

# Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 564

Τόμος 167ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

## Ναυτική Εβδομάδα 2008



*Ελάτε να γιορτάσουμε τους ανδρείους της Μεγάλλης*

*29 ΙΟΥΝΙΟΥ - 6 ΙΟΥΛΙΟΥ*





# Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Εκδηλώσεις-Φωτογραφίες</b> .....146 ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ (Δ. Παναγιωτόπουλος)	Κελευστής Λ.Σ. Μαρία Γεωργιάδου <b>Η ρύπανση ως κίνδυνος των θαλάσσιων μεταφορών (Β΄ Μέρος)</b> .....227
Υποναύαρχος ε.α. Α. Θ. Θεοχάρης Π.Ν. <b>Η μάχη της Κρήτης</b> .....162	Λοχίας Εύελπης IV Καραγιαννίδης Ιωάννης <b>Η ιστορία της χαρτογραφίας,</b> .....241
Πλωτάρχης (Μ) Κωνσταντίνος Γαλάνης Π.Ν. <b>Θραύση Αλουμιένιων Ναυτικών Κατασκευών</b> .....183	Επικελευστής Ελ. Σφακτός <b>“LIBERTY” Το πλοίο της Νίκης</b> .....259
Αντιπλοίαρχος Α. Διακόπουλος Π.Ν. <b>Θαλάσσια ισχύς και ατομικισμός</b> .....199	<b>Δελτίο Ενημέρωσης</b> .....271
Ηλίας Ηλιοπούλος Ιστορικός-Διδάκτωρ <b>Ο Ρόλος του Γερμανικού Πολεμικού Ναυτικού στην υπεράσπιση του «Τείχους του Ατλαντικού»</b> .....217	

ΕΤΟΣ 86ο-ΤΕΥΧΟΣ 564-ΤΟΜΟΣ 167ος  
ΜΑΡΤΙΟΣ-ΑΠΡΙΛΙΟΣ-ΜΑΪΟΣ 2008

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού  
Μαρκόνι 20 Βοτανικός-Αθήνα 10447  
ΤΗΛ.: 210 3484233 • ΤΗΛ./ΦΑΞ: 210 3484234  
e-mail: yin\_ne@hellenicnavy.gr

### ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ-ΕΚΤΥΠΩΣΗ:

Κ. Πλέτσας-Ζ. Κάρδαρη ΟΕ  
ISSN 1105-6061

### ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

**ΕΚΔΟΤΗΣ:** Υποναύαρχος Κ. Κυριακίδης Π.Ν. «

**Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:** Αρχιπλοίαρχος Α. Παναγόπουλος Π.Ν.

### ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ - ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ:

Αντιπλοίαρχος Μ. Ανδριανόπουλος Π.Ν.  
Πλωτάρχης (ΠΤ-ΗΝ) Η. Σχινάς Π.Ν.  
Πλωτάρχης (ΠΤ-Τ/ΠΒ) Ε. Παγανόπουλος Π.Ν.

### ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α.,  
και Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού): 10 €  
Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων: 12 €  
Ετήσια Εξωτερικού 40 \$ ΗΠΑ  
Τιμή Τεύχους: 3 €

**ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ:** Οι απόψεις που εκφράζονται στη «Ν.Ε.», είναι προσωπικές και δεν δεσμεύουν το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, ούτε και ερμηνεύουν την πολιτική ή τις αποφάσεις του.

**Εικόνα Εξωφύλλου:** Α΄ Βραβείο στο διαγωνισμό αφίσσας Ναυτικής Εβδομάδας 2008

**Εικόνα Οπισθοφύλλου:** Από τους αγώνες ιστιοδρομιών «ΠΑΣΤΡΙΚΑΚΕΙΑ» 2008





# Εκδηλώσεις

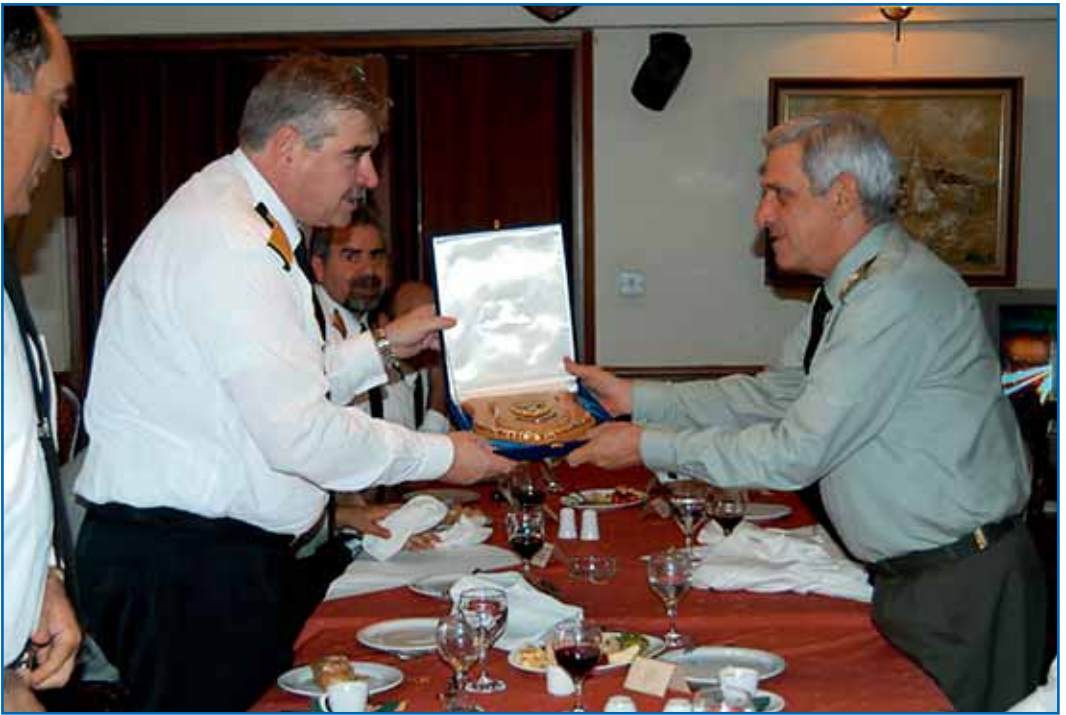
Φωτογραφίες



Στιγμιότυπο από την υποδοχή του Αρχηγού Στόλου στην είσοδο του ΚΕΝΑΠ από τον Επιτελάρχη Πλοίαρχο Ν. Ιωαννίδη ΠΝ την 13η Μαρτίου 2008



Από την ολοκλήρωση της 1ης φάσης PHOENIX EXPRESS 08 στο ΚΕΝΑΠ



Από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στην Κύπρο την 21η και 22η Μαρτίου 2008





Στιγμιότυπα από την παρέλαση της 25ης Μαρτίου 2008







Στιγμιότυπο από την παρέλαση της 25ης Μαρτίου 2008



Από την διοργάνωση αγώνων ιστιοδρομιών «ΠΑΣΤΡΙΚΑΚΕΙΑ» 2008 την 6η Μαΐου 2008



Από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στη Θεσσαλονίκη και στην Ν.Δ.Β.Ε. την 9η Απριλίου 2008





Στιγμιότυπα από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στο Ν.Ν.Α. την 10η Απριλίου 2008





Από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στο Αρχηγείο Στόλου την 15η Απριλίου 2008





Από την ολοκλήρωση εργασιών εκσυγχρονισμού της ΤΠΚ ΛΑΣΚΟΣ την 21η Απριλίου 2008





Στιγμιότυπα από τον τελικό καλαθοσφαίρισης Α.Σ.Ε.Ι. την 23η Απριλίου 2008





Από την επίσκεψη του Α.Σ. σε ν. Σάμο και Κω την 23η Απριλίου 2008





Στιγμιότυπο από την παράδοση-παραλαβή Διοικητού ΚΕΝΑΠ την 13η Μαΐου 2008



Από την τελετή επίδοσης της Ελληνικής Σημαίας στον Αντιπρόεδρο του Γερμανικού Μουσείου κ. Mattson την 19η Μαΐου 2008





Από τον εορτασμό της Επετείου του Κινήματος του Ναυτικού στο Αντιτορπιλικό ΒΕΛΟΣ την 23η Μαΐου 2008





Από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στις εγκαταστάσεις της ΔΔΜΝ στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας την 27η Μαΐου 2008



Από τη συμμετοχή του Α.Σ. στη σύνοδο MARCOMET 2008 την 29η Μαΐου 2008



Στιγμιότυπο από την ορκομωσία της Β΄ ΕΣΣΟ/2008 στο Πόρο την 30η Μαΐου 2008







**Η ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ  
ΚΑΙΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ  
ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ – ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ**

**(ΜΙΑ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ  
66 ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ)**

**Υποναύαρχος ε.α. Α. Θ. Θεοχάρης Π.Ν.**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος υπήρξε για την Ελλάδα ιδιαίτερα οδυνηρός, αλλά συγχρόνως και τιμητικός διεθνώς. Οι σοβαρές απώλειες στον πόλεμο και στην αντίσταση, η καταστροφή της οικονομίας και οι κατάλληλες συνθήκες για τον επίσης καταστροφικό εμφύλιο πόλεμο που επακολούθησε, αντισταθμίστηκαν στην διεθνή φήμη και την Ελληνική Ιστορία, από το έπος της Αλβανίας, την ηρωϊκή αντίσταση στα Οχυρά του Ρούπελ, την μάχη της Κρήτης και την συνέχιση του πολέμου από το Πολεμικό και Εμπορικό Ναυτικό σε όλη την διάρκεια του Πολέμου, δηλαδή γεγονότα που εξέπληξαν και μελετήθηκαν διεθνώς και συγκινούν ακόμη και σήμερα. Το κυριότερο είναι ότι πολλά από αυτά συνέβαιναν σε μία χρονική περίοδο όπου ο άξονας Γερμανίας–Ιταλίας είχε να επιδείξει μόνο νίκες και όπου οι Γερμανοί είχαν σαρώσει πανίσχυρες Χώρες και καταβάλλει τρομερές στρατιωτικές δυνάμεις, με καταπλήσσοσα μικρή αντίσταση.

Την εποχή εκείνη –και ιδίως μέχρι την Γερμανική επίθεση– το ηθικό όλων των Ελλήνων βρέθηκε στο «απόγειο». Όμως οι Έλληνες, που ένιωσαν πιο πολύ τον διεθνή αντίκτυπο, ήταν αναμφισβήτητα οι Έλληνες της Διασποράς, που σε πολλές περιπτώσεις είχαν υποτιμηθεί ακόμη και κοινωνικά(1) ενώ έκρυσαν μέσα τους μια υπερηφάνεια για τον αρχαίο Ελληνικό Πολιτισμό και την Ιστορία μας και μια άσβεστη πατριωτική φλόγα για μια Πατρίδα που όχι σπάνια, τούς πλήγωνε... στην νεώτερη εποχή.

Τά 66-χρόνια που έχουν περάσει από τότε επηρεάζουν λιγότερο την αντικειμενική κρίση αφού ο ενθουσιασμός, οι σκοπιμότητες και τα διαφόρων αιτιολογικών συμπλέγματα έχουν ξεθωριάσει. Άλλωστε πολλοί από τους πρωταγωνιστές (Γερμανοί, Βρετανοί και Έλληνες) έχουν πεθάνει και αρκετοί έχουν μιλήσει.

Σήμερα μπορούμε, αν θέλουμε να κάνουμε αντικειμενικές σκέψεις που θα μας είναι χρήσιμες στρατιωτικά, πολιτικά και γενικώς ιστορικά, έχοντας πάντοτε κατά νουν ότι διδάσκεται κανείς από τα λάθη παρά από τις επιτυχίες του.

Θα προσπαθήσω να τις κάνω αυτές για την «Μάχη της Κρήτης», όχι ως ο αρμοδιότερος, αλλά ως ένας μη Κρητικός Έλληνας στρατιωτικός, που έζησε –ως παιδί– στην Κρήτη εκείνη την εποχή, έχει ακόμη πολλούς Κρητικούς καλούς φίλους και αγαπά την Κρήτη σαν ιδιαίτερη Πατρίδα του, για την οποία νοιώθει υπερήφανος. Εδώ δεν πρόκειται να περιγράψω την Μάχη της Κρήτης. Αυτό υπάρχει ήδη και δεν χρειάζεται συμπλήρωση. Προϋπόθεση όμως σ' αυτή την εργασία είναι ότι ο αναγνώστης έχει ήδη κατά νουν την βασική περιγραφή της Μάχης.

Η προσπάθειά μου θα επικεντρωθεί στο να απαντήσω στα εξής ερωτήματα που έχουν μεν θιγεί αλλά νομίζω ότι ζητούν ακόμη ολοκλήρωση:

1. Ποια ήταν η στρατηγική αξία –για τους Βρετανούς και τους Γερμανούς– της Κρήτης στον εν εξελίξει τότε Β΄ Πόλεμο; Για ποιους στρατηγικούς λόγους δηλαδή οι μεν Βρετανοί ήθελαν να την διατηρήσουν και οι Γερμανοί να την αποκτήσουν.
2. Ποια ήταν η σύγκριση των Ενόπλων Δυνάμεων των αντιπάλων, που πρακτικά έλαβαν μέρος στις επιχειρήσεις της Μάχης της Κρήτης.
3. Ποιοι παράγοντες ή γεγονότα, έπαιξαν κύριο ρόλο στην έκβαση της Μάχης της Κρήτης ή αξίζει εν γένει να εξαρθούν.
4. Ποιες εν γένει επιδράσεις ή επιπτώσεις είχε η Μάχη της Κρήτης στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά και στην Πολεμική Τέχνη εν γένει.
5. Υπάρχουν σημεία ενδιαφέροντος για τους Έλληνες στρατιωτικούς σήμερα;

## 1. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΒΡΕΤΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΓΕΡΜΑΝΟΥΣ

Για τον επιτελικό μελετητή, η Ελλάδα, και ειδικότερα η Κρήτη, έχει διαχρονικά, ως γεωγραφικός χώρος, μεγάλη αξία, για όποιον έχει ανάγκη ή σκοπό να ελέγξει τον αεροθαλάσσιο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και μέσω αυτού τη Μέση Ανατολή, με αεροναυτικές δυνάμεις.

