Ουρανία Καϊάφα (επ.), *Η Πρώτη Δεκαετία του 20ου Αιώνα: Αλλαγές και Ανατροπές,* Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου, Σχολή Μωραΐτη, 2012, σελ. 94.

Περίοδος	Μετανάστες συνολικά		Μετανάστες/έτος		Εργαζόμενοι στη βιομηχανία	Νεοεισερχόμενοι στη βιομηχανία/έτος
	Έλληνες υπήκοοι	Ελληνικής καταγωγής	Έλληνες υπήκοοι	Ελληνικής καταγωγής		
1900-1910	170.570	214.567	15.506	19.506	123.561 (1907)	-
1907-1920	282.269	372.911	20.162	26.636	293.210 (1920)	13.053
1920-1928					429.831 (1928)	17.077

Πίνακας 4.1: Μετανάστευση προς τις ΗΠΑ
και Βιομηχανική Απασχόληση στην Ελλάδα, 1900-1928[78]

Όπως φαίνεται από τον πίνακα, η απασχόληση στην ελληνική βιομηχανία μεγεθυνόταν χρόνο με το χρόνο από το 1900 και μετά με αρκετά ταχείς ρυθμούς. Ταυτόχρονα όμως, για όσο καιρό η μετανάστευση ήταν σχετικά ελεύθερη, οι ρυθμοί φυγής από τη χώρα ήταν μεγαλύτεροι από τους ρυθμούς εισόδου νέων εργατών στα ελληνικά βιομηχανικά καταστήματα. Δηλαδή οι εκατοντάδες χιλιάδες άνδρες αγροτικής προέλευσης που πέρασαν τον Ατλαντικό από το 1900 έως το 1922 ήταν περισσότεροι, τόσο σε απόλυτους αριθμούς, όσο και ανά έτος, από όσους κατόρθωσε στο ίδιο διάστημα να εκμεταλλευθεί η ελληνική βιομηχανία.

Αυτή η διαρκής εικοσαετής αναγκαστική έξοδος υποψήφιων εργατών σε παραγωγική ηλικία θέτει εν αμφιβόλω κάθε αιτιολόγηση της υστέρησης της ελληνικής βιομηχανίας που ξεκινά από τα υποκειμενικά χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού. Είναι δύσκολο να υποστηριχθεί ότι ο προσανατολισμός των Ελλήνων «στο ιδεώδες της αυτοαπασχόλησης» στερούσε εργατικό δυναμικό από τη βιομηχανία όταν δεκάδες χιλιάδες από αυτούς βρίσκονταν κάθε χρόνο αναγκασμένοι να πραγματοποιήσουν το υπερατλαντικό ταξίδι, ακριβώς για να «προλεταριοποιηθούν» στις βιομηχανικές πολιτείες των ΗΠΑ. Είναι δύσκολο

[78] Οι στήλες «μετανάστες συνολικά» και «μετανάστες/έτος» προκύπτουν από τον πίνακα με τους ετήσιους αριθμούς μεταναστών που παρατίθεται στο Αλέξανδρος Κιτροέφ, «Η Υπερατλαντική Μετανάστευση...», όπ. πριν (υπ. 77), σελ. 128· η πρώτη προκύπτει με απλή πρόσθεση, η δεύτερη με την εξαγωγή μέσου όρου. Είναι χωρισμένες σε «Έλληνες υπήκοους» και «ελληνικής καταγωγής», γιατί στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται οι μετανάστες που ήταν υπήκοοι τρίτης χώρας, κυρίως της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Οι στήλες «Εργαζόμενοι στη Βιομηχανία» και «Νεοεισερχόμενοι στη Βιομηχανία/έτος» παρατίθενται στο 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, 1993, σελ. 68. Ας σημειωθεί ότι οι αριθμοί του Λιάκου είναι υπερδιπλάσιοι των αντίστοιχων που παρατίθενται στο Πέτρος Πιζάνιας, *Οι Φτωχοί των Πόλεων...,* όπ. πριν (υπ. 72), σελ. 25. Ας σημειωθεί επίσης ότι ο Κιτροέφ υπολογίζει το ποσοστό παλιννόστησης των Ελλήνων μεταναστών σε περίπου 40%, γεγονός που δεν επηρρεάζει το επιχείρημα που παρατίθεται εδώ, αφού η παραμονή στις ΗΠΑ είχε διάρκεια δεκαετιών και η επιστροφή και πάλι δεν τροφοδοτούσε την ελληνική βιομηχανία, γεγονός ακόμη δυσκολότερο να εξηγηθεί με όρους «εμμονής στην αυτοαπασχόληση» αφού μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι επιστρέφοντες ήταν πλέον εκπαιδευμένοι εργάτες («τεχνικώς μορφωμένοι»).

να ενοχοποιηθούν οι «ελλειπείς τεχνικές γνώσεις» του εγχώριου εργατικού δυναμικού για την «υστέρηση της ελληνικής βιομηχανίας», όταν ακριβώς οι ίδιοι αγροτικής προέλευσης άνδρες, εκατοντάδες χιλιάδες από την Ελλάδα, πολλοί περισσότεροι από αλλού, μετατρέπονταν σε βιομηχανικούς εργάτες γύρω από τις αλυσίδες συναρμολόγησης των φορντικών εργοστασίων που στήνονταν στην απέναντι όχθη του Ατλαντικού κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Και είναι βέβαια δύσκολο να μιλήσει κανείς για «σπάνη εργατικού δυναμικού» όταν δεκάδες χιλιάδες άνδρες σε παραγωγική ηλικία αναγκάζονταν κάθε χρόνο, κάποιες φορές με εμφανή κρατική ενθάρρυνση και πάντως δίχως προσκόμματα από τη μεριά του ελληνικού κράτους, να εγκαταλείψουν τη χώρα για να γίνουν αντικείμενο εκμετάλλευσης κάπου αλλού.[79]

Αν όντως υπάρχουν ελλείψεις και «υστερήσεις» να εξηγηθούν και «ελληνικές ιδιομορφίες» να αναλυθούν, αυτές πολύ λιγότερο έχουν να κάνουν με την υποκειμενικότητα, τις ιδεολογίες ή τις τεχνικές γνώσεις των εργατών ή «των Ελλήνων» και πολύ περισσότερο με τις στρατηγικές επιλογές του ελληνικού κράτους και της ελληνικής αστικής τάξης. Αντί για «σπάνη εργατών», μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι ο ελληνικός καπιταλιστικός κοινωνικός σχηματισμός του γυρίσματος του αιώνα επέδειξε εσκεμμένη ολιγωρία στον σχεδιασμό και την επιστράτευση των μεθόδων που θα συγκρατούσαν τους αγρότες στο εσωτερικό και θα τους μετέτρεπαν σε εργατική δύναμη προς εκμετάλλευση από την εγχώρια βιομηχανία. Αντί για «έλλειψη τεχνικά μορφωμένων εργατών», μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η ελληνική βιομηχανική αστική τάξη δεν θέλησε, δεν μπόρεσε ή δεν θεώρησε συμφέρον να οικειοποιηθεί το τεϊλορικό - φορντικό τεχνοπολιτικό άλμα που πραγματοποιούνταν αλλού στον πλανήτη από το 1880 έως το 1920 και το οποίο, όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, κετέστησε εφικτή την παραγωγική χρησιμοποίηση μεταναστών αγροτικής προέλευσης στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις των Ηνωμένων Πολιτειών. Αντί για όλα αυτά, στην ίδια περίοδο, το ελληνικό κράτος διευκόλυνε και υποστήριξε την μετανάστευση εκατοντάδων χιλιάδων ανδρών και γυναικών σε παραγωγική ηλικία ώστε να γίνουν αντικείμενο εκμετάλλευσης αλλού. Το γεγονός της μετανάστευσης αντιστρέφει όλη την σχετική επιχειρηματολογία και γεννά νέα ερωτήματα και είναι αυτά ακριβώς τα ερωτήματα που θα μας απασχολήσουν σε επόμενες ενότητες.

Στα όσα αφορούν την παρούσα ενότητα από την άλλη, δεν μπορούμε να γνωρίζουμε κατά πόσον οι πρωτοπόροι της ιστορίας της ελληνικής βιομηχανίας είχαν υπ' όψη το πρόβλημα που έθετε η μετανάστευση στις αιτιολογήσεις τους περί υστέρησης της ελληνικής βιομηχανίας. Το σίγουρο πάντως είναι ότι και αν είχαν υπ' όψη το πρόβλημα, δεν το άφηναν

[79] Σύμφωνα με τον Αντώνη Λιάκο, που αναφέρεται στα χρόνια που ακολούθησαν την απαγόρευση του 1922, «η ελευθερία της μετανάστευσης ήταν μια ιδέα που καλλιεργούνταν συστηματικά στην Ελλάδα, σχεδόν σαν πανάκεια». Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 70), σελ. 232.

να φανεί. Σύμφωνα με τον Ξενοφώντα Ζολώτα για παράδειγμα, η μετανάστευση «απετέλει εθνικόν κίνδυνον (...) διότι αύτη ως ήτο φυσικόν, απερρόφα ακριβώς τα ζωτικότερα και μάλλον πιο ικανά προς εργασίας στοιχεία της χώρας, τους άρρενας από 15 μέχρι 35 ετών».[80] Ταυτόχρονα, σε μια ενδιαφέρουσα αντιστροφή των ισχυρισμών περί «σπάνης εργατικού δυναμικού», η μετανάστευση αποτελούσε απόδειξη του γεγονότος της υπερπροσφοράς «αμορφώτων εργατών». Το σχετικό επιχείρημα του Ζολώτα ηχεί λογικότερο από τα αντίστοιχα της δεκαετίας του '80: «καθόσον είναι φυσικόν ότι οι μετανάσται προ της αποδημίας αυτών θα εζήτησαν βεβαίως πόρον ζωής εν τη πατρίδι αυτών, μη ευρόντες δε τοιούτον συνεπεία ακριβώς της μεγάλης προσφοράς εργατικών χειρών, μετηνάστευσαν εις το εξωτερικόν, όπου εγκατεστάθησαν είτε ως εργάται εργοστασίων και κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών είτε και εις άλλα επαγγέλματα».[81] Μάλιστα, στον νέο τους τόπο διαμονής, «έφθασαν ταχέως εις παραγωγικότητα τους ξένους συναδέλφους των, εν πολλοίς δε και υπερτέρησαν αυτούς», πράγμα που αποδεικνύει ότι τελικά η μικρή παραγωγικότητα της εργασίας «δεν οφείλεται εις την ειδικήν (...) σωματικήν και ψυχικήν διάπλασιν [του έλληνος εργάτου]».[82]

Και πάλι πάντως, το συνολικό αποτέλεσμα ηχεί αντιφατικό. Όταν ο Ζολώτας αναζητά τις ρίζες των προβλημάτων της ελληνικής βιομηχανίας στην εργατική κινητικότητα, ο Έλληνας εργάτης παρουσιάζεται δέσμιος του ελληνικού δαιμονίου, άρα παθολογικά επιπόλαιος, ανίκανος να προσηλωθεί σε μία βιομηχανική εργασία και να δρέψει τα ωφέλη της προσήλωσής του. Όταν ο Ζολώτας αναφέρεται στη μετανάστευση, ο ίδιος εργάτης απελευθερώνεται από τις επιδράσεις του ελληνικού δαιμονίου, ενσαρκώνει το πρόβλημα της «υπερπροσφοράς εργατικών χεριών», μεταναστεύει υποχρεωτικά και τελικά μετατρέπεται «ταχέως» σε κανονικό βιομηχανικό εργάτη χάρη στην αγαθή επίδραση της «συστηματικής τεχνικής μορφώσεως» και των «καλλιτέρων όρων διατροφής» που συναντούνται «εις την αλλοδαπήν» και καλό θα ήταν να αναπαραχθούν και στην Ελλάδα.

Η ελληνική ιστοριογραφία της βιομηχανίας που γράφτηκε μετά το 1974, επίσης προσπάθησε να εντάξει στις αφηγήσεις της το μεταναστευτικό φαινόμενο, αν και με τρόπους μάλλον επισφαλείς. Σύμφωνα με τη Χριστίνα Αγριαντώνη, η αναγκαστική προλεταριοποίηση των Ελλήνων μεταναστών δεν τροφοδότησε την ελληνική βιομηχανία με εργατικό δυναμικό γιατί «οι άνθρωποι προτιμούν να ξενιτεύονται για να κάνουν τις πιο άχαρες δουλειές, παρά να 'προλεταριοποιούνται' στον δικό τους τόπο».[83] Σύμφωνα με τον Γιώργο Δερτιλή, δεν είναι

---

[80] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 26.

[81] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 63-64.

[82] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 80.

[83] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 211.

αντιφατικό από τη μια η ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας να παρακωλύεται από «σπάνη εργατικών χεριών» και από την άλλη η ανάπτυξη της αμερικανικής βιομηχανίας να τροφοδοτείται, μεταξύ άλλων, από πληθώρα ελληνικών εργατικών χεριών. Αντιθέτως τα δύο φαινόμενα συνεργάζονται: «η μεγάλη υπερατλαντική μετανάστευση [μετά το 1900] ήλθε πάλι να ενισχύσει τις στενότητες της αγοράς».[84] Ο Κωνσταντίνος Τσουκαλάς, τέλος, σε μία από τις πρώτες και περισσότερο επιδραστικές προσπάθειες της ελληνικής ιστοριογραφίας να αναμετρηθεί με το ζήτημα, αποφεύγει εντελώς να αντιμετωπίσει την άβολη συνύπαρξη της μαζικής μετανάστευσης με την «καθυστέρηση» της ελληνικής βιομηχανίας. Κατά τη γνώμη του, η πλειοψηφία των Ελλήνων μεταναστών στις ΗΠΑ των αρχών του αιώνα «μέσα σε λίγα χρόνια μεταβάλλει την ταξική της κατάσταση και εντάσσεται μαζικά σε μικροαστικές λειτουργίες». Τα αίτια για αυτό το κατόρθωμα πρέπει να αναζητηθούν στο «βασικό ιδεολογικό τους πλεονέκτημα» σε σχέση με τους υπόλοιπους μετανάστες, δηλαδή τη «δυνάμει κινητικότητα προς όλες τις κατευθύνσεις» που δεν έλειψε ποτέ από τις «αταβιστικές ιδεολογικές καταβολές του Έλληνα αγρότη». Λογικά λοιπόν μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τέτοιοι άνθρωποι εύκολα θα απέφευγαν να δουλέψουν στην ελληνική βιομηχανία, όπως τελικά απέφυγαν να δουλέψουν και στην αμερικανική, οπότε και η «στενότητα» της ελληνικής αγοράς εργασίας διασώζεται. Ο Τσουκαλάς φτάνει την ελληνική «εμμονή στην αυτοαπασχόληση» στα άκρα, τη βρίσκει να λειτουργεί επιτυχώς και στην απέναντι πλευρά του Ατλαντικού και με αυτή την έννοια είναι ο πιο συνεπής υποστηρικτής της. Το μοναδικό πρόβλημα που απομένει είναι ότι παρά τη θεαματική κοινωνική ανέλιξη των Ελλήνων μεταναστών, ο Τσουκαλάς υπολογίζει τα ποσοστά παλιννόστησής τους στο 61%, γεγονός για την εξήγηση του οποίου «επιβάλλεται να ανατρέξει κανείς σε ιδεολογικούς παράγοντες», μια ανάγκη που εμφανίζεται συχνά στο συγκεκριμένο βιβλίο.[85]

Για να συνοψίσουμε, η ελληνική ιστοριογραφία που γράφτηκε μετά το 1975, σε πολλές περιπτώσεις προσπάθησε να εξηγήσει το ζήτημα της «καθυστερημένης εκβιομηχάνισης» με βάση την ποιότητα, την ποσότητα και τα ιδεολογικά χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα. Οι σχετικές προσπάθειες περιστράφηκαν σε πολλές περιπτώσεις γύρω από την κυριαρχία της μικροϊδιοκτησίας στο υλικό πεδίο και γύρω από την εμμονή στο «ιδεώδες της αυτοαπασχόλησης» στο ιδεολογικό

---

[84] Όπου ως «αγορά» εννοείται τόσο η εσωτερική αγορά των προϊόντων της ελληνικής βιομηχανίας, όσο και η αγορά εργασίας, αμφότερες εκ των οποίων χαρακτηρίζονται από «στενότητα» αποτελώντας αιτίες της καθυστέρησης της ελληνικής βιομηχανίας. Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 682. Είναι ενδιαφέρον που ο Ζολώτας χρησιμοποιεί το ίδιο επιχείρημα με τους μεταγενέστερους ιστορικούς για να τεκμηριώσει την «υπερπροσφορά» αντί για τη «σπάνη» της εργασίας.

[85] Κωνσταντίνος Τσουκαλάς, *Εξάρτηση και Αναπαραγωγή: Ο Κοινωνικός Ρόλος των Εκπαιδευτικών Μηχανισμών στην Ελλάδα, 1830-1922,* Θεμέλιο, 2006, (Α' Έκδοση, 1975), σελ. 156-157, 150. Για τα ποσοστά παλιννόστησης και τη σχέση τους με το επιχείρημα που παρουσιάζεται εδώ, δες υποσημείωση 78.

πεδίο. Ειδικά όσον αφορά το πεδίο της ιδεολογίας, αυτό που αναπαράγεται είναι κατά κύριο λόγο στερεοτυπικές περιγραφές των ιδεολογικών αποσκευών «του Έλληνα», είτε πρόκειται για το «εμπορικό και επιχειρηματικό πνεύμα» του, είτε για την πεισματική αποφυγή εκ μέρους του των εξαρτημένων σχέσεων εργασίας. Όμως αυτού του είδους οι προσπάθειες πάσχουν από πειστικότητα, ειδικά όταν έρχονται σε αντιπαράθεση με το φαινόμενο της μαζικής μετανάστευσης εργασίας από την Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα.

Είναι βέβαια γεγονός ότι οι εξηγήσεις που αφορούν την ποιότητα και την ποσότητα του ελληνικού εργατικού δυναμικού δεν είναι οι μοναδικές που προσφέρονται. Οι ίδιοι ιστορικοί και μελετητές που αναφέρθηκαν μέχρι τώρα έχουν προσφέρει και άλλες εξηγήσεις της «καθυστερημένης ανάπτυξης της βιομηχανίας στην Ελλάδα». Ο Γεώργιος Χαριτάκης για παράδειγμα, όπως είδαμε παραπάνω, εντόπιζε την καθυστέρηση της βιομηχανίας και στη «λαιλαπώδη περίοδον» που ακολούθησε την ίδρυση του ελληνικού κράτους:

> ο ελληνισμός διεκαίετο από βαθύτατον πόθον να ίδη πραγματοποιούμενα τα εθνικά του ιδανικά [και] είναι λαός νότιος, θερμόαιμος, φαντασιώδης και ευέξαπτος [...] επομένως αι περιπέτιαι της εξελίξεως του Ανατολικού Ζητήματος εξήπτον εκάστοτε την νευρικότηταν και την φαντασίαν του λαού, έφερον αυτόν εκάστοτε από των εξάρσεων του ενθουσιασμού και των ελπίδων εις το βάραθρον της απογοητεύσεως και καθίστων αυτόν αδιάφορον προς την εσωτερικήν πολιτικήν και οικονομικήν αναδιοργάνωσιν και ανίκανον δια την διεξαγωγήν του βραδέως και δυσχερούς έργου της οικονομικής ανασυντάξεως.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τον Χαριτάκη, αυτές οι εθνικές περιπέτειες δεν ήταν μονοσήμαντα βλαβερές για την οικονομική δραστηριότητα. Αντιθέτως, υπήρξαν και ωφέλιμες, αφού εξαιτίας τους το ελληνικό κράτος αναγκαζόταν να αναλάβει «δυσαναλόγους προς την οικονομικήν του αντοχήν δαπάνας» και δανειζόταν, προφανώς καθόλη τη διάρκεια της περιόδου από την ίδρυση του έως το 1927, ικανά ποσά «εκ του εξωτερικού και εκ των ιδίων υπηκόων».[86] Σε αυτό το σημείο μπορούμε να εντοπίσουμε μια προσπάθεια εξήγησης της «κακοδαιμονίας» της ελληνικής βιομηχανίας πολύ πιο συνεκτική από όσες προηγήθηκαν. Από τη μια γιατί αν υπάρχει κάποιος του οποίου η έξαψη με αλλότρια έργα μπορεί να καθυστερήσει την εκβιομηχάνιση, αυτός δεν είναι βέβαια «ο ελληνικός λαός», αλλά οι Έλληνες κεφαλαιούχοι και πολιτικοί ιθύνοντες, που σε πολλές περιπτώσεις ταυτίζονταν μεταξύ τους.[87] Από την άλλη, γιατί βρίσκουμε εδώ έναν λόγο για τον οποίο τα χρήματα των

[86] Γεώργιος Χαριτάκης, *Η Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 51), σελ. 75.

[87] Η Αλίκη Βαξεβάνογλου έχει επισημάνει τη «σύγχυση ανάμεσα στο γενικό (εθνική οικονομία) και στο πραγματικό (ιδιωτικά συμφέροντα)», καθώς και τη «συσσώρευση πολλών εξουσιών σε έναν περιορισμένο αριθμό προσώπων» που χαρακτηρίζουν τη σχέση μεταξύ ελλήνων κεφαλαιούχων και

Ελλήνων κεφαλαιούχων δεν επενδύονταν σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις αλλά στην «κερδοσκοπία» και στο «καταφύγιο των κρατικών χρεογράφων», όπως επισημαίνει η Χριστίνα Αγριαντώνη.[88] Πράγματι, όπως έχει υποστηρίξει ο Γιώργος Δερτιλής, το χρήμα στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα έβρισκε πολλούς δρόμους για να επενδυθεί και οι πλέον προσοδοφόροι από αυτούς τους τρόπους δεν είχαν να κάνουν με τη βιομηχανία, αλλά με τα ομόλογα του δημοσίου είτε ελληνικά είτε όχι, καθώς και με «το εμπόριο, τη θάλασσα, το χρηματιστήριο».[89] Αυτό βέβαια που λείπει σε τέτοιες περιπτώσεις είναι η άμεση σύνδεση των πολεμικών περιπετειών του ελληνικού κράτους με το είδος των προσοδοφόρων τοποθετήσεων του ελληνικού κεφαλαίου. Και όμως, όπως είδαμε παραπάνω, ο Γεώργιος Χαριτάκης συνέδεε άμεσα την αποδοτικότητα των ομολόγων του ελληνικού δημοσίου, τόσο με το «Ανατολικό Ζήτημα», όσο και με την κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας· οι πολεμικές περιπέτειες προκαλούσαν υπέρογκες κρατικές δαπάνες που καλύπτονταν με δανεισμό «εκ του εξωτερικού και εκ των ιδίων υπηκόων» προς όφελος «του ελληνισμού». Εξάλλου, αν διαβάσουμε προσεκτικά, θα δούμε ότι ακόμη και τα επιτυχημένα ελληνικά βιομηχανικά εγχειρήματα, όταν υπήρξαν, ήταν επιτυχημένα γιατί κατόρθωναν να συνδέσουν τις τύχες τους με τις πολεμικές περιπέτειες που προέκυπταν από την εμπλοκή του ελληνικού κράτους στο Ανατολικό Ζήτημα, όπως «η κλωστοϋφαντουργία της πρωτεύουσας» που διένυσε περίοδο ευημερίας ανταποκρινόμενη στις ανάγκες του ελληνικού στρατού το 1880, αντιμετώπισε την κρίση της δεκατίας του 1890 με χρεοκοπίες και συγχωνεύεις για να πάρει τελικά «παράταση ζωής» χάρη στις πολεμικές εμπλοκές της δεκαετίας του 1910.[90]

Με άλλα λόγια, η διαρκής πολεμική εμπλοκή του ελληνικού κράτους με το «Ανατολικό Ζήτημα» μπορεί να αποτελέσει αιτιολόγηση της «κακοδαιμονίας» της ελληνικής βιομηχανίας πολύ πιο πειστική και πολύ πιο συνεκτική απ' ό,τι η προσφυγή στα ιδεολογικά ή γνωσιολογικά χαρακτηριστικά του «Έλληνα εργάτη». Παρόλ' αυτά, η ελληνική ιστοριογραφία, ενώ έχει υπ' όψη της τη συγκεκριμένη αιτιολόγηση, δεν την επιχειρεί παρά διακριτικά και σπανίως και αυτό στην καλύτερη των περιπτώσεων. Τα αίτια αυτής της ιστοριογραφικής συμπεριφοράς θα μας απασχολήσουν στην επόμενη ενότητα.

ελληνικού κράτους. Αλίκη Βαξεβάνογλου, *Οι Έλληνες Κεφαλαιούχοι, 1900-1940, Κοινωνική και Οικονομική Προσέγγιση,* Θεμέλιο, 1994, σελ. 275.

[88] Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 373.

[89] Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 725.

[90] Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους,* οπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β', σελ. 693, 727. Για την άνθηση της κλωστοϋφαντουργίας του Πειραιά από το 1877 έως το 1882, που περιελάμβανε διπλασιασμό των αργαλειών και αύξηση του εργατικού προσωπικού κατά 700 εργάτες, Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 351.

4.3.3. Η διαρκής κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας:

Ενα ιστοριογραφικό πρόβλημα.

Σύμφωνα με μια ιστοριογραφική διάκριση που έχει προταθεί κατά καιρούς από Έλληνες ιστορικούς που έχουν ασχοληθεί με την ελληνική ιστοριογραφία, το ερώτημα που μας απασχόλησε παραπάνω υπό τον γενικό τίτλο «η κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας» αποτελεί το βασικό ερώτημα της μίας από τις δύο βασικές κατευθύνσεις της ελληνικής οικονομικής ιστορίας του τελευταίου τέταρτου του αιώνα.[91] Αυτή η τάση αναπτύχθηκε κατά κύριο λόγο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ’80, με την αρχειακή και οικονομική υποστήριξη της Εθνικής και της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος και υπό την καθοριστική επίδραση του Γιώργου Δερτιλή που «θεσμικά διηύθυνε τα προγράμματα ιστορίας της Εθνικής και της Εμπορικής Τράπεζας».[92]

Ο Λιάκος εντοπίζει το βασικό ερώτημα αυτής της δεύτερης κατεύθυνσης της οικονομικής ιστορίας για να το αντιμετωπίσει κριτικά. Κατά τη γνώμη του, η συγκεκριμένη ιστοριογραφική τάση παρήγαγε ένα «σχήμα ερμηνείας της ελληνικής ιστορίας από την Τουρκοκρατία ως το τέλος του εικοστού αιώνα» το οποίο είναι «τυπικό μιας ιστορίας απουσιών». Το συγκεκριμένο σχήμα τείνει να συγκρίνει την ελληνική ιστορία με τις «πρότυπες» ιστορικές εξελίξεις που απαντώνται σε περιπτώσεις διαφορετικών κοινωνικών σχηματισμών και να αντιμετωπίζει τον ελληνικό κοινωνικό σχηματισμό ως κάποιου είδους «κακέκτυπο» το οποίο πρέπει διαρκώς να αναμετράται με το «πρότυπο» και μάλιστα χρησιμοποιώντας «τους όρους, τις μεθόδους και το υπόρρητο αξιακό σύστημα του προτύπου», συνεπώς να κρίνεται διαρκώς ανεπαρκές. Ακόμη χειρότερα, αυτού του είδους η ιστορία απουσιών, τελικά δεν χαρακτηρίζει μόνο την οικονομική ιστορία της δεκαετίας του ’80, αλλά το σύνολο των «τριών μεγάλων ρευμάτων» της ελληνικής ιστοριογραφίας του τελευταίου τέταρτου του εικοστού αιώνα, δηλαδή τόσο την οικονομική ιστορία, όσο και την πολιτική ιστορία και την ιστορία του Διαφωτισμού. Και στις τρεις περιπτώσεις το γενικότερο

---

[91] Αντώνης Λιάκος, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία το Τελευταίο Τέταρτο του Εικοστού Αιώνα», *Σύγχρονα Θέματα,* νο. 76-77, 2001, σελ. 81· Το ίδιο περιεχόμενο περιλαμβάνεται στο Antonis Liakos, «Modern Greek Historiography, 1974-2000», στο Ulf Brunbauer (ed.), *(Re)Writing History, Historiography in Southeast Europe after Socialism*, LIT Verlag, 2004, σελ. 351-378. Άλλα ιστοριογραφικά άρθρα του ίδιου, όπου αρκετές από τις ιδέες των μεταγενέστερων άρθρων παρουσιάζονται με πιο διστακτικές διατυπώσεις είναι τα Αντώνης Λιάκος, «Περί Λαϊκισμού», *Τα Ιστορικά,* Τόμος 6, Τεύχος 10, Ιούνιος 1989, σελ. 13-28 και Αντώνης Λιάκος, «Η Ιστοριογραφία του Εργατικού Κινήματος: Σημειώσεις για μια Επισκόπηση», *Σύγχρονα Θέματα,* νο. 35-36-37, Δεκέμβριος 1988, σελ. 161-170. Παρόμοια κατηγοριοποίηση με τον Λιάκο προτείνεται στο Konstantinos Chatzis & Georgia Mavrogonatou, «From Structure to Agency and ‘Cross-national History? Some Thoughts Regarding Post-1974 Greek Historiography», *Contemporary European History*, vol. 19, no. 2, 2010, σελ. 151-168.

[92] Αντώνης Λιάκος, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία...», όπ. πριν (υπ. 91), σελ. 82.

ερώτημα είναι κοινό: «γιατί η Ελλάδα δεν εξελίχθηκε όπως οι άλλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης;».[93]

Κατά τη γνώμη του Λιάκου, εκείνο που αντηχεί, τόσο μέσω του ερωτήματος περί ελλειπούς εκβιομηχάνισης, όσο και μέσω των συναφών ερωτημάτων περί απουσιών και ιδιομορφιών που χαρακτηρίζουν τα άλλα δύο βασικά ρεύματα της ελληνικής ιστοριογραφίας, είναι μια θέση λιγότερο ιστοριογραφική και περισσότερο πολιτική. Στην πραγματικότητα πρόκειται για το βασικό δίλημμα που αντιμετωπίζει η ελληνική κοινωνία: «παράδοση ή εξευρωπαϊσμός; αδράνεια ή εκσυγχρονισμός;», με την απάντηση να τείνει προς το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος. Καθώς μάλιστα η αρχή της μεταπολίτευσης και ειδικά η δεκαετία του ’80 ήταν εποχή πολιτικής αισιοδοξίας και κοινωνικών σχεδιασμών, τα συγκεκριμένα ερωτήματα έτειναν να ξεκινούν από τις «προκλήσεις του παρόντος» και να αναφέρονται αναδρομικά στο παρελθόν. Οι κίνδυνοι που προέκυπταν από μια τέτοια προσέγγιση ήταν μεγάλοι, το ίδιο όμως ήταν και οι δυνατότητες. Από τη μια τα εργαλεία της ιστοριογραφικής συζήτησης, όπως η «ελλειπής εκβιομηχάνιση», το «πελατειακό σύστημα» και ο «εκσυγχρονισμός» μπορούσαν να μεταβληθούν σε πολιτικούς όρους και να καθορίσουν πολιτικές συζητήσεις, προσδίδοντας στην ιστοριογραφία σημαντικές πολιτικές δυνατότητες που έγιναν αντικείμενο εκμετάλλευσης, αφου στη δεκαετία του ’80 «γνώση και εξουσία βρήκαν τρόπο να συναρμοστούν». Από την άλλη όμως, τα ίδια εργαλεία μπορούσαν να μεταβληθούν σε «κοινούς τόπους, οι οποίοι με την πολυχρησία αδειάζουν από το περιεχόμενό τους και μεταπίπτουν στην κατηγορία μικρών ή μεγάλων μύθων».[94]

Στα όσα προηγήθηκαν αναφερθήκαμε σε ορισμένους από αυτούς τους μύθους-εργαλεία. Συγκεκριμένα, αναφερθήκαμε στη σχεδόν αυταπόδεικτη ροπή των εργατών του μεσοπολέμου προς την αυτοαπασχόληση, στις ιδιόμορφες ιδεολογικές τους αποσκευές, στη μικρή ιδιοκτησία και τις αυτονόητες επιδράσεις της, στις ελλειπείς τεχνικές γνώσεις του ελληνικού εργατικού δυναμικού του γυρίσματος του αιώνα και στη στενότητα της αγοράς εργασίας. Διαπιστώσαμε ότι τόσο αυτά τα εργαλεία, όσο και τα ερωτήματα περί «απουσιών» είναι πολύ παλιότερα από τη δεκαετία του ’80, δίχως αυτό να στερεί από τη γνώμη του Λιάκου την εγκυρότητά της, αντιθέτως υποδεικνύοντας ότι το δίλημμα «παράδοση ή εκσυγχρονισμός» επανέρχεται με επιμονή σε διάφορες συγκυρίες και είναι αυτό που βρίσκεται στη βάση των εργασιών του Ζολώτα και του Χαριτάκη. Όσο για την εγκυρότητα που διατήρησαν οι διαπιστώσεις του Λιάκου ακόμη και χρόνια μετά την διατύπωσή τους, αρκεί να προστρέξουμε στον τρόπο με τον οποίο οι Χατζής και Μαυρογόνατου συνόψισαν σε ένα

---

[93] Αντώνης Λιάκος, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία...», όπ. πριν (υπ. 91), σελ. 82.

[94] Τα αποσπάσματα στο Αντώνης Λιάκος, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία...», όπ. πριν (υπ. 91), σελ. 74 και 80 αντίστοιχα. Για τον «εκσυγχρονισμό» μπορεί να δει κανείς το Αντώνης Λιάκος, «Περί Λαϊκισμού», όπ. πριν, (υπ. 91).

άρθρο του 2010 τις αιτιολογήσεις που έχουν κατά καιρούς προταθεί σχετικά με την καθυστέρηση της ελληνικής βιομηχανίας. Σύμφωνα με αυτή τη σύνοψη, «οι αναλύσεις [σχετικά με την υστέρηση της ελληνικής βιομηχανίας] οδήγησαν σε δύο βασικά συμπεράσματα»:

> Κατά πρώτον η καθυστέρηση της εκβιομηχάνισης ήταν το αποτέλεσμα μιας περιορισμένης αγοράς εργασίας και του υψηλού κόστους λειτουργίας, της απουσίας κρατικών δανείων προς τη βιομηχανία, των τραπεζικών στρατηγικών, της περιορισμένης εσωτερικής αγοράς, καθώς και του ρόλου τόσο του ντόπιου κεφαλαίου όσο και του κεφαλαίου της ελληνικής διασποράς, τα μέλη της οποίας σπανίως επένδυαν στη βιομηχανία. Το δεύτερο συμπέρασμα τόνιζε την απουσία μιας ευμεγέθους εργατικής τάξης με τη μορφή που αυτή πήρε στα μεγάλα ευρωπαϊκά κράτη. Η εξήγηση αυτής της απουσίας έδινε έμφαση στην κυριαρχία της μικρής έγγειας ιδιοκτησίας η οποία ενισχύθηκε περαιτέρω μέσω της αναδιανομής της γης που πραγματοποίησε το ελληνικό κράτος το 1871, καθώς και έπειτα από τους ελληνο-τουρκικούς πολέμους της περιόδου 1912-22 - αναδιανομή της γης η οποία επίσης απέτρεψε τη μαζική μετανάστευση από τις αγροτικές προς τις αστικές περιοχές.[95]

Οπωσδήποτε, η απουσία τραπεζικών και κρατικών δανείων, καθώς και η απουσία επενδύσεων από τη μεριά των κεφαλαιούχων, δεν προωθούσαν την ανάπτυξη μιας ελληνικής βιομηχανίας. Και προφανώς πρόκειται για ιστορικά γεγονότα. Από την άλλη όμως, με ποια λογική μπορεί κανείς να τα θεωρήσει αυτοτελή αίτια; Αν το κράτος, οι κεφαλαιούχοι και οι τράπεζες ακολουθούν μια συγκεκριμένη «στρατηγική», δεν πρέπει και αυτοί με τη σειρά τους να έχουν τους λόγους τους; Και όμως, όπως είδαμε παραπάνω, αυτοί οι λόγοι της ροπής του χρήματος προς την «κερδοσκοπία» (δηλαδή τα κρατικά ομόλογα και το χρηματιστήριο), το εμπόριο και εν πάσει περιπτώσει ουδέποτε προς την βιομηχανία, σπανίως έως ποτέ χρειάζεται να εξηγηθούν· τα αίτια των κρατικών, κεφαλαιακών και τραπεζικών στρατηγικών αφήνονται να αιωρούνται κάπου μέσα στις ευρύτερες παραδοχές περί «υστέρησης», «εξάρτησης», «παρασιτισμού» και «πελατειακής φύσης του κράτους», που εν τω μεταξύ έχουν μετατραπεί στους κατά Λιάκο «κοινούς τόπους».

Αλλά το συγκεκριμένο απόσπασμα παρατέθηκε και για επιπλέον λόγους: ο πρώτος λόγος είναι γιατί μας δείχνει το ειδικό βάρος των εξηγήσεων που έχουν να κάνουν με τη φύση της ελληνικής εργατικής τάξης και με την επίδραση της μικρής ιδιοκτησίας· όπως εύκολα παρατηρούμε, οι μισοί και παραπάνω λόγοι της υστέρησης της ελληνικής

[95] Konstantinos Chatzis & Georgia Mavrogonatou, «From Structure to Agency...», όπ. πριν (υπ. 91), σελ. 155.

βιομηχανίας έχουν να κάνουν με την εργατική τάξη ή καλύτερα με την απουσία της. Ο δεύτερος λόγος είναι γιατί μας δείχνει τους κινδύνους της αναπαραγωγής των εργαλείων-μύθων· εδώ «η μαζική μετανάστευση από τις αγροτικές προς τις αστικές περιοχές», όχι μόνο δεν χρήζει εξήγησης, αλλά δεν υπάρχει καν - αποτρέπεται όλωσδιόλου από την «αναδιανομή της γης», ενώ όπως είδαμε, στην πραγματικότητα όχι μόνο υπήρξε μετανάστευση, αλλά ένα μεγάλο μέρος της κατευθύνθηκε προς τις «αστικές περιοχές», όχι της Ελλάδας, αλλά των Ηνωμένων Πολιτειών. Ο τρίτος λόγος είναι γιατί το απόσπασμα αφήνει να φανεί καθαρά το τελικό αποτέλεσμα και μαζί η αχίλλειος πτέρνα αυτού του είδους της ιστοριογραφίας των απουσιών. Αυτή βρίσκεται στο γενικό συμπέρασμα σύμφωνα με το οποίο στην Ελλάδα δεν υπήρξε άξια λόγου εργατική τάξη ή, για να είμαστε προσεκτικοί, δεν υπήρχε εργατική τάξη «με τη μορφή που αυτή πήρε στα μεγάλα ευρωπαϊκά κράτη». Πράγματι, το τελικό αποτέλεσμα της συζήτησης περί απουσίας εκβιομηχάνισης είναι μια εικόνα έλλειψης ταξικών συγκρούσεων, ταξικής συνεργασίας και εργατικής ευπείθειας η οποία όπως είδαμε έχει τις ρίζες της στην ακαδημαϊκή παραγωγή της δεκαετίας του ’20, πολλές φορές έρχεται σε αντίθεση με τις πηγές, κυρίως όμως αδυνατεί να εξηγήσει τις μεγάλης διάρκειας και έντασης ρήξεις που χαρακτηρίζουν την ελληνική ιστορία του πρώτου μισού του εικοστού αιώνα.[96]

Οπωσδήποτε το αρχικό θέμα μας δεν ήταν η εξήγηση αυτών των ρήξεων, πόσο μάλλον του συνόλου της ελληνικής ιστορίας. Οι στόχοι μας, όπως τους σημειώσαμε εξαρχής, ήταν πολύ μικρότερου βεληνεκούς: η χρήση της ιστορίας της τεχνολογίας προκειμένου να συνεισφέρουμε σε συγκεκριμένα ερωτήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας. Και όμως, τα ερωτήματα και οι απαντήσεις της ελληνικής ιστοριογραφίας τελικά αποδεικνύονται τόσο ιδιόμορφα που οι εκ πρώτης όψεως μικρού βεληνεκούς στόχοι μας τείνουν να μας φέρουν σε ένα σημείο διασταύρωσης της ιστορίας των μηχανικών με την ιστορία της βιομηχανίας και την ιστορία της εργασίας στην Ελλάδα στο πρώτο μισό του εικοστού αιώνα. Είναι για αυτό τον λόγο που μέχρι τώρα ασχοληθήκαμε με την ιστοριογραφία των μηχανικών και της βιομηχανίας. Και είναι για αυτό τον λόγο που στα παρακάτω θα ασχοληθούμε σύντομα με την ιστοριογραφία της εργατικής τάξης στην Ελλάδα.

---

[96] Σύμφωνα με τον Λιάκο, η διαφύλαξη αυτού του τελικού αποτελέσματος είναι η βασική αιτία που η ελληνική ιστοριογραφία της εργασίας δεν βρήκε πρόθυμο ακροατήριο. «Τα ιστορικά περιοδικά δεν καταδέχτηκαν ούτε να παρουσιάσουν» τις μελέτες σχετικά με την ελληνική εργατική τάξη που εκδόθηκαν την δεκαετία του ’90. Αντώνης Λιάκος, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία...», όπ. πριν (υπ. 91), σελ. 85.

4.3. Η ανύπαρκτη τάξη

4.3.1. Από την «καπιταλιστική περιφέρεια» στην «ηθική οικονομία»:
η ελληνική ιστοριογραφία της εργασίας.

Το 1900, τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα μέλη του «Αναρχικού Ομίλου Πύργου» είχαν αποτρέψει την παρουσία τους στο «Διεθνές Εργατικό Επαναστατικό Συνέδριο» που θα διεξαγόταν στο Παρίσι. Παρόλ' αυτά, φαίνεται πως οι αναρχικοί του Πύργου αποφάσισαν να προσπαθήσουν να εξηγήσουν στους ομοϊδεάτες τους την κατάσταση στην Ελλάδα, έστω γραπτώς:

> Πρέπει να σημειωθεί ότι εδώ δεν υπάρχει εργατικό σωματείο εξαιτίας που δεν υπάρχει βιομηχανία. Δεν καλλιεργούν παρά κορινθιακή σταφίδα και οι εργάτες που σκάφτουν και εργάζονται στ' αμπέλια δεν είναι απ' εδώ, αλλά έρχονται από τις ορεινές γειτονικές επαρχίες τρεις φορές το χρόνο, γι' αυτό εμποδιζόμαστε να διαδόσουμε τις ιδέες μας ανάμεσα σ' αυτούς, αρκούμενοι να τους σκορπάμε μόνο μπροσούρες. Εδώ δεν υπάρχουν μεγάλοι ιδιοχτήτες (τσιφλικάδες)· η μικρή ιδιοχτησία επικρατεί, καταχρεωμένη και πνιγμένη από το δράκο της τοκογλυφίας.[97]

Είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς τι κατάλαβαν οι Ευρωπαίοι αναρχικοί από αυτή την παράδοξη εικόνα. Από τη μια στον Πύργο του 1900, μπορεί να μην υπήρχε «βιομηχανία», υπήρχαν όμως παραγωγικές διαδικασίες (η σταφίδα) και «εργάτες» που εργάζονταν με εξαρτημένη σχέση εργασίας. Από την άλλη, τουλάχιστον κατά τη γνώμη των αναρχικών του Πύργου, εκείνοι οι «εργάτες» εργάζονταν δίχως εργοδότες. Αντί για βιομήχανους, ή έστω

[97] Η επιστολή δημοσιεύθηκε στους Les Temps Nouveaux του Παρισιού και διασώθηκε από τον Γιάνη Κορδάτο που παραθέτει εκτενή αποσπάσματα στο Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος με Βάση Άγνωστες Πηγές και Ανέκδοτα Αρχεία,* Μπουκουμάνης, 1972, (Α' Έκδοση 1931), σελ. 90-91. Εκτός από το βιβλίο του Κορδάτου που αποτελεί την πρώτη σχετική προσπάθεια, χρησιμοποιούμε και τα εξής από την εκτενή σχετική βιβλιογραφία: Γεώργιος Λεονταρίτης, *Το Ελληνικό Σοσιαλιστικό Κίνημα κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο,* Εξάντας, 1978, (Α' Έκδοση, 1976)· Γεώργιος Λεονταρίτης, «Το Ελληνικό Εργατικό Κίνημα και το Αστικό Κράτος, 1910-20», στο Θάνος Βερέμης & Οδυσσέας Δημητρακόπουλος (επ.), Μελετήματα Γύρω από τον Βενιζέλο και την Εποχή του, Φιλιππότης, 1980, σελ. 49-81· 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, 1993· Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη: Ηθική Οικονομία και Συλλογική Δράση στο Μεσοπόλεμο*, Νεφέλη, 2005· Κώστας Φουντανόπουλος, «Μισθωτή Εργασία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α1, σελ. 87-121· Κώστας Φουντανόπουλος, «Εργασία και Εργατικό Κίνημα στην Ελλάδα», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β1, σελ. 295-355· Philip Carabott (ed.), *Greek Society in the Making, 1863-1913: Realities, Symbols and Visions*, Ashgate, 1997·Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, Τεχνολογία και Φύλο στην Ελληνική Βιομηχανία: Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009·

«τσιφλικάδες», που οπωσδήποτε θα ηχούσαν κάπως οικείοι στους εξελιγμένους Γάλλους αναρχικούς, το μόνο που είχε να παραθέσει ο Πύργος ήταν η «μικρή ιδιοχτησία». Σαν να μην έφταναν αυτά, οι δίχως εργοδότη «εργάτες», δεν ήταν συνεχώς εργάτες· κατέφταναν τρεις φορές το χρόνο, δούλευαν, πληρώνονταν και αποχωρούσαν για τις απροσπέλαστες «γειτονικές ορεινές επαρχίες», όπου απασχολούνταν άγνωστο με τι έργα.

Οι αναρχικοί του Πύργου αντιμετώπιζαν τα προβλήματα μετάφρασης που έθετε η επικοινωνία τους με τη Γαλλία προσφεύγοντας σε εσκεμμένη αμφισημία. Οι «εργάτες» τους, μπορεί να ήταν η ίδια λέξη που χρησιμοποιούσαν και οι Γάλλοι αναρχικοί, πιθανότατα όμως, για τους αναρχικούς του Πύργου σήμαινε τον περιστασιακό εργάτη που και αυτός διαθέτει μια μικρή ιδιοκτησία, όπως χρησιμοποιείται ακόμη και σήμερα στην ελληνική επαρχία («Θα πάρω έναν εργάτη να μου κάνει ένα μεροκάματο»).[98] Οι «καπιταλίστες» (sic) τους από την άλλη, έπρεπε να αναζητηθούν μεταξύ των «τοκογλύφων» που έπνιγαν τη μικρή ιδιοκτησία στα χρέη και των κρατικών φοροεισπρακτόρων που αποτελείωναν τη δουλειά απαιτώντας όλο και περισσότερους φόρους για λογαριασμό ενός απόμακρου κράτους. Πράγματι, παρακάτω οι αναρχικοί του Πυργου εξηγούσαν στους Γάλλους ομοϊδεάτες τους ότι η βασική πολιτική τους δραστηριότητα είχε να κάνει με την οργάνωση, όχι των «εργατών», αλλά των μικρών ιδιοκτητών απέναντι «στο Κράτος και τους καπιταλιστές» η οποία πρόσφατα είχε καταλήξει σε εξέγερση, με μπροστάρηδες «παπάδες» και «ένοπλες γυναίκες», ενάντια «στους χωροφυλάκους και τους δικαστικούς κλητήρες» που προσπαθούσαν να εισπράξουν τους φόρους.[99]

Οι γνώμες που διατυπώθηκαν από την ελληνική ιστοριογραφία του δεύτερου μισού της δεκαετίας του ‘70 σχετικά με την ταξική δομή της ελληνικής κοινωνίας του 19ου αιώνα δεν ήταν πολύ διαφορετικές. Σύμφωνα με ιστορικούς και κοινωνικούς επιστήμονες όπως ο

[98] Ίσως μάλιστα να μην είναι υπερβολικό να υποθέσει κανείς ότι κάποιοι από τους αναρχικούς του Πύργου ανήκαν στους «μικροϊδιοχτήτες» που ενίοτε προσελάμβαναν τέτοιους εργάτες, εξ ου οι συμπάθειές τους προς τη «μικρή ιδιοχτησία» και οι αντιφατικές πολιτικές τους κατευθύνσεις. Για παράδειγμα, ένα «παλιό μέλος των αναρχικών του Πύργου», ο Βασίλης Θεοδωρίδης, το 1903 βρισκόταν στην Πάτρα και φαίνεται πως διέθετε την απαιτούμενη οικονομική επιφάνεια για να εκδίδει την εφημερίδα *Εσπέρα* που «υποστήριζε τις κινητοποιήσεις των σταφιδοκαλλιεργητών και ζητούσε από το κράτος να ενισχύσει την εθνική παραγωγή». Τελικά, το 1904 «κάλεσε τον βασιλιά να αναλάβει μόνος του την διακυβέρνηση της χώρας παραμερίζοντας τους πολιτικούς, φυλακίστηκε όμως ως υβριστής του επειδή απέδωσε ευθύνες για την κατάσταση και στον Γεώργιο»· σχετικά δες Νίκος Ποταμιάνος, «Δεξιά, Αριστερά, Γιακωβινισμός: Ο Ριζοσπαστισμός στα Χρόνια του Κινήματος στο Γουδί», *Τα Ιστορικά,*Τόμος 21, Τεύχος 40, Ιούνιος 2004, σελ. 129.

[99] Το όλο επεισόδιο προφανώς αποτελούσε επιμέρους τμήμα της αναταραχής που επικράτησε στις σταφιδοπαραγωγές περιοχές της Ελλάδας μετά το 1893. Σύμφωνα με την Καίτη Αρώνη-Τσίχλη αυτή η αναταραχή κακώς παρουσιάζεται στην ελληνική ιστοριογραφία ως εξέγερση των φτωχών αγροτών γεννημένη από την αναρχική επιρροή. Η Τσίχλη σημειώνει ότι αυτοί που είχαν την πολυτέλεια να παραμείνουν στις αγροτικές περιοχές μετά τη σταφιδική κρίση ήταν οι πιο εύποροι και ότι αυτοί κατείχαν την πολιτική ηγεμονία των διαμαρτυριών οι οποίες είχαν διαταξική σύνθεση και παρά τις εσωτερικές εντάσεις, εξέφραζαν τα ανάλογα αιτήματα, διαπίστωση που συνάδει με την περίπτωση του Θεοδωρίδη. Σχετικά δες Καίτη Αρώνη-Τσίχλη, «Αγροτικοί Αγώνες κατά τη Σταφιδική Κρίση, 1893-1905», *Τα Ιστορικά,* Τόμος 14, Τεύχος 26, Ιούνιος 1997, σελ. 87-102.

Κώστας Βεργόπουλος, ο Νίκος Μουζέλης και ο Κωνσταντίνος Τσουκαλάς, η κυριαρχία της μικρής ιδιοκτησίας στις ελληνικές αγροτικές περιοχές ήταν καθολική. Η προέλευση αυτού του τύπου ιδιοκτησίας της γης βρισκόταν στις συνθήκες σύστασης του ελληνικού κράτους και στις κρατικές επιλογές των επόμενων χρόνων, ειδικά στην «διανομή των εθνικών γαιών το 1871 από τον πρωθυπουργό Κουμουνδούρο» έπειτα από την οποία «οι περισσότεροι Έλληνες χωρικοί είχαν αποκτήσει κάποια έγγεια ιδιοκτησία».[100] Βέβαια, οι μικροϊδιοκτήτες γης της ελληνικής επαρχίας σταδιακά ήλθαν αντιμέτωποι με μια διαδικασία «εκχρηματισμού της αγροτικής οικονομίας», όχι όμως ως εργάτες και σίγουρα όχι μέσω του εργοδότη και του μισθού.[101] Το αποτέλεσμα αυτού του είδους των προσεγγίσεων ήταν μια κοινωνία της «καπιταλιστικής περιφέρειας» που ορισμένες φορές χαρακτηριζόταν «υπανάπτυκτη» και ορισμένες άλλες «παρασιτική» ή «προκαπιταλιστική», δίχως άξια λόγου εργατική τάξη και άρα δίχως ταξικές συγκρούσεις. Ακριβέστερα, αν υπήρχαν ταξικές ή γενικότερα κοινωνικές συγκρούσεις, αυτές ήταν μεταξύ μικροϊδιοκτητών και κράτους. Τα συμπεράσματα που προέκυπταν από αυτή την «εντελώς εξαιρετική ταξική συγκρότηση», έτειναν να επεκτείνονται για να χαρακτηρίσουν ολόκληρη την ιστορία του ελληνικού κράτους.[102]

---

[100] Νίκος Μουζέλης, *Νεοελληνική Κοινωνία: Όψεις Υπανάπτυξης,* Εξάντας, 1978, σελ. 35.

[101] Κατά τη γνώμη του Κωνσταντίνου Τσουκαλά για παράδειγμα, «οι φόροι, τα εμπορικά κυκλώματα και η τοκογλυφία επικουρικά, αποτελούν έτσι τις κύριες μορφές που συμπορεύονται με την αυξανόμενη ενσωμάτωση των ανεξάρτητων μικροκαλλιεργητών στο εκχρηματισμένο εμπορικό σύστημα»· Κωνσταντίνος Τσουκαλάς, *Εξάρτηση και Αναπαραγωγή...,*όπ. πριν (υπ. 85), σελ. 93. Αντίστοιχα για τον Μουζέλη το ζήτημα είναι να αναζητήσουμε τους «συγκεκριμένους εκείνους τρόπους με τους οποίους οι αγρότες δένονται με τους εμπόρους τους τοκογλύφους, τους τραπεζίτες, τις κρατικές υπηρεσίες κλπ»· σχετικά δες Νίκος Μουζέλης, *Νεοελληνική Κοινωνία: Όψεις Υπανάπτυξης...,* όπ. πριν (υπ. 100), σελ. 162. Ο Πέτρος Πιζάνιας έχει προσθέσει την κατασκευή δημοσίων έργων στις περιστασιακές απασχολήσεις των Ελλήνων αγροτών του 19ου αιώνα· παρόλ' αυτά σημειώνει ότι «ο αρχηγός της αγροτικής οικογένειας πουλά σε μια τοπική-εποχική αγορά εργασίας, όχι την εργατική του δύναμη, ως το μόνο μέσο που θα διέθετε για την εξασφάλιση της φυσικής του αναπαραγωγής, αλλά τον ελεύθερο χρόνο του (...). Με τέτοιες σχέσεις δεν μπορούμε να μιλάμε για καπιταλιστικού τύπου οικονομική σημασία του χρόνου». Τελικά, «οι σχέσεις εκμετάλλευσης που απορρέουν διαμορφώνονται μεταξύ του αγροτικού πληθυσμού και της οικονομικά κυρίαρχης τάξης, των εμπόρων-τοκογλύφων» και πάντως «η απόσπαση του αγροτικού πλεονάσματος στον τόπο της παραγωγής του γινόταν χωρίς τη μεσολάβηση των σχέσεων της αγοράς», αλλά με τη μεσολάβηση του χρήματος, το οποίο προφανώς με κάποιον τρόπο βρισκόταν εκτός των σχέσεων της αγοράς· για την πώληση ελεύθερου χρόνου και όχι εργατικής δύναμης δες Πέτρος Πιζάνιας, «Η Αγροτική Παραγωγή στον Ελληνικό 19ο Αιώνα: Σχέσεις και Εισοδήματα», *Τα Ιστορικά,* Τόμος 2, Τεύχος 3, Μάιος 1985, σελ. 166-168. Για την απόσπαση πλεονάσματος μέσω του χρήματος και όχι μέσω των σχέσεων της αγοράς δες Πέτρος Πιζάνιας, «Αγροτικό Πλεόνασμα και Κυκλοφορία του Εμπορικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα του 19ου Αιώνα», *Τα Ιστορικά,* Τόμος 6, Τεύχος 10, Ιούνιος 1989, σελ. 82.

[102] Ο Κωνσταντίνος Τσουκαλάς τελείωνε το βιβλίο του επισημαίνοντας ότι η «εντελώς εξαιρετική ταξική συγκρότηση» της ελληνικής κοινωνίας ευθύνεται για «μια σειρά εξαιρετικών φαινομένων»: «Μόνη ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες η Ελλάδα των ετών 1920-1936 χαρακτηρίζεται από τον περιθωριακό χαρακτήρα ή και από την ανυπαρξία μαζικών κινημάτων φασιστικών ή διαμφισβητικών, ρεφορμιστικών, σοσιαλιστικών ή επαναστατικών. Το Κομμουνιστικό Κόμμα παραμένει ανίσχυρο, το Σοσιαλιστικό Κόμμα ανύπαρκτο, και, αντίθετα με όλες τις γειτονικές χώρες, δεν εμφανίζεται ποτέ σοβαρό και ευρύ αγροτικό κίνημα. Τέλος, αν ο φασισμός εγκαθιδρύθηκε στην Ελλάδα το 1936 ποτέ δε θεμελιώθηκε σε μαζικό λαϊκό κίνημα». Κωνσταντίνος Τσουκαλάς, *Εξάρτηση και Αναπαραγωγή...,*όπ. πριν (υπ. 85), σελ. 576.

Κατά τα δεκαετία του ’80, αυτή η εικόνα αναθεωρήθηκε με τον τρόπο που είδαμε στην προηγούμενη ενότητα. Συγκεκριμένα, οι θεωρίες περί «κέντρου και περιφέρειας» της δεκαετίας του ’70 δέχτηκαν κριτική, αλλά τα πορίσματα περί των διαχρονικά «εξαιρετικών χαρακτηριστικών» της ελληνικής ταξικής και ιδεολογικής συγκρότησης θεωρήθηκαν αυτονόητα (και τέτοια παραμένουν μέχρι σήμερα) και χρησιμοποποιήθηκαν για να απαντήσουν νέα ερωτήματα, τα οποία περιστρέφονταν γύρω από την ανυπαρξία της ελληνικής βιομηχανίας. Ακόμη και στις ελάχιστες περιπτώσεις όπου το θέμα ήταν η ιστορία της εργασίας στην Ελλάδα, τα περιθώρια ύπαρξης κάποιου είδους εργατικής τάξης ήταν ιδιαιτέρως στενά. Σύμφωνα για παράδειγμα με την πρώτη πρόταση της εισαγωγής μίας από τις γνωστότερες σχετικές εργασίες, «ακόμη και στην περίπτωση που Έλληνες εργάτες, στις αρχές του εικοστού αιώνα, θα αυτοαποκαλούνταν εργατική τάξη, σίγουρα κάτι άλλο θα εννοούσαν: ίσως επαγγελματική κατηγορία, κλάδο ή κάτι ανάλογο».[103]

Αυτή η εικόνα της ελληνικής κοινωνίας του πρώτου μισού του εικοστού αιώνα, μιας κοινωνίας σχετικά επίπεδης ως προς την ταξική διάρθρωση και δίχως ταξικές συγκρούσεις, για την οποία ο προσδιορισμός «καπιταλιστική» δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ελαφρά τη καρδία, δέχθηκε σημαντική κριτική από ένα κομμάτι της ελληνικής ιστοριογραφίας που εμφανίστηκε τη δεκαετία του ’90 και παρότι μάλλον μειοψηφικό, έστρεψε, μεταξύ άλλων, το ενδιαφέρον του στη συγκρότηση της εργατικής τάξης στην Ελλάδα. Η πιο εμφανής από τις καινοτομίες που επιχείρησε αυτό το κομμάτι της ελληνικής ιστοριογραφίας ήταν η προσπάθεια χρησιμοποίησης ιδεών που είχε προτείνει ο Ε. Π. Τόμσον, προκειμένου να αφηγηθεί μια ιστορία της εργατικής τάξης στη μεσοπολεμική Ελλάδα. Το 1971 ο Τόμσον είχε χρησιμοποιήσει την έννοια της «ηθικής οικονομίας» για να υποστηρίξει ότι οι εξεγέρσεις [riots] του «όχλου» στη Μεγάλη Βρετανία των απαρχών της βιομηχανικής επανάστασης δεν πρέπει να θεωρούνται ανορθολογικές, σπασμωδικές ή ανοργάνωτες. Αντιθέτως, οι εξεγέρσεις του βρετανικού όχλου του δεύτερου μισού του 18ου αιώνα καθοδηγούνταν και νομιμοποιούνταν στη συνείδηση των συμμετεχόντων από ένα σύνολο προϋπαρχουσών αντιλήψεων, «μια συνεκτική παραδοσιακή αντίληψη περί των κοινωνικών θεσμίσεων και υποχρεώσεων, περί των αρμόζουσων οικονομικών λειτουργιών των διαφόρων τμημάτων της κοινότητας, τα οποία όλα μαζί, μπορούμε να πούμε ότι συνιστούν μια ηθική οικονομία των φτωχών».[104]

Δηλαδή η συμπεριφορά των κομματιών της βρετανικής κοινωνίας που κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα βρέθηκαν αντιμέτωπα με τους νόμους και τις λειτουργίες της καπιταλιστικής

---

[103] Πέτρος Πιζάνιας, *Οι Φτωχοί των Πόλεων...,* όπ. πριν, (υπ. 72), σελ. 13.

[104] E. P. Thompson, «The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century», *Past & Present,* No. 50, Feb. 1971, σελ. 76-136, το απόσπασμα στη σελ. 79. Με άλλα λόγια, το «ηθική» στην «ηθική οικονομία» πρέπει να εννοείται με την έννοια των ηθών και όχι της ηθικής.

αγοράς, δεν ήταν «ανορθολογική», «αυθόρμητη», ή «σπασμωδική», αν με τέτοιους όρους εννοούμε τη συμπεριφορά που δεν καθοδηγείται από συνεκτικές νοητικές κατηγορίες. Αντιθέτως, η συμπεριφορά του βρετανικού «όχλου» του 18ου αιώνα καθοδηγούνταν από ένα συνεκτικό σύνολο αρχών και αξιών το οποίο διέφερε ριζικά από τις αξίες και τους νόμους της αγοράς και το οποίο θα πρέπει να προσδιοριστεί και να ληφθεί υπ' όψη προτού ο ιστορικός προσπαθήσει να προσδιορίσει τα κίνητρα της συμπεριφοράς τους, να υποθέσει τους στόχους τους, ή ακόμη και να καταλάβει τη γλώσσα τους. Η «ηθική οικονομία» του Τόμσον ήταν «οικονομία» γιατί αποτελούσε ένα σύνολο κανόνων για την παραγωγή, για την οικονομική ζωή και για την κοινωνική οργάνωση. Και ήταν «ηθική» για να διαχωρίζεται από την «πολιτική οικονομία», δηλαδή τους νόμους της καπιταλιστικής αγοράς. Με την έννοια της «ηθικής οικονομίας» ο Τόμσον πρότεινε ότι η ιστορία των απαρχών του καπιταλισμού θα πρέπει να εννοείται ως η ιστορία δύο κόσμων σε σύγκρουση· «κόσμων» με όλη τη σημασία της λέξης. Προφανώς το κάλεσμα είχε μεθοδολογική υφή: ο ιστορικός έπρεπε να αποφύγει με κάθε τρόπο να κρίνει τον έναν κόσμο με τους όρους του άλλου.[105]

Η επιρροή του Ε. Π. Τόμσον είναι αισθητή, τόσο στο βιβλίο του Αντώνη Λιάκου σχετικά με την ανάδυση των «κοινωνικών θεσμών» στην Ελλάδα του μεσοπολέμου που εκδόθηκε το 1993, όσο και στο βιβλίο του Κώστα Φουντανόπουλου σχετικά με το εργατικό κίνημα της Θεσσαλονίκης στο μεσοπόλεμο, που εκδόθηκε το 2005. Και τα δύο βιβλία χρησιμοποιούσαν τόσο τις ιδέες του Τόμσον περί «φτιαξίματος» της εργατικής τάξης, όσο και την έννοια της «ηθικής οικονομίας» προσπαθώντας ταυτόχρονα να δώσουν νέες κατευθύνσεις στην ελληνική ιστοριογραφία της εργασίας.[106] Ο Λιάκος αμφισβήτησε την ταύτιση της εργατικής τάξης με το βιομηχανικό προλεταριάτο και κατέκρινε την τάση των ιστορικών να αγνοούν τις άλλες μορφές εργασίας και τους μη βιομηχανικούς κλάδους. Επίσης, σημείωσε ότι η εμφάνιση της εργατικής τάξης στην Ελλάδα χαρακτηριζόταν από διαρκή περιοδική κινητικότητα μεταξύ χωριού και πόλης (άρα ανήκε στις «άλλες μορφές εργασίας») και επικαλέστηκε τον Τόμσον για να αμφισβήτησει τα εργαλεία της στατιστικής που έως τότε χρησιμοποιούνταν περίπου ως μοναδική μέθοδος για τον προσδιορισμό της εργατικής τάξης στην Ελλάδα. Απέναντι στην πρωτοκαθεδρία της στατιστικής, ο Λιάκος υποστήριξε ότι «ο σχηματισμός μιας τάξης είναι μια διαρκής διαδικασία» και κάλεσε σε μια στροφή από την επεξεργασία των στατιστικών στην καταγραφή της «ενεργητικής στάσης των

---

[105] Πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι η έννοια της «ηθικής οικονομίας» μπορούσε να έχει – και είχε – πολλές διαφορετικές ερμηνείες και χρήσεις, εκτός από αυτήν που προτείνεται εδώ. Για παράδειγμα, δες το προγενέστερο E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class*, Penguin, 1991, (Α' Έκδοση, 1963), σελ. 67-68· εδώ το συμπέρασμα συνοψίζεται σε μια θέση σύμφωνα με την οποία «σε αστικές και αγροτικές κοινότητες, μια καταναλωτική συνείδηση προηγήθηκε άλλων μορφών πολιτικού ή βιομηχανικού ανταγωνισμού».

[106] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 97)· Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη...*, όπ. πριν (υπ. 97).

ανθρώπων», όπως αυτή εξελίσσεται μέσα στον ιστορικό χρόνο.[107] Τελειώνοντας το κεφάλαιο του βιβλίου του που αναφερόταν στον συνδικαλισμό του μεσοπολέμου, ο Λιάκος παραδεχόταν την ισχύ των συμπερασμάτων της οικονομικής ιστορίας (μικρές επιχειρήσεις, κλάδοι που έφθιναν, απουσία σταθερών σχέσεων μισθωτής εργασίας, ατροφική συνδικαλιστική οργάνωση), χρησιμοποιούσε όμως την έννοια της «ηθικής οικονομίας» για να υποστηρίξει ότι θα μπορούσε να βρει κανείς αγώνες των Ελλήνων εργατών στον μεσοπόλεμο, μόνο που αυτοί θα ήταν αγώνες «γύρω από τον άξονα της πάλης εναντίον της αισχροκέρδιας και της ανύψωσης των τιμών», προσανατολισμένοι λιγότερο προς τις συνδικαλιστικές διαπραγματεύσεις και «περισσότερο στις διαδηλώσεις του δρόμου».[108] Το βιβλίο κατέληγε υποστηρίζοντας ότι τέτοιοι αγώνες υπήρξαν καθοριστικοί για την υιοθέτηση μιας κοινωνικής πολιτικής από τη μεριά του ελληνικού κράτους, αν και σίγουρα όχι με άμεσο τρόπο. Για παράδειγμα, «θα μπορούσε κανείς να υποθέσει κανείς πως η έμφαση που έδωσε ο Μεταξάς στην κοινωνική πολιτική θα ήταν αδιανόητη χωρίς τις αιματηρές απεργίες της Θεσσαλονίκης, του Βόλου και της Καλαμάτας, το 1936, που αποτέλεσαν άλλωστε και τη δικαιολογία για να καταλύσει το κοινοβουλευτικό καθεστώς».[109]

Ο Κώστας Φουντανόπουλος, το βιβλίο του οποίου εκδόθηκε πάνω από δέκα χρόνια μετά, χρησιμοποιούσε την «ηθική οικονομία» με τολμηρότερο τρόπο. Κατά τη γνώμη του Φουντανόπουλου, «η εργατική τάξη υπάρχει πρωτίστως ως ιδεολογία και όχι ως οικονομικό μέγεθος, (...) φτιάχνεται όχι μόνον μέσα από τη διαδικασία της παραγωγής που επιβάλλει η εκβιομηχάνιση, αλλά και μέσα από ένα σύνθετο πολιτικό πλέγμα που περιλαμβάνει πολιτικές παραδόσεις, κοινωνικές αντιλήψεις, την καταπιεστική δράση του κράτους και τις μορφές εργατικής αντίστασης που αυτές προκαλούν».[110] Αυτή η πρωτότυπη για τα δεδομένα της ελληνικής ιστοριογραφίας αντίληψη συνοδευόταν και από άλλες ιδέες που προέκυπταν από τη μαρξιστική στροφή της δεκαετίας του ‘70, η βασικότερη από τις οποίες ήταν η επικέντρωση στην εργασιακή διαδικασία και την οργάνωση της εργασίας, όχι με όρους παραγωγικότητας και οικονομικού αποτελέσματος, αλλά με όρους άσκησης εξουσίας και

---

[107] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 97)· Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη...*, όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 83-95.

[108] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 177.

[109] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 566-567.

[110] Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη...*, όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 17. Όπως θα πρέπει να είναι προφανές από τα όσα προηγήθηκαν, η θέση ότι η εργατική τάξη υπάρχει κυρίως ως ιδεολογία δεν υιοθετείται από την παρούσα εργασία (αμφιβάλλουμε μάλιστα και κατά πόσο υιοθετείται στην πράξη από τον Φουντανόπουλο)· εδώ προτιμούμε, συμφωνώντας περισσότερο με το δεύτερο σκέλος του ορισμού του Φουντανόπουλου, να ορίζουμε την εργατική τάξη και μέσα από τα όσα υφίσταται και μέσα από τα όσα κάνει.

ελέγχου των εργασιακών χώρων. Για παράδειγμα, ο Φουντανόπουλος επεσήμαινε ότι οι επιχειρηματίες της κλωστοϋφαντουργίας, αντί να αντιμετωπίσουν την κρίση του 1929 ανανεώνοντας τον μηχανολογικό εξοπλισμό τους και βελτιώνοντας την ποιότητα του τελικού προϊόντος, προτίμησαν να μικρύνουν τις επιχειρήσεις τους και να διατηρήσουν τον «απαρχαιωμένο» μηχανολογικό τους εξοπλισμό. Αυτού του είδους η εργοδοτική συμπεριφορά δεν εξηγούνταν με οικονομικούς όρους, αλλά με όρους εξουσίας και ελέγχου του εργασιακού χώρου: μια ανανέωση του μηχανολογικού εξοπλισμού θα «υποκινούσε μια σειρά αλλαγών στην οργάνωση της εργασίας στα εργοστάσια» οι οποίες ήταν πιθανό να ανατρέψουν τους τρόπους με τους οποίους έως τότε πειθαρχούνταν το εργατικό δυναμικό και έβγαιναν τα κέρδη. Από την αβεβαιότητα της τεχνολογικής ανανέωσης, οι εργοδότες της κλωστοϋφαντουργίας προτίμησαν τη σιγουριά του ήδη εγκατεστημένου συστήματος εξουσίας.[111] Και αντιστρόφως όμως, σύμφωνα με τον Φουντανόπουλο, οι εργατικές κινητοποιήσεις στην Ελλάδα από το 1900 και μετά ήταν προσανατολισμένες λιγότερο στην αύξηση των μισθών ή στην μείωση του χρόνου εργασίας και περισσότερο στην υπεράσπιση μιας προϋπάρχουσας «ηθικής οικονομίας». Αυτή η «ηθική οικονομία» των εργατών του μεσοπολέμου συνοψίζεται στους τρεις άξονες της «ενότητας καθημερινής ζωής και εργασίας», της «εργασίας κατά οικογένειες» και του «σαφούς κατά φύλα καταμερισμού της εργασίας», οι οποίοι εκφράζονταν από τη μια ως συγκεκριμένες μορφές οργάνωσης της εργασίας, και από την άλλη ως μερικός εργατικός έλεγχος του χώρου εργασίας.[112] Τελικά, τόσο οι κινητοποιήσεις των καπνεργατών, όσο και οι τεχνολογικές και οργανωτικές καινοτομίες των καπνοβιομηχάνων από το 1908 και ειδικά την δεκαετία του ’20, εξηγούνται ως μάχη γύρω από την υπεράσπιση ή την προσβολή αυτών των αρχών, δηλαδή ως μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας, και η απεργία μετασχηματίζεται διαλεκτικά από «μέσο ελέγχου της εργασιακής διαδικασίας με τοπική μόνο σημασία σε ένα όπλο επιβολής των πολιτικών απόψεων της εργατικής τάξης».[113]

Η επιχειρηματολογία που συναντά κανείς στο βιβλίο του Λιάκου, είχε επιρροή από την πρώτη της εμφάνιση. Ήδη από το 1995, ο Σεραφίμ Σεφεριάδης αμφισβήτησε με συστηματικό τρόπο, τόσο την ταύτιση της ταξικής συνείδησης με τη συνδικαλιστική οργάνωση, όσο και την ταύτιση της ταξικής πάλης με την απεργία που κατά τη γνώμη του αποτελούσαν καθοδηγητικές αρχές της ελληνικής ιστοριογραφίας της εργασίας έως τότε. Επίσης αμφισβήτησε τις έως τότε ερμηνείες των στατιστικών στοιχείων που έχουμε στη διάθεσή μας

---

[111] Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη...*, όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 62.

[112] Κώστας Φουντανόπουλος, «Εργασία και Εργατικό Κίνημα στην Ελλάδα», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β1, σελ. 314.

[113] Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη...*, όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 277.

για τον μεσοπολεμικό εργατικό πληθυσμό και προχώρησε σε ένα νέο διάβασμά τους σύμφωνα με το οποίο η ταξική δομή των πόλεων το 1930 περιελάμβανε ένα 80% εργατικής τάξης και περιστασιακών εργατών και συνολικά «η Ελλάδα του μεσοπολέμου ήταν και πρέπει να θεωρείται μια χώρα ως επί το πλείστον ενδεών εργαζομένων και όχι μακάριων ιδιοκτητών».[114]

Εκτός από επιδραστικότητα όμως, οι απόψεις αυτού του τύπου δέχτηκαν και σφοδρή κριτική. Από την οργισμένη συνεισφορά του Πέτρου Πιζάνια στη σχετική συζήτηση μπορεί να ξεχωρίσει κανείς την ορθή επισήμανση σύμφωνα με την οποία ο Λιάκος είχε προβεί σε επισφαλείς συνεπαγωγές προκειμένου να αποδείξει ότι οι μεσοπολεμικοί κοινωνικοί θεσμοί αποτελούσαν μια πολιτική επιβεβλημένη από το εργατικό κίνημα.[115] Όντως, είναι μάλλον δύσκολο να συμβιβάσει κανείς την άποψη περί «ηθικής οικονομίας» με την υποτιθέμενη ύπαρξη εργατικών αιτημάτων για κοινωνική ασφάλιση, αφού η μέν «ηθική οικονομία» είναι ένα προϋπάρχον σύστημα αξιών, ενώ τα δε εργατικά αιτήματα για κοινωνική ασφάλιση δύσκολα ανιχνεύονται ως τέτοια στον μεσοπόλεμο. Επίσης αξία θα είχε η κριτική που ασκούσε ο Πιζάνιας στην τάση του Σεφεριάδη να προσδίδει «δείκτες μαχητικότητας» στην εργατική τάξη, αν δεν ήταν τόσο δύσκολο να την ξεχωρίσει κανείς από την ειρωνία και αν ο εκφραστής της δεν ήταν και ο ίδιος δεινός χρήστης της στατιστικής. Τέλος η κριτική του Πιζάνια σύμφωνα με την οποία οι θέσεις των αντιπάλων του δεν ήταν παρά προβολή τωρινών πολιτικών επιδιώξεων στο παρελθόν πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψη, ειδικά όσον αφορά τη σχέση «εργατικών αιτημάτων» και κρατικής πολιτικής, αλλά όπως είδαμε στις προηγούμενες ενότητες, είναι μια κριτική που μπορεί να ασκηθεί στο σύνολο της ελληνικής

---

[114] Σεραφείμ Σεφεριάδης, «Για τη Συγκρότηση της Εργατικής Τάξης στην Ελλάδα (1870-1936): Μερικοί Προβληματισμοί Πάνω σε Ένα Παλιό Θέμα», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* Τεύχος 6, Νοέμβριος 1995, σελ. 9-78, το απόσπασμα στη σελ. 41-42, τονισμένο. Πολλά από τα επιχειρήματα του Σεφεριάδη σχετικά με την ανεπαρκή αιτιολόγηση της κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας χρησιμοποιήθηκαν και εδώ.

[115] Πέτρος Πιζάνιας, «Ο Κύκλος και το Τετράγωνο: Σχετικά με τη Διπλή Ζωή της Ιστορικής Πραγματικότητας», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* Τεύχος 7, Μάρτιος 1996, σελ. 165. Η φορτισμένη αντιπαράθεση ολοκληρώνεται με το Σεραφείμ Σεφεριάδης, «Η Κρυφή Γοητεία της Ιδεολογίας: Αντι-Θεωρητισμός και Εκλεκτικισμός στη Μελέτη του Εργατικού Κινήματος», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* Τεύχος 8, Νοέμβριος 1996, σελ. 191-217. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι στο βιβλίο του Λιάκου η σχέση μεταξύ εργατικών αγώνων και εμφάνισης των κοινωνικών θεσμών είναι αντιφατική ή χάνεται στις διατυπώσεις. Για παράδειγμα, όπως είδαμε προηγουμένως (υπ. 108), η ίδρυση του ΙΚΑ το 1937 «θα ήταν αδιανόητη δίχως τις απεργίες» του 1936, αλλού όμως μαθαίνουμε ότι το Ταμείο Αφάλισης Καπνεργατών που ιδρύθηκε το 1927, ήρθε αντιμέτωπο με μακρά απεργία των καπνεργατών, μπορεί δηλαδή να «δημιουργήθηκε σαν απάντηση σε εργατικούς αγώνες», «δεν αποτελούσε όμως αποκρυστάλλωμα των εργατικών επιδιώξεων», μια διευκρίνιση που απουσιάζει από την εξιστόρηση της εμφάνισης του ΙΚΑ. Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 439.

