



ΤΕΕ ΓΙΑ ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

## Μέτρα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ Ο.Ε. ΤΕΕ

Οι ανεπάρκειες & οι αβεβαιότητες του προϋπολογισμού

Το ΤΕΕ  
υπέρ των μέτρων  
που διασφαλίζουν  
τη διαφάνεια

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ & ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥΣ

- Βασίλης Αναστασίου
- Αντώνης Κοτζαμπασάκης



Καλή Χρονιά

## Βασίλης Αναστασίου

Διπλωματούχος Μεταλλουργός Μηχανικός του ΕΜΠ, ο Βασίλης Αναστασίου συνέδεσε τη 50χρονη επαγγελματική δραστηριότητά του, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό, με τη βαριά

βιομηχανία - μεταλλουργία. Με τις επιστημονικές του γνώσεις, την κοσμοπολίτικη κουλτούρα και την πολύπλευρη εμπειρία του, συνέβαλε στη βιομηχανική ανάπτυξη της Ελλάδας την κρίσιμη μεταπολεμική περίοδο. Πέρα απ' όλα,

είναι ο άνθρωπος που βρίσκεται πίσω από την παραγωγή στην Ελλάδα των μαντεμένων μπάνιων εμαγιέ, εφάμιλλων εκείνων που κατασκεύαζαν στη Δύση, χάρη στην εγκατάσταση σύγχρονων χυτηρίων.



# Μια ζωή διά πυρός (χυτηρίων) και σιδήρου

ΣΥΝΕΔΕΣΕ ΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗ ΒΑΡΙΑ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1950-1980

Γεννήθηκε στη Ζάκυνθο το 1927. Τα Ειπάνησα, σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ελλάδα, είχαν πάντα το βλέμμα τους στραμμένο προς τη Δύση, όχι μόνο λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, αλλά και λόγω του γεγονότος ότι από το 13ο αιώνα έως το 1864, οπότε ενσωματώθηκαν στην Ελλάδα, οι δεσπότες των Ιόνιων Νησιών ήταν πάντα Δυτικοί (Ενετοί, Γάλλοι και Βρετανοί), με συνέπεια να διαμορφώσουν μια «δυτικότερη» κουλτούρα εντελώς διαφορετική από την υπόλοιπη Ελλάδα. Όπως αναφέρει ο Βασίλης Αναστασίου, μεγάλωσε και ανατράφηκε σε ένα «μεικτό περιβάλλον, μιας εδραιωμένης μεγαλοαστικής τάξης και μιας φθίνουσας αριστοκρατίας αποσυρόμενης πλέον από την κοινωνική ζωή», το οποίο, σε συνδυασμό με την ιδιαίτερη ιδιοσυγκρασία του χαρακτήρα του, επηρέασε σημαντικά τη μετέπειτα ζωή του.

Ο πατέρας του ήθελε τα παιδιά του να πάρουν ανώτερη μόρφωση ζώντας στο περιβάλλον της πρωτεύουσας. Για το λόγο αυτό, σε ηλικία 12 ετών, η οικογένειά του μετακόμισε και εγκαταστάθηκε μόνιμα

στην Αθήνα. Τελείωσε το δτάξιο γυμνάσιο στη σχολή Μακρή, ένα διακεκριμένο σχολείο της εποχής, στο οποίο δίδασκαν σπουδαίοι καθηγητές. Επιθυμία του πατέρα του ήταν, επίσης, να συνεχιστεί η οικογενειακή παράδοση τεσσάρων γενεών στη σαπυνοποιία. Έτσι, ο Βασίλης Αναστασίου προοριζόταν να γίνει χημικός - μηχανικός. Άλλα είχε εκείνος στο νου του.