Στα ζωτικά συμφέροντα των «Υπερδυνάμεων» ήταν πάντοτε και θα συνεχίσουν να είναι, ο έλεγχος αν όχι και η εκμετάλλευση των πηγών ενέργειας και των κρίσιμων πρώτων υλών καθώς και των γραμμών συγκοινωνιών (των λεωφόρων), από τις οποίες διακινούνται αυτά παγκοσμίως.

Ευτυχώς ή δυστυχώς –εξαρτάται πώς το βλέπεις– στην εγγύς περιοχή μας υπάρχουν: τα μεγαλύτερα γνωστά αποθέματα πετρελαίου-αερίου, οι τερματικοί σταθμοί των δικτύων μεταφοράς πετρελαίου-αερίου, τόσο στην Μέση Ανατολή όσο και στην περιοχή του Καυκάσου και οι κόμβοι των διεθνών θαλασσιών συγκοινωνιών της Διώρυγας του Σουέζ, των Δαρδανελλίων και της προεκτάσεώς τους του αρχιπελάγους του Αιγαίου.

Έτσι η Ανατολική Μεσόγειος είναι ο χώρος, από τον οποίο θα επιχειρούν οι αεροναυτικές δυνάμεις των υπερδυνάμεων να ελέγχουν τα ζωτικά τους συμφέροντα που σχετίζονται με αυτά, που προαναφέραμε.

Από Ελληνικής πλευράς ο Ελευθέριος Βενιζέλος, απ' όσο γνωρίζω, ήταν ο πρώτος πολιτικός που αντελήφθη την παραπάνω στρατηγική κατάσταση, και το γεγονός ότι η Ελλάδα λόγω της ουσιαστικής αμυντικής εξαρτήσεώς της από την θάλασσα, έπρεπε δια λόγους επιβιώσεως να υιοθετήσει το δόγμα ότι «η Ελλάδα πρέπει να είναι σύμμαχος με την υπερδύναμη που έχει τον έλεγχο της Ανατολικής Μεσογείου», που το υιοθέτησε ευτυχώς και ο κυριότερος πολιτικός

του αντίπαλος, ο Ιωάννης Μεταξάς, προ του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου (στον Α΄ Π.Π. ο Ι. Μεταξάς δεν ήταν σύμφωνος).

Στην σύγχρονη εποχή η Ανατολική Μεσόγειος ήταν μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο υπό τον έλεγχο της Βρετανικής Αυτοκρατορίας με τις Ναυτικές της δυνάμεις, κτήσεις και επιρροές.

Η Γερμανία είχε αναπτύξει μία πανίσχυρη αεροπορική δύναμη και μία Μεραρχία Αλεξιπρωτιστών υπαγόμενη στο XI Αεροπορικό Σώμα, με αρχιτέκτονα του δόγματος αεραποβάσεως τον Πτέραρχο Kurt Student, που αργότερα διοίκησε το Σώμα αυτό.

Με αυτή τη βάση, είχε σχεδιαστεί η περίφημη «περιφερειακή στρατηγική του στρατηγού Γιόντλ» –την οποία ο Χίτλερ εγκατέλειψε μετά την Μάχη της Κρήτης και όταν επικεντρώθηκε στην εισβολή στη Ρωσία– η οποία συνίστατο στην κατάληψη Κρήτης και Κύπρου με αεραποβάσεις, και στην χρησιμοποίησή τους ως βάσεων, για την κατάληψη της Διώρυγας του Σουέζ μόλις ο Ρόμμελ έφθανε κοντά στην Αλεξάνδρεια, αλλά και για επέμβαση και προσεταιρισμό της Συρίας και του Ιράκ στη Μέση Ανατολή. Με τον τρόπο αυτό, με την αεροπορική δύναμη, θα αποστερούσε τον Βρετανικό στόλο από τις βάσεις του και θα εξουδετέρωνε έτσι στρατηγικά τις Βρετανικές Δυνάμεις της Μ. Ανατολής για να ελέγξει τα ζωτικά διεθνή συμφέροντα στην Περιοχή.

Είναι γνωστό πώς δικαιολογήθηκε ο W. Churchill στη Βουλή των κοινοτήτων στις 10 Ιουνίου 1941 (συγγνώμη για τα Αγγλικά):

*“The choice was whether Crete should be defended without effective air support or should the Germans be permitted to occupy it without opposition...”*

*...The further question arises, as to what would happen if you allowed the enemy to advance or overrun without cost to himself, the most precious and valuable strategic points? Suppose we had never gone to Greece and never attempted to defend Crete! Where*

*would the Germans be now?... Might then not at this early stage of the campaign in 1941, already be masters of Syria and Iraq and preparing themselves for an advance into Persia?''*

Είναι επίσης γνωστό το σήμα που έκανε ο W.Churchill προς τον Στρατηγό Fryberg περί το τέλος Απριλίου 1941 στο οποίο του τόνιζε στο τέλος: «Είναι μία πολύ καλή ευκαιρία για να βγάλετε από τη μέση τους αλεξιπτωτιστές. Πρέπει να υπερασπισθείτε το Νησί με όλο σας το πείσμα». Υπάρχει βέβαια και η ανησυχία των Βρετανών για την αεραπόβαση των Γερμανών στα Βρετανικά νησιά... αν και η επιχείρηση «Θαλάσσιος Λέων»(2) φαίνεται ότι είχε ήδη εγκαταλειφθεί. Ανεξάρτητα απ' αυτό είναι φυσικό οι Βρετανοί να θέλουν να απαλλαγούν ή απομειώσουν την μόνη Ένοπλο Δύναμη που είχε δυνατότητα αεραποβάσεως, αλλά και να εξακριβώσουν στην πράξη τα αδύνατα σημεία μιας πρωτόγνωρης τότε ειδικής δυνάμεως που είχαν αναπτύξει οι Γερμανοί. Βέβαια κατά τη δίκη της Νυρεμβέργης έγινε γνωστό ότι ήδη από τις 19 Σεπτεμβρίου 1940 είχε αποφασισθεί να ανασταλεί η επιχείρηση, «Θαλάσσιος Λέων» και να στραφεί το κέντρο βάρους των επιχειρήσεων προς Ανατολάς μεταξύ Δουνάβεως και Νείλου.

Από Βρετανικής πλευράς είχε τεθεί σε εφαρμογή μετά την πτώση της Γαλλίας η «επιβραδυντική στρατηγική», μέχρις ότου δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις και συγκεντρωθούν ικανές δυνάμεις προς ανάληψη «επιθετικής επιστροφής» στρατηγικά, και είχαν αναλάβει την εφαρμογή της στη Μ. Ανατολή και τη Μεσόγειο οι 3 Γενικοί Αρχηγοί (C-in-C) Στρατηγός A. Wavell, Πτέραρχος A. Langmore και Ναύαρχος A. B. Cunningham.

Όμως είναι γνωστό –ιδίως στους στρατιωτικούς– πόσο δύσκολα στην εφαρμογή τους είναι τα αμυντικά δόγματα και οι επιβραδυντικές στρατηγικές και ιδίως τακτικές και τί δυσμενείς επιπτώσεις έχουν κυρίως στο ηθικό. Στις περιπτώσεις αυτές για

να μην υπάρξει διάλυση, χρειάζονται στρατιωτικές μονάδες με πειθαρχία, εκπαίδευση, πίστη στην ηγεσία και ικανότητες και βεβαίως ικανοί ηγέτες σε όλες τις βαθμίδες με ενιαίο δόγμα.

Από Γερμανικής πλευράς στην Οδηγία του Φύρερ υπ' αριθμ. 28/25-4-1941 φαίνεται σαφώς η αποστολή («Η κατάληψη της Νήσου Κρήτης –Επιχείρηση ΕΡΜΗΣ– θα προετοιμασθεί με το σκοπό να αποκτήσουμε βάση για την διεξαγωγή του από αέρος πολέμου κατά της Αγγλίας στην Ανατολική Μεσόγειο»).

Ενώ η Κρήτη είχε την παραπάνω εκτιθέμενη στρατηγική αξία για τους Βρετανούς και τον Άξονα, η διατήρησή της είχε για την Ελλάδα μια ιδιαίτερη σημασία, πέραν της απωλείας εθνικού εδάφους που ισχύει για όλη την επικράτεια. Η Κρήτη ήταν το μόνο τμήμα της Ελλάδος, λόγω γεωγραφικής διαμορφώσεως, εκτάσεως και ελέγχου της θαλάσσης στην Αν. Μεσόγειο από την Βρετανία, που θα μπορούσε δυνητικά να διατηρηθεί ως ελεύθερο Ελληνικό έδαφος, παρά την κυριαρχία των Γερμανών στην ξηρά και στον Αέρα, όπως περίπου διατηρήθηκε η Μάλτα.

Η διατήρηση αυτή βέβαια δεν θα ήταν καθόλου εύκολη, λόγω των πολύ περισσότερων δυνάμεων, που θα χρειάζονταν για την άμυνά της σε σχέση με τη Μάλτα και της τεράστιας προσπάθειας και απωλειών που θα απαιτούσε το αναγκαίο ρεύμα ανεφοδιασμού της λόγω της αεροπορικής υπεροχής των Γερμανών και της εγγύτητας των αεροδρομίων στα Δωδεκάνησα και στον κορμό της Ελλάδος.

Για τον ίδιο λόγο δεν θα ήταν εύκολο να αξιοποιηθούν τα λιμάνια και τα αεροδρόμιά της, εφ' όσον δεν υπήρχαν υπόγειες και ανθεκτικές εγκαταστάσεις, για να χρησιμοποιηθούν ως βάσεις ναυτικών και αεροπορικών δυνάμεων.

Αρκετοί όμως ισχυρίζονται ότι αν είχε διατηρηθεί η Κρήτη ελεύθερη, δεν θα υπήρχε ασυνέχεια στην έννοια της Κυβερνήσεως





Γερμανοί αλεξιπτωτιστές σε δράση κατά την διάρκεια της μάχης.

και του Ελληνικού ελεύθερου κράτους και έτσι θα είχαν αποφευχθεί οι εμφυλιοπολεμικές περιπέτειες που ακολούθησαν τον πόλεμο, που τόσα στοίχισαν στην Ελλάδα. Προσωπικά αμφιβάλλω.

## 2. ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΑΛΩΝ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Από τον Μάιο του 1940 η Βρετανία και η Γαλλία είχαν συμφωνήσει με την Ελληνική Κυβέρνηση ότι θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν την Κρήτη για στρατιωτικούς σκοπούς σε περίπτωση που συνέβαινε Ελληνο-Ιταλικός Πόλεμος. Έτσι στις 31 Οκτωβρίου 1940 –μετά το τελεσίγραφο της 28ης Οκτωβρίου– αποβιβάστηκαν στην Σούδα τα πρώτα τμήματα και αντιαεροπορικές μονάδες με αποστολή να προστατεύσουν την ναυτική βάση ανεφοδιασμού Σούδας και την άμυνα σε περίπτωση εισβολής σε συνεργασία με τις Ελληνικές δυνάμεις. Η Βρετανική δύναμη στην Κρήτη ονομάστηκε «Creforce» έφθασε σταδιακά τους 5200 άνδρες και την περίοδο από τον Νοέμβριο του 1940 μέχρι τον Μάιο 1941 είχε ρόλο προστασίας της προκεχωρημένης Βρετανικής Βάσεως Σούδας και της βάσεως διαμετακομίσεως προσωπικού του Ναυτικού και της Αεροπορίας. Εκτιμήθηκαν στο διάστημα αυτό τα αμυντικά προβλήματα

της Κρήτης και άρχισαν εργασίες αξιοποιήσεως των στοιχειωδών αεροδρομίων «Μάλεμε» και «Ρεθύμνου». Οργανώθηκαν επίσης στοιχειωδώς οι αερολιμένες «Σούδας» και «Ελούντας» για υδροπλάνα. Επιτελικά είχε μελετηθεί να μετασταθμεύσουν ισχυρές Βρετανικές αεροπορικές δυνάμεις στην Κρήτη, προς υποστήριξη του κατά ξηράν αγώνος στην ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και δυνητικά στην Τουρκία. Όμως οι μελέτες έμειναν στο χαρτί, γιατί απλώς αεροσκάφη προς διάθεση δεν υπήρχαν. Ουδέποτε μελετήθηκε από τους Βρετανούς να οχυρώσουν την Κρήτη ως «Φρούριο», όπως έκαναν αργότερα οι Γερμανοί. Όταν η 5η Ελληνική Μεραρχία έφυγε από την Κρήτη για το μέτωπο στην Αλβανία, η ευθύνη για την άμυνα της Κρήτης με απόφαση της Ελληνικής Κυβερνήσεως ανατέθηκε στους Βρετανούς, στους οποίους υπήχθησαν και οι στην Κρήτη Ελληνικές δυνάμεις.