ιστοριογραφίας και ειδικά στην παραγωγή της δεκαετίας του ’80, οπότε κατά καιρούς εκτοξεύεται εκατέρωθεν.[116]

Αντίθετα με την ιστοριογραφία των δεκαετιών του ’70 και του ’80, η δουλειά του Λιάκου και του Φουντανόπουλου, καθώς και η συνεισφορά του Σεφεριάδη, αναδείκνυαν την ύπαρξη μιας εργατικής τάξης στην Ελλάδα του μεσοπολέμου και ανίχνευαν τη συγκρότηση και πολιτική δραστηριοποίηση αυτής της εργατικής τάξης, όχι μόνο μέσα, αλλά και έξω από την συνδικαλιστική οργάνωση και τους αγώνες οικονομικού τύπου. Ταυτόχρονα αναδείκνυαν νέα πεδία του ταξικού ανταγωνισμού πέραν του οικονομικού, στην οργάνωση της εργασίας, στις ηθικές και πολιτισμικές αντιλήψεις και στη διαμόρφωση της κρατικής πολιτικής, και υποστήριζαν ότι η εργοδοσία και το κράτος είχαν υπ’ όψη τους αυτά τα πεδία και κινούνταν με άνεση εντός τους. Ακόμη και έτσι βέβαια, τα προβλήματα που είχε θέσει η ιστοριογραφία της δεκαετίας του ’70 παρέμεναν. Με ποιο τρόπο από τη «θάλασσα της μικροϊδιοκτησίας» των αγροτικών περιοχών του 19ου αιώνα είχαν προκύψει οι πρώτοι θύλακες της εργατικής τάξης στις αρχές του εικοστού;

4.3.2. Από τα χωράφια στις πόλεις

Όπως είδαμε προηγουμένως, η παραδοχή περί μικροϊδιοκτησιακής φύσης της ελληνικής επαρχίας και περί της σχετικά επίπεδης ελληνικής ταξικής διάρθρωσης έχει πολύ παλιές ρίζες και κυριαρχεί έως και σήμερα με διάφορες εκφράσεις, από τη μαρξιστική θεωρία περί κέντρου και περιφέρειας μέχρι την αποστασιοποιημένη στατιστική επεξεργασία ή και τη μεταμοντέρνα παράθεση αυτονόητων. Οι μάλλον μειοψηφικές κατευθύνσεις της ελληνικής ιστοριογραφίας που εμφανίστηκαν από το 1990 και μετά αμφισβήτησαν αυτές τις παραδοχές, δίχως βέβαια να κυριαρχήσουν.

Ο Χρήστος Χατζηιωσήφ, που έχει καταθέσει τη συντομότερη και σαφέστερη ιστορική περιγραφή της εμφάνισης της εργατικής τάξης στην Ελλάδα στο γύρισμα του αιώνα, ξεκινούσε εξετάζοντας την μέθοδο και το σκεπτικό της διανομής της γης του 1871.[117] Αντίθετα με την παραδοχή σύμφωνα με την οποία η διανομή της γης του 1871 είχε δημιουργήσει τη «θάλασσα μικροϊδιοκτησίας» που χαρακτηρίζει την ελληνική κοινωνία, ο Χατζηιωσήφ επεσήμανε ότι τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία δεν αποσαφηνίζουν το μέγεθος

[116] Η Λήδα Παπαστεφανάκη, στο βιβλίο της για την ελληνική κλωστοϋφαντουργία που εκδόθηκε το 2009, επίσης άσκησε κριτική σε τμήματα της επιχειρηματολογίας του Φουντανόπουλου, όπως στον ισχυρισμό του ότι οι εργάτες του μεσοπολέμου δεν διέκριναν μεταξύ της εργασίας και της σχόλης, καθώς και στην πειθαρχική λειτουργία του μισθού με το κομμάτι. Τα θέματα που έθεσε η Παπαστεφανάκη είναι σημαντικά και για την παρούσα εργασία και θα μας απασχολήσουν στο επόμενο κεφάλαιο. Για την κριτική δες Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, Τεχνολογία και Φύλο στην Ελληνική Βιομηχανία...,* όπ. πριν (υπ. 15), σελ. 412-413.

[117] Christos Hadziiosif, «Class Structure and Class Antagonism in Late Nineteenth-Century Greece», στο Philip Carabott (ed.), *Greek Society in the Making, 1863-1913: Realities, Symbols and Visions*, Ashgate, 1997.

των κλήρων που προέκυψαν, συνεπώς η παραδοχή σύμφωνα με την οποία οι κλήροι ήταν ισομεγέθεις και ισοκατανεμημένοι μεταξύ των αγροτικών οικογενειών είναι αυθαίρετη. Αντιθέτως, ακολουθώντας τις σχετικές συζητήσεις της βουλής, αποδεικνύεται ότι η διανομή της γης του 1871, δεν είχε γίνει «ισότιμα», αλλά προς όφελος εκείνων που στις απογραφές εμφανίζονταν ως «κτηματίες», οι οποίοι εξασφάλισαν ιδιοκτησίες εκατοντάδων στρεμμάτων· το σκεπτικό ήταν η διασφάλιση της ύπαρξης εργατικού δυναμικού για τις μεγάλες ιδιοκτησίες μέσω της παροχής μικρών κομματιών κλήρου προς τους υπόλοιπους:

> Ο περιορισμός της έγγειας ιδιοκτησίας των χωρικών στα οκτώ εκτάρια δεν είχε την προέλευσή του σε κάποιου είδους εξισωτικές αρχές, αλλά στόχευε στη διασφάλιση του εργατικού δυναμικού που απαιτούσαν οι μεγαλύτερες ιδιοκτησίες. Οι οικογενειακές ιδιοκτησίες με έκταση μικρότερη από οκτώ εκτάρια (η αρχική πρόταση ήθελε το όριο στα έξι εκτάρια) ανάγκαζαν τους χωρικούς να αναζητήσουν συμπληρωματικά έσοδα προκειμένου να επιβιώσουν. Αναγκάστηκαν συνεπώς να αναζητήσουν εργασία ως μισθωτοί στις ιδιοκτησίες των *κτηματιών*.[118]

Από την άλλη, η καλλιέργεια της σταφίδας, που κυριάρχησε σταδιακά από το το 1863 και μετά, απαιτούσε δωδεκαπλάσια εργασία ανά στρέμμα καλλιεργήσιμης γης από ό,τι η καλλιέργεια δημητριακών. Συνεπώς οι σταφιδοπαραγωγές περιοχές το 1888 χρειάζονταν 130.000 εργάτες ετησίως για τη συγκομιδή, νούμερο που υπερέβαινε κατά πολύ τον πληθυσμό τους και παρεχόταν από τις ορεινές περιοχές της κεντρικής Πελοποννήσου όπου καλλιεργούνταν δημητριακά. Σύμφωνα με τον Χατζηιωσήφ, αυτή η ετήσια μετακίνηση δεκάδων χιλιάδων εργατών με στόχο την μισθωτή απασχόληση δημιουργούσε μια ταξική διαστρωμάτωση πολύ οξύτερη από ό,τι είναι συνήθως αποδεκτό· ταυτόχρονα δημιουργούσε αντιτιθέμενα συμφέροντα και συμπεριφορές ταξικού ανταγωνισμού που μπορούν να ανιχνευθούν σε πηγές της εποχής.

Η επιχειρηματολογία του Χατζηιωσήφ είναι σημαντική. Από τη μια γιατί υποδεικνύει ότι οι ιθύνοντες του ελληνικού κράτους ήταν ικανοί να σχεδιάζουν, να αποφασίζουν και να δρουν γύρω από το θέμα της «πληθώρας» ή της «σπάνης» εργατικού δυναμικού, ήδη από το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα, μια υπόθεση που ενισχύεται περαιτέρω αν λάβουμε υπ' όψη μας ότι η διανομή της γης του 1871 έλαβε χώρα με ταυτόχρονη αυστηροποίηση της αντιμετώπισης της ληστείας.[119] Υποδεικνύει άρα πόσο επισφαλές είναι οι κρατικές

[118] Christos Hadziiosif, «Class Structure and Class Antagonism...», όπ. πριν (υπ. 117), σελ. 14.

[119] Ο νόμος «περί καταδιώξεως της ληστείας» του 1871 εισήγαγε τη συλλογική ευθύνη των οικογενειών των ληστών και «με την επικήρυξη καταδίκαζε ουσιαστικά τους ληστές χωρίς δίκη σε θάνατο». Το γεγονός επισημαίνεται από τον Χατζηιωσήφ σε παλιότερο βιβλίο του, αλλά όχι στο άρθρο

στρατηγικές να αποδίδονται σε αυτονόητες «υστερήσεις», «παρασιτισμό» ή ανικανότητα. Από την άλλη γιατί, με την αναφορά στην παραγωγικότητα της εργασίας στις σταφιδοκαλλιέργειες και τα συμπεράσματα που εξάγει, υποδεικνύει πόσο σημαντική ιστοριογραφικά μπορεί να είναι η εξέταση της συγκεκριμένης οργάνωσης της εργασίας και πόσο καίρια μπορεί να επηρρεάζει ζητήματα που εκ πρώτης όψεως ανήκουν στη «μακροϊστορία». Τέλος, η επιχειρηματολογία του Χατζηιωσήφ μπορεί να χρησιμοποιηθεί – και χρησιμοποιήθηκε – για την κατάστρωση ενός σχήματος δημιουργίας της εργατικής τάξης στην Ελλάδα. Πράγματι, από το 1850 και μετά, ολοένα και περισσότεροι αγρότες, είτε από την Πελοπόννησο και τις υπόλοιπες αγροτικές επαρχίες του ελληνικού κράτους, είτε από περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας,[120] μετακινούνταν προς τα αστικά κέντρα, είτε της Ελλάδας και των παροικιών, είτε αργότερα των ΗΠΑ, διαμορφώνοντας τους πρώτους πυρήνες αστικών εργατικών πληθυσμών. Για πολύ καιρό όμως, ούτε η μετακίνησή τους υπήρξε μονόδρομη, ούτε η μετατροπή τους σε «αστικό εργατικό πληθυσμό» μονοσήμαντη. Οι δεσμοί τους με τους τόπους προέλευσης και τα εκεί οικογενειακά δίκτυα, καθώς και η δυνατότητά τους να αναζητήσουν εποχική εργασία στη γεωργία με τον τρόπο που περιέγραφαν οι αναρχικοί του Πύργου, παρείχαν σε αυτούς τους εργάτες εναλλακτικούς τόπους εγκατάστασης και εναλλακτικούς τρόπους απασχόλησης, δίχως να τους απαλλάσσουν, ούτε από την περιστασιακή αναγκαιότητα της μισθωτής σχέσης, ούτε από την περιοδική μετακίνηση προς τα αστικά κέντρα. Το συνολικό αποτέλεσμα ήταν μια μετακίνηση από την επαρχία προς τις πόλεις που εκφράστηκε όχι ως μαζική αγροτική έξοδος, αλλά ως συνιστώσα μετακινήσεων από τις πόλεις προς την επαρχία και πάλι πίσω.

Η σταφιδική κρίση της δεκαετίας του 1890 αποσταθεροποίησε αυτή τη σχετική ισορροπία. Το συνολικό αποτέλεσμα των μετακινήσεων, ειδικά από το 1893 και μετά, άρχισε να ευνοεί όλο και πιο πολύ τις πόλεις και κορυφώθηκε κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα.[121] Από το 1900 και μετά, αυτή η μετακίνηση υποψήφιων εργατών τροφοδότησε και γιγάντωσε την υπερπόντια μετανάστευση και ταυτόχρονα τροφοδότησε την

που μας απασχολεί εδώ. Σχετικά δες Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 36.

[120] Η Χριστίνα Αγριαντώνη έχει εντοπίσει μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα σύνδεση μεταξύ των πολεμικών εμπλοκών του ελληνικού κράτους κατά τον 19ο αιώνα και της δημιουργίας εργατικής δύναμης για τις πρώτες ελληνικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Το παράδειγμα που χρησιμοποιεί είναι των Κρητών προσφύγων που κατέφθασαν κατά δεκάδες χιλιάδες στον Πειραιά από το 1867 και μετά ως αποτέλεσμα της κρητικής εξέγερσης και του πολέμου των ετών 1866-1869· όσοι από αυτούς δεν κατόρθωσαν να επιστρέψουν στην Κρήτη, είναι πιθανόν να χρησιμοποιήθηκαν ως εργάτες από τον συντοπίτη τους υφαντουργό Αθανάσιο Βολωνάκη που ίδρυσε το νηματουργείο του το 1869. Χριστίνα Αγριαντώνη, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 42), σελ. 210.

[121] Για το σχήμα δημιουργίας της εργατικής τάξης που χρησιμοποιούμε εδώ, δες Κώστας Φουντανόπουλος, «Μισθωτή Εργασία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα...,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Α1, σελ. 91-92.

ίδρυση των πρώτων μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων από τα μέλη του «Κύκλου της Ζυρίχης». Σε αυτά τα πρώτα χρόνια του εικοστού αιώνα εμφανίστηκαν τα εργατικά κέντρα του Βόλου (1908), της Αθήνας (1910), και του Πειραιά (1912), ιδρύθηκε ο Σύνδεσμος των Ελλήνων Βιομηχάνων και Βιοτεχνών και το «Υπουργείον της Γεωργίας του Εμπορίου και της Βιομηχανίας» και εκδόθηκε το βιβλίο του Γεώργιου Σκληρού *Το Κοινωνικόν μας Ζήτημα,* το πρώτο έργο της ελληνικής γραμματείας που επιχείρησε να πραγματευθεί την εξέλιξη της ελληνικής κοινωνίας με τους όρους της «πάλης των τάξεων».[122]

Είναι σημαντικό να έχουμε υπ' όψη μας την τελική παρατήρηση του Χατζηιωσήφ: «Καθώς [κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα] αγροτικές αναταραχές σημειώνονταν ταυτόχρονα με τις δραστηριότητες του εργατικού κινήματος των πόλεων, οι διανοούμενοι και οι ανώτερες τάξεις οδηγήθηκαν σε μια νέα επίγνωση του κοινωνικού ζητήματος. Όπως όμως συνήθως συμβαίνει στην Ελλάδα, η αντίληψη των κοινωνικών ανταγωνισμών οδήγησε, και σε αυτή την περίπτωση, στην άρνησή τους». Ο Χατζηιωσήφ τεκμηριώνει αυτή την απόκρυψη των ταξικών ανταγωνισμών επισημαίνοντας ότι από το 1907 και μετά, η διάκριση μεταξύ «γεωργού» και «κτηματία» εξαφανίζεται από τις επίσημες στατιστικές.[123] Και είναι αλήθεια ότι αυτού του είδους η απόκρυψη αποτελεί διαχρονικό χαρακτηριστικό του δημόσιου λόγου στην Ελλάδα από το 1900 και μετά.[124] Από την άλλη όμως, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι αυτή η «άρνηση» αναγνώρισης των κοινωνικών ανταγωνισμών κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα, δεν προερχόταν μόνο από πρόθεση συσκότισης, αλλά και από μια ελλειπή κατανόηση του βάθους που μπορούσε να πάρει το «κοινωνικό ζήτημα», από μια προσήλωση στις απαιτήσεις της επερχόμενης πολεμικής κινητοποίησης, καθώς και από μια – εκ πρώτης όψεως δικαιολογημένη – υποτίμηση του πρωτόλειου ακόμη χαρακτήρα της ιδεολογικής συγκρότησης και των οργανωτικών δυνατοτήτων της εργατικής τάξης. Παρακάτω θα ασχοληθούμε με την κατάσταση που διαμορφώθηκε στην Αθήνα κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα, προτού επιδείξουμε κάποια δείγματα της μεθοδολογίας που θα ακολουθήσουμε στη συνέχεια.

---

[122] Γεώργιος Σκληρός, *Το Κοινωνικό μας Ζήτημα,* Σοσιαλιστικό Κέντρο Αθηνών, χ.χ., (Α' Έκδοση 1907). Για την ίδρυση του εργατικού κέντρου Βόλου, δες Lito Apostolakou, «'All for One and One for All': Anarchists, Socialists and Demoticists in the Labour Centre of Volos, 1908-1911», στο Philip Carabott (ed.), *Greek Society in the Making...,* όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 35-53. Για την ίδρυση των εργατικών κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά, Γιάννης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 177. Ο «Σύνδεσμος των Ελλήνων Βιομηχανών και Βιοτεχνών» ιδρύθηκε το 1905, η λειτουργία του ατόνησε για τα επόμενα λίγα χρόνια και ανασυστήθηκε το 1907· σχετικά δες Αλίκη Βαξεβάνογλου, *Οι Έλληνες Κεφαλαιούχοι...,* οπ. πριν (υπ. 87), σελ. 267-268. Το Υπουργείον της Γεωργίας, του Εμπορίου και της Βιομηχανίας» ιδρύθηκε το 1910 και μετονομάστηκε σε «Υπουργείον της Εθνικής Οικονομίας» το 1911.

[123] Christos Hadziiosif, «Class Structure and Class Antagonism...», όπ. πριν (υπ. 117), σελ. 15.

[124] Σχετικά δες παραπάνω την υποσημείωση 70.

4.3.3. Το «μεταβατικόν στάδιον» (1900-1912).

Πράγματι, με καύσιμο την ορατή δημιουργία του νέου φαινομένου των «απόκληρων», μια νέα επίγνωση του «κοινωνικού ζητήματος» ανθούσε στην Αθήνα των αρχών του εικοστού αιώνα. Όπως είδαμε και σε προηγούμενα κεφάλαια αυτής της εργασίας ακολουθώντας τα επεισόδια που ακολούθησαν τον θάνατο της Ευφροσύνης Καλογερά, αυτή η «νέα επίγνωση» εκφράστηκε κατά καιρούς ως περιφρόνηση, ως μίσος, αλλά και ως φόβος κοινωνικής αναταραχής. Αλλά δεν ήταν μόνο αυτά. Υπό την επιρροή σπουδών στο εξωτερικό και διαβασμάτων όπως το «Κομμουνσιτικό Μανιφέστο», τα πιο «προοδευτικά» στοιχεία των ανώτερων τάξεων είδαν την εμφάνιση μιας εργατικής τάξης στην Ελλάδα ως ευκαιρία «προόδου». Η ιδέα τους για την πρόοδο είχε την αφετηρία της στις πιο μηχανιστικές όψεις του έργου του Μαρξ οι οποίες προσαρμόζονταν στις ειδικές ανάγκες του ελληνικού επεκτατικού εθνικισμού που θα μπορούσε να πει κανείς ότι αποτελούσε κυρίαρχη και σχεδόν αποκλειστική ιδεολογία της ελληνικής αστικής τάξης στο γύρισμα του αιώνα.

Το βιβλίο του Γεώργιου Σκληρού *Το Κοινωνικό μας Ζήτημα*, αποτελεί καλό παράδειγμα του τρόπου με τον οποιο οι σοσιαλιστικές ιδέες μπόλιασαν τα μυαλά των Ελλήνων προοδευτικών. Πράγματι, μπορεί το συγκεκριμένο βιβλίο να ήταν ίσως το πρώτο της ελληνικής γραμματείας όπου η έννοια της «πάλης των τάξεων» χρησιμοποιούνταν σε μια προσπάθεια πραγμάτευσης της ελληνικής κοινωνίας, είναι όμως γεγονός ότι πολύ λιγότερο καταπιανόταν με την κατάσταση της εργατικής τάξης ή της ταξικής πάλης στην Ελλάδα και πολύ περισσότερο με τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσαν οι εργάτες να φανούν χρήσιμοι εφόσον οργανώνονταν υπό την κατάλληλη ηγεσία. Η ηγεσία καθοριζόταν ως οι δημοτικιστές, «τα καλύτερα, γνωστικότερα, γενναιότερα, και τα μάλλον ενθουσιώδη παιδιά της μπουρζουαζίας μας». Η βασική χρησιμότητα της εργατικής οργάνωσης από την άλλη, ήταν ότι θα ανάγκαζε την «μπουρζουαζία» να οργανωθεί με τη σειρά της, με αποτέλεσμα την «λύση του στρατιωτικού ζητήματος» και ευεργετικά αποτελέσματα ως προς την «εθνικήν αποστολήν της Ελλάδος και [την] απελευθέρωσιν των αδελφών μας».[125]

Αποτελεί ένδειξη της ιδεολογικής κυριαρχίας του επεκτατικού εθνικισμού ότι παρόμοια επιχειρηματολογία που κατέληγε στην ευκολότερη επίτευξη των «εθνικών στόχων», χαρακτήριζε και τα όσα λέχθηκαν σε μία από τις πρώτες καταγεγραμμένες δημόσιες τοποθετήσεις του Συνδέσμου των Ελλήνων Βιομηχάνων και Βιοτεχνών, στο «Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Γεωργίας, Βιομηχανίας και Εμπορίου» που έλαβε χώρα την 1η Νοεμβρίου του 1909. Εκεί, ο Όθων Ρουσόπουλος, διευθυντής της «Βιομηχανικής και Εμπορικής Ακαδημίας», ζήτησε επισήμως την ίδρυση ενός «υπουργείου γεωργίας, βιομηχανίας και εμπορίου» και αιτιολόγησε την ανάγκη στήριξης της βιομηχανίας και γενικώς της οικονομικής δραστηριότητας σημειώνοντας ότι μόνο αν η Ελλάδα καταστεί «χώρα της εργασίας» «θα

[125] Γεώργιος Σκληρός, *Το Κοινωνικό μας Ζήτημα...,* όπ. πριν (υπ. 122), σελ. 61, 69, 70.

δυνηθή αύτη να εκπληρώση τους εθνικούς πόθους της».[126] Δεν ήταν η τελευταία φορά που τέτοια επιχειρηματολογία ακούστηκε σε συνέδρια των «παραγωγικών τάξεων». Αντιθέτως, η επίκληση των εθνικών πόθων γινόταν πιο συγκεκριμένη καθώς τα «πανελλήνια συνέδρια γεωργία Βιομηχανίας και Εμπορίου» διαδέχονταν το ένα το άλλο και οι βαλκανικοί πόλεμοι πλησίαζαν. Στο τρίτο συνέδριο, που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 1912, ένα μόλις μήνα πριν από την έναρξη του Πρώτου Βαλκανικού Πολέμου, το πρόταγμα είχε συγκεκριμενοποιηθεί: «Ας εργασθώμεν οικονομικώς, όπως επιτύχωμεν τελειότερον τον σκοπόν μας, τον εθνικόν!».[127]

Ο τελικός σκοπός της επίτευξης των εθνικών πόθων χαρακτηρίζει πολλά από όσα δημόσια κείμενα της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα γράφτηκαν έχοντας κατά νου κάποιου είδους κατάθεση γνώμης επί του «κοινωνικού ζητήματος». Στην «εμπορική, οικονομολογική και χρηματιστική» εφημερίδα *Ερμής*, για παράδειγμα, η ανάγκη τεχνικής εκπαίδευσης τεκμηριωνόταν μέσω εθνικής μεμψοιμιρίας: «Θέλομεν στόλον, θέλομεν στρατόν θέλομεν όπλα, έχομεν χιλίας δύο ανάγκας αλλά δεν έχομεν τα μέσα της θεραπείας αυτών», έγραφε ένας καθηγητής της Πρακτικής Εμπορικής Ακαδημίας του Πειραιά, όπου εκτός από λογιστικά διδασκόταν και σκοποβολή.[128] Ακόμη και οι φαινομενικά ανθρωπιστικές επικλήσεις για «βελτίωση της θέσης του εργάτου», συνδέονταν με τις γενικές μεταρρυθμίσεις που προαναγγέλονταν από το κίνημα στο Γουδί και οι οποίες συνδέονταν άμεσα με τον επικείμενο πόλεμο. Με αξιοπρόσεκτη φυσικότητα, ο Αλ. Λάκκας, ξεκινούσε ένα άρθρο του οποίου ο τίτλος παρότρυνε να «βελτιώσωμεν την θέσιν του εργάτου» με μια γενικότερη εκτίμηση των ελληνικών πραγμάτων σύμφωνα με την οποία «επιβάλλεται επείγουσα ανάγκη διαρρυθμίσεως της εσωτερικής ημών καταστάσεως αποβλεπούσης κυρίως εις την στρατιωτικήν ημών οργάνωσιν».[129]

Αυτή η ταυτόχρονη και διαρκής επίκληση των «εθνικών πόθων» από τον σοσιαλιστή Σκληρό, από τους Έλληνες βιομήχανους και από υποστηρικτές της προώθησης της τεχνικής εκπαίδευσης, δεν θα πρέπει να μας ξενίζει. Όπως σημείωνε ο Σκληρός, «η Ελλάς» του 1907 διέτρεχε «εκτάκτους ψυχολογικάς στιγμάς», διερχόταν «μεταβατικόν στάδιον ταχέως βαίνουσα προς την λύσιν πολλών σπουδαίων και ζωτικών ζητημάτων τα οποία έχουν ωριμάσει από πολλού».[130] Πράγματι, όταν οι καθημερινές εφημερίδες επισημαίνουν στα

---

[126] «Α' Πανελλήνιον Συνέδριον Γεωργίας, Βιομηχανίας & Εμπορίου» στο *Δελτίον Βιομηχανικής και Εμπορικής Ακαδημίας,* Τόμος ΙΔ', Τεύχος 8/9, Δεκέμβριος 1909, σελ. 115.

[127] Σπύρος Βοβολίνης & Κωνσταντίνος Βοβολίνης (επ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν...,* όπ. πριν (υπ. 17), Τόμος 1, σελ. 99.

[128] Κ. Παναγιωτόπουλος, «Η Πρακτική Εκπαίδευσις: Ο κύριος Παράγων της Προόδου και του Πολιτισμού», *Ερμής,* 12 Αυγούστου 1907.

[129] Αλεξ. Λακκάς, «Βελτιώσωμεν την θέσιν του Εργάτου», *Ερμής,* 10 Αυγούστου 1910.

κύρια άρθρα τους ότι «καθήκον πάντων είνε να μεταβάλωμεν την Ελλάδα εις στρατόπεδον, αποδυθησόμενον εις εθνικόν αγώνα εξοντώσεως», η γενική ψυχολογία μπορεί αναμφίβολα να χαρακτηριστεί έκτακτη.[131]

Όπως έχουμε σημειώσει με διάφορες αφορμές από το δεύτερο κεφάλαιο και μετά, η πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα ήταν μια δεκαετία μεταξύ δύο πολέμων. Αυτός ο μεταβατικός χαρακτήρας ήταν καθολικά αισθητός. Λόγια και πράξεις έπρεπε να συμπορεύονται με την επερχόμενη εθνική προσπάθεια. Το «κοινωνικό ζήτημα» καλά θα έκανε να συμμορφωθεί. Όντως, στις περισσότερες περιπτώσεις όπου βρίσκουμε την αστική τάξη και τους συμμάχους της να μιλούν, το «κοινωνικό ζήτημα» συμμορφωνόταν, κρυμμένο κάτω από έναν συνδυασμό εθελοτυφλίας, άγνοιας, υποκρισίας και ενός bon pour l' orient μαρξισμού των σταδίων.

Από την άλλη βέβαια, ίσως ακόμη και αυτός ο κανόνας να μην ήταν τόσο καθολικός όσο φαίνεται. Για να ξαναγυρίσουμε στα πεπραγμένα του Α' Συνεδρίου Γεωργίας Βιομηχανίας και Εμπορίου, είναι γεγονός ότι όταν οι διεκδικούμενοι τρόποι «στήριξης» της βιομηχανίας από το κράτος διατυπώνονταν πιο συγκεκριμένα, το «κοινωνικό ζήτημα» εκ πρώτης όψεως έλαμπε δια της απουσίας του. Στα πορίσματα που αφορούν τη βιομηχανία, ανάμεσα σε κάθε είδους ικεσίες για κρατική στηριξη, από την «προτίμησιν των εγχωρίων προϊόντων εις τας προμηθείας της κυβερνήσεως» μέχρι την ίδρυση «ειδικού ταμείου αμύνης της βιομηχανίας», βρίσκει κανείς μια έκκληση για «καταρτισμόν εργατικής νομοθεσίας» και «την επιβολήν της Κυριακής αργίας». Τίποτα περισσότερο εδώ από μια επίκληση για δίκαιη κρατική διαιτησία μεταξύ εργατών και εργοδοτών, ίσως και μια προτίμηση προς τους μικρότερους εργοδότες, που δείχνουν να επαληθεύουν την επισήμανση του Κορδάτου ότι «στο συνέδριο αυτό – καθαρά αστικό – πήραν μέρος και οι μικροεπαγγελματίες και οι εργάτες».[132] Και όμως, λίγο παραπάνω, κρυμμένη από το απρόσεκτο μάτι, βρίσκεται μια πολύ πιο συγκεκριμένη επίκληση προς το κράτος. Το συνέδριο ζητούσε

> Την άρσιν της φορολογίας του σιγαροχάρτου δια της αναλόγου αυξήσεως της φορολογίας του καπνού. Την κατάργησιν των υφισταμένων καπνοκοπτηρίων και παραχώρησιν αδείας, ώστε εις το εξής η βιομηχανική κατεργασία των καπνών να γίνεται εις κατάλληλα διαμερίσματα των Γενικών Αποθηκών, επί ωρισμένω ενοικίω εις τους βουλομένους παραχωρουμένων και διατελούντων υπό τον έλεγχον της

---

[130] Γεώργιος Σκληρός, *Το Κοινωνικό μας Ζήτημα...,* όπ. πριν (υπ. 122), σελ. 60.

[131] «Εξοπλισθώμεν Απέχοντες Εσωτερικών Συνταράξεων», *Καιροί,* 10 Μαΐου 1910.

[132] Γιάννης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν (υπ. 97), σελ. 177.

κυβερνήσεως, ήτις θα φορολογή μεν τον δια την εσωτερικήν κατανάλωσιν καπνόν, θα σφραγίζη δε προς ένδειξιν της προελεύσεως τον εξαχθησόμενον.[133]

Όπως θα δούμε παρακάτω, το ζήτημα της φορολογίας του καπνού απασχολούσε μια μικρή μερίδα των Ελλήνων κεφαλαιούχων τουλάχιστον από το 1883 και μετά. Ήταν μικροί αλλά αρκετά ισχυροί ώστε τα αιτήματά τους να ακούγονται μέχρι τον τύπο και τα συνέδρια του νεογέννητου Συνδέσμου των Ελλήνων Βιομηχάνων και Βιοτεχνών. Και είχαν ήδη στήσει παραγωγικές διαδικασίες στην Αθήνα και τον Πειραιά – παραγωγικές διαδικασίες που απασχολούσαν εκατοντάδες εργάτες με μισθωτές σχέσεις και συγκεκριμένη οργάνωση της εργασίας. Μάλιστα, μόλις δύο εβδομάδες προτού τα αιτήματα των καπνεμπόρων βρουν τον δρόμο τους μέχρι τις αποφάσεις του συνεδρίου Εμπορίου Γεωργίας και Βιομηχανίας, μια απεργία των εργατών σιγαροποιών είχε τερματιστεί νικηφόρα. Σε απάντηση οι καπνέμποροι ετοιμάζονταν να αγοράσουν σιγαροποιητικές μηχανές. Τα όσα διαδραματίστηκαν τους επόμενους μήνες ελάχιστα συνεισέφεραν στην άρνηση της ύπαρξης του «κοινωνικού ζητήματος»· από την άλλη θα μας δώσουν μια καλή ευκαιρία για να επιδείξουμε την μεθοδολογία που ακολουθείται σε αυτή την εργασία.

[133] «Α' Πανελλήνιον Συνέδριον Γεωργίας, Βιομηχανίας & Εμπορίου», όπ. πριν (υπ. 126), σελ. 119.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Ο Κωνσταντίνος Βάρκας

Αγοράζει «το Περίφημον Μηχάνημα»

Δυσλειτουργικές Μηχανές και «Τεχνικώς Μορφωμένοι» Εργάτες στην Ελλάδα μέσα από το Παράδειγμα των Σιγαροποιών, 1880-1920

Η ειδικότητα του σιγαροποιού, ή αλλιώς του τσιγαρά, αποτελούσε διακριτό κομμάτι του καταμερισμού της εργασίας στην παραγωγή και επεξεργασία του καπνού, τουλάχιστον μέχρι το 1920. Οι εργάτες της συγκεκριμένης ειδικότητας ελάχιστα έχουν απασχολήσει την εντόπια και διεθνή ιστοριογραφία· όχι όμως γιατί για όσο υπήρξαν είχαν μικρή σημασία ή μικρή ισχύ εντός της παραγωγικής διαδικασίας, αλλά γιατί από το 1925 και μετά η ειδικότητά τους εξαφανίστηκε εντελώς κάτω από το βάρος της εκμηχάνισης και τελικά μιας συγκεκριμένης απαγορευτικής νομοθεσίας. Όσο για τη θέση τους στον κοινωνικό καταμερισμό της εργασίας, οι σιγαροποιοί αποτελούσαν το ακριβές αντίθετο των όσων υπονοούσαν οι μεσοπολεμικοί θρήνοι περί «σπάνης τεχνικώς μορφωμένων εργατών» που μας απασχόλησαν στα όσα προηγήθηκαν. Ένα άρθρο της εφημερίδας *Ερμής* που γράφτηκε το Καλοκαίρι του 1910, όταν η συζήτηση περί εισαγωγής αυτόματων σιγαροποιητικών μηχανών στην Ελλάδα είχε φουντώσει, περιέγραφε τους σιγαροποιούς και το προϊόν της εργασίας τους ως εξής:

> Εφ' όσον αναμφίρηστον είναι ότι τα χειροποίητα σιγαρέτα είναι ασυγκρίτως ανώτερα των μηχανηματοποιήτων (sic)· εφόσον παγκοίνως γνωστόν είναι ότι και εν Ευρώπη και εν όλω τω κόσμω προτιμούνται ως ευγευστότερα, καλλιτεχνικώτερα, καπνιστικώτερα, καλύτερα τέλος τα χειροποίητα σιγαρέτα· εφόσον η βιομηχανία των σιγαρέτων προήχθη και έφθασεν εις το σημερινόν σημείον της τελειότητός της δια των εργατικών χειρών, δια της τεχνικής μορφώσεως των εργατών σιγαροποιών, νομίζομεν ότι ουδέ λόγος πρέπει να γίνεται περί βελτιώσεως της ποιότητος των σιγαρέτων εκ της δια μηχανών κατασκευής αυτών.

> Πολλώ δε μάλλον την αλήθειαν αύτην δεν ώφειλον να παρίδωσιν οι Έλληνες καπνέμποροι, εφ' όσον γνωρίζουσι βεβαίως ότι την τελειότητα της τέχνης των Ελλήνων σιγαροποιών εξετίμησαν και αυτοί οι εν τω κέντρω της σιγαροβιομηχανίας, της Αιγύπτου, ομογενείς και ξένοι καπνέμποροι, και έσπευσαν να μετακαλέσωσιν εξ αυτών λεγεώνας όλας επί αδροτάτη αμοιβή· οι ομογενείς δε αύτοι εργάται εν Αιγύπτω εισίν αυτόχρημα η εγγύησις της Αιγυπτιακής σιγαροβιομηχανίας.[1]

Αυτό το άρθρο έχει πολλούς τρόπους να δημιουργήσει την αίσθηση του ανοίκειου στον σημερινό αναγνώστη. Από τη μια γιατί η γνώμη ότι το χειροποίητο είναι «καλύτερο» από το «μηχανηματοποίητο» εκφράζεται ως αυτονόητη («ουδέ λόγος πρέπει να γίνεται»). Από την άλλη γιατί πρόκειται για μια ασυνήθιστη αναγνώριση της στενής εξάρτησης της ποιότητας των προϊόντων της εργασίας από την τέχνη του εργάτη. Τέλος γιατί, για μία φορά, η μετανάστευση Ελλήνων εργατών στο εξωτερικό, δεν παρουσιάζεται ως μετανάστευση φτηνών ανειδίκευτων, αλλά ως μετανάστευση ειδικευμένης εργασίας («τεχνικώς μορφωμένων», όπως θα έλεγαν οι Ζολώτας και Χαριτάκης) ενός είδους που δεν μπορεί να βρεθεί αλλού. Αυτή η αίσθηση του ανοίκειου συνοδεύει τη φιγούρα του σιγαροποιού όσο κανείς καταπιάνεται με τα ίχνη που αυτή έχει αφήσει στις πρωτογενείς πηγές. Πηγάζει, όπως θα δούμε παρακάτω, από τη συγκεκριμένη μορφή της εργασιακής διαδικασίας της κατασκεύης τσιγάρων και από την ειδική θέση που κατείχαν οι σιγαροποιοί εντός της. Επίσης όμως, πηγάζει από τα προϋπάρχοντα παράξενα ήθη τους και τα εξίσου παράξενα δικά μας.

5.1. Έλληνες καπνοβιομήχανοι και σιγαροποιοί τον 19ο αιώνα: Η αίσθηση του ανοίκειου.

5.1.1. Η εμβέλεια των Ελλήνων καπνοβιομηχάνων του 19ου αιώνα.

Η εμφάνιση του τσιγάρου και η κυριαρχία του, από τα μέσα του 19ου αιώνα και μετά, επί των εναλλακτικών μεθόδων κατανάλωσης καπνού, όπως ο αργιλές, το πούρο, η πίπα, το μάσημα κλπ, συχνά συνδέεται με την επιτάχυνση των ρυθμών ζωής και τις αντίστοιχες ιδεολογικές μεταβολές, δηλαδή «την αποδέσμευση από το παρελθόν και έναν δυναμισμό συνδεδεμένο με την μοντερνικότητα».[2] Σε περίπτωση που τα περί ιδεολογιών του εκσυγχρονισμού στα μέσα

[1] Str, «Αι Σιγαροποιητικαί Μηχαναί», *Ερμής*, 22 Ιουνίου 1910. Η Αγριαντώνη σημειώνει ότι το 1911 είχαν εισαχθεί ακόμη παραγωγικότερες σιγαροποιητικές μηχανές, ικανές να κατασκευάσουν 150.000 τσιγάρα την ημέρα· σχετικά δες Χριστίνα Αγριαντώνη, «Βιομηχανία» στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8 Τόμοι, Βιβλιόραμα, 2002, Τόμος Α1, σελ. 207.

[2] Relli Shechter, «Selling Luxury: The Rise of the Egyptian Cigarette and the Transformation of the Egyptian Tobacco Market, 1850-1914, *International Journal of Middle East Studies,* Vol. 35, No. 1, Φεβρουάριος 2003, σελ. 53. Στα παρακάτω, εκτός από όσα έχουν ήδη αναφερθεί, χρησιμοποιούνται τα

του 19ου αιώνα ακούγονται ανεπαρκή, θα μπορούσε κανείς να προσθέσει δύο επιπλέον λόγους επικράτησης του τσιγάρου. Ο πρώτος λόγος αφορά την ίδια την παραγωγική διαδικασία. Η κατασκευή του τσιγάρου στην Ελλάδα διατηρούσε τα χαρακτηριστικά των υπόλοιπων διαδικασιών κατεργασίας του καπνού, δηλαδή τις ελάχιστες ανάγκες σταθερού κεφαλαίου, το εργατικό δυναμικό που με άνεση μετακινούνταν μεταξύ πόλης και αγροτικής περιφέρειας και την έτοιμη εργασιακή εξειδίκευση.[3] Επιπλέον, όπως θα δούμε, η παραγωγική διαδικασία κατασκευής τσιγάρων, με ελάχιστη εκμηχάνιση, μπορούσε να επεκταθεί σε σημαντικά μεγέθη, εφόσον η ζήτηση ακολουθούσε. Οπότε η κατασκευή τσιγάρων ήταν ένας τρόπος πρόσθεσης αξίας μέσω περαιτέρω επεξεργασίας ο οποίος μπορούσε να επεκταθεί χωρίς εκμηχάνιση, χρειαζόταν ελάχιστο χώρο ανά εργαζόμενο και έβρισκε έτοιμους ειδικευμένους εργάτες, ακριβώς στα πλήθη της αγροτικής μετακίνησης προς τις πόλεις. Το τσιγάρο ήταν μία αξία χρήσης ιδιαζόντως εθιστική, άρα με πιστή πελατεία, η παραγωγή της οποίας διεξαγόταν εύκολα σε συνθήκες τυπικής υπαγωγής της εργασίας στο κεφάλαιο, οπότε και η τσιγαροποιία ήταν μια καλή τοποθέτηση χρημάτων δίχως μεγάλο ρίσκο.[4] Το αποτέλεσμα ήταν εργοστασιακές εγκαταστάσεις από αυτές που ο Μαρξ (ή ακριβέστερα ο Έλληνας μεταφραστής του) ονομάζει «μανιφακτούρες» [manufactures], δηλαδή βιοτεχνικά καταστήματα που χαρακτηρίζονταν από μικρό βαθμό εκμηχάνισης, επιμελή καταμερισμό της εργασίας, εξαρτούνταν από τις χειροτεχνικές δεξιότητες των εργατών και χρησιμοποιούσαν

Μάνος Χαριτάτος & Πηνελόπη Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου,* Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, 1998· Μαρία Αγγελή, *Ο Κόσμος της Εργασίας: Γυναίκες και Άνδρες στην Παραγωγή και Επεξεργασία του Καπνού (Αγρίνιο 19ος - 20ος αι.),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων 2007· Ευάγγελος Παπαστράτος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της: Από τη Ζωή μου,* Εκδόσεις Gema, 2012· Δημήτριος Καλιτσουνάκης, «Ο Καπνός», *Αρχείον Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών,* Τόμος 12, 1932· Theologos Labrianides, *Industrial Location in Capitalist Societies: The Tobacco Industry in Greece, 1880-1980,* Unpublished Doc. Diss., University of London, 1982. Επίσης για τον καπνό και την καπνεργασία εκτός Ελλάδας, Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile: Nationalism, Communism, Islam and the Egyptian Working Class, 1882-1954,* Tauris & Co, 1988· Patricia Cooper, «'What this Country Needs is a Good Five-Cent Cigar'», *Technology and Culture,* Vol. 29, No. 4, Special Issue: Labor History and the History of Technology, Οκτώβριος 1988· B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust: From Hand Rolling to Mechanized Cigarette production by W. Duke, Sons and Company», *The North Carolina Historical Review,* Vol. 69, No. 3, Ιούλιος 1992· Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South: The Durham Cigarette Rollers», *American Jewish History,* Vol. 82, No. 1/4, 1994·Pamela Radcliff, «Elite Women Workers and Collective Action: The Cigarette Makers of Gijon, 1890-1930», *Journal of Social History,* Vol. 27, No. 1, Φθινόπωρο 1993. Allan M. Brandt, *The Cigarette Century: The Rise, Fall and Deadly Persistence of the Product that Defined America,* Basic Books, 2007· Barbara Hahn, *Making Tobacco Bright: Creating an American Commodity, 1617-1937,* John Hopkins University Press, 2011.

[3] Για τα χαρακτηριστικά της επεξεργασίας του καπνού, 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, 1993, σελ. 418-420.

[4] Για την ακρίβεια, ο ορισμός του τσιγάρου ως «σύστημα μεταφοράς ναρκωτικών», όπου το ναρκωτικό είναι η νικοτίνη, εμφανίστηκε πολύ αργότερα εν τω μέσω της αντικαπνιστικής εκστρατείας. Εδώ θέλουμε να αναφερθούμε απλά στον εθιστικό χαρακτήρα αυτής της ιδιόμορφης αξίας χρήσης, δίχως περαιτέρω αξιολογικές κρίσεις. Για τους σύγχρονους ορισμούς του τσιγάρου ως «σύστημα μεταφοράς ναρκωτικών» δες Allan M. Brandt, *The Cigarette Century...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 391-394.

το χρηματικό κεφάλαιο κατά κύριο λόγο για την αγορά πρώτων υλών και εργασίας.[5] Οι μανιφακτούρες των τσιγάρων μπορούσαν να φτάσουν σε τεράστια για την εποχή μεγέθη. Στην Ισπανία για παράδειγμα, όπου η κατασκευή τσιγάρων με χρήση μισθωτής εργασίας ανιχνεύεται ήδη από το πρώτο μισό του 19ου αιώνα, οι εργάτριες σιγαροποιοί συγκεντρώνονταν σε εργοστάσια που στην ακμή τους, το 1890, έφτασαν να απασχολούν έως και 1.800 εργάτριες.[6]

Κατά δεύτερον, η άνοδος του τσιγάρου από το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα και μετά, μπορεί να συνδεθεί με τις προσπάθειες κρατικού ελέγχου και φορολόγησης της διακίνησης του καπνού σε μια εποχή όπου οι πόλεμοι αύξαναν τις ανάγκες των δημοσίων εσόδων. Στην περίπτωση του ελληνικού κράτους για παράδειγμα, η φορολογία του καπνού θεσπίστηκε από το 1883 και μετά, προφανώς συνδεδεμένη με τις αυξημένες δημοσιονομικές ανάγκες που δημιουργούσαν τα δημόσια έργα της περιόδου που ακολούθησε την προσάρτηση της Θεσσαλίας και είθισται να ονομάζεται «τρικουπική». Η διαδικασία της φορολόγησης του καπνού συνδέθηκε σχεδόν αμέσως, όχι με τον καπνό καθεαυτό, αλλά με τα πολύ ευκολότερο να υπαχθούν στον κρατικό έλεγχο τσιγαρόχαρτα, «η εισαγωγή, κατασκευή, κατοχή και πώληση» των οποίων το 1887 κατέστη «αποκλειστικό δικαίωμα του κράτους».[7] Από το 1890 και μετά, η εισαγωγή και περαιτέρω γραφική επεξεργασία των τσιγαρόχαρτων ανατέθηκε στην εκτυπωτική βιομηχανία Ασπιώτη της Κέρκυρας, για την οποία ενίοτε υπονοούνταν – πιθανόν όχι αδίκως – ότι διατηρούσε ειδικές πελατειακές σχέσεις με το πολιτικό προσωπικό του ελληνικού κράτους.[8] Κάθε νόμιμη οκά καπνού που διακινούνταν στο εσωτερικό της ελληνικής επικράτειας έπρεπε να συνοδεύεται από 1200 τσιγαρόχαρτα εκτύπωσης Ασπιώτη, γεγονός που γεννούσε διαμαρτυρίες που πολλές φορές έφταναν μέχρι τον ημερήσιο τύπο.[9]

---

[5] Για την περιγραφή της «μανιφακτούρας» δες Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy,* (3 Vols), Penguin, 1990, Vol. 1, σελ. 455-491. Παρακάτω, με διάφορες ευκαιρίες, θα επισημανθούν αρκετές περιπτώσεις όπου η ανάλυση της «μανιφακτούρας» από τον Μαρξ συνάδει με τις αναφορές περί σιγαροποιίας που ανιχνεύονται στις δευτερογενείς και πρωτογενείς πηγές.

[6] Pamela Radcliff, «Elite Women Workers...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 90.

[7] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 40.

[8] Προτού αρχίσει να κερδοφορεί από το μονοπώλιο του τσιγαρόχαρτου, η βιομηχανία Ασπιώτη είχε ήδη ειδικευτεί στα κρατικά μονοπώλια κατασκευάζοντας παιγνιόχαρτα. Σχετικά δες Ελένη Βουσουλίνου Ανυφαντή, *Η Βιομηχανία Γραφικών Τεχνών Ασπιώτη ΕΛΚΑ (τέλη 19ου Αιώνα),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2014· ειδικά για την περίπλοκη διαδικασία διασφάλισης της γνησιότητας των τσιγαρόχαρτων, δες σελ. 75-80.

[9] Για παράδειγμα: «Οι καπνοπώλαι πολλάκις υπέβαλον αναφοράς ζητούντες την κατάργησιν του φόρου του σιγαροχάρτου. Το ποσόν, λέγουσι, το οποίον κερδίζει το κράτος δια του σιγαροχάρτου, δύναται να προστεθή εις τον φόρον του καπνού, ν' αφεθή δ' ελευθέρα η εν Ελλάδι κατασκευή και χρήσις σιγαροχάρτου. Αλλ' η κυβέρνησις προτιμά να εισάγη τοιούτον αισχίστης ποιότητος και προστατεύεται εν τη ιδιαιτέρα πατρίδα του κ. Πρωθυπουργού εργοστάσιον συσκευής σιγαροχάρτου κατά τρόπον προκαλούντα σκανδαλωδεστάτους ψιθυρισμούς περί της προτιμήσεως»· σχετικά δες «Το Μονοπώλιον», *Εμπρός,* 19 Νοεμβρίου 1899.

Η ίδια η επεξεργασία του καπνού από την άλλη, ουδέποτε υπάχθηκε σε κρατικό μονοπώλιο. Ο νόμος που το 1883 επέβαλλε την φορολόγηση του καπνού, προέβλεπε την ίδρυση δημόσιων καπνοκοπτηρίων εντός των οποίων, υπό κρατική επίβλεψη, θα δραστηριοποιούνταν ιδιωτικές επιχειρήσεις επεξεργασίας του καπνού. Η όλη διευθέτηση ήταν αναμφισβήτητα ιδιόρρυθμη: ο νόμιμος καπνός οριζόταν ως τέτοιος από τη συνοδεία του ειδικά σφραγισμένου τσιγαρόχαρτου και η επεξεργασία του γινόταν από ιδιωτικές επιχειρήσεις εντός δημοσίων κτιρίων υπό κρατική επίβλεψη. Η ανίχνευση των λαθραίων τσιγάρων γινόταν μέσω επιτόπιων ελέγχων της αστυνομίας στον δρόμο (η περίφημη αναζήτηση της «ταμπακιέρας»).[10] Η εμφανής ιδιορρυθμία της διαδικασίας υπαγωγής του ελληνικού καπνού στα φορολογούμενα είδη βρίσκεται εκτός των σκοπών της παρούσης εργασίας. Θα αρκεστούμε στην υπόθεση ότι καθώς η διακίνηση του καπνού ήταν προηγουμένως ελεύθερη, το «λαθρεμπόριο του καπνού» έπρεπε πρώτα να οριστεί ως «λαθρεμπόριο» και έπειτα να ελεγχθεί και να μετατραπεί σε πηγή κρατικών εσόδων, διαδικασία ιδιαιτέρως περίπλοκη που τείνει να συναντά οξείες αντιδράσεις.

Το πόσο περίπλοκες τείνουν να είναι τέτοιες διαδικασίες και πόσο οξείες οι αντιδράσεις, γίνεται εμφανέστερο αν στραφούμε στην αντίστοιχη προσπάθεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το κρατικό μονοπώλιο καπνού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας επιβλήθηκε το 1860 και η προσπάθεια υπαγωγής της καλλιέργειας, επεξεργασίας και εμπορίας του καπνού στον κρατικό έλεγχο εξελίχθηκε έως το 1883 και την ίδρυση της κρατικής διοίκησης του καπνού (Regie Ottoman des Tabacs), η οποία λειτουργούσε υπό την αιγίδα ευρωπαϊκών τραπεζών. Αντίθετα δηλαδή με τις ιδιόρρυθμες πρακτικές που ακολούθησε το ελληνικό κράτος, η Οθωμανική κυβέρνηση επέλεξε να θέσει υπό άμεσο κρατικό έλεγχο το σύνολο της καλλιέργειας, της επεξεργασίας και της εμπορίας του καπνού. Κατά συνέπεια τριακόσιες βιοτεχνίες επεξεργασίας καπνού έκλεισαν και οι ιδιοκτήτες τους μετανάστευσαν μαζί με τα κεφάλαια και την τεχνογνωσία τους.[11]

Όπως συνέβαινε και με άλλους τομείς των οικονομικών δραστηριοτήτων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι καπνοβιομήχανοι διέθεταν ελληνική εθνική συνείδηση σε διάφορους βαθμούς.[12] Επίσης έφερναν μαζί τους μια τεχνογνωσία παραγωγής και εμπορίας καπνών που είχε αποκτηθεί εκεί όπου καλλιεργούνταν τα «ανατολικά καπνά», δηλαδή τα καπνά των Βαλκανίων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Από το 1875 και μετά, καθώς οι

---

[10] Εδώ συνοψίζουμε τα όσα λέγονται διάσπαρτα στο Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 38-62.

[11] Relli Shechter, «Selling Luxury...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 54.

[12] Για παράδειγμα, ο Λάζαρος Πηνιάτογλου, που ίδρυσε «το μεγαλύτερο καπνεργοστάσιο του Βατούμ της νότιας Ρωσίας», το κληροδότησε στον γιο του, Μουράτ Πηνιάτογλου· Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 127.

κανονισμοί του Οθωμανικού μονοπωλίου αυστηροποιούνταν, οι Έλληνες καπνοβιομήχανοι άρχισαν να επιλέγουν την Αίγυπτο ως τον βασικό τόπο επανεγκατάστασης των επιχειρήσεών τους. Οι λόγοι για τους οποίους δεν επέλεξαν την επικράτεια του ελληνικού κράτους για την επανεγκατάστασή τους υπήρξαν ποικίλοι, όπως για παράδειγμα ότι η Αίγυπτος διέθετε μια δραστήρια και ευμεγέθη ελληνική παροικία την οποία αντιμετώπιζε κάθε άλλο παρά εχθρικά, ήταν ενταγμένη στις μεσογειακές και παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές πολύ περισσότερο από ό,τι ο Πειραιάς, μπορούσε να υπερηφανεύεται για σταθερότητα πολύ μονιμότερη από την αντίστοιχη της «πυριτιδαποθήκης των Βαλκανίων» και ήδη στο τελευταίο τέταρτο του αιώνα διέθετε υπολογίσιμο ντόπιο εργατικό πληθυσμό του οποίου οι μισθοί κρατιούνταν χαμηλά μέσω ενός συστήματος ρητών και άρρητων φυλετικών διακρίσεων.[13]

Ανεξάρτητα από τα αίτια της επιλογής της Αιγύπτου, είναι γεγονός ότι από το 1875 και μετά, η Αίγυπτος μετατράπηκε με γοργούς ρυθμούς σε κέντρο επεξεργασίας του καπνού. Το 1888, έπειτα από μια συμφωνία με την ελληνική κυβέρνηση που αναμφίβολα χρωστούσε πολλά στην επίδραση του ελληνικού προξενείου και των Ελλήνων καπνοβιομηχάνων και καπνεμπόρων, το αιγυπτιακό κράτος δέχθηκε να περιορίσει και τελικά, το 1890, να απαγορεύσει εντελώς την καλλιέργεια καπνού στο εσωτερικό της επικράτειάς του. Σε αντάλλαγμα, το ελληνικό κράτος δέχθηκε μια αύξηση των δασμών που επιβάλλονταν στις εξαγωγές καπνού στην Αίγυπτο · στα επόμενα χρόνια η Αίγυπτος εισήγαγε περισσότερο καπνό από την Ελλάδα απ' ό,τι από την Οθωμανική Αυτοκρατορία.[14] Τα ανατολικά καπνά που εισάγονταν από την Ελλάδα μετατρεπόνταν σε τσιγάρα πολυτελείας και εξάγονταν εκ νέου από μια εξαγωγική καπνοβιομηχανία, το 80% της οποίας αποτελούνταν από πέντε μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις στα εργοστάσια των οποίων δούλευαν περίπου 2.200 εργάτες.[15]

Αναμφίβολα, και παρά τις διαμαρτυρίες των Ελλήνων καπνοβιομηχάνων που συνεχίζονται μέχρι σήμερα, ενίοτε μετατοπισμένες στο πεδίο της ιστοριογραφίας,[16] το

---

[13] Για τον σχηματισμό της εργατικής τάξης στην Αίγυπτο τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα και τις άρρητες διακρίσεις εναντίον των ντόπιων, δες Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 23-47. Ο Χρήστος Χατζηιωσήφ προσθέτει στους λόγους επιλογής της Αιγύπτου τον βρετανικό στρατό κατοχής και την εσωτερική αγορά που αυτός δημιουργούσε, καθώς και τον έλεγχο της εμπορίας ανατολικών καπνών από ομογενείς καπνεμπόρους· δες Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά Σελήνη: Η Βιομηχανία στην Ελλάδα, 1830-1940*, Θεμέλιο, 1993, σελ. 367-368.

[14] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 129.

[15] Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50. Ο απόλυτος αριθμός των εργατών θα μπορούσε να είναι μεγαλύτερος, αφού οι Χαριτάτος και Γιακουμάκη εντόπισαν 83 ονόματα Ελλήνων καπνοβιομηχάνων που δραστηριοποιήθηκαν στην Αίγυπτο, τους 17 από τους οποιους θεωρούν «σημαντικούς» Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 129-167.

[16] Όπως διαβάζουμε στο βιβλίο των Χαριτάτου και Γιακουμάκη που έχει χορηγό την βιομηχανία τσιγάρων Παπαστράτος, η ιδιόρρυθμη μεθοδολογία ελέγχου της καπνοπαραγωγής στην Ελλάδα του τέλους του 19ου αιώνα, ή αλλιώς «η απίστευτη μονοτονία και ο 'εφησυχασμός' του μονοπωλίου», καταδ[ίκασαν] «την αισθητική και την εμπορευσιμότητα των ντόπιων τσιγάρων στρέφοντας τους

ιδιόρρυθμο σύστημα ημικρατικού ελέγχου του καπνού που ακολούθησε το ελληνικό κράτος από το 1883 και μετά, απέδιδε μάλλον καλύτερα από το ευθύτερο – και πιο κατανοητό με την πρώτη ματιά – αντίστοιχο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Βέβαια, εκτός από τη διασφάλιση εξαγωγών καπνού και φορολογικών εσόδων, η όλη διαδικασία είχε και ορισμένες περαιτέρω ενδιαφέρουσες επιπτώσεις. Από τη μια βρίσκουμε τη δημιουργία και ραγδαία διάδοση ενός νέου εμπορεύματος – του έτοιμου χειροποίητου τσιγάρου πολυτελείας. Από την άλλη βρίσκουμε τη δημιουργία, ή ακριβέστερα, την υπαγωγή στη σχέση μισθωτής εργασίας, ενός νέου επαγγέλματος – του εργάτη σιγαροποιού.

5.1.2. Η εμβέλεια των Ελλήνων τσιγαράδων του 19ου αιώνα

Οι ελληνικής ιδιοκτησίας βιομηχανίες κατασκευής τσιγάρων επεκτάθηκαν θεαματικά από το 1870 και μετά, όχι μόνο στην Αίγυπτο, αλλά και σε άλλες περιοχές του πλανήτη, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γερμανία και οι ΗΠΑ, όπου τη δεκαετία του 1890, μόνο στη Νέα Υόρκη, λειτουργούσαν περίπου δέκα ελληνικής ιδιοκτησίας εργοστάσια κατασκευής τσιγάρων.[17] Αυτή η επέκταση, εκπληκτική για όποιον έχει συνηθίσει σε αφηγήσεις «βιομηχανικής υστέρησης», τείνει να αποδίδεται κατά κύριο λόγο στο «επιχειρηματικό δαιμόνιο του Έλληνα». Για παράδειγμα, το 1913, ο Τόμας Μπέρτζες [Thomas Burgess], μέλος του «αμερικανικού παραρτήματος της επιτροπής ενώσεως Αγγλικανικής και Ανατολικής Ορθόδοξης Εκκλησίας», περιέγραφε την ιστορία δύο επιτυχημένων Ελλήνων τσιγαροβιομήχανων στις ΗΠΑ ως εξής:

> Λίγο πριν τον ισπανικό πόλεμο δύο αδέλφια από την Ελλάδα, οι Στέφανος [Stephanos], χωρικοί από την Ήπειρο, ίδρυσαν την επιχείρησή τους με κεφάλαιο 35 δολαρίων. Ξεκίνησαν αγοράζοντας λίγες οκάδες [pounds] καπνού και στρίβοντας τσιγάρα. Κατά τη διάρκεια του ισπανικού πολέμου, αποφάσισαν να δωρίσουν μερικά κουτιά από τα τσιγάρα τους στους αξιωματικούς του στρατού των ΗΠΑ. Αυτό το διαφημιστικό τόλμημα έβαλε το νερό στο αυλάκι και μέσα σε δέκα χρόνια έγιναν εκατομμυριούχοι. Τώρα είναι ιδιοκτήτες ενός από τα μεγαλύτερα εργοστάσια τσιγάρων στη χώρα, όπου εργάζονται κάποιες εκατοντάδες συμπατριωτών τους.[18]

Έλληνες εμπόρους, για ακόμη μία φορά σε αγορές εκτός της Ελλάδας»· Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 43-44.

[17] Οι Χαριτάτος και Γιακουμάκη, ανίχνευσαν Έλληνες «κατασκευαστές τσιγάρων» να δραστηριοποιούνται σχεδόν σε ολόκληρο τον πλανήτη από το 1860 έως το 1960, από τις ΗΠΑ μέχρι την Ινδία, την Κίνα και την Αυστραλία. Για τον χάρτη επέκτασης των ελληνικής ιδιοκτησίας βιομηχανιών κατασκευής τσιγάρων, δες Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 382. Για τα ελληνικά εργοστάσια στη Νέα Υόρκη, σελ. 172.

[18] Thomas Burgess, *Greeks in America: An Account of their Coming, Progress, Customs, Living and Aspirations*, Sherman French & Comany, 1913, σελ. 33, η προσοχή μας πρέπει να στραφεί στην

Αρκετές δεκαετίες αργότερα, η επιτυχία του τσιγαροβιομήχανου και εθνικού ευεργέτη Σωτήριου Ανάργυρου, περιγραφόταν με ανάλογους όρους. Από «γνωστή οικογένεια των Σπετσών», ο Ανάργυρος έφτασε στις ΗΠΑ το 1883 και αρχικά δούλεψε «ως απλός υπάλληλος στον καπνοβιομηχανικό οίκο του Αμερικανο-Εβραίου Τόμσον». Εκεί διακρίθηκε για τις ικανότητές του και ανέλαβε «τον τομέα των αγορών καπνών από την τουρκοκρατούμενη Ελλάδα (Καβάλα) και την Τουρκία (Σμύρνη)». Όταν ο Τόμσον πέθανε, η εταιρεία πέρασε στα χέρια του Ανάργυρου, «η εφευρετικότητα και ενεργητικότητα του [οποίου] ήταν αστείρευτες». Από εκεί κι έπειτα,

> δημιουργεί υποκαταστήματα στις σημαντικότερες πόλεις της Αμερικής και σε διάστημα επτά χρόνων διαχειρίζεται μια κολοσιαία περιουσία. Στα εργοστάσιά του δουλεύουν εκατοντάδες εργάτες και ειδικά σε αυτό της Νέας Υόρκης, πολλοί Σπετσιώτες βρίσκουν εργασία και προστασία.[19]

Στην Αίγυπτο εν τω μεταξύ όπου, όπως είδαμε, οι ελληνικές βιομηχανίες κατασκευής τσιγάρων είχαν «μετακαλέσει» από την Ελλάδα «λεγεώνας [σιγαροποιών] όλας επί αδροτάτη αμοιβή», η ιεραρχία των χώρων εργασίας ξεκινούσε από τους «υψηλότερα αμοιβόμενους και πλέον ειδικευμένους εργάτες που έστριβαν τα τσιγάρα στο χέρι και πληρώνονταν με το κομμάτι», οι οποίοι ήταν «στην πλειοψηφία τους Έλληνες, αλλά και Αρμένιοι, Σύριοι, ακόμη και κάποιοι Αιγύπτιοι». Κάτω από αυτούς τους σχετικά λίγους ειδικευμένους σιγαροποιούς, απλωνόταν ο υπόλοιπος καταμερισμός της εργασίας: «επιθεωρητές ελέγχου, χειριστές κοπτικών μηχανών, συσκευαστές, και στα κατώτερα στρώματα, οι εργαζόμενες της διαλογής των καπνών (Αιγύπτιες γυναίκες οι περισσότερες) που ξεχώριζαν τα φύλλα του καπνού αναλόγως ποιότητας».[20] Από το 1898 έως το 1910, οι σιγαροποιοί της Αιγύπτου ηγήθηκαν επιτυχημένων και αποτυχημένων απεργιών, που αποτελούσαν «δείγματα ταξικής σύγκρουσης στο εσωτερικό της ελληνικής κοινότητας της Αιγύπτου» και κάποιοι από αυτούς πλήρωσαν το τίμημα με την απέλασή τους στην Ελλάδα.[21]

τελευταία πρόταση. Ίσως υπάρχει κάποια σχέση μεταξύ των «φτωχών αδελφών Stefanos» και του καπνοβιομήχανου Στεφάνου που ίδρυσε το πρώτο καπνεργοστάσιο της Σάμου στο Βαθύ χρησιμοποιώντας καπνά «τοπικά και Αγρινίου»· για τον Στεφάνου δες Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 236.

[19] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 175.

[20] Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50.

[21] Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 51. Κάποιοι από τους απελαθέντες σιγαροποιούς αναμίχθηκαν στην ίδρυση του Εργατικού Κέντρου του Βόλου το 1908. Σχετικά και ειδικά για τον αναρχικό και φυματικό σιγαροποιό Κόσυβα που έφτασε στο Βόλο από την Αίγυπτο «στα τέλη της δεκαετίας», δες Lito Apostolakou, «'All for One and One for All': Anarchists, Socialists and Demoticists in the Labour Centre of Volos, 1908-1911», στο Philip Carabott (ed.), *Greek*

Στη Γερμανία τέλος, οι «Έλληνες και ομογενείς καπνέμποροι από τη Θράκη, τη Μ. Ασία και τη λοιπή Ελλάδα» που δραστηριοποιήθηκαν από το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα, επίσης εμφανίστηκαν συνοδευόμενοι από τους σιγαροποιούς. Σύμφωνα με τους Χαριτατο και Γιακουμάκη, οι ελληνικές εγκαταστάσεις κατασκευής τσιγάρων διέθεταν «τα πλεονεκτήματα της εύκολης εισαγωγής καλής ποιότητας ανατολικών καπνών, φθηνό ειδικευμένο εργατικό δυναμικό – τους συμπατριώτες τους 'τσιγαράδες' – και γρήγορα αναπτύχθηκ[αν]».[22]

Όπως είναι προφανές, η εκπληκτική γεωγραφική και εμπορική επέκταση των ελληνικής ιδιοκτησίας βιομηχανιών κατασκευής τσιγάρων στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα, είναι εξαιρετικά δύσκολο να περιγραφεί δίχως αναφορά στην παρουσία των σιγαροποιών. Κάποιες φορές ευεργετούμενοι, κάποιες άλλες ταπεινοί μετανάστες που αναζητούν απελπισμένα εργασία και σε μία περίπτωση ειδικευμένοι μάστορες, μέλη μιας «ετοιμοπόλεμης» εργατικής ελίτ, οι Έλληνες σιγαροποιοί καταλαμβάνουν μια – έστω δευτερεύουσα – θέση σε κάθε αφήγηση περί ελληνικής σιγαροποιίας, ακόμη και όταν αυτή περιστρέφεται κατά βάση γύρω από το «δαιμόνιο».[23]

Όταν από την άλλη ο λόγος έρχεται στην ικανότητα των σιγαροποιών και τη θέση τους στην παραγωγική διαδικασία, πολλές φορές διακρίνεται μια πρόθεση υποτίμησης. Σύμφωνα με το περιοδικό ΣΦΙΓΞ του 1933, όπως παρατίθεται από τους Γιακουμάκη και Χαριτάτο, το επάγγελμα του σιγαροποιού, παρότι αποτελούσε «την πολυπληθεστέρα επαγγελματική τάξ[η] της εποχής», «απήτει ελαφράν δεξιοτεχνίαν και τίποτε περισσότερον. Η εκμάθησίς του ήτο κατορθωτή μετά εξάσκησιν μόλις μίας εβδομάδος». Αμέσως μετά όμως μαθαίνουμε ότι «η πείρα συν τω χρόνω εμόρφωνεν τεχνίτας που ήτο δυνατόν να κατασκευάσουν τρεις και τέσσερης χιλιάδας μακαρόνια (έτσι ελέγοντο τα σιγαρέττα), εργασία η οποία τότε απέφερεν εκατόν και εκατόν είκοσι γρόσσια ημερησίως εις τον εργάτην, ποσόν μυθώδες δια την εποχήν

Society in the Making, 1863-1913: Realities, Symbols and Visions, Ashgate, 1997, σελ. 41-44. Η απέλαση των ηγετών εκείνων των απεργιών από την Αίγυπτο στην Ελλάδα έρχεται σε κάποια αντίθεση με τον ισχυρισμό των Χαριτάτου και Γιακουμάκη σύμφωνα με τον οποίο τα αιγυπτιακά εργοστάσια λειτουργούσαν «με τεχνίτες που είχαν έρθει από την Αλεξάνδρεια και την Κωνσταντινούπολη». Βέβαια, οι τσιγαράδες θα μπορούσαν να έχουν φτάσει την Αίγυπτο από διάφορες περιοχές εντός και εκτός της ελληνικής επικράτειας και παρόλ' αυτά να απελαύνονται στην Ελλάδα. Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 214. Σύμφωνα με τον Γιάνη Κορδάτο πάντως, η μεγάλη απεργία των τσιγαράδων της Αιγύπτου του 1904 απέτυχε «γιατί οι Έλληνες τσιγαράδες δεν είχαν αναπτυγμένη ταξική συνείδηση»· σχετικά δες Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος με Βάση Άγνωστες Πηγές και Ανέκδοτα Αρχεία,* Μπουκουμάνης, 1972, (Α' Έκδοση 1931), σελ. 87.

[22] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 194.

[23] Για τους Έλληνες σιγαροποιούς ως «ετοιμοπόλεμη εργατική ελίτ», Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50. Οι υπόλοιποι χαρακτηρισμοί είναι διάχυτοι.

εκείνην».[24] Δηλαδή αυτοί οι σιγαροποιοί, που στην ιστοριογραφία αρκούνται να ακολουθούν διακριτικά τα κατορθώματα των Ελλήνων βιομηχάνων ως ευεργετούμενοι, που ήταν κάτοχοι μιας κάποιας ειδίκευσης «και τίποτα παραπάνω», παρόλ' αυτά περνούσαν μακρόχρονη μαθητεία που εκτεινόταν πολύ πέρα από την «μία εβδομάδα» και αμοίβονταν με μυθικά ποσά για εργάτες.

Για λόγους που αναμφίβολα σχετίζονται με την κατά Χατζηιωσήφ γενικευμένη τάση απόκρυψης των κοινωνικών ανταγωνισμών στην Ελλάδα, η διεθνής βιβλιογραφία, ακόμη και όταν δεν μπορεί να κατηγορηθεί για φιλεργατική προκατάληψη, τείνει να αποδεικνύεται ακριβέστερη της ελληνικής.[25] Μάλιστα, ευτυχώς για τους σκοπούς μας, στη διεθνή βιβλιογραφία μπορεί να βρει κανείς την καταγραφή μιας προσπάθειας εκκίνησης βιομηχανίας κατασκευής τσιγάρων εκ του μηδενός, δηλαδή δίχως ειδικευμένους σιγαροποιούς και δίχως γνώσεις σχετικά με την οργάνωση της εργασίας που απαιτούσε η κατασκευή τσιγάρων. Η βιομηχανία είναι η καπνοβιομηχανία Ντιουκ [Duke], ιδιοκτησίας των αδελφών Ντιουκ· ιδρύθηκε το 1878 στη Βόρειο Καρολίνα και κάποιες δεκαετίες αργότερα θα εξελισσόταν σε μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες τσιγάρων του πλανήτη.[26] Η εργασία στην οποία επιδόθηκε αρχικά η καπνοβιομηχανία Ντιουκ ήταν η επεξεργασία καπνού για πίπα, μια διαδικασία που διεξαγόταν χρησιμοποιώντας την εργασία «ανειδίκευτων νεαρών αφροαμερικανών».[27] Το 1881, οι Ντιουκ, έχοντας προφανώς αντιληφθεί την στροφή προς τα τσιγάρα, αποφάσισαν να επεκτείνουν τις δραστηριότητες της βιομηχανίας τους στην κατασκευή τσιγάρων. Αμέσως όμως ήρθαν αντιμέτωποι με «σπάνη εργατικού δυναμικού», δηλαδή με την ανάγκη εξεύρεσης εργατών ειδικευμένων στην κατασκευή τσιγάρων. Η πρώτη τους κίνηση ήταν να προσλάβουν τον Τζ. Μ. Σήγκελ [J. M. Siegel], εβραίο γεννημένο στη Ρωσία, ο οποίος ανέλαβε να οργανώσει την παραγωγή και να εκπαιδεύσει εργάτες σιγαροποιούς. Ο Σήγκελ είχε μάθει την τέχνη του σιγαροποιού δουλεύοντας σε «ένα κρατικό

---

[24] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 129. Το απόσπασμα είναι από το περιοδικό ΣΦΙΓΞ τριακονταετηρίς, 1933. Όπως θα δούμε παρακάτω, τα «μακαρόνια» λανθασμένα αναφέρονται ως συνώνυμο των τσιγάρων.

[25] Οι Ρόμπερτς και Ναπ, παρότι ξεκάθαρα στοχεύουν να αφηγηθούν την ηρωική ιστορία ενός – επίσης δαιμόνιου – αμερικανού βιομήχανου, δεν αποκρύπτουν τα προβλήματά του με το εργατικό δυναμικό και την ανάγκη του για ειδικευμένη εργασία. B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2). Από την άλλη βέβαια, αποκρύπτουν την χρησιμοποίηση αφροαμερικανών εργατών και την πειθάρχηση με ξυλοδαρμούς, πιθανόν γιατί τέτοια είναι τα πραγματικά «ευαίσθητα» ζητήματα της αμερικανικής ιστοριογραφίας.

[26] Το 1889 η καπνοβιομηχανία Ντιουκ παρήγαγε τα περισσότερα τσιγάρα παγκοσμίως, σχεδόν τα ίδια όσο και η συνολική παραγωγή του δεύτερου και του τρίτου κατασκευαστή τσιγάρων παγκοσμίως. Βέβαια, ακόμη και το 1904, τα τσιγάρα δεν αντιστοιχούσαν παρά στο 5% των συνολικών πωλήσεων των αμερικανικών καπνοβιομηχανιών, αλλά το μέλλον ήταν λαμπρό. Σχετικά δες B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 279.

[27] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 143.

εργοστάσιο της Ρωσίας όπου τα τσιγάρα κατασκευάζονταν αποκλειστικά από ακριβό τουρκικό καπνό» και ανήκε στο πλήθος ρωσοεβραίων και πολωνοεβραίων μεταναστών που λίγες δεκαετίες πριν από τους Έλληνες είχαν ήδη μεταφέρει την τέχνη της κατασκευής χειροποίητων τσιγάρων στη Νέα Υόρκη.[28]

Ο Σήγκελ ξεκίνησε τις προσπάθειες εκπαίδευσης σιγαροποιών το 1881, φαίνεται όμως πως η διαδικασία εκπαίδευσης ντόπιων εργατών στην τέχνη του σιγαροποιού «αντιμετώπισε δυσκολίες».[29] Παρότι μόνο υποθέσεις μπορεί να κάνει κανείς ως προς την φύση αυτών των μαθησιακών δυσκολιών, το γεγονός είναι ότι τον Μάρτιο του 1882 η εταιρεία απασχολούσε μόνο δέκα σιγαροποιούς. Χρειάστηκαν λίγοι ακόμη μήνες προτού το εργατικό δυναμικό αρχίσει να προσεγγίζει αριθμούς που αρμόζουν σε εργοστάσιο· λίγο αργότερα την ίδια χρονιά, ο Ντιουκ έμαθε για μια απεργία σιγαροποιών στη Νέα Υόρκη, ταξίδεψε εκεί και προσέλαβε και τους 125 απεργούς έπειτα από «συνεννόηση με τον Μόουζες Γκλάντσταϊν [Moses Gladstein], έναν από τους ηγέτες της απεργίας».[30] Αναμενόμενα, οι απεργοί που προσέλαβε ο Ντιουκ ήταν επίσης εβραίοι από την ανατολική Ευρώπη, συγκεκριμένα από τη Ρωσία και την Πολωνία, που είχαν μάθει την τέχνη εκεί προτού μεταναστεύσουν, «κατασκευάζοντας τσιγάρα για τις ανάγκες των Ρώσων ευγενών».[31] Ο Ντιουκ πλήρωσε τα εισητήρια του τραίνου και οι εβραίοι σιγαροποιοί εγκαταστάθηκαν στην Βόρειο Καρολίνα και ξεκίνησαν να δουλεύουν στη σιγαροποιία Ντιουκ. Δουλεύοντας με το κομμάτι έφταναν να πληρώνονται με περίπου δύο δολάρια την ημέρα, όταν στην κλωστοϋφαντουργία της ίδιας πολιτείας «ελάχιστοι εργάτες αμοίβονταν με περισσότερο από 1 δολάριο την ημέρα».[32] Οι εβραίοι εργάτες άρχισαν να εκπαιδεύουν «ντόπια λευκά κορίτσια», αλλά φαίνεται πως οι ρυθμοί ήταν ανεπαρκείς και λίγα χρόνια αργότερα, ο Ντιουκ αναγκάστηκε να στήσει ένα εργοστάσιο στη Νέα Υόρκη όπου μπορούσε να βρει ειδικευμένους μετανάστες. Το 1885 ο Ντιουκ είχε δύο εργοστάσια – το ένα εκ των οποίων στη Νέα Υόρκη – και απασχολούσε επτακόσιους εργάτες και εργάτριες.[33]

---

[28] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 259.

[29] Η διαπίστωση είναι της Dolores Elizabeth Janiewski, *From Field to Factory: Race, Class, Sex and the Woman Worker in Durham, 1880-1940*, Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Duke University, 1979· παρατίθεται στο B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 272.

[30] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ.2), σελ. 260.

[31] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 143.

[32] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 260.

[33] Allan M. Brandt, *The Cigarette Century...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 27.

Η ιστορία του Ντιουκ είναι ίσως η μοναδική παγκοσμίως καταγεγραμμένη προσπάθεια εκκίνησης ενός εργοστασίου χειροποίητων τσιγάρων εκ του μηδενός, δηλαδή δίχως άμεση πρόσβαση σε ειδικευμένους σιγαροποιούς και δίχως γνώσεις σχετικά με την οργάνωση της εργασίας που απαιτούσε η κατασκευή τσιγάρων. Όπως είναι εμφανές από την εξιστόρηση, ενώ οι απαιτήσεις της κατασκευής τσιγάρων σε σταθερό κεφάλαιο ήταν ελάχιστες, οι ανάγκες της από τη μεριά του μεταβλητού κεφαλαίου ήταν σημαντικές και ιδιόμορφες. Ο επιστάτης Σήγκελ και οι υπόλοιποι Εβραίοι σιγαροποιοί ήταν κάτοχοι μιας γνώσης ανύπαρκτης στο εσωτερικό των ΗΠΑ, η οποία ήταν επίσης δύσκολο να αναπαραχθεί και να μεταδοθεί. Η καλύτερη απόδειξη του δυσπρόσιτου αλλά ταυτόχρονα απαραίτητου χαρακτήρα της τέχνης του σιγαροποιού, δεν είναι τα υψηλά μεροκάματα των εβραίων σιγαροποιών του Ντιουκ, ή οι δυσκολίες στην εκμάθηση της τέχνης, αλλά η εικόνα ενός φιλόδοξου βιομήχανου που αναγκάζεται να ταξιδέψει στη Νέα Υόρκη για να προσλάβει 125 μετανάστες εργάτες, τα εμφανέστερα προσόντα των οποίων ήταν η διαφόρων επιπέδων άγνοια της Αγγλικής, καθώς και ότι όλοι μαζί είχαν μόλις οργανώσει μια απεργία εναντίον του προηγούμενου εργοδότη τους. Όλα αυτά μάλιστα, συνέβησαν στη χώρα από την οποία είχε αρχικά προέλθει το φυτό του καπνού.

