

# Η εξέλιξη των επαγγελματικών δικαιωμάτων των πολιτικών μηχανικών σε σχέση με τους αρχιτέκτονες και τους τοπογράφους

Μέρος 2<sup>ο</sup> : Από την ίδρυση του πρώτου «πολυτεχνείου» μέχρι την ίδρυση του «Ελληνικού Πολυτεχνικού Συλλόγου».

Του Τριαντάφυλλου Σφυρή, Πολιτικού Μηχανικού  
[tsfiris@gmail.com](mailto:tsfiris@gmail.com)

## 1. Εισαγωγή

Στο 1<sup>ο</sup> μέρος του άρθρου παρακολουθήσαμε την διαδικασία γέννησης του κλάδου των μηχανικών που ασχολούνταν με τα «πολιτικά» δημόσια ή ιδιωτικά έργα και οι οποίοι για τον λόγο αυτό ονομάστηκαν «πολιτικοί» μηχανικοί, ώστε να ξεχωρίζουν από τους «στρατιωτικούς» μηχανικούς. Είδαμε ότι μέχρι την σύσταση του «Σώματος πολιτικών μηχανικών» στο Υπουργείο Εσωτερικών το 1878, οι ανάγκες διεύθυνσης των δημοσίων πολιτικών έργων καλύπτονταν από τους αξιωματικούς του Μηχανικού σώματος του στρατού, οι οποίοι εκπαιδεύονταν στην Στρατιωτική Σχολή των Ευελπίδων. Τέλος είδαμε την πρώτη «πολιτική» σχολή για μηχανικούς που ιδρύθηκε 1887 με τίτλο «Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών», η οποία περιελάμβανε τρεις σχολές: την σχολή των πολιτικών μηχανικών, την σχολή των μηχανουργών και την σχολή των γεωμετρών και εργοδηγών. Οι απόφοιτοι των σχολών αυτών θα άρχιζαν σταδιακά να στελεχώνουν τις δημόσιες υπηρεσίες και να υποκαθιστούν τους στρατιωτικούς.

## 2. Οι πρώτοι διορισμοί «πολιτικών» τεχνικών: οι πολιτικοί Γεωμέτρεις

Το 1860 ψηφίστηκε ο πρώτος νόμος με τον οποίο πολιτικοί τεχνικοί έπαιρναν τη θέση των στρατιωτικών. Πρόκειται για τον νόμο Φ΄Γ΄ «Περί ορισμού πολιτικών γεωμετρών» (ΦΕΚ 27/11-6-1860).

Άρθρον 1. Διορίζονται καθ'όλον το Κράτος **πολιτικοί Γεωμέτρεις**, υπαγόμενοι εις το επί των Οικονομικών Υπουργείον, δέκα μεν Α΄, δέκα δε Β΄ τάξεως και τριάκοντα Γ΄, εις ήν περιλαμβάνονται και οι δόκιμοι.

Άρθρον 2. Καθήκον των Γεωμετρών είναι η **καταμέτρησις και χωρογράφησις** των γαιών και φθαρτών κτημάτων, ως και η εκτέλεσις πάσης άλλης συνδεομένης μετ' αυτών εργασίας

Δηλ. οι πρώτοι «πολιτικοί» τεχνικοί δεν ήταν οι «πολιτικοί μηχανικοί» αλλά οι «πολιτικοί γεωμέτρεις», κάτι ανάλογο δηλ. με τους σημερινούς τοπογράφους. Ωστόσο οι «στρατιωτικοί» διατήρησαν το «κεκτημένο δικαίωμα» και προηγούνταν έναντι των «πολιτικών».

Άρθρον 3. Οι **αξιωματικοί και ανθυπασπισταί** του Μηχανικού οι προσλαμβανόμενοι εις την γεωμετρικήν υπηρεσίαν θέλουν διορίζεσθαι **κατά πρώτον**, οι μεν υπολοχαγοί ως Γεωμέτρεις Α΄ τάξεως, οι ανθυπολοχαγοί ως Γεωμέτρεις Β΄ τάξεως, οι ανθυπολοχαγοί Γ΄.

Άρθρον 5. Πριν ή διορισθή τις πολιτικός Γεωμέτρεις ή δόκιμος υποβάλλεται, **εάν μη ή αξιωματικός ή ανθυπασπιστής του Μηχανικού**, εις εξετάσεις ενώπιον τριμελούς επιτροπής επιστημόνων **στρατιωτικών και πολιτικών** διοριζομένης δια Β. Διατάγματος

Αυτό βέβαια ήταν απόλυτα δικαιολογημένο και σωστό, γιατί στηρίζονταν σε μια πραγματική βάση: τις σπουδές του καθενός. Οι μηχανικοί του στρατού ως απόφοιτοι της Σχολής των Ευελπίδων είχαν λάβει ανώτερη τεχνική μόρφωση (βλ. κεφ. 5 του 1<sup>ου</sup> Μέρους του άρθρου). Αντίθετα οι «πολιτικοί γεωμέτρεις» ήταν απόφοιτοι του «Εν Αθήναις σχολείου των τεχνών» όπου η εκπαίδευση ήταν κυρίως πρακτική (βλ. κεφ. 7 του 1<sup>ου</sup> Μέρους του άρθρου). Γι' αυτό και στο άρθρο 9 του νόμου προβλέπονταν:

**Τας τριγωνομετρικάς και γαιοδεσιακάς εργασίας, άτινες απαιτούνται ως βάσεις των της λεπτομερείας κτηματολογικών καταμετρήσεων, θέλουν εκτελέσει αξιωματικοί του Μηχανικού προσδιοριζόμενοι δια Β. Διατάγματος**