Χωρίς καμμία αμφιβολία, η κυριώτερη ανισορροπία δυνάμεων –και αυτή που αργά ή γρήγορα θα είχε στρατιωτικά αποτελέσματα– ήταν η αεροπορική. Τον Μάιο του 1941 η σύγκριση των αεροπορικών δυνάμεων για την Κρήτη ήταν:

- Οι Βρετανικές αεροπορικές δυνάμεις που είχαν περισσεύσει από την κυρίως Ελλάδα ήταν συνολικά 36 αεροσκάφη και επιχειρούσαν από το αεροδρόμιο του Ηρακλείου κυρίως, το αεροδρόμιο Μάλεμε δευτερευόντως και είχαν τον αεροδιάδρομο του Ρεθύμνου για περιπτώσεις ανάγκης.
- Η Γερμανική αεροπορική απειλή ήταν την ίδια εποχή 300 βομβαρδιστικά Μακράς ακτίνας δράσεως, 200-300 βομβαρδιστικά καθέτου εφορμήσεως και πάνω από 300 καταδιωκτικά.
- Εξ άλλου κατά την κατάρρευση του Ελληνικού μετώπου οι αντιαεροπορικές δυνάμεις στην Κρήτη ήταν συνολικά 16 βαρειά και 36 ελαφρά αντιαεροπορικά και τα μόνα που μπορούσαν να αναμέ-



Κρήτες αγωνιστές (από το Μουσείο Μάχης Κρήτης και Εθνικής Αντίστασης)



Η αεροπορική επιχείρηση ΕΡΜΗΣ έχει αρχίσει. Γερμανοί αλεξιπτωτιστές επιβιβάζονται στα γιούγκερς από τα αεροδρόμια της νότιας Ελλάδας, για να μεταφερθούν στην Κρήτη.

νουν για ενίσχυση από την Αίγυπτο ήταν μερικοί προβολείς, 16 βαρεία και 12 ελαφρά αντιαεροπορικά μια κινητή μονάδας του Βρετανικού Π. Ναυτικού.

Δεν νομίζω ότι χρειάζονται ειδικές γνώσεις για να αντιληφθεί κανείς ότι κατά την αεραπόβαση υπήρχε πλήρης αεροπορική υπεροχή των Γερμανών(3), που άλλωστε είναι και προϋπόθεση σήμερα, για την ανάληψη τέτοιων επιχειρήσεων (αποβάσεων ή αεραποβάσεων). Τα Γερμανικά αεροσκάφη μπορούσαν να επιχειρήσουν από όλα τα αεροδρόμια του κορμού της Ελλάδος και από τα αεροδρόμια των κατεχομένων από

τους Ιταλούς Δωδεκανήσων με πλησιέστερο της Καρπάθου.

Οι Γερμανικές στρατιωτικές δυνάμεις που συμμετείχαν στην Μάχη της Κρήτης ήσαν όλες επίλεκτες. (Αρκεί νομίζω να σημειωθεί ότι ο Χίτλερ στην παρέλαση που έγινε το 1939 επ' ευκαιρία των γενεθλίων του, επέλεξε να ηγηθεί της παρελάσεως το 1ο Σύνταγμα Αλεξιπτωτιστών του Συνταγματάρχου Bruno Bräuer – που συμμετείχε στη Μάχη της Κρήτης και αργότερα διετέλεσε ως Στρατηγός, Διοικητής του Φρουρίου Κρή-

Οι Βρετανικές στρατιωτικές δυνάμεις στην Κρήτη(4) κατά την 20 Μαΐου 1941(5) ήταν:

	<b>Βρετανοί</b>	<b>Αυστραλοί</b>	<b>Νεοζηλανδοί</b>	<b>Σύνολο</b>
α) Βρετανική δύναμη Κρήτης	5.200			5.200
β) Βρετανικές δυνάμεις από την εκκένωση του κορμού της Ελλάδος	6.399	6.451	7.100	19.950
γ) Βρετανικές ενισχύσεις από την Αίγυπτο	3.464			3.464
<b>CREFORCE</b>	<b>15.063</b>	<b>6.451</b>	<b>7.100</b>	<b>28.614</b>



Οι συνεχείς ασκήσεις των Γερμανών αλεξιπτωτιστών σκοπεύουν στο ότι θα πρέπει να είναι πάντα έτοιμοι για να παίξουν το ρόλο τους, όταν χρειαστεί.

της). Αποτελέστηκαν από την 7η Αεροπορική Μεραρχία, το 1ο Επιδρομικό Σύνταγμα και την 5η Ορεινή Μεραρχία. Συνολικά για την επιχείρηση MERKUR ή ΕΡΜΗΣ προς κατάληψη της Κρήτης, χρησιμοποιήθηκαν:

Επιβαίνοντες ανεμοπλάνων:	750
Αλεξιπτωτιστές:	10.000
Επιβαίνοντες αεροσκαφών:	5.000
Για απόβαση από θαλάσσης:	7.000
	— — —
Σύνολο:	22.750

Σημειώνεται ότι η Μεραρχία Αλεξιπτωτιστών υπαγόταν στην Αεροπορία (Luftwaffe) και όχι στον Γερμανικό Στρατό Ξηράς (Wehrmacht). Αρχιτέκτονάς της και τότε Διοικητής του XI Αεροπορικού Σώματος ήταν ο Πτέραρχος KURT STUDENT, που διηύθυνε την Μάχη της Κρήτης από Γερμανική πλευρά.

Κατά θάλασσαν, ο Βρετανικός Στόλος της Ανατολικής Μεσογείου είχε κυριαρχία, ιδίως

μετά την Βρετανική προσβολή με τορπιλλοπλάνα από το αεροπλανοφόρο HMS ILLUSTRIOUS στη Μεγάλη Ναυτική Βάση του Τάραντος στις 12 ΝΟΕ '40 και την Ναυμαχία του Ματαπά (Ταινάρου) στις 28 ΜΑΡ '41.

Παρ' όλα αυτά ο Βρετανικός Στόλος εγγύς εμβλειάς των Γερμανικών αεροσκαφών από τις ακτές (π.χ. μέσα στο Αιγαίο), δύσκολα και με παραδοχή μεγάλων απωλειών μπορούσε να επιχειρήσει κατά τη διάρκεια της ημέρας. Απόδειξη άλλωστε τούτου είναι οι τεράστιες απώλειές του κατά τη Μάχη της Κρήτης.

Ο μικρός Ελληνικός Στόλος, λίγο προ της καταλήψεως των Αθηνών και μετά από πολλές απώλειες λόγω Γερμανικών αεροπορικών προσβολών (με βόμβες και νάρκες) αποφασίσθηκε να συνεχίσει τον πόλεμο από την Αλεξάνδρεια, που ήταν η πλησιέστερη φίλια βάση που μπορούσε να τον υποστηρίξει (διευκρινίζεται ότι η Σούδα εκείνη την εποχή δεν είχε ευκολίες βάσεως



Αεροσκάφος Junkers Ju 52 κατά τη διάρκεια της μάχης της Κρήτης

ή ναυστάθμου). Έτσι στις 28 Απριλίου (Ένα περίπου μήνα προ της Μ. της Κ.) 6 Αντιτορπιλλικά, 2 τορπιλλοβόλα, 5 υποβρύχια, ο ΑΒΕΡΩΦ, ο ΗΦΑΙΣΤΟΣ και το ΜΑΡΙΤΜΕΡΣΚ στο οποίο είχαν φορτωθεί κρίσιμα πυρομαχικά και υλικά από τον Ναύσταθμο Σαλαμίνας προωθήθηκαν στην Αλεξάνδρεια. Η κατάσταση των πλοίων αυτών του Ελληνικού Στόλου από πλευράς βλαβών, αντιαεροπορικού εξοπλισμού, πειθαρχικών προβλημάτων σε ορισμένα πλοία, αλλά κυρίως η ακτίνα ενεργείας –χωρίς ανεφοδιασμό– για επιχειρήσεις στην Κρήτη, και η έλλειψη ενιαίου τακτικού και επικοινωνιακού δόγματος με τις Βρετανικές Ν. Δυνάμεις, δεν επέτρεψαν την έντα-

ξη τους στις Βρετανικές Ναυτικές δυνάμεις που θα επιχειρούσαν προς υποστήριξη της Κρήτης.

Μόνον το αντιτορπιλλικό Β. ΟΛΓΑ και τα Υποβρύχια είχαν ακτίνες ενεργείας για επιχειρήσεις περί την Κρήτη από την Αλεξάνδρεια, και είναι φυσικό ότι οι Βρετανοί πριν αναπτύξουν κοινό τακτικό δόγμα και διαδικασίες επικοινωνιών, δεν ήθελαν να μπλέξουν σε κοινές επιχειρήσεις με το Ελληνικό Ναυτικό, πράγμα που αργότερα πραγματοποιήθηκε λίαν επιτυχώς. Ζήτησαν μόνον την χρησιμοποίηση του Β. ΟΛΓΑ την 29 Μαΐου, κατά τις επιχειρήσεις εκκενώσεως των Βρετανικών στρατευμάτων από την Κρήτη, πράγμα που δεν κατορθώθηκε, λόγω της προ απόπλου του ναρκοθετήσεως της εισόδου του λιμένος της Αλεξανδρείας εκ μέρους τού Άξονος... Θα ένοιωθα όμως καλύτερα αν το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ήταν παρόν στην απώλεια του τελευταίου ελληνικού εδάφους.

Ο κύριος όγκος και οι ποιοτικά καλύτερες Ελληνικές δυνάμεις ξηράς, ως είναι φυσικό είχαν βρεθεί στα Βόρεια σύνορα της Ελλάδος και μεταξύ αυτών και η 5η Μεραρχία Κρήτης στο Αλβανικό μέτωπο. Από τις 7 Νοεμβρίου 1940 κατόπιν αιτήματος της Ελλάδος οι Βρετανοί ανέλαβαν την ευθύνη αμύνης της Κρήτης και έτσι η Κρητική 5η Μεραρχία μέχρι και την 25η Νοεμβρίου μεταφέρθη στην ηπειρωτική Ελλάδα και το μέτωπο. Στην Κρήτη παρέμειναν τα έμπεδα Χανίων, Ηρακλείου και Ρεθύμνου που οργανώθηκαν σε 3 Τάγματα Πεζικού δυνάμεως 2 λόχων έκαστο, τα οποία και αυτά τον Ιανουάριο 1941 μεταφέρθηκαν στον κορμό της Ελλάδος. Τον ίδιο χρόνο αποφασίστηκε η οργάνωση τμημάτων Πολιτοφυλακής 1.200 ανδρών στα Χανιά, 550 ανδρών στο Ρέθυμνο, 900 στο Ηράκλειο και 400 στο Λασιθί δι' επιλογής από τις κλάσεις 1915-20 και με στελέχωση από τα αντίστοιχα έμπεδα και από εφέδρους Αξιωματικούς της Χωροφυλακής. Τα Τμή-

ματα αυτά θα υπήγοντο διοικητικά και εκπαιδευτικά υπό τις Αρχές Χωροφυλακής και τακτικά στην Στρατιωτική Διοίκηση Χανίων. Τελικά αντί 3.000 συνεκεντρώθησαν 1.500 περίπου Πολιτοφύλακες και οργανώθηκαν σε ένα Τάγμα ανά Νομό της Κρήτης. Οι Βρετανοί, αν και ανέλαβαν την υποχρέωση του εξοπλισμού των, δεν τον πραγματοποίησαν μέχρι της εισβολής. (Σημειώνεται, προς άρσιν παρεξηγήσεων, ότι λόγω απωλειών από τη δράση της Γερμανικής αεροπορίας στις 3 πρώτες εβδομάδες του Μαΐου από τους 27.000 τόννους πυρομαχικών ζωτικής σημασίας με προορισμό την Κρήτη ξεφορτώθηκαν τελικά μόνον 3.000).

Κατά τον Μάρτιο 1941 μετεφέρθη στην περιοχή Ρεθύμνου η Σχολή Χωροφυλάκων δυνάμεως 900 οπλιτών.

Επίσης μεταστάθμευσαν στην Κρήτη τα Κέντρα Εκπαιδύσεως Ναυπλίου, Τριπόλεως και Καλαμάτας με εκπαιδευόμενους των Κλάσεων 1940B και 1941 (Κ.Ε. Ναυπλίου 4585 Οπλ, 80 Αξ/κοί και Κ.Ε. Τριπόλεως 240 οπλ. 5 Αξ/κοί) που κατέπλευσαν στην Σούδα στις 30 Απριλίου.

Τέλος μεταστάθμευσαν στο Κολυμπάρι με καΐκια και κατόπιν αυθορμήτου ενεργείας ενίων Αξ/κών και Ευελπίδων οι 1 ετείς μαθηταί Σ.Σ.Ε.

Έτσι σχηματίσθηκαν 8 Τάγματα Εκπαιδύσεως κυρίως από οπλίτες κλάσεως 1940β και 1941, υποτυπώδους εκπαιδύσεως (2 εβδομάδων) και ποικίλου εξοπλισμού με 5-20 σφαίρες κατ' άτομο και το 1/3 της δυνάμεως άοπλο. Συνολικά οι εν Κρήτη Ελληνικές δυνάμεις που διετέθησαν στην Βρετανική Διοίκηση για την άμυνα της Κρήτης, ελλιπώς εξοπλισμένες, ανήλθαν σε 1.000 περίπου εφέδρους, 7.500 νεοσυλλέκτους και 2.500 χωροφύλακες, οργανωμένες στα 8 Τάγματα Εκπαιδύσεως νεοσυλλέκτων, στα 3 Έμπεδα Τάγματα Χανίων, Ρεθύμνου, Ηρακλείου στην Σχολή Ευελπίδων στην Κίσαμο και την Σχολή Χωροφυλακής στο Ρέθυμνο.