Όπως ήδη αναφέραμε, οι ιστορίες με σιγαροποιούς συχνά συνοδεύονται από μια αίσθηση ανοίκειου. Από την άλλη βέβαια, όλα αυτά δεν είναι και τόσο εκπληκτικά αν λάβουμε υπ' όψη το είδος των καταστημάτων και της οργάνωσης της εργασίας που μας απασχολούν εδώ. Ήδη από το 1867 ο Καρλ Μαρξ είχε επισημάνει ότι ακριβώς εξαιτίας της εξάρτησής τους από την χειρωνακτική δεξιότητα των εργατών, «οι μανιφακτούρες είχαν μικρή διάρκεια ζωής, μετέφεραν τον τόπο λειτουργίας τους από τη μία χώρα στην άλλη ακολουθώντας τη μετανάστευση των εργατών, είτε εσωτερική, είτε εξωτερική»· η μετακίνηση του Ντιουκ στη Νέα Υόρκη, πρώτα για να προσλάβει απεργούς μετανάστες και έπειτα για να στήσει ένα εργοστάσιο δεν ξεφεύγει από αυτόν τον κανόνα.[34]

Οπότε οι Έλληνες βιομήχανοι που αποφάσιζαν να επιδοθούν στην κατασκευή τσιγάρων στα τέλη του 19ου αιώνα, διέθεταν ένα σημαντικό πλεονέκτημα έναντι του μη ελληνικού ανταγωνισμού, στο οποίο θα πρέπει να ανατρέξει κανείς αν θέλει να εξηγήσει την επιτυχία τους. Το πλεονέκτημά τους δεν ήταν τα κεφάλαια, η «αστείρευτη ενεργητικότητά τους» ή το περίφημο «δαιμόνιο», αλλά η γνώση της παραγωγικής διαδικασίας και κυρίως η πρόσβασή τους σε «τεχνικώς μορφωμένους εργάτας», δηλαδή ειδικευμένους σιγαροποιούς που μεταφέρονταν από την Ελλάδα και την Οθωμανική Αυτοκρατορία.[35] Θα πρέπει τώρα να

[34] Karl Marx, *Capital...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 490.

[35] Το συγκεκριμένο ζήτημα έχει επισημανθεί τουλάχιστον άλλη μία φορά. Ο Χρήστος Χατζηιωσήφ, μιλώντας για τη Γερμανία, έχει επισημάνει ότι ένα από τα μεγάλα συγκριτικά πλεονεκτήματα των Ελλήνων καπνοβιομηχάνων ήταν ότι «εκτός από τα ελληνικά καπνά εισήγαν και μια φθηνή και εξειδικευμένη εργατική δύναμη με τους Έλληνες σιγαροποιούς». Χρήστος Χατζηιωσήφ, *Η Γηραιά*

ασχοληθούμε με το είδος της εργασίας που διεξήγαγαν αυτοί οι εργάτες και τον τρόπο με τον οποίο αυτή η τέχνη δέχθηκε επίθεση και τελικά καταστράφηκε στις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα.

5.2. Οργάνωση της εργασίας και μηχανές στην κατασκευή τσιγάρων (1880-1920)

5.2.1. Ο Μαρξ, ο Μπάμπατζ και ο καταμερισμός της εργασίας

Η τέχνη αντιστέκεται στη γραπτή ή προφορική περιγραφή. Είναι γνώση σωματική, μη λεκτική, άρα και άρρητη· κινήσεις του ματιού, γοργές και απερίγραπτες κινήσεις του χεριού, το είδος της γνώσης που στον Μπενζαμέν Κοριά αποκαλείται «η ειδική αίσθηση της λίμας στο χέρι». Η γλώσσα εφευρίσκει λέξεις όταν είναι να περιγράψει την τέχνη· τεκμήριο της μοναδικότητας και της προφορικότητας αυτών των λέξεων είναι ότι σήμερα η εισαγωγή της λέξης «kleunky» στις μηχανές αναζήτησης του διαδικτύου έχει ως αποτέλεσμα ελάχιστες σελίδες, όλες τους σχετικές με την βιομηχανία τσιγάρων του Ντάραμ τον 19^{ο} αιώνα· εκεί το «kleunky» ήταν η τετράγωνη πλάκα από μάρμαρο ή χαρτόνι πάνω στην οποία τυλίγονταν τα τσιγάρα.

Διόλου παράξενο που οι ιστορικοί, – οι κατεξοχήν γραφιάδες – που θέλουν να περιγράψουν τις κινήσεις των σιγαροποιών του τέλους του 19^{ου} αιώνα, αντιμετωπίζουν δυσεπίλυτα προβλήματα. Πώς να περιγραφεί γραπτώς μια διαδικασία που περιλαμβάνει δύο διαφορετικά χαρτιά και όπως θα δούμε παρακάτω εκτελείται «με κάποιον επιδέξιο τρόπο»; Πώς να φανταστεί κανείς μια «στραβοψαλιδιά» ή – ακόμη δυσκολότερο – τη σωστή ψαλιδιά; Πώς γέμιζε με καπνό ένας έτοιμος χάρτινος κύλινδρος χιλιάδες φορές την ημέρα και πώς το τελικό αποτέλεσμα έφτανε να δείχνει όπως αυτό της εικόνας 1;

Σελήνη..., όπ. πριν (υπ. 13), σελ. 368. Εδώ απλώς ισχυροποιούμε αυτό το επιχείρημα· η εργατική δύναμη των σιγαροποιών δεν ήταν απλά εξειδικευμένη – ήταν το sine qua non της παραγωγής των τσιγάρων. Από την άλλη, δεν ήταν «φτηνή» σε σχέση με άλλα είδη εργασίας. Το «φτηνή» που τείνει να προηγείται σχεδόν αυτόματα του «ειδικευμένη» στις σχετικές περιγραφές συσκοτίζει το γεγονός ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα των ελλήνων καπνοβιομηχάνων ήταν η τέχνη των σιγαροποιών τους, την οποία έπρεπε να πληρώσουν με διάφορους τρόπους, κάποιοι από τους οποίους, όπως θα δούμε, δεν ήταν οικονομικής φύσεως.

Εικόνα 5.1: Χειροποίητα τσιγάρα Αιγύπτου.[36]

Οι ιστορικοί που έχουν ασχοληθεί με την ιστορία της σιγαροποιίας συνήθως αρκούνται να παραθέτουν ασχολίαστα τα αποσπάσματα και τις εικόνες που αφορούν την χειροποίητη κατασκευή των τσιγάρων· οι ομοιότητες και οι διαφορές, οι ασάφειες και οι αντιφάσεις μένουν εκκρεμή. Παρακάτω θα περιηγηθούμε σε τέτοια αποσπάσματα και εικόνες και θα προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε. Η σύγκριση δεν θα μας μάθει πολλά για την χειροτεχνική επιδεξιότητα, για τις ειδικές κινήσεις των χεριών που – δυο χιλιάδες φορές σε δώδεκα ώρες – έστριβαν τσιγάρα, κόλλαγαν τις άκρες, γέμιζαν με καπνό και ταυτόχρονα κρατούσαν τον πάγκο καθαρό από αλευρόκολλα. Θα μας μάθει όμως ορισμένα πράγματα για τις απαιτήσεις της εργασιακής διαδικασίας, για τον τρόπο με τον οποίο εξαρτούνταν από τη χειρωνακτική επιδεξιότητα, για τις μεταβολές της πριν και μετά την εισαγωγή των μηχανών, καθώς και για τα υπερτοπικά χαρακτηριστικά της.

Προτού όμως ξεκινήσουμε τη σύγκριση θα πρέπει να αναφερθούμε σύντομα σε δύο σημαντικές παρατηρήσεις που στα παρακάτω θα καθοδηγήσουν το βλέμμα μας. Η πρώτη παρατήρηση ανήκει στον Καρλ Μαρξ: «τα όργανα της εργασίας», παρατήρησε ο Μαρξ σε μια από τις συχνές του αναφορές στη σχέση μεταξύ τεχνικής και κοινωνικών σχέσεων, «όχι μόνο μας προμηθεύουν με ένα μέτρο του βαθμού εξέλιξης της ανθρώπινης εργασίας, αλλά επίσης καταδεικνύουν τις κοινωνικές σχέσεις εντός των οποίων οι άνθρωποι εργάζονται».[37] Αυτή η παρατήρηση ισχύει ακόμη περισσότερο αν πρόκειται για τις ιστορικές μεταβολές στις οποίες υπόκεινται «τα όργανα της εργασίας». Όσο για αυτές τις μεταβολές, ακόμη και στις

[36] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 135. Η εικόνα συνοδεύεται από την εικόνα ενός πιστοποιητικού της εταιρείας Demetrino που εγγυάται ότι όλα τα τσιγάρα της εταιρείας κατασκευάζονται «*με το χέρι*» (ο τονισμός στο πρωτότυπο).

[37] Karl Marx, *Capital...,* όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 286.

ελάχιστα εκμηχανισμένες διαδικασίες που θα περιγράψουμε παρακάτω, συναντά κανείς αναφορές σε εργαλεία, ορισμένα από τα οποία εμφανίζονται από κάποια στιγμή και μετά, ή σε συγκεκριμένους τόπους, ενώ άλλα εξαφανίζονται. Η προσπάθεια προσδιορισμού της οργάνωσης της εργασίας στη σιγαροποιία που θα αναπτυχθεί παρακάτω, καθοδηγείται ακριβώς από τις μεταβολές «των οργάνων της εργασίας».

Η δεύτερη παρατήρηση που θα καθοδηγήσει το βλέμμα μας σε όσα ακολουθούν είναι η λεγόμενη «αρχή του Μπάμπατζ» σχετικά με τον καταμερισμό της εργασίας. Ο Τσαρλς Μπάμπατζ [Charles Babbage] δημοσίευσε το βιβλίο του *Περί της Οικονομίας των Μηχανών και των Κατασκευών* το 1832. Ένα από τα πρώτα κεφάλαια του βιβλίου είχε θέμα τον καταμερισμό της εργασίας, δηλαδή την αρχαία πρακτική οργάνωσης της κοινωνικής εργασίας σύμφωνα με την οποία οι εργασιακές διαδικασίες τείνουν να διασπώνται σε επιμέρους τμήματα κάθε ένα από τα οποία εκτελείται από ξεχωριστό εργαζόμενο.[38] Βέβαια, όταν ο Μπάμπατζ έγραφε το βιβλίο του οι καιροί είχαν αλλάξει· η εμφάνιση της «μανιφακτούρας» είχε δώσει καινούριο νόημα και καινούριο βάθος στην αρχαία πρακτική του καταμερισμού της εργασίας. Η πραγμάτευση του καταμερισμού της εργασίας στο εσωτερικό των νέων βιοτεχνικών καταστημάτων είχε επιχειρηθεί κάποιες δεκαετίες νωρίτερα από τον Άνταμ Σμιθ, που είχε χρησιμοποιήσει το περίφημο παράδειγμα της κατασκευής της πινέζας. Αλλά ο Μπάμπατζ δεν ήταν ικανοποιημένος από εκείνη την παλιά πραγματεία· το κεφάλαιο περί καταμερισμού της εργασίας ξεκινούσε προαναγγέλοντας «την επισήμανση των σημείων που μου φαίνεται ότι παραλήφθηκαν από εκείνους που ασχολήθηκαν με το ζήτημα σε προηγούμενες προσπάθειες».[39] Ο Μπάμπατζ ξεκινούσε από τα ήδη γνωστά, οπότε στα όσα ακολουθούσαν οι παλιότερες επισημάνσεις του Άνταμ Σμιθ επαναλαμβάνονταν μία προς μία και ο αναγνώστης πληροφορούνταν ότι ο καταμερισμός της εργασίας μειώνει τον χρόνο που απαιτείται για την εκμάθηση της διαδικασίας, οδηγεί σε οικονομία των υλικών, μειώνει τον χρόνο που χάνεται κατά την αλλαγή των επαγγελμάτων, προικίζει τον εργάτη με θαυμαστή επιδεξιότητα που αποκτάται δια της προσηλώσεως και της επαναλήψεως και οδηγεί στην εφεύρεση νέων εργαλείων και τελικά μηχανών.[40]

Έπειτα από αυτή την εισαγωγή όμως, ο Μπάμπατζ διαφοροποιούνταν από τα γραπτά του Σμιθ, τόσο με έμμεσο όσο και με άμεσο τρόπο. Ο έμμεσος τρόπος ήταν ότι η ίδια παραγωγική διαδικασία που είχε απασχολήσει τον Σμιθ (οι μέθοδοι παραγωγής της πινέζας)

---

[38] Charles Babbage, *On the Economy of Machinery and Manufactures*, Cambridge University Press, 2009 (Α' Έκδοση, 1832), σελ. 131- 152.

[39] Charles Babbage, *On the Economy...*, όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 132.

[40] Charles Babbage, *On the Economy...*, όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 132-137. Για τις εν πολλοίς όμοιες παρατηρήσεις του Σμιθ, δες Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Oxford University Press, 1976 (Α' Έκδοση, 1776), σελ. 13-30.

ανακαλούνταν, όχι με τον γενικόλογο τρόπο του Σμιθ, αλλά μέσω μιας εξονυχιστικής περιήγησης στις συγκεκριμένες παραγωγικές διαδικασίες και τεχνικές, από τα εργαλεία που χρησιμοποιούνταν έως το είδος των εργατών και τα συγκεκριμένα καθήκοντα που χαρακτήριζαν το κάθε ένα από τα στάδια της διαδικασίας κατασκευής της πινέζας. Το έμμεσο μήνυμα ήταν προφανώς ότι όποιος θέλει να μιλά για τις παραγωγικές διαδικασίες καλά θα έκανε να τις μελετήσει καθεαυτές μέσω των χρησιμοποιούμενων τεχνικών. «Από σύμπτωση» άλλωστε, η ενδελεχής περιγραφή της διαδικασίας κατασκευής της πινέζας που χρησιμοποιούσε ο Μπάμπατζ «είχε ηλικία μισού αιώνα», ήταν δηλαδή δέκα χρόνια παλιότερη από το βιβλίο του Σμιθ.[41]

Ο άμεσος τρόπος διαφοροποίησης από τα λεγόμενα του Σμιθ ήταν η διατύπωση και έπειτα η εμπειρική απόδειξη μιας νέας «αρχής», δίχως την οποία «οποιαδήποτε εξήγηση της χαμηλής αξίας των προϊόντων της μανιφακτούρας ως αποτέλεσμα του καταμερισμού της εργασίας θα ήταν ανεπαρκής». Ακολουθούσε η διατύπωση της πρότασης που είναι γνωστή ως «Η Αρχή του Μπάμπατζ για τον Καταμερισμό της Εργασίας»:

> Ότι ο αρχιτεχνίτης κατασκευαστής [master manufacturer], διαιρώντας την προς εκτέλεση εργασία σε διαφορετικές διαδικασίες, καθεμιά από τις οποίες απαιτεί διαφορετικό επίπεδο δύναμης και επιδεξιότητας, αποκτά και τη δυνατότητα να αγοράσει την ακριβή ποσότητα δύναμης και επιδεξιότητας που απαιτείται για την κάθε διαδικασία. Αν από την άλλη ολόκληρη η προς εκτέλεση εργασία διεξαγόταν από έναν εργάτη, αυτός θα έπρεπε να διαθέτει την ικανότητα που απαιτείται για την διεξαγωγή της δυσκολότερης και την δύναμη που απαιτείται για την διεξαγωγή του βαρύτερης από τις διαδικασίες στις οποίες υποδιαιρείται η τέχνη.[42]

Ακολουθούσε η εμπειρική απόδειξη αυτής της αρχής και η επίδειξη των οικονομικών της συνεπειών. Με αναφορά σε μια περιγραφή της κατασκευής της πινέζας ηλικίας μισού αιώνα, τα διάφορα στάδια στα οποία είχε επιμεριστεί η διαδικασία περιγράφονταν ενδελεχώς και το είδος των εργατών που απασχολούνταν στο καθένα από αυτά τα στάδια καθοριζόταν από τα καθήκοντα και τα εργαλεία έως το φύλο, την ηλικία και τις αμοιβές. Τα αποτελέσματα αυτής της περιγραφής συνοψιζόταν σε έναν πίνακα:

---

[41] Charles Babbage, *On the Economy...*, όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 138.

[42] Charles Babbage, *On the Economy...*, όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 137-138. Ο Μπάμπατζ δεν ξεχνούσε να αναφέρει ότι η αρχή του είχε ήδη εντοπιστεί από κάποιον ομότεχνό του στο Μιλάνο το 1815. Προφανώς πρόκειται για μια περίπτωση «ταυτόχρονης ανακάλυψης».

Διαδικασία	*Εργάτης*	*Χρόνος για την κατασκευή 1 lb. (σε ώρες)*	*Κόστος για την κατασκευή 1 lb. (σε πένες)*	*Ημερήσια αμοιβή του εργάτη*		*Κόστος (σε εκατομμυριοστά της πένας)*
				s.	d.	
Τράβηγμα σύρματος	Άνδρας	.3636	1.2500	3	3	225
Ίσιωμα σύρματος	Γυναίκα	.3000	.2840	1	0	51
	Κορίτσι	.3000	.1420	0	6	26
Κατασκευή αιχμής	Άνδρας	.3000	1.7750	5	3	319
Διαμόρφωση κεφαλής	Αγόρι	.0400	.0147	0	4.5	3
	Άνδρας	.0400	.2103	5	4.5	38
Τοποθέτηση κεφαλής	Γυναίκα	4.0000	5.0000	1	3	901
Ξάσπρισμα	Άνδρας	.1071	.6666	6	0	121
	Γυναίκα	.1071	.3333	3	0	60
Πακετάρισμα	Γυναίκα	2.1314	3.1973	1	6	576
Σύνολο		7.6892	12.8732			2320

Πίνακας 5.1: Σύνοψη του καταμερισμού της εργασίας στην κατασκευή της πινέζας κατά Μπάμπατζ.[43]

Σύμφωνα με τον Μπάμπατζ, οι διαφορετικοί μισθοί της πέμπτης στήλης δεν ήταν παρά η έκφραση των διαφορετικών επιπέδων ικανότητας [skill] που απαιτούνταν για τα διαφορετικά στάδια της διαδικασίας. Δηλαδή ο μισθός δεν ήταν παρά μια ποσοτική έκφραση της «ικανότητας» του εργάτη. Διασπώντας την εργασιακή διαδικασία σε επιμέρους στάδια, ο «κατασκευαστής» μπορούσε να χρησιμοποιεί εργασία διαφορετικών επιπέδων «επιδεξιότητας» για κάθε στάδιο και να εξοικονομεί εργατικό κόστος. Πράγματι αν όλες οι διαδικασίες εκτελούνταν από τον ακριβότερο (δηλαδή, σύμφωνα με τον Μπάμπατζ τον ικανότερο και δυνατότερο) εργάτη, το συνολικό κόστος της διαδικασίας θα υπερτριπλασιαζόταν. Το τελικό συμπέρασμα του Μπάμπατζ ήταν καθολικό, αφορούσε κάθε παραγωγική διαδικασία, κάθε γεωγραφικό τόπο και οποιαδήποτε ιστορική περίοδο: «Όσο υψηλότερο το επίπεδο δεξιοτεχνίας που απαιτείται από τον εργάτη για την διεξαγωγή μίας

[43] Charles Babbage, *On the Economy...*, όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 146.

συγκεκριμένης διαδικασίας και όσο μικρότερος ο χρόνος κατά τον οποίο αυτή η ικανότητα επιστρατεύεται, τόσο μεγαλύτερο είναι το όφελος που προκύπτει από τον διαχωρισμό αυτής της διαδικασίας από τις υπόλοιπες και την αφιέρωση του συγκεκριμένου προσώπου αποκλειστικά σε αυτήν».[44]

Στα χρόνια που ακολούθησαν, η «αρχή του Μπάμπατζ» θεωρήθηκε ως η κινητήρια δύναμη και η γενική αρχή που διέπει κάθε εγχείρημα οργάνωσης της εργασίας, όχι μόνο στη βιομηχανία, αλλά και οπουδήποτε η εργασία διεξάγεται υπό τις καπιταλιστικές σχέσεις της παραγωγής. Όπως για παράδειγμα ερμηνεύει την αρχή του Μπάμπατζ ο Χάρι Μπρέιβερμαν, «σε μια κοινωνία που βασίζεται στην αγορά και την πώληση της εργατικής δύναμης, η διαίρεση της τέχνης υποτιμά τα επιμέρους κομμάτια της».[45] Σύμφωνα με τον Μπρέιβερμαν, η αρχή του Μπάμπατζ αφορά την οργάνωση της εργασίας υπό τις καπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής και διαθέτει μια σημαντική «κοινωνική όψη». Συγκεκριμένα οδηγεί στον διαρκή τεμαχισμό κάθε εργασιακής διαδικασίας σε όλο και απλούστερα στοιχεία, δηλαδή στη δημιουργία όλο και απλούστερων εργασιακών ειδικοτήτων. Παράλληλα οδηγεί στη δημιουργία «λεπτομερών εργατών» [detail workers], δηλαδή εργατών με όλο και λιγότερες ειδικές γνώσεις και ικανότητες. Τελικά οι εργασιακές διαδικασίες αποκτούν μια ειδικά καπιταλιστική δομή που διαχωρίζει τους ελάχιστους «των οποίων ο χρόνος είναι απείρως πολύτιμος», από τη μεγάλη μάζα των εργατών «των οποίων ο χρόνος δεν αξίζει σχεδόν τίποτα». Πρόκειται για γενική τάση, για έναν «γενικό νόμο του καπιταλιστικού καταμερισμού της εργασίας» που, όπως είδαμε στο τρίτο κεφάλαιο, οδηγεί τελικά σε μια διαρκή εκφυλιστική διαδικασία αποειδίκευσης, την «υποβάθμιση της εργασίας στον εικοστό αιώνα» που δίνει στο βιβλίο του Μπρέιβερμαν τον τίτλο του.[46]

Τέτοιες ερμηνείες βέβαια, λαμβάνουν την αρχική προκείμενη του Μπάμπατζ ως ορθή. Πράγματι, αν ο μισθός αποτελεί απλά και μονοσήμαντα μια ποσοτική έκφραση της ικανότητας του εργάτη, κάθε τεμαχισμός της εργασιακής διαδικασίας οδηγεί σε απλοποίηση των επιμέρους διαδικασιών που προκύπτουν, σε μείωση των εργασιακών δεξιοτήτων των χρησιμοποιούμενων εργατών και τελικά σε μείωση του συνολικού εργατικού κόστους. Και αντιστρόφως: ο τεμαχισμός και η περαιτέρω απλοποίηση των διαδικασιών, η δημιουργία του «λεπτομερούς εργάτη» πρέπει να επιδιώκεται με κάθε κόστος.

Από την άλλη όμως, η δεύτερη στήλη του πίνακα του Μπάμπατζ υποδεικνύει ότι ο μισθός δεν είναι ακριβώς η ποσοτική έκφραση της «ικανότητας». Αν στρέψουμε την προσοχή μας σε αυτή τη στήλη, βρίσκουμε ότι στην πραγματικότητα ο πίνακας του

---

[44] Charles Babbage, *On the Economy...*, όπ. πριν (υπ. 38), σελ. 148.

[45] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital: the Degradation of Work in the Twentieth Century*, Monthly Review Press, 1974, σελ. 80.

[46] Harry Braverman, *Labor and Monopoly Capital...*, όπ. πριν (υπ. 45), σελ. 82-83.

Μπάμπατζ δεν αντιστοιχεί «ικανότητες» με μισθούς, αλλά έμφυλους και ηλικιακούς διαχωρισμούς στο εσωτερικό της εργασιακής διαδικασίες (αγόρια, κορίτσια, γυναίκες, ανδρες....) με μισθούς. Η βασική προκείμενη του Μπάμπατζ (μισθοί = ικανότητα) προκύπτει σε δεύτερο χρόνο, όταν οι έμφυλοι και ηλικιακοί διαχωρισμοί σχετιστούν με την «ικανότητα». Όμως αυτός ο συσχετισμός είναι εν πολλοίς αυθαίρετος· εν πάσει περιπτώσει χρωστάει πολλά στην – ιδεολογικά προσδιορισμένη – γνώμη του καθενός (και συνήθως όχι της καθεμιάς) για τη σχέση μεταξύ ηλικίας, φύλου και «ικανότητας».

Οπότε η αρχή του Μπάμπατζ εμφανίζεται να διαθέτει και μια αντίστροφη όψη από αυτή που διάβαζε ο ίδιος ο Μπάμπατζ ή ο Μπρέιβερμαν ενάμισι αιώνα μετά. Συγκεκριμένα μπορεί να διαβαστεί ως μια τάση προς την εισαγωγή των έμφυλων, ηλικιακών και φυλετικών κοινωνικών διακρίσεων (ή διευθετήσεων) στο εσωτερικό της εργασιακής διαδικασίας, την υιοθέτησή τους και την μετατροπή τους σε μισθολογική διαστρωμάτωση. Ή όπως ερμηνεύει ο Κώστας Φουντανόπουλος τη θέση των γυναικών στις εργασιακές διαδικασίες της Ελλάδας του μεσοπολέμου, «η γυναικεία εργασία δεν αναγνωριζόταν ποτέ ως ειδικευμένη, ακόμη και όταν πραγματικά ήταν (...) όχι γιατί δεν είχε στοιχεία επιδεξιότητας, αλλά γιατί εκτελούνταν από γυναίκες. Η γυναικεία εργασία απαξιωνόταν συνεχώς, ακριβώς επειδή ήταν γυναικεία».[47] Από τη σκοπιά του Φουντανόπουλου, η λειτουργία της αρχής του Μπάμπατζ δεν οδηγεί αναγκαία σε διαρκή απλούστευση των εργασιακών διαδικασιών, αλλά σε διαρκή προσπάθεια μετασχηματισμού των εργασιακών διαδικασιών με στόχο την εισαγωγή των γυναικών στην εργασιακή διαδικασία. Μάλιστα αυτή η μάχη δεν διεξάγεται εξ ολοκλήρου στο επίπεδο των τεχνικών και δεν μένει αποκλειστικά στο εσωτερικό της εργασιακής διαδικασίας.

Όπως θα δούμε, αυτή η όψη της αρχής του Μπάμπατζ μπορεί να εξηγήσει αρκετά από τα δεδομένα των πηγών σχετικά με την οργάνωση της εργασίας στη σιγαροποιία. Σε κάθε περίπτωση, στα όσα ακολουθούν θεωρούμε ότι οι μισθολογικές διαφορές, συνεπώς και οι μεταβολές της οργάνωσης της εργασίας που εδραιώνουν και χρησιμοποιούν αυτές τις διαφορές, δεν προκύπτουν αποκλειστικά από ιδιότητες που εκφράζονται στο εσωτερικό της εργασιακής διαδικασίας όπως η «δεξιοτεχνία»· τουλάχιστον στον ίδιο βαθμό εκφράζουν και κοινωνικές παραδοχές, διακρίσεις και διευθετήσεις που έρχονται από το «εξωτερικό» της παραγωγικής διαδικασίας. Επίσης θεωρούμε ότι η εισαγωγή τέτοιων διακρίσεων (φύλου, φυλής, ηλικίας κλπ) στην παραγωγική διαδικασία, εκτός από το να μειώνει το κόστος εργασίας, διαθέτει και ένα επιπλέον πλεονέκτημα: επιστρατεύει κοινωνικές ιδεολογίες και παραδοχές για να διαιρέσει τον χώρο εργασίας και πολιτικά, εκτός από μισθολογικά. Για να

---

[47] Κώστας Φουντανόπουλος, «Εργασία και Εργατικό Κίνημα στην Ελλάδα», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β1, σελ. 306. Ακριβώς η ίδια διαπίστωση για τη γυναικεία εργασία στην κατασκευή πούρων στις ΗΠΑ των αρχών του εικοστού αιώνα μπορεί να βρεθεί στο Patricia Cooper, «'What this Country Needs…'», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 788.

αντιστρέψουμε το επιχείρημα του Μπάμπατζ, ακόμη και αν ήταν δυνατόν για κάθε μία από τις διαδικασίες να επιστρατευθεί ο φτηνότερος εργάτης, είναι αμφίβολο αν ο «αρχιτεχνίτης κατασκευαστής» θα το έπραττε· γιατί έτσι θα ενοποιούσε τους εργαζομένους του σε ένα ενιαίο σώμα με κοινά συμφέροντα.[48] Εδώ το διακύβευμα παύει να είναι οικονομικό και μετατρέπεται σε πολιτικό. Είναι για αυτούς τους λόγους που σε αυτή την εργασία αποφεύγουμε να μιλάμε για «ειδικευμένους» και «ανειδίκευτους» εργάτες και εργάτριες· προτιμούμε να μιλούμε για «φτηνούς/ές» και «ακριβούς/ές».

Θα πρέπει τώρα, έχοντας κατά νου τις βασικές αρχές που θα καθοδηγήσουν το βλέμμα μας, δηλαδή την έμφαση στην ιστορία των εργαλείων και την ειδική ερμηνεία της αρχής του Μπαμπατζ, να στραφούμε πρώτα στην ανίχνευση συγκεκριμένων περιγραφών της εργασιακής διαδικασίας στη σιγαροποιία και έπειτα στη μεταξύ τους σύγκριση.

5.2.2. Περιγραφές της οργάνωσης της εργασίας στην σιγαροποιία πριν τις μηχανές

Όπως ήδη είδαμε, η διαδικασία κατασκευής των τσιγάρων στα τέλη του 19ου αιώνα χαρακτηριζόταν από εμφανείς εσωτερικές ιεραρχήσεις. Ο καταμερισμός της εργασίας στο εσωτερικό των βιομηχανιών γινόταν με όρους φύλου, φυλής και ηλικίας, πάντοτε αναλόγως των τοπικών κοινωνικών χαρακτηριστικών και οι συγκεκριμένες τεχνικές που ακολουθούνταν πολλές φορές διέφεραν αναλόγως του τόπου εγκατάστασης και του είδους των απασχολούμενων εργατών. Παρόλ' αυτά, μπορούμε να διακρίνουμε συγκεκριμένα στάδια του καταμερισμού της εργασίας να επαναλαμβάνονται στις ελάχιστες περιπτώσεις όπου η διαδικασία κατασκευής των τσιγάρων έχει καταγραφεί συγκεκριμένα. Τα πρώτα στάδια της διαδικασίας ήταν η διαλογή των καπνών, ο διαχωρισμός των μίσχων από τα φύλλα (αναλόγως και της ποικιλίας του καπνού), η κοπή των φύλλων και το κουβάλημά τους από τις αποθήκες προς τους χώρους επεξεργασίας. Σε κάποιες περιπτώσεις η κοπή των καπνών ήταν ήδη εκμηχανισμένη, και το σύνολο αυτών των πρώτων σταδίων της επεξεργασίας ανετίθετο στους πιο κακοπληρωμένους εργάτες και εργάτριες.[49]

Στην Αίγυπτο, όπου οι βιομηχανίες ήταν ελληνικής ιδιοκτησίας και οι φυλετικές διακρίσεις έντονες, η κοπή των καπνών γινόταν από Αιγύπτιες γυναίκες.[50] Στην Ελλάδα, η διαλογή των καπνών στο Αγρίνιο του γυρίσματος του αιώνα γινόταν από «κοπέλλες 12-22

---

[48] Όπως είδαμε στο κεφάλαιο 3, ο Τέιλορ αποκαλούσε αυτού του είδους την ενιαία μισθοδοσία «κοπάδιασμα» και έκρινε ότι δεν άφηνε άλλο τρόπο στους εργάτες να βελτιώσουν την κατάστασή τους εκτός από «τη σύσταση εργατικού σωματείου και την απεργία».

[49] Στην Ελλάδα της δεκαετίας του 1880 η κοπή των καπνών γινόταν σε «ένα μικρό βιοτεχνικό χώρο στο πίσω μέρος του καπνοπωλείου». Ακόμη και εκεί ο καπνός κοβόταν «με απλά χαβάνια ή αργότερα με τροχούς που έφεραν στην επιφάνειά τους καλοακονισμένα μαχαίρια». Για το απόσπασμα δες Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 60.

[50] Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50.

χρονώ».[51] Στη Χιχόν [Gijon] της Ισπανίας, όπου η ιδιοκτησία της βιομηχανίας ήταν κρατική και το σύνολο των εργαζομένων ήταν ντόπιες γυναίκες που εργάζονταν για δεκαετίες στη βιομηχανία τσιγάρων, η διαλογή και η κοπή γινόταν από τις πιο ηλικιωμένες «που είχαν χάσει την επιδεξιότητά τους» και τις αρχάριες, οι οποίες ξεκινούσαν να δουλεύουν από την ηλικία των δεκατεσσάρων. Το στάδιο της διαλογής και της κοπής γινόταν στο υπόγειο του εργοστασίου που είχε το παρατσούκλι «η κόλαση», ονομασία που προφανώς συνδύαζε την υπόγεια θέση με τις συνθήκες που επικρατούσαν. Η «κόλαση» ήταν η αφετηρία και το τέλος της επαγγελματικής ζωής κάθε εργάτριας.[52] Τέλος, στις νότιες πολιτείες των ΗΠΑ, όπου η έκβαση του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου είχε λίγα χρόνια πριν μετατρέψει τους μαύρους σκλάβους σε «ελεύθερους εργάτες», η κοπή και διαλογή των καπνών είχε ανατεθεί στους «αφροαμερικανούς», ορισμένοι από τους οποίους ήταν παιδιά και προφανώς λόγω προηγούμενων ηθών μπορούσαν ενίοτε και να μαστιγωθούν (δες και εικ. 3).[53]

Το επόμενο στάδιο της διαδικασίας πριν την είσοδο στην αίθουσα τις σιγαροποιίας ήταν η ανάμιξη των καπνών (το χαρμάνιασμα) και πραγματοποιούνταν από εξαιρετικά ειδικευμένους εργάτες, τους χαρμανατζήδες. Η δουλειά των χαρμανατζήδων ήταν να πετύχουν το σωστό μείγμα καπνών που αντιστοιχούσε στο παραγόμενο τσιγάρο, μια δουλειά που γινόταν με το μάτι, την αφή, την όσφρηση και τη γεύση και συνεχίζεται να διεξάγεται με τον ίδιο τρόπο αφού μέχρι σήμερα «δεν υπάρχει τεχνικό μέτρο αξιολόγησης της ποιότητας του φύλλου ή της καπνιστικής ποιότητας και του χαρακτήρα του προϊόντος».[54] Για τους χαρμανατζήδες ελάχιστες αναφορές υπάρχουν, μπορούμε ωστόσο να υποθέσουμε ότι προέρχονταν από τις τάξεις των σιγαροποιών, των επιστατών και των διευθυντών της διαδικασίας, καθώς και ότι πολλές φορές η λειτουργία του χαρμανατζή και του επιστάτη ανατίθεντο στο ίδιο πρόσωπο· ξέρουμε άλλωστε ότι οι θέσεις επίβλεψης και οργάνωσης της εργασίας αποτελούσαν ανέλιξη από τη θέση του σιγαροποιού. Στην Ελλάδα, προτού η επεξεργασία μεταφερθεί στα δημόσια καπνοκοπτήρια, ο χαρμανατζής ήταν «ο πιο έμπειρος» από τους σιγαροποιούς, ενώ αργότερα η δημιουργία των χαρμανιών γινόταν «με την ευθύνη

[51] Ευάγγελος Παπαστράτος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 82.

[52] Pamela Radcliff, «Elite Women Workers...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 91.

[53] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2)· για το κουβάλημα από μαύρους εργάτες στη σιγαροποιία Ντιουκ δες σελ. 145· για μια περίπτωση μαστιγώματος μιας μικρής «μη Εβραίας» εργάτριας, που έγινε από επιστάτη αλλά τελικά αποδόθηκε σε μαύρο εργάτη, δες σελ. 149, 152.

[54] Γιώργος Καραντζούλης, «Από τη Σπορά στο Εργοστάσιο», στο Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 21. Ο Καραντζούλης συνεχίζει να περιγράφει τη σύγχρονη διαδικασία κατασκευής τσιγάρων σημειώνοντας ότι «παραπλεύρως βέβαια υπάρχουν τα εργαστήρια».

των καπνοπωλών – καπνοβιομηχάνων».[55] Στη Χιχόν της Ισπανίας από την άλλη, επάνω από τις σιγαροποιούς [cigarreras] που τύλιγαν τα τσιγάρα, βρίσκουμε τις maestras, που επιλέγονταν «ανάμεσα στις πιο ταλαντούχες και έμπειρες εργάτριες» και κάθεμιά από τις οποίες «είχε υπό την επίβλεψή της ένα ολόκληρο εργαστήρι», αν και η Πάμελα Ράντκλιφ, στην οποία οφείλεται η εξιστόρηση, δυστυχώς δεν προσδιορίζει τις συγκεκριμένες αρμοδιότητές τους.[56]

Ο καπνός μετατρεπόταν σε τσιγάρα στις αίθουσες τις σιγαροποιίας, που θα μας απασχολήσουν παρακάτω και από εκεί τα έτοιμα τσιγάρα κατέληγαν, πρώτα στη διαδικασία του ποιοτικού ελέγχου, όπου τα τσαλακωμένα, κακογεμισμένα και μαυρισμένα τσιγάρα εντοπίζονταν και απορρίπτονταν, και έπειτα στη διαδικασία του πακεταρίσματος. Οι δύο διαδικασίες διεξαγόταν στην ίδια ή σε διαφορετική αίθουσα με την κατασκευή των τσιγάρων, αναλόγως διαρρύθμισης του εργοστασίου. Η διαδικασία του πακεταρίσματος εκτελούνταν από λιγότερο καλά αμοιβόμενες εργάτριες, που τοποθετούσαν τα τσιγάρα σε πακέτα, με διαδικασίες για τις οποίες δυστυχώς ελάχιστα τεκμήρια υπάρχουν, αλλά θα πρέπει να ποίκιλλαν σημαντικά, αναλόγως των ιδεών των συγκεκριμένων βιομηχάνων περί καλού πακεταρίσματος και των απαιτήσεων της διαφήμισης, της μεταφοράς και γενικώς της εμπορίας. Στην καπνοβιομηχανία Ντιουκ της Βόρειας Καρολίνας για παράδειγμα, το πακετάρισμα των τσιγάρων αρχικά γινόταν σε ειδικό χαρτί που στριβόταν στις δύο άκρες και το πακέτο που προέκυπτε είχε την εμφάνιση τεράστιας καραμέλας. Αυτό έως ότου ο ιδιοκτήτης πατεντάρισε ένα χαρτονένιο πακέτο σχήματος ορθογωνίου παραλληλογράμμου.[57] Αλλού τα πακέτα ήταν χάρτινα όταν τα τσιγάρα προορίζονταν για την εσωτερική κατανάλωση ή μεταλλικά όταν προορίζονταν για εξαγωγή, οπότε το προϊόν έπρεπε να περάσει ατσαλάκωτο την διαδικασία της υπερπόντιας μεταφοράς.[58]

Ευτυχώς, η σπάνη τεκμηρίων σχετικά με το πακετάρισμα, ισχύει λιγότερο για την καρδιά των εργοστασίων σιγαροποιίας, δηλαδή τις μεγάλες αίθουσες όπου εργάζονταν οι σιγαροποιοί, ειδικευμένοι άνδρες ή γυναίκες αναλόγα με την περίπτωση. Είναι κατ' αρχήν γνωστό ότι η διαδικασία κατασκευής των τσιγάρων ήταν ελάχιστα εκμηχανισμένη. Στη Χιχόν

---

[55] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 60. Ο Παπαστράτος συγχέει τη θέση του «χαρμανατζή» με την θέση του «τεχνικού διευθυντή του εργοστασίου». Πράγματι, ο «τεχνικός διευθυντής» του γερμανικού εργοστασίου Κωνσταντίνου που ο Παπαστράτος επισκέφθηκε κάπου στις αρχές του αιώνα ήταν ο Στρατής Καθαρόπουλος, η οικογένεια του οποίου ήταν ιδιοκτήτες καπνοβιομηχανίας της Αιγύπτου. Σχετικά δες Ευάγγελος Παπαστράτος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 128.

[56] Pamela Radcliff, «Elite Women Workers...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 91.

[57] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 262-263.

[58] Για τα πακέτα των τσιγάρων από τη σκοπιά της κατανάλωσης, Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 69-74.

της Ισπανίας, οι νεοπροσληφθείσες γυναίκες σιγαροποιοί ξεκινούσαν την εργασιακή τους ζωή αγοράζοντας τα σύνεργα της δουλειάς. Η υποχρέωση ήταν προφανώς συμβολική. Από τη μια συμβόλιζε την ανέλιξη στην κατάσταση του τεχνίτη – ιδιοκτήτη των εργαλείων του και από την άλλη την πρόθεση της σιγαροποιού να αναλάβει ευθύνες στο εσωτερικό της παραγωγικής διαδικασίας. Το υλικό τμήμα της συνδιαλλαγής από την άλλη, δεν εκτεινόταν σε μεγάλη ποικιλία εργαλείων: οι νεοφώτιστες σιγαροποιοί αρκούνταν να αγοράσουν το τραπέζι όπου δούλευαν και την καρέκλα όπου κάθονταν.[59]

Η ίδια η διαδικασία τυλίγματος των τσιγάρων ήταν μια εργασία πολύ πιο «καθαρή» από την διαλογή και την κοπή και γινόταν σε πολύ καλύτερες συνθήκες. Οι συγκεκριμένες περιγραφές που έχουμε στη διάθεσή μας δεν είναι πολλές, όπως θα δούμε όμως είναι διαφωτιστικές, ειδικά αν συγκριθούν μεταξύ τους. Ο Χαράλαμπος Καθαρόπουλος, απόγονος οικογένειας που το 1887 «δημιούργησε δύο εργοστάσια στην Αίγυπτο»[60], περιέγραψε στην Π. Γιακουμάκη τη διαδικασία τυλίγματος τσιγάρων ως εξής:

> Το εργοστάσιο απασχολούσε περίπου τριάντα εργάτες. Από αυτούς, οι εικοσιπέντε περίπου ασχολούνταν με το γέμισμα χάρτινων κυλίνδρων που ετοίμαζαν οι υπόλοιποι τέσσερις με πέντε. Τα πακετάκια με το σιγαρόχαρτο ανοίγονταν και η μία άκρη κάθε σιγαρόχαρτου αλειφόταν με ειδική κόλλα, φτιαγμένη από άνθος αραβοσίτου, λίγη ζάχαρη και λίγες σταγόνες λεμόνι που εξασφάλιζαν την απαραίτητη διαφάνεια. Ένα μικρό μπαστούνι από έβενο στρογγύλευε το χαρτί και πλησίαζε τις δύο άκρες που κολλούσαν μεταξύ τους. Στη συνέχεια ο χάρτινος κύλινδρος τσακιζόταν κατά μήκος, αν ο πελάτης προτιμούσε την «πλακέ» μορφή τσιγάρων, ή διαφορετικά πήγαινε κατευθείαν για γέμισμα. Ο αρχιεργάτης, μπορούσε να γεμίζει με καπνό και να ψαλιδίζει με ειδικό ψαλίδι τα ατίθασα τσουλούφια που περίσσευαν από κάθε άκρη. Δυόμισι χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα![61]

Η μοναδική φωτογραφία που έχουμε υπ' όψη μας από την παραγωγική διαδικασία σε βιομηχανίες κατασκευής τσιγάρων της Αιγύπτου προέρχεται από το εργοστάσιο Γιαννακλή και παρατίθεται παρακάτω (Εικ. 2). Εδώ όντως οι άντρες κυριαρχούν. Ο χώρος ανά εργαζόμενο είναι πολύ περισσότερος από ότι δείχνουν οι απεικονίσεις και οι γραπτές περιγραφές που αφορούν την αμερικανική περίπτωση (εικ. 3 - 7). Επίσης πρέπει να

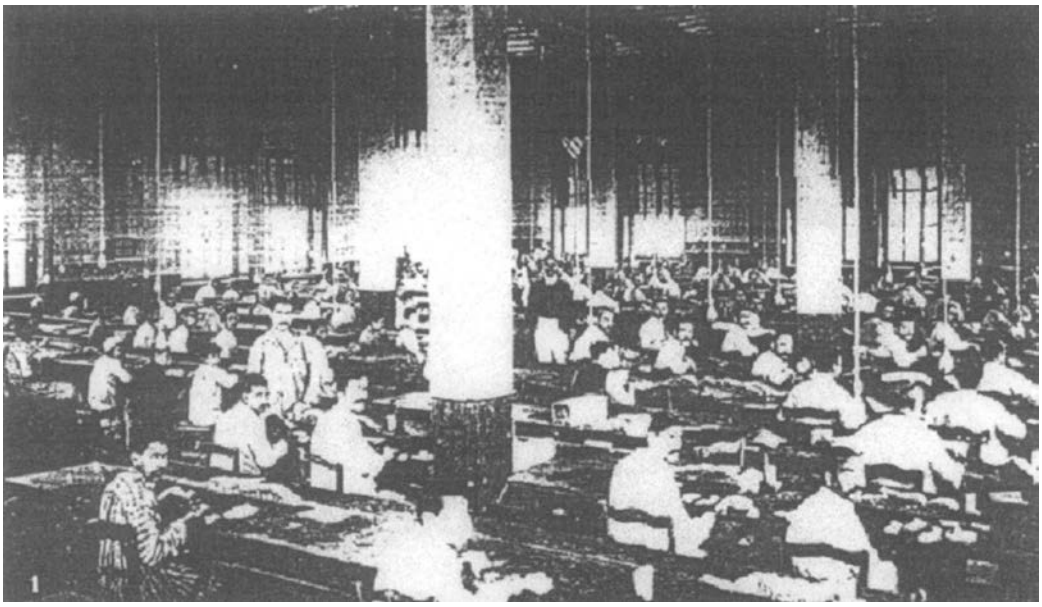
---

[59] Pamela Radcliff, «Elite Women Workers...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 92· η καρέκλα και το τραπέζι στην υποσημείωση 33.

[60] Σχετικά δες και παραπάνω, υπ. 55.

[61] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 61.

παρατηρηθεί η απουσία χωρισμάτων μεταξύ των ατομικών «περιοχών» των τραπεζιών και οι καρέκλες με πλάτη αντί για σκαμνιά.



Εικόνα 5.2: Αίθουσα σιγαροποιίας του εργοστασίου Γιαννακλή
Αίγυπτος, χρονολογία άγνωστη.[62]

Οι Λήοναρντ Ρόγκοφ [Leonard Rogoff], και Ρόμπερτς & Ναπ, που περιγράφουν τη διαδικασία τυλίγματος των τσιγάρων στις ΗΠΑ, συμφωνούν με την περιγραφή του Καθαρόπουλου ως προς την παραγωγικότητα της εργασίας. Όπως επισημαίνουν, «ένας ειδικευμένος εργάτης μπορούσε να τυλίξει γύρω στις 2.500 τσιγάρων την ημέρα»,[63] αλλά το νούμερό τους διαφέρει από το νούμερο που έδωσε η Λώρα Κοξ [Laura Cox], εργάτρια του εργοστασίου Ντιουκ «από τις αρχές της δεκαετίας του 1880» και για τα επόμενα σαράντα δύο χρόνια. Τον Ιανουάριο του 1927, ενώ το αρχικό της επάγγελμα είχε πλέον αλλάξει ριζικά υπό την πίεση της εκμηχάνισης και της βιομηχανικής πειθαρχίας, η Κοξ έδωσε μια συνέντευξη στην εφημερίδα Ντάραμ Χέραλντ, όπου περιέγραφε λεπτομερώς την διαδικασία κατασκευής των τσιγάρων όπως είχε όταν η ίδια έπιασε δουλειά, ως εξής:

> [Ο καπνός που είχε κοπεί στην αποθήκη] έμπαινε σε κιβώτια και κουβαλιόταν πάνω στις πλάτες μερικών ανδρών στο μικρό εργοστάσιο με τη μία αίθουσα. Εκεί έβαζαν

[62] Relli Shechter, «Selling Luxury...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 58. Αρχική πηγή: Wright and Cartwright, *Twentieth Century Impressions.*

[63] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 145. B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 260.

τον καπνό πάνω σε ένα τραπέζι και ο κόσμος που δούλευε στο εργοστάσιο έπρεπε να τον πάρει και να τον τυλίξει σε τσιγάρα.

Οι μηχανές του εργοστασίου δεν ήταν παρά λίγα τραπέζια χωρισμένα σε τμήματα με χωρίσματα περίπου ενός μέτρου [four feet]. Στο καθένα από αυτά τα τραπέζια δούλευαν έξι κορίτσια που τύλιγαν τσιγάρα με το χέρι. Την περίοδο που μιλάμε, η πλειοψηφία των εργαζομένων ήταν εβραίοι που είχαν έρθει από το Βορρά.[64]

Τα είδη τσιγάρων που κατασκευάζονταν τότε και για αρκετό καιρό αφού το εργοστάσιο έκανε την πρώτη του επέκταση, ήταν «ο Δούκας του Ντάραμ» [Duke of Durham], το «Κροσκατ» [Crosscut] και «το Κεφάλι της Πινέζας» [«Pinhead»]. Υπήρχε ακόμη το «Βελούδινο» [Velvet Mouthpiece] που θεωρούνταν πολύ ανώτερης ποιότητας από τα άλλα. Για να φτιάξει κάποιες από τις κατώτερες ποιότητες ο εργαζόμενος έπαιρνε 55 σεντς τη χιλιάδα, ενώ για το «βελούδινο» πλήρωναν 65 σεντς τη χιλιάδα.

Η κάθεμιά ξεκινούσε τη μέρα της παίρνοντας τον καπνό της στο τραπέζι. Η σωστή δουλειά μιας ημέρας [a good day's work] θεωρούνταν η παραγωγή δύο χιλιάδων τσιγάρων την ημέρα και χρειάζονταν περίπου δύο πάουντς και τρεις ουγγιές καπνού για κάθε χίλια τσιγάρα, οπότε, όπως καταλαβαίνετε, ο καθένας δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει παρά τέσσερα πάουντς καπνού την ημέρα κατά μέσο όρο.[65]

Αφού τοποθετούσε τον καπνό στο τραπέζι του, ο κάθε εργαζόμενος έπαιρνε μια ποσότητα και την τοποθετούσε κάτω από ένα υγρό πανί. Αυτό γινόταν ώστε ο καπνός να διατηρήσει τη φρεσκάδα του ώσπου να χρησιμοποιηθεί. Αφού τοποθετούνταν κάτω από το πανί, ο καπνός πιεζόταν, ώστε να πάρει μια μορφή καταλληλότερη για να δουλέψει κανείς.

Όταν όλα ήταν έτοιμα, οι εργαζόμενοι [employees] έπαιρναν καπνό από αυτόν που ήταν κάτω από το πανί και τον τοποθετούσαν στο τραπέζι εμπρός της [in front of her]. Αυτή η ποσότητα καπνού, για κάποιον λόγο, λεγόταν «μαϊμού» [monkey] και αρκούσε για την κατασκευή ενός τσιγάρου. Ακριβώς μπροστά από τον εργαζόμενο βρισκόταν ένα μικρό τετράγωνο κομμάτι χαρτόνι [pasteboard] που λεγόταν «kleunky» και όπου γινόταν το τύλιγμα του τσιγάρου. Ο καπνός πιανόταν στο ένα χέρι, τοποθετούνταν στο χαρτί πολύ προσεκτικά, με ιδιαίτερη προσοχή στην

[64] Εδώ έχουμε μια σύγχυση ως προς το φύλο των σιγαροποιών. Είναι διαπιστωμένο στη δευτερογενή βιβλιογραφία ότι οι Εβραίοι που είχαν έρθει από τη Νέα Υόρκη ήταν άνδρες, οπότε δεν γίνεται η πλειοψηφία των εργαζομένων να είναι και γυναίκες και Εβραίοι.

[65] Επειδή όπως θα δούμε παρακάτω, οι διατυπώσεις έχουν τη σημασία τους, θα παραθέσουμε τα λεγόμενα και στα αγγλικά: «A good day's work was considered to be the production of about 2,000 cigarettes, and it took about two pounds and three ounces of tobacco for every thousand cigarettes, so you see one person could not work out but about an average of four pounds a day».

ομαλότητα του απλώματος και στην καθαρή εμφάνιση του χαρτιού όπου τυλιγόταν. Αφού το τσιγάρο είχε τυλιχθεί, κολλιόταν με αλευρόκολλα [paste] που ο κάθε εργαζόμενος είχε κοντά του. Εδώ ήταν που χρειαζόταν η μεγαλύτερη επιδεξιότητα γιατί αν χρησιμοποιούνταν υπερβολική ποσότητα κόλλας, το τσιγάρο θα μαύριζε και θα ήταν αδύνατο να πουληθεί.

Όταν η εργαζόμενη είχε κατασκευάσει επαρκή αριθμό τσιγάρων, τοποθετούσε εννέα από αυτά ανάμεσα στα δάχτυλά της και έκοβε τις άκρες με ένα ψαλίδι. Και αυτή η διαδικασία απαιτούσε μεγάλη επιδεξιότητα γιατί ήταν πολύ εύκολο να καταστρέψεις πολλά τσιγάρα με μια στραβοψαλιδιά.

Όσο δουλεύαμε εκεί, ήμασταν ελεύθερες να αφήσουμε τη δουλειά οποιαδήποτε ώρα της ημέρας και να μην επιστρέψουμε μέχρι την επόμενη, ή ίσως για αρκετές ημέρες. Φυσικά, ο χαμένος χρόνος αφαιρούνταν, αλλά όταν [η εργάτρια] επέστρεφε, ξεκινούσε πάλι να δουλεύει στο τραπέζι της με μια νέα προμήθεια καπνού. Μπορούσες να πάς όπου ήθελες, όποια ώρα ήθελες και να μείνεις όσο ήθελες, τώρα πια όμως οι συνθήκες έχουν αλλάξει τόσο πολύ.[66]

Εικόνα 5.3: Αίθουσα σιγαροποιίας στις ΗΠΑ, 1887.[67]

Η περιγραφή της Λώρα Κοξ σχετικά με τη διαδικασία τυλίγματος των τσιγάρων στις ΗΠΑ, χρησιμοποιείται και από τον Λήοναρντ Ρόγκωφ, που έπειτα προσθέτει ότι κάποιοι «εργάτες

[66] Συνέντευξη με τη Λώρα Κοξ, *Durham Morning Herald,* 17 Ιανουαρίου 1926. Πηγή: http://www.learnnc.org/lp/editions/nchist-newsouth/4701?style=print, πρόσβαση 17 Μαΐου 2016.

[67] Πηγή: http://www.learnnc.org/lp/editions/nchist-newsouth/4701?style=print, πρόσβαση 17 Μαΐου 2016. Αρχική πηγή: *Harper's Weekly,* 15 Ιανουαρίου 1887.

από τη Νέα Υόρκη» χρησιμοποιούσαν μια εναλλακτική τεχνική: «τύλιγαν το τσιγαρόχαρτο γύρω από ένα ξύλο και μετά το γέμιζαν με καπνό. Έπειτα, έπαιρναν τέσσερις ή πεντε σωλήνες [tubes] στο χέρι και τους έκοβαν με μια κοφτερή λεπίδα σε μήκος τσιγάρου».[68]

Η επόμενη περιγραφή της κατασκευής χειροποίητων τσιγάρων που έχουμε υπ' όψη μας προέρχεται από τους Ρόμπερτς και Ναπ. Σύμφωνα με αυτούς, οι εβραίοι σιγαροποιοί που προσελήφθησαν στο εργοστάσιο Ντιουκ το 1883 πληρώνονταν με 70 σεντς ανά χιλιάδα τσιγάρων, οπότε «ο ευσυνείδητος εργάτης μπορούσε να τυλίξει 2.500 τσιγάρα την ημέρα και να λάβει το διόλου ευκαταφρόνητο ποσόν των δύο δολαρίων για μια ημέρα δώδεκα ωρών». Στα επόμενα χρόνια ωστόσο, «το εργατικό δυναμικό των Ντιουκ άρχισε να περιλαμβάνει όλο και περισσότερες ντόπιες λευκές γυναίκες, μια φτηνότερη και πιο πειθήνια κατηγορία εργαζομένων». Η ίδια η διαδικασία τυλίγματος των τσιγάρων περιγράφεται στο άρθρο των Ρόμπερτς και Ναπ με τα λόγια του Ντ. Σ. Κρίστιαν του πρεσβύτερου [D. C. Christian Sr.], εργάτη που προσελήφθη στη βιομηχανία Ντιουκ από μια ανταγωνιστική καπνοβιομηχανία της περιοχής το 1883, λίγο αργότερα από τους εβραίους σιγαροποιούς:

> Κάμποσοι εργάτες κάθονταν γύρω από ένα μακρύ τραπέζι. Σε κάθε θέση εργασίας βρισκόταν μια τετράγωνη μαρμάρινη πλάκα περίπου δέκα ιντσών [25 εκατοστών]. Ο εργάτης τοποθετούσε ένα λεπτό φύλλο χαρτί πάνω στην πλάκα στερεώνοντας την επάνω μεριά του χαρτιού στο μάρμαρο ώστε να μη γλυστράει. Κατά μήκος της επάνω μεριάς αυτού του χαρτιού τοποθετούνταν η ακριβής ποσότητα καπνού που απαιτούνταν για ένα τσιγάρο. Έπειτα ένα τσιγαρόχαρτο κρατιόταν σφιχτά στο κάτω μέρος του φύλλου χαρτιού, το οποιο έπειτα σηκωνόταν μαζί με το τσιγαρόχαρτο στην επάνω μεριά όπου ο καπνός, με κάποιον επιδέξιο τρόπο [in some deft manner], τοποθετούνταν πάνω στο τσιγαρόχαρτο (...) το κόλλημα γινόταν χρησιμοποιώντας μια πίπα σε σχήμα μολυβιού, γεμάτη με ένα μίγμα από αλεύρι και νερό, η οποία διέθετε μια σχισμή από όπου έβγαινε το μίγμα. Αυτό το εργαλείο περνούσε με ταχύτητα από την ελεύθερη άκρη του τσιγαρόχαρτου, σφραγίζοντάς το.[69]

Οι Ρόμπερτς και Ναπ επισημαίνουν ότι υπήρχε και μια εναλλακτική διαδικασία τυλίγματος που χρησιμοποιούνταν από τους «εισαγόμενους εργάτες, κυρίως τους εβραίους»: «τοποθετούσαν το τσιγαρόχαρτο σε ένα στρογγυλό ξύλο, το σφράγιζαν και γέμιζαν τον καπνό στην άκρη». Εκτός από την «πίπα σε σχήμα μολυβιού» του Κρίστιαν, μια εναλλακτική μέθοδος χρησιμοποιούσε ως συγκολλητικό υλικό «καθαρό άμυλο» που «εφαρμοζόταν στο

[68] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 146.

[69] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 260.

τσιγάρο με ένα στρογγυλό ξύλο μήκους περίπου 32 εκατοστών [1 foot] και διάμετρο σπίρτου».[70]

Η τελευταία γραπτή περιγραφή της κατασκευής χεροποίητων τσιγάρων που έχουμε υπ' όψη είναι από την Ελλάδα και τον Θεολόγο Λαμπριανίδη. Σύμφωνα με τον Λαμπριανίδη, η παραγωγή έτοιμων χειροποίητων τσιγάρων στην Ελλάδα ξεκίνησε από το 1888. Οι σιγαροποιοί

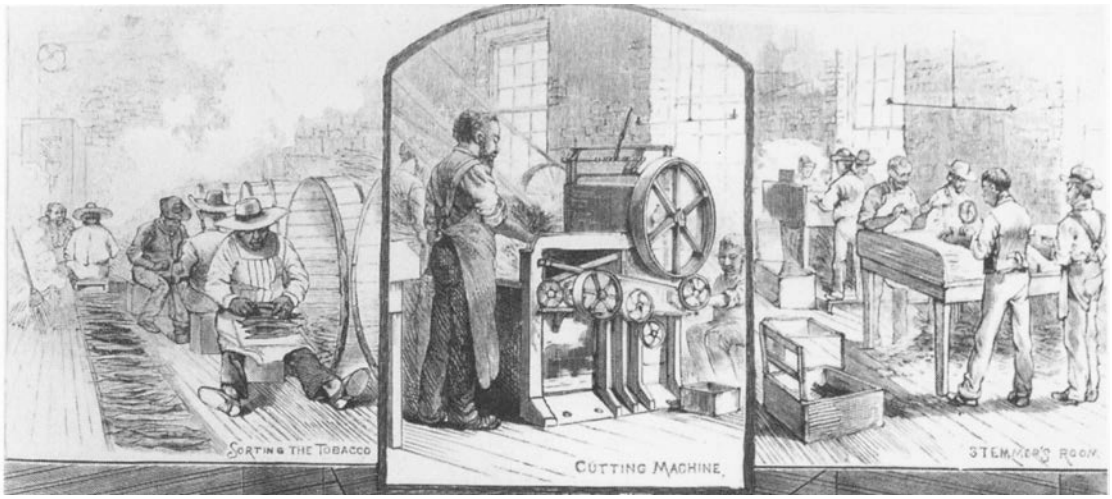
> στην αρχή τύλιγαν τα τσιγάρα χρησιμοποιώντας μια ειδική μεμβράνη, δίχως βοηθούς. Αργότερα όμως η μέθοδός τους άλλαξε. Άρχισαν να χρησιμοποιούν βοηθούς (συνήθως γυναίκες), γνωστούς ως κολλητές οι οποίοι παρήγαγαν σωλήνες τσιγαρόχαρτου που έπειτα κολλούνταν. Ένας βοηθός μπορούσε να παράξει 15.000 σωλήνες την ημέρα. Έπειτα ο σιγαροποιοί γέμιζαν τους σωλήνες χρησιμοποιώντας ένα στρογγυλό ξύλο. Οι σωλήνες έπειτα περνούσαν σε άλλους βοηθούς, συνήθως ανήλικους γνωστούς ως ψαλιδιστές που έκοβαν τον καπνό που περίσσευε από τις άκρες του σωλήνα με ένα ειδικό ψαλίδι γνωστό ως παπαγάλο. Ένας πεπειραμένος σιγαροποιός με τους βοηθούς του μπορούσε να παράξει 2.000 έως 3.000 τσιγάρα την ημέρα.[71]

Όσο για τις μη γραπτές περιγραφές, το άρθρο των Ρόμπερτς και Ναπ περιλαμβάνει μια γενική καλλιτεχνική αποτύπωση των διαφόρων σταδίων της κατασκευής χειροποίητων τσιγάρων στις ΗΠΑ το 1883. Η εικόνα ήταν ενιαία, αλλά για τις ανάγκες μας θα τη δούμε τμηματικά.

---

[70] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 260.

[71] Theologos Labrianides, *Industrial Location in Capitalist Societies...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 123-124.

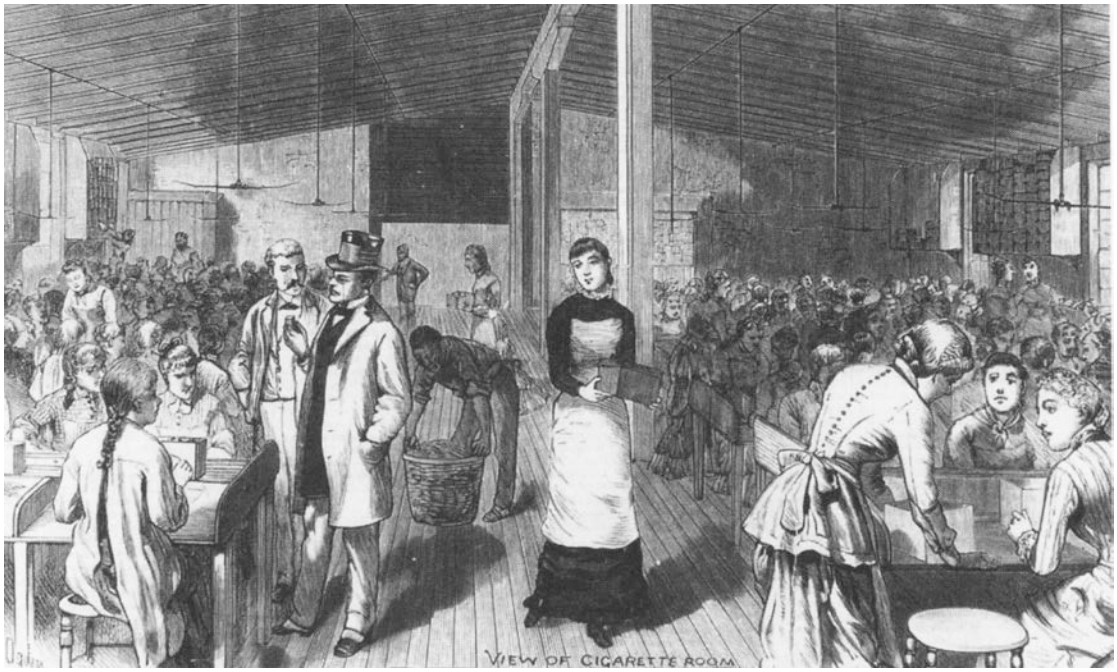


Εικόνα 5.4: Τα πρώτα στάδια της σιγαροποιίας στις ΗΠΑ, 1883.[72]

Στην εικόνα 4 απεικονίζονται τα πρώτα στάδια κατεργασίας του καπνού, δηλαδή η διαλογή (sorting the tobacco, αριστερά), το ξεχώρισμα των μίσχων (stemmer's room, δεξιά) και η κοπή του καπνού (cutting machine, στη μέση). Όπως είπαμε, η κοπή των φύλλων του καπνού ήταν από πολύ νωρίς εκμηχανισμένη με διάφορους τρόπους. Εδώ χρησιμοποιείται μηχανή που παίρνει την κίνηση με ιμάντα από την κεντρική ατμομηχανή του εργοστασίου και υπάρχει καταμερισμός μεταξύ αυτού που τροφοδοτεί τη μηχανή και εκείνου που παραλαμβάνει τον κομμένο καπνό, άρα πρόκειται για εγκατάσταση προηγμένης τεχνολογίας. Θα πρέπει να προσέξουμε ότι η εξαιρετικά βεβαρυμένη ατμόσφαιρα απεικονίζεται μέσω τολύπων καπνού στο αριστερό και το δεξί σκίτσο.[73] Θα πρέπει επίσης να παρατηρήσουμε τις εμφανείς φυλετικές όψεις του καταμερισμού της εργασίας. Στη διαλογή δουλεύουν αποκλειστικά αφροαμερικανοί άνδρες, ενώ στο ξεχώρισμα του μίσχου και την κοπή, είτε πρόκειται για αφρομερικανούς, είτε για φυλετικά ακαθόριστες φιγούρες, που πιθανότατα επίσης ανήκουν σε αφροαμερικανούς, ειδικά αν συγκριθούν με τις φιγούρες των λευκών ανδρών που απεικονίζονται στην επόμενη εικόνα.

[72] Για τις εικόνες 4, 5 και 6 δες B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 261. Αρχική πηγή: *Frank Leslie's Illustrated Newspaper*, (New York), 10 Φεβρουαρίου 1883.

[73] Η ατμόσφαιρα στις αίθουσες της διανομής ήταν τόσο βεβαρυμένη που αν κάποιος μη εξοικειωμένος παρέμενε επί ώρα εντός της μπορούσε να λιποθυμήσει. Αυτό έπαθε ένας από τους αστυνομικούς που ανέλαβαν τη φύλαξη του αθηναϊκού καπνεργοστασίου τον Μάιο του 1910 εν τω μέσω φημών περί ταραχών που θα δημιουργούσαν οι τσιγαράδες. Σχετικά δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός*, 26 Μαΐου 1910.



Εικόνα 5.5: Αίθουσα σιγαροποιίας στις ΗΠΑ, 1883.

Στην εικόνα 5 απεικονίζεται η αιθουσα της σιγαροποιίας. Η διαδικασία είναι ελάχιστα εκμηχανισμένη, για την ακρίβεια όλα γίνονται με το χέρι. Ο μοναδικός αφροαμερικανός εργάτης της εικόνας έχει έρθει από την αποθήκη κουβαλώντας τον κομμένο καπνό μέσα σε καλάθι. Γυναίκες και κορίτσια παίρνουν τον καπνό σε κουτιά και τον αποθέτουν στο τραπέζι τους, όπως στην περιγραφή της Κοξ. Το τραπέζι αφήνει ακριβώς τον απαιτούμενο χώρο ανά εργάτρια και μάλλον λίγο λιγότερο, ειδικά αν συγκρίνουμε με την εικόνα 1 από το εν Αιγύπτω εργοστάσιο Γιανακλή. Οι ποδιές, που πιθανόν χρησιμεύουν για να μην πηγαίνουν χαμένα τα τρίμματα, μάλλον απουσιάζουν από το εργοστάσιο Γιαννακλή.[74] Ας σημειωθεί ότι, αντίθετα με την εικόνα 1, με λίγη καλή θέληση μπορεί κανείς στα δεξιά να διακρίνει και άνδρες σιγαροποιούς να εργάζονται μαζί με τις γυναίκες, εκτός από τον επιστάτη και το αφεντικό που δεσπόζουν συζητώντας όρθιοι στο προσκήνιο.

[74] Η Ρένα Μόλχω παραθέτει τους στίχους ενός εβραϊκού τραγουδιού της Θεσσαλονίκης από όπου μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι τσιγαρούδες που δούλευαν για το Οθωμανικό μονοπώλιο της Θεσσαλονίκης στο γύρισμα του αιώνα, επίσης έπρεπε να φορούν κάποιου είδους στολή, μια υποχρέωση που δεν έχουμε εντοπίσει για άνδρες τσιγαράδες. Ο τίτλος του τραγουδιού που παραθέτει η Μόλχω είναι «La Cigarrera», δηλαδή η ίδια λέξη που, όπως είδαμε, χρησιμοποιούνταν και στην Ισπανία. Σχετικά δες Ρένα Μόλχω, «Τα Ισπανοεβραϊκά: Μια Μεσογειακή Γλώσσα στην Καθημερινή Ζωή της Θεσσαλονίκης του 20ου Αιώνα», *Τα Ιστορικά,* Τόμος Δέκατος Πέμπτος, Τεύχος 28/29, Ιούνιος/Δεκέμβριος 1998, σελ. 143.

Εικόνα 5.6: Τύλιγμα, κόψιμο και πακετάρισμα τσιγάρων στις ΗΠΑ, 1883.

Στην εικόνα 6 απεικονίζονται το τύλιγμα (rolling, αριστερά), το κόψιμο της άκρης (cutting, στη μέση) και το πακετάρισμα (packing, δεξιά) των τσιγάρων. Εδώ φαίνεται να επαληθεύεται ξανά η αφήγηση της Κοξ σύμφωνα με την οποία τα τσιγάρα τυλίγονταν στο κανονικό τους μήκος, είναι όμως ασαφές αν το κόψιμο της άκρης γινόταν, σε συμφωνία με την αφήγηση της Κοξ από την ίδια εργάτρια που τύλιγε τα τσιγάρα, αν και όπως θα δούμε αυτό είναι και το πιο λογικό για λόγους επιτήρησης της παραγωγικής διαδικασίας. Ας σημειωθεί ότι οι εκατοντάδες σκαμνιά και τραπέζια που χρησιμοποιούνται είναι τυποποιημένα, γεγονός που μαρτυρείται από την ύπαρξη πανομοιότυπου συρταριού, που πιθανόν χρησιμοποιείται για την αποθήκευση έτοιμων κομματιών μέχρι να περάσουν στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας, καθώς και από την ίδια καμπύλη που διαγράφει το μπροστινό μέρος των τραπεζιών. Η βούρτσα που κρέμεται από το τραπέζι της αριστερής εικόνας δεν διακρίνεται σε κανένα άλλο τραπέζι και δεν αναφέρεται σε καμία από τις πηγές μας, εκτός και αν πρόκειται για την «πίπα» με την αλευρόκολλα που ανέφερε ο Κρίστιαν, ένα ενδεχόμενο μάλλον απίθανο. Ανήλικες εργάτριες απεικονίζονται διακριτικά ή και άμεσα. Τα ψαλίδια που χρησιμοποιούνται έχουν ευθείς λάμες, ενώ σύμφωνα με όλες τις άλλες αναφορές, και ειδικά του Λαμπριανίδη, είχαν ειδικό σχήμα (εξ' ου και η ονομασία «παπαγάλος»), όπως αυτό του ψαλιδιού της επόμενης εικόνας, το σχήμα του οποίου ακολουθεί τον γενικό κανόνα σύμφωνα με τον οποίο «η μανιφακτούρα χαρακτηρίζεται από τη διαφοροποίηση των οργάνων της εργασίας (...) και από την εξειδίκευσή τους έτσι ώστε το κάθε εξειδικευμένο εργαλείο να μπορεί να χρησιμοποιηθεί πλήρως μόνο από ένα συγκεκριμένο είδος εργάτη».[75]

[75] Karl Marx, *Capital...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 460.

Εικόνα 5.7: Ψαλίδι κοψίματος τσιγάρων, αλλιώς παπαγάλος.[76]

Έχοντας περιηγηθεί σε όλες τις περιγραφές της κατασκευής χειροποίητων τσιγάρων που μπορρέσαμε να εντοπίσουμε, μπορούμε να καταλήξουμε ότι το συνολικό αποτέλεσμα εκ πρώτης όψεως δείχνει μάλλον ανεξιχνίαστο. Όπως όμως συμβαίνει συχνά, οι πρώτες εντυπώσεις απατούν. Στην επόμενη ενότητα θα προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε τις περιγραφές που προηγήθηκαν και να βγάλουμε συμπεράσματα για το είδος της τέχνης των σιγαροποιών και τις διαδικασίες κατασκευής των χειροποίητων τσιγάρων που ακολουθούνταν στα τέλη του 19ου αιώνα. Καθώς αυτή η σύγκριση εξελίσσεται, το βλέμμα μας θα καθοδηγείται από τις μεταβολές των εργαλείων και από την εφαρμογή της αρχής του Μπάμπατζ για τον καταμερισμό της εργασίας, όπως αυτή ερμηνεύτηκε παραπάνω.

5.2.3. Η οργάνωση της εργασίας στη σιγαροποιία πριν από τις μηχανές, 1880-1900

Αν λοιπόν στρέψουμε το βλέμμα μας στα «όργανα της παραγωγής» και τις μεταβολές τους, βρίσκουμε ότι τα πιο μόνιμα από τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται είναι τα τραπέζια, οι καρέκλες, οι μεγάλες αίθουσες της σιγαροποιίας και η κόλλα με την οποία γινόταν η τελική συγκόλληση του χαρτιού. Το ειδικά διαμορφωμένο ψαλίδι (ο «παπαγάλος») της εικόνας 7 από την άλλη, όπως είδαμε, απεικονίζεται και από τις δύο μεριές του Ατλαντικού και εκ πρώτης όψεως μοιάζει να αποτελεί σταθερή παρουσία. Όμως η εικόνα 6 δημιουργεί αμφιβολίες στις οποίες θα επανέλθουμε παρακάτω.

[76] Αυτός ο τύπος ψαλιδιού απεικονίζεται στο B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 263. Για την απεικόνιση ενός πανομοιότυπου εργαλείου από την άλλη μεριά του Ατλαντικού δες Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 61.

Η κόλλα διατηρεί τη σύνθεσή της από αλεύρι και νερό, ακόμη και αν υπάρχουν διαφορές μεταξύ της λεπτομερούς συνταγής που παρέχει ο Καθαρόπουλος για την Αίγυπτο του 1887 και των πιο ασαφών περιγραφών που προέρχονται από τις ΗΠΑ της ίδιας περιόδου. Σε κάθε περίπτωση, η χρήση της κόλλας, η έμφαση που αποδίδει στο κόλλημα η (εργάτρια) Κοξ και ο χυμός λεμονιού που προσθέτει ο (απόγονος βιομηχάνων) Καθαρόπουλος, επισημαίνουν ένα από τα βασικά και μόνιμα προβλήματα της παραγωγικής διαδικασίας κατασκευής τσιγάρων, δηλαδή το μαύρισμα του τσιγάρου κατά τη διαδικασία εφαρμογής της κόλλας. Αυτή η έμφαση αναδεικνύει κάτι που θα περνούσε απαρατήρητο για τον μη εξοικειωμένο με την διαδικασία, ότι δηλαδή η κόλληση του τσιγάρου ήταν μια διαδικασία ίσως εξίσου ευαίσθητη και απαιτητική με το γέμισμα με καπνό. Το ίδιο γεγονός αναδεικνύεται από την ποικιλία των εργαλείων που συναντάμε όταν φτάνουμε στην εφαρμογή της κόλλας. Η διαφορά μεταξύ του «μήκους τριάντα πόντων στρογγυλού ξύλου διαμέτρου σπίρτου» και της «πίπας» είναι σημαντική και δείχνει, όχι μόνο τον προβληματισμό και τις διαφορετικές προσεγγίσεις γύρω από τη διαδικασία κολήμματος των τσιγάρων και το πρόβλημα του μαυρίσματος, αλλά και τις διαφορές των διαδικασιών τυλίγματος στις οποίες θα αναφερθούμε παρακάτω.