Επηρεασμένος από το ρεύμα και τις προοδευτικές απόψεις της εποχής, που ήθελαν μια Ελλάδα να μη βασίζεται μόνο στην αγροτική παραγωγή, αλλά να αναπτύξει και τη βιομηχανία, αξιοποιώντας τον ορυκτό πλούτο, έβαλε ρότα για το Τμήμα Μεταλλουργών του ΕΜΠ, το οποίο ιδρύθηκε εκείνη την εποχή. Στη Μεταλλουργία - Χαλυβουργία, κατά βάση, τον οδήγησε ένα βιβλίο: «Η βαριά βιομηχανία στην Ελλάδα» του **Δημήτρη Μπάτση**, ένα βιβλίο το οποίο ο ίδιος το χαρακτηρίζει «σταθμό», καθώς υπήρξε καταλύτης για τη βιομηχανική ανάπτυξη της Ελλάδας.

«Ο Μπάτσης επεξεργάστηκε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας σύμφωνα με τις θέσεις της ιδεολογίας του. Και

το βιβλίο του υπήρξε σταθμός. Ήταν το ανάγνωσμα όλων των νεαρών μηχανικών που προετοιμάζονταν να δουλέψουν στη δημιουργούμενη βιομηχανία, ελαφρά ή βαριά. Εδώ κάνουμε ένα εννοιολογικό λάθος όλοι. Η βαριά βιομηχανία συγχέεται με τη μεγάλη. Μια βιομηχανία μπορεί να έχει μικρή δυναμικότητα -ας πούμε ένα μίνι χαλυβουργείο, 300.000 τόνων- αλλά δεν παύει να ανήκει στη βαριά βιομηχανία, διότι πρόκειται για πρωτογενή παραγωγή, κατεργασία πόρων, όπως η εξαγωγική (extraction) μεταλλουργία. Ενώ, αντίθετα, μια τεράστια αυτοκινητοβιομηχανία χαρακτηρίζεται ως ελαφρά βιομηχανία, διότι είναι δευτερογενής παραγωγή, μεταποίηση, παραγωγή καταναλωτικών αγαθών και αυτή η δευτερογενής παραγωγή εξ ορισμού ονομάζεται ελαφρά βιομηχανία».

Το 1951 ο Βασίλης Αναστασίου παίρνει το δίπλωμα του Μεταλλουργού - Μηχανικού του ΕΜΠ, «ένα ίδρυμα υψηλού επιπέδου σπουδών, πειθαρσίας και αναγνωρισμένου κύρους, που συνδύαζε τη γαλλική άποψη του να μαθαίνεις γενικά πράγματα, αλλά και την αγγλοσαξονική του να μαθαίνεις εξειδικευμένα».

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ  
Η ΖΩΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥΣ

Κείμενο:

**ΝΙΚΟΣ ΠΑΡΜΕΝΟΠΟΥΛΟΣ**

Βασισμένο σε συνέντευξη που παραχώρησε στην Κατερίνα Τοράκη και σε προσωπικές σημειώσεις του ίδιου



ντέρνες αντιλήψεις, μετά από ένα δύο ταξίδια στην Αμερική το χρόνο, διέβλεψε πως με την έκταση που είχε πάρει η αντιπαροχή με το ΚΗ΄ ψήφισμα, θα χρειαζόταν να παραχθούν σε ποσότητες μπάνια εμαγιέ και μόνον μία μηχανοποίηση της παραγωγής, με τεχνική βοήθεια και "know - how", θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της αγοράς. Όταν προ-

δεν τελεσφόρησε. Έφυγα για την πρώτη μου υποτροφία στην Αμερική, με αντικείμενο την επιστημονική οργάνωση της εργασίας και τον χυτοκάλυβα. Ζήτησα και επέτυχκα την επέκταση του αντικείμενου της υποτροφίας και επισκέφτηκα όλα τα πιθανά εργοστάσια, τα οποία ενδεχομένως να ιδρύονταν στην Ελλάδα με την εκβιομηχάνιση που ήδη είχε αρχίσει. Επι-

## Απ' τις μπανιέρες...



σλήφθηκα ως νεαρός προϊστάμενος του κυτηρίου, αρχίσαμε την προεργασία για μια συνεργασία με ξένους, ώστε να κάνουμε σύγχρονα ευρωπαϊκά μπάνια. Αυτή

στρέφοντας στην Ελλάδα, με κάλεσε ξανά ο Δράκος, να αναλάβω υποδιευθυντής του Χημικού, δηλαδή Χυτήριο, Εμαγιέ, Decapage, Βαφείο και Standard Cost. Τότε