Βρετανός ταξίαρχος επιθεωρεί Βρετανούς στρατιώτες

Τον Μάιο του 1941 η Κρήτη υπήχθη στην ζώνη των πρόσω και κατόπιν συνεννοήσεως με τους Βρετανούς κρίθηκε σκόπιμο τα 8 Τάγματα Εκπαιδύσεως να αναπτυχθούν σταδιακά σε Συντάγματα Πεζικού με την διάθεση σ' αυτά των διαφευγόντων από την κυρίως Ελλάδα στρατιωτικών. Στά Συντάγματα αυτά διετέθησαν ανά μία Βρετανική Ομάδα Συνδέσμου με αποστολή την επικοινωνία αλλά και την παροχή βοήθειας σε θέματα εκπαιδύσεως και διοικητικής μέριμνας. Την ίδια εποχή διετάχθησαν τα Έμπεδα να παραδώσουν τον υφιστάμενο αυτόματο οπλισμό τους στα συγκροτηθέντα Συντάγματα Πεζικού.

Στην ανωτέρω περιγραφή των Ενόπλων Δυνάμεων των αντιπάλων που πραγματικά έλαβαν μέρος στη Μάχη της Κρήτης, θα ήταν μεγάλη παράλειψη να μην περιληφθούν τα πολλά σώματα ενόπλων πολιτών που αυθορμήτως συγκροτήθηκαν κατά την διάρκεια της Γερμανικής επιθέσεως στο Καστέλλι Κισσάμου, στην Κάνδανο, στα χωριά Λάκκοι, Φουρνέ, Σκηνέ, Αλικιανού, Βατόλακκο και γενικά την περιοχή Αλικιανού, στο Γαλατά, στα Περιβόλια, τις Μουρ-



Γερμανοί αλεξιπτωτιστές παρελαύνουν σε δρόμους της Αθήνας, πριν αρχίσει η επιχείρηση Ερμής για την Κρήτη

νιές, τις Κεφαλιές, το Θέρισσο κ.ο.κ. για τον Νομό Χανίων, στο οροπέδιο Νίδας, περιοχή Λατζιμά, Περιβόλια, των χωριών γύρω από τον Εσταυρωμένο στο Αρκάδι κ.λ.π. για τον Νομό Ρεθύμνης, καθώς και από τα χωριά Κρουσώνα, Άγιο Μύρωνα, Σιτάρχου, Σάρκου, Αγίου Σύλλα, Σκαλάκι, Αρχανές, Πεζά και άλλα για τον Νομό Ηρακλείου.

Δεν έχει περιγραφεί –απ’ ό,τι γνωρίζω– η αυθόρμητη περίπου αντίσταση που εκτιμάται ότι έγινε από περίπου 3.000 πολίτες –άνδρες, γυναίκες και παιδιά– σε όλη την Κρήτη, εξοπλισμένους με κρυμμένα όπλα «εκ των ενόντων» ή και από Βρετανικό αχρησιμοποίητο οπλισμό από διαρρηχθείσες αποθήκες στα Χανιά και το Ηράκλειο. Το γεγονός είναι ότι ήταν «μη αναμενόμενη» τόσο από τις Ελληνικές Αρχές ή τους Βρετανούς αλλά κυρίως από τους Γερμανούς. Αυτή ήταν άλλωστε και η αιτία που προκάλεσε τα πολυπληθή και φρικαλέα αντίποινα εκ μέρους των Γερμανών αμέσως μετά

την επικράτησή τους αλλά και εν συνεχεία στην Κρήτη. Έχει λεχθεί ότι σε όλη την Ευρώπη η αντίσταση άρχισε ένα χρόνο μετά την εισβολή. Στην Κρήτη άμεσα.

### 3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΕΔΡΑΣΑΝ ΚΥΡΙΑΡΧΙΚΑ ΣΤΗ ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Ή ΠΟΥ ΑΞΙΖΕΙ ΝΑ ΕΞΑΡΘΟΥΝ

Όλες οι πληροφορίες που παραθέτω προέρχονται κυρίως από:

- Το “CUNNINGHAM” του JOHN WINTON Εκδ. JOHN MURREY 1998
- Το “GREECE AND CRETE 1941” - CHR. BUCKLEY LONDON H.M.S.O. 1952
- “Η ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ” - ΓΕΣ/ΔΙΣ ΕΚΔΟΣΗ 1967 (ΑΝΑΤΥΠΩΣΗ 1993)
- “ΚΡΗΤΗ-Η ΜΑΧΗ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ” ANTHONY BEEVOR, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΓΚΟΒΟΣΤΗ 2004

Έχω ενδείξεις ότι το θέμα αυτό έχει εξετασθεί σοβαρά (κατά τη διάρκεια του πολέμου) τόσο από τους Γερμανούς και Βρετανούς, αμέσως μετά την Μάχη της Κρήτης, αλλά και από άλλα Κράτη όπως οι ΗΠΑ που διαμόρφωναν τα αμυντικά τους δόγματα.

Είναι φαίνεται στη μοίρα της Ελλάδος να παίζει πάντα κάποιο ρόλο στη διαμόρφωση αυτών των δογμάτων. Και δεν εννοώ μόνο την αρχαιότητα (στρατηγική, τακτική, θαλασσία δύναμις, λοξή φάλαγξ κ.λ.π.) αλλά και στη νεώτερη εποχή, που δεν είναι υπερδύναμις (π.χ. Μάχη Κιλκίς-Λαχανά, επιχειρήσεις υποβρυχίων και αεροσκαφών στους Βαλκανικούς).

#### A. Παράγοντες

A1. Οι πληροφορίες. Παράγων ουσιαστικού υπεροχής για τους Βρετανούς.

Οι Βρετανοί είχαν εγκαίρως προ της επιχειρήσεως ακριβέστατες πληροφορίες για την πρόθεση της αεραποβάσεως, τις δυνάμεις που θα ελάμβαναν μέρος και ουσιαστικές στρατιωτικά πληροφορίες. Ο διοικών τις

αμυντικές δυνάμεις της Κρήτης Στρατηγός Fryberg είχε στην διάθεσή του το σύστημα ULTRA που πρωτοδοκιμάστηκε κατά την Μάχη της Κρήτης υπό επιχειρησιακές συνθήκες. Το ULTRA ήταν ένα σύστημα διανομής ζωτικής σημασίας πληροφοριών που προήρχοντο από υποκλοπές επικοινωνιών του εχθρού και αποκρυπτογράφησή τους ή από κατασκόπους και τις ονομάζαν «απόλυτα αξιόπιστες πηγές». Οι πρώτες πληροφορίες για αεραπόβαση στην Κρήτη είχαν κυκλοφορήσει με το ULTRA περί τις 25 Απριλίου (Ένα περίπου μήνα προ της αεραποβάσεως). Τις γνωρίζαν όμως μόνον οι έχοντες πρόσβαση στο ULTRA.

**Οι Γερμανοί** αντιθέτως με τις Μυστικές υπηρεσίες τους αλλά και την αλαζονεία –που φέρνει σχεδόν πάντα μαζί της η Ισχύς– είχαν τις πληροφορίες ότι το σύνολο των Βρετανικών δυνάμεων στο νησί δεν υπερέβαινε τους 5.000 άνδρες, ενώ ήταν περίπου 5πλάσιοι και ότι δεν υπήρχαν διόλου Ελληνικές δυνάμεις στο νησί, ενώ ήταν περί τις 11.500. Επίσης είχαν κάνει αποτυχημένες αεροφωτογραφήσεις στο νησί χωρίς να εντοπίσουν έστω περίπου τις ελάχιστες οχυρώσεις και καμουφλαρισμένες πυροβολαρχίες, περιγράφοντας ότι «το νησί φαινόταν χωρίς ζωή». Η υπηρεσία πληροφοριών του Πτεράρχου Student με τον σημαγό Reinhardt την παραμονή της επιχειρήσεως παρουσίασε «μία από τις ανακριβέστερες στρατιωτικές ενημερώσεις όλου του πολέμου» όπως λέει ο Anthony Beevor. Στην παρουσίαση ο Reinhardt εκτιμούσε ότι ο Κρητικός λαός θα υποδεχόταν τους Γερμανούς με ενθουσιασμό...

Όμως αυτή η υπεροχή των Βρετανών στην πληροφόρηση δεν έκρινε το τελικό αποτέλεσμα. Γι' αυτό εξετάζουμε την «πληροφόρηση» ως «παράγοντα». Πιστεύω ότι θα μπορούσε να έχει αξιοποιηθεί σε 3 τουλάχιστον σημεία και τότε θα είχε ίσως επηρεασθεί το τελικό αποτέλεσμα:

**Σημείο 1:** Στο σήμα ULTRA OL 2/302 ώρας

1745 της 13/5/41 παράγρ. 10 εμφανίζεται ένα *Ιταλικό δεξαμενόπλοιο* (το μετέπειτα γνωστό Π/Φ RONDINE) να μεταφέρει *κρίσιμο φορτίο καυσίμων αεροσκαφών* με ETA Πειραιά 17 Μαΐου. Αργότερα γίνεται γνωστό ότι η επιχείρηση αναβάλλεται για 3 ημέρες από την καθυστέρηση αφίξεως του Πετρελαιοφόρου στην Αττική.

Κατά τη γνώμη μου η έγκαιρη στοχοποίηση και καταστροφή του Πετρελαιοφόρου από τον Βρετανικό στόλο στο Ιόνιο-Αδριατική, ή από υποβρύχια ακόμη εγγύτερα, ή βομβαρδιστικά αεροσκάφη σε όλη την διαδρομή του προς Πειραιά, θα ήταν η πλέον αποτελεσματική Βρετανική επιχείρηση αναστολής της αεραποβάσεως στην Κρήτη.

Δεν έχω υπ' όψιν μου αν μελετήθηκε ποτέ τέτοια στοχοποίηση ή επιχείρηση.

**Σημείο 2:** Στο σήμα ULTRA OL 2155 ώρας 1615 της 1/5/1941 επιβεβαιώθηκαν καθαρά οι αντικειμενικοί σκοποί (ΑΝΣΚ) των Γερμανών, που δεν ήθελαν να τους αχρηστεύσουν με τις δικές τους αεροπορικές προσβολές (εννοούμε τα 3 αεροδρόμια και τα 2 λιμάνια). Οι Βρετανοί δεν είχαν διαθέσιμη αεροπορική δύναμη για να αμφισβητήσουν την αεροπορική υπεροχή των Γερμανών. Είναι απορίας άξιο, πώς δεν λειτούργησαν αρνητικά –όπως έκαναν στο Ηράκλειο– να κατασκευάσουν εμπόδια προς αποστέρευση των Γερμανών από χώρους προσγειώσεως σε όλη την Κρήτη. Αφού δεν είχαν ελπίδα δημιουργίας έστω και τοπικής αεροπορικής υπεροχής στην περιοχή Κρήτης, αυτή η παράλειψη φαίνεται ασύγνωστη και βαρεία.

**Σημείο 3:** Από όλα τα σήματα ULTRA αλλά και από την αποστολή πού του διετύπωσε ο ίδιος ο W. Churchill δύο ημέρες προ της αφίξεως του Αρχηγού της CRETA FORCE στην Κρήτη (27/4/41) ομιλούν για κύρια απειλή από αέρα. Όμως ο Στρατηγός Fryberg θεωρεί κρίσιμη



Αγγλικός στρατός αρχίζει να κατεβαίνει στην Κρήτη, με την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου.

απειλή την από θαλάσσης και στα σήματά του προς τον Στρατηγό Wavell στο Κάιρο και στην διάταξη των δυνάμεών του στην Κρήτη και στην συγκράτηση αντεπιθέσεων ιδίως την νύκτα 20/21 Μαΐου.

*Ως ανώτατος Αξ/κός έπρεπε να διαθέτει την ελάχιστη διακλαδική σκέψη και γνώση, να αντιλαμβάνεται την κυριαρχία της Βρετανικής Ναυτικής δυνάμεως στην Ανατολική Μεσόγειο και το επιθετικό δόγμα που θα εφήρμοζε το Βρετανικό Ναυτικό, ιδίως για την περίπτωση αυτή. Είχε άλλωστε και διαβεβαιώσεις από τον Ναύαρχο Cunningham, ότι θα εμποδίσει την από θαλάσσης εισβολή.*

Από Γερμανικής πλευράς η κακή πληροφόρηση τους δημιούργησε επανειλημμένους στρατηγικούς και τακτικούς αιφνιδιασμούς που τους κόστισαν για πρώτη φορά κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μεγάλες απώλειες επιλέκτων Γερμανικών Μονάδων που έφθασαν στο 20%, και παρ' ολίγον να

είχαν επιδράσει αντίστροφα στην έκβαση της Μάχης. Η συνέπεια αυτή των μεγάλων απωλειών απεδόθη –τόσο από τις Συμμαχίες όσο και τις Γερμανικές στρατιωτικές εκτιμήσεις– στην κακή συλλογή και εκτίμηση πληροφοριών από πλευράς Γερμανών και στην μη εξουδετέρωση ζωτικών αμυντικών θέσεων κατά τους προηγηθέντας της αεραποβάσεως σφοδρούς βομβαρδισμούς.