Τα τραπέζια, οι καρέκλες και οι αίθουσες επίσης μεταβάλλονται με ενδεικτικούς τρόπους. Όσο για τις αίθουσες, είναι εμφανές ότι ακόμη και αν αυτές μεγαλώνουν σε απόλυτο μέγεθος καθώς περνάμε από τις «ανατολικές» βιομηχανίες σε εκείνες των ΗΠΑ, η επιφάνεια ανά εργάτη μειώνεται, εξέλιξη εμφανής από τη σύγκριση των εικόνων 1, 2 και 5. Τα περιεχόμενα της αίθουσας ακολουθούν αυτόν τον περιορισμό του χώρου ανά εργάτη. Τα ευρύχωρα τραπέζια του εργοστασίου της Αιγύπτου (εικ. 1) διαφέρουν σημαντικά από τα στενόχωρα τραπέζια των εργατριών των ΗΠΑ που απαιτούν χωρίσματα αναμεταξύ τους ώστε η δουλειά της μιας να μην ξεχειλίζει στην περιοχή της άλλης, όπως εμφανίζονται στις εικόνες 2 και 4, αλλά και στην περιγραφή της Κοξ. Η στενότητα του ατομικού χώρου εργασίας, όπως και η υποχρεωτική ποδιά για τη συλλογή των τριμμάτων αναδεικνύουν μια αυξημένη έμφαση στην πειθαρχία, τον έλεγχο και την οικονομία στις πρώτες ύλες. Ο τυποποιημένος χαρακτήρας των ξύλινων τραπεζιών και καθισμάτων αναδεικνύουν ότι η εργασία των γυναικών σιγαροποιών στις ΗΠΑ είχε μελετηθεί ως προς τις αναγκαίες κινήσεις και τον όγκο των αναγκαίων υλικών, συνεπώς και ως προς τις συνεπαγόμενες ανάγκες σε χώρο και ότι η μελέτη είχε καταλήξει σε συγκεκριμένα συμπεράσματα σχετικά με τον ελάχιστο αναγκαίο χώρο ανά εργάτη, τα οποία έπειτα είχαν επιβληθεί σε ολόκληρο το εργοστάσιο με την αγορά και εγκατάσταση τυποποιημένων τραπεζιών και σκαμνιών συγκεκριμένου μεγέθους. Η προτίμηση στα σκαμνιά αντί για τις καρέκλες με πλάτη που αποτυπώνεται στις εικόνες 2, 4 και 5, υποδεικνύει από τη μια την πρόθεση οικονομίας κατά

την αγορά των καθισμάτων και από την άλλη τον προβληματισμό γύρω από την πειθάρχηση του εργαζόμενου σώματος, η οποία έχει τη δική της ξεχωριστή ιστορία.[77]

Το κατ' εξοχήν εργαλείο που στις περιγραφές εμφανίζεται να χρησιμοποιείται στην Αίγυπτο και την Ευρώπη και να χάνεται κατά τη διαδικασία μεταφοράς στις ΗΠΑ, είναι το «μικρό μπαστούνι από έβενο» που περιγράφει ο Καθαρόπουλος και το «ξύλο» που αναφέρει ο Λαμπριανίδης. Στην αφήγηση του Καθαρόπουλου αυτό το «μικρό μπαστούνι» χρησίμευε για το τύλιγμα του τσιγαρόχαρτου πριν από την κόλληση και το γέμισμα με καπνό. Στην περιγραφή του Λαμπριανίδη, από την άλλη, το «ξύλο» χρησιμοποιείται για το γέμισμα του έτοιμου κολλημένου τσιγαρόχαρτου με καπνό. Και στις δύο περιπτώσεις πάντως, το «ξύλο» ή «μπαστουνάκι» σηματοδοτεί μια δυνατότητα περαιτέρω καταμερισμού της εργασίας στα αιγυπτιακά και ελληνικά εργοστάσια σιγαροποιίας. Όπως θυμόμαστε, οι τριάντα εργάτες της αίθουσας που περιγράφει ο Καθαρόπουλος ήταν χωρισμένοι στους «τέσσερις με πέντε» που χρησιμοποιούσαν το «μπαστουνάκι» για να τυλίξουν και να κολλήσουν τα τσιγαρόχαρτα και στους εικοσιπέντε που γέμιζαν τα τσιγάρα και έκοβαν τις άκρες. Ο ίδιος καταμερισμός της εργασίας του τυλίγματος στην Αίγυπτο αναφέρεται και από τους Μπέινιν και Λόκμαν. Σύμφωνα με τους Μπέινιν και Λόκμαν «οι καλύτερα αμοιβόμενοι και πλέον ειδικευμένοι εργάτες ήταν εκείνοι που τύλιγαν μεμονωμένα τσιγάρα με το χέρι και πληρώνονταν με το κομμάτι, αν και ήταν σχετικά λίγοι σε κάθε εργοστάσιο γιατί οι εργοδότες όλο και περισσότερο προτιμούσαν να καταμερίζουν την εργασιακή διαδικασία χρησιμοποιώντας 'μακαρονιστές' [macaronistes] για να τυλίγουν τους χάρτινους κυλίνδρους που άλλοι ειδικευμένοι εργάτες γέμιζαν με καπνό».[78]

Για την αποσαφήνιση αυτού του σημείου της διαδικασίας είναι χρήσιμη η παρατήρηση του Μαρξ σύμφωνα με την οποία «[στη μανιφακτούρα] η παροχή μιας συγκεκριμένης ποσότητας του προϊόντος [που μετακινείται από ένα στάδιο της διαδικασίας σε επόμενο] σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αποτελεί τεχνικό νόμο της ίδιας της παραγωγικής διαδικασίας».[79] Πράγματι, από την αφήγηση του Καθαρόπουλου συμπεραίνουμε ότι οι «τέσσερις με πέντε» «μακαρονιστές» έπρεπε (ο «τεχνικός νόμος») να είναι ικανοί να κατασκευάζουν ακριβώς τον αριθμό «σωλήνων» που γέμιζαν οι εικοσι πέντε γεμιστές στο ίδιο χρονικό διάστημα. Όντως, οι αριθμοί που δίνει ο Λαμπριανίδης συμμορφώνονται με τους αριθμούς του Καθαρόπουλου: αν κάθε «μακαρονιστής» κατασκεύαζε 15.000 σωλήνες, οι

---

[77] Για μια ιστορία των προβληματισμών σχετικά με τη θέση εργασίας και τον σχεδιασμό καθισμάτων μπορεί να δει κανείς το Jennifer Karns Alexander, «Efficiency and Pathology: Mechanical Discipline and Efficient Worker Seating in Germany, 1929-1932», *Technology and Culture*, Vol. 47, no. 2, Απρίλιος 2006.

[78] Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 50.

[79] Karl Marx, *Capital...*, όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 465.

λίγο πάνω από 60.000 σωλήνες που κατασκεύαζαν οι «τέσσερις με πέντε» μακαρονιστές ανταποκρίνονται ακριβώς στα 62.500 τσιγάρα που γέμιζαν οι 25 γεμιστές των 2.500 τσιγάρων την ημέρα στο ίδιο διάστημα. Οπότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι Λαμπριανίδης και Καθαρόπουλος, παρότι αποδίδουν τη χρήση του ξύλου σε διαφορετικό στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας, πιθανότατα περιγράφουν την ίδια διαδικασία, αν και με τις αναμενόμενες ανακρίβειες. Για παράδειγμα, ο Λαμπριανίδης υπονοεί ότι οι τσιγαράδες με τους βοηθούς τους δούλευαν σε τριάδες, πράγμα αδύνατον αν οι αριθμοί που παραθέτει είναι σωστοί, αφού ο τυλιχτής των 2.500 τσιγάρων δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην παραγωγή των 15.000 σωλήνων του «μακαρονιστή».

Αν όντως οι «μακαρονιστές» ήταν φτηνότεροι, όπως αναφέρει ο Λαμπριανίδης, και ταυτόχρονα πολύ λιγότεροι από τους «γεμιστές», όπως αναφέρει ο Καθαρόπουλος, έχουμε μια περίπτωση όπου η υλικότητα της διαδικασίας (η αναλογία χρόνου ανά τύλιγμα σε σχέση με τον χρόνο ανά γέμισμα) επιβάλλει έναν καταμερισμό της εργασίας που έρχεται σε αντίθεση με την συνηθισμένη ανάγνωση της αρχής του Μπάμπατζ σύμφωνα με την οποία, όπως είδαμε παραπάνω, οι εργασιακές διαδικασίες αναγκαία τείνουν να διαχωρίζονται αναλόγως του κόστους κάθε εργαζόμενου, αναθέτοντας όσο το δυνατόν μεγαλύτερα τμήματα της παραγωγής στους «λιγότερο επιδέξιους», άρα και φτηνότερους. Υπάρχουν όμως λόγοι να υποθέσουμε ότι οι «μακαρονιστές» ήταν ακριβότεροι από τους γεμιστές. Πράγματι, αν λάβουμε υπ' όψη μας τη μαρτυρία της Κοξ, σύμφωνα με την οποία η κόλληση ήταν μια διαδικασία περισσότερο ευαίσθητη από το γέμισμα ή το τύλιγμα, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι αυτός που κάνει λάθος είναι ο Λαμπριανίδης: οι «μακαρονιστές» που κολλούσαν τα τσιγαρόχαρτα ήταν ακριβότεροι από τους γεμιστές και ο μικρός τους αριθμός (σε αναλογία ένα προς πέντε ή και λιγότερο) συνάδει με την αρχή του Μπάμπατζ. Στο ίδιο συμπέρασμα μας οδηγεί η σύγχυση στο άρθρο του περιοδικού Σφιγξ, όπου τα έτοιμα τσιγάρα συγχέονται με τα «μακαρόνια». Η ονομασία «μακαρόνι» δεν είναι εύστοχη περιγραφή για ένα έτοιμο τσιγάρο· πολύ περισσότερο εύστοχη αποδεικνύεται όταν είναι να περιγράψει ένα άδειο τσιγαρόχαρτο, λευκό και εύκαμπτο όπως ένα χειροποίητο μακαρόνι που οδεύει προς τη διαδικασία ξήρανσης. Ειδικά όταν το τσιγαρόχαρτο έχει μήκος πολλαπλάσιο από εκείνο του έτοιμου τσιγάρου.

Πράγματι, όσον αφορά το μήκος του έτοιμου τσιγαρόχαρτου που κατασκεύαζαν οι «μακαρονιστές», θα μπορούσε να είναι σχετική η περιγραφή του Λήοναρντ Ρογκώφ σύμφωνα με την οποία τα άδεια τσιγαρόχαρτα που τυλίγονταν με το «μπαστουνάκι» (οι «σωλήνες» ή «μακαρόνια») είχαν μήκος πολλαπλάσιο από το τελικό μήκος του τσιγάρου. Μάλιστα, αν υποθέσουμε ότι από αυτή τη διαδικασία προέκυπταν τυλιγμένα τσιγαρόχαρτα μήκους περίπου τριάντα εκατοστών, μπορεί κανείς να φανταστεί με ποιο τρόπο χρησιμοποιούνταν το ξύλο «μήκους τριάντα δύο εκατοστών [1 foot] και διαμέτρου ίσης με σπίρτο» που σύμφωνα με την περιγραφή των Ρόμπερτς και Ναπ χρησιμοποιούνταν για την

κόλληση: θα μπορούσε να βουτιέται στην κόλλα αφήνοντας μόνο την μία άκρη στεγνή και έπειτα να κυλύεται πάνω στην άκρη του τσιγαρόχαρτου κατά μήκος (γι' αυτό και το μήκος του λεπτού ξύλου είναι πολύ μεγαλύτερο από το μήκος ενός τσιγάρου) αφήνοντας περίπου την απαιτούμενη ποσότητα κόλλας· θα ακολουθούσε το τύλιγμα του τσιγαρόχαρτου με το «μπαστουνάκι». Αφού τέτοιοι επιμήκεις λευκοί εύκαμπτοι «σωλήνες» ή «μακαρόνια» τυλίγονταν και κολλούνταν, θα περνούσαν στον εργάτη που γέμιζε με καπνό και τελικά έκοβε στο κανονικό μήκος – τέσσερα τσιγάρα μήκους επτά εκατοστών ανά «μακαρόνι», μια αναλογία που περιέργως τείνει να συμφωνήσει με την αναλογία μεταξύ μακαρονιστών και γεμιστών που μάς δίνει ο Καθαρόπουλος. Η περιγραφή της διαδικασίας κατ' αυτόν τον τρόπο ταιριάζει με το ενδεχόμενο οι «μακαρονιστές» να ήταν ακριβότεροι από τους εργάτες που γέμιζαν τα τσιγάρα: όσο μεγαλύτερου μήκους ήταν τα έτοιμα «μακαρόνια», τόσο θα εξοικονομούνταν ο πολύτιμος χρόνος εργασίας των «μακαρονιστών» και η αναλογία τους σε σχέση με τους «γεμιστές» θα μειωνόταν (βέβαια το ανώτατο μήκος του «μακαρονιού» περιοριζόταν τεχνικά από το γεγονός ότι κατόπιν έπρεπε να γεμιστεί με καπνό). Επίσης, η περιγραφή της διαδικασίας κατ' αυτόν τον τρόπο εξηγεί το ειδικό σχήμα του «παπαγάλου» της εικόνας 7: αυτό το ψαλίδι είναι σχεδιασμένο ώστε όταν κόβει ένα κυλινδρικό αντικείμενο, οι τάσεις που αναπτύσσονται κατά την κοπή να κατανέμονται ομοιόμορφα στην περιφέρεια του κυλίνδρου, συνεπώς οι παραμορφώσεις εξαιτίας της κοπής να παραμένουν ελάχιστες.

Πάντως, οι περιγραφές δεν αφήνουν αμφιβολία ότι το «μπαστουνάκι» – οπότε και ο συγκεκριμένος καταμερισμός της εργασίας που το συνόδευε – χρησιμοποιούνταν, τόσο από τους σιγαροποιούς της Αιγύπτου όσο και από τους Εβραίους τσιγαράδες της Ανατολικής Ευρώπης, χάθηκε όμως στο πέρασμα του Ατλαντικού και ειδικά κατά τη διάρκεια της συστηματικής προσπάθειας των Αμερικανών βιομηχάνων να αντικαταστήσουν τους (μετανάστες) άνδρες εργάτες με (ντόπιες) γυναίκες εργάτριες. Στις περιγραφές που προέρχονται από τις ΗΠΑ, το «μπαστουνάκι» αναφέρεται ως το εργαλείο μιας ιδιαίτερης τεχνικής τυλίγματος που χρησιμοποιούνταν από «τους εργάτες από τα βόρεια», ή συγκεκριμένα «τους εβραίους» και σημειώνεται ότι αυτή η τεχνική διαχώριζε το τύλιγμα και την κόλληση του τσιγαρόχαρτου από το γέμισμά του με καπνό. Στις περιγραφές της Κοξ και του Κρίστιαν από την άλλη, δηλαδή ντόπιων εργατών που εκπαιδεύτηκαν από μετανάστες, το μπαστουνάκι εξαφανίζεται και εμφανίζεται η πλάκα από χαρτόνι ή μάρμαρο («kleunky») πάνω στην οποία το τύλιγμα και το γέμισμα με καπνό γίνονται με μία και μόνο κίνηση και με τη βοήθεια «μεμβράνης», όπως στην περιγραφή του Λαμπριανίδη, άρα ο καταμερισμός της εργασίας που περιγράφει ο Καθαρόπουλος μεταξύ (ανδρών) γεμιστών και (ανδρών) «μακαρονιστών» είναι αδύνατος. Επίσης τα τσιγάρα προέκυπταν στο κανονικό τους μήκος, επομένως έπρεπε απλά να ξακριστούν και όχι να κοπούν σε τρία ή τέσσερα μέρη, πράγμα που ίσως να εξηγεί την αντικατάσταση του ειδικού ψαλιδιού «παπαγάλου» της εικόνας 7 από

ένα συνηθισμένο ψαλίδι στην εικόνα 6. Άλλωστε, η επιγραφή «Paris» πάνω στο ψαλίδι της εικόνας 7, που χρησιμοποιήθηκε στην αμερικανική βιομηχανία (προέρχεται «από την προσωπική συλλογή του B. W. C. Roberts», πιθανόν του παππού του συγγραφέα του άρθρου) υποδεικνύει ότι τέτοια ψαλίδια, δεν κατασκευάζονταν στις ΗΠΑ, αλλά εισάγονταν από την Ευρώπη.[80]

Συνοψίζοντας, θα πρέπει να θεωρήσουμε ότι η διαδικασία κατασκευής των τσιγάρων όπως διεξαγόταν από το 1875 στην Αίγυπτο από εργάτες με προέλευση από την Ελλάδα και την Οθωμανική Αυτοκρατορία, αλλά και πιθανότατα στην υπόλοιπη Ευρώπη, χρησιμοποιούσε άνδρες σιγαροποιούς και περιελάμβανε έναν καταμερισμό της εργασίας που διαχώριζε τους σιγαροποιούς σε «μακαρονιστές» και γεμιστές (και ενίοτε και «ψαλιδιστές», αν και ο ψαλιδιστής εμφανίζεται μόνο στην περιγραφή του Λαμπριανίδη για τους ελληνικούς χώρους εργασίας). Οι «μακαρονιστές» ήταν πιθανόν ακριβότεροι από τους γεμιστές και η αριθμητική τους παρουσία ήταν αναλόγως μικρότερη. Οι εργασιακές διαδικασίες που περιγράφουν οι Κοξ και Κρίστιαν από την άλλη, είναι ακριβώς οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνταν στην Ανατολή πριν από την εμφάνιση των «μακαρονιστών», όπως περιγράφονται από τον Λαμπριανίδη («με τη χρήση μεμβράνης»). Αυτή η διαδικασία επανεμφανίστηκε και κυριάρχησε στις ΗΠΑ από το 1883 και μετά, ταυτόχρονα με τις προσπάθειες ένταξης γυναικών και κοριτσιών στις διαδικασίες κατασκευής των χειροποίητων τσιγάρων. Οπότε η παραγωγική διαδικασία που υιοθετήθηκε στις ΗΠΑ δεν περιελάμβανε «μακαρόνια», καθώς το τύλιγμα του τσιγαρόχαρτου είχε ενοποιηθεί με το γέμισμα σε μία κίνηση από την οποία προέκυπτε ένα τσιγάρο στο τελικό του μήκος.

Ο λόγος για τον οποίο οι αμερικανοί βιομήχανοι επέλεξαν να εγκαταλείψουν τον καταμερισμό της εργασίας που περιγράφουν οι Καθαρόπουλος και Λαμπριανίδης και να επιστρέψουν στην προηγούμενη διαδικασία ενοποιώντας εκ νέου το τύλιγμα και την κόλληση με το γέμισμα (και πιθανότατατα με το ξάκρισμα) θα πρέπει να αναζητηθεί σε δύο κατευθύνσεις. Η πρώτη κατεύθυνση αφορά τον έλεγχο του εργασιακού χώρου. Ο διαχωρισμός του τυλίγματος και του κολήμματος από το γέμισμα δημιουργούσε προφανή προβλήματα στην απόδοση ατομικών ευθυνών σχετικά με τα ελαττωματικά προϊόντα και επίσης προφανή προβλήματα στην αμοιβή των εργαζομένων με το κομμάτι, αφού οι ποσοτικές μετρήσεις του παραγόμενου προϊόντος και ο ποιοτικός έλεγχος έπρεπε να γίνονται δύο φορές. Η δεύτερη κατεύθυνση είναι πολύ σημαντικότερη και αφορά την ένταξη των γυναικών στην παραγωγική διαδικασία. Η οικονομία που εξασφάλιζε ο έμφυλος καταμερισμός της εργασίας και τα συνεπαγόμενα χαμηλότερα μεροκάματα των γυναικών είναι εμφανής από την αφήγηση της Κοξ. Οι γυναίκες εργάτριες αμοίβονταν με 55 σεντς τη χιλιάδα και παρήγαγαν δύο χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα, εκεί που, ελάχιστα χρόνια πριν, οι

[80] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 263.

εβραίοι τσιγαράδες αμοίβονταν με 75 σεντς τη χιλιάδα και παρήγαγαν δυόμισι χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα. Η συνολική ημερήσια αμοιβή είναι 187 σεντς για τους εβραίους εργάτες έναντι 110 σεντς για τις γυναίκες εργάτριες. Ανά τεμάχιο προϊόντος, που είναι και το μέγεθος με τη μεγαλύτερη σημασία από τη σκοπιά του «αρχιτεχνίτη κατασκευαστή», το κόστος είναι 0.0748 σεντς ανά τσιγάρο για τους Εβραίους εργάτες έναντι 0.055 σεντς ανά τσιγάρο για τις ντόπιες εργάτριες.

Έπειτα από τα πρώτα ασταθή βήματα, με την πρόσληψη των απεργών εβραίων σιγαροποιών το 1882 και την προσπάθεια ένταξης των γυναικών σιγαροποιών στην παραγωγική διαδικασία, η καπνοβιομηχανία Ντιουκ έχτισε ένα νέο εργοστάσιο στη Νέα Υόρκη. Οι περιγραφές αυτού του εργοστασίου όπως είχε το 1887, είναι ενδεικτικές μιας συνολικής αλλαγής της παραγωγικής διαδικασίας, ακόμη και δίχως την εισαγωγή μηχανών:

> Ο καπνός χωρίζεται από τους μίσχους στο τρίτο πάτωμα από όπου μεταφέρεται στο δεύτερο πάτωμα με τσουλήθρες. Εδώ ζυγίζεται και τοποθετείται σε κουτιά που αντιστοιχούν στον αριθμό του πάγκου κάθε εργαζόμενου, η πλειοψηφία των οποίων είναι νεαρά κορίτσια που δουλειά τους είναι να στρίβουν τσιγάρα και να ξακρίζουν τις άκρες. Με αυτή τη μορφή ο καπνός συνεχίζει την πορεία του στο αμέσως κατώτερο πάτωμα όπου τα μικρά χάρτινα πούρα δεματοποιούνται, σφραγίζονται και τους τοποθετείται η ετικέτα.
>
> Το μεγαλύτερο μέρος του δεύτερου ορόφου είναι αφιερωμένο στην κατασκευή των τσιγάρων. Στους πάγκους του εργάζονται πεντακόσια κορίτσια και η παραγωγή του μπορεί να φτάσει το ένα εκατομμύριο τσιγάρων την ημέρα. Η καταγραφή των πεπραγμένων του κάθε εργαζόμενου είναι ιδιαιτέρως ενδελεχής. Ο καπνός και τα τσιγαρόχαρτα που απαιτούνται για μια μέρα δουλειάς ζυγίζονται και, όταν επιστρέφονται, τα τσιγάρα ζυγίζονται εκ νέου, επιθεωρούνται προσεκτικά και τα ατελή πετιούνται. Μέσω ενός σύστηματος προστίμων και ανταμοιβών, η καλή και η κακή εργασία ανακαλύπτονται και καταγράφονται ώστε να διατηρείται πλήρης πειθαρχία.[81]

Οπότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ότι για να εντάξουν τις γυναίκες στην παραγωγική διαδικασία, ή με άλλα λόγια, για να εκμεταλλευτούν την έμφυλη διάκριση προκειμένου να μειώσουν το κόστος εργασίας, ενώ ταυτόχρονα πολλαπλασίαζαν τους εργαζόμενους και αύξαναν την παραγωγή, οι αμερικανοί καπνοβιομήχανοι, μεταξύ του 1883 και του 1900,

---

[81] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 262.

εγκατέλειψαν την ανατολικής προέλευσης οργάνωση της εργασίας και υιοθέτησαν ξανά την παλιότερη που περιγράφει ο Λαμπριανίδης. Αυτή η εναλλακτική οργάνωση της εργασίας ενοποιούσε το τύλιγμα και την κόλληση με το γέμισμα, εξαφάνιζε την ειδικότητα του «μακαρονιστή», διευκόλυνε και εξατομίκευε τον έλεγχο των προϊόντων της εργασίας και την απόδοση ευθυνών για τα ελαττωματικά προϊόντα. Εν ολίγοις αντικαθιστούσε τα όποια οφέλη επί των αμοιβών προέκυπταν από τις ανατολικές μεθόδους, αφενός με αυξημένο έλεγχο του μεμονωμένου εργάτη και αφετέρου με την ένταξη γυναικών στην παραγωγική διαδικασία. Ο αυξημένος έλεγχος της παραγωγικής διαδικασίας συνοδεύτηκε από σμίκρυνση του χώρου εργασίας ανά εργάτρια, τον περιορισμό της επιφάνειας εργασίας, την εισαγωγή μεθόδων ποιοτικού και ποσοτικού ελέγχου, την αναδιάρθρωση της χωροταξίας των εργοστασίων και την αλλαγή των εργαλείων.

Η διαδικασία που υιοθετήθηκε εκ νέου πιθανόν να χαρακτηριζόταν από μειωμένη παραγωγικότητα ανά εργάτρια. Ακόμη και στο εργοστάσιο της Νέας Υόρκης, με νέα χωροταξία και συστήματα ελέγχου σχεδιασμένα από το μηδέν, το ένα εκατομμύριο τσιγάρων την ημέρα διαιρεμένο με τις 500 εργάτριες του νέου μελετημένου εργοστάσιο του Ντιουκ, μας δίνει τον ίδιο αριθμό που θυμάται η Κοξ για το εργοστάσιο της βόρειας Καρολίνας όπου «πήγαινες όπου ήθελες όποτε ήθελες»: δύο χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα ανά εργάτρια, πεντακόσια λιγότερα από τα δυόμισι χιλιάδες του Καθαρόπουλου ή των Εβραίων σιγαροποιών. Ήδη βέβαια, αυτή η σταθερότητα του αριθμού των παραγόμενων τσιγάρων, που διατηρείται από ήπειρο σε ήπειρο, από ισόγειο σε τριόρωφο εργοστάσιο και από χρονιά σε χρονιά, αλλά αλλάζει κατά τον στρογγυλό αριθμό 500 όταν αλλάζει το φύλο του εργάτη, θα έπρεπε να μας προβληματίσει. Όντως, όπως θα φανεί παρακάτω, όταν συζητήσουμε την ελληνική περίπτωση, το ζήτημα των αμοιβών και της παραγωγικότητας της εργασίας στην κατασκευή τσιγάρων του γυρίσματος του αιώνα ήταν περισσότερο περίπλοκα απ' όσο φαίνεται με την πρώτη ματιά.

Ακόμη πάντως και αν οι μέθοδοι που ανακαλύφθηκαν εκ νέου και τελικά υιοθετήθηκαν στις ΗΠΑ χαρακτηρίζονταν από μειωμένη παραγωγικότητα της εργασίας, γεγονός είναι ότι μείωναν το κόστος εργασίας ανά τεμάχιο προϊόντος εκμεταλλευόμενες την έμφυλη διάκριση. Προφανώς η αντικατάσταση των «ανατολικών» τεχνικών με τις προηγούμενές τους έγινε ταυτόχρονα με την αντικατάσταση των ανδρών εργατών από γυναίκες εργάτριες. Όπως φαίνεται από τις περιγραφές, οι «εβραίοι» εξακολουθούσαν να χρησιμοποιούν τις δικές τους μεθόδους επιδεικνύοντας μια συνείδηση του τρόπου με τον οποίο οι νέες μέθοδοι συνοδεύονταν από νέες δυνατότητες ελέγχου τόσο του εργασιακού χώρου όσο και της ποιότητας του τελικού προϊόντος.

Εν ολίγοις, το βασικό πλεονέκτημα των Ελλήνων (και άλλων) τσιγαροβιομήχανων που αποτόλμησαν τη μετάβαση στις ΗΠΑ, δηλαδή η προνομιακή πρόσβασή τους στους ειδικευμένους άνδρες εργάτες σιγαροποιούς, απαντήθηκε με ένα αντίστοιχο πλεονέκτημα το

οποίο επίσης εκφραζόταν στο επίπεδο της ζωντανής εργασίας. Για λόγους που δεν θα ξεκαθαριστούν στην παρούσα εργασία, οι αμερικανοί βιομήχανοι είχαν τη δυνατότητα να εντάξουν γυναίκες στην παραγωγική διαδικασία και συνεπώς να εκμεταλλευθούν την έμφυλη διάκριση για να μειώσουν το κόστος εργασίας. Ότι αυτό το πλεονέκτημα εκφράστηκε με τεχνικό τρόπο, μέσω της αλλαγής, τόσο των παραγωγικών διαδικασιών, όσο και των εργαλείων, υποδεικνύει τη στενή σχέση μεταξύ της τεχνικής και των κοινωνικών σχέσεων, τον τρόπο με τον οποίο οι μεταβολές των κοινωνικών σχέσεων εγγράφονται σε μεταβολές συγκεκριμένων υλικών διατάξεων. Ότι αυτό το πλεονέκτημα εκφράσθηκε τεχνικά, όχι τεμαχίζοντας περαιτέρω, αλλά αντίθετα ενοποιώντας στάδια της εργασιακής διαδικασίας, είναι ένα δείγμα ότι η ειδική ερμηνεία της αρχής του Μπάμπατζ που διατυπώσαμε και υιοθετήσαμε σε προηγούμενη ενότητα είναι καταλληλότερη για να ερμηνεύσει τις εξελίξεις κατά τη μεταφορά των τεχνικών σιγαροποιίας στις ΗΠΑ στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα από ό,τι η παραδοσιακή της ανάγνωση.

Σε κάθε περίπτωση, η ιστορική διαδικασία που περιγράψαμε έως εδώ, η αλλαγή των παραγωγικών διαδικασιών κατά την ένταξη γυναικών στην παραγωγική διαδικασία της κατασκευής τσιγάρων στις ΗΠΑ από το 1883 και μετά, δεν ήταν η μοναδική μεταβολή που παρατηρήθηκε κατά την περίοδο μεταξύ του 1880 και του 1900. Ο ίδιος διπλός ανταγωνισμός, από τη μια μεταξύ βιομήχανων και εργατών για τον έλεγχο του χώρου εργασίας και από την άλλη μεταξύ βιομήχανων για τον έλεγχο της αγοράς, εκφράστηκε κατά την ίδια ακριβώς περίοδο και με την εφεύρεση και εισαγωγή στην παραγωγική διαδικασία των πρώτων αυτόματων σιγαροποιητικών μηχανών.

5.2.4. Εμφάνιση και επιπτώσεις της αυτόματης σιγαροποιητικής μηχανής

Οι προηγούμενες περιγραφές των διαδικασιών κατασκευής των χειροποίητων τσιγάρων και των μεταβολών τους κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1880 και του περάσματος της τέχνης στις ΗΠΑ, δεν μπορούν να απαντήσουν στο ερώτημα περί του τι ήταν αυτό που έκανε τους σιγαροποιούς εργάτες και εργάτριες αναντικατάστατους. Από την άλλη, το ίδιο το γεγονός των μεταβολών, η πρόθεση αλλαγής των διαδικασιών με στόχο τον έλεγχο του εργασιακού χώρου, μας δείχνει ότι όντως η τέχνη των εργατών και εργατριών σιγαροποιών αποτέλεσε το πιο πολύτιμο συστατικό της σιγαροποιίας από το 1875 έως τουλάχιστον το 1900.

Οι σιγαροποιοί ήταν εργάτες και εργάτριες, δηλαδή άνδρες και γυναίκες που ζούσαν σε ένα καθεστώς ελέγχου και καταπίεσης. Από την άλλη όμως διέθεταν και σημαντική δύναμη, ασκούσαν έλεγχο στον εργασιακό χώρο και πολλές φορές απολάμβαναν αυξημένου κύρους μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών εργατών. Στην Αίγυπτο, οι σιγαροποιοί, η πλειοψηφία των οποίων, όπως είδαμε προερχόταν από την Ελλάδα, ηγήθηκαν μίας μεγάλης απεργίας των καπνεργατών που κράτησε από τον Δεκέμβριο του 1899 μέχρι τον Φεβρουάριο του 1900,

κατέληξε σε ήττα των βιομηχάνων και σηματοδότησε την εμφάνιση του εργατικού κινήματος στην Αίγυπτο.[82] Οι γυναίκες σιγαροποιοί που δούλευαν στην κρατικής ιδιοκτησίας βιομηχανία κατασκευής τσιγάρων στη Χιχόν της Ισπανίας, αμοίβονταν με τόσο υψηλούς μισθούς που κατελάμβαναν μια ιδιαίτερη κοινωνική θέση μεταξύ της «κυρίας» και της «εργάτριας» και είχαν σημαντική συμμετοχή στις εκδηλώσεις τόσο της τοπικής εργατικής τάξης όσο και γενικότερα της τοπικής κοινωνίας.[83] Όσο για τους 125 εβραίους μετανάστες σιγαροποιούς της Νέας Υόρκης, αυτοί όπως είδαμε, ήδη απεργούσαν όταν τους προσέλαβε ο Ντιουκ το 1882. Δεν απήργησαν για όσο δούλεψαν στην καπνοβιομηχανία Ντιουκ, αλλά πολλοί από αυτούς γράφτηκαν στο τοπικό παράρτημα των «Ιπποτών της Εργασίας» [Knights of Labor] και επιδόθηκαν σε μακρόχρονη μάχη για τον έλεγχο του εργασιακού χώρου που περιελάμβανε συχνές στάσεις εργασίας.[84] Όπως περιέγραφε ο Ντιουκ τις σχέσεις του με τους εργάτες το 1896, «ουδέποτε αντιμετωπίσαμε κάποιο πρόβλημα με τους βοηθούς μας (sic), εκτός από τότε που προσλάβαμε 125 Πολωνοεβραίους για να κατέβουν να δουλέψουν στο εργοστάσιο του Ντάραμ. Δεν είχαν τέλος τα προβλήματα που μας δημιούργησαν. Εν πάση περιπτώσει αυτό κανονίστηκε και τώρα προσλαμβάνουμε δικούς μας ανθρώπους».[85]

Η σχέση μεταξύ αυτής της δυνατότητας «δημιουργίας προβλημάτων» και της εμφάνισης των πρώτων αυτόματων σιγαροποιητικών μηχανών είναι περισσότερο άμεση απ' όσο θα περίμενε κανείς. Ένα από τα πρώτα σχετικά διπλώματα ευρεσιτεχνίας απονεμήθηκε το 1879 στον Τσαρλς Έμερυ [Charles Emery], πρόεδρο της εταιρείας όπου είχαν απεργήσει οι εβραίοι σιγαροποιοί που προσέλαβε ο Ντιουκ.[86] Αλλά η μηχανή του Έμερυ αντιμετώπιζε προβλήματα και δεν μπορούσε να θεωρηθεί λειτουργική. Η ανάγκη μιας τέτοιας μηχανής από την άλλη φαίνεται πως γινόταν όλο και πιο επιτακτική καθώς οι αμερικανοί καπνοβιομήχανοι ερχόταν αντιμέτωποι με τα τεχνοπολιτικά προβλήματα της κατασκευής τσιγάρων. Ήδη από το 1876, οι Άλεν και Γκίντερ [Allen & Ginter], καπνοβιομήχανοι από το Ρίτσομοντ, είχαν

---

[82] Οι Μπέινιν και Λόκμαν, έκπληκτοι με αυτή τη δυνατότητα οργάνωσης και προφανώς μη γνωρίζοντας ότι σύμφωνα με την ελληνική ιστοριογραφία στην Ελλάδα του 1890 δεν υπήρχαν εργάτες και εργατικές οργανώσεις, υποθέτουν ότι «οι ειδικευμένοι Έλληνες σιγαροποιοί που οργάνωσαν και ηγήθηκαν της απεργίας ίσως είχαν έρθει στην Αίγυπτο με κάποια γνώση, ίσως και άμεση εμπειρία συνδικαλισμού»· Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 51.

[83] Pamela Radcliff, «Elite Women Workers...», όπ. πριν (υπ. 2), passim.

[84] Οι «Ιππότες της Εργασίας» ήταν μια εργατική οργάνωση που γνώρισε σημαντική εξάπλωση στις ΗΠΑ της δεκαετίας του 1880. Δέχονταν στις τάξεις τους ανειδίκευτους, γυναίκες, μετανάστες, ακόμη και μαύρους. Σχετικά δες David Montgomery, *The Fall of the House of Labor: The Workplace, the State, and American Labor Activism (1865-1925)*, Cambridge University Press, 1987, σελ. 159-167. Για τη συμμετοχή των εβραίων σιγαροποιών του Ντιουκ στους «Ιππότες της Εργασίας» δες Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 150.

[85] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 150.

[86] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 268.

προσφέρει αμοιβή 75.000 δολαρίων (περίπου ενός εκατομμυρίου με τις σημερινές τιμές) σε όποιον κατόρθωνε να κατασκευάσει μια λειτουργική σιγαροποιητική μηχανή.

Η εφεύρεση της πρώτης αυτόματης σιγαροποιητικής μηχανής πιστώνεται στον Τζέιμς Μπόνσακ [James Bonsack], γόνο οικογένειας εριουργών από τη Βιρτζίνια. Ο Μπόνσακ υποτίθεται ότι ξεκίνησε να δουλεύει την εφεύρεσή του από την εφηβεία του, παρατηρώντας τις μηχανές λαναρίσματος του οικογενιακού εργοστασίου. Τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας που κάλυπταν την πνευματική ιδιοκτησία του Μπόνσακ επί της μηχανής του απονεμήθηκαν μεταξύ του 1880 και του 1882 και η εταιρεία κατασκευής των μηχανών Μπόνσακ ιδρύθηκε το 1882 στο Σάλεμ της Βιρτζίνια. Σύμφωνα με τις ενθουσιώδεις περιγραφές εκείνης της περιόδου, η μηχανή του Μπόνσακ μπορούσε να κατασκευάσει 133 τσιγάρα το λεπτό και «να αντικαταστήσει 48 ειδικευμένους σιγαροποιούς».[87] Στα επόμενα χρόνια ο Μπόνσακ ταξίδεψε επιδεικνύοντας τη μηχανή του εντός και εκτός των ΗΠΑ, φτάνοντας μέχρι την Αγγλία, όπου τα αποκλειστικά δικαιώματα χρήσης της μηχανής Μπόνσακ παραχωρήθηκαν το 1883 στην καπνοβιομηχανία των αδελφών Ουίλς [Wills] και το Παρίσι, όπου την ίδια χρονιά τα δικαιώματα κατασκευής της μηχανής παραχωρήθηκαν στην εταιρεία Γκοτεντόρφ [Gautedorf et Cie].[88]

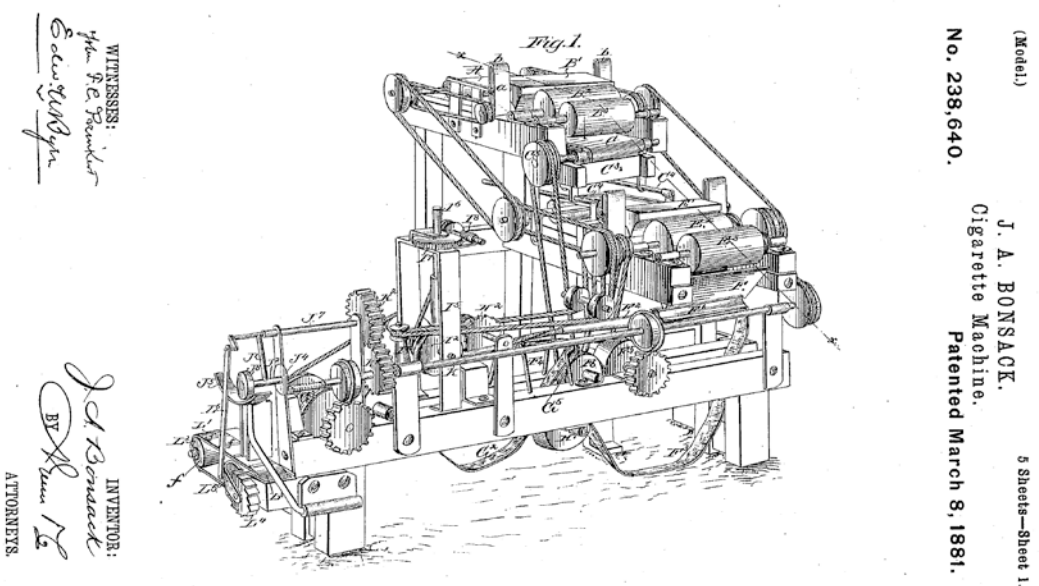
Στις ΗΠΑ, ο πρώτος χρήστης των μηχανών Μπόνσακ ήταν η γνωστή μας καπνοβιομηχανία Ντιουκ της Καρολίνα. Η πρώτη μηχανή Μπόνσακ του εργοστασίου Ντιουκ εγκαταστάθηκε στις 30 Απριλίου του 1884· ακολούθησε σκληρή μάχη με τους εβραίους σιγαροποιούς της εταιρείας που, μόλις δύο χρόνια έπειτα από την πρόσληψή τους, έβλεπαν την καινούρια μηχανή ως επίθεση στους ίδιους και την εργασία τους. Οι σιγαροποιοί οργανώθηκαν κατά δεκάδες στους «Ιππότες της Εργασίας» και ίδρυσαν την πρώτη τοπική οργάνωση των «Ιπποτών» στον αμερικανικό νότο. Επιστολές έφτασαν στο γραμματοκιβώτιο της εταιρείας Ντιουκ απειλώντας ότι θα σπάσουν τις μηχανές και θα σκοτώσουν τον μηχανικό που τις εγκαθιστούσε. Είναι ασαφές πώς εξελίχθηκε αυτή η διαμάχη, πάντως οι τοπικές μέθοδοι πειθάρχησης των «ξένων» που χαρακτήριζαν τον αμερικανικό νότο μετά τον εμφύλιο θα πρέπει να έπαιξαν κάποιο ρόλο στην επιτυχημένη εγκατάσταση των μηχανών. Εξίσου σημαντικό ρόλο θα πρέπει να έπαιξε το γεγονός ότι, όπως είδαμε παραπάνω, ο Ντιουκ είχε αποκτήσει τη δυνατότητα να προσλαμβάνει ντόπιες γυναίκες για σιγαροποιούς. Όταν, όπως αναφέρει μια τοπική εφημερίδα με ημερομηνία 15 Σεπτεμβρίου του 1886, «όλοι οι εβραίοι σιγαροποιοί επέστρεψαν στη Νέα Υόρκη (...) εκτός από δύο», οι απολυμένοι φιλοδωρήθηκαν με αποζημίωση απόλυσης ύψους 25 δολαρίων, ποσό που αντιστοιχούσε

[87] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 272. Παρεμπιπτόντως, εδώ η παραγωγικότητα των σιγαροποιών προσδιορίζεται σε 2.000 τσιγάρα ανά εργάτη αν υποθέσουμε δωδεκάωρη εργασία εργάτη και μηχανής.

[88] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 268-272.

στους μισθούς δυόμισι εβδομάδων.[89] Το 1886 η εταιρεία Ντιουκ ήταν στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσει ότι οι τέσσερις μηχανές Μπόνσακ που λειτουργούσαν στα εργοστάσιά της παρήγαγαν 2.600.000 τσιγάρα την εβδομάδα.[90]

Τα προβλήματα που αντιμετώπιζε η σιγαροποιητική μηχανή του Μπόνσακ, και προφανώς κάθε σιγαροποιητική μηχανή της περιόδου, εφόσον το υλικό της κατεργασίας ήταν το ίδιο (ο καπνός όπως ερχόταν από τη διαδικασία κοπής της εικόνας 4, καθώς και το τσιγαρόχαρτο που ερχόταν σε μπομπίνες) και το απαιτούμενο τελικό προϊόν ήταν ίδιο (το έτοιμο τσιγάρο), είναι εμφανή από την περιγραφή που έδωσε ο Μπόνσακ προκειμένου να εξασφαλίσει την πατέντα του 1881.[91] Το γενικό σχέδιο της μηχανής παρατίθεται στην εικόνα 8, όπου η μηχανή διατάσσεται σε σχήμα L. Ο καπνός έμπαινε από το βάθος του σχεδίου και τα τσιγάρα εξέρχονταν από το εμπρος και αριστερά.



Εικόνα 5.8: Τρισδιάστατο σχέδιο της μηχανής Μπόνσακ

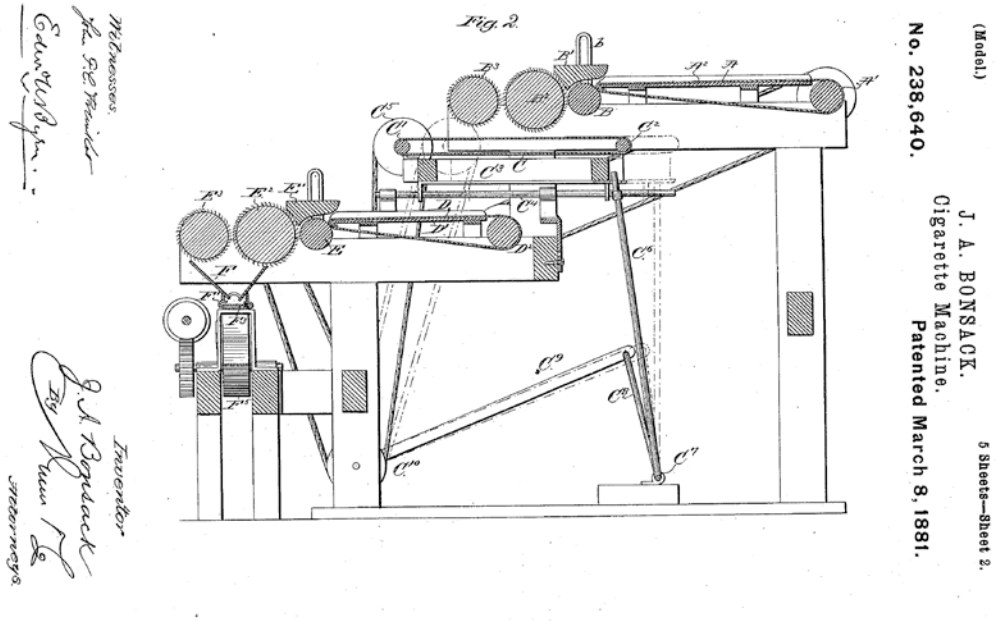
Η τομή κατά τον άξονα xx΄ (δηλαδή από το πίσω μέρος της εικόνας 8) παρατίθεται στην εικόνα 9.

---

[89] Leonard Rogoff, «Jewish Proletarians in the New South...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 150.

[90] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 275.

[91] «Cigarette-machine, US 238640 A, Patented March 8, 1881» ως έχει αναρτημένη στο διαδίκτυο, στη διεύθυνση http://www.google.com/patents/US238640#classifications, πρόσβαση 26 Μαΐου 2016. Τα σχέδια και οι περιγραφές της μηχανής που χρησιμοποιούνται παρακάτω προέρχονται από αυτή την πηγή.



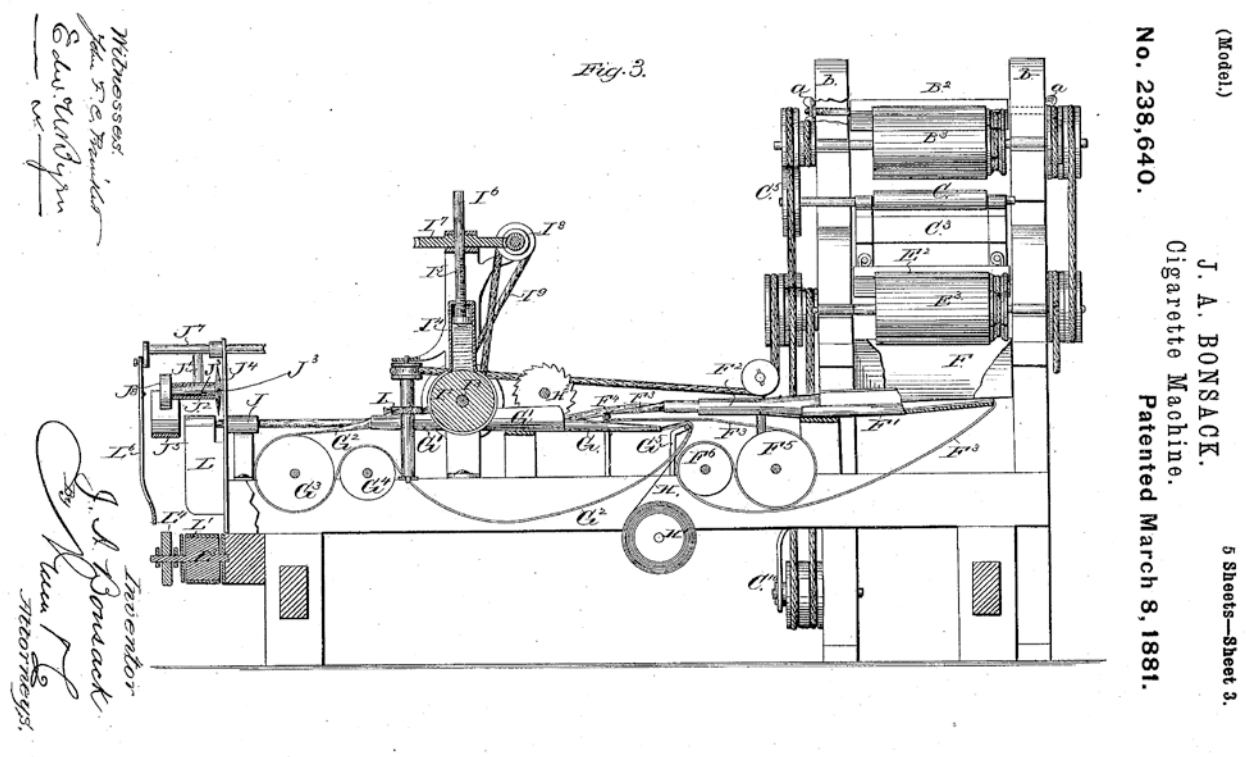
Εικόνα 5.9: Τομή xx΄ της εικόνας 8

Η τροφοδοσία με κομμένο καπνό γινόταν από το σύστημα πλατφόρμας - ατέρμονου ιμάντα Α΄Β΄ το οποίο κατέληγε στην κοίλη κατασκευή Β΄ στην κορυφή του σχεδίου. Το ιδιόμορφο σχήμα του στοιχείου Β΄ (δες και την εικόνα 8 για μια πιο εύληπτη αναπαράσταση) σκόπευε να αναγκάσει τον καπνό να στριμωχτεί μεταξύ των λαναριστικών ράουλων Β και B_2, ομογενοποιώντας δια της πιέσεως ένα υλικό (τον καπνό) που προφανώς ερχόταν από τη διαδικασία διαλογής και κοπής (εικόνα 4) σε μορφή κάθε άλλο παρά ομογενή. Το μηχανολογικό στοιχείο Β΄ έπρεπε να προσαρμοστεί καθ' ύψος αναλόγως της υφής του καπνού, εξ ου και παρέχεται ο οδηγός b. Το γενικό πρόβλημα που έπρεπε να επιλυθεί ακόμη και σε αυτή την πρώτη επαφή του καπνού με τη μηχανή ήταν «να κρατηθεί ο καπνός καλά (sic) επί του ράουλου Β (...) ώστε ο καπνός να μην τραβιέται σε σβώλους ή δέσμες, καθώς και να μην σπάει ή κολλάει ακανόνιστα επί της επιφάνειας των λαναριστικών οδόντων».

Αυτό το πρόβλημα απασχολούσε το σύνολο του τμήματος της μηχανής που αναπαρίσταται στο μηχανολογικό σχέδιο της εικόνας 9. Ο καπνός περνούσε άλλες δύο φορές από ιμάντες, λαναριστικούς τροχούς, παλινδρομικές πλατφόρμες που έπαιρναν κίνηση από τις ράβδους C και κοίλα στοιχεία μηχανών, όπως το Β΄ και το πανομοιότυπο Ε΄ στα αριστερά, προκειμένου να «εξασφαλιστεί μια περισσότερο ενιαία κατανομή του καπνού και η περισσότερο τέλεια [more perfect] διάσπαση των συσσωρευμένων μαζών, ώστε το υλικό γεμίσματος των τσιγάρων να είναι ενιαίο». Αυτό γιατί, όπως επαναλαμβανόταν σε κάθε παράγραφο της αίτησης, «είναι πολύ αναγκαίο [very necessary] η κατανομή του καπνού να είναι τελείως [perfectly] ενιαία, ώστε οι εγκάρσιες διαστάσεις του τσιγάρου να είναι όμοιες». Τελικά ο καπνός θα συμπιεζόταν σε μορφή κορδονιού [rope-like form] η οποία προοριζόταν

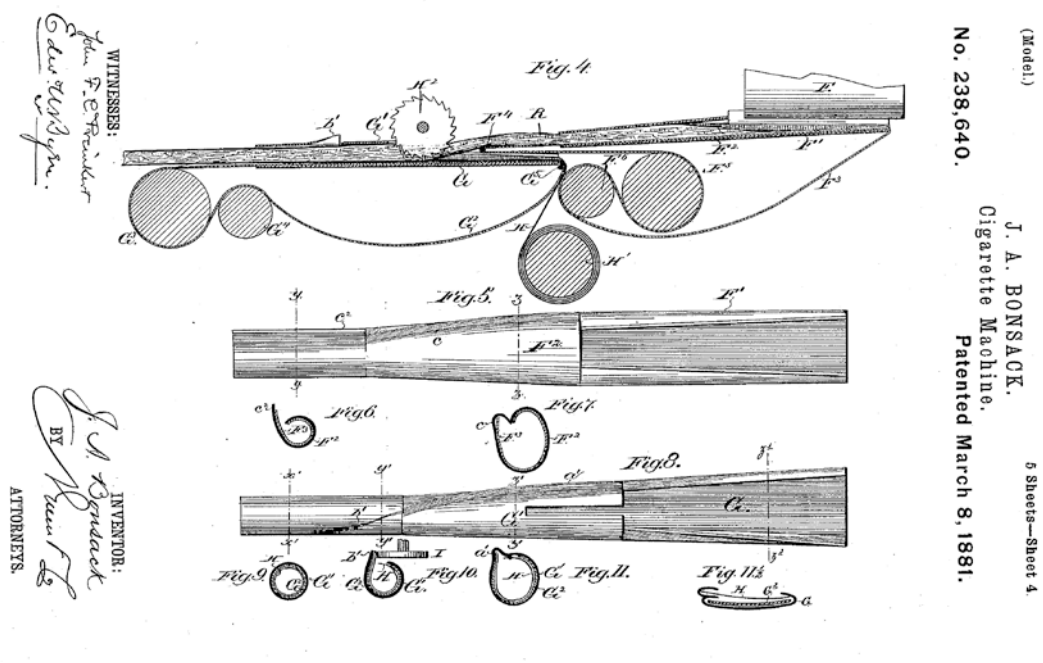
για το γέμισμα του τσιγάρου και θα τροφοδοτούσε το επόμενο τμήμα της μηχανής μέσω των διαφόρων στοιχείων της διάταξης F που απεικονίζεται στην κάτω αριστερά περιοχή του μηχανολογικού σχεδίου της εικόνας 9.

Το δεύτερο τμήμα του «L» που σχημάτιζε η μηχανή ήταν αφιερωμένο στο στρίψιμο του τσιγάρου και απεικονίζεται στην εικόνα 10.



Εικόνα 5.10: Ημιτομή της εικόνας 8 κοιτάζοντας από μπροστά

Εδώ το κορδόνι του καπνού που παραγόταν από την προηγούμενη κατεργασία θα εναποτίθετο σε μια ατέρμονη κορδέλα τσιγαρόχαρτου και θα τυλιγόταν σε μορφή τσιγάρου μέσω αναδιπλούμενων ιμάντων οι οποίοι φαίνονται στο σχήμα της εικόνας 11.



Εικόνα 5.11: Αναπαράσταση του τυλίγματος των τσιγάρων μέσω αναδιπλούμενου ιμάντα

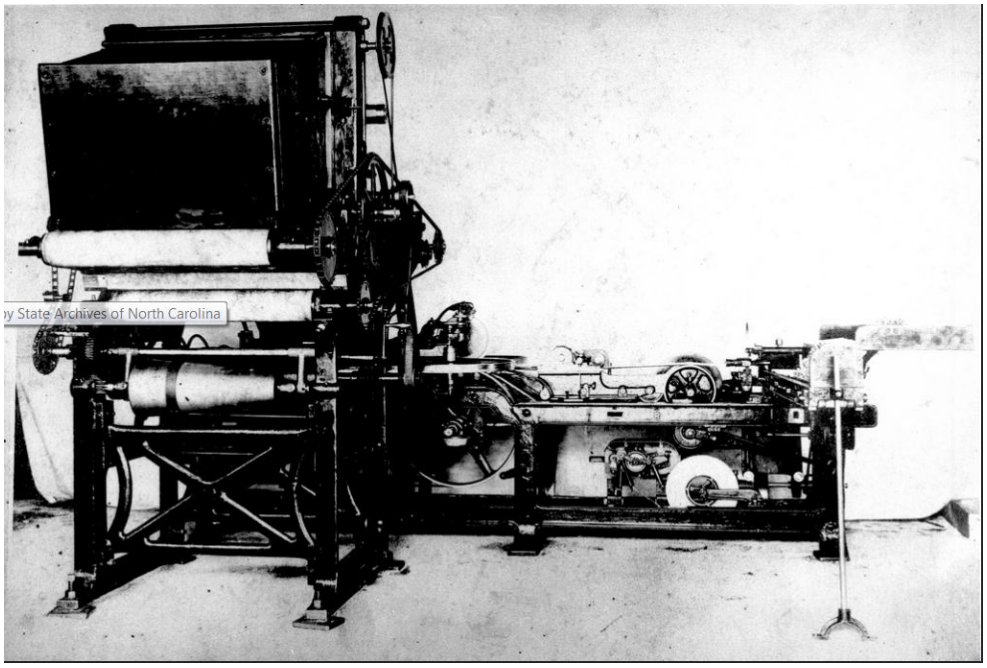
Ο Μπόνσακ θεωρούσε ότι η μεγαλύτερη καινοτομία του έγκειτο στην εφεύρεση ενός συστήματος που επέτρεπε το δίπλωμα του ιμάντα μεταφοράς κατά την μετακίνηση από τα δεξιά προς τα αριστερά κατά τρόπο ώστε να είναι εφικτό ο ιμάντας να είναι πλατύτερος από την συνολική περιφέρεια του έτοιμου τσιγάρου, επιτρέποντας την τοποθέτηση του καπνού επάνω του δίχως ο καπνός να ξεχειλίζει. Ο τρόπος με τον οποίο διπλωνόταν ο ιμάντας κατά την μετακίνηση από τα δεξιά προς τα αριστερά φαίνεται στις διάφορες τομές xx΄ και yy΄ του δεύτερου και τρίτου σχεδίου της εικόνας 11. Τελικά, το ατέρμονο τσιγάρο που προέκυπτε κοβόταν με αυτόματο τρόπο κατά την πορεία από τα δεξιά προς τα αριστερά. Τα έτοιμα τσιγάρα που προέκυπταν μετριούνταν επίσης αυτομάτως και κατέληγαν σε δοχεία στο τέλος της διαδικασίας.

Ο Ντέιβιντ Νομπλ [David Noble] έχει παρατηρήσει ότι οι κοινωνίες μας τείνουν «να αντιμετωπίζουν την τεχνολογία ως αναντίρρητο ωμό γεγονός, ως δεδομένο, ως κινούν αίτιο και όχι ως στερεοποιημένη ιστορία, ως παγωμένα θραύσματα ανθρώπινου και κοινωνικού μόχθου».[92] Η μηχανή του Μπόνσακ, όπως όλες οι μηχανές, είναι με τον τρόπο της τέτοια στερεοποιημένη ιστορία. Από την άλλη βέβαια, στα όσα προηγήθηκαν δεν είχαμε να κάνουμε με τη μηχανή του Μπόνσακ, αλλά με τα σχέδια και την λεπτομερή περιγραφή που συνόδευαν την αίτηση του Μπόνσακ για δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Εδώ τα πράγματα περιπλέκονται ακόμη

[92] David Noble, *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Oxford University Press, 1984, σελ. xi.

περισσότερο. Γιατί τα σχέδια, αυτές οι αναπαραστάσεις του υλικού κόσμου, παγώνουν άλλες ιστορίες, αποκρύπτουν και ταυτόχρονα υπηρετούν σχέσεις εξουσίας.[93]

Εδώ βέβαια δεν έχουμε να κάνουμε με μια μηχανή που έχει εγκατασταθεί στον χώρο εργασίας, όπως θα συνέβαινε με κάποιο σχέδιο που θα απευθυνόταν σε μηχανικούς ή συντηρητές. Έχουμε να κάνουμε με ένα σχέδιο και μια γλωσσική περιγραφή που προσπαθούσαν να αποδείξουν πρώτα τη λειτουργικότητά της μηχανής και έπειτα την πρωτοτυπία της. Η μορφή της μηχανής Μπόνσακ όπως εγκαταστάθηκε σε εργασιακούς χώρους των τελευταίων δεκαετιών του εικοστού αιώνα, φαίνεται στην εικόνα 12.



Εικόνα 5.12: Φωτογραφία της μηχανής Μπόνσακ

Το μεγάλο κιβώτιο που δεσπόζει σε πρώτο πλάνο και δεν απεικονίζεται σε καμία από τις εικόνες 8 έως 10 της αίτησης του Μπόνσακ, είναι το κιβώτιο που θα υποδεχόταν τον κομμένο καπνό. Το μέγεθός του υποδεικνύει την εξαιρετικά χοντροκομμένη μορφή με την οποία έφθανε ο καπνός από τις κατεργασίες κοπής της εικόνας 4· πράγματι, σε άλλες εικόνες ο καπνός εισάγεται στο μεγάλο κουτί χρησιμοποιώντας ένα δικράνι από αυτά που χρησιμοποιούνται για το άχυρο. Οι κατεργασίες κοπής του καπνού είναι ο μεγάλος απών,

[93] Όπως έχει δείξει ο Στήβεν Λούμπαρ [Steven Lubar], οι κάθε λογής τεχνολογικές αναπαραστάσεις (σχέδια, μοντέλα, εγχειρίδια οδηγιών, λέξεις και εικόνες) «περιγράφουν την τεχνολογία και ταυτόχρονα της δίνουν αφηρημένο χαρακτήρα (...) διευκολύνουν την υπαγωγή των τεχνολογικών πράξεων υπό τον έλεγχο της εξουσίας»· Steven Lubar, «Representation and Power», *Technology and Culture*, Vol. 36, No. 2, Supplement: Snapshots of a Discipline: Selected Proceedings from the Conference of Critical Problems and Research Frontiers in the History of technology, Madison, Wisconsin, Οκτώβριος 1991, (Απρίλιος 1995), σελ. 55.

τόσο από την περιγραφή όσο και από την απεικόνιση της μηχανής Μπόνσακ. Αλλά η παρουσία τους δεν μπορεί να παραληφθεί εντελώς. Η διαρκής ανησυχία για τον καπνό που έπρεπε να είναι «όσο ομογενής γίνεται», για τους σβώλους που κολλούσαν στα λαναροποιητικά ράουλα, ή που (καλύτερα) δεν κολλούσαν ποτέ στα ράουλα λόγω της τέλειας κατασκευής της μηχανής, είναι εξαιρετικά ενδεικτική. Εξίσου ενδεικτικό είναι ότι η μισή μηχανή (το κομμάτι της που απεικονίζεται στην εικόνα 9 και που στην εικόνα 12 βρίσκεται κάθετο προς εμάς) ήταν, όπως είδαμε, αφιερωμένη στη μηχανική ομογενοποίηση του προϊόντος που προέκυπτε από την κατεργασία κοπής.

Είναι σημαντικό να καταλάβουμε ότι αυτή η έμφαση στην μηχανική ομογενοποίηση του καπνού ήταν μια πολιτική επιλογή. Όπως είδαμε στην αφήγηση της Κοξ, στη διαδικασία κατασκευής χειροποίητων τσιγάρων, η ομογενοποίηση του καπνού που έφτανε από τους χώρους της κοπής γινόταν από τον σιγαροποιό με το χέρι σε διάφορα στάδια: ξεκινούσε λίγο προτού ο καπνός μπει κάτω από ένα υγρό πανί και ολοκληρωνόταν κατά τη διάρκεια του τυλίγματος του τσιγάρου. Η συνολική ανάλωση εργασίας δεν ήταν αμελητέα – εκατοντάδες σιγαροποιοί ομογενοποιούσαν δύο κιλά καπνού ο καθένας την ημέρα. Αυτό σήμαινε μια συγκεκριμένη διευθέτηση, που προφανώς αποτελούσε λεπτομέρεια της γενικής μορφής του καταμερισμού της εργασίας μεταξύ των κατεργασιών κοπής του καπνού και των κατεργασιών τυλίγματος των τσιγάρων, αλλά αποδεικνύεται σημαντική: Οι αφροαμερικανοί εργάτες της κοπής ήξεραν πόσο λεπτά έπρεπε να κόψουν και πόσο ομογενές έπρεπε να είναι το προϊόν που παρέδιδαν ώστε οι σιγαροποιοί να μπορούν να ολοκληρώσουν την ομογενοποίηση. Όπως φαίνεται από τη συγκεκριμένη υλική της διάταξη, η μηχανή Μπόνσακ, φιλοδοξούσε να αντικαταστήσει τους σιγαροποιούς, αλλά δυσκολευόταν να ανταπεξέλθει στη συγκεκριμένη λεπτότητα και ομοιογένεια του προϊόντος που προέκυπτε από τις αίθουσες κοπής. Θα μπορούσε βέβαια να έχει επιλεγεί να αλλάξει και η διαδικασία της κοπής, ώστε να προκύπτει ακόμη περισσότερο ομοιογενές προϊόν. Αλλά αυτό θα σήμαινε αλλαγή των διαδικασιών και φυσικά αυξημένη ανάλωση ζωντανής εργασίας – ακόμη περισσότεροι αφροαμερικανοί στις αποθήκες και μάλιστα αφροαμερικανοί με αλλαγμένες εργασιακές συνήθειες. Τοτε όμως η μηχανή Μπόνσακ θα έπαυε να είναι ο μηχανικός αντικαταστάτης των σιγαροποιών με τον ευθύ τρόπο που υπόσχεται κάθε τεχνολογία αυτοματισμού και θα μετατρεπόταν σε ένα αντικείμενο που αξιώνει τη συνολική αλλαγή των παραγωγικών διαδικασιών, από την τεχνική σύνθεση του εργατικού δυναμικού μέχρι τις ακολουθούμενες διαδικασίες και τα εργαλεία.

Οπότε η επιλογή του τεράστιου κουτιού και της αφιέρωσης της μισής μηχανής στην ομογενοποίηση του καπνού που προέκυπτε από τις διαδικασίες κοπής ήταν μια πολιτική επιλογή. Ο πολιτικός της χαρακτήρας αποκρύπτεται στο μηχανολογικό σχέδιο που εξετάσαμε, όχι όμως τόσο που να μην διακρίνεται εφόσον κάποιος κοιτάξει προσεκτικά – τα παγωμένα θραύσματα του ανθρώπινου και κοινωνικού μόχθου έχουν τους τρόπους τους να

αφηγούνται μικρές ιστορίες. Ταυτόχρονα ήταν μια επιλογή με κόστος. Γιατί, όπως καταλαβαίνουμε εύκολα από την περιγραφή, η διαδικασία ομογενοποίησης αντιμετώπιζε προβλήματα: σβώλοι κολλούσαν στα ράουλα και τους ιμάντες. Αν τέτοια ενδεχόμενα συνδυαστούν με τον κλειστό χαρακτήρα της μηχανής (εικ. 12), καταλαβαίνουμε ότι για να διορθωθούν θα έπρεπε η λειτουργία της μηχανής να σταματήσει, η μηχανή να λυθεί μέχρι κάποιο σημείο, να καθαριστεί και να ξανασυναρμολογηθεί.

Το άλλο τμήμα του «Γ» που σχημάτιζε η μηχανή δεν εμφανίζεται λιγότερο προβληματικό. Οι ιμάντες που είχαν συζευχθεί σύμφωνα με το καινοτόμο σύστημα Μπόνσακ, πραγματοποιούσαν μία πλήρη περιστροφή χιλιάδες φορές σε μία ημέρα και κάθε μία από αυτές τις χιλιάδες φορές διπλώνονταν σε ιδιόμορφα σχήματα. Οι ιμάντες της μηχανής Μπόνσακ υφίσταντο δραματικές μεταβολές στη γεωμετρία τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους γύρω από τους κινητήριους τροχούς, ταυτόχρονα όμως έπρεπε να παραμένουν πεισματικά προσκολημμένοι σε αυτούς τους τροχούς. Το τι γινόταν σε περίπτωση αποτυχίας είναι εύκολο να το φανταστεί κανείς, εφόσον οι ιμάντες περιείχαν το «ατελείωτο τσιγαρόχαρτο», τον καπνό και φυσικά την πανταχού παρούσα στη διαδικασία κόλλα: η μηχανή έπρεπε να καθαριστεί και να στηθεί για επανεκκίνηση. Μπορεί λοιπόν η μηχανή να παρήγαγε «133 τσιγάρα το λεπτό» όταν λειτουργούσε απρόσκοπτα, αλλά το πόσα συνεχόμενα λεπτά μπορούσε να λειτουργεί απρόσκοπτα κάθε ημέρα και πόση εργασία χρειαζόταν ώστε να λειτουργεί απρόσκοπτα θα αποκαλυπτόταν στον αγοραστή της μετά την εγκατάσταση.

Οπότε η εισαγωγή της μηχανής Μπόνσακ στις διαδικασίες κατασκευής τσιγάρων δεν ήταν τόσο ομαλή όσο αφήνουν να εννοηθεί οι σχετικές αφηγήσεις που «αντηχούν υπόπτως τεχνολογικό ντετερμινισμό».[94] Από τη μια η μηχανή υπονοούσε ένα αίτημα συνολικής αλλαγής των παραγωγικών διαδικασιών το οποίο ήταν προς το παρόν ανέφικτο· οι διαδικασίες διαλογής και κοπής του καπνού έχουν τη δική τους εμπόλεμη ιστορία που εξελίχθηκε αργότερα, βρίσκεται εκτός των σκοπών της παρούσης εργασίας και άλλωστε έχει αναλυθεί επαρκώς αλλού.[95] Από την άλλη, η δυσκολία της μηχανής να ενταχθεί στις υπάρχουσες παραγωγικές διαδικασίες δημιουργούσε περαιτέρω προοπτικές δυσλειτουργίας. Αυτή η δυσκολία είναι εμφανής και στις πηγές, αν και με πολύ πιο υπόκωφο τρόπο από ό,τι

[94] Barbara Hahn, *Making Tobacco Bright...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 356.

[95] Για την εισαγωγή της μεθόδου της «τόγκας» στη διαλογή του καπνού και την συνεπαγόμενη αντικατάσταση ανδρών εργατών από γυναίκες εργάτριες κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του ‘20, δες Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη: Ηθική Οικονομία και Συλλογική Δράση στο Μεσοπόλεμο*, Νεφέλη, 2005, passim. Ο Παπαστράτος, που μετατράπηκε από καπνέμπορο σε καπνοβιομήχανο τη δεκαετία του ’30, σε μια εποχή που το ζήτημα των σιγαροποιών είχε ήδη «επιλυθεί», ασχολείται πολύ περισσότερο με τη διαδικασία της διαλογής, τα προβλήματά της και τις τεχνικές λύσεις τους. Σχετικά Ευάγγελος Παπαστράτος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 119-120· ειδικά για τις τεχνικές καινοτομίες του εργοστασίου Παπαστράτου όσον αφορά τη διαδικασία της διαλογής, σελ. 170.

αν στρέψουμε το βλέμμα μας στη συγκεκριμένη υλική διάταξη και την λειτουργία της. Μπορεί, όπως είδαμε, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του Ντιουκ, το 1886, οι τέσσερις μηχανές της εταιρείας Ντιουκ να παρήγαγαν 2.600.000 τσιγάρα την εβδομάδα, αυτά όμως δεν φαίνονται και τόσο πολλά όταν συγκριθούν με τα έξι εκατομμύρια τσιγάρα που παρήγαγαν στο ίδιο χρονικό διάστημα οι πεντακόσιες εργάτριες του εργοστασίου Ντιουκ της Νέας Υόρκης.[96] Είναι γεγονός ότι οι μηχανές Μπόνσακ, καθόλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1880 (πιθανόν και της δεκαετίας του 1890) αντιμετώπιζαν προβλήματα στη λειτουργία τους και η παραγωγή τους ήταν «απρόβλεπτη».[97] Είναι επίσης γεγονός ότι τα τσιγάρα που κατασκευάζονταν από μηχανές γρήγορα απέκτησαν κακή φήμη και θεωρήθηκαν πολύ κατώτερης ποιότητος από τα αντίστοιχα που κατασκευάζονταν με το χέρι, μια κακή φήμη που όπως είδαμε ήδη, μπορούσε ακόμη να εκφράζεται ελεύθερα ως «αναμφίρρηστος» στην Ελλάδα του 1910.[98]

Η μηχανή Μπόνσακ εισήχθη στην παραγωγική διαδικασία με τον ίδιο τρόπο που είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο να εισάγεται η αλυσίδα συναρμολόγησης στην αυτοκινητοβιομηχανία του Φορντ. Όχι τόσο λόγω των άμεσων κερδών στο επίπεδο της παραγωγικότητας της εργασίας ή σε εκείνο του όγκου του συνολικού προϊόντος, αλλά λόγω των πειθαρχικών δυνατοτήτων που άνοιγε η εγκατάστασή της. Η μηχανή Μπόνσακ, όπως και πολλές άλλες μηχανές της παραγωγής, ήταν μια μηχανή που δυσλειτουργούσε ως τεχνούργημα, λειτουργούσε όμως εξαιρετικά ως πολιτικό εργαλείο εκφοβισμού και πειθάρχησης και ως εικόνα του μέλλοντος, ως συνολικό αίτημα αλλαγής των εργασιακών διαδικασιών.[99] Η δυσλειτουργία της δεν ήταν λόγος μείωσης του ενθουσιασμού των «αρχιτεχνιτών κατασκευαστών», όσο μακρινή σχέση και αν είχαν με την κατασκευή τσιγάρων. Θα πρέπει τώρα να ασχοληθούμε με ορισμένους από αυτούς που έδρασαν στην Ελλάδα και να προσδιορίσουμε τη σχέση τους, τόσο με τις σιγαροποιητικές μηχανές, όσο και με τους «τεχνικώς μορφωμένους» εργάτες σιγαροποιούς που είχαν στη δούλεψή τους.

---

[96] Όπως είδαμε, στην αίθουσα σιγαροποιίας του εργοστασίου της Νέας Υόρκης εργάζονταν 500 εργάτριες, η νόρμα ήταν 2.000 τσιγάρα την ημέρα και οι εργάσιμες ημέρες ήταν έξι. Οπότε 2.000 x 500 x 6 = 6.000.000 χειροποίητα τσιγάρα την εβδομάδα.

[97] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 275.

[98] Str, «Αι Σιγαροποιητικαί Μηχαναί...», όπ. πριν (υπ. 1).

[99] Ο Ράφαελ Σάμιουελ έχει επισημάνει ότι όλες οι μηχανές της παραγωγής που εισάχθηκαν κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα στους βρετανικούς εργασιακούς χώρους δυσλειτουργούσαν: «οι πατέντες ακολουθούσαν η μία την άλλη δίχως να επιτυγχάνεται κανενός είδους κερδοφορία»· σχετικά δες Raphael Samuel, «Workshop of the World: Steam Power and Hand Technology in Mid - Victorian Britain», *History Workshop*, No. 3 (Άνοιξη 1977), σελ. 10. Με παρόμοιο τρόπο, αν και σε ένα πολύ πιο περιορισμένο πεδίο, η Πατρίσια Κούπερ έχει επισημάνει ότι οι νέες μηχανές κατασκευής πούρων εισήχθησαν στις παραγωγικές διαδικασίες παρότι ήταν ακόμη «νέες, αδοκίμαστες και ακριβές»· σχετικά δες Patricia Cooper, «'What this Country Needs…'», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 791.

5.3. Σιγαροποιοί και σιγαροποιητικές μηχανές στην Ελλάδα, 1890-1910

5.3.1. Ο Γεράσιμος Ασπιώτης στο Παρίσι

Τον Φεβρουάριο του 1893, δέκα χρόνια αφότου ο Ντιουκ αγόρασε την πρώτη σιγαροποιητική μηχανή Μπόνσακ, ο Γεράσιμος Ασπιώτης έφτασε στο Παρίσι έπειτα από εντολή του ελληνικού υπουργείου των Οικονομικών. Όπως είδαμε, ο Ασπιώτης ήταν ο ιδιοκτήτης της κερκυραϊκής εκτυπωτικής εταιρείας που είχε αναλάβει να εκτυπώνει τα κρατικά τσιγαρόχαρτα ώστε να επιβάλλεται η φορολογία του καπνού· η αποστολή που είχε αναλάβει ήταν σχετική με αυτή του την ιδιότητα. Επί δεκαπέντε ημέρες περιηγήθηκε στην παρισινή καπνοβιομηχανία, επιθεώρησε τις χρησιμοποιούμενες μηχανές κατασκευής τσιγάρων και τσιγαρόχαρτου και εξέτασε ποιες από αυτές ήταν κατάλληλες για χρήση στην Ελλάδα. Το πολυσέλιδο υπόμνημα που συνέταξε περιέγραφε τις διαδικασίες κατασκευής των τσιγάρων όπως ακολουθούνταν στο Παρίσι το 1893 με αρκετή λεπτομέρεια ώστε να φανεί χρήσιμο και εδώ.[100]

Σύμφωνα με τον Ασπιώτη, η κατασκευή των τσιγάρων στο Παρίσι του 1893 χρησιμοποιούσε για την κατασκευή «σωλήνων (tubes)» «δύο είδη μηχανημάτων (...) το μεν άνευ κόλλας αξίας φρ. 4000, το δε δια κόλλας αξίας φρ. 2000», προτιμούνταν όμως η κατασκευή άνευ κόλλας «διότι δεν δίδουσι την παραμικράν οσμήν και δεν βλάπτουσιν την υγείαν». Αυτά τα άδεια τσιγαρόχαρτα πωλούνταν στο Παρίσι διπλωμένα σε μικρά κουτιά, «εν τω καπνεργοστασίω όμως προτιμώσι τούτους στρογγύλους ως εξέρχονται εκ του μηχανήματος προς ευκολίαν των σιγαροποιών». «Και πράγματι», συνέχιζε ο Ασπιώτης δίνοντάς μας ακόμη μία εκτίμηση της παραγωγικότητας της εργασίας των σιγαροποιών, «η πείρα απέδειξεν ότι ο εργάτης, ενώ δια στρογγυλών σωλήνων έφθασε να κάμη 2000 - 2500 σιγαρέτα την ημέραν, δια των διπλωμένων ούτε το ήμισυ δεν δύναται να φθάση».

Πάντως, η πιο εντυπωσιακή στιγμή της επίσκεψης του Ασπιώτη στο Παρίσι είναι η περιγραφή της επίσκεψής του στο «Καπνεργοστάσιον των Παρισίων». Το καπνεργοστάσιο ήταν χωρισμένο «εις πολλά τμήματα χωριζόμενα δι ησφαλισμένων θυρών και διαδρόμων», περιγραφή που υποδεικνύει προσπάθεια ελέγχου της κυκλοφορίας των εργατών και φυσικά ελέγχου της γνώσης του συνόλου της παραγωγικής διαδικασίας. Μέσα σε αυτά τα απομονωμένα τμήματα, η παραγωγή χειροποίητων τσιγάρων συνυπήρχε με σιγαροποιητικές μηχανές «του συστήματος Decouflè», μιας μηχανής εναλλακτικής της μηχανής Μπόνσακ που είχε εξασφαλίσει δικαιώματα ευρεσιτεχνίας στη Γαλλία και χρησιμοποιούνταν από το γαλλικό κρατικό μονοπώλιο καπνού σε «μια περίπτωση ταυτόχρονης ανακάλυψης» που

[100] ΕΛΙΑ, Αρχείο Ασπιώτη, Φακ. 1, υποφ. 2, Επιστολή Γεράσιμου Ασπιώτη προς το Υπουργείον των Οικονομικών, 15 Μαρτίου 1893.

υποδεικνύει πόσο υπερτοπικό ήταν το ζήτημα του ελέγχου του εργασιακού χώρου στην καπνεργασία.[101]

Η διαδικασία κοπής του καπνού είχε εκμηχανιστεί πολύ περισσότερο από τις αμερικανικές περιπτώσεις που εξετάσαμε προηγουμένως, γεγονός που πιστοποιεί την υπόθεσή μας ότι οι σιγαροποιητικές μηχανές σήμαιναν και αναδιοργάνωση των υπόλοιπων κατεργασιών επεξεργασίας καπνού. Για την κοπή χρησιμοποιούνταν μηχανές «του εν Λονδίνω εργοστασίου Roberlegg – London» που κατ' ομολογία των μηχανικών του εργοστασίου ήταν καλύτερες από τις αντίστοιχες γαλλικές. Έπειτα από την κοπή ο καπνός περνούσε από μηχανικό «αεριξήριο», όπου ξεραινόταν («αεριζόταν» σύμφωνα με τον Ασπιώτη) και έπειτα μεταφερόταν στις αίθουσες της εκμηχανισμένης και της χειροποίητης σιγαροποιίας. Ο ειδικός επί του ζητήματος Ασπιώτης δεν παρέλειψε να ρωτήσει αν θα μπορούσε η ίδια διαδικασία κοπής να χρησιμοποιηθεί για τα ελληνικά καπνά, αλλά η απάντηση που έλαβε ήταν μάλλον αποθαρρυντική. Οι Γάλλοι συνάδελφοί του, ορισμένες φορές και «κατά ιδιαιτέραν παραγγελίαν» είχαν χρησιμοποιήσει τις μηχανές τους για να κόψουν ελληνικά καπνά· με αυτή τη μικρή εμπειρία τους πάντως εύρισκαν τον ελληνικό καπνό «πολύ παχύν» σε σχέση με τον γαλλικό, τον αιγυπτιακό και τον τουρκικό καπνό που χρησιμοποιούσαν συνήθως, οπότε μάλλον ακατάλληλο για τις μηχανές κοπής που χρησιμοποιούσαν.