### 3. Οι πρώτοι διορισμοί στο «Σώμα πολιτικών μηχανικών»

Το Σώμα πολιτικών μηχανικών του Υπουργείου Εσωτερικών όταν συστάθηκε το 1878 (βλ. Μέρος 1<sup>ο</sup>, κεφ. 8), μόνον κατ' όνομα ήταν «πολιτικών» μηχανικών, πράγμα αναπόφευκτο άλλωστε αφού η πρώτη σχολή «πολιτικών» μηχανικών ιδρύθηκε 9 χρόνια αργότερα, το 1887, στο ιδρυθέν τότε «Σχολείον των βιομηχάνων τεχνών» (βλ. Μέρος 1<sup>ο</sup>, κεφ. 8). Οπότε αναγκαστικά οι πρώτοι «πολιτικοί μηχανικοί» ήταν «στρατιωτικοί» ή απόφοιτοι ξένων σχολών. Την πραγματικότητα αυτή την αναγνώριζε και ο ίδιος ο νόμος με τον οποίο συστάθηκε το «Σώμα πολιτικών μηχανικών»:

#### Άρθρον 4

Επιτρέπεται ίνα κατά την πρώτην σύστασιν του Σώματος καταταχθώσιν εις αυτό στρατιωτικοί μηχανικοί..... Οι **λοχαγοί** κατατάσσονται ως **νομομηχανικοί** και **εισηγηταί β' τάξεως**.

#### Άρθρον 7

Η Κυβέρνησις δύναται να διορίση **αλλοδαπούς** μηχανικούς

Στο ΦΕΚ 28/8-5-1878 δημοσιεύτηκε το ΒΔ «Περί διορισμού του προσωπικού του σώματος των πολιτικών μηχανικών». Έχει ενδιαφέρον να δούμε ποιοί αποτελούσαν το πρώτο προσωπικό του σώματος των πολιτικών μηχανικών.

Προτάσει του Ημετέρου επί των Εσωτερικών Υπουργού, διορίζομεν:

- 1) Τον **αντισυνταγματάρχην του μηχανικού Δ. Σκαλιστήρην**, διευθυντήν των δημοσίων έργων.
- 2) τον **αρχιτέκτονα** πρώτης τάξεως και **τελειοδίδακτον** του εν Παρισίοις σχολείου των γεφυροδοποιών Α. Σούλην, εισηγητήν παρά τη διευθύνσει των δημοσίων έργων, με βαθμόν Νομομηχανικού.
- 3) τον **αρχιτέκτονα** πρώτης τάξεως Γ. Κατσαρόν, εισηγητήν επίσης παρά τη αυτή διευθύνσει με βαθμόν Επαρχιακού μηχανικού πρώτης τάξεως.

Στην κεφαλή δηλ. του σώματος διορίστηκε στρατιωτικός. Για τον αρχιτέκτονα Γ. Κατσαρό δεν αναφέρεται η σχολή από την οποία αποφοίτησε, αλλά από άλλη πηγή προκύπτει ότι ήταν διπλωματούχος του Πολυτεχνείου του Μονάχου (ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΕΤΗΡΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, έκδοση του ΤΕΕ, 1935). Στο διάταγμα αυτό βλέπουμε ακόμη:

- Ότι ο όρος «αρχιτέκτων» δεν υποδήλωνε ειδικότητα τεχνίτη, όπως είδαμε σε μερικά παλαιότερα νομοθετήματα και θα δούμε και σε επόμενα, αλλά επιστημονική ειδικότητα. Αυτό συνάγεται από τη θέση τους στην κορυφή της ιεραρχίας του σώματος των πολιτικών μηχανικών.
- Ότι στο σώμα των πολιτικών μηχανικών διορίζονταν και αρχιτέκτονες! Με τις σημερινές σημασίες των εννοιών «αρχιτέκτων» και «πολιτικός μηχανικός» μας φαίνεται οξύμωρο. Όμως τότε, με τον όρο «πολιτικός μηχανικός» εννοούνταν ο μηχανικός που ασχολούνταν γενικώς με τα «πολιτικά» έργα είτε αυτά ήταν οικοδομικά είτε οδοποιίας είτε άλλα. Οπότε όποιος αρχιτέκτων μηχανικός ασχολούνταν με πολιτικά έργα θεωρούνταν «πολιτικός» μηχανικός.

Στους επόμενους βαθμούς της ιεραρχίας (Νομομηχανικοί) διορίστηκαν επίσης στρατιωτικοί:

Τους **λοχαγούς του μηχανικού**  
4) Λ. Βλάσην, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Μεσσηνίας και προσωρινώς της Λακωνίας.  
5) Ιω. Μαρκόπουλον, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Αχαΐας και Ήλιδος  
6) Ν. Σολωμόν, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Κεφαλληνίας και προσωρινώς Κέρκυρας  
7) Κ. Φέγγαν, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Αττικής και Βοιωτίας  
8) Ξ. Βλαχόπουλον, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Ευβοίας  
9) Π. Ζαφειρίου, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Ακαρνανίας και Αιτωλίας, προσωρινώς δε και της Ζακύνθου  
10) Τον **υπολοχαγόν του μηχανικού** Κ. Τσώτσην, Νομομηχανικόν δευτέρας τάξεως, Αργολίδος και Κορινθίας.