## Έγραψε...

### Για τη μεταλλουργική βιομηχανία

«...η δημιουργία ανεπτυγμένης μεταλλουργικής βιομηχανίας, αυτή καθ' αυτή, λόγω του σημαντικού ειδικού βάρους της εντός του συνόλου της οικονομίας, δημιουργεί αυθορμητώς τας οικονομικές προϋποθέσεις (αύξησιν τού εθνικού εισοδήματος, ταχείαν συσσώρευσιν κεφαλαίων, βελτίωσιν φορολογικής αποδόσεως κλπ.) διά την παράλληλον ανάπτυξιν των λοιπών βιομηχανικών κλάδων και εκτέλεσιν ευρέος προγράμματος πάσης φύσεως δημοσίων έργων, αφ' έτερου δε αυτή δύναται και πρέπει να σχεδιασθή εν συνδυασμώ προς σύμμετρον ανάπτυξιν των μετ' αυτής οργανικώς συνδεδεμένων παραγωγικών κλάδων. Υπό το πρίσμα της μακροπροθέσμου αυτής προοπτικής, η δυνατότης και η ανάγκη της δημιουργίας ελληνικής μεταλλουργικής βιομηχανίας παρουσιάζεται ανάγλυφος εις τον τεχνικόν κόσμον της χώρας, ο οποίος δέον δι' όλων του των δυνάμε-

**Τ**ο 1953, μετά την εκπλήρωση των στρατιωτικών του υποχρεώσεων, ο Βασίλης Αναστασίου προσλαμβάνεται στην ΙΖΟΛΑ ως προϊστάμενος του κυτηρίου και σταδιοδρομεί σε όλες τις βαθμίδες της ιεραρχίας της εταιρείας έως το 1969. Οι δύο υποτροφίες του για μετεκπαίδευση στις ΗΠΑ τού έδωσαν τη δυνατότητα να επισκεφτεί εργοστάσια επεξεργασίας μετάλλων και κυτήρια και να βελτιώσει τις επιστημονικές του γνώσεις, σε ένα τομέα της βιομηχανίας για τον οποίο διέβλεπε ότι είχε μεγάλη δυνατότητα ανάπτυξης στην Ελλάδα. Τις γνώσεις του αυτές αξιοποίησε ως τεχνικό στέλεχος της ΙΖΟΛΑ, οργανώνοντας ένα σύγχρονο κυτήριο στο οποίο κατασκευάστηκαν τα πρώτα μαντεμένα μπάνια εμαγιέ στη χώρα μας, τα οποία συναγωνίζονταν σε ποιότητα τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά. Από εκείνη την περίοδο θυμάται:

«Η ΙΖΟΛΑ, ως τότε, έκανε μόνο σωλήνες ραφής για την ύδρευση και μαντεμένιους σωλήνες αποχέτευσης. Ο γερο-Δράκος (σ.σ.: το "αφεντικό" της επιχείρησης), όταν ήλθε από τη Θήβα, δούλεψε σκληρά και τελικά έγινε έμπορος, ανοίγοντας κατάστημα κικκαλερίας απ' την οποία πωλούσε εισαγόμενους σωλήνες για την ύδρευση, όπως και ο Στασινόπουλος και ο Σβορώνος. Διείδαν, όμως, αυτοί οι έμποροι ότι με την επέκταση της υδροδότησης στην

Αθήνα από την ΟΥΛΕΝ, θα ήταν πολύ επικερδέστερο να τις φτιάξουν αντί να τις εισάγουν. Και έτσι προχώρησαν: Ο μιν Δράκος αγόρασε την ΙΖΟΛΑ, ο Στασινόπουλος έστησε τη ΒΙΟΧΑΛΚΟ και ο Σβορώνος ίδρυσε την ΒΙΟΣΩΛ. Η ΘΕΡΜΙΣ, που έφτιαχνε καλοριφέρ, προσχώρησε και αυτή στην παραγωγή σωλήνων ραφής και αργότερα ο Φανεστρόπουλος. Το κυτήριο της ΙΖΟΛΑ, που, εκτός από τους μαντεμένιους σωλήνες, κατασκεύαζε και τούρκικους καμπινέδες, καζανάκια Νιαγάρα και κυτά της ΕΤΜΑ, άρχισε την παραγωγή μαντεμένων μπάνιων που εμαγιάριζε, μόνο που τα παραγόμενα κυτά βγαίνανε απαγορευτικά βαριά (100-110 κιλά), η δε απόδοση, έφτανε μόλις στο 20%. Σε 10 μπάνια παραγωγή, τα 8 ήταν σκάρτα. Όταν ανέλαβε την επιχείρηση ο γιος του Δράκου, ο Γεώργιος, ο σπουδαγμένος, με τις μο-