Το τμήμα εκμηχανισμένης σιγαροποιίας διέθετε «5 μηχανήματα σωλήνων και πλέον των 100 σιγαροποιίας». Στη λεπτομερή του αφήγηση, ο Ασπιώτης δεν ξεχνούσε να σημειώσει ότι «έκαστον μηχάνημα σωλήνων κατασκευάζει 40.000 την ημέραν, ενώ έκαστον μηχάνημα σιγαροποιίας παράγει 20.000 την ημέραν». Ο Ασπιώτης συνέχιζε διαπιστώνοντας ότι, σε μια επίδειξη της σιγαροποιητικής μηχανής, «εργάτις εγέμισε ενώπιόν μου 500 σιγαρέτα εις το διάστημα δέκα λεπτών της ώρας», ένα νούμερο πολύ μικρότερο από τα «133 τσιγάρα το λεπτό» που όπως είδαμε ισχυριζόταν ότι μπορούσε να κατασκευάσει η μηχανή Μπόνσακ.

Το πρώτο ενδιαφέρον σημείο της περιγραφής του Ασπιώτη αφορά τους αριθμούς που παρέχονται σχετικά με τα μηχανήματα Decouflè και τα συμπεράσματα που μπορούμε να εξάγουμε σχετικά με την αποτελεσματικότητα αυτών των μηχανημάτων. Πράγματι, αν ένας εργάτης με ένα μηχάνημα μπορούσε να παράξει 500 τσιγάρα σε δέκα λεπτά της ώρας, τα 20.000 τσιγάρα την ημέρα που σύμφωνα με τον Ασπιώτη παρήγαγε η κάθε μηχανή, θα χρειάζονταν 400 λεπτά ή αλλιώς 6 ώρες και 40 λεπτά. Δηλαδή αν όντως ο χρόνος των μηχανών χρησιμοποιούνταν πλήρως, και υποθέσουμε ότι το ωράριο ήταν δωδεκάωρο, το καπνεργοστάσιο των Παρισίων θα μπορούσε να χρησιμοποιεί τις μισές μηχανές από τις εκατό που χρησιμοποιούσε. Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι οι αυτόματες σιγαροποιητικές μηχανές Decouflè χρησιμοποιούσαν σχεδόν το μισό – ή οπωσδήποτε ένα

[101] Barbara Hahn, *Making Tobacco Bright...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 357.

σημαντικό ποσοστό – του χρόνου λειτουργίας τους σε εργασίες επιδιόρθωσης, καθαρισμού και επανεκκίνησης, όπως ακριβώς συμπεράναμε κοιτάζοντας το μηχανολογικό σχέδιο της – δέκα χρόνια παλιότερης – μηχανής Μπόνσακ. Οι κλειδωμένες πόρτες που χώριζαν τα τμήματα του παρισινού καπνεργοστασίου αποκτούν έτσι ένα επιπλέον νόημα: οι σιγαροποιοί δεν έπρεπε να δουν πόσο ακριβώς αποτελεσματικές ήταν οι μηχανές που απειλούσαν να τους αντικαταστήσουν, δίχως βέβαια να μπορούμε να αποκλείσουμε και τον φόβο του σαμποτάζ.

Το δεύτερο ενδιαφέρον σημείο της περιγραφής του Ασπιώτη είναι βέβαια ο ίδιος ο ενθουσιασμός του μπροστά στις αυτόματες σιγαροποιητικές μηχανές. Όπως είδαμε, ο Ασπιώτης βρέθηκε στη Γαλλία έπειτα από εντολή του Υπουργείου των Οικονομικών. Η αποστολή του ήταν να περιγράψει μηχανές και εργασιακές διαδικασίες και να διαπιστώσει κατά πόσο αυτές οι μηχανές και οι εργασιακές διαδικασίες μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην Ελλάδα. Εκτός από μια φευγαλέα ματιά στους τρόπους με τους οποίους το ελληνικό κράτος προσέγγιζε το ζήτημα του τεχνολογικού εξοπλισμού και των εργασιακών διαδικασιών, η επίσκεψη του Ασπιώτη αποδεικνύει ότι στην Ελλάδα διεξάγονταν τέτοιοι προβληματισμοί, έστω και περιθωριακά. Θα πρέπει τώρα να περάσουμε στους στόχους αυτών των προβληματισμών, δηλαδή στο είδος των εργατών που περίπου είκοσι χρόνια μετά από την επίσκεψη του Ασπιώτη στο Παρίσι, χρειάστηκε να έρθουν αντιμέτωποι με τις πρώτες εν Ελλάδι σιγαροποιητικές μηχανές.

5.3.2. Η οργάνωση των τσιγαράδων της Αθήνας 1900-1910

Φαίνεται πως η παραγωγή έτοιμων χειροποίητων τσιγάρων στην Ελλάδα ξεκίνησε από το 1888. Όπως σημειώσαμε παραπάνω, ακολουθώντας τις περιγραφές των Καθαρόπουλου και Λαμπριανίδη, οι Έλληνες τσιγαράδες αρχικά χρησιμοποιούσαν μια τεχνική που ενοποιούσε τα στάδια της κόλλησης του χαρτιού και του γεμίσματος. Στη συνέχεια όμως, η μέθοδος άλλαξε. Ο Λαμπριανίδης επιμένει ότι στην Ελλάδα, οι εργαζόμενοι στις αίθουσες σιγαροποιίας ήταν χωρισμένοι σε «κολλητές» που έστριβαν και κολλούσαν τα τσιγαρόχαρτα, τσιγαράδες, που γέμιζαν τα τσιγαρόχαρτα με καπνό και «ψαλιδιστές» που έκοβαν τις άκρες του καπνού που προεξείχαν.[102]

Αυτός ο καταμερισμός της εργασίας θα επαληθευθεί εν μέρει από τις πηγές μας και θα μας βοηθήσει να τις καταλάβουμε καλύτερα. Είναι πάντως γεγονός ότι η συγκεκριμένη μορφή του καταμερισμού της εργασίας δεν είναι το μοναδικό ενδιαφέρον στοιχείο σχετικά με τη σιγαροποιία στην Ελλάδα. Δίπλα του εμφανίστηκε και δραστηριοποιήθηκε ένα είδος πολιτικής οργάνωσης, επίσης σημαντικό για την κατανόηση των επεισοδίων που συζητάμε εδώ.

---

[102] Theologos Labrianides, *Industrial Location in Capitalist Societies...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 123-124.

Όπως θα δούμε παρακάτω, οι τσιγαράδες που το 1910 έμαθαν τα νέα για την εισαγωγή της αυτόματης σιγαροποιητικής μηχανής στο τελωνείο του Πειραιά, ήταν οργανωμένοι στη βάση ταξικών συμφερόντων. Αλλά δεν ήταν πάντοτε έτσι. Για παράδειγμα η «Συντεχνία των Καπνοπωλών» που λειτουργούσε το 1891, ήταν ένα σωματείο διαταξικό ή ίσως και εξ ολοκλήρου εργοδοτικό, όπως διαπιστώνεται από τη συνέντευξη που παραχώρησε ο Πρόεδρός της κ. Σταυρόπουλος στην Εφημερίδα των Συντεχνιών το 1891, συζητώντας αποκλειστικά περί της φορολογίας του καπνού.[103] Στα επόμενα χρόνια πάντως, αυτού του είδους η διαταξικότητα άρχισε να αμφισβητείται όπως μπορούμε να υποπτευθούμε διαβάζοντας το «ευχαριστήριον» που δημοσίευσε η εφημερίδα Εμπρός το 1899:

> Και πάλιν επαναλαμβάνω όπως εκφράσω τας απείρους ευχαριστίας μου εξ ονόματος των σιγαροποιών προς τους αόκνους και φιλοπρόοδους καπνοπώλας κ. κ. Αλέξ. Τσιάκαν και Γ. Παπιώτην, οίτινες (...) συστήσαντες καπνοπωλείον (...) και οίτινες βλέποντες τας δικαίας απαιτήσεις των δυστυχών σιγαροποιών πρώτοι οι ανωτέρω ούτοι καπνοπώλαι συνέτρεξαν ημάς συμμορφωθέντας εις τας τιμάς τας άλλως τε δικαίας. Δι ο συνιστώμεν εις τας συντεχνίας, αίτινες γνωρίζουσι την ανάγκην τοιούτων σωματείων, αλλά και εις το κοινόν ότι απλή επίσκεψις εις το ανωτέρω καπνοπωλείον θέλει πείσει και τον πλέον ιδιότροπον φουμαδόρον, ότι πράγματι έχει τας καλλιτέρας ποιότητας καπνών και σιγαρέτων.[104]

Το ευχαριστήριο σημείωμα υπογραφόταν «εξ ονόματος των σιγαροποιών» από τον «Πρόεδρο» Γ. Παλαιολόγο και τον «Γραμματέα» Μεν. Πετσετάκη. Σαφώς διακρίνεται εδώ ένας διαχωρισμός μεταξύ «σιγαροποιών» και «καπνοπωλών», καθώς και μια αντιπαράθεση γύρω από τις «τιμές». Οι Τσιάκας και Παπιώτης είναι οι «πρώτοι» που «συμμορφώθηκαν» με τις «τιμές» των «δυστυχών σιγαροποιών», πράγμα που προφανώς υποννοεί ότι υπήρχαν πολλοί άλλοι της ιδίας συνομοταξίας που αρνούνταν να συμμορφωθούν. Το είδος της οργάνωσης των σιγαροποιών από την άλλη, ή αλλιώς τίνος πράγματος πρόεδρος και γραμματέας ήταν οι Παλαιολόγος και Πετσετάκης, είναι δυσκολότερο να προσδιοριστεί. Ήταν άραγε κάποιο διαταξικό «κλαδικό επαγγελματικό σωματείο» από αυτά που ο Νίκος Ποταμιάνος βρήκε να ιδρύονται κατά δεκάδες στην πρωτεύουσα κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα;[105] Ή ήταν ήδη μια εργατική οργάνωση; Το πιθανότερο είναι το δεύτερο. Από τη μια γιατί έτσι εξηγείται η διάκριση μεταξύ των «συντεχνιών» και των

[103] «Τα Αιτήματα των Καπνοπωλών – Συνέντευξις μετά του Προέδρου της Συντεχνίας των Κου Δ. Σταυρόπουλου», *Εφημερίς των Συντεχνιών,* 8 Φεβρουαρίου 1891.

[104] «Ευχαριστήριον», *Εμπρός,* 29 Ιανουαρίου 1899.

[105] Για τις συντεχνίες στο γύρισμα του αιώνα, δες Νίκος Ποταμιάνος, *Οι Νοικοκυραίοι: Μαγαζάτορες και Βιοτέχνες στην Αθήνα, 1880-1925,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2016, σελ. 141-200.

«τοιούτων σωματείων» των οποίων η «ανάγκη» πρέπει να αναγνωρίζεται. Από την άλλη γιατί έτσι εξηγείται η συνύπαρξη του προσδιορισμού «δυστυχείς» με την κεκαλυμμένη απειλή προς όποιον δεν συμμορφώνεται με «τας δικαίας τιμάς» που ορίζουν οι σιγαροποιοί. Είναι βέβαια αλήθεια ότι το δημοσίευμα μιλά για «τιμές» και όχι για «μισθούς». Αυτό όμως, όπως θα δούμε παρακάτω, δεν σημαίνει την απουσία μισθωτής εργασίας.

Ακόμη πάντως και αν υποθέσουμε ότι το είδος της οργάνωσης που εμφανίζεται εδώ είναι συντεχνιακό και διαταξικό, η οργανωτική κατάσταση των τσιγαράδων δεν παρέμεινε έτσι για πολύ. Στα επόμενα χρόνια, οι τσιγαράδες της χώρας οργανώθηκαν κατά τόπους και προχώρησαν στις πρώτες απεργίες και διαμαρτυρίες που πολλές φορές έφτασαν μέχρι τις στήλες των εφημερίδων, όπως η απεργία που κήρυξαν οι τσιγαράδες της Κέρκυρας τον Ιούνη του 1901 απαιτώντας αύξηση μισθών, ή η διαμαρτυρία των σιγαροποιών του καπνεργοστασίου του Βόλου που αντιτάσσονταν στη μείωση των ωρών εργασίας το 1905.[106] Οι Κερκυραίοι τσιγαράδες φαίνεται πως ήταν ιδιαιτέρως δραστήριοι. Το 1902, ενώ στη Βουλή συζητούνταν μια νέα «σύμβαση της σιγαροποιίας», που προέβλεπε τη σύσταση κρατικής εταιρείας σιγαροποιίας, ένα υπόμνημα από την Κέρκυρα προειδοποιούσε τη Βουλή ότι τα σχεδιαζόμενα μέτρα θα οδηγούσαν στον «βαθμιαίο ή και άμεσο αποκλεισμό» των σιγαροποιών από την παραγωγή καθώς και την «βλάβη των εργατών και της κοινωνίας δια της εισαγωγής εν τη βιομηχανία του γυναικείου φύλου». Το υπόμνημα υπογραφόταν από επιτροπή «των εν Κερκύρα παραγωγών, καπνεμπόρων, καπνοπωλών και καπνεργατών», αλλά οι συγγραφείς του πρέπει να ήταν στη συντριπτική τους πλειοψηφία καπνεργάτες, αφού κατέληγαν να διαμαρτύρονται για την προβλεπόμενη «επαισθητή ελάττωση των ημερομισθίων υπέρ της εταιρείας» και κατέληγαν προειδοποιώντας: «εντεύθεν δε πιθανός κίνδυνος και εργατικού ζητήματος». Ήταν μια απειλή που μπορούσαν να πραγματοποιήσουν αν λάβουμε υπ' όψη την απεργία που είχαν κηρύξει μόλις ένα χρόνο πριν.[107]

Όσο για την Αθήνα, όποια και αν ήταν η οργανωτική κατάσταση των εκεί τσιγαράδων πρωτύτερα, φαίνεται πως η κατάσταση άρχισε να ξεκαθαρίζει από το 1902 και μετά. Τον Φλεβάρη εκείνης της χρονιάς «εν τη αιθούση του Αθηναϊκου συλλόγου» συνεδρίασε για πρώτη φορά ο νεοσυσταθέντας «σύλλογος των σιγαροποιών εργατών», πιθανότατα όχι δίχως προβλήματα, αφού παρότι οι υπόλοιπες θέσεις καλύφθηκαν, «ο πρόεδρος θέλει εκλεγεί την προσεχή Κυριακήν».[108] Τον Μάρτιο της ίδιας χρονιάς, πιθανόν σε απάντηση εκείνων των προβλημάτων, παρουσιάστηκε για πρώτη φορά μια «επιτροπή καπνοπωλών και καπνεμπόρων Αθηνών, Πειραιώς και επαρχιών» η οποία παρενέβη στη Βουλή σχετικά με την

[106] Για την Κέρκυρα δες «Απεργία των σιγαροποιών της Κερκύρας», *Εμπρός,* 5 Ιουνίου 1901. Για τον Βόλο δες «Παράπονα των Σιγαροποιών του Βόλου», *Εμπρός,* 12 Νοεμβρίου 1905.

[107] «Η σιγαροποιία - Διαμαρτυρία και εκ Κερκύρας», *Εμπρός,* 5 Φεβρουαρίου 1902.

[108] «Οι Σιγαροποιοί», *Εμπρός,* 11 Φεβρουαρίου 1902.

– ακόμη – συζητούμενη σύμβαση της σιγαροποιίας. Μπορούμε να είμαστε σίγουροι ότι εκείνη η επιτροπή αποτελούνταν αποκλειστικά από εργοδότες, όχι μόνο γιατί μεταξύ των μελών της διακρίνουμε ονόματα που θα μας απασχολήσουν και παρακάτω, όπως του καπνοβιομήχανου κυρίου Κ. Βάρκα, αλλά και γιατί η επιτροπή απευθυνόταν στη Βουλή μιλώντας όχι ως σιγαροποιοί, αλλά για λογαριασμό των σιγαροποιών:

> Λάβετε υπ' όψιν σας ότι 5.000 άτομα αποζώντα εκ της εργασίας αυτής θα ριφθώσιν εις τον δρόμον (...) διότι εκτός των καπνεμπόρων και των καπνοπωλών καταστρέφονται και οι σιγαροποιοί αφού κατά το άρθρον 5 της συμβάσεως επιτρέπεται εις την εταιρείαν να προμηθευθή μηχανήματα χάριν της τελειοτέρας εκτελέσεως της εργασίας.[109]

Εκτός που μας υποψιάζει ότι τα αυτόματα μηχανήματα σιγαροποιίας είχαν απαγορευθεί στην Ελλάδα, δίχως οι εργοδότες της σιγαροποιίας να ενοχλούνται εμφανώς, αυτή η τοποθέτηση μας δείχνει ότι ήδη το 1902 η παραδοχή ότι τα συμφέροντα των «καπνοπωλών και καπνεμπόρων» ήταν διαφορετικά από τα αντίστοιχα των εργατών τους και δεν συνέπιπταν παρά μόνο υπό ειδικές περιστάσεις, ήταν μάλλον αυτονόητη. Είναι μια διαπίστωση που υποστηρίζει τη θέση του Ποταμιάνου σύμφωνα με την οποία η εργατική νομοθεσία των βενιζελικών κυβερνήσεων και ειδικά ο νόμος 281 «Περί Σωματείων» του 1914, δεν υπήρξε το μοναδικό έναυσμα για την οργάνωση στη βάση ταξικών συμφερόντων.[110]

Η εικόνα της οργάνωσης των τσιγαράδων και των εργοδοτών τους στη βάση των ιδιαίτερων ταξικών συμφερόντων τους ολοκληρώνεται τον Ιούνιο του 1902 με τη σύσταση του «Σωματείου των εν Αθήναις και Πειραιεί Σιγαροποιών και Καπνοκοπτών». Ο πρόεδρος, που αυτή τη φορά φαίνεται πως εξελέγη δίχως αμφιβολίες, λεγόταν Α. Δαλαμάγκας και στις – πιθανόν περιπετειώδεις – εκλογές του «Συλλόγου των Εργατών Σιγαροποιών», που όπως είδαμε είχαν λάβει χώρα τον Φλεβάρη της ίδιας χρονιάς, δεν είχε κατορθώσει να φτάσει παρά στο περιφερειακό αξίωμα του «ελεγκτή».[111] Θα πρέπει άλλωστε να σημειωθεί η συνύπαρξη στο ίδιο σωματείο των «ειδικευμένων» σιγαροποιών με τους λιγότερο «ειδικευμένους» καπνοκόπτες. Αυτή η συνύπαρξη θα μπορούσε να αποτελεί ένδειξη ότι η εργατική οργάνωση παρέβλεπε τους διαχωρισμούς που ετίθεντο από την οργάνωση της εργασίας και απέβλεπε στο σύνολο των εργαζομένων στην επεξεργασία του καπνού. Θα πρέπει ωστόσο να είμαστε περισσότερο προσεκτικοί· όπως θα δούμε παρακάτω, είναι πιθανόν οι «καπνοκόπτες» να

---

[109] «Η Σύμβασις της Σιγαροποιίας», *Εμπρός,* 24 Μαρτίου 1902.

[110] Νίκος Ποταμιάνος, *Οι Νοικοκυραίοι...,* όπ. πριν (υπ. 105), σελ. 191.

[111] «Σωματείον των εν Αθήναις και Πειραιεί Σιγαροποιών και Καπνοποιών», *Εμπρός,* 7 Ιουνίου 1902.

ήταν παιδιά, σε πολλές περιπτώσεις τα παιδιά των σιγαροποιών, που έμπαιναν από νωρίς στην εκμάθηση της τέχνης.

Με λίγα λόγια, τουλάχιστον από το 1902, σίγουρα οι τσιγαράδες της Αθήνας και πιθανόν και οι εργοδότες τους είχαν οργανωθεί, όχι σε διαταξικούς επαγγελματικούς συλλόγους – συντεχνίες, αλλά σε σωματεία που εξέφραζαν ταξικά συμφέροντα. Στα χρόνια που ακολούθησαν πάντως, φαίνεται πως τα εκάστοτε σωματεία των καπνεργατών τα πήγαιναν αισθητά καλύτερα από τα αντίστοιχα των βιομηχάνων. Η «γενική απεργία» που κήρυξαν οι τσιγαράδες τον Οκτώβριο του 1909 βρήκε τους βιομήχανους εξαρχής διαιρεμένους αφού ήδη από την παραμονή της απεργίας, οι εφημερίδες είχαν πληροφορηθεί ότι «εκ των καπνεμπόρων (...) ανεγνώρισε το δίκαιον των σιγαροποιών μόνον ο κ. Μαυριάς, υποσχεθείς να αυξήση το ημερομίσθιον αυτών, εάν συνεφώνουν προς αυτό και οι λοιποί συνάδελφοί του».[112]

Η απεργία του 1909 ξεκίνησε στις 5 του Οκτώβρη και – αρχικά τουλάχιστον – αφορούσε τους σιγαροποιούς του Πειραιά, «ανερχόμενους εις 100 περίπου». Οι τσιγαράδες ζητούσαν αύξηση της αμοιβής τους ανά χιλιάδα τσιγάρων κατά 1.10 δραχμές. Παρότι οι εργοδότες από την πρώτη ημέρα της απεργίας επέδειξαν «συμβιβαστικάς διαθέσεις» προσφέροντας αύξηση της αμοιβής κατά 55 λεπτά ανά χιλιάδα παραγόμενων τσιγάρων, η απεργία συνεχίστηκε.[113] Ήδη την δεύτερη ημέρα της απεργίας κάποιοι από τους εργοδότες είχαν υποχωρήσει στις απαιτήσεις των εργατών τους και απολάμβαναν το προνόμιο της συνέχισης των εργασιών στα καταστήματά τους, την ώρα που οι περισσότερο αδιάλλακτοι συνάδελφοί τους περιφέρονταν – πιθανόν αρκούντως αγανακτισμένοι – στις άδειες αίθουσες της σιγαροποιίας. Φαίνεται πως ευρισκόμενοι υπό τέτοιου είδους πίεση, γρήγορα και οι υπόλοιποι εργοδότες υποχώρησαν μπροστά στις απαιτήσεις των τσιγαράδων, αν και όχι δίχως να καταστρώσουν σχέδια για το μέλλον. «Η υστεροβουλία» που κυριαρχούσε στις σκέψεις τους, σύμφωνα με τις εφημερίδες, ήταν «όπως παραγγείλουν εν τω μεταξύ μηχανήματα κατασκευής σιγαρέττων, δια των οποίων θα απαλλαγούν πάσης νέας αξιώσεως των σιγαροποιών».[114]

Καθώς φαίνεται, το 1909 οι τσιγαράδες ήταν αρκετά οργανωμένοι για να διεξάγουν απεργίες και οι απεργίες τους ήταν αρκετά καίριες ώστε οι στόχοι τους να επιτυγχάνονται εντός δύο ημερών. Αυτού του είδους η οργάνωση δεν αφορούσε μόνο τους άνδρες εργάτες. Λίγους μήνες αργότερα, τον Μάρτιο του 1910, «οι μικροί εργάται του καπνοκοπτηρίου

---

[112] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Απειλείται Γενική», *Εμπρός,* 5 Οκτωβρίου 1909.

[113] «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 6 Οκτωβρίου 1909.

[114] «Η Απεργία των Σιγαροποιών του Πειραιώς», *Εμπρός,* 7 Οκτωβρίου 1909.

Πειραιώς απήργησαν ζητώντας αύξηση ημερομισθίου» κατά 10 λεπτά.[115] Υπάρχουν αρκετά συμπεράσματα να εξαχθούν από αυτή τη σύντομη πρόταση. Όπως μαθαίνουμε, τα καπνοκοπτήρια χρησιμοποιούσαν παιδική εργασία η οποία πληρωνόταν με την ημέρα και όχι με το κομμάτι όπως η εργασία των ειδικευμένων ανδρών τσιγαράδων, ένα γεγονός που θα μας απασχολήσει και παρακάτω όταν συζητήσουμε περί των αμοιβών. Με επιπλέον δεδομένα τα όσα έχουν ήδη αναφερθεί σχετικά με την οργάνωση της εργασίας στη σιγαροποιία και την αρχή του Μπάμπατζ, αλλά και την περιγραφή του Λαμπριανόδη, μπορούμε να υποθέσουμε ότι τα «παιδιά» εργάζονταν ως ψαλιδιστές και ίσως και στις εργασίες κοπής και διαλογής του καπνού. Το ποσό της αύξησης που ζητούσαν ήταν μηδαμινό αν συγκριθεί με τις δύο δραχμές και είκοσι λεπτά αύξηση ημερομισθίου που είχαν διεκδικήσει επιτυχημένα οι ενήλικοι τσιγαράδες λίγους μήνες πριν.[116] Από την άλλη, αυτά τα παιδιά απήργησαν, προφανώς επιλέγοντας να χάσουν τα μεροκάματα που αντιστοιχούσαν στις μέρες απεργίας, μια επιλογή πάντα δύσκολη για παιδιά δίχως τη συγκατάθεση των γονιών τους. Εδώ υποδεικνύεται από τη μια η οικογενειακή φύση της οργάνωσης της εργασίας στα καπνοκοπτήρια που έχει επισημάνει και ο Φουντανόπουλος με τη φράση «εργασία κατά οικογένειες» και από την άλλη το εύρος του προβλήματος που αντιμετώπιζαν οι εργοδότες: τα καταστήματά τους είχαν γίνει ο τόπος μιας εργατικής οργάνωσης βασισμένης στη γνώση της δουλειάς, στο ταξικό συμφέρον και στην οικογενειακή μονάδα με τα αντίστοιχα πλεονεκτήματα συντονισμού και ομοψυχίας. Ίσως μάλιστα, δεδομένης της μηδαμινής αύξησης που διεκδικούσαν «τα παιδιά», η απεργία τους να ήταν περισσότερο άσκηση οργανωμένης αντίθεσης στην εργοδοσία και λιγότερο διεκδίκηση αύξησης ημερομισθίου.[117]

Στην εκτίμηση του εύρους του «εργατικού ζητήματος» στη σιγαροποιία πρέπει να ληφθεί υπ' όψη και το γεγονός ότι η οργάνωση των εργοδοτών ήταν κατά τα φαινόμενα πολύ λιγότερο σφιχτή και αλληλέγγυα από την αντίστοιχη των εργατών τους. Πράγματι, όπως είδαμε κατά την περιγραφή της απεργίας του 1909, οι εργοδότες διασπάστηκαν εντός μίας και μόνο ημέρας υποχωρώντας μεμονωμένα στα αιτήματα των εργατών τους και στρεφόμενοι ο ένας εναντίον του άλλου. Οι εργάτες ήταν έτοιμοι να εκμεταλλευτούν την οργανωτική κατάσταση των εργοδοτών για τους κοινούς τους σκοπούς, επιστρέφοντας στην εργασία τους εφόσον το αφεντικό τους είχε υποχωρήσει, συνεπώς προσφέροντάς του

---

[115] «Η Εξακολούθησις της Απεργίας του Πειραιώς - Απεργία και εις το Καπνοκοπτήριον», *Σκριπ,* 23 Μαρτίου 1910.

[116] Όπως έχουμε δει και αλλού η νόρμα της παραγωγής ανά ημέρα ήταν μεταξύ των δύο χιλιάδων και δυόμισι χιλιάδων τσιγάρων. Άρα οι σιγαροποιοί είχαν πετύχει τουλάχιστον δύο δραχμές και είκοσι λεπτά αύξηση του μεροκάματου.

[117] Για τη γνώμη του Φουντανόπουλου δες Κώστας Φουντανόπουλος, «Εργασία και Εργατικό Κίνημα στην Ελλάδα», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* όπ. πριν (υπ. 1), Τόμος Β1, σελ. 314.

συντριπτικό πλεονέκτημα έναντι του ανταγωνισμού και ισχυροποιώντας τις διασπαστικές τάσεις μεταξύ των εργοδοτών.

Για να συνοψίσουμε τα όσα ειπώθηκαν έως εδώ, η εργασία της κατασκευής τσιγάρων στην Αθήνα μέχρι το 1910 διεξαγόταν στο εσωτερικό δημοσίων «καπνοκοπτηρίων» με την ευθύνη ιδιωτικών εταιρειών επεξεργασίας του καπνού και την εργασία αρκετών εκατοντάδων εργατών. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι η διαδικασία κατασκευής των τσιγάρων έμοιαζε με τα όσα περιγράψαμε ανατρέχοντας στις πηγές του εξωτερικού, αν και παρακάτω θα ανιχνεύσουμε ορισμένες σημαντικές διαφορές. Η παρουσία παιδιών πρέπει να συνδέεται με τις διαδικασίες κοπής και διαλογής του καπνού (όπως είδαμε παραπάνω, το ίδιο γινόταν στην Ισπανία και στις ΗΠΑ με κορίτσια), ενώ οι άνδρες σιγαροποιοί, όπως φαίνεται από τα αιτήματά τους (αύξηση του μισθού ανά χιλιάδα τσιγάρων), απασχολούνταν στο καθεαυτό τύλιγμα των τσιγάρων. Η εργασία του σιγαροποιού ήταν μια χειρωνακτική τέχνη που μπορούσε να εξασκείται επί δεκαετίες και διδασκόταν στο εσωτερικό της παραγωγικής διαδικασίας και πιθανόν μέσω οικογενειακών δικτύων.

Οι σιγαροποιητικές μηχανές, παρότι γνωστές από το 1882, δεν χρησιμοποιούνταν στην Ελλάδα μέχρι το 1910.[118] Από τη μια γιατί τα χειροποίητα τσιγάρα ήταν αναγνωρισμένα ως ανώτερης ποιότητας. Από την άλλη γιατί, όπως είδαμε, η αποτελεσματικότητα αυτών των μηχανών ήταν πολύ μικρότερη από όσο εξήγγειλαν οι κατασκευαστές τους, ενώ ταυτόχρονα η χρήση τους απαιτούσε συνολική αλλαγή των παραγωγικών διαδικασιών και περαιτέρω δαπάνες. Τέλος γιατί για άγνωστο χρονικό διάστημα, η χρήση σιγαροποιητικών μηχανών ήταν απαγορευμένη, μια απαγόρευση η οποία δεν έβρισκε αντίθετους τους εργοδότες, αφού κανονικοποιούσε τον μεταξύ τους ανταγωνισμό.[119]

Εκείνο που ανέτρεψε τις ισορροπίες στην κατασκευή των τσιγάρων δεν ήταν η αποτελεσματικότητα των σιγαροποιητικών μηχανών, αλλά η οργάνωση των σιγαροποιών σε εργατικά σωματεία. Αυτά τα σωματεία, που εμφανίστηκαν από το 1902 και μετά, λάμβαναν υπ' όψη τους τις ιδιαιτερότητες της εργασίας των τσιγαράδων, προσπαθούσαν να

---

[118] Ένα ιστορικό των πρώτων προσπαθειών εισαγωγής σιγαροποιητικών μηχανών στην ελληνική επικράτεια παρατίθεται στο Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 216, δίχως αναφορά στις πηγές και δίχως να αμφισβητείται η θέση που υποστηρίζεται εδώ. Το ιστορικό προέρχεται από την εργασία του Λαμπριανίδη, ο οποίος επίσης δεν έχει αναφορά στις πηγές. Σύμφωνα πάντως με τις εφημερίδες, οι ελάχιστες μηχανές που είχαν εισαχθεί έως το 1910, παρέμεναν παροπλισμένες.

[119] Εκτός από την τοποθέτηση των εργοδοτών στη Βουλή που ήδη αναφέραμε, για μια μεταγενέστερη περίπτωση κρατικά επιβεβλημένης τεχνολογικής υστέρησης μπορεί να δει κανείς το Ευάγγελος Παπαστράτος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 194-195. Εκεί αναφέρεται ότι οι μηχανές αυτόματης επικόλλησης της φορολογικής ταινίας που αγόρασαν οι Παπαστράτοι το 1930 έμειναν αχρησιμοποίητες επί «εικοσιπέντε χρόνια» γιατί «ενόσω οι άλλες ελληνικές καπνοβιομηχανίες δεν είχαν όμοια μηχανήματα, ούτε κι είχαν τα μέσα να τα προμηθευτούν, δεν μπορούσε το Υπουργείο να επιτρέψει να χρησιμοποιήσουμε εμείς τα δικά μας, επειδή αυτό θα μας έβαζε σε πλεονεκτική θέση απέναντι των συναγωνιστών μας».

οργανώσουν και τα «παιδιά» της διαλογής των καπνών και τελικά αποδείχθηκαν ισχυρά και ιδιαιτέρως αποτελεσματικά, αναγνωρίζοντας τις πολιτικές αδυναμίες της οργάνωσης των εργοδοτών και αποδεικνύοντας πως ήταν σε θέση να τις εκμεταλλευτούν. Η απεργία του 1909 με αίτημα την αύξηση της αμοιβής ανά κομμάτι πέτυχε τους σκοπούς της εντός δύο ημερών αφήνοντας τους εργοδότες διασπασμένους. Οπότε η προσφυγή των εργοδοτών στις μηχανές έγινε αναγκαστικά, εξαιτίας αυτής της επιτυχημένης απεργίας και γενικότερα εξαιτίας της επιτυχίας του εγχειρήματος εργατικής οργάνωσης των τσιγαράδων. Σε άλλες περιπτώσεις ετούτη εδώ δεν θα ήταν παρά μια εύλογη υπόθεση· στην προκειμένη περίπτωση ωστόσο, δεν χρειάζονται υποθέσεις. Όπως είδαμε, οι ίδιοι οι εργοδότες της σιγαροποιίας προειδοποίησαν τους εργάτες τους για τον ερχομό της μηχανής, τόσο μέσω των εφημερίδων όσο και – μπορούμε να υποθέσουμε – κατ' ιδίαν. Αυτή η εσκεμμένη απεμπόληση του πλεονεκτήματος του αιφνιδιασμού εξηγείται εύκολα. Όπως είδαμε στα όσα προηγήθηκαν, η απειλή της μηχανής ήταν πολύ περισσότερο χρήσιμη πολιτικά από την ίδια την ελλειπή λειτουργία της. Στα παρακάτω θα εξετάσουμε το είδος των προβλημάτων τα οποία προοριζόταν να επιλύσει η μηχανή που κατέφτασε στο τελωνείο του Πειραιά τον Μάιο του 1910.

5.3.3. Εργάτες, Εργοδότες και Έλεγχος των Χώρων Εργασίας στη Σιγαροποιία τον Μάη του 1910

Το απειλητικό μήνυμα των εργοδοτών ελήφθη άμεσα· λίγες ημέρες έπειτα από την επιτυχημένη λήξη της απεργίας του Οκτώβρη του 1909, μια «επιτροπή των σιγαροποιών» κατέφθασε στη Βουλή και «παρεκάλεσε τον υπουργόν επί των Οικονομικών κ. Ευταξίαν, όπως δια νόμου απαγορευθή η εισαγωγή μηχανημάτων κατασκευής σιγαρέτων ως καταστρεπτικών δια τα συμφέροντά των».[120] Την επόμενη ημέρα, οι σιγαροποιοί της Λάρισας επίσης ζήτησαν με επιστολή τους προς τη Βουλή την απαγόρευση των μηχανημάτων.[121] Αυτού του είδους ο συντονισμός μεταξύ των τσιγαράδων της χώρας είχε ήδη γίνει αισθητός και κατά τη διάρκεια της απεργίας των αρχών του Οκτώβρη, όταν η απεργία των τσιγαράδων του Πειραιά είχε συνοδευτεί από απεργία των συναδέλφων τους του Πύργου.[122]

Όσο για τη γνώμη των τσιγαράδων σχετικά με το κράτος και την τριγωνική σχέση τσιγαράδων – κράτους – εργοδοτών, εδώ βρίσκει κανείς ικανά αποθέματα αμφιθυμίας. Από τη μια είναι εμφανής μια γνώμη σύμφωνα με την οποία οι εκδηλώσεις νομιμοφροσύνης και οι αιτήσεις προς την εξουσία μπορούσαν να δράσουν επικουρικά προς τα εργατικά

[120] «Οι Σιγαροποιοί ενώπιον του κ. Ευταξία», *Εμπρός,* 28 Οκτωβρίου 1909.

[121] «Βουλή: Το Νομοσχέδιον των Δασών», *Εμπρός,* 29 Οκτωβρίου 1909.

[122] «Η Απεργία των Σιγαροποιών του Πύργου», *Εμπρός,* 15 Οκτωβρίου 1909.

συμφέροντα. Αυτή η γνώμη, εκτός από τις περιπτώσεις όπου ζητείται από το κράτος να απαγορεύσει τη λειτουργία των σιγαροποιητικών μηχανών, εμφανίζεται και σε άλλες περιπτώσεις, όπως τον Ιούλιο του 1909 όταν μια επιτροπή «σιγαροποιών και καπνεργατών» επισκέφθηκε τον τον κύριο Ευταξία, αυτή τη φορά για να εκφράσει «την ευγνωμοσύνην των λαϊκών τάξεων δια τα σωστικά μέτρα της κυβερνήσεως» και να δηλώσει ότι είχε αποφασισθεί «όπως έκαστον μέλος εργατικού σωματείου καταβάλλη συν τη μηνιαία συνδρομή αυτού και 10λ. υπέρ του Ταμείου της Αμύνης».[123] Από την άλλη είναι γεγονός ότι μεταξύ των τσιγαράδων ανιχνεύονται και απόψεις περισσότερο αδιάλλακτες, οι οποίες έκαναν αισθητή την παρουσία τους κατά τη διάρκεια των γεγονότων του Μάη του 1910.

Η μόνη υπόσχεση που είχαν κατορθώσει να αποσπάσουν οι έως τότε νομιμόφρονες τσιγαράδες από τον κύριο Ευταξία, ήταν ότι το κράτος θα φορολογούσε τις σιγαροποιητικές μηχανές και θα επέβαλλε «την επί των κυτίων των σιγαρέτων αναγραφήν της φράσεως 'χειροποίητα' ή 'δια μηχανής'».[124] Όπως ήταν λογικό, οι εργοδότες ελάχιστα πτοήθηκαν από αυτού του είδους τους περιορισμούς. Η αυτόματη σιγαροποιητική μηχανή που κατέφτασε στο λιμάνι του Πειραιά στις 10 Μαΐου του 1910 είχε παραγγελθεί από τον καπνοβιομήχανο Κωνσταντίνο Βάρκα, έναν από τους μεγαλύτερους και γνωστότερους καπνοβιομήχανους της Αθήνας. Η εταιρεία του Βάρκα λειτουργούσε με συνεταίρους τους δύο ανηψιούς του, Δημήτρη και Ευστάθιο Λέρτα και απασχολούσε περίπου 150 καπνεργάτες.[125] Αλλά ο Βάρκας δεν ήταν ο μόνος που είχε αποφασίσει να εισαγάγει σιγαροποιητική μηχανή. Στην προκήρυξη που κυκλοφόρησαν οι τσιγαράδες «εις χιλιάδας αντιτύπων ζητώντας τη συνδρομήν του λαού και ιδιαιτέρως των εργατικών τάξεων», διαβάζουμε ότι μεταξύ των βιομηχάνων που ετοιμάζονταν να εισάγουν σιγαροποιητικές μηχανές περιλαμβάνονταν και οι Γ. Χρυσός, Κ. Γιαννούτσος, καθώς και ο Πυργιώτης καπνέμπορος Καραβασίλης, πιθανότατα το βασικό θύμα της απεργίας των τσιγαράδων του Πύργου λίγους μήνες πριν.[126]

Παρά την εμφανή συνεννόηση μεταξύ ορισμένων καπνοβιομηχάνων, το κύριο βάρος της δημόσιας υπεράσπισης της εισαγωγής της σιγαροποιητικής μηχανής αναλήφθηκε εξ ολοκλήρου από τον Βάρκα και τους ανηψιούς του, γεγονός που υποδεικνύει την προέλευση

---

[123] «Οι Σιγαροποιοί παρά τω Ευταξία», *Εμπρός,* 12 Ιουλίου 1909.

[124] «Οι Σιγαροποιοί», *Εμπρός,* 7 Νοεμβρίου 1909.

[125] Ο Βάρκας αναφέρεται στα απομνημονεύματα του Ευάγγελου Παπαστράτου ως ένας από τους βασικούς αγοραστές των καπνών του Αγρινίου στο γύρισμα του αιώνα· δες Ευάγγελος Παπαστράτος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 99. Επίσης για τον Βάρκα, Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 241. Για το πλήθος των εργατών της καπνοβιομηχανίας Βάρκα, δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Έκκλησις προς τον Λαόν», *Σκριπ,* 11 Μαΐου 1910.

[126] Τα ονόματα των καπνεμπόρων στο «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Η προς τον Λαόν Έκκλησις», *Νέον Άστυ,* 11 Μαΐου 1910. Η έκκληση προς τις «εργατικές τάξεις» στο «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τα χθεσινά Διαβήματά των», *Εμπρός,* 11 Μαΐου 1910.

της όλης πρωτοβουλίας. Στις 10 του Μάη, η σιγαροποιητική μηχανή είχε καταφτάσει στο τελωνείο. Ταυτόχρονα ο Ευστάθιος Λέρτας εξέθετε τα προβλήματα που αντιμετώπιζε, σε μια πιθανότατα προκανονισμένη συνέντευξη στην εφημερίδα «Καιροί». Σύμφωνα με τον Λέρτα, οι σιγαροποιοί είχαν κηρήξει απεργία γιατί είχαν μάθει ότι καταφθάνει «τελεία μηχανή κατασκευής σιγαρέττων», δηλαδή με άλλα λόγια «εξεγείρονται δια την βιομηχανικήν πρόοδον ενός τόπου». Αλλά οι οπισθοδρομικές τάσεις τους θα ηττούνταν κατά κράτος. Από τη μια γιατί αυτού του είδους οι μηχανές χρησιμοποιούνταν ακόμη και στην «δια την καλήν ποιότητα κατασκευής των σιγαρέττων φημιζομένη Αίγυπτο», πράγμα που μας αποδεικνύει ότι οι Έλληνες καπνοβιομήχανοι ήταν αρκούντως ενήμεροι των εξελίξεων στον κλάδο και του τρόπου με τον οποίο οι σιγαροποιητικές μηχανές είχαν ήδη χρησιμοποιηθεί στην Αίγυπτο ως απάντηση στην εργατική οργάνωση των τσιγαράδων.[127] Από την άλλη, οι οπισθοδρομικοί τσιγαράδες ήταν καταδικασμένοι να ηττηθούν γιατί τα τσιγάρα που κατασκευάζονταν από μηχανές ήταν «τέλεια, απηλλαγμένα παντός μικροβίου». Με άλλα λόγια, εκείνοι που επέμειναν να αναγράφεται επί του πακέτου η μηχανική προέλευση των τσιγάρων που κατασκεύαζε η μηχανή, «μας παράσχουν υπηρεσίας μοναδικάς» αφού «τα σιγαρέττα της μηχανής είνε καλλίτερα».[128]

Παρά την βεβιασμένη επίδειξη αυτοπεποίθησης, ο Λέρτας αναγνώριζε τόσο την κρισιμότητα της κατάστασης, όσο και το μέγεθος του ρίσκου που είχε αναλάβει η (σεβαστού μεγέθους) οικογενειακή επιχείρηση. Το άγχος ανάδειξης της ανωτερότητας των μηχανοποίητων τσιγάρων, παρά τις περί του αντιθέτου διαδεδομένες γνώμες, είναι εμφανές. Αδυνατώντας να υποστηρίξει ότι αυτή η ανωτερότητα αφορούσε την ποιότητα των τσιγάρων, ο Λέρτας κατέληγε να αναζητά τα πλεονεκτήματα της μηχανής στο πεδίο της ιατρικής και των μικροβίων, σε μια προμελετημένη ρητορική προσπάθεια σύνδεσης του εγχειρήματος με την επιστημονική πρόοδο και τα γνωστά στην Ελλάδα αντιμικροβιακά επιτεύγματα του Παστέρ.[129] Παρόλ' αυτά το εγχείρημα έμενε ημιτελές, αφού όπως αποδεικνύεται από τα όσα ακολουθούσαν, η εισαγωγή της μηχανής στην πραγματικότητα γινόταν για λόγους πολύ διαφορετικούς από την «βιομηχανικήν πρόοδο ενός τόπου»:

---

[127] Joel Beinin & Zachary Lockman, *Workers on the Nile...*, όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 49-57.

[128] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Πώς Έχουν τα Πράγματα – Τι Λέγει ο κ. Λέρτας», *Καιροί,* 10 Μαΐου 1910.

[129] Για την επιρροή των ιδεών και της προσωπικότητας του Παστέρ στην Ελλάδα τουλάχιστον από το 1894, δες Ανδρέας Βούρτσης, *Ιστορία του Ελληνικού Ινστιτούτου Παστέρ μέσα από τη Συγκρότηση του Αρχείου του*, Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ιστορίας και Φιλοσοφίας των Επιστημών και της Τεχνολογίας, 2015, σελ. 24.

> Αλλ' επιτρέψατέ μας να εξετάσωμεν και υπό άλλην έποψιν το ζήτημα δια να ίδητε ποίοι ευθύνονται ή μάλλον ποίοι μας εξηνάγκασαν να φέρωμεν τας μηχανάς αυτάς. Λοιπόν θα το πιστεύσητε ότι μας εξηνάγκασαν αυτοί οι απεργοί.
>
> Και εξηγούμαι.
>
> Οι σιγαροποιοί ηθέλησαν να επέμβουν εις την διαχείρισιν της περιουσίας μας. Θα σας αποδείξω, ότι υπό τους όρους υφ' ους ήθελαν να εργασθούν ούτοι ημείς δεν δυνάμεθα ελευθέρως να διαχειρισθώμεν την περιουσίαν μας. Οι σιγαροποιοί δια του Συμβουλίου των μας υπέβαλον υπό κηδεμονίαν. Και ιδού διατί.
>
> α) Μας υπεχρέωσαν να προσλαμβάνωμεν σιγαροποιούς ουχί της αρεσκείας μας. Το Συμβούλιον μας υποδεικνύει ποίους πρέπει να προσλαμβάνωμεν, αδιαφόρως αν οι υποδεικνυόμενοι κατασκευάζουν καλά σιγαρέττα.
>
> β) Μας υπεχρέωσαν να διατηρήσωμεν εν τη υπηρεσία περισσοτέρους του πρέποντος ψαλλιδιστάς (sic).
>
> γ) Ηξίωσαν ν' αντικαταστήσωμεν εις εμπιστευτικάς εργασίας ανθρώπους της εμπιστοσύνης μας δι' ιδικών των.
>
> Εν τέλει, λέγει ο κ. Λέρτας, εννοούν ούτοι να ρυθμίζουν την παραγωγήν των σιγαρέττων μας αυτοί οι ίδιοι. Πάντα ταύτα μας εξηνάγκασαν να προμηθευθώμεν μηχανήν, να παρακολουθήσωμεν την επιβεβλημένην πρόοδον (...)[130]

Τα κίνητρα που ωθούσαν τους καπνοβιομήχανους στην εισαγωγή της μηχανής εντοπίζονται ξεκάθαρα, για δεύτερη φορά στις πηγές μας: η εισαγωγή της μηχανής ήταν κομμάτι μιας ευρύτερης μάχης με έπαθλο τον έλεγχο του χώρου εργασίας.[131] Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως, μάς δίνεται μια επιπλέον ευκαιρία για μια ματιά στο εσωτερικό αυτών των χώρων εργασίας. Συγκεκριμένα, η παρουσία των «ψαλλιδιστών» αποδεικνύεται ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα αν λάβουμε υπ' όψη τα όσα προηγήθηκαν σχετικά με την οργάνωση της εργασίας στη σιγαροποιία. Όπως ξέρουμε, η εργασία της κοπής των «σωλήνων» στο τελικό τους μήκος ήταν μια διαδικασία που ακολουθούσε το γέμισμα και σύμφωνα με την περιγραφή του Λαμπριανίδη γινόταν από «παιδιά», πράγμα που εξηγεί και την απεργία των «παιδιών» στις αρχές του 1910. Επισημάναμε άλλωστε ότι ο διαχωρισμός της διαδικασίας κοπής από την διαδικασία του γεμίσματος, θα δημιουργούσε προβλήματα στον έλεγχο του

---

[130] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Πώς Έχουν τα Πράγματα – Τι Λέγει ο κ. Λέρτας», *Καιροί,* 10 Μαΐου 1910.

[131] Πολύ μακριά στον χώρο, αν και όχι τόσο στον χρόνο, ένας αμερικανός ομόλογος του Λέρτα που απασχολούνταν στην κατασκευή πούρων, σημείωνε το 1919 ότι «αν η χειρωνακτική εργασία καταστεί πέραν το δέοντος παράλογη και ακριβή (…) ο κατασκευαστής ίσως κοιτάξει τι μπορεί να γίνει με τη χρήση μηχανημάτων»· σχετικά δες Patricia Cooper, «'What this Country Needs…'», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 791.

αριθμού των σκάρτων και της απόδοσης ευθυνών. Κατ' αυτόν τον τρόπο εξηγήσαμε γιατί η εισαγωγή και η πειθάρχηση των γυναικών σιγαροποιών στις ΗΠΑ εκφράστηκε τεχνικά, όχι τεμαχίζοντας περαιτέρω, όπως θα το ήθελε η αρχή του Μπάμπατζ, αλλά αντίθετα ενοποιώντας στάδια της εργασιακής διαδικασίας. Όπως φαίνεται εδώ, η περιγραφή του Λαμπριανίδη είναι ορθή: στην καπνοβιομηχανία Βάρκα η διαδικασία του «ψαλιδίσματος» είχε ξεχωριστεί από τις υπόλοιπες και είχε ανατεθεί σε ξεχωριστούς εργάτες, με ιδιαίτερη ονομασία, τη θέση εργασίας των οποίων δεν υπερασπιζόταν ο Βάρκας, αλλά οι υπόλοιποι τσιγαράδες. Εκτός που μας βάζει σε υποψίες σχετικά με το ποιος ακριβώς είχε εφεύρει και εισάγει στον καταμερισμό της εργασίας τη θέση του «ψαλλιδιστή» («μας υπεχρέωσαν», λέει ο Λέρτας), το γεγονός της ύπαρξης της συγκεκριμένης θέσης εργασίας μας δίνει να καταλάβουμε ότι οι τσιγαράδες του Βάρκα ήταν δυσκολότερο να ενοχοποιηθούν ατομικά για τα σκάρτα τσιγάρα· η πειθάρχηση της εργασίας τους, οι ρυθμοί, η οργάνωσή της και η αμοιβή της, ήταν ένα εγχείρημα που τους αφορούσε περισσότερο ως σώμα και λιγότερο ατομικά.[132]

Η εμμονή των τσιγαράδων με τον επιστάτη είναι επίσης διαφωτιστική. Όπως θα δούμε παρακάτω, το «πρόσωπο εμπιστοσύνης» του οποίου οι τσιγαράδες αξίωναν την αντικατάσταση ήταν ο επιστάτης του Βάρκα και μετέπειτα γνωστός καπνοβιομήχανος, Βασίλειος Μέξης.[133] Ο Μέξης ήταν επιστάτης των τσιγαράδων για τα εικοσιπέντε προηγούμενα χρόνια.[134] Οπότε από τη σκοπιά των καπνεργατών, η εμμονή στην απομάκρυνση του Μέξη έπειτα από εικοσιπέντε χρόνια ακλόνητης παρουσίας και καλών υπηρεσιών, προφανώς αποτελούσε το τελευταίο και θρασύτερο βήμα μιας μακρόχρονης μάχης με διακύβευμα τον έλεγχο του χώρου εργασίας. Από τη σκοπιά του Βάρκα, ο έμπειρος και αποδεδειγμένα αξιόπιστος επιστάτης Μέξης αντιπροσώπευε μία από τις έσχατες δυνατότητες πρόσβασης και ελέγχου της εργασιακής διαδικασίας. Το θράσος του αιτήματος καταδεικνύει πόσο είχε προχωρήσει ο εργατικός έλεγχος του χώρου εργασίας της καπνοβιομηχανίας Βάρκα.

---

[132] Θα μπορούσαμε να επισημάνουμε εδώ και την πιθανότητα ύπαρξης εργολαβικών μορφών εργασίας. Η ύπαρξη εργολάβων επισημαίνεται ελάχιστες φορές στις πηγές μας, με βασικότερη το σπάσιμο μιας παλιάς σιγαροποιητικής μηχανής στις 17 Μαΐου του 1910 από τον «Πέτρο Γαλανάκη εργολάβο του καπνεμπόρου Δ. Φούκα». «Αι Χθεσιναί Ταραχαί των Σιγαροποιών – Καταστροφή Μηχανήματος», *Σκριπ,* 18 Μαΐου 1910. Η υπόθεση περί της ύπαρξης εργολαβικών μορφών εργασίας θα μπορούσε να εξηγήσει την ύπαρξη «ψαλλιδιστών» και τους τρόπους με τους οποιους γινόταν η καταγραφή και η απόδοση ευθυνών για τα σκάρτα: όχι ανά άτομο, αλλά ανά ομάδα. Πάντως η εργολαβική μορφή εργασίας δεν αναφέρεται ως τέτοια, ούτε στις ελληνικές εφημερίδες της εποχής που αποδελτιώσαμε, ούτε σε περιγραφές από την Αίγυπτο και τις ΗΠΑ.

[133] Η ταυτότητα του επίμαχου προσώπου αποκαλύπτεται πχ στο «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τελεσίγραφον προς τον Βάρκαν», *Σκριπ,* 17 Μαΐου 1910.

[134] Το γεγονός αναφέρεται δίχως αναφορά στην πηγή στο Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 303.

Τελικά λοιπόν, οι τσιγαράδες του Βάρκα, παρότι σύμφωνα με την συντριπτική πλειοψηφία των όσων αναφέρονταν στις εφημερίδες είχαν αποκλειστικό στόχο την αύξηση των μισθών τους, επιδίδονταν παράλληλα και σε ένα εγχείρημα διαφορετικό και περισσότερο ενοχλητικό για την εργοδοσία. Μια προσπάθεια υπόκωφη, καθημερινή, εξελισσόμενη στο εσωτερικό των χώρων εργασίας, που στόχευε στην απόσπαση του ελέγχου του χώρου εργασίας από την εργοδοσία και την ανάληψή του από τους ίδιους. Αυτή η προσπάθεια ξεκινούσε από τον έλεγχο των προσλήψεων νέων εργατών, έφτανε όμως μέχρι το επίπεδο του συγκεκριμένου καταμερισμού της εργασίας, της επίβλεψης και κάποιες φορές, όπως θα δούμε παρακάτω, ακόμη και έως το επίπεδο της γλώσσας που χρησιμοποιούνταν για τα ζητήματα της εργασίας και των αμοιβών.

Είναι επίσης σημαντικό ότι αυτή η προσπάθεια αποσιωπούνταν ακόμη και από τους ίδιους τους τσιγαράδες. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου των Σιγαροποιών και των Καπνεργατών χρειάστηκε μόνο μία ημέρα για να απαντήσει στον Λέρτα, αποδεικνύοντας ότι η ηγεσία του διέθετε δυνατότητα καθημερινής παρακολούθησης εφημερίδων, άμεσης κατάρτισης γραπτών απαντήσεων και προφανώς πολιτικές διασυνδέσεις που έφταναν μέχρι τις αίθουσες σύνταξης. Η απάντησή τους, που δημοσιεύθηκε την επομένη στην εφημερίδα *Σκριπ*, απειλούσε τον Λέρτα με μήνυση για τα περί «μικροβίων», προτού κατηγορήσει τον ίδιο και τους συγγενείς του για «αισχροκέρδεια»: «αφού επλουτίσατε (...) επί τριακονταετίαν (...) αμοίβοντες τον δυστυχήν εργάτην γλίσχρα, (...) μόλις ο τελευταίος «εζήτησε να του αμείψητε την εργασίαν του (...) σεις επρομηθεύθητε μηχάνημα εκ της αλλοδαπής, ίνα περισσότερον επαυξήσετε την αισχροκέρδειάν σας». Το επιχείρημα ολοκληρωνόταν επισημαίνοντας ότι τα μηχανοποιημένα τσιγάρα της Αιγύπτου κατασκευάζονταν «υπό καπνόν εσχάτης ποιότητος, του οποίου την χρήσιν ποιούνται μόνον άνθρωποι μη δυνάμενοι να αγωράσωσι πολυτελείας σιγαρέττα».[135]

Ας προσέξουμε ότι η ηγεσία των τσιγαράδων που ανέλαβε τη δημόσια αντιπαράθεση με τον Λέρτα, ούτε αρνήθηκε τους εργοδοτικούς ισχυρισμούς περί ύπουλης προσπάθειας ελέγχου του χώρου εργασίας, ούτε προσπάθησε να τους ανασκευάσει. Η προσπάθεια εργατικού ελέγχου του χώρου εργασίας που κατήγγειλλε ο Λέρτας απλά αποσιωπήθηκε σαν ένοχο μυστικό. Είναι μία τακτική για την οποία μπορούμε να κάνουμε δύο βασικές υποθέσεις. Από τη μια θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι οι τσιγαράδες θεωρούσαν ότι η δημόσια αντιπαράθεση γύρω από το συγκεκριμένο ζήτημα θα ήταν δυσφημιστική για τους ίδιους. Από την άλλη θα μπορούσαμε – νομίζουμε εύλογα, δεδομένων των όσων είδαμε στο κεφάλαιο 3 σχετικά με την ειδικευμένη εργασία στις ΗΠΑ – να υποθέσουμε ότι οι προσπάθειες αυτού του είδους ήταν λιγότερο πολιτικές στρατηγικές οργανωμένες από τα πάνω και περισσότερο καθημερινές πρακτικές που διαμορφώνονταν εμπειρικά και

[135] «Η Απεργία των σιγαροποιών», *Σκριπ,* 11 Μαΐου 1910.

εκφράζονταν μέσα από έναν διαρκή αγώνα τριβής με την εργοδοσία και τους επιστάτες. Είναι δηλαδή άγνωστο το κατά πόσο και σε τι βαθμό αυτές οι πρακτικές ήταν εγκεκριμένες από την ηγεσία των τσιγαράδων. Σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι η ηγεσία των τσιγαράδων επέλεξε να αποσιωπήσει το ζήτημα του ελέγχου των εργασιακών χώρων, προτιμώντας να καταγγείλει την «αισχροκέρδεια» του Βάρκα, αποτελεί μια επιπλέον ένδειξη ότι το ζήτημα όντως υφίστατο. Βέβαια, η ίδια αποσιώπηση έχει να πει πολλά για τη συνθετότητα της εργατικής οργάνωσης στο γύρισμα του αιώνα, σημείο στο οποίο θα επανέλθουμε παρακάτω. Για την ώρα ας κρατήσουμε το συμπέρασμα που προκύπτει ευκολότερα από όσα προηγήθηκαν: η προσπάθεια εισαγωγής της σιγαροποιητικής μηχανής τον Μάιο του 1910 δεν ήταν ένα ακόμη αναπόφευκτο βήμα στη μακρά πορεία της τεχνικής προόδου, αλλά η κορύφωση μιας μακρόχρονης καθημερινής μάχης για τον έλεγχο του χώρου εργασίας.

5.3.4. Απεργία και Καταστολή τον Μάη του 1910

Ενόσω η δημόσια συζήτηση μεταξύ εργατών και εργοδοτών εξελισσόταν με τον τρόπο που περιγράψαμε, η απεργία των τσιγαράδων είχε ξεκινήσει. Στις 11 του Μάη οι εκατόν πενήντα εργάτες του Βάρκα είχαν «συγκεντρωθή εις το καπνεργοστάσιον με την πρόθεσιν να παρεμποδίσωσι πάντα, όστις ήθελεν αποπειραθή να επαναλάβη εργασίαν». Ταυτόχρονα έξω από το καπνεργοστάσιο είχε τοποθετηθεί αστυνομική δύναμη.[136] Το «καπνεργοστάσιο» ήταν το δημόσιο καπνοκοπτήριο της Αθήνας που λειτούργησε στην οδό Σωκράτους επί τριάντα χρόνια, προτού καταστραφεί από πυρκαγιά.[137] Οι τσιγαράδες είχαν συγκεντρωθεί έξω από τις πύλες του προκειμένου να εμποδίσουν την πρόσβαση «πάντα όστις ήθελε αναλάβει εργασίαν αντί τινός εκ των απεργών». Παρότι ο Βάρκας είχε βρει πρόθυμους εργάτες για να αντικαταστήσει τους τσιγαράδες του, φαίνεται πως το κλίμα εκείνη την ημέρα ήταν τέτοιο που «ουδείς τοιούτος ετόλμησε να προσέλθη». Εκτός από τον αποκλεισμό της επιχείρησης του Βάρκα, οι τσιγαράδες κυκλοφόρησαν προκήρυξη «ενταύθα και εν Πειραιεί εις χιλιάδας αντιτύπων». Η προκήρυξη κατήγγειλε τον Βάρκα για αισχροκέρδεια, εξυμνούσε την ποιότητα των χειροποίητων τσιγάρων και «εξόρκιζε πάντας όπως μη καπνίζωσι πλέον σιγαρέττα» των αισχροκερδών καπνεμπόρων. Τα σωματεία των τσιγαράδων από άλλες πόλεις απέστειλαν υποστηρικτικά τηλεγραφήματα.[138] Ειδικά οι τσιγαράδες του Πύργου, όπου όπως είδαμε ο καπνέμπορος Καραβασίλης επίσης ετοιμαζόταν να εισάγει σιγαροποιητική

---

[136] «Η Απεργία των σιγαροποιών – Έκκλησις προς τον Λαόν», *Σκριπ,* 11/5/1910.

[137] Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 214. Στις εφημερίδες αναφέρεται ως διεύθυνση του καπνοκοπτηρίου η «οδός Αριστοτέλους», αλλά πρόκειται για τον ίδιο δρόμο, αφού ακόμη και σήμερα η μία αποτελεί συνέχεια της άλλης. Σχετικά δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 19 Μαΐου 1910.

[138] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τα Χθεσινά Διαβήματά των», *Εμπρός,* 11 Μαΐου 1910. Όντως, η λέξη «καταναλωτής» χρησιμοποιείται στο άρθρο της εφημερίδας, παρότι δεν ξέρουμε αν χρησιμοποιήθηκε και στην προκήρυξη των σιγαροποιών.

μηχανή, προχώρησαν επίσης σε απεργία.[139] Εν τω μεταξύ «το περίφημον μηχάνημα» είχε καταφτάσει στο τελωνείο του Πειραιά, αλλά υπήρχαν σοβαροί προβληματισμοί σχετικά με τη μεταφορά του στην Αθήνα. Η επίσημη δικαιολογία ήταν ότι αναμενόταν «Γερμανός μηχανικός» προκειμένου να επιβλέψει την εγκατάσταση της μηχανής στο καπνεργοστάσιο, περισσότερο όμως πρέπει να προβλημάτιζε η πιθανότητα παρέμβασης των απεργών και σπασίματος της μηχανής κατά την ευαίσθητη εργασία της μεταφοράς.[140]

Επιδεικνύοντας αξιοσημείωτες δυνατότητες συντονισμού, οι απεργοί τσιγαράδες την ίδια ημέρα απέκλεισαν την εταιρεία του Βάρκα, οργάνωσαν την δημόσια δυσφήμιση του Βάρκα, απείλησαν υπογείως να σπάσουν τη μηχανή του Βάρκα και συνεννοήθηκαν με συναδέλφους τους που προχώρησαν επίσης σε απεργία εναντίον των συμμάχων του Βάρκα. Ταυτόχρονα με αυτή την συντονισμένη επίδειξη ομοψυχίας, οι σιγαροποιοί έστειλαν μια αντιπροσωπεία τους για να συζητήσει με τον Βάρκα. Ο Βάρκας, προφασιζόμενος αδιαθεσία, αρνήθηκε να συναντήσει την αντιπροσωπεία.[141] Αντί να συναντήσει τον Βάρκα, το Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου των σιγαροποιών κατέληξε την επομένη να συζητά με τον Διευθυντή της Αστυνομίας κύριο Πατρίκιο. Ο Πατρίκιος είχε καλέσει τους σιγαροποιούς για να τους υποδείξει «να μη εκτραπώσιν εις ταραχάς και λοιπά έκνομα διαβήματα, διότι εν τοιαύτη περιπτώσει θα αναγκασθή και η αστυνομία να λάβη κατ' αυτών ανάλογα μέτρα».[142]

Ο Βάρκας είχε αποφασίσει να ακολουθήσει μια στρατηγική αδιαλλαξίας απέναντι στους τσιγαράδες του. Η στρατηγική περιελάμβανε ελάχιστη συζήτηση με τους τσιγαράδες και τις αντιπροσωπείες τους, προκανονισμένη πρόσληψη απεργοσπαστών, προσπάθεια δημόσιας υπεράσπισης της θέσης του με προσχεδιασμένες συνεντεύξεις σε εφημερίδες, επίμονη άρνηση να προβεί σε υποχωρήσεις και διαρκή απεύθυνση προς το κράτος και την ένοπλη ισχύ επιβολής του νόμου. Όμως η αδιαλλαξία του δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως προϊόν του θυμικού. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ελάχιστους μήνες πριν ο Βάρκας και οι συνάδελφοί του είχαν ηττηθεί από μια απεργία των σιγαροποιών εντός μόλις δύο ημερών, όχι απλά υποχωρώντας σε κάποια αιτήματα, αλλά πολιτικά διασπασμένοι και έχοντας χάσει σε μεγάλο βαθμό τον έλεγχο των χώρων εργασίας. Οπότε η στρατηγική της αδιαλλαξίας αποτελεί περισσότερο ένδειξη του πόσο ανυπόφορη είχε καταστεί η θέση των καπνοβιομηχάνων και πόσο πολιτικά υπολογισμένη ήταν η αντίδρασή τους.

Πρέπει πάντως να μιλάμε για «στρατηγική», γιατί υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι ο Βάρκας δεν ήταν λιγότερο προετοιμασμένος από τους τσιγαράδες του για να αντιμετωπίσει

---

[139] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Ουδεμία Συνεννόησις», *Εμπρός,* 12 Μαΐου 1910.

[140] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τα Χθεσινά Διαβήματά των», *Εμπρός,* 11 Μαΐου 1910.

[141] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τα Χθεσινά Διαβήματά των», *Εμπρός,* 11 Μαΐου 1910.

[142] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Ουδεμία Συνεννόησις», *Εμπρός,* 12 Μαΐου 1910.

την κρίση. Γνωρίζουμε ότι η εισαγωγή της μηχανής προετοιμαζόταν από μήνες, τουλάχιστον από την επιτυχία της απεργίας του 1909, αν όχι από πολύ παλιότερα. Γνωρίζουμε επίσης ότι ο Βάρκας και οι ανηψιοί του διέθεταν μια συνειδητά τεχνοπολιτική αντίληψη για τις δυνατότητες και τη λειτουργία της μηχανής, ή για να το πούμε με τα δικά τους λόγια, συνειδητοποιούσαν με διαύγεια ότι η αιτία που τους ανάγκαζε να παρακολουθήσουν την «επιβεβλημένη πρόοδο» ήταν η απώλεια ελέγχου του χώρου εργασίας. Γνωρίζουμε τέλος ότι είχαν συζητήσει τα διδάγματα της απεργίας του 1909 με αρκετούς από τους συναδέλφους τους, οι οποίοι είχαν πειστεί να εισαγάγουν σιγαροποιητικές μηχανές, γεγονός που προφανώς καταδεικνύει την ύπαρξη άλλων καπνοβιομηχάνων οι οποίοι καθόλου δεν είχαν πειστεί ότι η σιγαροποιητική μηχανή και το πλεονέκτημα που θα προσέδιδε στον Βάρκα ήταν προς το συμφέρον τους (πιθανότατα δεν ήταν).[143]

Ο Βάρκας γνώριζε το είδος της μάχης που ξεκινούσε, γιατί το είχε παρακολουθήσει ξανά κατά τη διάρκεια της απεργίας του 1909. Ένα κομμάτι της μάχης θα διεξαγόταν ενάντια στους εργάτες του και ένα άλλο κομμάτι της ενάντια στον ανταγωνισμό. Ένα κομμάτι της θα διεξαγόταν εντός του χώρου εργασίας και ένα κομμάτι της θα διεξαγόταν στο επίπεδο του δημόσιου λόγου και της δυσφήμισης. Όπως είχε συμβεί και το 1909, η δυσφήμιση του Βάρκα και των προϊόντων του, σε συνδυασμό με το κλείσιμο των καταστημάτων του, θα λειτουργούσε προς όφελος εκείνων των ανταγωνιστών του που είχαν ήδη αποδείξει ότι ήταν περισσότερο διατεθειμένοι για συμβιβασμούς με τους τσιγαράδες. Πράγματι υπήρχαν τέτοιοι καπνοβιομήχανοι· μεταξύ της 12ης και τις 13ης του Μάη, οι εφημερίδες των Αθηνών πληροφόρησαν όλες μαζί τους αναγνώστες τους ότι «χθες την εσπέραν οι λοιποί ενταύθα καπνέμποροι έκλεισαν συμφωνίας με άπαντας τους απεργούς όπως αναλάβωσιν εργασίαν παρ' αυτοίς και ούτω το ζήτημα της εργασίας δια τούτους ελύθη ήδη. Κατόπιν τούτου ο κ. Βάρκας ετέθη υπό αποκλεισμώ μη έχων ουδένα εργάτην».[144]

Παρότι θυμίζει την περίπτωση του κυρίου Ντιουκ που τρεις δεκαετίες πριν είχε προσλάβει τους απεργούς Εβραίους σιγαροποιούς, αυτή η είδηση δεν είχε συνέχεια, οπότε θα πρέπει να την εκλάβουμε ως μια πρόχειρη προσπάθεια εκφοβισμού του Βάρκα από τη μεριά των τσιγαράδων και των φιλικά προσκείμενων καπνεμπόρων. Τις επόμενες ημέρες ο Βάρκας συνέχισε να ακολουθεί την αδιάλλακτη στρατηγική που περιγράψαμε παραπάνω. Στις 12 Μαΐου ο επιστάτης Βασίλης Μέξης κατέφθασε στο καπνεργοστάσιο της οδού Σωκράτους επικεφαλής των απεργοσπαστών που είχε προσλάβει ο Βάρκας. Με την άφιξή τους, οι

---

[143] Ενάμισι χρόνο μετά, ο Βάρκας επεξεργαζόταν μόνος του τόσο καπνό όσο όλοι οι υπόλοιποι επιχειρηματίες του καπνοκοπτηρίου μαζί. Σχετικά δες «Η Κίνησις του Καπνεργοστασίου Αθηνών», *Εμπρός,* 10 Οκτωβρίου 1911.

[144] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Ουδεμία Συνεννόησις», *Εμπρός,* 12 Μαΐου 1910. Η ίδια είδηση περιλαμβάνεται στο «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Συστάσεις της Αστυνομίας – Η Απεργία Έληξε», *Σκριπ,* 12 Μαΐου 1910.

«ανερχόμενοι εις χιλίους» εργάτες του καπνεργοστασίου που ακόμη δούλευαν, πιθανόν για λογαριασμό άλλων καπνεμπόρων, παράτησαν τις δουλειές τους και βγήκαν στον δρόμο «διαμαρτυρόμενοι». Η λέξη μάλλον αποτελεί ευφημισμό αφού «ο κ. Αστυνόμος ειδών τα πνεύματα των εργατών εξημμένα δεν επέτρεψε πράγματι εις τους νέους εργάτας του κυρίου Βάρκα να εργασθώσι». Ο Βάρκας και ο έτερος υποστηρικτής των μηχανών καπνέμπορος κ. Γιαννούτσος, άδραξαν την ευκαιρία για να επισκεφθούν τον πρωθυπουργό Στέφανο Δραγούμη. Η δήλωσή τους σύμφωνα με την οποία «αν η Πολιτεία δεν επαρκή (...), είνε ηναγκασμένοι οι ίδιοι να αμυνθούν δια παντός μέσου κατά παντός εκνόμου διαβήματος των απεργών», έθετε εν αμφιβόλω όχι μόνο το αξίωμα του Δραγούμη αλλά και το πολίτευμα εν γένει· παρόλ' αυτά, ο πρωθυπουργός «απήντησε ότι θα δώση τας αναγκαιούσας διαταγάς».[145] Όντως, στις 14 του Μάη, οι «νέοι εργάτες» του κυρίου Βάρκα εισήλθαν στο καπνεργοστάσιο και ξεκίνησαν να δουλεύουν υπό την προστασία αστυνομικής δύναμης.[146] Προφανώς ο Βάρκας, εργοδότης εκατόν πενήντα εργατών και καπνοβιομήχανος επί δεκαετίες, ούτε αδύναμος ήταν, ούτε δίχως προσβάσεις στην κρατική εξουσία.

Οι τσιγαράδες από τη μεριά τους συμπεριφέρονταν με χαρακτηριστική αυτοπεποίθηση. Έπειτα από σύσκεψη στις 16 του Μάη, συνέταξαν «είδος τελεσιγράφου» (φαίνεται πως η λέξη «αιτήματα» δεν ήταν ευρείας χρήσης το 1910) που υπέβαλαν στον Βάρκα, ενώ τις επόμενες ημέρες η απεργία τους εξελίχθηκε σε γενική απεργία των τσιγαράδων και των καπνεργατών της Αθήνας και του Πειραιά. Το «τελεσίγραφο» των καπνεργατών όπως εμφανίστηκε στην εφημερίδα *Σκριπ* είχε ως εξής:

> α. Απαγορεύεται εις τον κ. Βάρκαν, Λέρταν και Σ[ία] να χρησιμοποιήσουν επί οιαδήποτε προφάσι το μηχάνημα.
>
> β. Εάν έτερος τις καπνέμπορος προμηθευθή παρόμοιαν μηχανήν αναλαμβάνουν ούτοι να αντιδράσουν και να προβούν εις την καταστροφήν της.
>
> γ. Αι τιμαί της εσωτερικής καταναλώσεως σιγαρέττων ως προς την εργασίαν των σιγαροποιών να παραμείνουν οίαι είναι σήμερον επί μίαν πενταετίαν, αι δε τιμαί της εξωτερικής καταναλώσεως να κανονίζωνται υπό του συνδέσμου των σιγαροποιών.
>
> δ. Την εντός του μηνός αποπομπήν εκ της υπηρεσίας του Β. Μέξη, επιτηρητού των καπνών Βάρκα.
>
> ε. Το Συμβούλιον αυτών θα χορηγή εις το μέλλον τους αναγκαιούντας εργάτας.
>
> στ. Την αποπομπήν των ήδη προσληφθέντων εργατών.

---

[145] «Ταραχώδεις Σκηναί εις το Καπνοκοπτήριον – Χίλιοι Εργάται επί Ποδός – Τελεσίγραφον προς τον Βάρκαν», *Σκριπ,* 13 Μαΐου 1910.

[146] «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Σκριπ,* 15 Μαΐου 1910.

ζ. Την πληρωμήν 200 χιλιάδων δραχ. εν περιπτώσει καθ' ην ο κ. Βάρκας δεν ήθελεν τηρήσει έστω και ένα εκ των άνω όρων.[147]

Οι τσιγαράδες επέμεναν στην προσπάθεια πλήρους διαχείρισης του χώρου εργασίας που είχε περιγράψει ο Λέρτας στους *Καιρούς*. Σημείωναν τη δυνατότητά τους να σπάσουν τυχόν μηχανές που θα παρουσιάζονταν στο μέλλον, επεσήμαναν τις σχέσεις τους με τους ανταγωνιστές του Λέρτα, ζητούσαν την αποπομπή του επιστάτη Β. Μέξη. Τελικά αξίωναν να καθορίζουν οι ίδιοι, όχι μόνο το ποιος θα προσλαμβανόταν για να δουλέψει στην καπνοβιομηχανία Βάρκα, αλλά ακόμη και την τιμή πώλησης των τσιγάρων.[148]

Με άλλα λόγια το «τελεσίγραφο» διαπνεόταν από χαρακτηριστική αισιοδοξία, η οποία μάλιστα δεν είναι ανεξήγητη και δεν υπάρχει λόγος να υποθέσουμε πως είναι προσποιητή. Μια ματιά στη σχετική βιβλιογραφία δείχνει πως αυτού του είδους η αισιοδοξία χαρακτηρίζει και άλλες καταγεγραμμένες περιπτώσεις όπου ειδικευμένοι εργάτες αντιμετώπισαν την έλευση των μηχανών και την «αυτοματοποίηση» της δουλειάς τους.[149] Από την άλλη, όπως είδαμε παραπάνω, οι ισχυρισμοί του Βάρκα και των συγγενών του σύμφωνα με τους οποίους η μηχανή θα μπορούσε να αντικαταστήσει τους εργάτες αβίαστα και δίχως επιπτώσεις στην ποιότητα των τσιγάρων, δεν ήταν παρά ευσεβείς πόθοι. Μπορούμε να υποθέσουμε πως ένα τμήμα των σιγαροποιών δεν πίστευε ότι η μηχανή ήταν ικανή να τους αντικαταστήσει, οπότε δρούσε και σχεδίαζε αναλόγως.

Ο Βάρκας από τη μεριά του, προσπάθησε να διαπραγματευτεί δίχως να προβαίνει σε σημαντικές παραχωρήσεις. Επέμενε στην εγκατάσταση και χρήση της μηχανής, αν και μόνο «προς κατασκευήν σιγαροσωλήνων», πράγμα που αποδεικνύει ότι ο καταμερισμός της εργασίας περιελάμβανε τη διάκριση μεταξύ «μακαρονιστών», γεμιστών και «ψαλλιδιστών», όπως είχαμε υποθέσει. Επίσης δεχόταν να προσλαμβάνει τσιγαράδες από τους εγγεγραμμένους στο σωματείο, αλλά επέμενε στο δικαίωμά του να τους επιλέγει ο ίδιος. Κατά τα άλλα απέρριπτε όλα τα άλλα σημεία του «τελεσιγράφου», αρνούμενος έστω να απολύσει τους απεργοσπάστες.[150] Την επομένη, 17 Μαΐου, οι τσιγαράδες διαδήλωσαν από την Αθήνα στον Πειραιά και προσπάθησαν να σπάσουν τη σιγαροποιητική μηχανή.

---

[147] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τελεσίγραφον προς τον Βάρκαν», *Σκριπ,* 17 Μαΐου 1910. Το ίδιο «τελεσίγραφο» εμφανίστηκε και σε άλλες εφημερίδες με παραλλαγές. Η σημαντικότερη από τις διαφορές αφορούσε το σημείο «β» περί καταστροφής των μηχανών του ανταγωνισμού, το οποίο στην εφημερίδα *Εμπρός* εμφανιζόταν με διατύπωση ελαφρώς διαλλακτικότερη: «αναλαμβάνουν όπως μη εισαχθή σιγαροποιητική μηχανή εκ μέρους άλλων καπνεμπόρων των οποίων έχουν την συγκατάθεσιν». Σχετικά δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 17 Μαΐου 1910. Πάντως η παράξενη διατύπωση του σημείου γ. διατηρείται και στις δύο εφημερίδες.

[148] Η ερμηνεία του σημείου γ. είναι περισσότερο περίπλοκη και θα μας απασχολήσει παρακάτω.

[149] Είναι μια πηγή που θα μας απασχολήσει και παρακάτω: Irwin Yellowitz, «Skilled Workers and Mechanization: The Lasters in the 1890s», *Labor History,* Vol. 18, No. 2, 1977.