Οι πολιτικοί διορίστηκαν τελευταίοι στην ιεραρχία (Επαρχιακοί μηχανικοί):

11) Τον **τελειοδίδακτον** του Πολυτεχνείου Ζυρίχης, Ιωάννην Γράβαρην, Επαρχιακόν μηχανικόν πρώτης τάξεως, Φθιώτιδος και Φωκίδος.  
12) τον **τελειοδίδακτον** του αυτού Πολυτεχνείου Αλεξ. Τριανταφυλλίδη, Επαρχιακόν μηχανικόν πρώτης τάξεως, Κυκλάδων.  
13) τον **τελειοδίδακτον** του Πολυτεχνείου του Μονάχου, Ν. Παντσίρην, Επαρχιακόν μηχανικόν πρώτης τάξεως, Αρκαδίας.

Με επόμενα ΒΔ διορίστηκαν στο σώμα πολιτικών μηχανικών και άλλοι αξιωματικοί του μηχανικού (ΦΕΚ 38/8-7-1878, ΦΕΚ 50/30-8-1878, ΦΕΚ 57/23-10-1878).

#### 4. Η πρώτη κατοχύρωση επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων του «Σχολείου των Τεχνών»

Στον νόμο για την σύσταση του «Σώματος πολιτικών μηχανικών» το 1878 (βλ. Μέρος 1<sup>ο</sup>, κεφ. 8) προβλεπόταν:

##### Άρθρον 19

Δια Β. Διατάγματος θέλουσι κανονισθή τα αφορώντα εις τα καθήκοντα και την υπηρεσίαν των πολιτικών μηχανικών ως και εις την σύστασιν και υπηρεσίαν **υποδεεστέρου προσωπικού των δημοσίων έργων.**

Το «υποδεέστερο προσωπικό» που θα πλαισίωνε τους πολιτικούς μηχανικούς ήταν οι «εργοδηγοί» που ορίστηκαν με το ΒΔ «Περί προσδιορισμού του αριθμού των εις τα δημόσια έργα ασχολουμένων εργοδηγών» (ΦΕΚ 53/18-9-1878).

##### Άρθρον 1

Η τάξις και ο αριθμός των εις τα δημόσια έργα ασχολουμένων εργοδηγών ορίζεται ως ακολούθως: Εργοδηγοί 1<sup>ης</sup> τάξεως 4, 2<sup>ης</sup> τάξεως 6, 3<sup>ης</sup> τάξεως 8, 4<sup>ης</sup> τάξεως 10, 5<sup>ης</sup> τάξεως 14, εν όλω 42.

##### Άρθρον 3

Καθήκον των **εργοδηγών** είναι να βοηθώσι επι του πεδίου και εν των γραφείω τους **μηχανικούς** εις την προπαρασκευήν και εκτέλεσιν των έργων.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι στην παραπάνω διάταξη, αλλά και σε διατάξεις άλλων επομένων Νόμων και Διαταγμάτων, χρησιμοποιείται ο όρος «μηχανικός» και όχι ο όρος

«πολιτικός μηχανικός», διότι το «πολιτικός» εξυπακούεται, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν άλλοι μηχανικοί για πολιτικά έργα πλην των «πολιτικών». Γι' αυτό και οι έννοιες «πολιτικός μηχανικός» και «μηχανικός» άρχισαν να ταυτίζονται. Τον τίτλο «μηχανικός» χωρίς κανένα άλλο προσδιορισμό τον έφεραν και οι μηχανικοί των πλοίων, αλλά δεν γινόταν σύγχυση γιατί ήταν εντελώς διαφορετικό το πεδίο δράσης του καθενός.

Για τον διορισμό σε θέση εργοδηγού δεν απαιτούνταν κάποιος τίτλος σπουδών, αλλά πρακτική εξάσκηση σε θέση μαθητευόμενου :

#### Άρθρον 5

Ουδείς διορίζεται **μαθητευόμενος εργοδηγός** εάν δεν ευδοκιμήσει εις δημοσίαις εξετάσεις ενώπιον επιτροπής οριζομένης δια Β. Διατάγματος, επί των εξής γνώσεων: α) αρχών της Ελληνικής γλώσσης, β) αριθμητικής και λογαρίθμων, γ) αρχών της άλγεβρας, δ) γεωμετρίας στοιχειώδους, ε) στατιστικής στοιχειώδους, στ) τριγωνομετρίας ευθυγράμμου ζ) ιχνογραφίας γραμμικής η) χωρομετρίας και χωροσταθμίσεως και θ) εμπειρίας των έργων.

Την «πιστοποίηση» αυτή την είχαν «εξ ορισμού» οι απόφοιτοι του «Σχολείου των τεχνών»:

Των εξετάσεων **απαλλάσσονται** οι φέροντες **απολυτήριον** του σχολείου των τεχνών.

Το 1882 με τον Νόμο ΑΙΣΤ' «Περί εργοδηγών» (ΦΕΚ 53/23-6-1882) για την «πιστοποίηση» της καταλληλότητας για την θέση του «μαθητευόμενου εργοδηγού» καθιερώθηκε ως απαραίτητη πλέον προϋπόθεση η κατοχή τίτλου σπουδών:

#### Άρθρον 3

Οι το πρώτον εις την δημοσίαν υπηρεσίαν εισερχόμενοι εργοδηγοί διορίζονται δι' υπουργικής διαταγής ως **μαθητευόμενοι**, λαμβάνονται δεν **αποκλειστικώς** εκ των **πτυχιούχων** των κλάδων **οδοποιίας** ή και της **αρχιτεκτονικής** της εν Αθήναις Σχολής των Τεχνών, προτιμωμένων των τυχόντων ανωτέρου βαθμού.