*A2. Η πολεμική προπαρασκευή.*

*Υπήρξε παράγων υπεροχής των Γερμανών*

**Οι Έλληνες** εκτός από τα βόρεια σύνορά μας είχαμε ελλιπή πολεμική προπαρασκευή, όπως δείχνουν τα αποτελέσματα. Μπορούμε να αποδώσουμε αυτό στην οικονομική ανέχεια, στον θάνατο του Ι. Μεταξά σε κρίσιμες στιγμές ή σε άλλους λόγους. Το γεγονός είναι ότι είχαμε μεν προπαρασκευασθεί καλά για την Ιταλική εισβολή από την Αλβανία και την εισβολή από την Βουλγαρία, όμως εκτός των επιτυχημένων συμμαχιών, φαίνεται ότι δεν είχαμε μελετήσει και σχεδιάσει ρεαλιστικά όλα τα ... «ενδεχόμενα». Αφού αποδεικνύεται ότι είχαμε συμφωνήσει με τους Αγγλογάλλους ότι «σε περίπτωση Ιταλικής επιθέσεως θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν την Κρήτη για επιχειρήσεις» δεν είχαμε σχεδιάσει συγχρόνως και την άμυνα του νησιού. Επίσης –αναφέρω ενδεικτικά– δεν είχαμε σχεδιάσει ρεαλιστικά και εναλλακτικά και διαπραγματευθεί αναλόγως, τί θα κάναμε σε περίπτωση ήττας μας και κατάληψης της Ελλάδος; πού θα εγκαθίστατο η Κυβέρνηση; Τί θα έκαναν οι απομεινάσες Ένοπλοι Δυνάμεις αλλά ιδιαίτερα ο Στόλος και όση Αεροπορία υπήρχε; Στο Πολεμικό Ναυτικό –αναφέρω και πάλι ενδεικτικά– δεν είχαμε προσαρμόσει την αντιαεροπορική άμυνα των πλοίων στην υφισταμένη τότε αεροπορική απειλή, ούτε είχαμε προβλέψει την ανάπτυξη έστω και μιας εναλλακτικής βάσεως υποστηρίξεως του Στόλου μας...

Έτσι βρεθήκαμε συνεχώς αιφνιδιαζόμε-





Γερμανικός χάρτης με τις επιθέσεις των αεροπλάνων, τα σημεία ρίψης των αλεξιπτωτιστών και τα αεροδρόμια απογείωσης για την Αφρική

νοι και επομένως αυτοσχεδιάζοντες ή σχεδιάζοντες προχειρώς και σε ορισμένες περιπτώσεις, αναγκαζόμενοι από τις περιστάσεις να δεχθούμε άλλων αποφάσεις που δεν μας συνέφεραν, χωρίς δυνατότητα διαπραγματεύσεως.

**Οι Βρετανοί** είχαν αναμφισβήτως μέτρια πολεμική προπαρασκευή, αλλά πολύ καλές προϋποθέσεις, εσωτερικές δομές και διεθνείς σχέσεις, ώστε αν αντέξουν την πρώτη καταιγίδα να μπορούν να πορευθούν προς τη νίκη. Και βεβαίως είχαν καλλιεργήσει μία καταπληκτική νοοτροπία λαού και στρατού. Μην λησμονούμε βέβαια ότι μέχρι τότε ήταν (με δεύτερη τη Γαλλία) η παγκόσμια υπερδύναμη, με αναδυόμενες υπερδυνάμεις τη Γερμανία, την Ιαπωνία και προπαντός τις αναλαμβάνουσες από το οικονομικό κραχ του 1929 και δημιουργούσες το Αμερικανικό Όνειρο, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Όμως οι κουρασμένες αυτοκρατορίες της Βρετανίας και της Γαλλίας, είχαν αφήσει την γεμάτη πνεύμα «ρεβανσισμού» Γερμανία, να δημιουργεί ανισόρροπα μία φοβε-

ρή και πρωτοποριακή πολεμική μηχανή και να υλοποιεί, πολύ δυναμικά, τις εθνικές διεκδικήσεις της και τους στόχους της στην Ευρώπη, ανατρέποντας σταδιακά την παγκόσμια ισορροπία δυνάμεων. Ο W. Churchill ήταν από τους ελάχιστους πολιτικούς της Βρετανίας –ίσως και του κόσμου– που αντιλαμβάνονταν ότι ο χρόνος έτρεχε εις βάρος της και αφύπνιζε τον Βρετανικό λαό και βέβαια τον τότε ελεύθερο κόσμο.

**Οι Γερμανοί** προχωρούσαν μεθοδικά, όπως συνήθως σε μία πρωτοποριακή και ραγδαία αναπτυσσόμενη πολεμική μηχανή, με εναρμονισμένη εύκολα στις πολεμικές ανάγκες βιομηχανία, δημιουργώντας συγχρόνως μία νοοτροπία κατά το σπαρτιατικό πρότυπο (όλα υπάρχουν για την πολεμική προπαρασκευή και έχουν σκοπό την νίκη).

– Δημιουργήθηκαν νέα και εκσυγχρονίστηκαν στρατηγικά όπλα (τελείως μηχανοκίνητος στρατός, αρματικός και αντιαρματικός πόλεμος με δοκιμασμένα δόγματα και τακτικές, υποβρύχιος και επιδρομικός στόλος για την απαγόρευση του ελέγχου των θαλασσών από την Βρετα-



Ο Χίτλερ με επιτελείς του καταστρώνουν σχέδια για την Κρήτη

νία και πάνω απ' όλα η «αιχμή του Γερμανικού δόρατος» μία άριστα –για την εποχή εκείνη– δομημένη αεροπορική δύναμη, με δική της Μεραρχία Αλεξιπτωτιστών με διαμορφωμένο δόγμα αεραποβάσεων και επιδρομικών επιχειρήσεων. Δεν υπήρξε στρατιωτικός ακόλουθος ξένου κράτους στο Βερολίνο, που να μην κατεπλάγη από την πολεμική προπαρασκευή της Γερμανίας και να μην απέστειλε συγκλονιστικές αναφορές στην Πατρίδα του γι' αυτό.

- Προωθήθηκε η επιστημονική έρευνα για ανάπτυξη της πολεμικής μηχανής. Αποτελέσματα στον τομέα αυτόν ήταν η ανάπτυξη νέων όπλων (νάρκες, κατευθυνόμενα βλήματα V1, V2, ατομική βόμβα, Χημικός-Βιολογικός Πόλεμος κ.λ.π.) και νέων φορέων όπλων, όπως το αεριωθούμενο αεροσκάφος.
- Σχεδίαζαν εναλλακτικές διηπειρωτικές στρατηγικές για την Παγκόσμια επικρά-

τηση της Γερμανίας, όπως η περιφέρεια «περιφερειακή στρατηγική του Γιόντλ», που πρώτο βήμα της ήταν η κατάκτηση της Κρήτης.

*Α3. Πολεμική Σχεδίαση. Υπήρξε σχετική ισορροπία λαθών μεταξύ αντιπάλων.*

Όμως θα μπορούσαμε να εξάrouμε τα εξής:

*Οι Γερμανοί:*

- Ο Πτέραρχος Student είχε αρνηθεί την εισηγήση των επιτελών του να επικεντρώσει όλες τις δυνάμεις σε ένα ή το πολύ δύο αντικειμενικούς σκοπούς, αντί των τριών ή τεσσάρων (Μάλεμε, Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Αγιάδα) που τελικά επέλεξε, επειδή η επιλογή του δεν άφηνε τα αναγκαία περιθώρια Εφεδρείας για ενίσχυση ή εκμετάλλευση ευκαιριών. Το ρίσκο που πήρε προφανώς οφείλετο στη φιλοδοξία του να εντυπωσιάσει τον Χίτλερ με την αποτελεσματικότητα του στρατηγικού όπλου που εκείνος δημιούργησε και την ανταπόκρισή του στις ανάγκες του «αστραπιαίου πολέμου». Παρά λίγο όμως να τού φέροι την πλήρη αποτυχία.
- Η από θαλάσσης ενέργεια μπορούσε εκ των προτέρων να εκτιμηθεί ότι ήταν καταδικασμένη, κυρίως διότι:
- Η κυριαρχία του Βρετανικού στόλου κατά θάλασσαν και το γνωστό στους Γερμανούς επιθετικό του δόγμα, δεν άφηνε περιθώρια για αποβατική επιχείρηση με σοβαρές πιθανότητες επιτυχίας, ιδίως εάν είχε ανάγκη νυκτερινού πλού. Τα υποτυπώδη θαλάσσια μέσα που διέθετε, σε συνδυασμό με τις ακτές της Κρήτης (διαμόρφωση βυθού και παραλίας) χρειαζόνταν οπωσδήποτε προσέγγιση στα λιμάνια Σούδας και Ηρακλείου για εκφόρτωση/αποβίβαση.
- Προ του πέρατος της Μάχης της Κρήτης ούτε διμοιρία δεν απεβιβάσθη από θαλάσσης.
- Σήμερα γνωρίζουμε ότι η ενέργεια των

αποβάσεων από θαλάσσης είχε γίνει πραγματικότητα λόγω εμμονής του Χίτλερ, ως ασφαλιστική δικλείδα για την επιχείρηση.

*Οι Βρετανοί*

- Στον νου του Στρατηγού Fryberg υπήρξε έμμονα μία μεγάλη παρανόηση για την οποία έχουμε μιλήσει ήδη: *Η εισβολή των Γερμανών με σημαντικές δυνάμεις και από την θάλασσα, που θα έφερνε μαζί της και τεθωρακισμένα.*

Η Γερμανική αναφορά με την λήξη της Μάχης της Κρήτης σημειώνει: «Η πληροφορία που ξεχωρίζει απ' όλες όσες είχε συλλέξει ο εχθρός είναι ότι ήταν πολύ καλά ενημερωμένος για τις Γερμανικές προθέσεις. Όμως ανέμεναν ότι ο κύριος όγκος της εισβολής θα προερχόταν από θαλάσσης».

Η μεγάλη αυτή παρανόηση επηρέασε την σχεδίαση στην διάταξη των διατιθεμένων δυνάμεων, στην τοποθέτηση των πυροβολαρχιών και στην ευκαμψία αναδιατάξεως των δυνάμεων για αντεπιθέσεις. Γνωρίζουμε σήμερα ότι ο Στρατηγός Fryberg προσάρμοσε τα Σχέδια του Ταξιάρχου Tidbury στους τομείς του Μάλεμε και των Χανίων με τρόπο ώστε να αντιμετωπίζει μία απόβαση από θαλάσσης. Το καταπληκτικότερο όμως όλων –όπως γράφει ο Α. Beevor στο βιβλίο του «Κρήτη»– ήταν ότι η εκτεταμένη αμυντική γραμμή του Fryberg σταματούσε στο αεροδρόμιο του Μάλεμε, ως απώτατο άκρο, αντί να είναι κέντρο, ενώ ο Στρατηγός Wavell (και η εκτίμηση Ταξιάρχου Tidbury) αλλά και οι πληροφορίες ULTRA, είχαν προσδιορίσει εξ αρχής το αεροδρόμιο Μάλεμε ως ένα από τους βασικούς ΑΝΣΚ (Αντικειμενικούς Σκοπούς) της αεραποβάσεως.

- Υποτίμησαν την κυριαρχία των Γερμανών στον αέρα και την ποιοτική αξία των Γερμανικών ειδικών δυνάμεων που θα αντιμετώπιζαν. Είναι χαρακτηριστική



Ο Στρατηγός Φράϋμπεργ στο κατάστρωμα βρετανικού πλοίου, με τον αρχηγό του βρετανικού στόλου της Μεσογείου ναύαρχο Κάνιγκαμ

η περιγραφή του Α. Beevor: «Η περίμετρος του α/δ Μάλεμε παρέμενε σε γερμανικά χέρια, όταν κατά τις 5 το απόγευμα, κατέφθασαν τα πρώτα μεταγωγικά με το 2ο Τάγμα του 100ου Ορεινού Συντάγματος της 5ης Ορεινής Μεραρχίας από την Τανάγρα. Προσγειώθηκαν, ξεφόρτωναν με τις μηχανές τους να λειτουργούν, για να απογειωθούν αμέσως μετά, ενώ τα 75άρια πυροβόλα και τα πολυβόλα έβαλλαν στα τυφλά προς το αεροδρόμιο, με σχετική επιτυχία, χωρίς ωστόσο να κατορθώσουν να σταματήσουν το πήγαινε-έλα των Junger 52. Οι Γερμανοί που καθάριζαν το διάδρομο προσγειώσεως από τὰ κατεστραμμένα μεταγωγικά Junger 52 με φρενήρεις ρυθμούς, κατάφεραν να προσγειώσουν άλλα δύο ξεκούραστα ορεινά Τάγματα, με ρυθμό 20 αεροσκαφών την ώρα (800 άνδρες την ώρα). Την ίδια περίπου ώρα ο Ταξίαρχος Hargest –Διοικητής της 5ης

Νεοζηλανδικής Ταξιαρχίας, πού είχε στην περιοχή ευθύνης της το α/δ Μάλμε-με- αναφέρει στον Στρατηγό Fryberg:

«Σταθερή η ροή των εχθρικών αεροσκαφών τα οποία προσαπογειώνονται... Ενδέχεται να αποσύρουν στρατεύματα. Το θέμα ερευνάται».

Οι ευσεβείς πόθοι απεδείχθησαν για άλλη μία φορά κακός σύμβουλος στη δράση...