Σύμφωνα με τις εφημερίδες απέτυχαν παταγωδώς. Βέβαια η διαδήλωση που διέτρεξε την οδό Πειραιώς κατευθυνόμενη από την Αθήνα στον Πειραιά πρέπει να ήταν αρκούντως εντυπωσιακή, αφού συμμετείχαν περίπου πεντακόσιοι τσιγαράδες. Όμως, αυτοί οι πεντακόσιοι τσιγαράδες συνοδεύονταν «υπό εκατό ανδρών [της αστυνομίας] εφίππων και πεζών» υπό τις διαταγές του μοίραρχου κ. Βαλταδώρου και του ανθυπομοίραρχου κ. Καργάκου. Σε αυτούς τους εκατό αστυνομικούς θα πρέπει να προστεθεί η «αρκετή δύναμη πεζών και εφίππων χωροφυλάκων» που περίμενε «παρά τον σιδηροδρομικόν σταθμόν» του Πειραιά υπό τις διαταγές του μοίραρχου Κόνδη. Επίσης οι «εξήκοντα άνδρες» που «διενεμήθησαν εντός των διαφόρων διαμερισμάτων του καπνοκοπτηρίου» και τελικά «όλοι οι διαθέσιμοι άνδρες της αστυνομίας [που] παρέμειναν μέχρι της μεσημβρίας εν επιφυλακεί».[151]

Με άλλα λόγια η κρατική απόκριση στην απεργία των τσιγαράδων περιελάμβανε αστυνομική κατάληψη του χώρου εργασίας, ένοπλη συνοδεία και τελικά περικύκλωση της διαδήλωσης, αστυνομικό συντονισμό μεταξύ Αθήνας και Πειραιά (πιθανότατα μέσω τηλεφώνου) και γενικώς κινητοποίηση του συνόλου των αστυνομικών δυνάμεων. Σήμερα θα λέγαμε ότι στην πρωτεύουσα είχε κηρυχθεί στρατιωτικός νόμος. Οι εφημερίδες αντιθέτως, αντιμετώπισαν τα συμβάντα με χαρακτηριστική ελαφρότητα:

> -Για πού παρακαλώ; διέκοψε την κάπως επιφυλακτικήν πορείαν των, άμα αντελήφθησαν την φρουράν ο κ. Κόνδης αυστηρώς.
> - Κάνουμε συλαλλητήριον, ως ελεύθεροι συνταγματικοί πολίται.
> - Τότε να πάτε στην Αθήνα, που είνε η κυβέρνησις, εδώ δεν έχετε καμία δουλειά.
> - Και αν δεν πάμε! φωνάζει κάποιος θρασύς.
> Ο κ. Κόνδης τον ραπίζει και διατάσσει αμέσως:
> -Εφ' όπλου λόγχην!
> Ταυτοχρόνως δε στρεφόμενος προς τους απεργούς:
> - Ή διαλύεσθε αμέσως ή σας συλλαμβάνω όλους!
> Οι σιγαροποιοί βλέποντες ότι αγριεύει ο κ. Κόνδης, ο αείποτε μειλίχιος κρίνουν φρόνιμο να απέλθουν στρατηγικώς.
> ΚΑΤΑ ΠΟΔΙ
> Και τρέπονται προς την ακτήν των Αλών, όπου και το μηχάνημα.
> Αλλά και εκεί ευρίσκουν φρουράν, ενώ όπισθέν των βλέπουν τον αμείλικτον μοίραρχον, συνόφρυν και απειλητικόν. Εκείθεν κατευθύνονται προς το Δημοτικόν Θέατρον, διαμαρτυρόμενοι διαρκώς δια την... μεροληπτικήν στάσιν της αστυνομίας.

---

[150] «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 17 Μαΐου 1910.

[151] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Σκηναί εις τον Πειραιά», *Εμπρός,* 18 Μαΐου 1910.

> Αλλά και εκεί ακόμη τους παρακολουθεί η αστυνομία και οι έφιπποι χωροφύλακες. Τοιουτοτρόπως απελπισθέντες αναγκάζονται να επανέλθουν εις τα ίδια άπρακτοι.[152]

Κι έτσι, με ένα «ράπισμα» κι ένα σμίξιμο των φρυδιών του αείποτε μειλίχιου μοιράρχου Κόνδη, με μια ευτράπελη περιπλάνηση στους δρόμους του Πειραιά βγαλμένη από κωμωδία του βωβού κινηματογράφου, η δημοσιογραφική κάλυψη της διαδήλωσης των απεργών τσιγαράδων λαμβάνει τέλος. Υπάρχει βέβαια και ένας λιγότερο ελαφρύς τρόπος ανάγνωσης της ίδιας περιγραφής. Γιατί εδώ, με αυτή την ιλαρή διάθεση, σημειώνεται το πραγματικό ζήτημα, δηλαδή η άρνηση των απεργών να δεχθούν την κρατική μεσολάβηση και να συνεχίσουν τα «αιτήματα» προς την κυβέρνηση και τον κύριο Βάρκα. Η υπόνοια ότι δεν είναι «ελεύθεροι συνταγματικοί πολίται», αλλά εργάτες. Και ότι αντίθετα με τους «ελεύθερους συνταγματικούς πολίτες» που είχαν συμμετάσχει στην «επανάσταση» του Γουδιού λίγους μήνες πριν, οι εργάτες αντιμετωπίζονται με εφ' όπλου λόγχη. Τα υπονοούμενα του δημοσιογράφου που έχει στήσει τους διαλόγους είναι σαφή: «Και τι γίνεται αν δεν πάμε στην Αθήνα;» ρωτάει ο απεργός. Η απάντηση είναι οι λόγχες, οπότε το αστείο διαθέτει εναν πυρήνα ιδιαζόντως σοβαρό.

Το πιο πιθανό είναι ότι η διαδήλωση των τσιγαράδων προς τον Πειραιά είχε στόχο να σπάσει τις μηχανές και δέχτηκε «αδικαιολόγητον επίθεσιν από την αστυνομία», όπως οι ίδιοι κατήγγειλαν αργότερα.[153] Ανεξαρτήτως όμως του κατά πόσο υπήρξε αστυνομική επίθεση εναντίον της διαδήλωσης, το γεγονός είναι ότι την ίδια ημέρα συνεκλήθη έκτακτο υπουργικό συμβούλιο που παραχώρησε έκτακτες εξουσίες στον Διοικητή της αστυνομίας. Πιο συγκεκριμένα, στον διοικητή της αστυνομίας χορηγήθηκε «άδεια να ενισχύση την δύναμιν της αστυνομίας αν παραστή ανάγκη δια στρατιωτών, διαταχθέντων προς τούτο των σωμάτων».[154]

Ο αποκλεισμός του καπνεργοστασίου και η αστυνομική φρούρηση του κέντρου της Αθήνας συνεχίστηκε τις επόμενες ημέρες. Η σιγαροποιητική μηχανή μεταφέρθηκε από τον Πειραιά την επομένη, 18 Μαΐου, «υπό... τιμητικήν συνοδείαν (...) εξ αγήματος πεζοναυτών, δύο ενωμοτιών εφίππων χωροφυλάκων και της εφίππου περιπόλου του Πειραιώς υπό τον γραμματέα της αστυνομίας κ. Διοσκουρίδην (...) και τριών εισέτι διοικούμενων παρά του

---

[152] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Σκηναί εις τον Πειραιά», *Εμπρός,* 18 Μαΐου 1910. Τα ίδια γεγονότα περιγράφονται στο *Σκριπ* δίχως τον ψυχαγωγικό και διδακτικό διάλογο· «Αι Χθεσιναί Ταραχαί των Σιγαροποιών – Καταστροφή Μηχανήματος», *Σκριπ,* 18 Μαΐου 1910.

[153] «Αι Χθεσιναί Ταραχαί των Σιγαροποιών – Καταστροφή Μηχανήματος», *Σκριπ,* 18 Μαΐου 1910.

[154] «Αι Χθεσιναί Ταραχαί των Σιγαροποιών – Καταστροφή Μηχανήματος», *Σκριπ,* 18 Μαΐου 1910.

υπομοιράρχου κ. Δημητρίου».[155] Την επομένη, ολόκληρο το 1ο Σύνταγμα Πεζικού τέθηκε σε επιφυλακή εν τω μέσω φημών περί επίθεσης των απεργών στο καπνεργοστάσιο.[156]

Οι διάσπαρτοι ξυλοδαρμοί και αποδοκιμασίες εναντίον συνεταίρων του Βάρκα, «υπαλλήλων» και απεργοσπαστών συνεχίστηκαν τουλάχιστον μέχρι τον Ιούλη, τόσο γύρω από το καπνεργοστάσιο όσο και στο ευρύτερο κέντρο της Αθήνας.[157] Το ίδιο και η αστυνομική και στρατιωτική κινητοποίηση.[158] Ενόσω οι απεργοί τσιγαράδες αναζητούσαν ή συναντούσαν τυχαία απεργοσπάστες και ασκούσαν βία, η ηγεσία του Συνδέσμου των τσιγαράδων είχε να αντιμετωπίσει πιεστικότερα προβλήματα. Ήδη από την ημέρα της διαδήλωσης, ο ανακριτής κ. Δαμιανός είχε ξεκινήσει ανακρίσεις «κληθέντων εις ανάκρισιν πολλών εκ των απεργών» και είχε προβεί στη σύλληψη ορισμένων «εργολάβων σιγαροποιών (...) διότι εκακοποίησαν προ ημερών τον συνεταίρον του κ. Βάρκα Λέρταν».[159] Οι κατηγορούμενοι, μεταξύ των οποίων βρισκόταν τρία μέλη του Συνδέσμου των Σιγαροποιών, προφυλακίστηκαν στις 13 Ιουνίου.[160] Στις 30 του Αυγούστου δεκαπέντε από τους κατηγορούμενους παραπέμφθηκαν στο πλημμελειοδικείο και τρεις στο κακουργιοδικείο.[161] Όσο για τον Βάρκα, αυτός φαίνεται ότι στους μήνες που ακολούθησαν αγόρασε και δεύτερη σιγαροποιητική μηχανή. Ενάμισι χρόνο μετά από την απεργία, βρίσκουμε την εταιρεία του να επεξεργάζεται τόσο καπνό όσο όλες οι υπόλοιπες εταιρείες του καπνοκοπτηρίου μαζί.[162]

Στα παρακάτω θα συνεχίσουμε να ασχολούμαστε με την ιστορία των εξαφανισμένων σήμερα τσιγαράδων. Ταυτόχρονα όμως, θα δώσουμε βάρος στα συμπεράσματα που μπορεί να εξαχθούν σχετικά με την ελληνική ιστοριογραφία.

---

[155] «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 19 Μαΐου 1910.

[156] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Έκτακτα Μέτρα των Αρχών», *Σκριπ,* 20 μαΐου 1910.

[157] Η τελευταία επίθεση εναντίον απεργοσπαστών που εντοπίσαμε έχει ημερομηνία 2 Ιουλίου. Σχετικά δες «Τραυματισμοί και Δυστυχήματα», *Εμπρός,* 2 Ιουλίου 1910.

[158] Οι απεργοσπάστες συνοδεύονταν στο καπνεργστάσιο από στρατιώτες τουλάχιστον μέχρι τις 29 Μαΐου. Τότε, κατά τη διάρκεια συμπλοκής μεταξύ απεργών και απεργοσπαστών «ετραυματίσθη κάποιος στρατιώτης του Μηχανικού εις την δεξιάν χείραν δια μάχαιρας υπό τινών των επιτεθέντων εργατών»· σχετικά δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Τραυματισμός Στρατιώτου», *Σκριπ,* 29 Μαΐου 1910. Η αστυνομική φρούρηση του καπνεργοστασίου συνεχιζόταν μέχρι τα μέσα του Ιούνη: «φρουρούν δε τριπλοσκοποί με εφ' όπλου λόγχην εις τας εξωτερικάς γωνίας την είσοδον τούτου, έτεροι δε εντός αυτού». Σχετικά δες «Αι Σκηναί το Καπνοκοπτηρίου», *Εμπρός,* 14 Ιουνίου 1910.

[159] «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 19 Μαΐου 1910.

[160] «Αι Σκηναί του Καπνοκοπτηρίου», *Εμπρός,* 14 Ιουνίου 1910.

[161] «Το Βούλευμα δια τους Σιγαροποιούς», *Εμπρός,* 30 Αυγούστου 1910.

[162] «Η Κίνησις του Καπνεργοστασίου Αθηνών», *Εμπρός,* 10 Οκτωβρίου 1911.

5.4. Η σημασία των «τεχνικώς μορφωμένων» εργατών και η ελληνική περίπτωση

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αυτής της εργασίας, εντοπίσαμε και περιγράψαμε έναν από τους βασικούς άξονες γύρω από τους οποίους περιστρέφεται η ελληνική ιστοριογραφία που γράφτηκε από το 1925 και μετά. Χρησιμοποιώντας μία από τις επιτυχημένες εκφράσεις του Ξενοφώντα Ζολώτα, ονομάσαμε αυτόν τον άξονα «η διαρκής κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας». Όπως είδαμε ακολούθως, η «έλλειψη τεχνικώς μορφωμένων εργατών» ουδέποτε έλλειψε από τα αίτια της «κακοδαιμονίας» της ελληνικής βιομηχανίας, είτε πρόκειται για τα εμβληματικά μεσοπολεμικά έργα των Ζολώτα και Χαριτάκη, είτε πρόκειται για τα επίσης καθοριστικά ιστορικά βιβλία που γράφτηκαν από το 1975 και μετά.

Μάλιστα, η «έλλειψη τεχνικώς μορφωμένων εργατών» διαθέτει μια διπλή όψη. Από τη μια παρουσιάζεται ως η προφανής συνέπεια της αγροτικής προέλευσης του ελληνικού εργατικού δυναμικού: εφόσον επρόκειτο στην ουσία περί αγροτών, πώς να τους χρησιμοποιήσει η ελληνική βιομηχανία; Από την άλλη, η ίδια «έλλειψις τεχνικών γνώσεων», μεταφράζεται αργότερα σε «στενότητα της ελληνικής αγοράς εργασίας» με ανάλογες συνέπειες στους ρυθμούς της ελληνικής εκβιομηχάνισης. Η έλλειψη «τεχνικά μορφωμένων εργατών» είναι συνέπεια της καθυστερημένης εκβιομηχάνισης και κατόπιν αιτία της. Είναι το βασικό μοτίβο της ιστορίας της βιομηχανίας έως το 1940.

Όμως τι ακριβώς είναι ένας «τεχνικώς μορφωμένος εργάτης»; Ή ακόμη καλύτερα, τι ήταν ένας «τεχνικά μορφωμένος εργάτης» στην Ελλάδα και τον κόσμο του γυρίσματος του αιώνα; Τα όσα προηγήθηκαν ήταν μια σχινοτενής ενασχόληση με ένα εξαφανισμένο σήμερα επάγγελμα (τους τσιγαράδες) και τις μηχανές που επιστρατεύθηκαν εναντίον του στο γύρισμα του αιώνα. Ξεκίνησε από τις πηγές που αφορούσαν το εξωτερικό και κατέληξε στις πολύ φτωχότερες πηγές που αφορούν την Ελλάδα. Κινήθηκε όσο ήταν δυνατόν στο εσωτερικό του χώρου εργασίας, στις συγκεκριμένες διαδικασίες και τα συγκεκριμένα εργαλεία και μηχανές της παραγωγής. Προσπάθησε να περιγράψει εργασιακές διαδικασίες, να εντοπίσει τεχνοπολιτικές μεθόδους ελέγχου, τόσο από τη μεριά των εργατών όσο και από τη μεριά της εργοδοσίας.

Ένα πρώτο σημαντικό συμπέρασμα μπορεί ήδη να εξαχθεί: όπως και τα αυτοκίηντα του κεφαλαίου 2, οι τσιγαράδες της Αθήνας δεν αποτελούσαν τμήμα της παγκοίνως γνωστής «ελληνικής ιδιαιτερότητας». Ακολουθούσαν παρόμοιες εργασιακές διαδικασίες με τους υπόλοιπους εργάτες του πλανήτη που εργάζονταν στην κατασκευή χειροποίητων τσιγάρων: οι «σωλήνες»/«μακαρόνια», το γέμισμα, τα παιδιά στο ψαλίδισμα. Μάλιστα εξήγαγαν τις δεξιότητές τους στο εξωτερικό και υπήρξαν από τις βασικές αιτίες της επιτυχημένης εξάπλωσης των ελληνικής ιδιοκτησίας βιομηχανιών κατασκευής τσιγάρων έως το 1900. Και

ήταν «τεχνικώς μορφωμένοι» με όποια έννοια είχε η συγκεκριμένη έκφραση στην εποχή τους. «Τεχνικώς μορφωμένοι» αποκαλούνταν και στο απόσπασμα της εφημερίδας *Ερμής* με το οποίο ξεκινήσαμε το κεφάλαιο· είναι άλλωστε αυτό το «τεχνικώς μορφωμένοι» του *Ερμή* που από την πρώτη στιγμή προσέλκυσε το ενδιαφέρον μας στο ζήτημα των τσιγαράδων.

Και πάλι όμως, έπειτα από όλα αυτά, πρέπει να ξαναρωτήσουμε: τι ακριβώς ήταν ένας «τεχνικώς μορφωμένος» εργάτης στην Ελλάδα και τον κόσμο μεταξύ του 1890 και του 1910; Ποια ήταν η ακριβής έννοια του φαινομενικά μόνο απλού επιρρήματος «τεχνικώς»; Ποια ήταν δηλαδή η σχέση του «τεχνικώς μορφωμένου εργάτη» με την τεχνική; Και πώς χρησιμοποιούσε αυτή την σχέση του με την τεχνική για τους σκοπούς του;

Στο τρίτο κεφάλαιο μιλήσαμε εκτενώς για τους «τεχνικώς μορφωμένους εργάτες» περιηγούμενοι στη ζωή και το έργο του Φρέντερικ Τέιλορ. Ως επί το πλείστον επρόκειτο για μηχανουργούς. Αλλά η διεθνής βιβλιογραφία έχει να προσφέρει επιπλέον παραδείγματα «τεχνικώς μορφωμένων εργατών» που μεταξύ του 1890 και του 1910 ήρθαν αντιμέτωποι με την εκμηχάνιση της εργασίας τους. Οι ομοιότητες με την περίπτωση των Ελληνων τσιγαράδων είναι σημαντικές. Για παράδειγμα, ο Έρβιν Γιέλοβιτς [Irwin Yellowitz] που παρακολούθησε την προσπάθεια εισαγωγής αυτόματων μηχανών στις βιοτεχνίες παπουτσιών των ΗΠΑ κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1890, κατέγραψε τους ίδιους «φανταστικούς ισχυρισμούς» των εργοδοτών σχετικά με τις δυνατότητες των νέων μηχανών. Επίσης κατέγραψε την αδυναμία αυτών των ισχυρισμών να πείσουν τους ειδικευμένους εργάτες ότι όντως οι μηχανές μπορούσαν να τους αντικαταστήσουν. Μάλιστα οι ειδικευμένοι παπουτσήδες αποδεικνύονταν τόσο περισσότερο δύσπιστοι προς τις ικανότητες των μηχανών, όσο περισσότερο σφιχτά οργανωμένοι ήταν. Οι αναλογίες μεταξύ των παπουτσήδων του Γιέλοβιτς και των Ελλήνων τσιγαράδων δεν σταματούν εδώ. Επίσης βρίσκουμε την ιδέα σήμανσης των μηχανοποίητων παπουτσιών με ειδικό σήμα ώστε να ξεχωρίζουν από τα χειροποίητα, την ακλόνητη πεποίθηση των παπουτσήδων ότι το κοινό θα προτιμήσει τα χειροποίητα παπούτσια, την αρχική αδυναμία της μηχανής να συναγωνιστεί το ανθρώπινο χέρι, η οποία συνεχίστηκε για δεκαετίες. Από την άλλη βρίσκουμε και την μοναδική αλλά σημαντική διαφορά: οι βιομηχανικοί παπουτσήδες του Γιέλοβιτς δεν προχώρησαν σε απεργία, δεν προσπάθησαν να σπάσουν τις μηχανές, δεν χτυπήθηκαν από την αστυνομία και δεν πήγαν φυλακή. Αντιθέτως, τα σωματεία τους μπήκαν σε διαπραγματεύσεις δίχως η δουλειά να σταματήσει, προσπαθώντας – και καταφέρνοντας – να διαφυλάξουν το προνόμιο της πρόσληψης αποκλειστικά ανθρώπων του σωματείου.[163]

Θα πρέπει τώρα να ασχοληθούμε με αυτές τις ομοιότητες και διαφορές. Δηλαδή με το είδος του ελέγχου που ασκούσαν οι τσιγαράδες στον χώρο εργασίας, με το είδος της

[163] Irwin Yellowitz, «Skilled Workers and Mechanization…», όπ. πριν (υπ. 149), passim.

πολιτικής τους οργάνωσης και με την παρέμβαση του ελληνικού κράτους στο «εργατικό ζήτημα». Όπως θα δούμε, υπάρχουν γενικότερα συμπεράσματα να εξαχθούν.

5.4.1. Οι αμοιβές και η οργάνωση εντός του χώρου εργασίας

Το ζήτημα των αμοιβών και της σχέσης τους με την παραγωγικότητα περιλαμβάνεται στις εκκρεμότητες που άφησε η προηγούμενη αφήγηση. Το βέβαιο είναι ότι οι εργάτες που εργάζονταν στις αίθουσες σιγαροποιίας, είτε αυτές βρίσκονταν στη Βόρειο Καρολίνα, είτε στην Αθήνα, πληρώνονταν με το κομμάτι. Δεν ήταν λίγες άλλωστε οι φορές κατά τη διάρκεια της αφήγησής μας όπου αναφέρθηκε ο αριθμός των τσιγάρων που αναμενόταν να κατασκευάσει ένας τσιγαράς ή μία τσιγαρού σε μία ημέρα. Το νούμερο που εμφανίστηκε ξανά και ξανά ήταν δύο με δυόμισι χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα, από την περιγραφή του βιομήχανου Καθαρόπουλου για την Αίγυπτο μέχρι την περιγραφή της εργάτριας Λώρα Κοξ για την Βόρεια Καρολίνα. Με την πρώτη ματιά, θα έλεγε κανείς πως η ημερήσια παραγωγή των τσιγαράδων ήταν ένα είδος φυσικού ορίου: ο μέγιστος ρυθμός εργασίας που μπορούσε να φτάσει ένας ειδικευμένος τσιγαράς, προσδιορισμένος αποκλειστικά από την υλική διάταξη της οργάνωσης της εργασίας, από τα φυσικά χαρακτηριστικά του χεριού, του καπνού και του ανθρώπινου νευρικού συστήματος, συνεπώς κοινός από τόπο σε τόπο.

Με αυτόν ακριβώς τον τρόπο ερμηνεύει τον μισθό με το κομμάτι ένα τμήμα της ελληνικής ιστοριογραφίας. Ο Πέτρος Πιζάνιας για παράδειγμα, θεωρεί πως ο μισθός με το κομμάτι «αφήνει τον εργαζόμενο ακάλυπτο από τα ευεργετήματα της κοινωνικής ασφάλισης». Επίσης ότι τον «απομακρύνει από την όποια συλλογικότητα δημιουργείται στον χώρο εργασίας». Το σημαντικότερο όμως είναι ότι ο μισθός με το κομμάτι εξαρτά την αμοιβή της εργασίας μόνο από τη χρήση του χρόνου που κάνει ο εργαζόμενος από τη μεριά του, συνεπώς «ο εργαζόμενος δεν μπορεί να ελπίζει σε κάποια συλλογική δράση για την αύξηση της αμοιβής του ή την αλλαγή των συνθηκών εργασίας».[164] Η Λήδα Παπαστεφανάκη υιοθετεί μια παρόμοια αντίληψη για τον μισθό με το κομμάτι, ακολουθώντας τη γνώμη του Μαρξ, ο οποίος «υποστήριξε ότι η κατ' αποκοπήν αμοιβή είναι η πιο συμφέρουσα και η πιο κατάλληλη για τον καπιταλισμό μορφή αμοιβής». Σύμφωνα με την Παπαστεφανάκη, «η δουλειά με το κομμάτι, βασιζόμενη στην ιδρυτική αρχή της μέγιστης δυνατής εργασίας, τείνει να επιμηκύνει την εργάσιμη ημέρα και να αυξάνει την απόδοση της εργασίας, ενώ αποτελεί ένα αυτόματο τέχνασμα για τη μείωση των ημερομισθίων σε περιόδους ύφεσης, καθώς και μια πρόσφορη μέθοδο για να περιοριστεί το κόστος εργασίας και να μην αυξηθούν τα μεροκάματα περισσότερο από όσο θεωρείται επιθυμητό». Από τη μεριά της πειθαρχίας στο εσωτερικό των χώρων εργασίας, ο μισθός με το κομμάτι μειώνει «την ανάγκη

[164] Πέτρος Πιζάνιας, *Οι Φτωχοί των Πόλεων: Η τεχνογνωσία της Επιβίωσης στην Ελλάδα το Μεσοπόλεμο,* Θεμέλιο, 1993, σελ. 32.

επιστασίας», «δημιουργεί στους εργάτες και τις εργάτριες ένα κίνητρο να εντείνουν την εργασία τους (...) αναπτύσσει την εργατική ατομικότητα και μια αίσθηση ελευθερίας (...) διασπά τη συλλογικότητα στον χώρο εργασίας και ωθεί τους εργαζόμενους σε ανταγωνισμό μεταξύ τους».[165] Εδώ τα πράγματα είναι σαφή: όταν οι εργάτες αμοίβονται με το κομμάτι, τείνουν να εργάζονται με τους μέγιστους φυσικά εφικτούς ρυθμούς εργασίας άρα και να λαμβάνουν τις μέγιστες εφικτές ατομικές αμοιβές, με συντριπτικές επιπτώσεις για τους ίδιους.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς σύμφωνα με τους οποίους η δουλειά με το κομμάτι καθιστά απέλπιδα κάθε συλλογική δράση για αύξηση του μισθού ή αλλαγή των συνθηκών εργασίας, η απεργία των τσιγαράδων που το 1909 ζήτησε αύξηση και την πέτυχε εντός δύο ημερών, λέει την ακριβώς αντίθετη ιστορία. Ήδη όμως ο προσεκτικός αναγνώστης θα έχει διαισθανθεί ότι αυτού του είδους η «φυσική» αντίληψη σχετικά με τον μισθό με το κομμάτι αποδεικνύεται με περισσότερους του ενός τρόπους ανεπαρκής για να εξηγήσει τα λεγόμενα στις ιστορικές πηγές. Η αφήγηση της αμερικανίδας εργάτριας Λώρα Κοξ είναι ενδεικτική. Στην καπνοβιομηχανία Ντιουκ, μετά την πρόσληψη ντόπιων γυναικών, «η σωστή δουλειά μιας ημέρας [a good day's work] θεωρούνταν η παραγωγή δύο χιλιάδων τσιγάρων την ημέρα και χρειάζονταν περίπου δύο πάουντς και τρεις ουγγιές καπνού για κάθε χίλια τσιγάρα, οπότε, όπως καταλαβαίνετε, ο καθένας δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει παρά τέσσερα πάουντς καπνού την ημέρα κατά μέσο όρο».[166]

Οι δύο χιλιάδες τσιγάρων δεν περιγράφονται εδώ ως κάποιο φυσικό όριο της ανθρώπινης παραγωγικότητας, αλλά ως «η σωστή δουλειά μιας μέρας». Όπως είδαμε στο τρίτο κεφάλαιο, ο όρος «η σωστή δουλειά μιας μέρας» [a fair day's work] στις ΗΠΑ της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης δεν περιέγραφε ένα ανώτατο όριο, αλλά μια κοινή συμφωνία ανώτατης παραγωγικότητας. Γι' αυτό και χρησιμοποιείται η παράδοξη έκφραση «ο καθένας δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει παρά τέσσερα πάουντς», υπονοώντας ότι ενδεχομένως, υπό συγκεκριμένες περιστάσεις, κάποιοι θα ήθελαν να χρησιμοποιήσουν και παραπάνω, συνεπώς να αμοιφθούν περισσότερο, αλλά δεν μπορούσαν. Παρακάτω στην ίδια αφήγηση, μαθαίνουμε ότι «όσο δουλεύαμε εκεί, ήμασταν ελεύθερες να αφήσουμε τη δουλειά οποιαδήποτε ώρα της ημέρας και να μην επιστρέψουμε μέχρι την επόμενη, ή ίσως για αρκετές ημέρες. Φυσικά, ο χαμένος χρόνος αφαιρούνταν, αλλά όταν [η εργάτρια] επέστρεφε,

---

[165] Λήδα Παπαστεφανάκη, *Εργασία, Τεχνολογία και Φύλο στην Ελληνική Βιομηχανία: Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009, σελ. 252, 413.

[166] Το πρωτότυπο αγγλικό κείμενο παρατέθηκε παραπάνω (υπ. 65): «A good day's work was considered to be the production of about 2,000 cigarettes, and it took about two pounds and three ounces of tobacco for every thousand cigarettes, so you see one person could not work out but about an average of four pounds a day».

ξεκινούσε πάλι να δουλεύει στο τραπέζι της με μια νέα προμήθεια καπνού. Μπορούσες να πάς όπου ήθελες, όποια ώρα ήθελες και να μείνεις όσο ήθελες (...)».

Αυτό που περιγράφεται εδώ δεν είναι η εικόνα ενός πειθαρχημένου χώρου εργασίας όπου όλα είναι μετρημένα με ακρίβεια, αλλά ενός χώρου εργασίας που λειτουργεί στη βάση άρρητων συμφωνιών· η πειθαρχία συντηρείται αποκλειστικά μέσω της σύνδεσης του όγκου παραγωγής με τις αμοιβές: όποιος εκτελέσει τη σωστή δουλειά μιας ημέρας (τα δύο χιλιάδες τσιγάρα), θα αμοιφθεί με το αντίστοιχο ημερομίσθιο και τελικά όλοι παράγουν τον ίδιο αριθμό τσιγάρων και πληρώνονται με το ίδιο ημερομίσθιο. Στην ίδια βιομηχανία, όταν οι εβραίοι τσιγαράδες του Ντιουκ προσπάθησαν να οργανωθούν σε σωματείο τιμωρήθηκαν, όχι με μείωση της αμοιβής με το κομμάτι, αλλά με μείωση του επιτρεπόμενου αριθμού παραγόμενων κομματιών από δύο χιλιάδες σε χίλια, γεγονός που μας δίνει να καταλάβουμε ότι ο τρόπος οργάνωσης των αμοιβών περιστρεφόταν γύρω από ένα ανώτατο επιτρεπόμενο όριο παραγωγής.[167] Με όμοιο τρόπο μπορεί να εξηγηθεί η μείωση των ωρών εργασίας στον Βόλο το 1905 και η κινητοποίηση των τσιγαράδων του Βόλου ενάντια στη μείωση των ωρών εργασίας που αναφέρθηκε παραπάνω.[168] Το ίδιο άνω όριο της παραγωγής συναντάμε και στην αμερικανική βιομηχανία παπουτσιών που περιγράφει ο Γιέλοβιτς. Εκεί «τα σωματεία και πολλές φορές και οι ανοργάνωτοι εργάτες διέθεταν πλήρη κατανόηση της ποσότητας εργασίας που έπρεπε να αναμένεται ανά ημέρα. Αυτές οι ποσότητες κάποιες φορές συμπεριλαμβάνονταν στις συμφωνίες, πολλές φορές όμως τηρούνταν άτυπα, δίχως αυτό να τις καθιστά λιγότερο αποτελεσματικές».[169] Τέλος, η ύπαρξη και επιβολή από τους εργάτες αυτού του ανώτατου όριου της παραγωγής, της «νόρμας» ή «ταρίφας», επισημαίνεται και από τον Ντέιβιντ Μοντγκόμερι, αποτελεί μάλιστα τον ακρογωνιαίο λίθο της «λειτουργικής αυτονομίας των μαστόρων» στις ΗΠΑ του 19ου αιώνα. Σύμφωνα με τον Μοντγκόμερι, η «ταρίφα» επικρατούσε σε μεγάλο τμήμα των κλάδων κατεργασίας μετάλλου των ΗΠΑ στο γύρισμα του αιώνα.[170] Είναι η ίδια συλλογική πρακτική που ο Τέιλορ ονόμαζε «λούφα» ή «συστηματικό χασομέρι» [systematic soldiering], όπως είδαμε στο τρίτο κεφάλαιο.

---

[167] B. W. W. Roberts & Richard F. Knapp, «Paving the Way for the Tobacco Trust...», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 274.

[168] «Παράπονα των Σιγαροποιών του Βόλου», *Εμπρός,* 12 Νοεμβρίου 1905.

[169] Σχετικά δες Irwin Yellowitz, «Skilled Workers and Mechanization…», όπ. πριν (υπ. 149), σελ. 208.

[170] David Montgomery, *Worker's Control in America: Studies in the History of Work, Technology and Labor Struggles*, Cambridge University Press, 1979, σελ. 9-31. Ακριβώς στην ίδια διαπίστωση προβαίνει η Πατρίσια Κούπερ [Patricia Cooper] σχετικά με την εργασία των γυναικών τυλιχτών πούρων στις ΗΠΑ που «έθεταν άτυπα όρια στον όγκο του παραγόμενου προϊόντος» και «χρησιμοποιούσαν τον μισθό με το κομμάτι ώστε να κανονίσουν τις ώρες εργασίας τους, έστω και αν αυτό σήμαινε μικρότερες αμοιβές»· σχετικά δες Patricia Cooper, «'What this Country Needs…'», όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 789.

Θα πρέπει εδώ να υπενθυμίσουμε και μια προηγούμενη διαπίστωσή μας σχετικά με την οργάνωση της εργασίας στη «μανιφακτούρα». Συγκεκριμένα ότι σε αυτόν τον τρόπο οργάνωσης της εργασίας, ήταν εξαιρετικά δύσκολο να ακολουθηθούν ατομικοί ρυθμοί εργασίας, αφού «η παροχή μιας συγκεκριμένης ποσότητας του προϊόντος [που μετακινείται από ένα στάδιο της διαδικασίας σε επόμενο] σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αποτελεί τεχνικό νόμο της ίδιας της παραγωγικής διαδικασίας».[171] Όπως επισημάναμε σχολιάζοντας την περιγραφή του Καθαρόπουλου για το οικογενειακό εργοστάσιο, οι «τέσσερις με πέντε» «μακαρονιστές» έπρεπε (ο «τεχνικός νόμος») να είναι ικανοί να κατασκευάζουν ακριβώς τον αριθμό «σωλήνων» που γέμιζαν οι εικοσι πέντε γεμιστές στο ίδιο χρονικό διάστημα. Δηλαδή ο θρίαμβος ακρίβειας των δυόμισι χιλιάδων τσιγάρων ανά ημέρα και ανά εργάτη, προέκυπτε ως επίτευγμα συλλογικού συντονισμού και όχι ως άθροισμα ατομικών προσπαθειών. Οπότε και αντιστρόφως, «η ποσότητα εργασίας που έπρεπε να αναμένεται ανά ημέρα» εφόσον είχε συμφωνηθεί και συμπεριληφθεί στα ήθη του χώρου εργασίας, ήταν και τεχνικά δύσκολο να υπερκεραστεί από μεμωνομένους εργάτες που ενδεχομένως αποφάσιζαν να ξεφύγουν από τη νόρμα προκειμένου να αποκομίσουν ατομικά οφέλη. Αυτή η εξατομίκευση του όγκου του παραγόμενου προϊόντος ήταν το βασικό όφελος της ενοποίησης των σταδίων της εργασιακής διαδικασίας που εντοπίσαμε κατά την είσοδο των γυναικών εργατριών στη σιγαροποιία των ΗΠΑ.

Όσο για την περίπτωση των τσιγαράδων της Αθήνας, μπορούμε τώρα να γυρίσουμε στο «τελεσίγραφο» που παρέδωσαν στον Βάρκα στις 16 Μαΐου του 1910 και σε μια παράξενη διατύπωση που αφήσαμε ασχολίαστη:

> γ. Αι τιμαί της εσωτερικής καταναλώσεως σιγαρέττων ως προς την εργασίαν των σιγαροποιών να παραμείνουν οίαι είναι σήμερον επί μίαν πενταετίαν, αι δε τιμαί της εξωτερικής καταναλώσεως να κανονίζωνται υπό του συνδέσμου των σιγαροποιών.

Παραπάνω υποστηρίξαμε ότι η μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας ήταν καθημερινή και έφτανε να επηρρεάζει έως και τη «γλώσσα που χρησιμοποιούνταν για τα ζητήματα της εργασίας και των αμοιβών». Εννοούσαμε ακριβώς το σημείο όπου οι μισθοί φτάνουν να μετονομάζονται σε «εσωτερική κατανάλωση». Η διατύπωση είναι εξαιρετικά ενδεικτική, όχι μόνο για το είδος των σχέσεων που επικρατούσαν εντός των χώρων εργασίας της καπνοβιομηχανίας Βάρκα, αλλά και για το είδος των αντιλήψεων από τις οποίες διακατέχονταν οι τσιγαράδες σχετικά με την εργασία και τη σχέση τους με τον Βάρκα. Ότι η παράδοση των ημερησίως παραγόμενων τσιγάρων στον Βάρκα ονοματίζεται ως «εσωτερική κατανάλωση», σημαίνει μια αντίληψη σύμφωνα με την οποία το προϊόν της εργασίας δεν

[171] Karl Marx, *Capital...*, όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 465.

ανήκει εξ ορισμού στον Βάρκα. Αντιθέτως, το προϊόν της εργασίας παράγεται από τους τσιγαράδες και κατόπιν πωλείται στον Βάρκα, που από εργοδότης, συνεπώς και νόμιμος ιδιοκτήτης του προϊόντος της εργασίας, μετατρέπεται σε «εσωτερικό καταναλωτή». Η απαίτηση των τσιγαράδων να καθορίζουν τις τιμές τόσο της «εσωτερικής» όσο και της «εξωτερικής» κατανάλωσης είναι θρασύτατη, σχεδόν απόκοσμη με τα σημερινά μέτρα και σταθμά. Είναι όμως πολύ λιγότερο τέτοια αν λάβουμε το είδος των αντιλήψεων από τις οποίες εκκινούσε.

Οι τσιγαράδες της Αθήνας δούλευαν έχοντας ως άνω όριο της παραγωγής τους τα δυόμισι χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα, όπως οι συνάδελφοί τους που εργάζονταν αλλού στον κόσμο ακολουθώντας τον καταμερισμό της εργασίας μεταξύ «μακαρονιστών» και γεμιστών. Αυτός ο αριθμός πιστοποιείται ως πολιτικό και όχι φυσικό όριο από μια επιστολή του συνδέσμου των καπνοβιομηχάνων που δημοσιεύθηκε στις 19 Μαΐου του 1918 στην εφημερίδα *Τελευταία Ώρα*:

> Οι εργάται σιγαροποιοί, εργαζόμενοι κατά 25 ημέρας κατά μήνα, παραδίδουν εις τους καπνοβιομηχάνους 50.000 σιγαρέττα λαμβάνοντες ως αντίτιμον δραχμάς 375 και όχι 270 ως ισχυρίσθησαν. Εκτός τούτου όμως οι εργάται σιγαροποιοί, δύνανται εάν θελήσουν, να ετοιμάζουν 3000 σιγάρα (sic) ημερησίως ήτοι 75000 μηνιαίως, ως γίνεται εν Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρεία, Σάμω και αλλαχού, οπότε ο εργάτης θα λάβη εις το τέλος του μηνός δραχμάς 562,50, ήτοι δραχμάς 7,50 ανά χιλιάδα.[172]

Παρότι εδώ μιλούν οι εργοδότες και όχι οι εργάτες, η γλώσσα δεν παύει να παίζει το παράξενο παιχνίδι των αντιλήψεων περί «εσωτερικής κατανάλωσης»: οι εργάται σιγαροποιοί «παραδίδουν» το προϊον της εργασίας τους «λαμβάνοντες ως αντίτιμον» 375 δραχμές. Οι καπνοβιομήχανοι πρέπει να περιμένουν την επόμενη πρόταση για να αρχίσουν να μετατρέπονται ξανά από «εσωτερικούς καταναλωτές» σε εργοδότες. Πέρα βέβαια από αυτό το σημείο και τις αντιλήψεις περί μισθωτής εργασίας που υποδηλώνει, βρίσκουμε τον μαγικό αριθμό 2.500. Αυτός ο αριθμός, από τη μια δηλώνεται ξεκάθαρα ως συμφωνημένο άνω όριο της παραγωγής και από την άλλη η φυσικότητά του αμφισβητείται: δεν είναι ένα φυσικό όριο, δεν είναι «ο μέγιστος ρυθμός εργασίας». Είναι μια συμφωνία· και όπως όλες οι συμφωνίες, έτσι και ετούτη εδώ μπορεί να αλλάξει. «Εάν θελήσουν».

Φυσικά δεν ήθελαν. Η απάντησή τους που δημοσιεύθηκε με επιστολή στον *Ριζοσπάστη* την επομένη, επέμενε στη φυσικότητα του αριθμού: «Όσον αφορά δε δια τας τρεις χιλιάδας τας οποίας διατείνονται ότι δύνανται να κατασκευάζουν οι σιγαροποιοί ημερησίως έκαστος τούτο γνωρίζουν κάλλιον παντός άλλου οι καπνοβιομήχανοι ότι είνε αδύνατον». Όσο για τις

[172] «Οι Σιγαροποιοί», *Τελευταία Ώρα,* 19 Μαΐου 1918.

αμοιβές ανά χιλιάδα, «εάν οι κ,κ, καπνοβιομήχανοι επιμένουν εις τους ισχυρισμούς των θα δημοσιεύσωμεν το υπ. αριθμ. 104 έγγραφόν των και τότε θα μάθη η κοινωνία περί τίνος πρόκειται».[173]

Αυτή η τελευταία απειλή και οι λογαριασμοί που υποδηλώνει θα παραμείνει ανεξιχνίαστη στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Από την άλλη όμως, μπορούμε να συμπεράνουμε ορισμένα πράγματα παραπάνω, όχι μόνο σχετικά με τους σιγαροποιούς που απήργησαν τον Μάιο του 1910, αλλά και σχετικά με τις ελληνικές ιστοριογραφικές προσεγγίσεις. Πρώτα για τους τσιγαράδες. Οι τσιγαράδες που απήργησαν τον Μάιο του 1910 ήταν «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες» οργανωμένοι σε σωματείο. Ταυτόχρονα ήταν οργανωμένοι στο εσωτερικό του χώρου εργασίας, με μια συνοχή που αποδεικνύεται κατά τη διάρκεια των απεργιών τους. Με εργαλείο κυρίως αυτή τη δεύτερη μορφή της οργάνωσης, επιδίδονταν σε μια καθημερινή μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας. Αυτή η μάχη εκτεινόταν από τη συγκεκριμένη μορφή του καταμερισμού της εργασίας μέχρι τις προσλήψεις, τον ρυθμό της εργασίας και τον καθορισμό του ημερήσιου όγκου παραγωγής. Ο βαθμός του ελέγχου που ασκούσαν στο εσωτερικό του χώρου εργασίας έφτανε να επηρρεάζει τις αντιλήψεις τους για τη σχέση τους με την εργοδοσία και τελικά την γλώσσα που χρησιμοποποιούσαν για να περιγράψουν αυτές τις σχέσεις. Ότι ακόμη και η εργοδοσία έφτανε να υιοθετεί αυτού του είδους τη γλώσσα είναι μία ακόμη ένδειξη του βαθμού του εργατικού ελέγχου που ασκούνταν στο εσωτερικό των καπνοβιομηχανιών. Είναι αυτές οι αντιλήψεις, αυτή η «ηθική οικονομία» που δέχθηκε επίθεση τον Μάιο του 1910. Η σιγαροποιητική μηχανή ήταν μόνο ένα από τα εργαλεία αυτής της επίθεσης και όπως θα δούμε όχι το περισσότερο σημαντικό.

Έπειτα τα συμπεράσματα σχετικά με την ελληνική ιστοριογραφία. Όπως είδαμε όταν πραγματευόμασταν τη γέννηση των ιδεών του Φρέντερικ Τέιλορ στο τρίτο κεφάλαιο αυτής της εργασίας, ο μισθός με το κομμάτι καθόλου δεν βασιζόταν εξ ορισμού «στην ιδρυτική αρχή της μέγιστης δυνατής εργασίας». Όπως αποδεικνύει η σχετική συζήτηση μπροστά στην Αμερικανική Εταιρεία Μηχανολόγων Μηχανικών έπειτα από την παρουσίαση του *Ένα Σύστημα Δουλειάς με το Κομμάτι,* ο μισθός με το κομμάτι, προκειμένου να αρχίσει να λειτουργεί ως πολιτικό όπλο ελέγχου των χώρων εργασίας, έπρεπε να συνοδεύεται από ακριβέστατη γνώση των εφικτών ρυθμών εργασίας. Όπως αποδεικνύεται από την εξέλιξη των ιδεών και των πρακτικών του Τέιλορ, αυτού του είδους η γνώση των εφικτών ρυθμών, ακόμη και αν με κάποιο τρόπο αποκτούνταν, και πάλι δεν επαρκούσε από μόνη της για να επιβάλλει τους εφικτούς ρυθμούς ως επιθυμητούς. Στην περίπτωση του Τέιλορ έπρεπε να συνοδευτεί από συνολική αναδιοργάνωση των χώρων εργασίας και ριζική αναδιοργάνωση του σταθερού κεφαλαίου. Οπότε ο μισθός με το κομμάτι δεν προσέδιδε στην εργοδοσία την καθολική

[173] «Ξέναι Δημοσιεύσεις», *Ριζοσπάστης,* 20 Μαΐου 1918.

δυνατότητα ελέγχου που υποθέτουν ορισμένα τμήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας. Οι δυνατότητες ελέγχου, εφόσον προέκυπταν, ήταν συνάρτηση του βαθμού και του τρόπου εκμηχάνισης, δηλαδή του είδους των χρησιμοποιούμενων μηχανημάτων, του τρόπου διεξαγωγής της εργασίας και φυσικά του είδους της εργατικής οργάνωσης. Στην περίπτωση των Ελλήνων τσιγαράδων, η εργασία ήταν ελάχιστα εκμηχανισμένη και οι εργοδότες, είτε είχαν παντελή άγνοια του εφικτού ρυθμού εργασίας, είτε τον υποπτεύονταν αλλά αδυνατούσαν να τον επιβάλλουν. Το πιθανότερο είναι το δεύτερο, αφού οι εργοδότες και ειδικά οι επιστάτες πολλές φορές είχαν υπάρξει και οι ίδιοι εργάτες. Έτσι άλλωστε εξηγείται η συγκέντρωση της εργατικής δυσαρέσκειας στο πρόσωπο του Βασίλη Μέξη και στον ρόλο του στο εσωτερικό της εργασιακής διαδικασίας.

Θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι οι προσεγγίσεις που θέλουν τον μισθό με το κομμάτι αφ' εαυτού να λύνει το πρόβλημα της εργασιακής πειθαρχίας στο εσωτερικό των χώρων εργασίας, να επιβάλλει τον μέγιστο ρυθμό εργασίας ως επιθυμητό και να εξατομικεύει τους εργάτες, πάσχουν από ιστορική πληροφόρηση γύρω από τα σχετικά ζητήματα. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Πάσχουν επίσης και από ένα είδος «εξωτερικής» προσέγγισης του χώρου εργασίας μέσω αυτονόητων, τα οποία ξεκινούν από συγκεκριμένες σημερινές γνώμες σχετικά με τους εργάτες, τις διανοητικές τους αποσκευές και τις αντιλήψεις τους. Σύμφωνα με αυτές τις γνώμες, «οι εργάτες» δεν είναι παρά άτομα που επιδιώκουν σε κάθε περίσταση το μέγιστο ατομικό κέρδος, ακόμη και αν αυτού του είδους οι επιδιώξεις καταλήγουν μακροπρόθεσμα εις βάρος τους με τρόπους που σε κάθε περίπτωση είναι ανίκανοι να αντιληφθούν. Είναι μια αντίληψη εξαιρετικά συζητήσιμη, ακόμη και για τους μεταπολεμικούς χώρους εργασίας.[174] Σίγουρα πάντως είναι μια αντίληψη εντελώς ακατάλληλη για να περιγράψει τους «τεχνικά μορφωμένους» εργάτες των αρχών του εικοστού αιώνα, γεγονός που όπως είδαμε γνώριζε καλά ο Τέιλορ για τους αμερικανούς εργάτες.[175] Και στην ελληνική περίπτωση όμως, οι «τεχνικώς μορφωμένοι» εργάτες που περιγράψαμε παραπάνω δεν διέπονταν από ατομικιστικές πεποιθήσεις σχετικά με την εργασία και την θέση τους στον κόσμο. Αντιθέτως, η γνώμη τους για την εργασία τους και τη θέση τους εντός της περιστρεφόταν γύρω από τον συλλογικό έλεγχο. Γνώριζαν ότι ασκούσαν έλεγχο του χώρου εργασίας και γνώριζαν ότι αν

[174] Στις αμερικανικές βιομηχανίες ετοίμων ενδυμάτων της δεκαετίας του '70, οι κανόνες της πληρωμής με το κομμάτι είχαν γίνει τόσο περίπλοκοι που εφαρμόζονταν με τη χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή. Παρόλ' αυτά, η Λουίζ Λάμφηρ [Louise Lamphere], μελετώντας τους αντίστοιχους χώρους εργασίας εντόπισε «άτυπους κανόνες εργασίας» να εφαρμόζονται μεταξύ των εργαζομένων, με στόχο «την διατήρηση της νόρμας και την ισότιμη κατανομή της εργασίας». Σχετικά δες Louise Lamphere, «Fighting the Piece Rate System: New Dimensions of an Old Struggle in the Apparel Indystry», στο Andrew Zimbalist (ed.), *Case Studies in the Labor Process*, Montly Review Press, 1979, σελ. 276. Στον ίδιο τόμο, η αντιπαράθεση με τις πολιτικές επιπτώσεις του μισθού με το κομμάτι περιγράφεται και για άλλους κατασκευαστικούς κλάδους.

[175] Όπως άλλωστε είδαμε στο τρίτο κεφάλαιο, ο Άιτκεν ονόμαζε αυτή την αντίληψη «μπενθαμικό ωφελιμισμό» και την απέδιδε στον Τέιλορ, αδικώντας τον κατάφωρα.

αυτός ο έλεγχος ήταν επιτυχημένος, ήταν γιατί ήταν συλλογικός. Η έκφραση «εσωτερική κατανάλωση», οι διατυπώσεις του «τελεσίγραφου», η για χρόνια επιτυχημένη υπεράσπιση του αριθμού 2.500 δεν είναι παρά τα εμφανή στις πηγές παρεπόμενα αυτής της αντίληψης, που όσο πιο απόκοσμη φαίνεται στους σημερινούς παρατηρητές, τόσο ταιριάζει με την έννοια της «ηθικής οικονομίας» του Ε. Π. Τόμσον.

Όπως αποδεικνύεται τελικά, οι σιγαροποιοί ίσως να μην ήταν και τόσο παράξενοι. Για την ακρίβεια, εκείνο που επαληθεύεται είναι μία από τις αρχικές μας διαπιστώσεις που πιθανόν να πέρασε απαρατήρητη: η αίσθηση του ανοίκειου που συνοδεύει τη φιγούρα του σιγαροποιού πηγάζει τόσο από τα προϋπάρχοντα παράξενα ήθη του, όσο και από τα εξίσου παράξενα δικά μας ήθη. Πολύ πιο παράξενο απεναντίας, είναι ότι οι σημερινοί παρατηρητές δεν είναι οι μόνοι που βρίσκουμε να δυσκολεύονται να αντιληφθούν συμπεριφορές όπως των τσιγαράδων. Με αυτό το ζήτημα θα ασχοληθούμε τώρα.

5.4.2. Ο λόγος περί μηχανών και η πολιτική οργάνωση εκτός του χώρου εργασίας

Ελάχιστα έχουν γραφτεί για τους σιγαροποιούς και την εργασία τους στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα. Μέσα σε αυτά τα ελάχιστα βρίσκουμε ένα από τα υπομνήματα που έστειλαν στη Βουλή το 1911 «οι οργανωμένοι εργάτες της Αθήνας και του Πειραιά», συγκεκριμένα το «Εργατικό Κέντρο Αθηνών». Σύμφωνα με εκείνους τους «οργανωμένους εργάτες», τα λεγόμενα των οποίων παρατίθενται στην *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος* του Γιάννη Κορδάτου,

> Το μέγα ζήτημα το απασχολούν τους καπνεργάτας και σιγαροποιούς από οκταμήνου είναι η εισαγωγή των σιγαροποιητικών μηχανημάτων εν Ελλάδι. Πέντε τοιαύτα λειτουργούν έως σήμερον, εν εν Αθήναις, τρία εν Πειραιεί και εν εν Πύργω, ένεκα της εισαγωγής των οποίων εργάται, ακμαίοι και οικογενειάρχαι οι πλείστοι, ερρίφθησαν αθρόοι εις τους δρόμους, χωρίς πόρους ζωής, κατόπιν 10ετούς, 20ετούς και 30ετούς μάλιστα εργασίας.[176]

Υπό κανονικές συνθήκες, το μάτι τείνει να πέσει στα οικεία: οι σιγαροποιητικές μηχανές έχουν καταφτάσει και εκτοπίζουν εργάτες «εις τους δρόμους», ως είθισται να κάνουν οι μηχανές στους εργάτες. Έχοντας όμως παρακολουθήσει τα επεισόδια στα οποία αναφέρεται το απόσπασμα και την ιστοριογραφική τους σημασία, βρίσκουμε πως υπάρχουν και άλλα, λιγότερο εμφανή σημεία όπου θα μπορούσε να εστιάσει κανείς. Για παράδειγμα, φαίνεται πως οι σιγαροποιοί μπορούσαν να μείνουν για δεκαετίες στην ίδια δουλειά, δηλαδή δεν υιοθετούσαν την εργατική συμπεριφορά αλλαγής εργασιών σε «αναζήτηση

[176] Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν (υπ. 21), σελ. 220.

αυτοαπασχόλησης» η οποία, όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, καταγγέλεται με κάθε ευκαιρία από την ελληνική ιστοριογραφία που προέρχεται από το 1924 και μετά.

Όσον αφορά τις μηχανές πάντως, η έκθεση συνεχίζει με υπολογισμούς: «λαμβανομένου υπ' όψιν ότι έκαστον μηχάνημα παράγει κατά μέσον όρον καθ' εκάστην 150.000 σιγαρέτα, έπεται ότι αφαιρεί την εργασίαν 100 εργατών καθ' ημέραν, δηλαδή ο ιδιοκτήτης του κερδίζει επί πλέον των μέχρι τούδε κερδών του 200 περίπου δραχμάς καθ' ημέραν, ήτοι δρ. 60.000 ετησίως». Τα αποτελέσματα ήταν φρικτά: «εντός εξ μηνών μόνον, 35 εργάται σιγαροποιοί, εκ των 750 των Αθηνών, ανεχώρησαν εις Γερμανίαν και Αίγυπτον προς εύρεσιν εργασίας».[177]

Αυτή η αναφορά είναι μία από τις ελάχιστες που απαντώνται στην ελληνική ιστοριογραφία σχετικά με την εισαγωγή των σιγαροποιητικών μηχανών στην Ελλάδα. Για παράδειγμα, η Χριστίνα Αγριαντώνη την έχει χρησιμοποιήσει για να τεκμηριώσει τη δυναμικότητα των σιγαροποιητικών μηχανών:

> Την πιο θεαματική όμως εξοικονόμηση εργασίας εξασφάλιζαν οι σιγαροποιητικές μηχανές, που εμφανίστηκαν από το 1910 (το 1911 καθεμία έβγαζε 150.000 τσιγάρα την ημέρα) και ήταν επόμενο να προκαλέσουν αναταραχή στο χώρο των σιγαροποιών.[178]

Θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί με τέτοιες εκθέσεις και τα συμπεράσματά τους. Το γεγονός ότι κάποιοι γράφουν το 1911 ή το 1931 από τη σκοπιά των «οργανωμένων εργατών», δεν θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως εγγύηση αφέλειας, απουσίας υστεροβουλίας, ή ακόμη και φιλεργατικής στάσης. Ας δούμε για παράδειγμα τα νούμερα της έκθεσης: όπως έχουμε δει, οι εργάτες σιγαροποιοί κατασκεύαζαν δύο έως δυόμισι χιλιάδες τσιγάρα την ημέρα ο καθένας, άρα η μηχανή, ακόμη και αν κατασκεύαζε 150.000 τσιγάρα την ημέρα, δεν θα μπορούσε να «αφαιρέσει την εργασία» από εκατό εργάτες.[179] Προφανώς ο συντάκτης της έκθεσης επιδιώκει να υπερτονίσει όσο είναι δυνατόν την «τεχνολογική ανεργία» που προκαλούσαν οι σιγαροποιητικές μηχανές. Πρόκειται για πολιτική επιδίωξη, για μια

---

[177] Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν (υπ. 21), σελ. 221.

[178] Χριστίνα Αγριαντώνη, «Βιομηχανία», στο Χρήστος Χατζηιωσήφ (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα…,* όπ. πριν (υπ. 1), Βιβλιόραμα, 2002, Τόμος Α1, σελ. 207. Είναι το ίδιο απόσπασμα που χρησιμοποιήσαμε στην υποσημείωση 1.

[179] Οι Χαριτάτος και Γιακουμάκη υποστηρίζουν ότι οι πρώτες σιγαροποιητικές μηχανές στην Ελλάδα παρήγαγαν 200 – 250.000 τσιγάρα «σε 7 ώρες λειτουργίας», οπότε ο αριθμός των εκατό εκτοπισμένων εργατών ανά μηχανή διασώζεται. Σχετικά δες Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 216. Οι Χαριτάτος και Γιακουμάκη δεν παραθέτουν την πηγή τους, προφανώς όμως πρόκειται για το Theologos Labrianides, *Industrial Location in Capitalist Societies...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 124, που επίσης δεν παραθέτει την πηγή. Αναρωτιέται βέβαια κανείς γιατί η απόδοση της μηχανής μετριέται σε «επτά ώρες», ενώ το ωράριο εργασίας ήταν δώδεκα... Όπως και να 'χει πάντως, το επιχείρημα εδώ είναι ότι οι συντάκτες της έκθεσης του Κορδάτου υπερτονίζουν τεχνητά την τεχνολογική ανεργία, οπότε δεν επηρρεάζεται.

ορισμένη αντίληψη του τρόπου με τον οποίο πρέπει να σχετίζονται οι «οργανωμένοι εργάτες» με το κράτος, δηλαδή παρακαλώντας.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, αν και γραμμένη εν έτει 1911, η έκθεση του Εργατικού Κέντρου Αθηνών που παραθέτει ο Κορδάτος αφηγείται μια ιστορία που από τη σκοπιά του σημερινού αναγνώστη είναι οικία και ολοκληρωμένη: οι μηχανές κατέφτασαν, οι μηχανές λειτουργούν μια χαρά, οι εργάτες τρέπονται σε άτακτη φυγή εν Αιγύπτω. Εκατό χρόνια μετά «ξέρουμε» πως έτσι έγινε, βλέπουμε τα αποτελέσματα παντού γύρω μας. Από μια άλλη σκοπιά όμως, οι αντιφάσεις της έκθεσης που παραθέτει ο Κορδάτος αποδεικνύονται περισσότερο ενδιαφέρουσες από ό,τι το ταίριασμά της με τις σημερινές μας ιδεολογίες. Όπως ξέρουμε από τα όσα προηγήθηκαν, οι σιγαροποιητικές μηχανές δεν δούλευαν όσο αποτελεσματικά υποστήριζαν οι ιδιοκτήτες τους· μάλιστα το ίδιο το γεγονός της απρόσκοπτης λειτουργίας τους βρισκόταν στο επίκεντρο μιας υλικής μάχης στο εσωτερικό των χώρων εργασίας. Η αποσιώπηση του συγκεκριμένου γεγονότος και η προσπάθεια τεχνητής μεγέθυνσης της «τεχνολογικής ανεργίας» μπορεί να μας υποψιάσει σχετικά με τον συντάκτη της έκθεσης που παραθέτει ο Κορδάτος. Ποιος αλήθεια είναι αυτός ο «οργανωμένος εργάτης» του Εργατικού Κέντρου Αθήνας που μπορεί και γράφει τόσο ευφραδώς; Πώς καταφέρνει να στέλνει υπομνήματα στη Βουλή; Γιατί υιοθετεί τόσο άκριτα την άποψη των καπνοβιομηχάνων για την παραγωγικότητα των μηχανών τους και το απρόσκοπτο της εγκατάστασής τους; Και το πιο σημαντικό: ποια είναι η πολιτική ατζέντα του συντάκτη της έκθεσης; Ποια είναι η γνώμη του για το ποιοι είναι «οργανωμένοι εργάτες» και ποιοι δεν είναι; Ποια είναι η γνώμη του για την εισαγωγή μηχανών στην παραγωγική διαδικασία;

Μια πρώτη απάντηση για τη γνώμη του συντάκτη της έκθεσης περί της εισαγωγής των μηχανών στις παραγωγικές διαδικασίες μπορούμε να βρούμε παρακάτω στην ίδια την έκθεση. Πράγματι, οι εικόνες αθλιότητας, ανεργίας και παιδικής εργασίας που επικρατούν σε άλλους παραγωγικούς κλάδους μετριάζονται κατά πολύ όταν φτάνουμε στον κλάδο των «χημικών και αποστακτικών βιομηχανιών», δηλαδή στις μεγάλες βιομηχανίες που στήθηκαν με πρωτοβουλία του «Κύκλου της Ζυρίχης» κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του αιώνα. «Τα εργοστάσια ταύτα, ανήκοντα εις εταιρείας ή κεφαλαιούχους μεγάλους, ή ειδικούς, μελετώντας τα της οργανώσεως ομοίων εργοστασίων εις ξένα κράτη, εκτίσθησαν ειδικώς κατά την τελευταίαν δεκαετίαν, επί τη βάσει αρτίων υποδειγμάτων». Στα εργοστάσια του «κύκλου της Ζυρίχης» τα μηχανήματα δεν ήταν εγκληματικά, αλλά αποτελεσματικά: «Ως εκ του είδους των εργασιών, οι εργάται χρησιμεύουν κυρίως ως όργανα μηχανημάτων, πλείστα εκ των οποίων αντικαθιστούν πολλούς βραχίονας ανθρωπίνους». Στα εργοστάσια του «κύκλου της Ζυρίχης» η αντικατάσταση των εργατών από μηχανήματα, όχι μόνο δεν δημιουργούσε ανεργία, αλλά αύξανε την απασχόληση: «Οι άεργοι είναι σπανιώτεροι εις τα

είδη ταύτα, διότι αι μεν εργασίαι αυξάνουν δια του χρόνου, οι δε εργάται καθίστανται ειδικώτεροι, και επομένως χρήσιμοι εις τους εργοδότας».[180]

Η ευφυής διαπίστωση σύμφωνα με την οποία «οι εργάτες χρησιμεύουν ως όργανα μηχανημάτων», που με κάποιο τρόπο βρήκε τον δρόμο της από τον πρώτο τόμο του *Κεφαλαίου* στη Βουλή των Ελλήνων, είναι μια καλή ένδειξη του πόσο διαβασμένος ήταν εκείνος ο «οργανωμένος εργάτης» του Εργατικού Κέντρου της Αθήνας.[181] Ταυτόχρονα βέβαια μας υποδεικνύει και ότι εδώ δεν έχουμε να κάνουμε με μια ουδέτερη περιγραφή, αλλά με μια συγκεκριμένη ανάγνωση του Μαρξ και ταυτόχρονα με μια συγκεκριμένη αντίληψη για την εργατική οργάνωση και τους πρέποντες στόχους της. Ο ίδιος ο Κορδάτος, που περιγράφει την εισαγωγή των σιγαροποιητικών μηχανών δυο δεκαετίες αφότου αυτή έλαβε χώρα, παραθέτει τη συγκεκριμένη αντίληψη με σαφήνεια. Όταν οι τσιγαράδες διαδήλωσαν τον Μάιο του 1910,

> η αστυνομία και η κυβέρνηση τα χρειάστηκαν και για δυο τρεις μέρες ο Πειραιάς και η Αθήνα στρατοκρατήθηκαν από φόβο μην τυχόν οι απεργοί κάνουν και άλλες ζημιές και ταραχές. Όπως σε παρόμοιες περιστάσεις αλλού, έτσι και σε μάς οι τσιγαράδες τα βάλανε με τις μηχανές, θαρρώντας πως σπάζοντας τα μηχανήματα θα μπορούσαν να επαναφέρουν το παλιό καθεστώς δουλειάς. Ακολουθώντας τη διδασκαλία του Γκραβ και άλλων αναρχικών, πιστεύανε πως εχθρός τους δεν είναι η καπιταλιστική τάξη μα τα άψυχα μηχανήματα (...). Μα οι τέτοιες αντιλήψεις είναι καταδικασμένες να μη φέρουν κανένα θετικό αποτέλεσμα. Ο εργάτης ποτές δεν πρέπει να βλέπει τον εχθρό του ψωμιού του στη βιομηχανική τεχνική εξέλιξη. Εχθρός του είναι ο εκμεταλλευτής εργοδότης του, κι εχθρός της τάξης του είναι ο καπιταλισμός.[182]

---

[180] Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν (υπ. 21), σελ. 221-222.

[181] «Στη χειροτεχνία και τη μανιφακτούρα ο εργάτης χρησιμοποιεί το εργαλείο», γράφει ο Μαρξ, «στο εργοστάσιο είναι η μηχανή που χρησιμοποιεί τον εργάτη». Σχετικά δες Karl Marx, *Capital...,* όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 548. Αυτή η διαπίστωση με διάφορες διατυπώσεις διατρέχει το κεφάλαιο «Μηχανές και Μεγάλη Βιομηχανία» του πρώτου τόμου του *Κεφαλαίου*, αλλά είναι πολύ παλιότερη. Μπορεί να βρεθεί και στο *Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος* που πρωτοδημοσιεύθηκε το 1850. Σχετικά δες Καρλ Μαρξ & Φρήντριχ Ένγκελς, *Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος,* Σύγχρονη Εποχή, 1994, σελ. 33.

[182] Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν (υπ.21), σελ. 194. Φαίνεται πως το περίφημο «σπάσιμο της μηχανής», όντως συνέβη. Αλλά δεν επρόκειτο για την καινούρια μηχανή που είχε φτάσει στον Πειραιά για λογαριασμό του Βάρκα. Η σπασμένη μηχανή ανήκε στους καπνέμπορους «Χρυσόν και Γεωργόπουλον» ήταν «η μία και μόνη» που υπήρχε έως τότε στην Ελλάδα και βρισκόταν στο καπνοκοπτήριο του Πειραιά. Τις πρώτες ώρες της 17^{ης} Μαΐου, λίγο πριν από τη διαδήλωση προς τον Πειραιά, ο Πέτρος Γαλανάκης, «εργολάβος του καπνεμπόρου Δ. Φούκα», μαζί με δύο άλλους αγνώστων λοιπών στοιχείων άνδρες, έφτασε στο καπνοκοπτήριο του Πειραιά και «διαρρήξας την θύραν έσπασεν την μηχανήν δια σιδηρών οργάνων». Όπως είδαμε όμως, αυτό το επεισόδιο δεν ήταν παρά ένα ελάχιστο – και πιθανότατα ελάχιστα σημαντικό – κλάσμα των όσων διαδραματίστηκαν τον Μάιο και τον Ιούνιο του 1910 γύρω από τα καπνεργοστάσια της Αθήνας

Αυτός είναι όλος κι όλος ο χώρος που καταλαμβάνουν στο βιβλίο του Κορδάτου τα επεισόδια με τα οποία ασχολούμαστε σε αυτό το κεφάλαιο. Τουλάχιστον είναι χώρος που χρησιμοποιείται καλά, αφού μαθαίνουμε ποιο ήταν το σημείο του κεφαλαίου «Μηχανές και Μεγάλη Βιομηχανία» του πρώτου τόμου του *Κεφαλαίου* που άρεσε περισσότερο στον Κορδάτο και μαζί καταλαβαίνουμε τη γνώμη του Κορδάτου για τις μηχανές.[183] Πρόκειται για την γνώμη του τεχνικιστικού μαρξισμού που περιγράψαμε στο πρώτο κεφάλαιο. Σύμφωνα με αυτή τη γνώμη η «βιομηχανική τεχνική εξέλιξη» είναι εξέλιξη των «παραγωγικών δυνάμεων» η οποία νομοτελειακά θα αλλάξει και τις σχέσεις ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης, αυτό το αρχαϊκό «κέλυφος» που κάποια στιγμή θα πάψει να είναι ικανό για να περιέχει τις «παραγωγικές δυνάμεις». Όπως σημείωνε ο Μπένγιαμιν, αυτή η πίστη στην «τεχνική πρόοδο» είχε σημαντικές πολιτικές προεκτάσεις που στην περίπτωση του Κορδάτου καθίστανται προφανείς: η «βιομηχανική τεχνική εξέλιξη» θα φέρει την κοινωνική αλλαγή, συνεπώς «ο εργάτης» καλά θα κάνει να την αφήσει ήσυχη και να ασχοληθεί με κάτι άλλο.[184]

Ταυτόχρονα θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το πρόβλημα του Κορδάτου με τους σιγαροποιούς δεν ήταν η αυξημένη τους μαχητικότητα σε σχέση με άλλους, η βία τους καθεαυτή. Παρακάτω στο βιβλίο του, ο Κορδάτος εξυμνεί επί μακρών άλλες εργατικές κινητοποιήσεις της δεκαετίας του 1910 που έφτασαν, όχι στο σπάσιμο μιας μηχανής, αλλά στην ένοπλη αντιπαράθεση με την αστυνομία.[185] Το πρόβλημα με τους σιγαροποιούς του

και του Πειραιά. Σχετικά δες «Αι Χθεσιναί Ταραχαί των Σιγαροποιών – Καταστροφή Μηχανήματος», *Σκριπ,* 18 Μαΐου 1910.

[183] Πρόκειται για το απόσπασμα που παραθέσαμε στο πρώτο κεφάλαιο σύμφωνα με το οποίο «χρειάστηκε χρόνος και εμπειρία προτού οι εργάτες μάθουν να διακρίνουν μεταξύ των μηχανημάτων από τη μια και της χρησιμοποίησής τους από το κεφάλαιο από την άλλη, συνεπώς έως ότου στρέψουν τις επιθέσεις τους από τα υλικά όργανα της παραγωγής στη μορφή της κοινωνίας που χρησιμοποιεί αυτά τα όργανα». Σχετικά δες Karl Marx, *Capital...,* όπ. πριν (υπ. 5), σελ. 554-555.

[184] Σχετικά με τη γνώμη του Κορδάτου για την ιστορική νομοτέλεια μπορεί να δει κανείς το Σπανάκου Ζωή, *Η Έννοια της Ιστορικής Νομοτέλειας στο Μεσοπολεμικό Έργο του Γιάννη Κορδάτου,* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 1991. Επίσης το Γιώργος Μπουμπούς, *Η Ελληνική Κοινωνία στην Πρώιμη Μαρξιστική Σκέψη: Γ. Σκληρός - Γ. Κορδάτος (1907-1930),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 1996. Από τη σκοπιά αυτού του είδους της ανάγνωσης του Μαρξ, «ο εργάτης» και η χρήση του ενεστώτα διατηρούν τη γοητεία τους έως και σήμερα. Για παράδειγμα, οι πρόσφατοι μεταφραστές του Μαρξ στα ελληνικά, προτίμησαν να αποδώσουν το «it took both time and experience before the workers learnt to distinguish» του αποσπάσματος που χρησιμοποιήσαμε παραπάνω (υπ. 179), με το «απαιτείται χρόνος και εμπειρία έως ότου μάθει ο εργάτης να διακρίνει». Έτσι, οι Έλληνες μεταφραστές αντικαθιστούν τους συγκεκριμένους εργάτες του Μαρξ που «έμαθαν» ό,τι έμαθαν μέσα από συγκεκριμένες ιστορικές διαδικασίες, με την πλατωνική ιδέα «του εργάτη» που μαθαίνει ό,τι είναι να μάθει (προφανώς όχι κάποια ιστορικά προσδιορισμένη γνώση, αλλά την Αλήθεια) νομοτελειακά. Ή ίσως υπό την επιρροή κάποιου που ξέρει καλύτερα... Karl Marx, *Το Κεφάλαιο: Τόμος Πρώτος,* ΚΨΜ, 2016, σελ. 393.

[185] Οι αγαπημένοι του Κορδάτου – και «οργανωμένοι» – τροχιοδρομικοί, κατά τη διάρκεια μιας απεργίας τον Ιανουάριο του 1911 ήλθαν αντιμέτωποι με την αστυνομία ως εξής: «Αν και τα χέρια τους είναι ξυλιασμένα από την παγωνιά της νύχτας, ωστόσο κρατούν καλά τα πιστόλια τους. Σημαδεύουν και ρίχνουν». Σχετικά δες Γιάνης Κορδάτος, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος...,* όπ. πριν

1910 ήταν ότι το είδος της οργάνωσής τους και της πολιτικής τους ατζέντας δεν ταίριαζε με όσα έπρεπε να επιδιώκουν οι «οργανωμένοι εργάτες», όπως αντιλαμβάνονταν την έννοια ο Κορδάτος και οι «σοσιαλιστές» που εμφανίστηκαν από το 1900 και μετά στην Ελλάδα.

Πράγματι, όπως είδαμε παραπάνω, ακόμη και κατά τη διάρκεια της απεργίας του Μάη του 1910, μπορεί κανείς να διαισθανθεί διαφορετικές αντιλήψεις γύρω από το ζήτημα της εργατικής οργάνωσης και δράσης να διατρέχουν ακόμη και τον δημόσιο λόγο των εργατών. Για να επιστρέψουμε σε μία ακόμη από τις εκκρεμότητες που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της μέχρι τώρα αφήγησης μας, οι καταγγελίες του Λέρτα σχετικά με την προσπάθεια των τσιγαράδων να ελέγξουν τον χώρο εργασίας, αποσιωπήθηκαν από την ηγεσία των τσιγαράδων, «αφέθηκαν να πλανώνται σαν ένοχο μυστικό». Οι «οργανωμένοι τσιγαράδες» που απάντησαν στον Λέρτα, προτίμησαν να τον καταγγείλουν για «αισχροκέρδεια», τόσο στις εφημερίδες, όσο και στην προκήρυξη που κυκλοφόρησαν την ίδια ημέρα «εις χιλιάδας αντιτύπων».

Το όλο ζήτημα είναι και ιστοριογραφικά σημαντικό. Όπως είδαμε στο κεφάλαιο 4, η τάση της ελληνικής ιστοριογραφίας που προσπάθησε να εισάγει τις ιδέες του Ε. Π. Τόμσον στην Ελλάδα χρησιμοποίησε την έννοια της «ηθικής οικονομίας» σύμφωνα με την ερμηνεία που παρουσιαζόταν στο *The Making of the English Working Class,* δηλαδή υποθέτοντας ότι «μια καταναλωτική συνείδηση προηγήθηκε άλλων μορφών πολιτικού ή βιομηχανικού ανταγωνισμού».[186] Είναι γι' αυτό που οι αγώνες των Ελλήνων εργατών εναντίον της «αισχροκέρδειας» και της ανύψωσης των τιμών θεωρούνται από τον Αντώνη Λιάκο ως έκφραση του είδους της «ηθικής οικονομίας» που χαρακτήριζε τα πρώτα βήματα της ελληνικής εργατικής τάξης.[187] Στον δημόσιο διάλογο μεταξύ του Ευστάθιου Λέρτα και της ηγεσίας των τσιγαράδων από την άλλη, βρίσκουμε μια διαφορετική χρήση της «αισχροκέρδειας», συνειδητά προορισμένη να χρησιμοποιηθεί στον δημόσιο λόγο συγκαλύπτοντας το πραγματικό πεδίο μάχης, δηλαδή τον χώρο της εργασίας και τα τεκταινόμενα εντός του.

Θα μπορούσαμε να προτείνουμε μια εξήγηση για αυτή τη χρήση του όρου «αισχροκέρδεια» προσφεύγοντας σε μια άλλη – εξαιρετικά σημαντική κατά τη γνώμη μας – παρατήρηση του Αντώνη Λιάκου. Πραγματευόμενος τα πρώτα βήματα των ελληνικών

(υπ. 21), σελ. 198. Σύμφωνα με τον Αντώνη Λιάκο «μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τον όρο 'εργατική αριστοκρατία' χωρίς αρνητικές συνδηλώσεις για να περιγράψουμε την κοινωνική θέση των σιδηροδρομικών», αλλά ο όρος «εργατική αριστοκρατία» δύσκολα αποσπάται από τις αρνητικές συνδηλώσεις του. Σχετικά δες Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 3), σελ. 149.

[186] E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class,* Penguin, 1991, (Α' Έκδοση, 1963), σελ. 67-68.

[187] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 3), σελ. 177.

συνδικαλιστικών οργανώσεων, ο Λιάκος σημείωνε ότι οι διάφορες μορφές του ελληνικού συνδικαλισμού «μεταφυτεύθηκαν» από την Ευρώπη δίχως «να δοκιμαστούν όλες οι προηγούμενες μορφές». Αποτέλεσμα ήταν «ο πρωτοβουλιακός ρόλος να ανήκει στους διανοούμενους ή σε πολιτικές ομάδες, στις οποίες η σύλληψη της ταξικής διαστρωμάτωσης και των δεσμών αλληλεγγύης ήταν πολιτική και δεν προερχόταν από την ταξική εμπειρία, αλλά προηγείτο αυτής».[188]

Πράγματι, όταν μιλάμε για την ηγεσία των τσιγαράδων το 1910, αναμφίβολα έχουμε να κάνουμε με κάποιου είδους «διανοούμενους» συνδεδεμένους με το Εργατικό Κέντρο της Αθήνας.[189] Όπως είδαμε παρακολουθώντας το «υπόμνημα προς τη Βουλή» στο βιβλίο του Κορδάτου, αλλά και τις εφημερίδες του 1910, αυτοί οι «διανοούμενοι» παρακολουθούσαν τις εφημερίδες, απαντούσαν γραπτώς και ευφραδώς στους εργοδότες, συγκάλυπταν εργατικές πρακτικές και προωθούσαν ρητορικές στρατηγικές, ζύγιαζαν τη χρησιμότητα των αποκρύψεων και των δημόσιων ρητορικών με πολιτικά κριτήρια. Ταυτόχρονα βέβαια, η γνώμη τους για την εισαγωγή των μηχανών, για την εργατική οργάνωση, για την πρέπουσα δημόσια ρητορική του εργατικού κινήματος ήταν συγκεκριμένες. Είχαν διαβάσει τον Μαρξ και είχαν καταλήξει ότι η βιομηχανική πρόοδος θα έφερνε την επανάσταση. Είχαν ίσως διαβάσει τον Ντίκενς και είχαν καταλήξει ότι η δραματική κατάσταση των εργατών έπρεπε να τονίζεται με κάθε τρόπο. Όπως άλλωστε είδαμε παρακολουθώντας το βιβλίο του Κορδάτου, αυτοί οι «διανοούμενοι» είχαν τον τρόπο, συμμετέχοντας στο εργατικό κέντρο της Αθήνας, να εκφράζουν τις γνώμες τους γραπτώς. Η γνώμη τους για τις μηχανές, η γνώμη τους για την εργατική οργάνωση, η γνώμη τους για την κατάσταση της εργατικής τάξης, όλα εκφράστηκαν επί μακρών μέχρι και με υπομνήματα προς τη Βουλή. Πώς όμως ξέρουμε ότι διέθεταν «πρωτοβουλιακό ρόλο», πέρα από το ίδιο το γεγονός της εγγραμματοσύνης τους και των πολιτικών τους διασυνδέσεων που εξασφαλίζουν την κυριαρχία των ιδεών τους στις ιστορικές μας πηγές;

Βέβαια καμία κυριαρχία δεν είναι καθολική. Για να θέσουμε την παρατήρηση του Λιάκου σε διαφορετικές βάσεις, αν όντως υπήρχε ηγεσία του συνδικαλιστικού κινήματος οι ιδέες της οποίας «δεν προέρχονταν από την ταξική εμπειρία», είναι εξίσου βέβαιο ότι στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα υπήρχε «ταξική εμπειρία». Είναι η εμπειρία που είδαμε να διαγράφεται παραπάνω, η εμπειρία της καθημερινής μάχης για τον έλεγχο του εργασιακού χώρου, μιας μάχης που έφτανε μέχρι τη συγκεκριμένη μορφή του καταμερισμού της εργασίας και τη γλώσσα. Και είναι βέβαιο ότι αυτή η ταξική εμπειρία γεννούσε τις δικές της διαφορετικές ιδέες. Η μεγάλη διαφορά είναι ότι το πρώτο είδος ιδεών εκφραζόταν γραπτώς,

---

[188] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 3), σελ. 154.