Αυτή είναι η πρώτη κατοχύρωση επαγγελματικών δικαιωμάτων «πτυχιούχων» τεχνικών για πολιτικά έργα.

Στον νόμο αυτό βλέπουμε ότι οι έννοιες «οδοποιία» και «αρχιτεκτονική» δεν έχουν την έννοια κάποιου επιστημονικού πεδίου γνώσεων, αλλά την ειδικότητα σε κάποια τέχνη. Διαφορετικά οι «πτυχιούχοι των κλάδων οδοποιίας και αρχιτεκτονικής» δεν θα κατατάσσονταν στην χαμηλότερη βαθμίδα των εργοδηγών, αυτή των μαθητευόμενων.

Πάντως το επίπεδο σπουδών των εργοδηγών στο «Σχολείο των Τεχνών» θα πρέπει να ήταν υψηλό, κρίνοντας από το άρθρο 17 του ίδιου νόμου:

#### Άρθρον 17

**Ελλείψει μηχανικών**, δύναται δια Β. Διατάγματος ν' ανατίθεται **τοίς εργοδηγοίς χρέη μηχανικών**.

## 5. Οι αρμοδιότητες του «Σώματος πολιτικών μηχανικών»

Η οργάνωση του «Σώματος πολιτικών μηχανικών» καθορίστηκε με το ΒΔ της 16-3-1879 «Περί εκτελέσεως του νόμου περί πολιτικών μηχανικών» (ΦΕΚ 21/23-3-1879). Η υπηρεσία την οποία στελέχωσαν τα μέλη του Σώματος πολιτικών μηχανικών ονομάστηκε «Διεύθυνσις δημοσίων έργων». Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του διατάγματος μεταξύ των αρμοδιοτήτων της Διεύθυνσης ήταν:

- α) Η κατασκευή οδών και γεφυρών και η συντήρησις των υπαρχουσών ως και των μηχανημάτων και εργαλείων των αναγομένων εις την υπηρεσίαν αυτών.
- β) Η εκτέλεσις των αναγκαίων έργων προς βελτίωσιν των πλευστών ποταμών και ο κανονισμός της ποταμοπλοΐας
- γ) Η κατασκευή, η βελτίωσις και η συντήρησις των λιμένων.
- δ) Η κατασκευή και η συντήρησις των πλευστών διωρύγων
- .....
- ι) Η κατασκευή και η επισκευή των δημοσίων οικοδομών  
 Η παρασκευή των διαγραμμάτων ρυμοτομίας των πόλεων και κωμών και η εφαρμογή αυτών.
- ια) Η κατασκευή έργων προς εξυγίανσιν των πόλεων και κωμών.

Δηλ. οι αρμοδιότητες των πολιτικών μηχανικών κάλυπταν όλο το φάσμα των τεχνικών έργων και μελετών.

Η υπηρεσία αυτή χωρίστηκε σε πέντε τμήματα (Άρθρο 2):

- Το 1 διεξάγει τα οδικά της Πελοποννήσου, των νήσων του Αιγαίου, Κυθήρων και Ζακύνθου.
- Το 2 τα οδικά της Στερεάς, της Ευβοίας και των λοιπών νήσων του Ιονίου πελάγους.
- Το 3 τα υδραυλικά και λιμενικά.
- Το 4 τα αρχιτεκτονικά και τα των σχεδίων πόλεων.
- Το 5 τα σιδηροδρομικά..
- .....
- Εν τω γραφείω της Διευθύνσεως προσλαμβάνονται οι αναγκαίοι ιχνογράφοι εκ της τάξεως των εργοδηγών και βοηθών

## 6. Η «Αυτού Εξοχότης» ο «Πολιτικός» Μηχανικός!

Μέχρι να αρχίσουν οι «πολιτικοί μηχανικοί» να είναι πραγματικά «πολιτικοί», η δομή αλλά και η εμφάνιση ακόμα του «Σώματος πολιτικών μηχανικών» ήταν καθαρά στρατιωτική! Στο ΒΔ της 12-9-1880 «Περί κανονισμού της στολής των πολιτικών μηχανικών και των εργοδηγών του Κράτους» (ΦΕΚ 99/23-9-1880) διαβάζουμε:

Ο Διευθυντής του σώματος, οι Επιθεωρηταί, οι Νομομηχανικοί και οι Επαρχιακοί Μηχανικοί φέρουσι δια μεγάλην στολήν (Σ.Σ εννοεί την στολή εξόδου) ιμάτιον (habit) εξ ερέας μελανοκυάνου μετά περιλαιμίου και επιχειριδίων εκ βελούδου μέλανος πεποικιλμένων δια χρυσοϋφάντων κλάδων δάφνης ... πύλον τρίπτυχον μετά πτερών μελανών .... ξίφος μετά λαβής εκ μαργάρου...και τέλος κομβία επίχρυσα...

Δια μικράν στολήν (Σ.Σ. εννοεί την στολή εργασίας) φέρουσι οι Νομομηχανικοί και οι Επαρχιακοί Μηχανικοί εσθήτα (redingote) εξ ερέας μελανοκυάνου διασταυρουμένην επι του στήθους και φέρουσα διπλήν σειρά κομβίων ως τα της μεγάλης στολής ..... και πιλίσκον (casquette) επίσης μελανοκυανού ή λευκόν, φέροντα το Βασιλικόν στέμμα.