#### A4. Στρατηγική – Επιχειρήσεις:

(α) Η Βρετανική ναυτική κυριαρχία στην Ανατολική Μεσόγειο ήταν όχι μόνον παράγων αλλά και αναγκαία προϋπόθεση και για την απόφαση διατηρήσεως της Κρήτης, αλλά και για την εκκένωση τέτοιου όγκου Βρετανικών στρατευμάτων και από την κυρίως Ελλάδα τον Απρίλιο και από την Κρήτη τον Μάιο '41.

Δεν νομίζω ότι χρειάζεται επιχειρηματολογία η διαπίστωση αυτή. Δεν έχει κανείς παρά να σκεφθεί το αντίθετο... δηλ. αν δεν υπήρχε ναυτική κυριαρχία. Ούτε για άμυνα Κρήτης μπορούσε κανείς να μιλήσει ούτε για εκκενώσεις στρατευμάτων.

Ακριβώς για να αμφισβητήσει αυτήν την ναυτική κυριαρχία των Βρετανών, βγήκε ο Ιταλικός στόλος Μάχης στην Ανατολική Μεσόγειο, ένα περίπου μήνα προ της Μάχης της Κρήτης, με αποτέλεσμα την Ναυμαχία του Ματαπά, δυτικά της Κρήτης, με τα καταστρεπτικά για τον Ιταλικό στόλο αποτελέσματα και την επισφράγιση αντί αμφισβητήσεως της ναυτικής αυτής κυριαρχίας. Σημειώνεται ότι για την Μάχη της Κρήτης, οι Γερμανοί ζήτησαν από το Ιταλικό Ναυαρχείο να βγει ξανά ο Ιταλικός στόλος Μάχης, πράγμα που δεν έγινε δεκτό.

Το διακλαδικό Επιτελείο των Βρετανών στο Κάιρο πίστευε ότι μόνον με αεραπόβαση οι Γερμανοί δεν θα μπορούσαν να καταλάβουν την Κρήτη. Το ίδιο και ο Χίτλερ.

Τα 7 αεροσκάφη της RAF που είχαν απομείνει στην Κρήτη για να μην θυσιασθούν

άδικα, διετάχθησαν στις 19 Μαΐου να μετασταθμεύσουν στην Αίγυπτο. Το αεροπλανοφόρο FORMIDABLE είχε μόνο 4 αεροσκάφη και δεν υπήρχαν άλλα αεροσκάφη ή πιλότοι για να σταλούν στη Μεσόγειο. Η Μάχη της Κρήτης έμελλε να δοθεί με πλήρη αεροπορική κυριαρχία των Γερμανών και πλήρη ναυτική κυριαρχία των Βρετανών.

Ευθύς εξ αρχής ο Ναύαρχος Α. Cunningham ξεκαθάρισε ότι ο αντικειμενικός του στόχος ήταν να εξασφαλίσει ότι οι Γερμανοί δεν θα αποβιβασθούν στην Κρήτη από τη θάλασσα, τουλάχιστον μέχρι να τελειώσει η μάχη με τους αποβιβασθέντες από τον αέρα. Από τις 15 Μαΐου ο Βρετανικός στόλος Μεσογείου, βρισκόταν Νοτίως της Κρήτης έτοιμος να επέμβει όπου θα εμφανιζόταν απειλή από θαλάσσης. Ο ίδιος όμως ο Ναύαρχος Cunningham αυτή τη φορά δεν θα διηύθυνε τον στόλο από το HMS WARSPITE αλλά από την Αλεξάνδρεια, γιατί έπρεπε να έχει άμεση γνώση των εξελίξεων στην ξηρά και να είναι δίπλα στον Στρατηγό Wavell αφού τον Στρατό υποστήριζε.

Ο Βρετανικός στόλος είχε οργανωθεί σε 4 κύριες ομάδες (**FORCES A, B, C και D**) όπου η **FORCE A** θα είχε τα βαρειά πλοία μάχης υπό τον Υποναύαρχο Pridham- Wippell και θα υποστήριζε την επιχείρηση από τυχόν παρεμβολή του Ιταλικού στόλου από δυτικά, η **FORCE B** υπό τον Υποναύαρχο Rawlings θα είχε βαρειά Καταδρομικά και θα υποστήριζε τις **FORCE A** ή **FORCE D** αναλόγως των συνθηκών, η **FORCE C** υπό τον Υποναύαρχο King, θα είχε καταδρομικά και Αντιτορπιλλικά και θα υποστήριζε από θαλάσσια απόβαση τις ακτές της Κρήτης από Μήκος 25ο και Ανατολικά και η **FORCE D** υπό τον Υποναύαρχο Glennie με Καταδρομικά και Αντιτορπιλλικά και θα υποστήριζε από απόβαση τις ακτές Κρήτης από Μήκος 25ο και Δυτικά. Δυστυχώς η Κρήτη δεν προσεφέρετο επιχειρησιακά για ανεφοδιασμούς των πλοίων σε καύσιμα και πυρομαχικά.

Από Γερμανικής πλευράς την από θα-

λάσσης ενέργεια διηύθυνε ο Ναύαρχος Schuster. Το σχέδιο ήταν να μεταφέρουν με 25 καΐκια συνοδευόμενα από Ιταλική Τορπιλλάκατο 2.300 άνδρες της 5ης Ορεινής Μεραρχίας και να τους αποβιβάσουν στο Μάλεμε την εσπέρα 21 Μαΐου (1η Ομάς), να μεταφέρουν με 38 καΐκια άλλους 4.000 άνδρες της ίδιας Μεραρχίας και να τους αποβιβάσουν στο Ηράκλειο την εσπέρα της 22ας Μαΐου (2η Ομάς) και να ακολουθήσει νηοπομπή ατμοπλοίων που θα μετέφερε βαρειά πυροβόλα και άρματα που δεν χωρούσαν στα καΐκια (3η Ομάς). Στις 21 Μαΐου αποκρυπτογράφηση σήματος του Γερμανικού συστήματος ENIGMA αποκάλυπτε κινήσεις της 1ης Ομάδος. Αεροσκάφος αναγνωρίσεως επιβεβαίωσε την πληροφορία εντοπίζοντας το απόγευμα την 1η ομάδα εγγύς Μήλου. Η FORCE D ενετόπισε με Ραντάρ την 1η ομάδα 18 μίλια βορείως Χανίων ώραν 23:30, της επετέθη και την διέλυσε κυριολεκτικά μέχρι τις 03:30. Περί τους 800 Γερμανούς σκοτώθηκαν ή πνίγηκαν και πολλοί συνελέγησαν από τη θάλασσα. Η Ιταλική τορπιλλάκατος αντιστάθηκε γενναία με τορπίλλες.

Μετά από αυτό ο Γερμανός Ναύαρχος διέταξε την 2η Ομάδα να αναστρέψει και ανέστειλε τον απόπλου της 3ης Ομάδος. Όμως πριν ληφθεί το σήμα του από την 2η Ομάδα περί ώραν 08:30-10:10 της 22 Μαΐου (πρωϊ) την είχε εντοπίσει μερικώς κοντά στη Μήλο η FORCE C του Υποναύαρχου King και βύθισε ένα καΐκι που προηγείτο. Το Ιταλικό συνοδευτικό της Ομάδος έκανε καπνόφραγμα και ανέστρεψε την 2η Ομάδα, ενώ μεγάλος αριθμός Γερμανικών αεροσκαφών από πρωϊας σφυροκοπούσαν τα πλοία της FORCE C ανηλεώς που προσπαθούσαν να κινούνται συγκροτημένα για καλύτερη Α/Α άμυνα. Λόγω του προκεχωρημένου της ημέρας, του μειωμένου φόρτου Α/Α πυρομαχικών και για να μη απομακρυνθεί πολύ από τις λοιπές FORCES, ο ναύαρχος King διέκοψε την

εμπλοκή και κινήθηκε Ν.Δ. Ο Cunningham τον επέκρινε αργότερα ότι έπρεπε να κινηθεί εντός της 2ης Ομάδας και να την καταστρέψει, ενώ θα υφίστατο τις αεροπορικές επιθέσεις. Έτσι θα ισοφάριζε τουλάχιστον τις ζημιές του.

Όμως όλα τα Βρετανικά πλοία ιδίως εν ημέρα στις 22 Μαΐου υπέστησαν πολλές απώλειες, παρ' όλο τον αντιαεροπορικό εξοπλισμό τους, που απεδείχθη ανεπαρκής. Στο διάστημα 20-23 Μαΐου βυθίστηκαν από αεροπορικές επιθέσεις 2 Καταδρομικά και 4 Αντιτορπιλλικά, ενώ υπέστησαν βλάβες 2 Θωρηκτά, 2 Καταδρομικά και 4 Αντιτορπιλλικά. Ιδίως κατά την 22α Μαΐου, αποδείχτηκε για πρώτη φορά ότι δεν είναι αρκετά να κυριαρχείς στη θάλασσα, αλλά χρειάζεται να υπερέχεις και στον πάνω από αυτή αέρα.

Η «κυριαρχία στη θάλασσα» θα ονομαζόταν πλέον «έλεγχος των θαλασσών», άρχιζε η εποχή των «αεροπλανοφόρων», τελείωνε η εποχή των «Θωρηκτών» και για την δυνατότητα αποβάσεως έμπαιναν δύο προϋποθέσεις: Ο «έλεγχος της θαλάσσης» και ο «τοπικός έλεγχος στον αέρα». Η Μάχη της Κρήτης έδειχνε τις μελλοντικές εξελίξεις και τάσεις στην Τέχνη του Πολέμου.

(β) Η άμυνα των δυνάμεων ξηράς της Βρετανικής Κοινοπολιτείας που πολέμησαν στη Μάχη της Κρήτης. Κρίσιμες καταστάσεις και αδύνατα σημεία που οδήγησαν σωρευτικά στην απώλεια της Κρήτης.

- Δεν μπορούμε παρά να εξάρουμε θετικά την μαχητικότητα, την αντοχή αλλά κυρίως τις μεγάλες απώλειες των στρατευμάτων της Βρετανικής Κοινοπολιτείας που πολέμησαν για την άμυνα της Κρήτης.

Τα 4/5 περίπου αυτών των στρατευμάτων είχαν προηγουμένως πολεμήσει και στην άμυνα του κορμού της Ελλάδος. Οι μεγάλες τους απώλειες είναι ένα καλό μέτρο της μαχητικότητας που επέδειξαν, αλλά και της αποφασιστικότητάς τους να τιμή-

σουν τις συμμαχικές υποχρεώσεις τους προς την Ελλάδα, σε συνδυασμό με τα εθνικά τους συμφέροντα. *Πιστεύω ότι πρέπει να μάθουμε να τιμούμε διπλά, όσους ξένους δίνουν τη ζωή τους υπέρ των δικών μας βωμών και εστιών.*

- Εδώ δεν πρόκειται να περιγράψουμε την δράση τους που έχει ήδη περιγραφεί λεπτομερώς από άλλους. Θα εξάρουμε όμως κάποιες κρίσιμες καταστάσεις και αδύνατα σημεία που κατά την γνώμη μας οδήγησαν σωρευτικά –και μαζί με τους άλλους παράγοντες που περιγράφουμε– στην απώλεια της Μάχης της Κρήτης. Θα πρέπει να ξέρουμε όμως ότι η άμυνα αυτών των στρατευμάτων στην Κρήτη υπήρξε ηρωική και ήταν μία συνέχεια του Έπους της Αλβανίας και του Ρούπελ.
- Αποφασιστικό ρόλο φαίνεται ότι έπαιξε στην απώλεια της Κρήτης η πρόωρη υποχώρηση από το α/δ Μάλεμε προς το λόφο 107 του 22ου Νεοζηλανδικού Τάγματος, τη νύκτα 20/21 Μαΐου και η μη αντίδραση του Ταξιάρχου Hargest όταν του ανεφέρθη.
- Η από θαλάσσης απειλή αποβάσεως έκανε τον Fryberg να διασπείρει τις λίγες δυνάμεις του σε μεγάλες εκτάσεις αντί να τις διατάξει έτσι ώστε να αμυνθεί στους αντικειμενικούς στόχους των Γερμανών που είχε από εκτιμήσεις αλλά και βέβαιες πληροφορίες ULTRA. Πέραν της κακής διατάξεως αυτό επηρέασε δυσμενώς και την εύκαμπτη διάταξή τους για συγκέντρωση δυνάμεων κατά τις αντεπιθέσεις.
- Τα όπλα των Βρετανικών στρατευμάτων ήταν πολύ κατώτερα των Γερμανικών, των δε Ελληνικών στρατευμάτων πρωτόγονα, περιορισμένα και με ελάχιστες ή καθόλου σφαίρες.
- Πολλές μονάδες είχαν μεγάλα ελλείμματα σε Αξιωματικούς και οι περισσότεροι ανώτεροι Βρετανοί Αξιωματικοί είχαν νο-

οτροπία περί πολέμου που είχε διαμορφωθεί στα χαρακώματα της Φλάνδρας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. «Όλοι τους ανεξαιρέτως ήταν έμπειροι και γενναίοι, αλλά κανείς τους πια τολμηρός» όπως γράφει ο A. Beevor.

Πολύ αδύνατο σημείο της CREFORCE ήταν οι άθλιες επικοινωνίες. Ευπρόσβλητες τηλεφωνικές γραμμές εκστρατείας, συσκευές ασυρμάτου αναξιόπιστες και λίγες, ακόμη δε και φανοί οπτικών σημάτων χωρίς μπαταρίες... Τα επίσημα Βρετανικά αρχεία αναφέρουν ότι ο Αντισυνταγματάρχης Andrew –διοικητής του 22ου Νεοζ. Τάγματος– (που είχε την ευθύνη για το α/δ Μάλεμε) «μειονεκτώντας λόγω απελπιστικά κακών επικοινωνιών, δυσκολευόταν να λειτουργήσει το Τάγμα του ως Μονάδα». Και αυτό αναφέρεται ενδεικτικά.