[189] Εκεί μαζεύτηκαν αρχικά οι τσιγαράδες για να σχεδιάσουν τις αντιδράσεις τους απέναντι στην εισαγωγή των μηχανών. Σχετικά δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 10 Μαΐου 1910.

ενώ το δεύτερο είδος ιδεών δεν είχε αυτή την πολυτέλεια. Παρόλ' αυτά, μπορέσαμε να παρακολουθήσουμε τις εκφράσεις αυτού του δεύτερου είδους ιδεών όπως εμφανίζονται στις πηγές μας. Δεν είναι συγκινητικά μακροσκελή κείμενα που απευθύνονται στη Βουλή και τις εφημερίδες ή προκηρύξεις που απευθύνονται στο φιλότιμο των καταναλωτών. Είναι μικρές ανακολουθίες, κενά του λόγου και αντιφάσεις, συγκαλύψεις και παράξενες διατυπώσεις. Είναι τέλος αποτυχημένες κατευθύνσεις εργατικών κινητοποιήσεων. Αλλά είναι παρούσες. Και είναι ιδιαιτέρως αισθητές στην περίπτωση των κινητοποιήσεων των τσιγαράδων. Γιατί αυτό που παρακολουθήσαμε και αυτό που διαγράφεται στις πηγές μας είναι η αντίθεση και η υπόκωφη σύγκρουση μεταξύ των δύο ειδών ιδεών. Ο Κορδάτος δυο δεκαετίες αργότερα θυμήθηκε εκείνη την παλιά σύγκρουση. Όχι δίχως κάποια μνησικακία, καταδίκασε τις αντίπαλες ιδέες να φέρουν τον χαρακτηρισμό «ανορθολογικές» και τις παρέδωσε στη λήθη για τα περαιτέρω.

Σήμερα η λήθη ούτε επίκαιρη είναι, ούτε χρήσιμη. Ποτέ δεν ήταν.

5.4.3. Κράτος, μηχανές και «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες» στις αρχές του εικοστού αιώνα.

Ας επιστρέψουμε στην έκθεση του Εργατικού Κέντρου της Αθήνας και την οικεία αφήγηση περί της σχέσης μεταξύ εργασίας και τεχνολογίας που παρατίθεται εκεί. Όπως είδαμε παρακολουθώντας τις τεχνικές εξελίξεις του τέλους του 19ου αιώνα, η μηχανή που έφτασε στο τελωνείο του Πειραιά τον Μάιο του 1910, δεν λειτουργούσε με την αποτελεσματικότητα που της απέδιδαν οι ιδιοκτήτες και οι εφευρέτες της. Πρώτον γιατί ένα σημαντικό κομμάτι του χρόνου εργασίας της έπρεπε να αφιερώνεται σε εργασίες συντήρησης, επιδιόρθωσης και καθαρισμού. Δεύτερον γιατί η εισαγωγή της στην παραγωγική διαδικασία υπονοούσε μια συνολική αναδιοργάνωση του χώρου και των μεθόδων εργασίας σε περιοχές της παραγωγής εκτός της αίθουσας της σιγαροποιίας και βασικά στον επίσης ευαίσθητο χώρο της διαλογής και κοπής των καπνών.[190] Τρίτον γιατί τα τσιγάρα που παρήγαγε ήταν κατώτερης ποιότητας και πολύ χειρότερης φήμης σε σχέση με τα χειροποίητα, στην ουσία επρόκειτο για διαφορετικό εμπόρευμα. Τέταρτον γιατί έπρεπε να λειτουργήσει στην Αθήνα, με τα ανάλογα προβλήματα ως προς την εξεύρεση ανταλλακτικών και εργασίας επιδιορθώσεων· γι' αυτό άλλωστε συνοδευόταν από «Γερμανό μηχανικό».[191]

---

[190] Η μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας στη διαλογή και την κοπή των καπνών όπως εξελίχθηκε στην Ελλάδα και ειδικά στις «νέες χώρες» από το 1914 έως το 1936 έχει περιγραφεί στο Κώστας Φουντανόπουλος, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη...,* όπ πριν (υπ. 95), passim.

[191] Αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμη και ο «Γερμανός μηχανικός» χρειάστηκε πάνω από μία εβδομάδα για να φέρει τη μηχανή σε κατάσταση λειτουργίας. «Το σιγαροποιητικόν μηχάνημα του κυρίου Βάρκα δεν ετέθη εισέτι εις λειτουργίαν ως μη περατωθείσης της εγκαταστάσεώς του», διαβάζουμε στις 26 Μαΐου για το μηχάνημα η εγκατάσταση του οποίου είχε αρχίσει στις 19. Για την αρχή της

Παρόλ' αυτά η οικεία αφήγηση επιμένει: η έλευση της μηχανής φέρνει την ήττα των εργατών αυτομάτως και εντός λίγων μηνών. Οι εργάτες μεταναστεύουν «μη ευρίσκοντες εργασίαν». Κι όμως, οι πηγές αφηγούνται μια ιστορία διαφορετική και πολύ πιο μακρόσυρτη. Στις 19 Δεκεμβρίου του 1914, για παράδειγμα, μια απεργία των τσιγαράδων στο τμήμα Γιαννουκάκη – Πρωτοπαπά του καπνεργοστασίου, αντιμετωπιζόταν με την εξής αγγελία:

> Οι σιγαροποιοί οι εργαζόμενοι μέχρι τούδε εις το τμήμα Γιαννουκάκη - Πρωτοπαπά, έστωσαν βέβαιοι ότι απεργούσιν όλως διόλου αδικαιολογήτως. Οι μη όντες δε διατεθειμένοι ν' ακολουθήσωσι την απεργίαν την οποίαν εκ κακών εισηγήσεων ή εσφαλμένων σκέψεων επιβάλλουσι μερικοί
>
> *Προσκαλούνται*
>
> να επαναλάβωσι τας εργασίας των το ταχύτερον
>
> *Επίσης ζητούνται*
>
> σιγαροποιοί εντεύθεν και εκ των επαρχιών πρός κάλυψιν των κενών θέσεων τας οποίας θ' αφήσωσιν οι απεργήσαντες και μη θέλοντες να προσέλθωσιν.
>
> όσοι εκ των νέων σιγαροποιών προσέλθωσι θα παραμείνουν ως εάν ήσαν εκ των παλαιών σιγαροποιών μας. Έστωσαν βέβαιοι και οι μεν και οι δε ότι θα τους παρασχεθή τόση εργασία, όπως άλλως τε και μέχρι τούδε, όση θα δύναται έκαστος να παράγη ημερησίως.
>
> (Εκ του γραφείου Γιαννουκάκη - Πρωτοπαπά).[192]

Παρότι δηλαδή οι σιγαροποιητικές μηχανές ξεκίνησαν να αγοράζονται από τους Έλληνες καπνοβιομήχανους και να τίθενται σε λειτουργία από το 1910 και μετά, μια απεργία των τσιγαράδων εξακολουθούσε να αποτελεί σημαντικό πρόβλημα. Η αντικατάσταση των απεργών εξακολουθούσε να αποτελεί ακανθώδες ζήτημα, αφού οι εργοδότες αναγκάζονταν να καταφεύγουν έως και σε αγγελίες, γεγονονός που καταδεικνύει ότι δεν μπορούσαν να βρουν απεργοσπάστες μέσω των προσωπικών τους σχέσεων με την αγορά εργασίας. Τέλος, όπως καταλαβαίνουμε από την τελευταία πρόταση, οι αμοιβές με το κομμάτι εξακολουθούσαν να νοούνται ως αμοιβή για συγκεκριμένη ποσότητα εργασίας και όχι ως παρακίνηση για την επίτευξη του μέγιστου ρυθμού εργασίας.

Εξάλλου, η ανώτερη ποιότητα των χειροποίητων τσιγάρων εξακολουθούσε να είναι κοινώς αποδεκτή. Στα χρόνια μετά το 1910, ο Βασίλης Μέξης, από πιστός επιστάτης,

---

εγκατάστασης δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Η Τοποθέτησις του Μηχανήματος», *Εμπρός,* 20 Μαΐου 1910. Για την μη ολοκλήρωση δες «Η Απεργία των Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 26 Μαΐου 1910.

[192] «Ζήτησις Σιγαροποιών», *Εμπρός,* 19 Δεκεμβρίου 1914.

μετατράπηκε σε ανταγωνιστή του Βάρκα, για να γίνει τελικά διάσημος για τις επιδόσεις του στη διαφήμιση.[193] Πάντως οι πρώτες του διαφημίσεις ήταν κάπως ιδιόμορφες:

> Χειροποίητα Καλλιτεχνικά Τσιγάρα Μέξη
> *Καπνίζει όλος ο καλός κόσμος της Ελλάδος.*
> Και ούτω οι καλοί σιγαροποιοί έχουν πλησίον μας διαρκή εργασίαν και κερδίζουν *οκτώ* δραχμάς ημερησίως. Ενώ οι έχοντες το επάγγελμα του σιγαροποιού ως πάρεργον, *αργούν* και *φωνασκούν*. Ας αιτιώνται ούτοι τας μηχανάς και ας μη ζητούν την υπογραφήν πιεστικών και δεσμευτικών συμβολαίων, πράγμα το οποίον δεν θα επιτύχουν.
> ΚΑΠΝΙΖΕΤΕ ΧΕΙΡΟΠΟΙΗΤΑ μόνον.
> ΠΡΟΣΕΧΕΤΕ, μη σας πωλούν ως τοιαύτα τα ΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ.
> ΑΔΕΛΦΟΙ Π. ΜΕΞΗ[194]

Αυτή η μίξη παραγωγής και κατανάλωσης, ποιότητας τσιγάρων και εργατικού ζητήματος είναι μια ένδειξη του μεταβατικού χαρακτήρα της δεκαετίας του 1910. Ταυτόχρονα αποδεικνύει ότι οι σιγαροποιητικές μηχανές δεν έλυσαν το ζήτημα του ελέγχου του χώρου της εργασίας αυθημερόν.

Τα επεισόδια που περιγράφηκαν παραπάνω θα πρέπει να ειδωθούν υπό νέο πρίσμα. Η αφήγηση που θέλει μια αυτόματη μηχανή να καταφτάνει μαζί με τον μηχανικό της μία ημέρα του 1910 και να εκτοπίζει τους τσιγαράδες χάρη στην τέλεια λειτουργία της, είναι η προπαγανδιστική αντίληψη του Ευστάθιου Λέρτα, μια αντίληψη που, όπως είδαμε, τη στιγμή που εκφράστηκε, δεν έπειθε ούτε τον ίδιο. Αντιθέτως, ο σημαντικότερος παράγοντας στα επεισόδια που παρακολουθήσαμε ήταν η διστακτική στην αρχή και αποφασισμένη στη συνέχεια κρατική παρέμβαση, η συνολική κινητοποίηση του στρατού και της αστυνομίας, τα έκτακτα υπουργικά συμβούλια. Η αστυνομική βία, οι συλλήψεις και οι καταδίκες.

Φυσικά αυτή η κρατική κινητοποίηση κρύβεται σήμερα κάτω από τις χαρακτηριστικής ελαφρύτητας προσεγγίσεις των εφημερίδων της εποχής και την συγκατάβαση του Κορδάτου («η αστυνομία και η κυβέρνηση τα χρειάστηκαν»). Δεν πρέπει να αμφιβάλλουμε ότι αυτή η κρατική κινητοποίηση είχε στόχο της την ειδική μορφή οργάνωσης των τσιγαράδων εντός του χώρου εργασίας, τις αντιλήψεις τους σχετικά με την εργασία, το προϊόν της εργασίας και τη σχέση τους με τον εργοδότη. Οι αντιλήψεις των τσιγαράδων σύμφωνα με τις οποίες ένα

---

[193] Η καινοτομία του ήταν η προσθήκη καρτών με γυμνές γυναίκες στα πακέτα τσιγάρων μετά το 1920. Σε αυτό ακολούθησε τις καινοτομίες της καπνοβιομηχανίας Ντιουκ στις ΗΠΑ. Σχετικά δες Μ. Χαριτάτος & Π. Γιακουμάκη, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου...,* όπ. πριν (υπ. 2), σελ. 303.

[194] «Χειροποίητα Καλλιτεχνικά Τσιγάρα Μέξη», *Εμπρός,* 31 Δεκεμβρίου 1915. Οι τονισμοί με πλάγια και κεφαλαία στο πρωτότυπο.

τμήμα του χώρου της εργασίας και ένα τμήμα του παραγόμενου προϊόντος ανήκαν στους ίδιους, η απόκοσμη «ηθική οικονομία» τους· αυτές ήταν που δέχτηκαν τη βίαιη επίθεση του Μαΐου του 1910.

Σύμφωνα με τις πηγές μας, οι τσιγαράδες δεν περίμεναν μια τέτοιου είδους επίθεση από τη μεριά του κράτους. Είτε εξαιτίας πολιτικού υπολογισμού, είτε εξαιτίας πραγματικών πεποιθήσεων, προσπάθησαν – τουλάχιστον αρχικά – να θέσουν το κράτος σε ρόλο μεσολαβητή μεταξύ του εαυτού τους και του εργοδότη τους. Οι κρατικοί ιθύνοντες από την άλλη, πίσω από καλοπροαίρετες προτροπές συμβιβασμού και αμερόληπτες τοποθετήσεις, συγκέντρωσαν και χρησιμοποίησαν αποτελεσματικά το κρατικό μονοπώλιο της βίας εναντίον των παράξενων αντιλήψεων των τσιγαράδων, έχοντας επίγνωση του διακυβεύματος.

Τον Μάρτη του 1911, τα πνεύματα είχαν ηρεμήσει, τα δικαστήρια περίμεναν να δικάσουν τους συλληφθέντες και οι νέες σιγαροποιητικές μηχανές λειτουργούσαν όσο καλύτερα μπορούσαν. Το θέμα συζητήθηκε στη Βουλή των Ελλήνων. Ο εισηγητής κ. Βάρθης εντόπισε το βασικό πρόβλημα με ευκρίνεια: «Ήρχισεν απότινος εισδύουσι νέαι αρχαί εις τας εργατικάς τάξεις άνευ προηγουμένης διοργανώσεως».[195] Το σημαντικό εδώ δεν ήταν οι «νέαι αρχαί», αλλά η «προηγούμενη διοργάνωση», που θα εξασφάλιζε ότι όλα θα εξελίσσονταν ομαλά. Είναι αυτή η αναγκαία «προηγούμενη διοργάνωση» που τελικά επιχειρήθηκε από τον νόμο 281 «Περί Σωματείων» του 1914.[196] Όσο για τις γνώμες που εκφράστηκαν σχετικά με τους τσιγαράδες και τις μηχανές, ο Βάρθης σημείωνε ότι «η πρόοδος βεβαίως δεν δύναται να εμποδισθή έστω και αν πρόκηται να βαδίση επί οδού κεκαλυμμένης υπό πτωμάτων».[197] Πρόκειται ακριβώς για την διατύπωση που είχε χρησιμοποιηθεί από την εφημερίδα *Εμπρός* έπειτα από τον θάνατο της Ευφροσύνης Βαμβακά τέσσερα χρόνια πριν.

5.4.4. *Περί της έλλειψης «τεχνικώς μορφωμένων εργατών» στην Ελλάδα του γυρίσματος του αιώνα*

Τον Ιούλιο του 1918, μια νέα απεργία των καπνεργατών και των τσιγαράδων βρισκόταν σε εξέλιξη στη Μακεδονία. Οι ιδιοκτήτες των καπνεργοστασίων «Σαλόνικα», «Νέστος», «Άτλας», Αδελφών Καρακίτη και Παπά Πρωτόπαππα και Σία, επέδωσαν στον Γενικό Διοικητή Μακεδονίας μια κοινή επιστολή όπου περιέγραφαν τα προβλήματά τους με τους εργάτες τους:

---

[195] «Αι Σιγαροποιητικαί Μηχαναί», *Εμπρός,* 18 Μαρτίου 1911.

[196] Για το ερώτημα του κατά πόσο η συνδικαλιστική οργάνωση προηγήθηκε του σχετικού νόμου, δες Σταύρος Μουδόπουλος, «Ο Νόμος 281/1914 για τα Επαγγελματικά Σωματεία και η Επίδρασή του στην Εξέλιξη του Συνδικαλιστικού Κινήματος», στο Γιώργος Μαυρογορδάτος & Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988, σελ. 225-253.

[197] «Αι Σιγαροποιητικαί Μηχαναί», *Εμπρός,* 18 Μαρτίου 1911.

> Ζητούσιν εγκαθίδρυσιν αντιπροσωπείας του Σωματείου εις τα εργοστάσια, υπό το πρόσχημα μεν της δήθεν παρακολουθήσεως και καθοδηγήσεως των εργατών, πράγματι όμως όπως επεμβαίνουν εκάστοτε εις το δικαίωμα και κανονίζουσιν αυτοί, κατά το δοκούν, τον τρόπον και το είδος της εργασίας. Συνέπεια παρομοίων επεμβάσεων, ως μας εδόθη αφορμή επανειλημμένως και καθ' εκάστην να βεβαιωθώμεν, είναι ότι, εδημιούργησαν εν τοις εργοστασίοις εργάτας αντιπειθαρχικούς, εργάτας ατάκτους, εργάτας αυθάδεις, εργάτας αρνούμενους πάντα σεβασμόν προς προϊσταμένους τμημάτων και εργοδότας και πάσαν υποχρέωσιν προς την αναληφθείσαν εργασίαν. Ούτω ουδείς επιστάτης ή εργοδότης τολμά να απευθύνη παρατήρησιν προς παρεκτρεπόμενον ή παραμελούντα την εργασίαν του εργάτην, διότι και ο εργάτης αυθαδώς αποκρούει πάσαν απευθυνομένην αυτών παρατήρησιν και η εγκαθιδρυμένη επιτροπή, επεμβαίνουσα αποπέμπει τον επιστάτην ή τον προϊστάμενον με τας συνειθησμένας πλέον φράσεις «πήγαινε εις το γραφείον σου, δεν έχεις θέσιν εδώ».
>
> Πολλάκις εφοράθησαν εργάται, προκαλούντες ασχημοσύνας επί τη προσεγγίσει του προϊσταμένου, επί μόνω τω σκοπώ να αποδείξωσιν ότι δεν φοβούνται, ουδέ εξαρτώνται από αυτόν αλλ' από μόνον το Σωματείον. Τοιαύτην κατάστασιν ελπίζομεν ότι δεν θα επιτρέψη η Φιλελευθέρα Κυβέρνησις του Κράτους να δημιουργηθή εις βάρος, επί του παρόντος μεν της Καπνοβιομηχανίας, εις το μέλλον δε πάσης βιομηχανίας και εργασίας του τόπου.[198]

Ας επισημάνουμε το γεγονός ότι πέντε διαφορετικοί καπνοβιομήχανοι αντιμετωπίζουν τα ίδια ακριβώς προβλήματα και τα εκφράζουν με κοινό τρόπο. Κοινή και γενική είναι και η πολιτική εκτίμηση της κατάστασης: το κράτος καλείται να επέμβει, όχι τόσο λόγω της απεργίας, όσο γιατί στην αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να ανεχθεί την γενική κατάρρευση της βιομηχανικής πειθαρχίας και τελικά της ελληνικής οικονομίας. Στον πυρήνα της επαγγελλόμενης κατάρρευσης βρίσκουμε, όχι κάποια «μεγάλη στιγμή αγώνα», αλλά – ξανά – ένα είδος καθημερινής («καθ' εκάστην») διαβρωτικής απειθαρχίας που προέρχεται από την επικράτηση ειδικών αντιλήψεων περί εργασίας και πιθανότατα και περί ανδρισμού. Η πρακτική της συστηματικής στάσης εργασίας «επί τη προσεγγίσει του προϊσταμένου», η καθημερινή απόδειξη «ότι δεν φοβούνται», απ' όσο γνωρίζουμε δεν έχει εντοπιστεί σε άλλες ελληνικές πηγές. Από την άλλη όμως, έχει εντοπιστεί σε περιστάσεις πολύ διαφορετικές των ελληνικών. Είναι ακριβώς η συμπεριφορά που επισημαίνει ο Ντέιβιντ Μοντγκόμερυ για τους ειδικευμένους εργάτες της μεταλλουργικής βιομηχανίας στις ΗΠΑ του τέλους του 19ου

[198] «Η Απεργία των Σιγαροποιών – Υπεβλήθη η Απάντησις των Εργοστασιαρχών», *Μακεδονία,* 11 Ιουλίου 1918.

αιώνα.[199] Ο Μοντγκόμερυ επεσήμανε ότι εκείνοι οι ειδικευμένοι εργάτες δεν ήταν μόνο φορείς τεχνικών γνώσεων, αλλά και φορείς ενός ιδιαίτερου «ηθικού κώδικα», ο οποίος συνδύαζε τον πατριαρχικό ανδρισμό, την εργατική αλληλεγγύη και τον έλεγχο του χώρου εργασίας. Ο «ηθικός κώδικας» προφανώς ως έννοια βρίσκεται κοντά στην «ηθική οικονομία» του Τόμσον δίχως να την υιοθετεί εξ ολοκλήρου.

Για να περάσουμε στην περίπτωση που εξετάσαμε έως τώρα, είδαμε ότι τον Μάιο του 1910 οι τσιγαράδες της Αθήνας κινητοποιήθηκαν οργανωμένα αλλά αμφίσημα, διαδήλωσαν από την Αθήνα μέχρι τον Πειραιά ορμητικά αλλά αναποτελεσματικά, έσπασαν μηχανές αλλά όχι τις μηχανές που μόλις είχαν φτάσει στο τελωνείο. Είδαμε όμως και ότι ήταν φορείς ειδικών αντιλήψεων, αλλά και ότι ασκούσαν εξουσία στο εσωτερικό του χώρου εργασίας. Η περίπτωσή τους μπορεί να μας θυμίσει ένα γεγονός ήδη γνωστό σχετικά με την ειδικευμένη εργασία στο γύρισμα του αιώνα. Ότι δηλαδή οι «τεχνικά μορφωμένοι εργάτες», δεν ήταν μόνο κάτοχοι ειδικών γνώσεων περί συγκεκριμένων παραγωγικών διαδικασιών, πειθήνιοι φορείς της «κληρονομικής ειδικότητας και δεξιοτεχνίας» που ο Ξενοφών Ζολώτας έβρισκε να χαρακτηρίζει τις «βιομηχανικές χώρες».[200] Η φιγούρα του «τεχνικώς μορφωμένου εργάτη» που είχε στο μυαλό του ο Ζολώτας και το σεβαστό κομμάτι της ελληνικής ιστοριογραφίας που τον ακολούθησε αιτιολογώντας την ελληνική «βιομηχανική υστέρηση» μέσω «σπάνης εργασίας», ήταν μια φιγούρα που δεν υπήρχε πουθενά στον κόσμο, ο καλόβολος δίδυμος αδελφός του «φανταστικού μεσογειακού ανθρώπου» που, όπως είδαμε στο τέταρτο κεφάλαιο, επίσης κατασκευάστηκε στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920.[201]

Εκείνο που υπήρχε από την άλλη, ήταν «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες» όπως οι τσιγαράδες της Αθήνας και οι μηχανουργοί που απασχόλησαν τον Φρέντερικ Τέιλορ περίπου την ίδια περίοδο. Εργάτες που χρησιμοποιούσαν την ανεξιχνίαστη τέχνη τους για να διεκδικήσουν τον έλεγχο του χώρου εργασίας. Μαζί διαμόρφωναν ιδέες σχετικά με αυτό τον έλεγχο, τεχνικές και μορφές του καταμερισμού της εργασίας που επεδίωκαν τον έλεγχο, ηθικές αξίες που συνόδευαν τον έλεγχο, ακόμη και συγκεκριμένες γλωσσικές εκφράσεις που περιέγραφαν τον έλεγχο. Η «τεχνική» τους μόρφωση δεν ήταν αποκλειστικά τεχνική. Εμπεριείχε μια συγκεκριμένη καθημερινή ταξική εμπειρία εντός και εκτός του χώρου εργασίας. Το αποτέλεσμα είναι δύσκολα περιγράψιμο. Ο «ηθικός κώδικας» του

---

[199] Για το σταμάτημα της εργασίας με την εμφάνιση του επιστάτη, δες David Montgomery, *Worker's Control in America: Studies in the History of Work, Technology and Labor Struggles,* Cambridge University Press, 1979, σελ. 13.

[200] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως,* Ελευθερουδάκης, 1926, σελ. 65

[201] Για τον «φανταστικό μεσογειακό άνθρωπο», δες Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου...,* όπ. πριν (υπ. 3), σελ. 226.

Μοντγκόμερυ, η «ηθική οικονομία» του Τόμσον, είναι σύντομοι τίτλοι που περιγράφουν περίπλοκες, συλλογικές, καθημερινές συμπεριφορές και αντιλήψεις.

Το πώς αντιμετωπίστηκαν τέτοιου είδους εργάτες κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης στις ΗΠΑ, θα πρέπει να είναι εμφανές από τα όσα ειπώθηκαν στο τρίτο κεφάλαιο. Η τέχνη τους, τεχνική γνώση αξεδιάλυτα δεμένη με ταξική εμπειρία εντός και εκτός του χώρου εργασίας, δέχτηκε επίθεση ως γνώση, μετρήθηκε, προσδιορίστηκε και κωδικοποιήθηκε. Νέοι τεχνοπολιτικοί τρόποι πειθάρχησης εφευρέθηκαν και απέκτησαν αντικειμενικότητα εκφραζόμενοι μέσω συγκεκριμένων υλικών διατάξεων – η αλυσίδα συναρμολόγησης ήταν το τελικό αποτέλεσμα αυτής της επίθεσης. Οι εργάτες που στο εξής θα συνόδευαν αυτές τις νέες υλικές διατάξεις ως «όργανα μηχανημάτων» (για να χρησιμοποιήσουμε την έκφραση του Εργατικού Κέντρου της Αθήνας), καθόλου δεν ήταν αυτό που θα έλεγε ο Ζολώτας «τεχνικώς μορφωμένοι». Ήταν μετανάστες αγροτικής προέλευσης, ακριβώς όπως οι αγροτικής προέλευσης μετανάστες που γέμιζαν την Αθήνα στις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα. Αυτός ήταν ο στόχος της τεϊλορικής επανάστασης, αυτή ήταν και η τεχνοπολιτική πηγή της θεαματικής αμερικανικής βιομηχανικής εξέλιξης.

Οπότε η δίψα του Ζολώτα για «τεχνικώς μορφωμένους» εργάτες ήταν, όπως και πολλά άλλα πράγματα στην Ελλάδα, υποκριτική. Γιατί στην Ελλάδα υπήρξαν «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες». Οι μηχανές που επιστρατεύθηκαν εναντίον τους δεν δούλευαν όσο αποτελεσματικά υποστήριζαν οι εφευρέτες, οι ιδιοκτήτες και οι κατασκευαστές τους. Παρόλ' αυτά έκαναν τη δουλειά τους, όπως όλες οι μηχανές του είδους: «Ακόμη και πριν γίνουν φυσικά παρούσες, λειτουργούσαν σαν να ήταν παρούσες».[202] Γιατί συγκεκριμενοποιούσαν το διακύβευμα μιας μακρόχρονης πολιτικής μάχης εντός του χώρου εργασίας στο πρόσωπο μιας υλικής διάταξης. Γιατί εκφόβιζαν τους εργάτες και δικαιολογούσαν τους εργοδότες, κεφαλαιοποιώντας τις ήδη παρούσες ιδεολογίες περί «τεχνικής προόδου». Γιατί ξεκινούσαν εκ νέου τη μάχη για τον έλεγχο του χώρου εργασίας επικεντρώνοντάς την σε ένα εύκολα υπερασπίσιμο σημείο, δηλαδή την υπεράσπιση της ίδιας της υλικής διάταξης της μηχανής και του δικαιώματος του εργοδότη να την χρησιμοποιήσει. Γιατί ο ερχομός τους κινητοποιούσε τους κρατικούς μηχανισμούς εναντίον της εργατικής οργάνωσης και των εργατικών αντιλήψεων μεταφέροντας τη μάχη από την καθημερινότητα και το εσωτερικό του χώρου εργασίας στον δημόσιο χώρο, τις «μεγάλες στιγμές» και τις κατασταλτικές παρεμβάσεις εναντίον της «παρανομίας». Γιατί αυτές οι «μεγάλες στιγμές» απαιτούσαν ένα είδος οργάνωσης που διέφερε χαρακτηριστικά από την οργάνωση εντός του χώρου εργασίας και την καθημερινή φθορά, μια πολιτική οργάνωση με την οποία ο «ηθικός κώδικας» του ειδικευμένου εργάτη συνυπήρχε άβολα. Οι μηχανές μπορεί να μην δούλευαν με την

[202] Irwin Yellowitz, «Skilled Workers and Mechanization…», όπ. πριν (υπ. 149), σελ. 211.

προαναγγελθείσα τεχνική αποτελεσματικότητα. Λειτουργούσαν όμως αποτελεσματικά με όλους τους υπόλοιπους τρόπους.

Η μάχη γύρω από τους «τεχνικώς μορφωμένους» εργάτες της Ελλάδας τις αντιλήψεις τους και την πειθάρχησή τους, συνεχίστηκε για δεκαετίες. Τα ίχνη της συνεχίζουν να υπάρχουν κατατεθειμένα στον τύπο, τις συζητήσεις της Βουλής, τα λεγόμενα των βιομηχάνων. Είναι πηγές ανεκμετάλλευτες, όχι τόσο γιατί είναι δυσεύρετες, όσο γιατί τις κοιτάζουμε με λάθος μάτι. Στο επόμενο κεφάλαιο θα συνοψίσουμε τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας και μαζί θα καθορίσουμε την οπτική γωνία που χρησιμοποιήσαμε ως εδώ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Περί Δυσλειτουργικών Μηχανών και Ιστοριογραφίας

Συμπεράσματα

6.1 Προβλήματα

Αρκετές σελίδες πριν, στα μέσα του πρώτου κεφαλαίου, δεχτήκαμε ως αυταπόδεικτο γεγονός ότι η τεχνολογία «κατασκευάζεται κοινωνικά» και συνοψίσαμε τους στόχους αυτής της εργασίας σε τρεις ερωτήσεις: Τι λογής είναι η κοινωνία που «κατασκευάζει κοινωνικά» την τεχνολογία; Πώς η τεχνολογία κατασκευάζεται «κοινωνικά» ως εννοήσεις και «τεχνικά» ως υλικές διατάξεις ώστε να ενταχθεί σε συγκεκριμένες, ιστορικά προσδιορισμένες κοινωνικές σχέσεις; Και το σημαντικότερο: μπορεί η «κοινωνική κατασκευή» της τεχνολογίας, όχι πια ως θεώρημα προς απόδειξη, αλλά ως αδιαμφισβήτητο χαρακτηριστικό των ανθρώπινων κοινωνιών, να χρησιμοποιηθεί ιστοριογραφικά ώστε η ιστορία των μηχανών να μιλήσει για την ιστορία των κοινωνιών;

Εκ πρώτης όψεως, η σύνδεση της «ιστορίας των μηχανών» με την «ιστορία των κοινωνιών» δείχνει μάλλον εύλογη. Ειδικά αν μείνουμε στην διαισθητική πρώτη εντύπωση, δεν φαίνεται και τόσο λάθος να υποστηρίξει κανείς ότι ελάχιστα απομένουν από τις «κοινωνίες» αν αφαιρέσουμε τις «μηχανές», όπως ελάχιστα απομένουν και από τις «μηχανές» αν αφαιρέσουμε τις «κοινωνίες». Κι όμως, η πρώτη εντύπωση περί προφανούς σχέσης μεταξύ «κοινωνίας» και «τεχνολογίας» αποδείχθηκε απατηλή όταν χρειάστηκε να μετατραπεί σε συγκεκριμένη ιστορική αφήγηση. Ο κύριος όγκος των δυσκολιών που αντιμετωπίσαμε δεν ήταν «τεκμηριωτικής» φύσεως. Δεν είχαμε πρόβλημα να εντοπίσουμε πηγές και τεκμήρια, δεν θα παραπονεθούμε για την «ένδεια» των ιστορικών μας πηγών όπως άλλοι που έχουν προσπαθήσει να αναμετρηθούν με παρόμοια ζητήματα. Αυτή η φτώχεια,

παρότι υπαρκτή, δεν ήταν το βασικό μας πρόβλημα· αντιθέτως, επειδή εργασίες σαν και την παρούσα χρειάζεται κάποια στιγμή να τελειώσουν, τελικά αναγκαστήκαμε να αφήσουμε ανεκμετάλλευτη μια πληθώρα πηγών που υπέπεσαν στην αντίληψή μας κατά τη διάρκεια της έρευνας. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε κατά τη συγγραφή αυτής της εργασίας, πολύ περισσότερο από δυσκολίες τεκμηρίωσης, ήταν δυσκολίες που προέκυπταν από τις δευτερογενείς μας πηγές.

Όσον αφορά την «ιστορία των μηχανών», τα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε αναλύθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο. Το ερευνητικό πεδίο των «σπουδών τεχνολογίας» από την δεκαετία του ’80 και μετά υπέστη μια πραγματική «αλλαγή παραδείγματος». Ο αναγνώστης του πρώτου κεφαλαίου μπορεί να μένει με την εντύπωση ότι αυτή η αλλαγή αφορούσε αποκλειστικά την εισαγωγή και την επικράτηση ενός νέου εννοιολογικού μοντέλου. Αλλά δεν ήταν ακριβώς έτσι. Αρκεί μια ματιά στο τρίτο κεφάλαιο για να διαπιστώσει κανείς ότι πολύ περισσότερο από το ίδιο το μοντέλο SCOT, εκείνο που κυριάρχησε ήταν οι στρατηγικές του επιδιώξεις: η εννόηση των καπιταλιστικών κοινωνιών ως σύνολα ισότιμων ομάδων, η αντικατάσταση των κοινωνικών συγκρούσεων από «διαπραγματεύσεις», η σιωπηρή εγκατάλειψη του μαρξισμού, η όλο και μεγαλύτερη αδιαφορία για τις εργασιακές διαδικασίες και τους εργασιακούς χώρους, η εξαφάνιση της εργατικής υποκειμενικότητας και η αποσυσχέτιση των ιστοριογραφικών αφηγήσεων από το ευρύτερο ιστορικό και κοινωνικό τους πλαίσιο. Όλα αυτά ήρθαν εις πέρας μέσω μιας ποικιλίας μεθοδολογικών προτάσεων που κατατέθηκαν από το 1980 και μετά. Όπως είδαμε στο τρίτο κεφάλαιο, η εισαγωγή της εννοιολογικής κατηγορίας «μηχανικός» στις ιστοριογραφικές αφηγήσεις που αφορούσαν τον Φρέντερικ Τέιλορ έκρυβε επιδιώξεις και είχε αποτελέσματα αντίστοιχα με εκείνα που είχαν οι πολύ γενικότερες μεθοδολογικές προτάσεις του μοντέλου SCOT σε άλλα ιστοριογραφικά πεδία.

Βέβαια, το αρχικό θέμα αυτής της εργασίας δεν ήταν η στροφή των σπουδών της τεχνολογίας κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του’80 και του ’90, αλλά η συγγραφή μιας ιστορίας της εισαγωγής του αυτοκινήτου στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια των πρώτων δεκαετιών του εικοστού αιώνα. Και όμως, από τις απαρχές της σχετικής έρευνας ήρθαμε αντιμέτωποι με τις επιπτώσεις της «αλλαγής παραδείγματος» της δεκαετίας του ‘80. Οι πηγές μας, όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς με μια ματιά στο δεύτερο κεφάλαιο, σίγουρα θα μπορούσαν να πουν μια ιστορία «σχετικών κοινωνικών ομάδων»· έχουμε άλλωστε την εντύπωση ότι το μοντέλο SCOT έχει κατασκευαστεί ακριβώς για να χρησιμοποιείται στις αρχές του εικοστού αιώνα. Στην πορεία όμως θα χρειαζόταν οι πηγές να συμμορφωθούν με το μοντέλο και όχι το αντίστροφο. Η υπόκωφη ταξική σύγκρουση που εντοπίσαμε να διατρέχει την ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα θα χανόταν· μαζί της θα χανόταν η ενίοτε βίαιη προσπάθεια κατάκτησης του χώρου και η χρησιμότητα του αυτοκινήτου στις διαδικασίες κοινωνικής προετοιμασίας των βαλκανικών πολέμων και

ομογενοποίησης της εθνικής επικράτειας που εντοπίσαμε να συμβαίνουν κατά την ίδια περίοδο.

Οι δυσκολίες δεν ήταν μικρότερες όταν στραφήκαμε στην «ιστορία των κοινωνιών». Όπως και η ιστοριογραφία της τεχνολογίας που μας προβλημάτισε εξαρχής, ο κύριος όγκος της ελληνικής ιστοριογραφίας που μας απασχόλησε στο τέταρτο κεφάλαιο γράφτηκε κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’80 και του ’90. Στα όσα προηγήθηκαν κάποιες φορές αστειευτήκαμε υποστηρίζοντας ότι η πραγματική «ελληνική ιδιομορφία» περισσότερο έχει να κάνει με την ελληνική ιστοριογραφία παρά με την ελληνική ιστορία. Αυτό δεν είναι απολύτως ακριβές, ούτε όμως απολύτως λάθος. Κατά μία έννοια η Ελλάδα είναι όντως μία ιδιόμορφη χώρα. Ελάχιστες άλλες μπορούν να ισχυρισθούν ότι διπλασίασαν την κρατική επικράτεια και τον πληθυσμό τους μέσα σε δέκα μόλις χρόνια. Όπως ελάχιστες άλλες έχουν στην κληρονομιά τους μια σειρά εσωτερικών ρήξεων έντασης παρόμοιας με εκείνες που σημάδεψαν τις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα στην Ελλάδα για να καταλήξουν σε έναν εμφύλιο πόλεμο. Και όμως, αυτές οι άξιες του ονόματός τους ελληνικές «ιδιορρυθμίες» δεν αποτελούν το επίκεντρο της ελληνικής ιστοριογραφίας. Η προσπάθεια υποβάθμισης των ταξικών αντιπαραθέσεων και της σημασίας της εργατικής τάξης (σε κάποιες περιπτώσεις η οργάνωση της ανυπαρξίας τους), η εσκεμμένη παράλειψη των αλλεπάλληλων ελληνικών πολεμικών εμπλοκών από κάθε ιστοριογραφική προσπάθεια που δεν τις πραγματευόταν άμεσα (που δεν ήταν για παράδειγμα τμήμα κάποιου «αφιερώματος στους βαλκανικούς πολέμους»), αποτελούν το βασικό μοτίβο ενός σημαντικού τμήματος της ελληνικής ιστοριογραφίας από το 1975 και μετά.

Η «ελληνική ιδιαιτερότητα» κατασκευάστηκε, όχι ως μια ιστορία ιδιαίτερης έντασης βίαιων εσωτερικών ρήξεων και ιδιαίτερης συχνότητας εξωτερικών περιπετειών, αλλά ως η ιστορία μιας περίπου αταξικής – και εθνικά καθαρής – κοινωνίας που αρχικά «αντιστέκεται» σε εξωτερικές επιβουλές, όπως στο έργο του Νίκου Σβορώνου και έπειτα «εκσυγχρονίζεται», πρώτα «αστικά», όπως στο εμβληματικό βιβλίο που επιμελήθηκαν οι Μαυρογορδάτος – Χατζηιωσήφ το 1988, και έπειτα εντελώς απροσδιόριστα, όπως συνέβη σε σημαντικό κομμάτι της ιστοριογραφίας από το 1990 και μετά, καθώς ο «εκσυγχρονισμός» γινόταν κομμάτι της συνθηματολογίας του κυβερνώντος κόμματος. Τα υλικά και πολιτικά κίνητρα αυτής της κατασκευής δεν θα μας απασχολήσουν εδώ περισσότερο από όσο μας απασχόλησαν στο τέταρτο κεφάλαιο· έχουν υποδειχθεί δημόσια το πολύ μέσω υπονοουμένων, όπως το κατά Αντώνη Λιάκο «στη δεκαετία του ΄80 γνώση και εξουσία βρήκαν τον τρόπο να συνεργαστούν». Οι ιστοριογραφικές επιπτώσεις αυτής της κατασκευής από την άλλη, θα πρέπει να είναι εμφανείς από την ιδιόμορφη δομή του τέταρτου κεφαλαίου. Ο όχι ιδιαίτερα υποψιασμένος υποψήφιος διδάκτορας που αναλαμβάνει να γράψει μια τυπική περιληπτική εισαγωγική ιστορία των μηχανικών, άμεσα ανακαλύπτει το ζήτημα της πληθυσμιακής κυριαρχίας των πολιτικών μηχανικών – δημοσίων υπαλλήλων πριν το 1940.

Αυτή η κυριαρχία εξηγείται μέσω της «κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας» που δεν άφηνε χώρο για άλλου είδους μηχανικούς. Η «κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας» εξηγείται με τη σειρά της μέσω της «ελληνικής ροπής προς την αυτοαπασχόληση» και των λοιπών «αταβιστικών ιδεολογιών». Η «ροπή προς την αυτοαπασχόληση» και οι συνοδεύουσες ιδεολογίες εξηγούνται μέσω της «κυριαρχίας της μικρής ιδιοκτησίας». Τελικά η «κυριαρχία της μικρής ιδιοκτησίας» εξηγείται μέσω του συνδυασμού «ροπής προς την αυτοαπασχόληση» και «πελατειακού κράτους» και ο κύκλος κλείνει ομαλά έχοντας για άλλη μια φορά περιγράψει την «ελληνική ιδιαιτερότητα»: μια περίπου αταξική κοινωνία, με περίπου ομαλές κοινωνικές σχέσεις, όπου περίπου όλοι είναι δημόσιοι υπάλληλοι, άρα και οι πολιτικοί μηχανικοί. Εν τω μεταξύ βέβαια έχει χαθεί κάθε επαφή με την ιστορική πραγματικότητα, αλλά και κάθε δυνατότητα για μια ιστοριογραφία ικανή να μας προετοιμάσει για το παρόν.

Το ζήτημα της σχέσης μεταξύ του «παρόντος» όπως το ζούμε και του «παρελθόντος» όπως το γράφουμε θα μας απασχολήσει – με εξαιρετική συντομία – στο τέλος αυτού του κεφαλαίου. Προς το παρόν θα πρέπει να θυμίσουμε τον τρόπο με τον οποίο εξηγήσαμε την πληθυσμιακή κυριαρχία των πολιτικών μηχανικών στο κεφάλαιο 4: μέσω της διαρκούς πολεμικής επέκτασης του ελληνικού κράτους, των υλικών αναγκών και των ιδεολογιών που τη συνόδευαν. Επίσης μέσω της ιστορικής πραγμάτευσης της δημιουργίας του επαγγέλματος του μηχανολόγου μηχανικού εκτός Ελλάδας όπως αυτή περιλαμβάνεται στο τρίτο κεφάλαιο. Αυτό που ενδιαφέρει κυρίως εδώ και πρέπει να σημειωθεί είναι ότι δεν ήταν αυτή η δουλειά που είχαμε αναλάβει. Η εξήγηση της πληθυσμιακής κυριαρχίας των πολιτικών μηχανικών – δημοσίων υπαλλήλων ήταν μια δουλειά που χρειάστηκε να αναλάβουμε παρεμπιπτόντως, αλλά και αναγκαστικά. Γιατί οι υπάρχουσες ιστοριογραφικές ερμηνείες έπασχαν, ορισμένες φορές ακόμη και στο επίπεδο της λογικής συνοχής.

Η διαδικασία της συγγραφής αυτής της εργασίας αποδείχθηκε πλούσια σε τέτοιες αναγκαστικές παρεκβάσεις. Ορισμένες από αυτές ήταν μικρής έκτασης: οι κάτοικοι της υπαίθρου χρειάστηκε να προσδιοριστούν ώστε να ξέρουμε ποιος πετούσε πέτρες στα αυτοκίνητα και τι λογής ήταν η «ελληνική ύπαιθρος» όπου κυκλοφορούσαν τα αυτοκίνητα·[1] οι περιηγητικοί και αθλητικοί σύλλογοι του γυρίσματος του αιώνα έπρεπε να τεθούν εντός του ιστορικού τους πλαισίου ώστε να ξέρουμε ποιος διοργάνωνε αγώνες αυτοκινήτου και ποιες ήταν οι επιδιώξεις του. Άλλες παρεκβάσεις αποδείχθηκαν σοβαρότερες: οι ιδέες του Φρέντερικ Τέιλορ έπρεπε να εξεταστούν ώστε να εξοικειωθούμε με την πολιτική σημασία

[1] Αξίζει να υπενθυμίσουμε (δες και κεφ. 2, υπ. 80) ότι ο συντάκτης αυτής της εργασίας ανακάλυψε ότι σχεδόν όλα τα χωριά της Αττικής των αρχών του εικοστού αιώνα και σχεδόν όλοι οι «χωρικοί» των πρωτογενών πηγών ήταν «Αρβανίτες», μόνο αφότου ο/η ανώνυμος κριτής του περιοδικού *History of Technology* επέμεινε «να ξεκαθαριστεί το ζήτημα της ομογενοποίησης του εθνικού χώρου». Προφανώς οι «παρεκβάσεις» μας είναι τόσο περισσότερο αναγκαίες όσο λιγότερο μας προστατεύει το κέλυφος των ελληνικών αυτονόητων ιστοριογραφικών παραδοχών (εδώ πρόκειται για την παραδοχή περί «εθνικά καθαρής κοινωνίας»).

του «μισθού με το κομμάτι»· πρώτα όμως, όπως αναγκαστήκαμε να αποδεχθούμε κάποια στιγμή, έπρεπε να ξεπεράσουμε την φιλολογία των «εξεγερμένων μηχανικών» και να ανακαλύψουμε εκ νέου τους πολιτικούς στόχους και την τεχνική όψη του συστήματος Τέιλορ. Η ανάγκη μικρών, μεγάλων και τεράστιων παρεκβάσεων προέκυψε, όπως είπαμε εξαρχής, από τις δευτερογενείς και όχι από τις πρωτογενείς μας πηγές, από τις ιδιομορφίες της ιστορίας της τεχνολογίας και της ελληνικής ιστοριογραφίας των δεκαετιών του ’80 και του ‘90. Τελικά, αυτές οι παρεκβάσεις αποφασίστηκε να γίνουν τμήμα της αφήγησης και η αφήγηση απέκτησε αυτό που στο πρώτο κεφάλαιο περιγράψαμε ως «σωρευτικό χαρακτήρα». Κάθε κεφάλαιο απαντούσε ερωτήματα των προηγούμενων και έθετε καινούρια. Ταυτόχρονα επέκτεινε τα χρησιμοποιούμενα εργαλεία και προσπαθούσε να παράσχει μια αφήγηση πληρέστερη από ό,τι τα προηγούμενα κεφάλαια. Στα όσα ακολουθούν θα προσπαθήσουμε να συνοψίσουμε τα προϊόντα αυτής της πορείας.

6.2 Μέθοδοι

Ο κορμός των μεθόδων που καθοδήγησαν τα όσα προηγήθηκαν προέρχεται από τη μαρξιστική ιστορία της τεχνολογίας και την μαρξιστική εργατική ιστορία όπως αυτές είχαν διαμορφωθεί έως τα μέσα της δεκαετίας του ’80. Όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, αυτές οι μέθοδοι αναγνώριζαν το γεγονός της «κοινωνικής κατασκευής» της τεχνολογίας, προχωρούσαν σε «συμμετρική πραγμάτευση» «επιτυχημένων» και «αποτυχημένων» τεχνουργημάτων, θεωρούσαν ότι οι σχέσεις των καπιταλιστικών κοινωνιών εκτείνονται εκτός του χώρου εργασίας στους χώρους της αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, αναγνώριζαν την εργατική υποκειμενικότητα και απειθαρχία ως κινητήριο δύναμη της «τεχνολογικής εξέλιξης» και αναγνώριζαν τις φυλετικές, ηλικιακές και έμφυλες διακρίσεις ως τμήμα των καπιταλιστικών ιεραρχήσεων. Η «τεχνολογία» γινόταν αντιληπτή με τον τρόπο που το είχε θέσει ο Μαρξ σε μία από τις πιο «αντιτεχνικιστικές» στιγμές του, όταν είχε περιγράψει «το σύστημα των μηχανών» ως βασικό συστατικό της «εξουσίας του αφέντη».[2] Δηλαδή οι μηχανές γίνονταν αντιληπτές όχι μόνο ως όργανα εξαγωγής της σχετικής υπεραξίας, αλλά και ως διατάξεις που στην υλικότητά τους ενσωματώνουν σχέσεις εξουσίας και τρόπους πειθάρχησης και ελέγχου. Συνεπώς ο ίδιος ο σχεδιασμός των τεχνικών διατάξεων επηρρεάζεται λιγότερο από τους «νόμους της φύσης» και περισσότερο από τις κοινωνικές σχέσεις που σχεδιάζουν και χρησιμοποιούν τις τεχνικές διατάξεις.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αυτές οι μέθοδοι άρχισαν να χρησιμοποιούνται και να εμπλουτίζονται μέσα από την επαφή με πρωτογενείς πηγές που αφορούσαν την εισαγωγή

[2] Αναφερόμαστε ξανά εδώ στη φράση με τις δυσκολίες μετάφρασης (the power of the ‘master’) που αναφέραμε στο κεφάλαιο 1 (υπ. 57). Σχετικά δες Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy*, (3 Vols), Penguin, 1990, Vol. 1, σελ. 549.

μιας συγκεκριμένης υλικής διάταξης (του αυτοκινήτου) σε μια συγκεκριμένη κοινωνία (την ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα). Κατά πρώτον η διαρκής επέκταση του ελληνικού κράτους στο χώρο και οι αλλεπάλληλες πολεμικές εμπλοκές που χαρακτηρίζουν τον πρώτο αιώνα της ιστορίας του αναγνωρίστηκαν ως βασικό μοτίβο της αφήγησής μας. Ευτυχώς αυτή η αναγνώριση δεν χρειάστηκε να γίνει εκ του μηδενός. Κατά καιρούς, σημαντικά – παρότι μειοψηφικά – τμήματα της ελληνικής ιστοριογραφίας, ρητά ή άρρητα αναγνώρισαν τη σημασία της διαρκούς ελληνικής επέκτασης και αποτέλεσαν χρήσιμες αναφορές στις οποίες προσφύγαμε συχνά.

Η δεύτερη προσθήκη στις μεθόδους μας αφορούσε την έννοια της εργατικής τάξης. Η θέση του Ε. Π. Τόμσον για την εργατική τάξη ως «ιστορική διαδικασία» που «συμβαίνει» μέσα από μια σύγκρουση η οποία εκτείνεται τόσο εντός όσο και εκτός των εργασιακών χώρων υιοθετήθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο και εμπλουτίστηκε στο τέταρτο και το πέμπτο κεφάλαιο με την έννοια της «ηθικής οικονομίας», καθώς και με τις διαπιστώσεις των Ελλήνων ιστορικών που παλιότερα προσπάθησαν να χρησιμοποιήσουν τα ίδια εργαλεία για την ελληνική περίπτωση. Η «ηθική οικονομία» όπως χρησιμοποιείται εδώ, δεν έχει την έννοια της «καταναλωτικής συνείδησης» που οδηγεί σε «αγώνες ενάντια στην αισχροκέρδεια», όπως συμβαίνει στο πρώιμο έργο του Τόμσον. Η «ηθική οικονομία» όπως χρησιμοποιείται εδώ έχει την έννοια της εργατικής κοσμοαντίληψης που γίνεται αισθητή ως τέτοια στις πρωτογενείς πηγές ακριβώς μέσω της σύγκρουσής της με τις καπιταλιστικές κοσμοαντιλήψεις που προέβαλλαν κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Τα δύο είδη κοσμοαντιλήψεων είναι τόσο ξένα αναμεταξύ τους που το αποτέλεσμα πολλές φορές προβάλλει πολύ πιο ανοίκειο από ό,τι αφήνουν να εννοηθεί οι «αγώνες ενάντια στην αισχροκέρδεια» ή οι «απαιτήσεις για κοινωνική ασφάλιση». Για παράδειγμα, διστάσαμε χαρακτηριστικά να πάρουμε τοις μετρητοίς τις «εκκλήσεις προς τους καταναλωτές» των τσιγαράδων του πέμπτου κεφαλαίου, όχι υποστηρίζοντας αυθαίρετα ότι δεν έλαβαν χώρα, αλλά υποστηρίζοντας ότι τους απασχολούσαν άλλα πολύ πιο φλέγοντα για τους ίδιους ζητήματα τα οποία είναι επίσης αισθητά στις πηγές, όπως ο συλλογικός έλεγχος του χώρου εργασίας και η υπεράσπιση ενός συγκεκριμένου τρόπου ζωής και εργασίας.

Βέβαια, οι μεθοδολογικές προσθήκες του δεύτερου και των επόμενων κεφαλαίων δεν εξαντλήθηκαν σε όσες αφορούν την έννοια της εργατικής τάξης. Και πάλι μέσω μέσω συγκεκριμένων αναφορών σε πρωτογενείς πηγές, επεκταθήκαμε σε έννοιες που αφορούν την σχέση μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας. Συγκεκριμένα, στο δεύτερο κεφάλαιο εισάγαμε την αντίληψη περί «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου», καθώς και μία αντίληψη περί της τεχνικής σημασίας των ατυχημάτων στον καπιταλισμό· στο τρίτο κεφάλαιο χρησιμοποιήσαμε την έννοια της «τεχνοπολιτικής» που έχει εισάγει η Γκαμπριέλ Χεκτ· τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο περιγράψαμε και χρησιμοποιήσαμε μια ειδική ανάγνωση της αρχής του Μπάμπατζ για τον καταμερισμό της εργασίας.

Το «παγκόσμιο τεχνικό ταυτόχρονο» δεν φιλοδοξεί να είναι άλλη μία από τις «συσκοτιστικές έννοιες» που όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, εισάγονται κατά δεκάδες με στόχο να μετατρέψουν «το αυτόδηλο και χιλιοειπωμένο σε επαναστατικό».[3] Περισσότερο είναι ένας σύντομος βολικός τίτλος που φιλοδοξεί να ονοματίσει μια πραγματική συνθήκη την ύπαρξη της οποίας διαπιστώσαμε και χρησιμοποιήσαμε κατά τη διάρκεια της έρευνας. Πράγματι, η διάχυση των υλικών διατάξεων και οι τεράστιες εργατικές μετακινήσεις που χαρακτηρίζουν την περίοδο που εξετάζαμε αποτέλεσαν πολύτιμο οδηγό για αυτή την εργασία. Στο δεύτερο κεφάλαιο, οι ιδεολογίες και πρακτικές που συνόδευσαν την εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, ανιχνεύθηκαν με παραλλαγές να συνοδεύουν την εισαγωγή του αυτοκινήτου όπως αυτή εξελίχθηκε στην περίπτωση άλλων χωρών κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα. Στο τέταρτο κεφάλαιο, το ζήτημα της αδυναμίας της Σχολής των Βιομηχάνων Τεχνών να εκπαιδεύσει μηχανολόγους μηχανικούς προσεγγίστηκε μέσα από την πραγμάτευση του επαγγέλματος του «μηχανολόγου μηχανικού» όπως αυτό διαμορφωνόταν στις ΗΠΑ του τέλους του 19ου αιώνα. Στο ίδιο κεφάλαιο, το γεγονός της μετανάστευσης Ελλήνων εργατών προς τις ΗΠΑ χρησιμοποιήθηκε από τη μια για να αμφισβητηθεί η «αταβιστική» ελληνική «ροπή προς την αυτοαπασχόληση» και από την άλλη για να επισημανθεί ότι η «έλλειψη τεχνικώς μορφωμένων εργατών» που υποτίθεται ότι αποτελεί μία από τις βασικές αιτίες της «κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας», καθόλου δεν εμπόδισε την παραγωγική εκμετάλλευση αυτών των ίδιων εργατών από τις υπερσύγχρονες αμερικανικές βιομηχανίες. Η χρήση του «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου» έγινε περισσότερο αισθητή – και πρέπει να προσθέσουμε: περισσότερο συνειδητή – στο πέμπτο κεφάλαιο. Εκεί η περιήγηση σε μεθόδους οργάνωσης της εργασίας και μηχανές που χρησιμοποιήθηκαν εκτός Ελλάδας, στην Αίγυπτο, την Ισπανία και τις ΗΠΑ, ήταν κομβική για την κατανόηση των πρωτογενών πηγών που αφορούσαν την ελληνική περίπτωση και την ανασύσταση των χώρων εργασίας της ελληνικής σιγαροποιίας των αρχών του εικοστού αιώνα. Όπως μπορεί να πιστοποιήσει ο συντάκτης της εργασίας που είχε τη χαρά να έρθει σε επαφή με τις πηγές με την αντίστροφη σειρά και συνεπώς να βιώσει τα αντίστοιχα συναισθήματα, η απεργία των «παιδιών» του καπνεργοστασίου του Πειραιά στις αρχές του 1910 είναι μάλλον ακατανόητη δίχως την πραγμάτευση των παραγωγικών διαδικασιών της σιγαροποιίας στις ΗΠΑ του γυρίσματος του αιώνα. Παρομοίως, οι αντιπαραθέσεις γύρω από τον αριθμό των παραγόμενων τσιγάρων στην Ελλάδα είναι ακατανόητες δίχως την πραγμάτευση της φιλοσοφίας των «συστημάτων αμοιβής με το κομμάτι» στις ΗΠΑ, όπως αυτή ερμηνεύεται στο τρίτο κεφάλαιο ακολουθώντας τις σχετικές συζητήσεις των Αμερικανών μηχανολόγων μηχανικών.

[3] Κώστας Γαβρόγλου, *Το Παρελθόν των Επιστημών ως Ιστορία,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2013, (Α' Έκδοση 2004), σελ. 234.

Η άλλη σημαντική προσθήκη στις αντιλήψεις μας γύρω από τη σχέση μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας, αφορούσε την κοινωνική σημασία των ατυχημάτων. Σύμφωνα με τη γνώμη που εκφράστηκε στο τέλος του δεύτερου κεφαλαίου, οι «τεχνικές» δυσλειτουργίες πρέπει να αντιμετωπίζονται ιστοριογραφικά ως συμβάντα λιγότερο «τεχνικά» και περισσότερο πολιτικά και κοινωνικά. Κάθε «ατύχημα» είναι και δείγμα μιας αποτυχίας, όχι τόσο στον σχεδιασμό των υλικών διατάξεων, όσο στην οργάνωση – και πειθάρχηση – της ζωντανής εργασίας που πλαισιώνει και χρησιμοποιεί τις υλικές διατάξεις. Στο δεύτερο κεφάλαιο αυτή η μεθοδολογική προσθήκη χρησιμοποιήθηκε ως βασική αφηγηματική στρατηγική, πράγμα σχεδόν φυσικό αν λάβει κανείς υπ' όψη την παράξενη φύση του αυτοκινήτου, ενός τεχνουργήματος που κατορθώνει για πάνω από έναν αιώνα να ισορροπεί μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού, μεταξύ του διασκεδαστικού και του δολοφονικού, μεταξύ της εργασίας και της σχόλης. Στο τρίτο κεφάλαιο η «κοινωνική σημασία των ατυχημάτων» χρησιμοποιήθηκε ώστε ολόκληρη η «τεϊλορική επανάσταση» να γίνει αντιληπτή ως μια προσπάθεια «επιδόρθωσης» των χώρων εργασίας των ΗΠΑ του τέλους του 19^{ου} αιώνα. Στο πέμπτο κεφάλαιο η ίδια προσθήκη χρησιμοποιήθηκε πολύ εκτενέστερα και πιο συνειδητά, αν και άρρητα. Το μηχανολογικό σχέδιο και η γραπτή περιγραφή που συνόδευαν την αίτηση ευρεσιτεχνίας του Μπόνσακ διαβάστηκαν αναζητώντας πρώτα την τεχνική δυσλειτουργία και έπειτα τις κοινωνικές πηγές της. Η αίτηση του Μπόνσακ, πλούσια καθώς ήταν σε άμεσες και έμμεσες περιγραφές δυσλειτουργίας, αποδείχθηκε ιδιαιτέρως πρόσφορη σε αυτού του είδους την ανάγνωση. Τελικά τα πολιτικά προβλήματα της κατεργασίας των καπνών εντοπίστηκαν να παίρνουν τεχνική μορφή στο τεράστιο κιβώτιο εισαγωγής του καπνού που είχε παραληφθεί από το μηχανολογικό σχέδιο του Μπόνσακ και στον περίπλοκο μηχανισμό ομογενοποίησης του κομμένου καπνού που αποτελούσε το μισό τμήμα της μηχανής. Η αποδεδειγμένη δυσλειτουργία της μηχανής χρησιμοποιήθηκε στο δεύτερο μισό του κεφαλαίου για να προσδιοριστεί η τεχνοπολιτική και ιστοριογραφική σημασία της εισαγωγής μιας παρόμοιας μηχανής στην ελληνική σιγαροποιία του 1910.

Η «τεχνοπολιτική» της Γκαμπριέλ Χεκτ προστέθηκε στις μεθόδους μας στο τρίτο κεφάλαιο, ως τελικός προσδιορισμός των τεϊλορικών στόχων και της σχέσης τους με τις υλικές διατάξεις. Η έννοια της τεχνολογίας που έχει μεν πολιτικούς στόχους, ταυτόχρονα όμως αυτοί οι στόχοι περιορίζονται και παραλλάσσονται στην πράξη λόγω της υλικότητας των τεχνικών διατάξεων χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον σε αυτή την εργασία. Βέβαια, όπως και τα υπόλοιπα μεθοδολογικά εργαλεία που χρησιμοποιούμε εδώ, η «τεχνοπολιτική» χρησιμοποιήθηκε ως καθοδηγητική αρχή της ανάγνωσης των πηγών και όχι ως πρωτότυπος όρος που πρέπει να αναφέρεται με κάθε ευκαιρία. Ο όρος φάνηκε χρήσιμος ως συμπύκνωση του κεντρικού πυρήνα της μεθοδολογίας μας και ως διαρκής υπενθύμιση της υλικότητας των τεχνουργημάτων, ενός γεγονότος που αξίζει να υπενθυμίζεται, ειδικά στα πλαίσια

αφηγήσεων που πασχίζουν για το «αντίθετο», δηλαδή για να αναδείξουν την κοινωνικότητα των τεχνουργημάτων.

Η ειδική ανάγνωση της αρχής του Μπάμπατζ που παρατέθηκε στο πέμπτο κεφάλαιο ήταν άλλη μια προσθήκη στα εργαλεία που αφορούν τη σχέση μεταξύ κοινωνίας και τεχνολογίας. Αυτός ο ειδικός τρόπος ανάγνωσης προέκυψε από τις παραδοχές του βασικού μας πυρήνα, σύμφωνα με τις οποίες οι χώροι εργασίας δεν είναι μόνο χώροι εξαγωγής της υπεραξίας, αλλά και χώροι εξουσίας, συνεπώς κάθε ειδική μορφή του καταμερισμού της εργασίας δεν πρέπει μόνο να καθιστά την εργασία πιο «αποτελεσματική», αλλά πρέπει και να διατηρεί την πειθαρχία και να επιδιώκει τον έλεγχο του χώρου εργασίας, όχι απαραιτήτως με αυτή τη σειρά. Επίσης αυτός ο τρόπος ανάγνωσης της αρχής του Μπάμπατζ ανιχνεύεται στις αντιλήψεις του Φρέντερικ Τέιλορ σχετικά με την αμοιβή της εργασίας και το «κοπάδιασμα» των ανδρών. Η ειδική ανάγνωση της αρχής του Μπάμπατζ μάς επέτρεψε να συμπεριλάβουμε και τις έμφυλες διακρίσεις στην αφήγησή μας σχετικά με την οργάνωση της εργασίας στη σιγαροποιία. Τελικά μάλιστα μας επέτρεψε να εξηγήσουμε ένα μάλλον αναπάντεχο γεγονός, όταν βρήκαμε επιμέρους εργασιακές διαδικασίες να ενοποιούνται αντί να διαιρούνται περαιτέρω κατά την προσπάθεια της εισαγωγής των γυναικών στις εργασίες κατασκευής χειροποίητων τσιγάρων που διαδραματίστηκε στις ΗΠΑ του τέλους του 19^{ου} αιώνα.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθούμε σε μια μεθοδολογική προσθήκη που αποτελεί ταυτόχρονα και ένα από τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας. Εδώ αναφερόμαστε σε αυτό που θα μπορούσε να ονομάσει κανείς «η διπλή φύση του εργατικού κινήματος». Κατά τη διάρκεια της αφήγησής μας ήρθαμε αρκετές φορές σε επαφή με ορισμένα από τα γραπτά των πρώτων Ελλήνων σοσιαλιστών, όπως για παράδειγμα με τα γραπτά του Γιάνη Κορδάτου, του Γεώργιου Σκληρού, τις αναφορές του Εργατικού Κέντρου Αθήνας, ή τις επιστολές των σωματείων των τσιγαράδων προς τις εφημερίδες. Αντιμετωπίσαμε αυτού του είδους τις πηγές με χαρακτηριστική επιφύλαξη και σε κάθε περίπτωση υποθέτοντας ότι οι γραπτές αναφορές της ηγεσίας του ελληνικού «εργατικού κινήματος» πρέπει να θεωρούνται ξεχωριστές από την «ταξική εμπειρία» της βάσης του. Οι ηγέτες του εργατικού κινήματος, τα γραπτά των οποίων αποτελούν το κύριο σώμα των πρωτογενών μας πηγών σχετικά με τις εργατικές γνώμες και επιδιώξεις δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως κάποιου είδους «γνήσιοι εκφραστές της φωνής του εργάτη». Στα όσα προηγήθηκαν αντιμετωπίστηκαν ως άνθρωποι με τις δικές τους ιδεολογικές και υλικές επιδιώξεις και ως συμμετέχοντες στη μόνιμη αντίθεση μεταξύ των μαρξιστών «τεχνικιστών» και «αντιτεχνικιστών» που περιγράψαμε στο πρώτο κεφάλαιο. Νομίζουμε πως αυτού του είδους η προσέγγιση, δηλαδή η αντίληψη του «εργατικού κινήματος» όχι ως ενιαίου σώματος αλλά ως οργανωτικής και κοινωνικής πυραμίδας, αποδείχθηκε ιστοριογραφικά γόνιμη.

Μπορούμε τώρα να συνοψίσουμε τις μεθόδους που καθοδήγησαν την αφήγηση που προηγήθηκε. Ο βασικός πυρήνας αυτών των μεθόδων είναι τα εργαλεία της μαρξιστικής

ιστορίας της τεχνολογίας και της μαρξιστικής εργατικής ιστορίας όπως αυτά είχαν διαμορφωθεί μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του ’80 και όπως περιγράφτηκαν στο πρώτο κεφάλαιο. Πέρα από αυτόν τον πυρήνα, η αφήγησή μας εξελίχθηκε πάνω στο μοτίβο των διαρκών πολεμικών εμπλοκών του ελληνικού κράτους. Επίσης καθοδηγήθηκε από τις έννοιες της εργατικής τάξης και της ηθικής οικονομίας του Ε. Π. Τόμσον που εισήχθησαν στο δεύτερο και το τέταρτο κεφάλαιο, από την έννοια της τεχνοπολιτικής της Γκάμπριελ Χεκτ που εισήχθη στο τρίτο κεφάλαιο, από τις έννοιες του «παγκόσμιου τεχνικού ταυτόχρονου» και της «κοινωνικής σημασίας των ατυχημάτων» που εισήχθησαν στο δεύτερο κεφάλαιο, από μια ειδική ανάγνωση της αρχής του Μπάμπατζ που εισήχθη στο πέμπτο κεφάλαιο, καθώς και από μια αντίληψη του «εργατικού κινήματος» όχι ως ενιαίου σώματος, αλλά ως οργανωτικής και κοινωνικής πυραμίδας που εισήχθη στο τέταρτο και το πέμπτο κεφάλαιο. Στην επόμενη ενότητα θα ασχοληθούμε με τα συμπεράσματα που προέκυψαν.

6.3. Συμπεράσματα

Αμφότερες οι μελέτες περιπτώσεως που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία περιγράφουν την ιστορία της εισαγωγής δυσλειτουργικών μηχανών στην ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα. Οι «μηχανές της περιπέτειας» του δεύτερου κεφαλαίου, παρά την τεχνολογική αισιοδοξία που τις περιέβαλλε, πρώτα απέτυχαν να «κάνουν τη δουλειά τους», δηλαδή να κυκλοφορήσουν απρόσκοπτα στους αθηναϊκούς δρόμους και έπειτα απέτυχαν να κατακτήσουν τον δημόσιο χώρο, τουλάχιστον με την πληρότητα που φαντασίωναν οι ιδιοκτήτες τους. Το «περίφημον μηχάνημα» του κυρίου Βάρκα από την άλλη, πολύ απλά δεν μπορούσε να κατασκευάσει τσιγάρα, τουλάχιστον όπως εννοούνταν τα «τσιγάρα» στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα, δηλαδή ως χειροποίητα τσιγάρα «πολυτελείας». Οι «μηχανές τις περιπέτειας» και το «περίφημον μηχάνημα» ήταν εξίσου δυσλειτουργικά. Τουλάχιστον αν μείνουμε στις κοινότοπες παραδοχές περί τεχνικής «λειτουργίας» και «δυσλειτουργίας» που είθισται να καθοδηγούν τη σκέψη μας.

Αλλά δεν υπάρχει λόγος να επιμείνουμε σε αυτές τις κοινότοπες παραδοχές. Ο κύριος Λέρτας, ανηψιός του κυρίου Βάρκα, επεσήμανε μια διαφορετική έννοια της «λειτουργικότητας» κατά τη διάρκεια των αντιπαραθέσεων που συνόδευσαν την εισαγωγή της σιγαροποιητικής μηχανής. Όπως θυμόμαστε από το πέμπτο κεφάλαιο, ήταν ο έλεγχος που ασκούσαν οι τσιγαράδες στον χώρο εργασίας που «εξηνάγκασε» τον κύριο Βάρκα και τους ανηψιούς του να «ηκολουθήσουν την επιβεβλημένην πρόοδον». Τα μέλη της οικογένειας Βάρκα δεν επιζητούσαν ακριβώς μια μηχανή που «να φτιάχνει τσιγάρα»· πολύ περισσότερο επιζητούσαν μια μηχανή που να εξασφαλίσει εκ νέου τον έλεγχο του εργασιακού χώρου για

λογαριασμό τους. Με αυτή την έννοια μάλιστα, η σιγαροποιητική μηχανή της οικογένειας Βάρκα αποδείχθηκε πολύ πιο λειτουργική.

Κατά τη διάρκεια της εισαγωγής της, η σιγαροποιητική μηχανή του Βάρκα ήταν τεχνικά δυσλειτουργική, όπως η πλειοψηφία των μηχανών που εισήχθησαν σε εργασιακές διαδικασίες κατά την διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Ταυτόχρονα όμως αποδείχθηκε πολιτικά λειτουργική: εξασφάλισε για λογαριασμό της οικογένειας Βάρκα μια νέα αρχή στη μάχη για τον έλεγχο του εργασιακού χώρου και αποτέλεσε αφορμή για την εξασφάλιση κρατικής υποστήριξης. Η βία που ασκήθηκε γύρω από τη μηχανή, η μετατροπή των τσιγαράδων από «συνταγματικούς πολίτες» σε «εργάτες» κάποιοι εκ των οποίων είχαν διαπράξει κακουργήματα, η αδυναμία των πολιτικών τους οργανώσεων να ανταπεξέλθουν στις νέες απαιτήσεις της μάχης για τον έλεγχο των εργασιακών χώρων, μας έδωσαν να καταλάβουμε την ύπαρξη μιας «τεχνοπολιτικής» λειτουργικότητας των τεχνουργημάτων.

Τα αυτοκίνητα του δεύτερου κεφαλαίου αποδείχθηκε πως επίσης διέθεταν το δικό τους είδος τεχνοπολιτικής λειτουργικότητας. Βέβαια οι ιδιοκτήτες τους – νεαροί άνδρες εξαιρετικά μειωμένων ηθικών αντανακλαστικών – δεν μπορεί εύκολα να κατηγορηθούν για το είδος του συνειδητού τεχνοπολιτικού σχεδιασμού που εντοπίσαμε στην περίπτωση της οικογένειας Βάρκα. Ακόμη και έτσι όμως, γρήγορα απέκτησαν ενός είδους εμπειρική συνείδηση της συμβατότητας των «καπρίτσιων τους» με ευρύτερα ταξικά και κρατικά ζητούμενα. Τελικά, όσον αφορά τον έλεγχο του δημόσιου χώρου, η εισαγωγή των αυτοκινήτων λειτούργησε όπως και στην περίπτωση πολλών άλλων χωρών: έφερε το ζήτημα της κατοχής του δημόσιου χώρου από τον δρόμο, όπου όπως είδαμε «οι [ταξικοί] συσχετισμοί δεν είναι πάντα αυτοί που φανταζόμαστε», στην αρμοδιότητα των δικαστηρίων και της νομοθεσίας, δηλαδή στο πεδίο της κρατικής επιβολής. Αυτού του είδους την αρχική «τεχνοπολιτική λειτουργικότητα» των μηχανών είναι που εκμεταλλευτήκαμε ιστοριογραφικά στην παρούσα εργασία.

Τα κοινά των μελετών περιπτώσεως που προηγήθηκαν δεν εξαντλούνται στην δυσλειτουργικότητα των περιγραφόμενων μηχανών. Τόσο το δεύτερο όσο και το πέμπτο κεφάλαιο είχαν να κάνουν με την εισαγωγή μιας μηχανής και όχι με αυτό που θα έλεγε κανείς με την «κανονική χρήση». Αυτή η επιλογή ήταν λιγότερο συνειδητή στην περίπτωση του αυτοκινήτου: εκεί μια αφήγηση και μαζί μια διδακτορική διατριβή ξεκινούσαν· τι πιο φυσικό από το να ξεκινήσει κανείς «από την αρχή»; Η ίδια επιλογή έγινε πολύ περισσότερο συνειδητά στην περίπτωση της σιγαροποιητικής μηχανής. Όπως είχαμε καταλάβει από την περίπτωση του αυτοκινήτου, μπορεί κανείς να υποθέσει με ασφάλεια ότι όλες οι «μηχανές» δυσλειτουργούν «τεχνικά» κατά τη στιγμή της εισαγωγής τους, δηλαδή κατά τη στιγμή που έχουν ξεπεράσει το στάδιο της «εφεύρεσης» και αρχίζει να επιχειρείται η κοινωνική τους χρήση. Δεν υπάρχει βέβαια αντίρρηση ότι κάποια στιγμή οι «δυσλειτουργίες» του είδους που περιγράψαμε στα προηγούμενα έπαψαν να είναι αισθητές. Τα αυτοκίνητα άρχισαν να κυκλοφορούν δίχως να πετροβολούνται εξ αλλοφύλων, τα πεζοδρόμια απέκτησαν πεζούς και

για κάθε «ατύχημα» μπορούσε να εντοπίσει κανείς και μια «απροσεξία» για να αποδώσει την ευθύνη. Αντίστοιχα τα «τσιγάρα» κατασκευάζονταν «αυτόματα» κατά εκατοντάδες χιλιάδες, πωλούνταν σε πακέτα μαζί με εικόνες γυμνών γυναικών και καμία διαφήμιση δεν θα τολμούσε να αναφερθεί στις εργασιακές διαδικασίες που τα παρήγαγαν.

Εν τω μεταξύ βέβαια, πληθώρα κοινωνικών εννοήσεων και παραδοχών είχαν υποστεί ριζική μεταβολή λόγω της τεχνοπολιτικής λειτουργικότητας των μηχανών. Οι «δρόμοι» έγιναν αποκλειστικότητα των αυτοκίνητων μηχανών, τα «τσιγάρα» έγιναν τσιγάρα όπως τα εννοούμε σήμερα, τα «ατυχήματα» απέκτησαν «φταίχτες» και οι «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες» άρχισαν να εννοούνται με τον τρόπο του Ξενοφώντα Ζολώτα. Σύμφωνα με τις συνηθισμένες ιστοριογραφικές παραδοχές η «εισαγωγή της μηχανής», οποιασδήποτε μηχανής, ακολουθείται από απρόσκοπτη «λειτουργία». Οι ισχυρισμοί των κατασκευαστών και των ιδιοκτητών γίνονται ανεπιφύλακτα δεκτοί, η αντίσταση στη μηχανή αποσιωπάται ως οπισθοδρομική και «ηττημένη», οι «κοινωνίες» παραδίδονται στην ηδονή του «τουρισμού» και 150.000 τσιγάρα την ημέρα εξέρχονται απρόσκοπτα από την κατάλληλη οπή εξορίζοντας τους τσιγαράδες στην Αίγυπτο. Απεναντίας, όπως ελπίζουμε να αποδείχθηκε από τα όσα προηγήθηκαν, η τελική «λειτουργία» της μηχανής – όταν και αν επέρχεται – είναι αποτέλεσμα της τεχνοπολιτικής της λειτουργικότητας, δηλαδή κοινωνικό επίτευγμα: «κοινωνικό» με την έννοια του προϊόντος της καπιταλιστικής κοινωνίας, δηλαδή αποτέλεσμα σκληρών κοινωνικών συγκρούσεων και μεταβολής πληθώρας κοινωνικών εννοήσεων. Στο τέλος αυτής της διαδικασίας, η ίδια η μηχανή έχει αλλάξει, ως κοινωνική εννοήση, ως τεχνοπολιτική λειτουργία και ως υλική διάταξη. Ταυτόχρονα, ανεπαίσθητα ή όχι και τόσο, έχει αλλάξει και η κοινωνία που τη χρησιμοποιεί.