Οι εργοδηγοί φέρουσι δια μικράν στολήν εσθήτα εξ ερέας μελανοκυάνου μετά επιχειριδίων του αυτού υφάσματος και διπλής σειρά κομβίων επηργυρωμένων .... και πιλίσκον του αυτού σχήματος και υφάσματος, αλλ' άνευ λέγων.

## 7. Τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων του «Σχολείου των Βιομηχάνων Τεχνών»

Η δεκαετία 1887- 1897 σημαδεύτηκε με ραγδαίες εξελίξεις σε ότι αφορά τους πολιτικούς μηχανικούς, με πρώτη και κύρια την ίδρυση το 1887 της πρώτης «πολιτικής» σχολής από την οποία θα εξέρχονταν καθαρά «πολιτικοί» μηχανικοί. Είναι το «Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών», το οποίο ήταν η μετεξέλιξη του «Εν Αθήναις σχολείου των τεχνών» που ιδρύθηκε το 1843 (βλ. Μέρος 1<sup>ο</sup>, κεφ. 7). Το «Σχολείον των Βιομηχάνων Τεχνών», όπως είδαμε στο 1<sup>ο</sup> Μέρος, ήταν ένα κανονικό «Πολυτεχνείο» και περιελάμβανε τρεις σχολές: α) των πολιτικών μηχανικών, β) των μηχανουργών και γ) των γεωμετρών και εργοδηγών. Ως καθηγητές του «Σχολείου των Βιομηχάνων Τεχνών» διορίστηκαν αρχικά με ΒΔ οι ίδιοι που δίδασκαν στο «Εν Αθήναις σχολείου των τεχνών». Το ΒΔ δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 238/28-8-1887, από το οποίο διαπιστώνουμε ότι μεταξύ αυτών υπήρχαν ακόμη στρατιωτικοί και μάλιστα στα βασικότερα μαθήματα:

α) Των ανωτέρων μαθηματικών ο κ. Λεωνίδας Λαπαθιώτης, λοχαγός του πυροβολικού, β) της περιγραφικής γεωμετρίας ο κ. Απόστολος Αποστόλου, ταγματάρχης του μηχανικού, γ) της γεφυροποιίας και οδοποιίας ο κ. Δημοσθένης Γονατάς, ταγματάρχης του μηχανικού, δ) της οικοδομικής ο κ. Ιωάν. Σέχος, συνταγματάρχης του μηχανικού, ε) της στοιχειώδους και θεωρητικής μηχανικής ο κ. Νικόλαος Γαζής, πτυχιούχος της εν Παρισίοις Σχολής των γεφυροποιών, στ) της αισθητικής και καλλιτεχνολογίας ο κ. Στυλιανός Κωνσταντινίδης, ζ) της φυσικής ο κ. Αναστάσιος Χριστομάνος, η) της χημείας ο κ. Αριστείδης Βουσάκης και θ) της ορυκτολογίας και γεωλογίας ο κ. Κωνσταντίνος Μητσόπουλος..... 1) της τοπογραφίας ο κ. Ιωάννης Λαζαρίμος και 2) της μηχανολογίας και καταμετρήσεως κτιρίων ο κ. Περικλής Κυριάκος.

Φυσικά οι απόφοιτοι του πρώτου αυτού «Πολυτεχνείου» δεν είχαν άλλη προοπτική επαγγελματικής αποκατάστασης παρά μόνο τον διορισμό τους σε δημόσια υπηρεσία, γιατί όπως είδαμε στο κεφ. 5 του 1<sup>ου</sup> Μέρους, η μελέτη και εκτέλεση των ιδιωτικών έργων γίνονταν με βάση τον νόμο του 1835 «Περί υγιεινής οικοδομών πόλεων και κωμών» στον οποίο δεν προβλέπονταν η ανάγκη παρουσίας μηχανικού (ούτε πολιτικού ούτε φυσικά στρατιωτικού) παρά μόνο η παρουσία «εμπειροτέχνου ανδρός». Και που να βρεθούν άλλωστε πολιτικοί μηχανικοί το 1835; Η απαίτηση να υπάρχει πολιτικός μηχανικός στα ιδιωτικά έργα θα αργήσει για πολλά ακόμη χρόνια. Έτσι η εξέλιξη των επαγγελματικών δικαιωμάτων των πολιτικών μηχανικών που αποφοιτούσαν από το πρώτο αυτό «Πολυτεχνείο» είναι συνυφασμένη με την εξέλιξη των δημοσίων έργων. Ο αριθμός δηλ. των αποφοίτων και οι γνώσεις που αποκτούσαν στην σχολή εξαρτιόνταν από το πλήθος των κατασκευαζόμενων δημοσίων έργων και από τις απαιτήσεις τους. Γι' αυτό και μέχρι το 1917 οι κατ' έτος απόφοιτοι πολιτικοί μηχανικοί δεν ξεπερνούσαν τους 20 (!). (πηγή: ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, τεύχος 181, Ιούλιος 1939).

Το ίδιο έτος με τον Νόμο ΑΥΛΘ' /1887 «Περί αναδιοργανισμού του σώματος των πολιτικών μηχανικών του Κράτους» (ΦΕΚ 129/30-5-1887) αυξήθηκε ο αριθμός των πολιτικών μηχανικών του σώματος σε 71 και κατατάχθηκαν σε 3 βαθμούς:

### Άρθρον 2

Οι βαθμοί των πολιτικών μηχανικών εισίν οι εξής:

1. Επιθεωρητής
2. Νομομηχανικός
3. Μηχανικός

### Άρθρον 5

Ο βαθμός του επιθεωρητού ως και του νομομηχανικού διαιρείται εις δύο τάξεις, ο δε του μηχανικού εις τρείς.