προέκυψε πάλι η ανάγκη της τεχνικής βοήθειας. Ξεκίνησα το 1957 και έως το 1960 ταξιδέψαμε στη Γερμανία, στη Δανία, στην Αμερική, αλλά καταλήξαμε στην Ιταλία και σε συνεργασία με την "Necchi e Campiglio" στην Pavia. Επιστρέφοντας, αγόρασε η επιχείρηση 35 στρέμματα στο Λαύριο, ίδρυσε τη θυγατρική ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗ και άρχισαν να παράγονται οι μπανιέρες, με βάρος 84 κιλά η καθεμία, αλλά με επιτυχία 92-96% στην παραγωγή! Έξι μήνες χρειάστηκε να μείνω στην Ιταλία, μαζί με 15 τεχνίτες, ώστε να μάθουμε να φτιάχνουμε μπανιέρες ποιότητας export Suisse!».

Στο ίδιο διάστημα, παράλληλα με την επαγγελματική του δραστηριότητα στη βιομηχανία, ο Βασίλης Αναστασίου δίδαξε στη Σχολή Δοξιάδη, με διευθυντή τον Παπανούτσο, στο ΕΛΚΕΠΑ, και στο ΕΜΠ, όταν έγινε άμισθος επιμελητής στην έδρα της Μεταλλουργίας του καθηγητή Κωνσταντίνου Κονοφάγου (1964-1967).

Η σταδιοδρομία του στην ΙΖΟΛΑ υπήρξε η πρώτη περίοδος της επαγγελματικής του ζωής, κατά την οποία ασχολήθηκε, κυρίως ως τεχνικός στον τομέα της βιομηχανικής παραγωγής. Με την

αποχώρησή του από την ΙΖΟΛΑ, ξεκίνησε ουσιαστικά η δεύτερη περίοδος, κατά την οποία μεταπήδησε στα οικονομικά θέματα της εκβιομηχάνισης.

Ίδρυσε την Α&D ΕΠΕ (1972) και ασχολήθηκε με οικονομικοτεχνικές μελέτες, μελέτες σκοπιμότητας και παροχή υπηρεσιών συμβούλου. Παράλληλα, ενώ έχει αναλάβει τη μηχανοποίηση και μερική αυτοματοποίηση στο κεραμοουργείο ΔΗΛΑΒΕΡΗ, κλήθηκε από τον όμιλο Καραγεώργη να αναλάβει εργασίες μετασκευής πλοίων και κυρίως την προετοιμασία ως liaison officer και project manager με την «Kaiser Engineers» του project Πύλου. Εξαιτίας, όμως, της παγκόσμιας κρίσης του 1972, το project Πύλου εγκαταλείφθηκε.

Ο Αναστασίου βρήκε, ωστόσο, μιαν άλλη διεξοδο στη δημιουργικότητά του: Άρχισε, εκείνη την περίοδο, να αρθρογραφεί για θέματα που αφορούν την οικονομία και τη βιομηχανία, κυρίως στον «Οικονομικό Ταχυδρόμο», με διευθυντή τον Γιάννη Μαρίνο.