- Τα ελάχιστα διατιθέμενα «τεθωρακισμένα» που θα μπορούσαν να είναι στοιχείο υπεροχής, επέζησαν μεν των αεροπορικών επιθέσεων λόγω καλού καμουφλάζ, αλλά όταν χρειάστηκαν απεδείχθησαν *αναξιόπιστα*...
- Υπήρξε *ελλειψη υποστηρίξεως πυροβολικού*, άλλοτε μεν λόγω κακών επικοινωνιών και άλλοτε διότι η ηγεσία το προόριζε για επάκτιο άμυνα προς απόκρουση της από θαλάσσης εισβολής, και δεν ήθελε να δείξουν τις θέσεις των.
- Η ζωτικότερη για την επιχείρηση *αντιαεροπορική άμυνα* του αεροδρομίου Μάλεμε, εξουδετερώθηκε γρήγορα λόγω καταφανών και ευπρόσβλητων θέσεων της, ενώ δεν υπήρξε πρόβλεψη εφεδρικών καμουφλαρισμένων αντιαεροπορικών μέσων προς αξιοποίηση κατά την επιθετική κύρια ενέργεια, όπως έγινε στο Ηράκλειο και στο Ρέθυμνο.
- Η μη ύπαρξη «ελεγχόμενου» ναρκοπεδίου στα αεροδρόμια προς αυτοκαταστροφήν τους εν περιπτώσει επιχειρησιακής ανάγκης. Όμως το πιο αδύνατο σημείο φαίνεται

ότι υπήρξε η αδυναμία της Στρατιωτική Ηγεσίας των Βρετανών (και ιδίως του Ταξιάρχου Hargest και του Στρατηγού Fryberg) να εξαπολύσουν άμεσες αντεπιθέσεις ιδίως κατά τις ανεπανόληπτες νυκτερινές ώρες και με τη μέγιστη συγκέντρωση διατιθεμένων δυνάμεων. Η εξήγηση αυτής της ζωτικής αδυναμίας πρέπει να βρίσκεται, σε ένα ή περισσότερα απ' τα εξής: Την διαφο-

ρετική εικόνα της καταστάσεως που είχαν λόγω κακών επικοινωνιών τα διάφορα κλιμάκια της διοικήσεως, την έλλειψη πρωτοβουλίας των υφισταμένων διοικητών και την έμμονη ιδέα του Fryberg –που είχε μεταφερθεί και στους υφισταμένους του Ταξιάρχους– για επικείμενη απόβαση των Γερμανών από τη θάλασσα, ενώ αυτό ήταν ελάχιστα πιθανό.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Υποναύαρχος Αντ. Θεοχάρης γεννήθηκε στην Χαλκίδα το 1933, εισήλθε στην ΣΝΔ το 1951 και αρχηγός της τάξης του αποφοίτησε το 1955. Υπηρέτησε επί πλοίων ως Αξιωματικός κυρίως σε Αντιτορπιλικά και εν συνεχεία Κυβερνήτης των πλοίων ΑΒ/ΥΠ ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ-Ν/Θ ΑΚΤΙΟΝ-Α/Τα ΚΑΝΑΡΗΣ, σε επιτελικές θέσεις στο ΓΕΝ, Υποδιοικητής ΣΝΔ, Ακόλουθος Αμύνης Λονδίνου, . Στους βαθμούς του ανωτάτου, Διοικητής Ναύσταθμου Κρήτης, Διευθυντής Κλάδου Γ' ΓΕΝ, Διευθυντής Κλάδου Δ' Κλάδου Δ' ΓΕΕΘΑ και Υποναύαρχος Αρχιεπιστολέυς Στόλου.

Πτυχιούχος της Σχολής Ναυτιλίας, Κατεύθυνσης HMS DRYAD του Βρετανικού Ναυτικού και της Ναυτικής Σχολής πολέμου των ΗΠΑ. Συμμετείχε στο κίνημα του Ναυτικού το 1973

εναντίον της χούντας, φυλακίσθηκε, απετάχθη και επανήλθε μαζί με τους άλλους συναδέλφους του στην ενέργεια με την μεταπολίτευση. Παραιτήθηκε Υποναύαρχος το 1984. Το 2001 του απενεμήθη ο τίτλος του Επίτιμου Υποναύαρχου.

Μετά την αποστρατεία του υπήρξε διευθύνων στέλεχος ναυτιλ. Επιχειρήσεων με την ευθύνη της ναυπήγησης νέων πλοίων και εν συνεχεία διευθύνων σύμβουλος και πάρεδρος ΔΣ του Ιδιωτικό ΜΜΕ (MEGA CHANNEL). Από του 1990 έως και το 2005 ασχολήθηκε εθελοντικά σε ιδρύματα περιθάλψεως Ατόμων με Νοητική Υστέρηση, εκλεγμένος πρόεδρος ενός εξ αυτών (Ε.Γ.Ν.Υ.Α) επί 4 τριετίες.





**Πρωτότυπη Διατριβή**  
**ΘΡΑΥΣΗ ΑΛΟΥΜΙΝΕΝΙΩΝ**  
**ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ**

**Πλωτάρχης (Μ) Κωνσταντίνος Γαλάνης ΠΝ**

**Υπό την επίβλεψη του Καθηγητή του ΜΙΤ,  
Tomasz Wierzbicki Καίμπρητζ,  
Μασσαχουσέττης, ΗΠΑ**

## Εισαγωγή

Οι ναυπηγοί κατά το σχεδιασμό νέων πλοίων μελετούν συνεχώς τρόπους για να μειώσουν το βάρος της κατασκευής προκειμένου να βελτιστοποιηθεί το ωφέλιμο φορτίο κάθε πλοίου για δεδομένο συνολικό εκτόπισμα και επίσης με τον τρόπο αυτό να ελαχιστοποιήσουν - όσο είναι δυνατόν - το κόστος των νέων κατασκευών. Η ευκολότερη επιλογή για το σχεδιαστή είναι να χρησιμοποιήσει ένα ελαφρύ κατασκευαστικό υλικό, όπως τα σύνθετα υλικά και το αλουμίνιο, τα οποία έχουν πλέον μεγάλη εφαρμογή στην ναυπηγική, χάρη στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και τεχνογνωσίας ως προς τη χρήση τους.

Το αλουμίνιο αποτελεί την βασική επιλογή κατασκευαστικού υλικού για τα ταχύπλοα σκάφη και τα σκάφη αναψυχής, λόγω της υψηλής αντοχής του σε σχέση με το μικρό του βάρος. Όταν τα κράματα αλουμινίου παραμορφώνονται, επιδεικνύουν υψηλή μηχανική αντοχή, αλλά ταυτόχρονα μειώνεται η ολκιμότητά τους. Αυτή η ιδιότητα επηρεάζει άμεσα την διαδικασία παρασκευής και διαμόρφωσης των ελασμάτων της γάστρας κατά την οποία ενδεχομένως να δημιουργηθούν ατέλειες με τη μορφή ρωγμών στο εσωτερικό του ελάσματος. Οι ατέλειες αυτές, καθώς επίσης και τυχόν κακή ευθυγράμμιση των ελασμάτων ή μεγαλύτερο διάκενο από το απαιτούμενο μεταξύ τους κατά την συγκόλληση, έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία πόρων στη συγκόλληση που οδηγούν σε τοπικές υψηλές συγκεντρώσεις τάσεων με απρόβλεπτες συνέπειες για την κατασκευή. Αυτό επιδρά αρνητικά όχι μόνο στη συγκόλληση, μειώνοντας τη διάρκεια ζωής της σε κόπωση, αλλά θέτει σε κίνδυνο και ολόκληρη την κατασκευή σε περίπτωση απρόβλεπτης διάδοσης μιας ρωγμής που ξεκινά από το μέταλλο συγκόλλησης.

Επομένως, για το λόγο αυτό είναι αναγκαίο να δοθεί ώθηση στην ανάπτυξη κα-

τάλληλων μεθόδων που αφορούν τη χρήση των υλικών και τον κατασκευαστικό και σχεδιαστικό τομέα ώστε να μειωθούν και να αποφεύγονται φαινόμενα κατασκευαστικής αστοχίας και οι αρνητικές συνέπειες που αυτές συνεπάγονται ως προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον.

Αυτό είναι ένα πολυσύνθετο και δύσκολο πρόβλημα, το οποίο χρειάζεται έρευνα σε βάθος από την ακαδημαϊκή κοινότητα, αλλά και τις ναυπηγικές βιομηχανίες. Η ναυπηγική βιομηχανία που χρησιμοποιεί κυρίως το αλουμίνιο σαν υλικό κατασκευής πλοίων, πρέπει να ενισχύσει την έρευνα και την ανάπτυξη προς την κατεύθυνση αυτή σε συνεργασία με τους ναυπηγούς μηχανικούς και τους κατασκευαστές ώστε να εξελίξει, να προσαρμόσει και να εφαρμόσει τις καλύτερες ισχύουσες παγκόσμιες πρακτικές προς όφελός της.

## Το σύνθετο πρόβλημα της μελέτης της μεταλλικής κατασκευής των πλοίων

Η χρήση των μεταλλικών υλικών και ειδικότερα του χάλυβα επέτρεψε την ελάττωση των διαστάσεων των κατασκευαστικών στοιχείων, σε τέτοιο βαθμό που οι κατασκευές που προέκυψαν μπορούν να συμπεριληφθούν στην κατηγορία των λεπτότοιχων κατασκευών. Τα πρώτα χρόνια της κατασκευής των μεταλλικών πλοίων, οι μέθοδοι που ακολουθήθηκαν βασίστηκαν σε σχετικά απλούς υπολογισμούς και στην διαθέσιμη μέχρι τότε εμπειρία και τεχνογνωσία. Η κατάσταση αυτή συνεχίστηκε μέχρι πριν από λίγα χρόνια, καθώς το πρόβλημα του προσδιορισμού πολλών από τις παραμέτρους που πρέπει να ληφθούν υπόψη, υπήρξε ανυπέρβλητο.

Το πλοίο, σε σχέση με μια συμβατική δημοστατική κατασκευή, υποβάλλεται σε φορτίσεις, οι οποίες μεταβάλλονται συνεχώς. Αυτό οφείλεται κυρίως στο θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και λόγω της λειτουρ-

γίας της ίδιας της κατασκευής του πλοίου (μηχανολογικός εξοπλισμός) και του μεταφερόμενου φορτίου (φορτίσεις στο εσωτερικό δεξαμενών). Ο περιβάλλον χώρος αλληλεπιδρά με το πλοίο με πολύπλοκους μηχανισμούς και έτσι ο προσδιορισμός της απόκρισης καθίσταται δύσκολος. Για το λόγο αυτό οι μελετητές κατέφυγαν στη χρήση σχετικά απλών μοντέλων, που μπορούν να δώσουν κάποια ενδεικτικά αποτελέσματα όσον αφορά τις καταπονήσεις της κατασκευής.

Με τη σταδιακά αυξανόμενη χρήση πειραματικών αποτελεσμάτων και αργότερα με τη χρήση θεωρητικών εργαλείων (και τις τελευταίες δεκαετίες με τη χρήση αριθμητικών μεθόδων), σχετικά με την απόκριση της κατασκευής, έγινε δυνατό να διατυπωθούν οι παράμετροι αναφοράς και να προσεγγισθεί ο ορθολογικός σχεδιασμός της κατασκευής. Ειδικότερα, ο ορθολογικός σχεδιασμός αποβλέπει στη συστηματική χρήση μαθηματικών εργαλείων, έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη αφενός μεν οι συνθήκες λειτουργίας της κατασκευής, αφετέρου δε οι απαιτήσεις των χρηστών της, όπως η διάρκεια ζωής της. Μπορούν δηλαδή και πρέπει να εισάγονται και οικονομικές παράμετροι στο πρόβλημα του σχεδιασμού, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη συνεχιζόμενη λειτουργία της κατασκευής. Οι σύγχρονες μέθοδοι ορθολογικού σχεδιασμού περιλαμβάνουν αφενός μεν τις εξωτερικές φορτίσεις, αφετέρου δε τις ιδιότητες της μεταλλικής κατασκευής.