Εδώ για πρώτη φορά αναφέρεται ο όρος «μηχανικός» χωρίς άλλο προσδιορισμό. Ο όρος αυτός δεν υποδηλώνει κάποια ειδικότητα, αλλά βαθμό ιεραρχίας ανάμεσα στους πολιτικούς μηχανικούς.

Στο σώμα των πολιτικών μηχανικών κατατάσσονταν μόνο «διπλωματούχοι» μηχανικοί κατόπιν διαγωνισμού:

#### Άρθρον 7

Εις το σώμα των πολιτικών μηχανικών κατατάσσονται **οι έχοντες δίπλωμα μηχανικού** ανεγνωρισμένης εν τη αλλοδαπή ή ημεδαπή σχολής και ευδοκιμήσαντες εις διαγωνισμόν, όν θέλει προκηρύττει εκάστοτε το Υπουργείον των Εσωτερικών δια της εφημερίδος της Κυβερνήσεως, εάν υπάρχει κενή θέσις.

Οι «έχοντες δίπλωμα μηχανικού ημεδαπής σχολής» ήταν φυσικά οι απόφοιτοι του «Σχολείου των Βιομηχάνων Τεχνών», το οποίο το 1914 θα μετονομάζονταν σε «Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο». Αυτή ήταν και η πρώτη κατοχύρωση επαγγελματικού δικαιώματος των «διπλωματούχων» πολιτικών μηχανικών. Όμως είχαν να αντιμετωπίσουν τους στρατιωτικούς μηχανικούς της Σχολής Ευελπίδων, οι οποίοι διατηρούσαν το κεκτημένο δικαίωμα διορισμού τους στο Σώμα πολιτικών μηχανικών. Άλλωστε μια θέση στο Σώμα των πολιτικών μηχανικών ήταν περιζήτητη από τους στρατιωτικούς μηχανικούς γιατί τους απάλλαζε από τα στρατιωτικά καθήκοντα (αναφορές, παρουσιάσεις κλπ). Οι αλλαγές γινόταν με Βασιλικά Διατάγματα που δημοσιεύονταν σε ΦΕΚ. Ενδεικτικό π.χ. το ΦΕΚ 51/6-9-1978 στο διαβάζουμε:

Διαγράφεται εκ των ελέγχων του στρατού ο **υπολοχαγός του μηχανικού Ιωάννης Τζουράς**, όστις δυνάμει του από 10 τρέχοντος μηνός Ημετέρου Διατάγματος, διορίσθη, κατά το άρθρον 1 του ειρημένου νόμου, **ως πολιτικός μηχανικός**.

Το ίδιο έτος με το ΒΔ «Περί της υπηρεσίας και του προσωπικού της Διευθύνσεως των Δημοσίων έργων» (ΦΕΚ 283/15-10-1887) συστάθηκε στο Υπουργείο Εσωτερικών ιδιαίτερη υπηρεσία για την εκτέλεση των πολιτικών δημοσίων έργων, στην οποία διορίζονταν κατόπιν προφορικών και γραπτών εξετάσεων, στις οποίες σύμφωνα με το άρθρο 4 δικαιούνταν να λάβουν μέρος μόνο διπλωματούχοι μηχανικοί.

Οι επιθυμούντες να λάβουν μέρος εις τον διαγωνισμόν οφείλουν ν' απευθύνωσιν αίτησιν προς το Υπουργείον των Εσωτερικών μέχρι της προτεραιίας του διαγωνισμού, επισυνάπτοντες εν αυτή 1) το δίπλωμα της σχολής εν η εξεπαιδεύθησαν, 2) .....

Το ίδιο πάλι έτος με τον νόμο ΑΧΚΑ «Περί αναδιοργανισμού του σώματος των εργοδηγών» (ΦΕΚ 351/28-12-1887) διπλασιάστηκε ο αριθμός των εργοδηγών του σώματος, ορίστηκε δε και μια νέα βαθμίδα τεχνικών, ενδιάμεση των εργοδηγών και των μηχανικών, οι «υπομηχανικοί».

#### Άρθρον 2

**Οι υπομηχανικοί και εργοδηγοί βοηθούσι** επί του πεδίου και εν τοις γραφείοις **τους πολιτικούς μηχανικούς** εις την συνήθη, την έκτακτον και την των απεσπασμένων υπηρεσιάν αυτών.

#### Άρθρον 3

Εις το σώμα των εργοδηγών κατατάσσονται ως **μαθητευόμενοι**, οι φέροντες **δίπλωμα εργοδηγού ή αρχιτέκτονος**, προτιμωμένων των τυχόντων ανωτέρου βαθμού.

#### Άρθρον 5

Εις τον βαθμόν του **υπομηχανικού** προάγονται οι συμπληρώσαντες τριετίας εν τη Α' τάξει εργοδηγοί και υποστάντες επιτυχώς πρακτικόν δοκιμασίαν, ής το πρόγραμμα ορισθήσεται δια Βασιλικού διατάγματος.

Όπως φαίνεται από την παρακάτω απόφαση που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 269/18-10-1888, το φάσμα των αρμοδιοτήτων των πολιτικών μηχανικών ήταν πολύ ευρύ:

Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Εσωτερικών υπ' αριθ. 12317 από 17 Οκτωβρίου ε.ε., **διωρίσθη ο γεωπόνος** Δημ. Χριστίνης επόπτης των εν τη περιφέρεια Αττικής δημοσίων τε και δημοτικών δενδροστοιχιών και κήπων, **υπό την ανωτέραν εποπτείαν του νομομηχανικού** Αττικής και Βοιωτίας, επί μηνιαία αποζημιώσει δραχμών διακοσίων.