Στο εργοστάσιο χρυσού στο Ρίο Μπέντο της Βραζιλίας

Η τρίτη περίοδος της επαγγελματικής του δράσης (1981-1996) χαρακτηρίζεται από τη διεθνοποίηση της απασχόλησής του. Είναι η περίοδος, κατά την οποία α-

φάση έζησε από «πρώτο χέρι» τι σημαίνει παγκοσμιοποίηση, αφού ήταν operation manager σε 20 floating terminals, σε πλοία 40.000 τόνων, ολόκληρα εργοστάσια με σιλό, screw conveyors, αυτόματες μηχανές σάκκευσης και εκτεταμένες μεταφορικές ταινίες ως τα φορτηγά αυτοκίνητα που παραλαμβάνανε το συσκευασμένο τσιμέντο. Θυμάται πως στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας είχε επιτευχθεί το ρεκόρ των 4.000 τόνων φόρτωση την ημέρα, ανεβάζοντας τη δραστηριότητα της «Libexim» –και αργότερα «Seabulk»– στα 4 εκατ. τόνους το χρόνο, με εκφόρτωση αλλά και ταυτόχρονη οργάνωση και δημι-

## ...στο τσιμέντο

νέλαβε διευθυντικό στέλεχος σε ξένες εταιρείες. Αρχικά εργάστηκε στην εταιρεία διανομής τσιμέντου LIBEXIM, με δραστηριότητα σε διεθνή λιμάνια και στη συνέχεια στη διάδοχο της SEABULK. Σε εκείνη τη

ουργία δικτύου εμπορίου στα ανά τον κόσμο λιμάνια, σε Γερμανία, Ιταλία, Αίγυπτο, Ιορδανία, Ιράκ, Κουβέιτ, Σρι Λάνκα, Αλβανία, Βιετνάμ, Ινδονησία κ.ά.

Η μακρόχρονη ενασχόληση

ων να βοηθήσει εις την πραγματοποίησιν αυτού του σκοπού».

Αναστασίου Δ. Βασ. «**Η ειδικότης του μεταλλουργού – μηχανικού**», «**Τεχνικά Χρονικά**», 1959, τ. 173-174, σελ. 36-39.

### Για τη χαλυβουργία

«...Εμείς πιστεύουμε πως το έργο πρέπει να γίνει. Ως ΤΕΕ ήδη καταγράφουμε τα στοιχεία τής αγοράς και τα τεχνολογικά δεδομένα για τη χαλυβουργία. Ας αποφασίσουμε ποιος θα το κάνει, ο ιδιωτικός ή ο δημόσιος τομέας ή και οι δύο μαζί. Αλλά ας αποφασίσουμε σε τακτές λογικές προθεσμίες. Όσο αργούμε, τόσο οι δυσκολίες και τα εμπόδια που η κατά ένα μεγάλο μέρος άρρωστη χαλυβουργία της ΕΚΑΧ, θα μας παρεμβάλει, θα κάνουν το έργο δυσκολότερο και τον πιθανό χρόνο πραγματοποίησής μακρύτερο, οπότε και οι κίνδυνοι εγκαταλείψεως της προσπάθειας θα είναι μεγαλύτεροι».

Αναστασίου Δ. Βασ. «**Η Ελληνική Χαλυβουργία στην επόμενη 20ετία**», «**Τεχνικά Χρονικά**», Απρ.-Ιουν. 1980, σελ. 66-84.



Στην Ινδονησία, παραλαμβάνοντας τσιμέντο από το Μεξικό

του με τη βιομηχανία και το εμπόριο (διανομή σε προηγμένες και υποανάπτυκτες χώρες), του έδωσε τη δυνατότητα να αντιληφθεί πώς λειτουργεί η παγκοσμιοποιημένη οικονομία και να διαπιστώσει τα προβλήματα που ανακύπτουν από τις νέες διαμορφωμένες εθνικές και διεθνείς συνθήκες, μετά την άρση των εμποδίων για την ελεύθερη μετακίνηση κεφαλαίου, εργασίας, προϊόντων, τεχνολογίας και υπηρεσιών.

# Ας ξεβολουτούμε...

**Α**νήσυχο πνεύμα, διαθέτοντας την πανάρχαια ιδιότητα του «πολλών δ' ανθρώπων οίδεν άστεα και νόον έγγυ», ο Βασίλης Αναστασίου αντιλήφθηκε ότι η ελληνική οικονομία δεν μπορεί πλέον να είναι κλειστή –η εποχή αυτή έχει περάσει ανεπιστρεπτί. Ο ίδιος πιστεύει ακράδαντα ότι για να μπορέσουμε να επιβιώσουμε, πρέπει ως χώρα να προσαρμοστούμε στη νέα πραγματικότητα, στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης, διατηρώντας ταυτόχρονα την εθνική μας ιδιομορφία.