Στα όσα προηγήθηκαν, αυτή η ιδιομορφία της διαδικασίας εισαγωγής της μηχανής απέκτησε ιστοριογραφική χρησιμότητα. Χρησίμευσε ώστε να μιλήσουμε όχι για την κοινωνία που τελικά κατόρθωσε να χρησιμοποιήσει απρόσκοπτα τις μηχανές, αλλά για την κοινωνία που υποδέχθηκε τις μηχανές. Αυτή η κοινωνία, η ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα, είναι ήδη πεδίο ιστοριογραφικών αντιπαραθέσεων. Στα όσα προηγήθηκαν, ειδικά στο τέταρτο κεφάλαιο, εντοπίσαμε ορισμένες από αυτές τις ιστοριογραφικές αντιπαραθέσεις όπως εξελίχθηκαν κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’80 και του ’90. Για να τις απαριθμήσουμε με τίτλους, μπορούμε να πούμε ότι πρόκειται για τον ρόλο των αλλεπάλληλων ελληνικών πολεμικών εμπλοκών, για την ύπαρξη ή όχι της εργατικής τάξης στην Ελλάδα και για το ζήτημα της «κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας».

Το ζήτημα της διαρκούς επέκτασης της ελληνικής κρατικής επικράτειας και των αλλεπάλληλων πολεμικών εμπλοκών δεν ανήκει τόσο στα «συμπεράσματα» όσο στις βασικές καθοδηγητικές αρχές αυτής της εργασίας. Νομίζουμε πάντως ότι ορισμένα από τα όσα ειπώθηκαν σχετικά στο δεύτερο κεφάλαιο μπορεί να χρησιμοποιηθούν υποστηρικτικά από όσους τάσσονται με τη συγκεκριμένη γραμμή σκέψης. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναδείξαμε τον

ρόλο του αυτοκινήτου στην διεκδίκηση του δημόσιου χώρου και στις διαδικασίες εθνικής ομογενοποίησης της ελληνικής επικράτειας. Επίσης ασχοληθήκαμε με επεισόδια και κοινωνικούς θεσμούς (όπως οι περιηγητικοί και αθλητικοί σύλλογοι) που συνήθως θεωρούνται ως «απαρχές» του τουρισμού της δεκαετίας του ’60, υποστηρίζοντας ότι στην πραγματικότητα πρόκειται για συνειδητούς προάγγελους των πολεμικών εμπλοκών της δεκαετίας του ’10. Ότι η «μηχανή της περιπέτειας» απέκτησε με φυσικό τρόπο πολεμική όψη και στρατιωτική χρησιμότητα αμέσως μετά την εισαγωγή της στην Ελλάδα, αποδεικνύει την υλική και ιδεολογική σημασία της διαρκούς ελληνικής επέκτασης. Μας δίνει να καταλάβουμε πολλά περισσότερα για τις γενικές προκείμενες της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα στην Ελλάδα. Και μας δίνει να καταλάβουμε πόσο στρεβλά μπορεί κανείς να αντιλαμβάνεται τα ίδια ιστορικά επεισόδια αν δεν λάβει υπ’ όψη του τη σημασία των διαρκών πολεμικών εμπλοκών του ελληνικού κράτους.

Όπως μπορεί να πιστοποιήσει κανείς με μια ματιά στο τέταρτο κεφάλαιο, το ζήτημα της ύπαρξης ή της ανυπαρξίας της εργατικής τάξης στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια των πρώτων δεκαετιών του εικοστού αιώνα είναι ένα ζήτημα για το οποίο έχει χυθεί πολύ μελάνι. Σε κάθε περίπτωση πάντως, δεν διακινδυνεύουμε ιδιαιτέρως αν υποστηρίξουμε πως πρόκειται για ένα ζήτημα που σήμερα θεωρείται λήξαν για την ελληνική ιστοριογραφία. Όπως συνέβη βέβαια και στο εξωτερικό από τα μέσα της δεκαετίας του ’80 και μετά, το ζήτημα έληξε με τον τρόπο που περιγράψαμε στο πρώτο κεφάλαιο: δια της σιωπηρής συναίνεσης.

Πάντως η παρούσα εργασία μπορεί να συνεισφέρει σε αυτό το κλειστό ζήτημα. Η ύπαρξη των «κατώτερων στρωμάτων» στην Αθήνα των αρχών του εικοστού αιώνα είναι ένα γεγονός γνωστό για την ελληνική ιστοριογραφία. Εκείνο που είναι πολύ περισσότερο διαφιλονικούμενο είναι το κατά πόσο επρόκειτο περι «εργατικής τάξης». Εδώ οι ορισμοί παίζουν τον ρόλο τους: ήταν ένα «περιστασιακό προλεταριάτο», όπως σημείωνε η Λίλα Λεοντίδου, «φτωχολογιά», όπως τους χαρακτήριζε ο Νίκος Πιζάνιας, «κοινωνική κατηγορία χωρίς όνομα», όπως τους ήθελε ο Αντώνης Λιάκος;[4] Σε κάθε περίπτωση πάντως, σίγουρα δεν πρόκειται για το «βιομηχανικό προλεταριάτο», για τους οργανωμένους σε σωματεία και ανά βιομηχανικό κλάδο εργάτες που επιζητούσε ο Γιάνης Κορδάτος, για το είδος δηλαδή των εργατών που θα γέμιζε τα αναγκαία κενά στις συγκρίσεις μας με τις «πρότυπες» βιομηχανικές κοινωνίες.

Στα όσα προηγήθηκαν από την άλλη, είδαμε ότι η εργατική τάξη συνέβαινε στην ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα. Λέμε «συνέβαινε», όχι μόνο γιατί ακολουθούμε την ορολογία των μεθοδολογικών μας εργαλείων, αλλά και γιατί δύσκολα θα

[4] Εδώ χρησιμοποιούμε την κωδικοποιημένη σύνοψη των σχετικών συζητήσεων από τον Νίκο Ποταμιάνο· σχετικά δες Νίκος Ποταμιάνος, *Οι Νοικοκυραίοι: Μαγαζάτορες και Βιοτέχνες στην Αθήνα, 1880-1925*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2016, σελ. 10.

βρει κανείς άλλη λέξη πιο κατάλληλη για να περιγράψει τις διαδικασίες που αποτέλεσαν το θέμα του δεύτερου και του πέμπτου κεφαλαίου. Μια γνώμη σχετικά με τα αυτοκίνητα αναδύθηκε από τα κατώτερα στρώματα της αθηναϊκής κοινωνίας της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα. Στην πραγματικότητα δεν ήταν μια γνώμη για τα αυτοκίνητα, αλλά μια γνώμη για τον έλεγχο του δημόσιου χώρου. Αυτή η γνώμη δεν βρήκε γραπτή έκφραση, βρήκε όμως πρακτικές εφαρμογές και εκδηλώθηκε κατά τη διάρκεια τουλάχιστον πέντε ετών με τρόπο που την καθιστά εμφανή, ακόμη και στις παροιμιώδους ένδειας ελληνικές πρωτογενείς πηγές. Ξέρουμε ότι αυτή η γνώμη έγινε αντιληπτή ως συλλογική γνώμη, γιατί χρειάστηκε να ληφθεί σοβαρά υπ' όψη στην αρθρογραφία του αθηναϊκού τύπου, στις αστυνομικές στρατηγικές και τακτικές, στις σχετικές συζητήσεις της Βουλής των Ελλήνων και στην κατάρτιση ενός μικρού κομματιού της βενιζελικής νομοθεσίας. Ξέρουμε ότι τα αυτοκίνητα δυσλειτουργούσαν για όσο αυτή η γνώμη δεν αντιμετωπιζόταν πολιτικά.

Ξέρουμε επίσης ότι οι χώροι εργασίας της σιγαροποιίας των αρχών του εικοστού αιώνα σε σημαντικό βαθμό βρίσκονταν υπό εργατικό έλεγχο. Αυτός ο έλεγχος ήταν συλλογικός και συνειδητός και χτιζόταν για χρόνια. Ήταν μάλιστα ιδιαιτέρως περίτεχνος, όπως φαίνεται από τις αναλυτικές διατυπώσεις και το θράσος του «τελεσιγράφου» που απηύθυναν οι τσιγαράδες προς τον Βάρκα, από τις περιγραφές του Λέρτα και από την επιστολή των καπνοβιομηχάνων προς τον Γενικό Διοικητή Μακεδονίας. Είδαμε τέλος ότι αυτός ο εργατικός έλεγχος αποτέλεσε την βασική αιτία της εισαγωγής της «αυτόματης σιγαροποιητικής μηχανής» στην Ελλάδα και ότι τελικά αντιμετωπίστηκε όχι μόνο με την «τεχνική καινοτομία», αλλά και με περίσσεια κρατικής βίας.

Ότι πολλά από αυτού του είδους τα «συμβάντα» εντοπίστηκαν εκτός των χώρων εργασίας δεν καθιστά τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα της αθηναϊκής κοινωνίας των αρχών του εικοστού αιώνα λιγότερο «τάξη». Γιατί έδρασαν συλλογικά. Γιατί διατύπωσαν έμπρακτα γνώμες σχετικά με τα υλικά τους συμφέροντα, είτε αυτά αφορούσαν τον χώρο εργασίας, είτε τον δημόσιο χώρο. Γιατί αντιμετωπίστηκαν ως σύνολο, με περιφρόνηση και μίσος, με τεχνοπολιτικές και νομοθετικές στρατηγικές, με την επιστράτευση της κρατικής βίας. Τι είναι μια τάξη αν όχι συλλογικά υλικά συμφέροντα και συλλογικά εκφρασμένες γνώμες σχετικές με αυτά τα συμφέροντα; Τι είναι μια τάξη, αν όχι ένα σύνολο τεχνοπολιτικά εκφρασμένων κρατικών κατασταλτικών μεθόδων με συγκεκριμένους συλλογικά προσδιορισμένους αποδέκτες; Τι είναι η εργατική τάξη αν όχι εκείνα που κάνει και εκείνα που αναγκάζεται να υποστεί; Από άλλες γνωστές σκοπιές βέβαια, η «εργατική τάξη» είναι ένα σύνολο ατόμων με συγκεκριμένη σχέση με τα μέσα παραγωγής, όπου τα «μέσα παραγωγής» πρέπει απαραιτήτως να είναι κάποιου είδους εργοστασιακά αυτόματα. Αυτός ο ορισμός μπορεί να είναι χρήσιμος για διάφορες ιστοριογραφικές επιδιώξεις, όχι όμως για την περιγραφή της εισαγωγής του αυτοκινήτου και της σιγαροποιητικής μηχανής στην Ελλάδα. Και σίγουρα όχι για μια χρήσιμη αφήγηση όπως την ορίσαμε στο πρώτο κεφάλαιο, δηλαδή

σαν «ιστορική αφήγηση που βγάζει στοιχειωδώς νόημα σε σχέση με την παρούσα ιστορική συγκυρία».

Η «κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας» είναι ένα ζήτημα που εντοπίστηκε στο τέταρτο κεφάλαιο. Όπως είδαμε εκεί, πρόκειται για ένα ζήτημα με σημαντικές πολιτικές και ιστοριογραφικές προεκτάσεις που φτάνει να επηρρεάζει τις σημερινές αντιλήψεις για τη φύση της ελληνικής κοινωνίας. Στο τέταρτο κεφάλαιο η «κακοδαιμονία της ελληνικής βιομηχανίας» ανιχνεύθηκε στις πηγές της δεκαετίας του 1920 και αναδείχθηκε ως μια έκφανση του διαρκούς διλήμματος «παράδοση ή εκσυγχρονισμός» που σύμφωνα με τον Αντώνη Λιάκο χαρακτηρίζει το σύνολο της ελληνικής ιστοριογραφίας. Ταυτόχρονα, επισημάναμε ότι οι κατά καιρούς απόπειρες εξήγησης της «κακοδαιμονίας», είτε αυτές προέρχονται από τη δεκαετία του ’20, είτε από τις δεκαετίες του ’80 και του ‘90, περιστρέφονται σε σημαντικό βαθμό γύρω από το ζήτημα της «έλλειψης τεχνικώς μορφωμένων εργατών» στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα. Σύμφωνα με αυτές τις αντιλήψεις η έλλειψη τεχνικών γνώσεων και βιομηχανικής πειθαρχίας των Ελλήνων εργατών δημιουργούσε την «στενότητα της ελληνικής αγοράς εργασίας» η οποία έπειτα χρησιμοποιείται για να εξηγήσει την «κακοδαιμονία».

Οι θέσεις που υποστηρίχθηκαν στο τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας ανατρέπουν αυτούς τους ισχυρισμούς. Όχι υποστηρίζοντας το αντίθετο, ότι δηλαδή υπήρχε πληθώρα «τεχνικών μορφωμένων» εργατών στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα, αλλά ξεκαθαρίζοντας τι ακριβώς ήταν ο «τεχνικός μορφωμένος εργάτης» κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Στο τρίτο κεφάλαιο είδαμε ότι ο «τεχνικός μορφωμένος εργάτης» των ΗΠΑ δεν ήταν ο «κινητήρας της αμερικανικής εκβιομηχάνισης», όπως υπέθεσε η ελληνική ιστοριογραφία από τον Ξενοφώντα Ζολώτα και έπειτα, αλλά ένα σώμα τεχνικών γνώσεων και ταυτόχρονα ένα σώμα ηθών, παραδόσεων και πρακτικών που διατάσσονταν εντός και εκτός των χώρων εργασίας διεκδικώντας τον έλεγχό τους. Είδαμε επίσης ότι αυτοί οι «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες», δηλαδή οι γνώσεις, τα ήθη και οι πρακτικές τους, δέχτηκαν σκληρή επίθεση από τα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα και μετά και αναδείξαμε τις τεχνοπολιτικές μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια αυτής της επίθεσης. Επισημάναμε τέλος ότι το αμερικανικό «βιομηχανικό θαύμα» των αρχών του εικοστού αιώνα δεν βασίστηκε στους «τεχνικώς μορφωμένους εργάτες», αλλά στην τεχνοπολιτική καινοτομία του «τεϊλορισμού» και της αλυσίδας συναρμολόγησης και στην συνεπαγόμενη δυνατότητα ένταξης των μεταναστών εργατών αγροτικής προέλευσης στις καπιταλιστικές παραγωγικές διαδικασίες. Δηλαδή ακριβώς στην καταστροφή των παλιών μεθόδων εργασίας και μαζί των «τεχνικώς μορφωμένων εργατών». Στο τέταρτο κεφάλαιο χρησιμοποιήσαμε το γεγονός της παραγωγικής ένταξης των μεταναστών εργατών αγροτικής προέλευσης – μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν και πολλοί Έλληνες μετανάστες – στις

βιομηχανικές παραγωγικές διαδικασίες των ΗΠΑ για να ασκήσουμε κριτική στις ιδέες περί «στενότητας της ελληνικής αγοράς εργασίας».

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο επισημάναμε ότι υπήρξαν «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες» στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα. Δείξαμε ότι όπως συνέβη και σε άλλες καταγεγραμμένες περιπτώσεις, αυτοί οι «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες» ήταν αξεδιάλυτα συνδεδεμένοι με ένα σώμα ηθών, τεχνικών γνώσεων και πρακτικών ελέγχου του εργασιακού χώρου, μια διαδικασία που έφτασε μέχρι και τον εντοπισμό παρόμοιων συμπεριφορών εντός του χώρου εργασίας όπως η υπεράσπιση της «νόρμας» των δυόμισι χιλιάδων τσιγάρων και η στιγμιαία στάση εργασίας κατά την προσέγγιση του επιστάτη. Επισημάναμε ότι οι «τεχνικώς μορφωμένοι εργάτες», όπως υπήρξαν στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα, όχι μόνο δεν έγιναν αντιληπτοί ως απαραίτητοι για την «βιομηχανική ανάπτυξη», αλλά δέχτηκαν σκληρή επίθεση με τεχνοπολιτικούς όρους. Τελικά καταλήξαμε ότι ο «τεχνικός μορφωμένος εργάτης» της ελληνικής ιστοριογραφίας, δηλαδή ένας εργάτης με βαθιά γνώση της παραγωγικής διαδικασίας και ταυτόχρονα πειθήνιος, πειθαρχημένος και φτηνός, δεν υπήρξε πουθενά στον κόσμο κατά τη διάρκεια της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης. Ο «τεχνικός μορφωμένος εργάτης» του Ξενοφώντα Ζολώτα δεν είναι παρά ο καλόβολος δίδυμος αδελφός του «φανταστικού μεσογειακού ανθρώπου» που σύμφωνα με τον Αντώνη Λιάκο επίσης κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920. Οπότε αν κανείς ενδιαφέρεται για τα αίτια της «κακοδαιμονίας της ελληνικής βιομηχανίας», καλά θα κάνει να τα αναζητήσει αλλού.

Αυτή η εργασία ξεκίνησε σαν μια ιστορία της εισαγωγής του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Η αλλαγή του θέματος και η σωρευτική δομή της προέκυψαν από προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν κατά την πρώτη επαφή με την ιστορία της τεχνολογίας και την ελληνική ιστοριογραφία όπως αυτές είχαν διαμορφωθεί μέχρι το 2012 και βασικά κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’80 και του ’90. Ξεκινώντας από τον βασικό πυρήνα της μαρξιστικής ιστορίας της τεχνολογίας και της μαρξιστικής εργατικής ιστορίας όπως αυτές είχαν διαμορφωθεί κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του ’60 και του ’70, εμπλουτίσαμε τα μεθοδολογικά μας εργαλεία και τα χρησιμοποιήσαμε για να αφηγηθούμε την ιστορία της εισαγωγής δύο καινοτόμων μηχανών στην ελληνική κοινωνία των αρχών του εικοστού αιώνα. Χρησιμοποιήσαμε το γεγονός της τεχνικής δυσλειτουργίας των μηχανών σε συνδυασμό με το γεγονός της τεχνοπολιτικής τους λειτουργικότητας για να μιλήσουμε για αυτή την κοινωνία και να συμβάλλουμε στην ιστοριογραφική συζήτηση που αφορά τη συγκεκριμένη περίοδο. Με λίγα λόγια, χρησιμοποιήσαμε την ιστορία των μηχανών για να μιλήσουμε για την ιστορία των κοινωνιών, όπως ήταν ο στόχος μας εξαρχής.

6.4. Κίνητρα – αντί επιλόγου

Φυσικά όμως, όπως όλες οι εργασίες του είδους της, έτσι και ετούτη εδώ έχει τα όριά της. Οπότε ένα σωρό ερωτήματα παραμένουν ανοικτά. Τελικά ποιος και τι ευθύνεται για την «κακοδαιμονία»; Τελικά πώς εξελίχθηκε η ταξική σύγκρουση και το φτιάξιμο της ελληνικής εργατικής τάξης; Τελικά πώς εξηγούνται οι «ρήξεις» στο εσωτερικό της ελληνικής κοινωνίας και πώς σχετίζονται με τις πολεμικές εμπλοκές του ελληνικού κράτους; Δίπλα τους, το μόνιμο αρχικό ερώτημα που τίθεται από τη σκοπιά της παρούσας εργασίας: διέθεταν αυτά τα ζητήματα τεχνικές όψεις;

Στα όσα προηγήθηκαν χρησιμοποιήσαμε τις δευτερογενείς πηγές με κριτικό τρόπο. Προσπαθήσαμε να μην τις αντιμετωπίζουμε ως υποκριτικές προσπάθειες να καταγραφούν τα «γεγονότα ως έχουν», αλλά ως προσπάθειες να γραφτεί «η ιστορία που μας χρειάζεται», όπου το εκάστοτε πρώτο πληθυντικό προσδιορίζει τόσο τα ιστοριογραφικά ερωτήματα όσο και τις απαντήσεις τους. Εξακολουθούμε να νομίζουμε ότι κατ' αυτόν τον τρόπο εκφράζει κανείς περισσότερο σεβασμό στις ιστοριογραφικές προσπάθειες του παρελθόντος απ' ό,τι με την τυφλή αναπαραγωγή των συμπερασμάτων τους.

Αυτό βέβαια σημαίνει ότι, αν κάναμε σωστά τη δουλειά μας, και αυτή εδώ η εργασία είναι μια προσπάθεια να γραφτεί η «ιστορία που μας χρειάζεται». Επίσης σημαίνει ότι τόσο η χρεία αυτού του είδους ιστορίας, όσο και το ποιοι είμαστε «εμείς», παραμένουν ζητούμενα. Όσον αφορά το κατά πόσο «χρειάζεται» η ιστορία του είδους που προηγήθηκε, αρκεί μια ματιά στη σύγχρονη ελληνική ιστοριογραφική παραγωγή για να διαπιστώσει κανείς ότι τα ερωτήματα που μας απασχόλησαν (περί εργατικής τάξης, περί πολεμικών εμπλοκών, περί ταξικής σύγκρουσης, περί «κακοδαιμονίας της βιομηχανίας») είναι ελάχιστα δημοφιλή. Για να χρησιμοποιήσουμε την πρόσφατη διατύπωση του Νίκου Ποταμιάνου, αφορούν ακαδημαϊκές και πολιτικές συζητήσεις που έχουν «εκπνεύσει» όσον αφορά τόσο την ένταση της διεξαγωγής τους όσο και την ευρύτητα του ακροατηρίου που κινητοποιούν.[5]

Είναι ενδιαφέρον το πώς τα τελευταία χρόνια πληθώρα ιστοριογραφικών συζητήσεων αποδείχθηκε ότι είχαν προ πολλού «εκπνεύσει» ακριβώς τη στιγμή που καθίσταντο όλο και περισσότερο απαραίτητες. Η συζήτηση περί της σημασίας και του φτιαξίματος της εργατικής τάξης έχει σιωπηρά αντικατασταθεί από μια φιλολογία περί «ταυτοτήτων», την ίδια στιγμή που ο βασικός μισθός έχει μειωθεί κατά το ένα τρίτο και σε ορισμένες περιπτώσεις κατά το ήμισι, χωρίς να λάβουμε υπ' όψη τους μετανάστες εργάτες. Η ιστορία των εσωτερικών ρήξεων του παρελθόντος συνεχίζει να βρίσκεται «καθηλωμένη στα εξιδανικευμένα

[5] Ο Ποταμιάνος αναφέρεται εδώ στη συζήτηση περί του ρόλου της μικροϊδιοκτησίας στη δομή του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού, στη σημασία της οποίας αναφερθήκαμε στην πρώτη ενότητα του παρόντος κεφαλαίου. Σχετικά δες Νίκος Ποταμιάνος, *Οι Νοικοκυραίοι…*,όπ. πριν (υπ. 4), σελ. 7.

εθνικοενωτικά σχέδια των δεκαετιών του ’80 και του ‘90» την ίδια στιγμή που ένα ναζιστικό κόμμα λαμβάνει σταθερά σχεδόν το δέκα τοις εκατό των ψήφων στο πλήθος των εκλογικών αναμετρήσεων που ακολούθησαν την έκρηξη της «κρίσης δημόσιου χρέους».[6] Η ιστοριογραφική σημασία των ελληνικών πολεμικών εμπλοκών αγνοείται την ίδια στιγμή που η Ανατολική Μεσόγειος έχει πάρει φωτιά.[7]

Οι τελευταίες εξελίξεις της ιστοριογραφίας ελάχιστα μας είχαν προετοιμάσει για τις εξελίξεις των τελευταίων ετών. Η πανθομολογούμενη έκπληξη μπροστά σε αυτές τις εξελίξεις καταπραΰνεται με δύο τρόπους. Από τη μια με ένα είδος ιστοριογραφικού στρουθοκαμηλισμού, στα πλαίσια του οποίου όλα συνεχίζονται ως έχουν: αφού τα σχήματά μας δούλεψαν στο άμεσο παρελθόν γιατί να μη δουλέψουν και στο άμεσο μέλλον όταν «όλα θα διορθωθούν»; Από την άλλη με μια υποβάθμιση της χρησιμότητας της ιστοριογραφίας για την εξήγηση του παρόντος. Οι ιστορικές αφηγήσεις δεν είναι αρμόδιες για να αναμετρηθούν με το παρόν και τις ραγδαίες εξελίξεις του· καλά θα κάνουν να περιοριστούν στο «παρελθόν», περιοχή ακίνδυνη, ομαλή και όλο και πιο άσχετη με το παρόν, ειδικά έπειτα από τη βολική της εννόηση ως «σχετικές κοινωνικές ομάδες». Καθώς αυτού του είδους οι αταβιστικές (για να ξαναθυμηθούμε τη διατύπωση του Τσουκαλά) αντιδράσεις εξελίσσονται, η παλιά διαπίστωση του Βάλτερ Μπένγιαμιν σχετικά με την «έκπληξη» επαληθεύεται όλο και ακριβέστερα: η έκπληξή μας δεν μπορεί να αποτελέσει την «απαρχή μιας γνώσης», εκτός κι αν πρόκειται για τη γνώση ότι οι ιστορικές μας παραστάσεις δεν ήταν έγκυρες εξαρχής.[8]

Δεν οφελεί να κρύψουμε ότι τα ερωτήματα, οι μέθοδοι και τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας υποκινήθηκαν από τη σειρά εκπλήξεων που επεφύλασσε η ιστορία από το 2009 και μετά. Μάλιστα, γνώμη μας είναι ότι κάθε προσπάθεια αφήγησης που αξίζει να ονομαστεί ιστοριογραφία πρέπει να υποκινείται από τέτοια σημερινά κίνητρα. Το μέτρο με το οποίο πρέπει να κριθούν τα όσα προηγήθηκαν είναι το κατά πόσο μπορεί να σταθούν ως χρειαζούμενη ιστορική αφήγηση. Όσο γι’ αυτό βέβαια, το μέλλον θα δείξει. Και πρέπει να πούμε πως παραμένουμε αισιόδοξοι. Παρά τις ολιγωρίες και τις ανακλαστικές αντιδράσεις, παρά τις καραδοκούσες εκπλήξεις του πραγματικού χρόνου, κάθε κοινωνία τελικά βρίσκει τον τρόπο για να παράξει την «ιστορία που της χρειάζεται». Ελπίζουμε να συνεισφέραμε έστω και λίγο στο σχετικό εγχείρημα.

---

[6] Τάσος Κωστόπουλος, *Κόκκινος Δεκέμβρης: Το Ζήτημα της Επαναστατικής Βίας,* Βιβλιόραμα, 2016, σελ. 13.

[7] Κατά τη διάρκεια της συγγραφής του έκτου κεφαλαίου, ένα πραξικόπημα στην Τουρκία ακολουθήθηκε από νύξεις εισβολής του τουρκικού κράτους στη Συρία. Σχετικά δες Πέτρος Παπακωνσταντίνου, «Προς ‘Πόλεμο δι’ Αντιπροσώπων’ Τουρκίας με… ΗΠΑ», *Καθημερινή,* 24 Αυγούστου 2016.

[8] Η ακριβής διατύπωση της όγδοης θέσης για τη φιλοσοφία της ιστορίας έχει ως εξής: «Το να εκπλήσσεται κανείς που τα πράγματα που βιώνουμε είναι ‘ακόμη’ δυνατά τον εικοστό αιώνα δεν έχει τίποτε το φιλοσοφικό. Δεν είναι μια έκπληξη που αποτελεί την αφετηρία μιας γνώσης, εκτός κι αν πρόκειται για τη γνώση ότι δεν είναι έγκυρη η παράσταση της ιστορίας που τη γεννά». Σχετικά δες Michael Lowy, *Walter Benjamin: Προμήνυμα Κινδύνου: Μια Ανάγνωση των Θέσεων «για τη Φιλοσοφία της Ιστορίας»,* Πλέθρον, 2004, (Α’ Έκδοση 2001), σελ. 106.`

Κατάλογος Εικόνων και Πινάκων

Εικόνες

1.1. Το «Πολυκατευθυνσιακό μοντέλο» της ιστορικής ανάπτυξης
των τεχνουργημάτων κατά Μπάικερ και Πιντς…… 5
1.2. Σχετικές κοινωνικές ομάδες, προβλήματα και λύσεις στο μοντέλο SCOT…….. 6
1.3. Η «κλιμακωτή» δομή του επιχειρήματος του Μπάικερ…… 9
2.1. Η σταδιακή επέκταση της ελληνικής επικράτειας, 1832 – 1923…….. 89
2.2. Χάρτης της Αθήνας, 1910……. 90
2.3. Χάρτης της περιοχής μεταξύ Αθηνών και Φαλήρου, 1908……... 91
2.4. Αναπαράσταση του Δυστυχήματος…… 92
2.5. Η Ευφροσύνη Βαμβακά στην εφημερίδα *Αλήθεια*……. 93
2.6. Η Ανάκριση του Πρίγκηπα Ανδρέα…… 94
2.7. Πρωτοσέλιδο την Κυριακή μετά το ατύχημα……. 95
2.8. Αρβανιτοχώρια στην Αττική……... 96
2.9. Συνεργείο αυτοκινήτων στο Χάνι του Εμίν Αγά…… 97
2.10. Το αυτοκίνητο του Κωνσταντίνου στους Βαλκανικούς πολέμους…… 98
2.11. Δρόμοι στις ΗΠΑ και στην Ελλάδα στο γύρισμα του αιώνα…… 99
3.1. Χαρακτηριστικά μεγέθη μηχανουργικής κατεργασίας……... 163
5.1. Χειροποποίητα τσιγάρα Αιγύπτου……... 241
5.2. Αίθουσα σιγαροποιίας του εργοστασίου Γιαννακλή, Αίγυπτος……. 251
5.3. Αίθουσα σιγαροποιίας στις ΗΠΑ, 1887……... 253
5.4. Τα πρώτα στάδια της σιγαροποιίας στις ΗΠΑ, 1883…….. 256
5.5. Αίθουσα σιγαροποιίας στις ΗΠΑ, 1883…….. 257
5.6: Τύλιγμα, κόψιμο και πακετάρισμα τσιγάρων στις ΗΠΑ, 1883……. 258
5.7. Ψαλίδι κοψίματος τσιγάρων, αλλιώς παπαγάλος…… 259
5.8. Τρισδιάστατο σχέδιο της μηχανής Μπόνσακ…….. 270
5.9. Μηχανολογικό σχέδιο της μηχανής Μπόνσακ, τομή xx΄…… 271
5.10. Μηχανολογικό σχέδιο της μηχανής Μπόνσακ, ημιτομή……... 272
5.11. Αναπαράσταση του τυλίγματος των τσιγάρων μέσω αναδιπλούμενου ιμάντα……. 273
5.12. Φωτογραφία της μηχανής Μπόνσακ…….. 274

Πίνακες

3.1. Ο διαφορικός μισθός με το κομμάτι……. 159
3.2. Υπολογισμός χρόνου πλανίσματος χυτοσιδήρου μέσω στοιχειωδών κινήσεων……. 164
4.1. Μετανάστευση προς τις ΗΠΑ
και Βιομηχανική Απασχόληση στην Ελλάδα, 1900-1928……..... 202
5.1. Καταμερισμός της εργασίας στην κατασκευή της πινέζας κατά Μπάμπατζ…… 244

Πηγές - Βιβλιογραφία

Α. Αρχειακές Πηγές

- Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο
- Γενικά Αρχεία του Κράτους
- Ιστορικό Αρχείο της Βουλής των Ελλήνων

Β. Εφημερίδες και Περιοδικά

- Εφημερίδα *Ακρόπολις,* 1900-1910
- Εφημερίδα *Αλήθεια,* 1906-1908
- Εφημερίδα *Αθήναι,* 1900-1920
- Εφημερίδα *Άστυ,* 1900-1909
- Εφημερίδα *Εμπρός*, 1899-1920
- Εφημερίδα *Ερμής,* 1900-1911
- Εφημερίδα *Εφημερίς των Συντεχνιών,* 1891-1892
- Εφημερίδα *Καιροί,* 1900-1920
- Εφημερίδα Νέον Άστυ, 1910
- Εφημερίδα *Πατρίς,* 1912-1913
- Εφημερίδα *Ριζοσπάστης,* 1918-1920
- Εφημερίδα *Σκριπ*, 1899-1920
- Εφημερίδα *Τελευταία Ώρα,* 1917-1918

- Περιοδικό *Αρχιμήδης,* 1899-1920
- Περιοδικό *Εφημερίς των Αυτοκινήτων,* 1920-1922
- Περιοδικό *Δελτίον της Βιομηχανικής και Εμπορικής Ακαδημίας,* 1896-1915
- Περιοδικό *Proceedings of the Society for the Promotion of Engineering Education,* 1910
- Περιοδικό *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers*, 1893-1910

Γ. Ξενόγλωσση Δευτερογενής Βιβλιογραφία

Adamic Louis, *Dynamite: A Century of Class Violence in America, 1830-1930,* Rebel Press, 1984 (Α' Έκδοση, 1931).

Aitken Hugh G. J., *Scientific Management in Action: Taylorism at Watertown Arsenal, 1908-1915,* Princeton University Press, 1960.

Alexander Jennifer Karns, 'Efficiency and Pathology: Mechanical Discipline and Efficient Worker Seating in Germany, 1929-1932', *Technology and Culture,* 47:2 (2006).

Allen Michael & Hecht Gabrielle (επιμ.), *Technologies of Power: Essays in Honor of Thomas Parke Hughes and Agatha Chipley Hughes,* MIT Press, 2001.

Anastasiadou Irene & Tympas Aristotle, 'An Indistinct Constellation: Mobility History in Greece', στο Mom Gijs., Pirie G. and Tissot L. (επιμ.), *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility,* Bergham Journals, 2009.

Apostolakou Lito, '"All for One and One for All": Anarchists, Socialists and Demoticists in the Labour Centre of Volos, 1908-1911' στο Carabott Philip (επιμ.), *Greek Society in the Making (1863-1913): Realities, Symbols and Visions,* Ashgate, 1997.

Babbage Charles, *On the Economy of Machinery and Manufactures,* Cambridge University Press, 2009 (Α' Έκδοση, 1832).

Beinin Joel & Lockman Zachary, *Workers on the Nile: Nationalism, Communism, Islam and the Egyptian Working Class, 1882-1954,* Tauris & Co, 1988.

Bijker Weibe & Pinch Trevor, 'The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other', *Social Studies of Science* 14:3, (1984).

Bijker Wiebe, Hughes Thomas & Pinch Trevor (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology,* MIT Press, 1993, (Α' Έκδοση, MIT Press, 1987).

Bijker Wiebe, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change,* MIT Press, 1995.

Bijker Wiebe & Law John (eds.), *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change,* MIT Press, 1992.

Bijker Wiebe, ‘Good Fortune, Mirrors and Kisses’, *Technology and Culture,* 54:3, (2013).

Borg K., *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America,* The John Hopkins University Press, 2007.

Brandeis Louis, *Scientific Management and Railroads: Being Part of a Brief Submitted to the Interstate Commerce Commission,* The Engineering Magazine, 1912.

Brandt Allan M., *The Cigarette Century: The Rise, Fall and Deadly Persistence of the Product that Defined America,* Basic Books, 2007.

Braverman Harry, *Labor and Monopoly Capital: the Degradation of Work in the Twentieth Century,* Monthly Review Press, 1974.

Buchanan R. Angus., ‘Theory and Narrative in the History of Technology’, *Technology and Culture,* 32:2, (1991).

Burges Kathy, ‘Organized Production and Unorganized Labor: Management Strategy and Labor Activism at the Link-Belt Company, 1900-1940’ στο Nelson Daniel (επιμ.), *A Mental Revolution, Scientific Management since Taylor,* Ohio University Press, 1992.

Burgess Thomas, *Greeks in America: An Account of their Coming, Progress, Customs, Living and Aspirations,* Sherman French & Comany, 1913.

Caffentzis George, ‘The Work/Energy Crisis and the Apocalypse’, στο Midnight Notes, *Midnight Oil: Work, Energy, War, 1973-1992,* Autonomedia, 1992, (Α’ Έκδοση 1980).

Caffentzis George, ‘Why Machines Cannot Create Value, or Marx’s Theory of Machines’, στο Davis Jim, Hirschl Thomas & Stark Michael (επιμ.), *Cutting Edge: Technology, Information, Capitalism and Social Revolution,* Verso, 1997.

Carabott Philip (επιμ.), *Greek Society in the Making (1863-1913): Realities, Symbols and Visions,* Ashgate, 1997.

Cassamagnaghi Silvia, Moretto Giovanni, Wagner Michael Frederick, ‘The Establishment of a Car-Based Leisure Regime in Twentieth Century Europe: Appropriating the Automobile for Mass Consumption in Denmark, Italy and the Soviet Union’, *Paper Presented at the 4th Tensions of Europe Plenary Conference: Technology & East-West Relations: Transfers, Parallel Histories and the European Laboratory,* Aalborg Universitet, 2010.

Chatzis Konstantinos & Mavrogonatou Georgia, «From Structure to Agency and 'Cross-national' History? Some Thoughts Regarding Post-1974 Greek Historiography», *Contemporary European History*, 19:2 (2010).

Cooper Patricia, 'What This Country Needs is a Good Five-Cent Cigar', *Technology and Culture*, 29:4 (1988).

Copley Frank, *Frederick W. Taylor: Father of Scientific Management*, 2τ., Harper and Brothers, 1923.

Cowan Ruth Schwartz, 'From Virginia Dare to Virginia Slims: Women and Technology in American Life', *Technology and Culture*, 20:1 (1979).

Cowan Ruth Schwartz, 'The Consumption Junction: A Proposal for Research Strategies in the Sociology of Technology', στο Bijker Wiebe, Hughes Thomas & Pinch Trevor (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, MIT Press, 1993, (Α' Έκδοση, MIT Press, 1987).

Clayton Nick, 'SCOT: Does It Answer?', *Technology and Culture*, 43:2, (2002).

Davis Jim, Hirschl Thomas & Stark Michael (επιμ.), *Cutting Edge: Technology, Information, Capitalism and Social Revolution*, Verso, 1997.

Drucker Peter, *The Practice of Management*, Harper and Row, 1954.

Drucker Peter, 'Work and Tools', *Technology and Culture*, 1:1, 1959.

Drucker Peter, *Technology, Management and Society*, Routledge, 2011, (Α' Έκδοση, 1970).

Duffy Enda, *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*, Duke University Press, 2009.

Edgerton David, 'Tilting at Paper Tigers', *British Journal for the History of Science*, 26:1, (1993).

Edgerton David, 'From Innovation to Use: Ten Eclectic Theses on the Historiography of Technology', *History and Technology: An International Journal*, 16:2 (1999).

Edwards Richard, *Contested Terrain: The Transformation of the Workplace in the Twentieth Century*, Basic Books, 1979.

Elzen Boelie, ‘Two Ultracentrifuges: A Comparative Study of the Social Construction of Artifacts’, *Social Studies of Science, 1*6, (1986).

Fairchild Henry Pratt, *Greek Immigration to the United States,* New Haven, 1911.

Ferguson Eugene, ‘Toward a Discipline of the History of Technology’, *Technology and Culture,* 15:1 (1974).

Floud Roderick, *The British Machine Tool Industry (1850-1914),* Cambridge University Press, 1976.

Fox Robert (επιμ.), *Technological Change: Methods and Themes in the History of Technology,* Routledge, 1996.

Friedmann Georges, *Industrial Society,* Free Press, 1956.

Gantt Henry, *Work, Wages, and Profits,* The Engineering Magazine Co., 1919, (Α’ Έκδοση, 1910).

Hadziiosif Christos, ‘Class Structure and Class Antagonism in Late Nineteenth Century Greece’, στο Carabott Philip (επιμ.), *Greek Society in the Making (1863-1913): Realities, Symbols and Visions,* Ashgate, 1997.

Hahn Barbara, *Making Tobacco Bright: Creating an American Commodity, 1617-1937,* John Hopkins University Press, 2011.

Halsey F., ‘The Premium Plan of Paying for Labor’, *Economic Studies*, 1:2 (1896).

Hecht Gabrielle, *The Radiance of France: Nuclear power and National Identity After World War II,* MIT Press, 2009.

Hobsbawm Eric, ‘The Machine Breakers’, *Past & Present,* 1 (1952).

Hobsbawm Eric, *Laboring Men: Studies in the History of Labour,* Weidenfeld and Nicolson, 1979 (Α’ Έκδοση, 1964).

Hobsbawm Eric, «Custom, Wages and Work-Load in Nineteenth -century Industry», στο Hobsbawm Eric, *Laboring Men: Studies in the History of Labour,* Weidenfeld and Nicolson, 1979, (Α’ Έκδοση, 1964)

Hobsbawm Eric, *Revolutionaries,* Phoenix Press, 1973.

Hobsbawm Eric, ‘Mass-Producing Traditions: Europe, 1870–1914’, στο Hobsbawm Eric & Ranger Terence, *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press, 1983.

Hobsbawm Eric & Ranger Terence, *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press, 1983.

Hough Jill & White Margaret, ‘Using Stories to Create Change: The Object Lesson of Frederick Taylor’s “Pig-Tale”’, *Journal of Management*, 27 (2001).

Hounshell David, *From the American System to Mass Production, 1800-1932*, John Hopkins University Press, 1984.

Hoxie Robert, *Scientific Management and Labor*, Appleton and Company, 1920.

Hughes Thomas, *American Genesis: A century of Invention and Technological Enthusiasm*, The University of Chicago Press, 2004 (Α’ Έκδοση 1989).

Jelineck Mariann, ‘Frederick W. Taylor and the Rise of Scientific Management, by Daniel Nelson. Management and Ideology: The Legacy of the International Scientific Management Movement, by Judith A. Merkle, Reviewed by Mariann Jelinek’, *The Business History Review*, 55:3 (1981).

Kakar Sudhir, *Frederick Taylor: A Study in Personality and Innovation*, MIT Press, 1970.

Kanigel Robert, *The One Best Way: Frederick Winslow Taylor and the Enigma of Efficiency*, Penguin Books Ltd, 1997.

Klein Hans, Kleinman Daniel Lee, ‘The Social Construction of Technology: Structural Considerations’, *Science, Technology & Human Values*, 27:1, (2002).

Kline Ronald, Pinch Trevor, ‘Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States’, *Technology and Culture*, 37:4, (1996).

Labrianides Theologos, *Industrial Location in Capitalist Societies: The Tobacco Industry in Greece, 1880-1980*, Unpublished Doc. Diss., London, 1982.

Lamphere Louise, ‘Fighting the Piece Rate System: New Dimensions of an Old Struggle in the Apparel Indystry’, στο Andrew Zimbalist (επιμ.), *Case Studies in the Labor Process*, Montly Review Press, 1979.

Landes David, *The Unbound Prometheus: Technological Chanege and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*, Cambridge university Press, 1988, (Α' Έκδοση 1969).

Lavenir Catherine., 'How the Motor Car Conquered the Road' στο Levin Miriam (επιμ.), *Cultures of Control*, Routledge, 2000.

Layton Edwin, *The Revolt of the Engineers*, Case Western Reserve University Press, 1971.

Lazonick William, 'Industrial Relations and technical Change: The Case of the Self-Acting Mule', *Cambridge Journal of Economics*, 3 (1979).

Le Chatelier Henri, 'Preface to the French Edition of "The Principles of Scientific Management" by Frederick W. Taylor' στο: Clarence Bertrand Thompson (ed.), *Scientific Management: A Collection of the More Significant Articles Describing the Taylor System of Management*, Oxford University Press, 1914.

Levin Miriam (επιμ.), *Cultures of Control*, Routledge, 2000.

Liakos Antonis, 'Modern Greek Historiography, 1974-2000', στο Ulf Brunbauer (ed.), *(Re)Writing History, Historiography in Southeast Europe after Socialism*, LIT Verlag, 2004.

Lindstrom Richard, 'They all Believe they are Undiscovered Mary Pickfords: Workers, Photography, and Scientific Management', *Technology & Culture*, 41:4 (2000).

Locke Edwin, 'The Ideas of Frederick W. Taylor: An Evaluation', *The Academy of Management Review*, 7:1 (1982).

Lubar Steven, 'Representation and Power', *Technology and Culture*, 36:2 (1995).

MacKenzie Donald, 'Marx and the Machine', *Technology and Culture*, 25:3, (1984).

MacKenzie Donald, *Inventing Accuracy: A Historical Sociology of Nuclear Missile Guidance*, MIT Press, 1990.

MacKenzie Donald, *Knowing Machines: Essays on Technical Change*, MIT Press, 1996.

Margaritis George, 'The Nation and the Individual: Social Aspects of Life and Death in Greece, 1896-1911' στο Philip Carabott (επιμ.), *Greek Society in the Making, 1863-1913: Realities, Symbols and Visions*, Ashgate, 1997.

Marx Karl, *Capital: A Critique of Political Economy*, 3τ., Penguin, 1990.

McShane Clay, *Down the Asphalt Path: The Automobile and American City*, Columbia University Press, 1994.

Meiksins Peter, 'Scientific Management and Class Relations: A Dissenting View', *Theory and Society*, 13:2 (1984).

Meiksins Peter, 'The "Revolt of the Engineers" Reconsidered», *Technology and Culture*, 29:2 (1988).

Meyer Stephen III, *The Five Dollar Day: Labor Management and Social Control in the Ford Motor Company, 1908-1921*, State university of New York, 1981.

Midnight Notes, *Midnight Oil: Work, Energy, War, 1973-1992*, Autonomedia, 1992.

Mom Gijs, 'Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobilism and *Fin-de-Siecle* Culture', *History of Technology*, 23 (2001).

Mom Gijs., Pirie G. and Tissot L. (επιμ.), *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Bergham Journals, 2009.

Montgomery David, *Worker's Control in America: Studies in the History of Work, Technology and Labor Struggles*, Cambridge University Press, 1979.

Montgomery David, *The Fall of the House of Labor: The Workplace, the State, and American Labor Activism (1865-1925)*, Cambridge University Press, 1987.

Moraglio Massimo, 'Knights of Death: Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907', *Technology and Culture*, 56:2 (2015).

Moser Kurt, 'The Dark Side of Automobilism: Violence, War and the Motor Car', *Journal of Transport History*,24:2 (2003).

Nadworny Milton J., 'Frederick Taylor and Frank Gilbreth: Competition in Scientific Management', *The Business History Review*, 31:1 (1957).

Nelson Daniel, 'Scientific Management in Transition: Frederick W. Taylor at Johnstown, 1896', *Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 99 (1975).

Nelson Daniel, 'Taylorism and the Workers at Bethlehem Steel, 1898-1901', *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 101:4 (1977).

Nelson Daniel, ‘The Making of a Progressive Engineer: Frederick W. Taylor’, *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 103:4 (1979).

Nelson Daniel, *Frederick W. Taylor and the Rise of Scientific Management*, University of Wisconsin Press, 1980.

Nelson Daniel, ‘Scientific Management in Retrospect’, στο Nelson Daniel (επιμ.), *A Mental Revolution, Scientific Management since Taylor*, Ohio University Press, 1992.

Nelson Daniel (επιμ.), *A Mental Revolution, Scientific Management since Taylor*, Ohio University Press, 1992.

Nelson Daniel, *Managers & Workers: Origins of the Twentieth-Century Factory System in the United States (1880-1920)*, The University of Winsconsin Press, 1995 (Α’ Έκδοση 1975).

Noble David, ‘Social Choice in Machine Design: The Case of Automatically Controlled Machine Tools’, στο Zimbalist Andrew (επιμ.), *Case Studies in the Labor Process*, Montly Review Press, 1979.

Noble David, *America by Design: Science, Technology and the Rise of Corporate Capitalism*, Oxford University Press, 1979.

Noble David, *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Oxford University Press, 1984.

Norton Peter, ‘Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street’, *Technology and Culture*, 48:2 (2007).

Norton Peter, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, MIT Press, 2008.

Panzieri Raniero, ‘The Capitalist Use of Machinery: Marx Versus the ‘Objectivists’’, στο Phil Slater Phil (επιμ.), *Outlines of a Critique of Technology*, Ink Links, 1980, (Α’ Έκδοση 1961).

Petersen Peter, ‘Correspondence from an Old Friend Reveals New information about Gantt’, *Journal of Management*, 12:3 (1986).

Pinch Trevor, ‘The Social Construction of Technology: A Review’, στο Robert Fox (επιμ.), *Technological Change: Methods and Themes in the History of Technology*, Routledge, 1996.

Price Richard, ‘The Labor Process and Labor History’, *Social History*, 8:1 (1983).

Radcliff Pamela, ‘Elite Women Workers and Collective Action: The Cigarette Makers of Gijon, 1890-1930’, *Journal of Social History,* 27:1, (1993).

Reinfelder Monika, ‘Breaking the Spell of Technicism’, στο Slater Phil (επιμ.), *Outlines of a Critique of Technology,* Ink Links, 1980.

Roberts B. W. W. & Knapp Richard F., ‘Paving the Way for the Tobacco Trust: From Hand Rolling to Mechanized Cigarette production by W. Duke, Sons and Company’, *The North Carolina Historical Review,* 69:3 (1992).

Rogoff Leonard, ‘Jewish Proletarians in the New South: The Durham Cigarette Rollers’, *American Jewish History,* 82:1 (1994).

Rosen Paul, ‘The Social Construction of Mountain Bikes: Technology and Postmodernity in the Cycle Industry’, *Social Studies of Science,* 23 (1993).

Russel Stewart, ‘The Social Construction of Artefacts: A Response to Pinch and Bijker’, *Social Studies of Science,* 16:2, (1986).

Samuel Raphael, ‘Workshop of the World: Steam Power and Hand Technology in Mid - Victorian Britain’, *History Workshop,* 3 (1977).

Schatzberg Eric, ‘Culture and Technology in the City: Opposition to Mechanized Street Transportation in Late-Nineteenth-Century America’, στο Allen Michael & Hecht Gabrielle (επιμ.), *Technologies of Power: Essays in Honor of Thomas Parke Hughes and Agatha Chipley Hughes,* MIT Press, 2001.

Scranton Philip, ‘None-Too-Porous Boundaries: Labor History and the History of Technology’, *Technology and Culture* 29:4, (1988).

Shechter Relli, ‘Selling Luxury: The Rise of the Egyptian Cigarette and the Transformation of the Egyptian Tobacco Market, 1850-1914’, *International Journal of Middle East Studies,* 35:1 (2003).

Slater Phil (επιμ.), *Outlines of a Critique of Technology,* Ink Links, 1980.

Smith Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations,* Oxford University Press, 1976 (Α’ Έκδοση, 1776).

Smith Merritt Roe, *Harper’s Ferry Armory and the New Technology,* Cornell University Press, 1977.

Smith Merrit Roe, ‘Industry, Technology and the “Labor Question” in 19th-Century America: Seeking Synthesis’, *Technology and Culture*, 32:3, (1991).

Society for the History of Technology, ‘The Leonardo Da Vinci Medal’, <http://www.historyoftechnology.org/about_us/awards/davinci.html>, [πρόσβαση στις 11 Μαΐου 2016].

Staudenmaier John, ‘What SHOT Hath Wrought and What SHOT Hath Not: Reflections on Twenty-Five Years of the History of Technology’, *Technology and Culture*, 25:4 (1984).

Staudenmaier John, *Technology’s Storytellers: Reweaving the Human Fabric*, MIT Press, 1985.

Taylor Frederick, ‘Notes on Belting’, *Transactions of the American Society of Mecahnical Engineers*, 15 (1894).

Taylor Frederick, ‘A Piece rate System: Being a Partial Solution of the Labor Problem’, *Economic Studies*, 1:2 (1896).

Taylor Frederick, *Shop Management*, Harper & Brothers Publishers, 1911 (A' έκδοση, 1903).

Taylor Frederick, ‘Why Manufacturers Dislike College Students’, στο Munroe Henry S., Williston Arthur L. & Norris Henry H. (επιμ.), *Proceedings of the Society for the Promotion of Engineering Education*, Vol. XVII, Cornell University, 1910.

Taylor Frederick, *The Principles of Scientific Management*, Harper & Brothers, 1919, (A’ Έκδοση 1911).

Taylor Frederick, ‘On The Art of Cutting Metals’, στο Thompson Clarence Bertrand (επιμ.), *Scientific Management: A Collection of the More Significant Articles Describing the Taylor System of Management*, Oxford University Press, 1914.

Thompson Clarence Bertrand (επιμ.), *Scientific Management: A Collection of the More Significant Articles Describing the Taylor System of Management*, Oxford University Press, 1914.

Thompson Edward Palmer, *The Making of the English Working Class*, Penguin, 1991, (A’ Έκδοση, 1963).

Thompson Edward Palmer, ‘The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century’, *Past & Present*, 50 (1971).

Tichi Cecelia, *Shifting Gears: Technology, Literature, Culture in Modernist America*, The University of North Carolina Press, 1987.

Tronti Mario, *Operai e Capitale*, Derive Approdi, 2013, (Α' Έκδοση, 1966).

Urofsky Melvin, *Louis D. Brandeis: A Life*, Pantheon Books, 2012.

Vardi Itai, 'Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922 – 1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America', *Journal of Social History*, 45:1 (2011).

Vatin François, '"Machinisme", Marxism, Humanism: George Friedmann Before and After WW II', *Sociologie du Travail*, 49 (2007).

Virilio Paul, *Speed and Politics*, Semiotext(e), 2006, (Α' Έκδοση 1977).

Winner Langdon, *Autonomous Technology: Technics out of Control as a Theme in Political Thought*, MIT Press, 1977.

Winner Langdon, 'Do Artifacts Have Politics?', *Daedalus*, 109:1 (1980).

Winner Langdon, 'Upon Opening the Black Box and Finding it Empty: Social Constructivism and the Philosophy of Technology', *Science, Technology and Human Values*, 18:3 (1993).

Wood Stephen (επιμ.), *The Degradation of Work? Skill, Deskilling and the Labor Process*, Hutchinson, 1982.

Wrege Charles & Perroni Amedeo, 'Taylor's Pig-Tale: A Historical Analysis of Frederick W. Taylor's Pig-Iron Experiments', *The Academy of Management Journal*, 17:1 (1974).

Wrege Charles & Stotka Anne Marie, 'Cooke Creates a Classic: The Story behind F. W. Taylor's Principles of Scientific Management', *The Academy of Management Review*, 3:4 (1978).

Wrege Charles & Stotka Anne Marie, 'Cooke Creates a Classic: The Story behind F. W. Taylor's Principles of Scientific Management', *The Academy of Management Review*, 3:4 (1978).

Wright Steve, *Storming Heaven: Class Composition and Struggle in Italian Autonomist Marxism*, Pluto Press, 2002.

Yellowitz Irwin, ‘Skilled Workers and Mechanization: The Lasters in the 1890s’, *Labor History*, 18:2 (1977).

Zimbalist Andrew (επιμ.), *Case Studies in the Labor Process*, Montly Review Press, 1979.

Δ. Ελληνική Δευτερογενής Βιβλιογραφία

Αβδελά Έφη, «Αμφισβητούμενα Νοήματα: Προστασία και Αντίσταση στις Εκθέσεις των Επιθεωρητών Εργασίας, 1914-1936», *Τα Ιστορικά,* 15:28/29 (1998).

Αγγελή Μαρία, *Ο Κόσμος της Εργασίας: Γυναίκες και Άνδρες στην Παραγωγή και Επεξεργασία του Καπνού (Αγρίνιο 19ος - 20ος αι.),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων 2007.

Αγριαντώνη Χριστίνα, *Οι Απαρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο Αιώνα,* Κατάρτι, 2010 (Α' Έκδοση, Ιστορικό Αρχείο της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, 1986).

Αγριαντώνη Χριστίνα, «Βιομηχανία» στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002.

Αγριαντώνη Χριστίνα, «Οι Μηχανικοί και η Βιομηχανία: Μια Αποτυχημένη Συνάντηση», στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Β1, Βιβλιόραμα, 2002.

Αναστασόπουλος Γεώργιος, *Ιστορία της Ελληνικής Βιομηχανίας, 1840-1940,* 3τ., Ελληνική Εκδοτική Εταιρεία, 1947.

Αντωνίου Γιάννης, *Οι Έλληνες Μηχανικοί: Θεσμοί και Ιδέες, (1900-1940),* Βιβλιόραμα, 2006.

Αραποστάθης Στάθης, Παπανελοπούλου Φαίδρα & Τύμπας Τέλης (επιμ.), *Τεχνολογία και Κοινωνία στην Ελλάδα: Μελέτες από την Ιστορία της Επιστήμης και τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας,* Εκδοτική Αθηνών, 2015.

Αραποστάθης Στάθης, Παπανελοπούλου Φαίδρα & Τύμπας Τέλης, «Εισαγωγή», στο Αραποστάθης Στάθης et. al. (επ.), *Τεχνολογία και Κοινωνία στην Ελλάδα: Μελέτες από την Ιστορία της Επιστήμης και τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας,* Εκδοτική Αθηνών, 2015.

Αρβανιτόπουλος Μιχάλης, *Ιστορία του Ελληνικού Μοτοσυκλετισμού,* Mototech, 2006.

Αρώνη-Τσίχλη Καίτη, «Αγροτικοί Αγώνες κατά τη Σταφιδική Κρίση, 1893-1905», *Τα Ιστορικά,* 14:26 (1997).

Ασημακόπουλος Μιχάλης (κ.α.) (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο: Οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα,* 2τ., ΕΜΠ, 2012.

Βαξεβάνογλου Αλίκη, *Οι Έλληνες Κεφαλαιούχοι, 1900-1940, Κοινωνική και Οικονομική Προσέγγιση,* Θεμέλιο, 1994.

Βαξεβάνογλου Αλίκη, «Εργοδότες και Εργαζόμενοι στις Αρχές του 20ου Αιώνα: από τη Μεριά των Εργοδοτών», *Τα Ιστορικά,* 8:14/15 (1991).

Βεντήρης Γεώργιος, *Η Ελλάς του 1910 – 1920: Ιστορική Μελέτη,* Πυρσός, 1931.

Βεντούρα Λίνα, «Το 'Αμερικανικό Όνειρο' στην Πελοπόννησο», στο Καϊάφα Ουρανία (επιμ.), *Η Πρώτη Δεκαετία του 20ου Αιώνα: Αλλαγές και Ανατροπές,* Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου, Σχολή Μωραΐτη, 2012.

Βερέμης Θάνος & Δημητρακόπουλος Οδυσσέας (επιμ.), *Μελετήματα Γύρω από τον Βενιζέλο και την Εποχή του*, Φιλιππότης, 1980.

Βοβολίνης Σπύρος & Βοβολίνης Κωνσταντίνος (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν, 5τ.,* Εκδόσεις Βιομηχανικής Επιθεωρήσεως, 1958.

Βούρτσης Ανδρέας, *Ιστορία του Ελληνικού Ινστιτούτου Παστέρ μέσα από τη Συγκρότηση του Αρχείου του*, Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ιστορίας και Φιλοσοφίας των Επιστημών και της Τεχνολογίας, 2015.

Βουσουλίνου Ανυφαντή Ελένη, *Η Βιομηχανία Γραφικών Τεχνών Ασπιώτη ΕΛΚΑ (τέλη 19ου Αιώνα),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2014.

Γαβρόγλου Κώστας, *Το Παρελθόν των Επιστημών ως Ιστορία,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2013, (Α' Έκδοση 2004).

Γιακουμάκη Πηνελόπη & Χαριτάτος Μάνος, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου,* Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, 1998.

Γιανουλόπουλος Γιάννης, *'Η Ευγενής μας Τύφλωσις...': Εξωτερική Πολιτική και 'Εθνικά Θέματα' από την Ήττα του 1897 έως τη Μικρασιατική Καταστροφή,* Βιβλιόραμα, 2003.

Γιαταγάνα Ξ. & Ματζώρου Β. (επιμ.), *Ελευθέριος Σκιαδάς, οι Συνοικίες των Αθηνών: Η Πρώτη Επίσημη Διαίρεση, 1908,* Πολιτισμικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2001.

Γιοχάλας Θανάσης & Καφετζάκη Τόνια, *Αθήνα: Ιχνηλατώντας την Πόλη με Οδηγό την Ιστορία και την Λογοτεχνία,* Εστία, 2012.

Caffentzis George, *Η Εργασία, η Ενέργεια, η Κρίση και το Τέλος του Κόσμου: Σκέψεις για την Εργασία, την Τεχνολογία και την Καπιταλιστική Κρίση (1980-2000),* Αρχείο 71, 2012.

Γκαβί Φ., Γκεράσι Μ. (κ.α.), *The Movement: Το Αμερικάνικο '68,* Κομούνα, 1988.

Dakin Douglas, *Η Ενοποίηση της Ελλάδας (1770-1923),* Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1998, (Α' Έκδοση, 1972).

Δερτιλής Γιώργος, *Ιστορία του Ελληνικού Κράτους (1830-1920), 6η Αναθεωρημένη και Συμπληρωμένη Έκδοση,* 2τ., Βιβλιοπωλείον της Εστίας, 2009.

Δερτιλής Γιώργος, «Κράτος, Γλώσσα και Τεχνογνωσία στην Ελλάδα, 1830-1940», στο Ασημακόπουλος Μιχάλης (κ.α.) (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο: Οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα,* 2τ., ΕΜΠ, 2012.

Διαλέτης Δημήτρης (επιμ.), *Μαρξισμός και Επιστήμες: Ιστοριογραφικές και Φιλοσοφικές Προσεγγίσεις,* Νεφέλη, 2010.

Δρίτσα Μαργαρίτα (επιμ.), *Γεώργιου Π. Χαριτάκη: Έργων Επιτομή,* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1990.

Επιτροπή Εκδόσεως των Καταλοίπων Σπυρίδωνος Λάμπρου, *Εις Μνήμην Σπυρίδωνος Λάμπρου,* Τυπογραφείον Εστία, 1935.

Ζολώτας Ξενοφών, *Η Ελλάς εις το Στάδιον της Εκβιομηχανίσεως,* Ελευθερουδάκης, 1926.

Iggers Georg, *Η Ιστοριογραφία στον Εικοστό Αιώνα: Από την Επιστημονική Αντικειμενικότητα στην Πρόκληση του Μεταμοντερνισμού,* Νεφέλη 2006, (Α' Αγγλ. Έκδοση 1996).

Καϊάφα Ουρανία (επ.), *Η Πρώτη Δεκαετία του 20ου Αιώνα: Αλλαγές και Ανατροπές,* Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου, Σχολή Μωραΐτη, 2012.

Καλιτσουνάκης Δημήτριος, «Ο Καπνός», *Αρχείον Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών,* 12 (1932).

Καλογήρου Νίκος, «Η Γεωγραφία του Εκσυγχρονισμού: Μετασχηματισμοί του Βορειοελλαδικού χώρου στο Μεσοπόλεμο», στο Μαυρογορδάτος Γιώργος & Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988.

Καμπάνης Δημήτρης, *Αναμνήσεις του Πολέμου και της Ειρήνης,* Γνώση, 1983.

Καραδήμου – Γερολύμπου Αλέκα, «Πόλεις και Πολεοδομία», στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8 Τόμοι, Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002.

Καραδήμου - Γερολύμπου Αλέκα & Παπαμίχος Νίκος, «Ρύθμιση του Χώρου: Πολιτικές Πρωτοβουλίες και Θεσμικές Ρυθμίσεις», στο Μαυρογορδάτος Γιώργος & Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988.

Καραμπάτσος Χρήστος, *Σκέψη και Τεχνικές για την Εργασία (1880-1930): Τεϊλορισμός, Φορντισμός, Μαζική Παραγωγή,* Διπλωματική Εργασία του ΠΜΣ Ιστορία και Φιλοσοφία των Επιστημών και της Τεχνολογίας, 2002.

Καραντζούλης Γιώργος, «Από τη Σπορά στο Εργοστάσιο», στο Γιακουμάκη Πηνελόπη & Χαριτάτος Μάνος, *Η Ιστορία του Ελληνικού Τσιγάρου,* Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, 1998.

Καστάνης Ανδρέας, *Η Στρατιωτική Σχολή των Ευελπίδων κατά τα Πρώτα Χρόνια της Λειτουργίας της, (1828-1834),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, 1995.

Καφάογλου Ηλίας, *Ελληνική Αυτοκίνηση (1900-1940): Άνθρωποι, Δρόμοι, Οχήματα, Αγώνες,* Ύψιλον, 2013.

Κιτροέφ Αλέξανδρος, «Η Υπερατλαντική Μετανάστευση», στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002.

Κιτσίκης Νίκος (επιμ.), *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος,* 2τ., Εκδόσεις Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, 1935.

Κορασίδου Μαρία, *Οι Άθλιοι των Αθηνών και οι Θεραπευτές τους: Φτώχεια και Φιλανθρωπία στην Ελληνική Πρωτεύουσα τον 19ο Αιώνα,* Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών, 1995.

Κορδάτος Γιάνης, *Ιστορία του Ελληνικού Εργατικού Κινήματος με Βάση Άγνωστες Πηγές και Ανέκδοτα Αρχεία,* Μπουκουμάνης, 1972, (Α' Έκδοση 1931).

Κοριά Μπενζαμέν, *Ο Εργάτης και το Χρονόμετρο: Τεϊλορισμός, Φορντισμός και Μαζική Παραγωγή,* Κομμούνα, 1984, (Α' Έκδοση 1979).

Κουλούρη Χριστίνα, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας: Γυμναστικά και Αθλητικά Σωματεία (1870 – 1922),* Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών ΕΙΕ, 1997.

Κρεμμυδά Ευγενία, «Έλληνες Μηχανικοί στα Τέλη του 19ου Αιώνα: Φορείς και Δίκτυα Διάδοσης της Νέας Τεχνολογίας στην Εποχή της Εκβιομηχάνισης», *Μνήμων,* 25 (2003).

Κρεμμυδά Ευγενία, «Έλληνες Εφευρέτες, Δίκτυα και Πρακτικές Προώθησης Νέων Εφευρέσεων (τέλη 19ου - αρχές 20ου Αι.), *Τα Ιστορικά,* 22:42 (2005).

Κρεμμυδά Ευγενία, *Μια Ιστορία για τα Ελληνικά Μηχανήματα του Μηχανουργείου Κούππα, 1882-1940,* Gutenberg, 2015.

Κωστόπουλος Τάσος, *Κόκκινος Δεκέμβρης: Το Ζήτημα της Επαναστατικής Βίας,* Βιβλιόραμα, 2016.

Λαζαρίδης Λάζαρος, *Μηχανουργική Τεχνολογία Εργαστήριο ΙΙ,* Ίδρυμα Ευγενίδου, 1991.

Λεονταρίτης Γεώργιος, *Το Ελληνικό Σοσιαλιστικό Κίνημα κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο,* Εξάντας, 1978.

Λεονταρίτης Γεώργιος, «Το Ελληνικό Εργατικό Κίνημα και το Αστικό Κράτος, 1910-20», στο Βερέμης Θάνος & Δημητρακόπουλος Οδυσσέας (επιμ.), *Μελετήματα Γύρω από τον Βενιζέλο και την Εποχή του*, Φιλιππότης, 1980.

Λεοντίδου Λίλα, *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940,* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989.

Λιάκος Αντώνης, «Η Ιστοριογραφία του Εργατικού Κινήματος: Σημειώσεις για μια Επισκόπηση», *Σύγχρονα Θέματα,* 35-36-37 (1988).

Λιάκος Αντώνης, «Περί Λαϊκισμού», *Τα Ιστορικά,* 6:10 (1989).

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, 1993.

Λιάκος Αντώνης, «Η Ελληνική Ιστοριογραφία το Τελευταίο Τέταρτο του Εικοστού Αιώνα», *Σύγχρονα Θέματα,* 76-77 (2001).

Lowy Michael, *Walter Benjamin: Προμήνυμα Κινδύνου: Μια Ανάγνωση των Θέσεων «για τη Φιλοσοφία της Ιστορίας»,* Πλέθρον, 2004, (Α' Έκδοση 2001).

Μάλεσης Δημήτρης, *Ο Ελληνικός Στρατός στην Πρώτη Οθωνική Δεκαετία: Πολιτική Οργάνωση και Πελατειακές Σχέσεις, (1833-1843),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 1992.

Μαργαρίτης Γιώργος, «Οι Περιπέτειες του Ηρωικού Θανάτου: 1912–1920», *Μνήμων,* 12 (1989).

Μαρξ Καρλ, *Grundrisse: Βασικές Γραμμές της Κριτικής της Πολιτικής Οικονομίας,* 3τ., Στοχαστής, χ.χ.

Μαρξ Καρλ & Ένγκελς Φρήντριχ, *Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος,* Σύγχρονη Εποχή, 1994.

Marx Karl, *Το Κεφάλαιο: Τόμος Πρώτος,* ΚΨΜ, 2016.

Μαυρογόνατου Γεωργία, *Η Υδροδότηση της Αθήνας: Από τα Δίκτυα στο Δίκτυο, 1880 – 1930,* Αδημοσίευτη Διδ. Διατ., ΕΚΠΑ, 2009.

Μαυρογορδάτος Γιώργος & Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988.

Μαυρογορδάτος Γιώργος, «Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός», στο Μαυρογορδάτος Γιώργος & Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988.

Μαυρογορδάτος Γιώργος, *1915: Ο Εθνικός Διχασμός,* Πατάκης, 2015.

Mazower Mark, *Η Ελλάδα και η Οικονομική Κρίση του Μεσοπολέμου,* Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 2009 (Α' Έκδοση, Oxford University Press, 1991).

Μηλιός Γιάννης, *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός: Από τον Επεκτατισμό στην Καπιταλιστική Ανάπτυξη, 2η Αναθεωρημένη Έκδοση,* Κριτική, 2000.

Μόλχω Ρένα, «Τα Ισπανοεβραϊκά: Μια Μεσογειακή Γλώσσα στην Καθημερινή Ζωή της Θεσσαλονίκης του 20ου Αιώνα», *Τα Ιστορικά,* 15:28/29 (1998).

Μουδόπουλος Σταύρος, «Ο Νόμος 281/1914 για τα Επαγγελματικά Σωματεία και η Επίδρασή του στην Εξέλιξη του Συνδικαλιστικού Κινήματος», στο Μαυρογορδάτος Γιώργος & Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988.

Μουζέλης Νίκος, *Νεοελληνική Κοινωνία: Όψεις Υπανάπτυξης,* Εξάντας, 1978.

Μπίρης Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, (1836-1916),* ΕΜΠ, 1957.

Μπίρης Κωνσταντίνος, *Αρβανίτες: Οι Δωριείς του Νεώτερου Ελληνισμού,* Μέλισσα, 1998, (Α' Έκδοση 1960).

Μπίρης Κωνσταντίνος, *Αι Αθήναι: Από τον 19ο εις τον 20ο Αιώνα,* Αθήνα: Μέλισσα, 1966.

Μπουμπούς Γιώργος, *Η Ελληνική Κοινωνία στην Πρώιμη Μαρξιστική Σκέψη: Γ. Σκληρός - Γ. Κορδάτος (1907-1930),* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 1996.

Μποχώτης Θανάσης, «Η Εσωτερική Πολιτική», στο: Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ου Αιώνα,* 8τ., Τόμος Α2, Βιβλιόραμα, 2002.

Νακρατζάς Γιώργος, *Η Στενή Εθνολογική Συγγένεια των Σημερινών Ελλήνων, Βουλγάρων και Τούρκων: Ήπειρος - Νότια Ελλάδα,* Εκδόσεις Μπατάβια, 1996.

Ντος Πάσος Τζον, *USA: Τα Πολλά Λεφτά,* Οδυσσέας, 1999, (Α' Έκδοση, 1936).

Οικονόμου Άγγελος, «Συνοπτική Ιστορία των Δημοσίων Έργων της Ελλάδος», στο Κιτσίκης Νίκος (επιμ.), *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος,* 2τ., Εκδόσεις Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, 1935.

Παπαζαφειροπούλου Αλεξία, *Το Εθνικό Οδικό Δίκτυο κατά την Περίοδο 1930-1980. Η Κουλτούρα του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα,* Αδημοσίευτη Διδ. Διατρ., ΕΜΠ, 2015.

Παπαστράτος Ευάγγελος, *Η Δουλειά και ο Κόπος της: Από τη Ζωή μου,* Εκδόσεις Gema, 2012.

Παπαστεφανάκη Λήδα, *Εργασία, Τεχνολογία και Φύλο στην Ελληνική Βιομηχανία: Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009.

Πετμεζάς Σωκράτης, «Δημογραφία», στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002.

Πιζάνιας Πέτρος, «Η Αγροτική Παραγωγή στον Ελληνικό 19ο Αιώνα: Σχέσεις και Εισοδήματα», *Τα Ιστορικά,* 2:3 (1985).

Πιζάνιας Πέτρος, «Αγροτικό Πλεόνασμα και Κυκλοφορία του Εμπορικού Κεφαλαίου στην Ελλάδα του 19ου Αιώνα», *Τα Ιστορικά,* 6:10 (1989).

Πιζάνιας Πέτρος, *Οι Φτωχοί των Πόλεων: Η τεχνογνωσία της Επιβίωσης στην Ελλάδα το Μεσοπόλεμο,* Θεμέλιο, 1993.

Πιζάνιας Πέτρος, «Ο Κύκλος και το Τετράγωνο: Σχετικά με τη Διπλή Ζωή της Ιστορικής Πραγματικότητας», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* 7 (1996).

Ποταμιάνος Νίκος, «Δεξιά, Αριστερά, Γιακωβινισμός: Ο Ριζοσπαστισμός στα Χρόνια του Κινήματος στο Γουδί», *Τα Ιστορικά,* 21:40 (2004).

Ποταμιάνος Νίκος, *Οι Νοικοκυραίοι: Μαγαζάτορες και Βιοτέχνες στην Αθήνα, 1880-1925,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2016.

Ρούπα Ευφροσύνη & Χεκίμογλου Ευάγγελος, *Η Ιστορία του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα: Εμπόριο και Παραγωγή στη Μέγγενη του Κράτους,* Economia, 2009.

Ρούσκας Γιάννης, *Η Συμβολή του Τύπου στη Διαμόρφωση Εθνικής Ιδεολογίας κατά την Περίοδο 1897-1912,* Αδημοσίευτη διδ. διατρ., Πάντειο Πανεπιστήμιο, 2004.

Σαλίμπα Ζιζή, *Γυναίκες Εργάτριες στην Ελληνική Βιομηχανία και στη Βιοτεχνία 1870 – 1922,* ΙΑΕΝ, 2002.

Σεφεριάδης Σεραφείμ, «Για τη Συγκρότηση της Εργατικής Τάξης στην Ελλάδα (1870-1936): Μερικοί Προβληματισμοί Πάνω σε Ένα Παλιό Θέμα», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* 6 (1995).

Σεφεριάδης Σεραφείμ, «Η Κρυφή Γοητεία της Ιδεολογίας: Αντι-Θεωρητισμός και Εκλεκτικισμός στη Μελέτη του Εργατικού Κινήματος», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης,* 8 (1996).

Σκαλτσά Ματούλα, *Κοινωνική Ζωή και Δημόσιοι Χώροι Κοινωνικών Συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου Αιώνα,* χ.ε, 1983.

Σκληρός Γεώργιος, *Το Κοινωνικό μας Ζήτημα,* Σοσιαλιστικό Κέντρο Αθηνών, χ.χ., (Α' Έκδοση 1907).

Σπανάκου Ζωή, *Η Έννοια της Ιστορικής Νομοτέλειας στο Μεσοπολεμικό Έργο του Γιάννη Κορδάτου,* Αδημοσίευτη Διδ. Διατρ., Πάντειο Πανεπιστήμιο, 1991.

Συναρέλλη Μαρία, *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, (1830-1880),* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989.

Taylor Frederick Winslow, *Αρχές Επιστημονικού Μάνατζμεντ,*Παπαζήσης, 2007.

Τζόκας Σπύρος, *Για την Κοινωνική Διαμόρφωση της Αντικειμενικότητας της Τεχνικής: Παραδείγματα από την Ιστορία των Ελλήνων Μηχανικών,* Αδημοσίευτη Διδ. Διατρ., Πανεπιστήμιο Αθηνών-ΕΜΠ, 2011.

Τσίγκος Αθανάσιος, *Κείμενα για τους Αρβανίτες,* χ.ε, 1991.

Τσουκαλάς Κωνσταντίνος, *Εξάρτηση και Αναπαραγωγή: Ο Κοινωνικός Ρόλος των Εκπαιδευτικών Μηχανισμών στην Ελλάδα, 1830-1922,* Θεμέλιο, 2006, (Α' Έκδοση, 1975).

Φλάισερ Χάγκεν, *Οι Πόλεμοι της Μνήμης: Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος στη Δημόσια Ιστορία,* Νεφέλη, 2008.

Φουντανόπουλος Κώστας, «Μισθωτή Εργασία» στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002.

Φουντανόπουλος Κώστας, «Εργασία και Εργατικό Κίνημα στην Ελλάδα» στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Β1, Βιβλιόραμα, 2002.

Φουντανόπουλος Κώστας, *Εργασία και Εργατικό Κίνημα στη Θεσσαλονίκη: Ηθική Οικονομία και Συλλογική Δράση στο Μεσοπόλεμο*, Νεφέλη, 2005.

Φραγκιάδης Α., «Το Οικονομικό και Κοινωνικό Πλαίσιο του Κινήματος στο Γουδί: Δοκιμή για μια Νέα Ερμηνεία», στο Καϊάφα Ουρανία (επ.), *Η Πρώτη Δεκαετία του 20ου Αιώνα: Αλλαγές και Ανατροπές,* Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου, Σχολή Μωραΐτη, 2012.

Φωτάκης Αχιλλέας, *Η Δημιουργία της Αστυνομίας Πόλεων και η Βρετανική Αποστολή, 1918-1932,* Αδημοσίευτη διδ. διατρ., ΕΚΠΑ, 2016.

Χαριτάκης Γεώργιος, *Η Ελληνική Βιομηχανία: Βιομηχανία-Μεταλλεία-Εργασία,* Εστία, 1927.

Χατάογλου Βίλμα, «Η Ανάδυση της Νεοελληνικής Πόλης: Η Σύλληψη της Μοντέρνας Πόλης και ο Εκσυγχρονισμός του Αστικού Χώρου», στο Μαυρογορδάτος Γιώργος & Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός,* Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988.

Χατζηιωσήφ Χρήστος, *Η Γηραιά Σελήνη: Η Βιομηχανία στην Ελλάδα, 1830-1940,* Θεμέλιο, 1993.

Χατζηιωσήφ Χρήστος, «Εισαγωγή», στο Χατζηιωσήφ Χρήστος (επ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Τόμος Α1, Βιβλιόραμα, 2002.

Χατζηιωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Ιστορία της Ελλάδας στον Εικοστό Αιώνα,* 8τ., Βιβλιόραμα, 2002.

Χατζηκωνσταντίνου Ευαγγελία, *Αστικός Εκσυγχρονισμός, Οδικό Δίκτυο και Πόλη: Το παράδειγμα της Λεωφόρου Συγγρού στο Πέρασμα από τον 19ο στον 20ο Αιώνα,* Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, ΕΜΠ, 2014.

Χατζημιχάλης Πλάτων, *Συγκοινωνίαι και Μεταφοραί,* χ.ε, 1938.

Ψημμένος Ιορδάνης, «Εισαγωγή Επιμελητή» στο Taylor Frederick Winslow, *Αρχές Επιστημονικού Μάνατζμεντ,* Παπαζήσης, 2007.