Δύο χρόνια αργότερα, το 1889, κατοχυρώθηκε και άλλο επαγγελματικό δικαίωμα των διπλωματούχων αποφοίτων της «Σχολής των τεχνών», ο διορισμός τους σε θέση «δημοσίου επιστάτη» (Νόμος ΑΨΛΕ, ΦΕΚ 84/1-4-1889).

#### Άρθρον 1.

Προς επιτήρησιν των δαπάνη του κράτους ή του ταμείου οδοποιίας εκτελουμένων δημοσίων έργων υπό την οδηγίαν των πολιτικών μηχανικών διορίζονται δι' Υπουργικής αποφάσεως **δημόσιοι επιστάται**.

#### Άρθρον 3

Δημόσιοι επιστάται διορίζονται:

- α. Οι **έχοντες δίπλωμα της σχολής των τεχνών**
- β. Οι υπηρετήσαντες ευδοκίμως ως επιστάται δημοσίων έργων επί δύο τουλάχιστον έτη προ της ισχύος του νόμου τούτου.
- γ. Οι πρωτεύσαντες εν διαγωνισμώ.

Στον παραπάνω νόμο βλέπουμε ότι η κατοχύρωση του επαγγελματικού δικαιώματος της νέας επαγγελματικής ομάδας δεν συνοδεύτηκε με την κατάργησή του από τους ήδη ασκούντες το δικαίωμα, πράγμα λογικό άλλωστε. Διότι διαφορετικά θα προκαλούσε αναστάτωση στον τεχνικό κόσμο. Με την πάροδο του χρόνου οι παλαιοί κάτοχοι του δικαιώματος θα εξέλειπαν και έτσι το δικαίωμα αυτό θα έμενε μόνο στους «έχοντες δίπλωμα της σχολής των τεχνών».

Δύο χρόνια αργότερα, το 1891, με τον νόμο ΑΨΜΗ' (ΦΕΚ 94/2-4-1891) συστάθηκε στην Διεύθυνση Δημοσίων Έργων ειδικό τμήμα σιδηροδρόμων, στο οποίο προσλήφθηκαν προσωρινά αποκλειστικά διπλωματούχοι μηχανικοί και διπλωματούχοι κατώτεροι τεχνικοί:

#### Άρθρον 1

Δια το έλεγχον της κατασκευής τους σιδηροδρόμου Πειραιώς - Λαρίσης, Ολυμπίων - Καρυταίνης και Ξηροκάμπης - Γυθείου επιτρέπεται να προσληθώσι προσωρινώς μηχανικοί ημεδαποί, **έχοντες δίπλωμα μηχανικού** ανεγνωρισμένης σχολής, ως και σχεδιασταί και επιστάται, εκ των **εχόντων δίπλωμα της Σχολής των Τεχνών**, τη προτάσει του διευθύνοντος τας εργασίας μηχανικού.

Τον επόμενο χρόνο, το 1892, συστάθηκε με ΒΔ νέα υπηρεσία που θα απορροφούσε πολιτικούς μηχανικούς, το «Τμήμα σιδηροδρόμων και τροχιοδρόμων» (ΦΕΚ 95/24-3-1892).

Η υπηρεσία του τμήματος τούτου διαιρείται εις τρία γραφεία: 1ον) το της κατασκευής, 2ον) το του τεχνικού, εμπορικού και διοικητικού και 3ον) το των απαλλοτριώσεων. Εκάστου γραφείου προϊσταται εις νομομηχανικός, του οποίου η υπηρεσία κανονισθήσεται δι' αποφάσεως του επί των Εσωτερικών Υπουργού.

Είναι η περίοδος κατά την οποία αρχίζει η εκτεταμένη κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Η σχετική τεχνογνωσία παρέχεται από γάλλους μηχανικούς που είχαν μετακληθεί για να οργανώσουν την Υπηρεσία Δημοσίων Έργων. Στο παραπάνω ΒΔ διάταγμα διαβάζουμε:

Η μελέτη και η εκτέλεσις των εις το τμήμα τούτο υπαγομένων έργων διεξάγεται υπό ειδικής υπηρεσίας, διευθυνομένης υπό του προϊσταμένου της **γαλλικής αποστολής των γεφυροποιών**, εφ' όσον αυτή διαμένει εν τη υπηρεσία του Κράτους.

Τον επόμενο χρόνο, το 1893, αφαιρέθηκαν αρμοδιότητες από τους στρατιωτικούς μηχανικούς και μεταφέρθηκαν στους «πολιτικούς». Πρόκειται για τις τριγωνομετρικές και γεωδαιτικές εργασίες. Όπως είχαμε δει στο κεφ. 2, αυτού του μέρους, με βάση τον νόμο ΦΨΓ΄ της 2 Ιουνίου 1860, «Περί ορισμού πολιτικών γεωμετρών», «τας τριγωνομετρικάς και γαιοδεσιακάς εργασίας θέλουν εκτελέσει αξιωματικοί του Μηχανικού». Το 1860 δεν υπήρχαν πολιτικοί μηχανικοί για να τις εκτελέσουν και έτσι αναγκαστικά είχαν ανατεθεί σε στρατιωτικούς. Με τον νέο όμως νόμο ΒΡΞΓ (ΦΕΚ 31/16-2-1893) προβλέπονταν:

#### Άρθρον 1.

Αι κατά τον νόμο ΦΨΓ΄ της 2 Ιουνίου 1860, περί ορισμού πολιτικών γεωμετρών, **τριγωνομετρικά και γεωδαιτικά εργασία**, ως και οι αφορώσαι εις καταμέτρησην και χαρτογράφησιν γαιών και φθαρτών κτημάτων **εκτελούνται υπό του σώματος των πολιτικών μηχανικών.**

#### Άρθρον 2.

Το υπάρχον προσωπικόν των πολιτικών γεωμετρών μετατίθεται εις το σώμα των εργοδηγών.