«Στη διαδικασία αυτή –υποστηρίζει– θα πρέπει να υπερνικήσουμε τις χρόνιες αδυναμίες μας, να ξεβολουτούμε από τον εφησυχασμό, την υπερκατανάλωση και τις νοοτροπίες χρόνων με τις οποίες μεγαλώνουν οι νέοι μας, για μια θέση στο Δημόσιο. Αυτό που χρειαζόμαστε ως χώρα είναι παιδεία, καλλιέργεια και διάθεση να επωμιστούμε το κόστος για μια στρατηγική ανάπτυξη, η οποία θα δίνει βάρος στην πρωτογενή παραγωγή και ιδιαίτερα στη βιομηχανία. Κοιτάξτε, εγώ πιστεύω ότι δεν υπάρχει χώρα αναπτυγμένη χωρίς βιομηχανία. Ακόμα και μια τουριστική, όπως, π.χ., η Ελβετία, έχει βιομηχανία. Δυστυχώς, σήμερα δεν παράγουμε παρά ελάχιστα βιομηχανικά προϊόντα. Και γενικότερα δεν “παράγουμε πλούτο”. Ζήσαμε 20 χρόνια μετά την εκβιομηχάνιση, κατασπαταλώντας τρία ΚΠΣ, με τα οποία μπορούσαμε να ξανακάνουμε επιλεκτικά μια σπουδαία νέα και κερδοφόρο βιομηχανία εξεζητημένων προϊόντων. Ζήσαμε με πολλά δανεικά. Σήμερα

χρωστάμε και δεν μπορούμε να καλύψουμε τα χρέη μας. Τι παράγει η Ελλάδα για να το καλύψει; Τι προσθέτει στο ΑΕΠ ο τουρισμός; Η γεωργία; Οι κατασκευές; Εισάγουμε σχεδόν τα πάντα. Κάποτε ο καθηγητής Αγγελόπουλος παραπονιόταν ότι ποτέ οι εξαγωγές μας δεν ξεπέρασαν το ήμισυ των εισαγωγών μας. Σήμερα δεν φθάνουν ούτε το 1/10 των εισαγωγών. Πώς θα ζήσουμε αν δεν παράγουμε;».

Παρ' όλα αυτά, ο Βασίλης Αναστασίου δεν είναι απαισιόδοξος άνθρωπος. Πιστεύει ότι η εκβιομηχάνιση της χώρας μας την περίοδο 1952-72 δημιούργησε το υπόβαθρο για τη μελλοντική επανάληψη ενός δευτέρου οικονομικού θαύματος στη βιομηχανική παραγωγή. Θα μπορούσαμε και σήμερα να προσδεύσουμε σε αρκετούς τομείς δραστηριότητας, όπως στον τομέα των κατασκευών, όπου υπάρχει ανάλογη τεχνογνωσία, τονίζει. Κατά την άποψή του, για παράδειγμα, ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες θα μπορούσαν να αναλάβουν το δίκτυο σιδηροδρόμων και αυτοκινητοδρόμων στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Γιατί, όπως δηλώνει, «διαθέτουμε κατασκευαστές. Οι κατασκευές της ΕΓΝΑΤΙΑΣ δείχνουν ότι “ποιοτικά” είμαστε ισάξιοι των Ευρωπαίων στον τομέα αυτό».

Μετά από 50 χρόνια πολύπλευρης επαγγελματικής δραστηριότητας, αναπολώντας το παρελθόν, θεωρεί ότι ο ίδιος επιτέλεσε το καθήκον του προς την πατρίδα στο ακέραιο, αφού συμμετείχε ποικιλοτρόπως στο ελληνικό βιομηχανικό «θαύμα» της μεταπολεμικής περιόδου. Και μάλλον έχει δίκιο.



ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΟΤΖΑΜΠΑΣΑΚΗΣ

Από το