Το 1895 με τον νόμο «Περί πολιτικών γεωμετρών» (ΦΕΚ 11/10-7-1895) κατοχυρώθηκε άλλο ένα δικαίωμα των αποφοίτων του «Σχολείου των Βιομηχάνων τεχνών».

#### Άρθρον 2.

Ο αριθμός των **πολιτικών γεωμετρών** ορίζεται εις πενήντα και ένα, ήτοι εις εννέα γεωμέτρας πρώτης τάξεως, δέκα και τέσσαρας δευτέρας, δέκα και οκτώ τρίτης τάξεως και δέκα δοκίμους.

#### Άρθρον 3.

**Ουδείς διορίζεται** γεωμέτρης δόκιμος, **αν δεν έχη πτυχίον** της Σχολής των βιομηχάνων τεχνών.

Το 1896 όμως άρχισαν και οι πρώτες «εκπτώσεις» (νόμος ΒΤΨΓ΄, ΦΕΚ 42/1-4-1896):

#### Άρθρον 8.

Εν ελλείψει Νομομηχανικών, δύναται ν' ανατεθώσι τα καθήκοντα αυτών δια Β. Διατάγματος εις μηχανικούς α' και β' τάξεως. Επιτρέπεται δεν εν ανάγκη, αλλ' επί δύο το πολύ μήνας, η αναπλήρωσις νομομηχανικού μεν υπό μηχανικού γ' τάξεως ή υπομηχανικού, μηχανικού δε υπό μαθητευομένων εργοδηγών.

Η ανάπτυξη των δημοσίων έργων και η συνυφασμένη με αυτά εξέλιξη του κλάδου των πολιτικών μηχανικών σταμάτησε το 1897, μετά το λεγόμενο «ατυχή» ελληνοτουρκικό πόλεμο. Η Ελλάδα ηττήθηκε και αναγκάστηκε να πληρώσει ένα μεγάλο ποσό σε πολεμικές αποζημιώσεις. Μάλιστα η ελληνική κυβέρνηση για να πληρώσει το ποσό αυτό υποχρεώθηκε να υπαχθεί υπό διεθνή οικονομικό έλεγχο.

## 8. Ο «Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος» και ο «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ»

Το 1898 ιδρύθηκε στην Αθήνα ο πρώτος επιστημονικός σύλλογος διπλωματούχων μηχανικών με την επωνυμία «Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος». Ο σύλλογος αυτός εξέδιδε ανελλιπώς από το 1899 μέχρι και το 1925 ένα επιστημονικό περιοδικό με τίτλο

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ». Ο «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» ήταν το μοναδικό ελληνικό επιστημονικό περιοδικό για τεχνικά θέματα. Σταμάτησε να εκδίδεται 2 χρόνια μετά την ίδρυση του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, εν όψει της ανάληψης από αυτό της έκδοσης τεχνικού περιοδικού, το οποίο τελικά εκδόθηκε το 1932 με τον τίτλο «ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ». Στα τεύχη του «ΑΡΧΙΜΗΔΗ» δημοσιεύονταν κυρίως επιστημονικά άρθρα των μελών του Συλλόγου, αλλά στις σελίδες του μπορεί να βρει κανείς και πληροφορίες που βοηθούν στην συμπλήρωση του παζλ της εξιστόρησης του ρόλου των ελλήνων διπλωματούχων μηχανικών και της προσπάθειας κατοχύρωσης των επαγγελματικών τους δικαιωμάτων.

Μέχρι το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι διπλωματούχοι πολιτικοί μηχανικοί αριθμούσαν μερικές δεκάδες. Οι αρχιτέκτονες ήταν μετρημένοι στα δάχτυλα. Η πρώτη ανώτερη σχολή που θα παράγει αρχιτέκτονες θα γίνει το 1917. Όσο για τους τοπογράφους μηχανικούς που θα πάρουν την θέση των «πολιτικών γεωμετρών, θα αργήσουν άλλα 3 χρόνια.

Οι αλλαγές στον τρόπο δόμησης (ψηλότερα κτίρια, χρήση του οπλισμένου σκυροδέματος, μεγαλύτερες απαιτήσεις στην ασφάλεια και υγιεινή) θα ανοίξουν την συζήτηση για την ανάγκη αλλαγής του ΒΔ της 3-4-1835 «Περί υγιεινής οικοδομών πόλεων και κωμών» (βλ. Μέρος 1<sup>ο</sup>, κεφ. 5) και να γίνει υποχρεωτική η παρουσία «πολιτικού» μηχανικού και στα ιδιωτικά οικοδομικά έργα και όχι η απλή παρουσία «εμπειροτέχνου ανδρός». Την συζήτηση αυτή, όπως θα δούμε στο 3<sup>ο</sup> μέρος του άρθρου, την άνοιξε ο «Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος».

Ξάνθη 22/11/2014