Σαν αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών, τα τελευταία χρόνια έχουν εισαχθεί στη μελέτη της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου μια πληθώρα τεχνικών που βασίζονται στη μαθηματική ανάλυση της συμπεριφοράς των διαφόρων στοιχείων της κατασκευής. Έτσι, στους κανονισμούς των Νηογνομόνων έχουν προστεθεί κεφάλαια σχετικά με τον λυγισμό των διαφόρων στοιχείων της κατασκευής (buckling

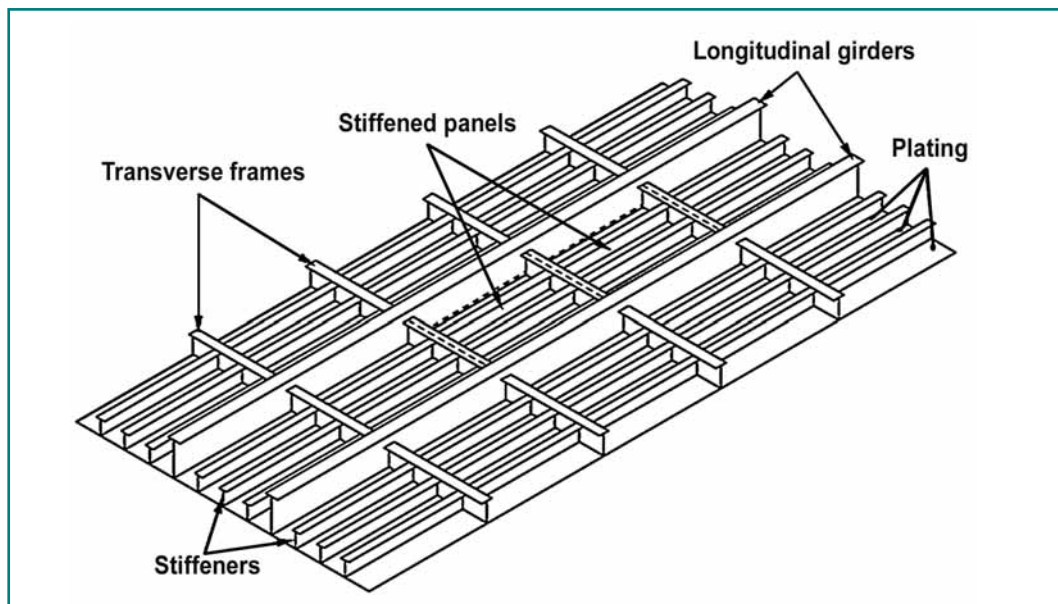
manuals), το σχεδιασμό της κατασκευής λαμβάνοντας υπόψη τις κοπωτικές φορτίσεις (fatigue design procedures) και σε ορισμένες περιπτώσεις και σχετικά με τη χρήση των μεθόδων της θεωρίας αξιοπιστίας ναυπηγικών κατασκευών (marine structural reliability methods).

Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα γίνεται σημαντική προσπάθεια εφαρμογής σύγχρονων μεθόδων σχεδιασμού της μεταλλικής κατασκευής των πλοίων για την μετάβαση από την κλασική μέθοδο των επιτρεπόμενων τάσεων (permissible stress approach) στη σύγχρονη μέθοδο σχεδιασμού βάσει οριακών καταστάσεων (limit state design) στις ναυπηγικές κατασκευές.

Στα πλοία που είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμες κατασκευές, επιβάλλονται επίσης και οικονομικοί περιορισμοί. Οι οικονομικοί αυτοί περιορισμοί εκφράζονται κατ' αρχήν από το κόστος κτήσης του κάθε πλοίου, γεγονός που συνεπάγεται τη μείωση του βάρους της μεταλλικής κατασκευής. Τα τελευταία χρόνια όμως γίνεται αντιληπτό ότι ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να ενδιαφέρεται και για το συνολικό κόστος της διαβίου εκμετάλλευσης, που περιλαμβάνει και τα κόστη συντήρησης και επισκευής σε περίπτωση βλάβης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επηρεάζεται έμμεσα ο αρχικός σχεδιασμός, καθώς για να περιορισθούν οι ζημιές της μεταλλικής κατασκευής, επιλέγονται διατάξεις που δεν υποφέρουν από κοπωτικές αστοχίες, αλλά και διευκολύνουν τις επισκευές.

Τέλος, έχει καταστεί σαφές ότι μετά τις συχνές προσαράξεις και ατυχήματα μεγάλων δεξαμενόπλοιων, που είχαν ως αποτέλεσμα την εκτεταμένη ρύπανση του θαλάσσιου χώρου και των ακτών, και η προστασία του περιβάλλοντος επίσης επηρεάζει τις επιλογές των σχεδιαστών.

Οι ναυτικές κατασκευές αντιπροσωπεύουν μερικές από τις πιο πολύπλοκες λεπτότοιχες κατασκευές στην μηχανική, κα-



**Σχήμα 1.** Μια τυπική διάταξη με ενισχυτικά για ναυτικές εφαρμογές με διαμήκη, εγκάρσια και ορθογωνικά ενισχυτικά

θόσον μέχρι σήμερα, η ανάλυση των ναυτικών κατασκευών στηριζόταν στην εμπειρία λόγω του ότι υφίστανται ένα ευρύ πεδίο φορτίων στο σκληρό θαλάσσιο περιβάλλον. Η πρόοδος στις τεχνολογίες που σχετίζονται στη σχεδίαση πλοίο επιφανείας και υποβρυχίων αναπτύσσεται συνεχώς. Οι σχεδιαστές πλοίων προσπαθούν να αναπτύξουν λογικές και βέλτιστες τεχνικές που βασίζονται σε μεθόδους άμεσης ανάλυσης αντοχής χρησιμοποιώντας τις πιο πρόσφατες τεχνολογίες με σκοπό να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις του πελάτη με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Πολλά διεθνή ναυπηγικά προγράμματα έχουν αντιμετωπίσει και αντιμετωπίζουν προβλήματα στην μετάβαση από τη σχεδίαση στην κατασκευή. Επιπρόσθετα, διάφορα ναυτικά ατυχήματα προσθέτουν προβλήματα λόγω των δραματικών συνεπειών σε ανθρώπινες ζωές ή/και το περιβάλλον. Η ναυτική κατασκευή αποτελείται σχεδόν εντελώς από ορθόγωνα ενισχυμένα ελάσματα (διαμήκη και εγκάρσια), Σχ. 1. Τα

ελάσματα και τα ενισχυτικά πρέπει να σχεδιάζονται ικανά να αντέχουν λειτουργικά φορτία. Τα ενισχυμένα ελάσματα των πλοίων είναι συγκολλητά γύρω από την περιφέρειά τους είτε σε ενισχυτικά είτε σε παρακείμενες ενισχυτικές διατάξεις. Κοπωτικοί έλεγχοι προσδίδουν ιδιότητες σε θέματα τοπικής αντοχής, όπως την ικανότητα του ελάσματος μεταξύ των ενισχυτικών, τις γεωμετρικές αναλογίες των ενισχυτικών, και την αντοχή σε κόπωση ενός συγκολλητού τμήματος. Πάραυτα, τα θέματα τοπικής αντοχής πρέπει να κατανοηθούν προ της σχεδίασης μεγαλύτερων τμημάτων της κατασκευής.

Μια από τις πιο συνηθισμένες μορφές αστοχίας σε ενισχυμένες διατάξεις είναι η θραύση. Η θραύση είναι ένα πολυδιάστατο πρόβλημα που εκτείνεται σε επίπεδα που καλύπτουν έξι τάξεις μεγέθους. Αρχίζει μικροσκοπικά από την δημιουργία, ανάπτυξη και σύνδεση μικροκενών από τα οποία αποτελείται ο μοναδιαίος όγκος υλικού, και μετά συνεχίζει στη διατομή ενός ενισχυτι-



**Σχήμα 2.** Έρευνα σε βεβλαμένα ή θραυσμένα κατασκευαστικά μοντέλα μικρής κλίμακας που υποβλήθηκαν σε τοπικό εγκάρσιο φορτίο παρουσιάζοντας την διάδοση της ρηγμάτωσης μεταξύ και παράλληλα με τα ενισχυτικά για μονή (αριστερά) και διπλή (δεξιά) ενισχυμένη κατασκευαστική διάταξη.

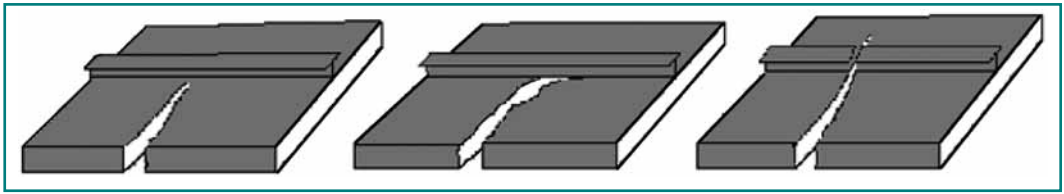
κού στοιχείου της κατασκευής. Οι ρηγματώσεις, που ξεκινούν με αυτόν τον τρόπο, προχωρούν σε όλα τα μήκη μιας διάταξης και ακόμη περισσότερο κατά μήκος των φρακτών και καταστρωμάτων διαχωρίζοντας παρακείμενα τμήματα.

Για να καλυφθεί αυτή η ευρεία έκταση μηχανισμών αστοχίας και τάξεις μεγέθους, μια προσέγγιση με ένα σύστημα είναι απαραίτητη, γιατί η κατασκευαστική αστοχία πρέπει να συνδυάζεται από την έναρξη της ρηγμάτωσης έως την καταστροφή του πλοίου - δοκού. Διαφορετικές μέθοδοι πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο και την πρόγνωση της θραύσεως σε κάθε επίπεδο πολυπλοκότητας. Ειδικότερα, η θραύση πρέπει να συνυπολογίζεται σε όλο τον κύκλο σχεδιάσεως, γιατί ο έλεγχος της θραύσης εξαρτάται στην επιλογή των υλικών, λεπτομερή κατασκευαστική σχεδίαση, γενική προσέγγιση σχεδίασης της γάστρας, κλπ. Θεμελιώδεις εξελίξεις στην έρευνα για την θραύση θα επιφέρουν άμεσα οφέλη για τη ναυπηγική βιομηχανία. Στο πλαίσιο του Tank Safety project, ο Wierzbicki et al. [1, 2] παρουσίασε εκτεταμένη εργασία στην παραμόρφωση και θραύση ενός μοντέλου

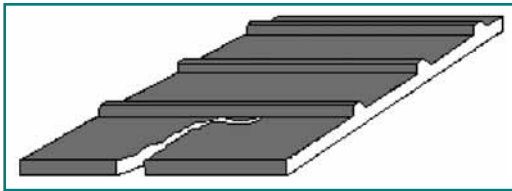
(1:50) που αντιπροσώπευε ενισχυμένη γάστρα μονού και διπλού κελύφους, Σχ. 2.

Η διάδοση της ρηγμάτωσης και, ειδικότερα, η σύλληψη σε ναυτικές αλουμινένιες ενισχυμένες κατασκευές, δεν έχει μέχρι σήμερα ερευνηθεί σε βάθος. Σαν συνέπεια, η αυξημένη χρήση του αλουμινίου στη ναυπηγική βιομηχανία εξαρτάται σημαντικά από την κατανόηση των μηχανισμών θραύσεως, που ισχύουν σε αλουμινένιες ναυτικές κατασκευές, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα σκάφη επιχειρούν σε ακραίες περιβαλλοντικές και λειτουργικές συνθήκες και μπορούν να οδηγήσουν στην ολική απώλεια της κατασκευής.

Τα φαινόμενα της σύλληψης των ρωγμάτων σε κυλινδρικά δοχεία και αγωγούς έχουν μελετηθεί σε βάθος σε σχέση με την τεχνολογία δοχείων πίεσεως, π.χ. Freund et al. [3] και Zhuang και O'Donoghue [4]. Αντίστοιχες αναλύσεις, όμως, δεν είναι ακόμη έτοιμες για την περίπτωση της θραύσης σχισίματος (tearing fracture mode) σε ελάσματα, που στην περίπτωση αυτή, η μηχανική της σύλληψης της ρηγμάτωσης πρέπει να κατανοηθεί πλήρως. Στο τέλος του περασμένου αιώνα το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό εκτέλεσε έρευνα για την Αναβαθ-



**Σχήμα 3.** Ένα μιμικό σχέδιο μηχανισμού σύλληψης ρηγματώσης. Σύλληψη της ρηγματώσης (αριστερά), επανεκκίνηση (κέντρο), και διάδοση μέσω του ενισχυτικού (δεξιά).



**Σχήμα 4.** Ένα παράδειγμα προκατασκευασμένης διάταξης (hot-rolled ribbed plate) με ολοκληρωμένο σύστημα σύλληψης ρωγματώσεων.

μισμένη Γάστρα Διπλού Κελύφους (Advanced Double Hull - ADH) για πολεμικά σκάφη επιφανείας [5, 6]. Για παράδειγμα, τα ενισχυτικά στην ADH κατασκευή δείχνουν να προσφέρουν ένα αξιόλογο εμπόδιο στην διάδοση της ρηγματώσης στην εγκάρσια κατεύθυνση.

Η θραύση σχισίματος σε ενισχυμένα ελάσματα θεωρήθηκε έως τώρα σαν μηχανισμός σύλληψης της ρηγματώσης, και η διαδρομή συνεχιζόταν από την άλλη πλευρά του ενισχυτικού. Περιστασιακά, το διάμηκες ενισχυτικό μπορεί να παρουσίαζε θραύση επίσης. Ένα πείραμα αποκόλλησης ενός διαμήκους ενισχυτικού σε ένα τέταρτο του μοντέλου, που πραγματοποιήθηκε από τον Rodd [7], δίνει μόνο μια ιδέα αυτού του σημαντικού φαινομένου. Είναι ακόμη άγνωστο, όμως, ποιο τμήμα της σχεδίασης (αντοχή της συγκόλλησης, σχετικό πάχος του ελάσματος και του ενισχυτικού, ύψος του ενισχυτικού ή διαχωρισμός της γάστρας) θα σταματήσει την ρηγματώση, αλλάξει κατεύθυνση ή θα υπερπηδήσει το εμπόδιο, Σχ. 3. Πρόσφατα, οι Paik και Thayamballi [8] έχουν πραγματοποιήσει κάποια αρχική ερευνητι-

κή δραστηριότητα για τον υπολογισμό της αντοχής των μη ενισχυμένων αλουμινένιων ελασμάτων που έχουν υποστεί ρηγματώση.

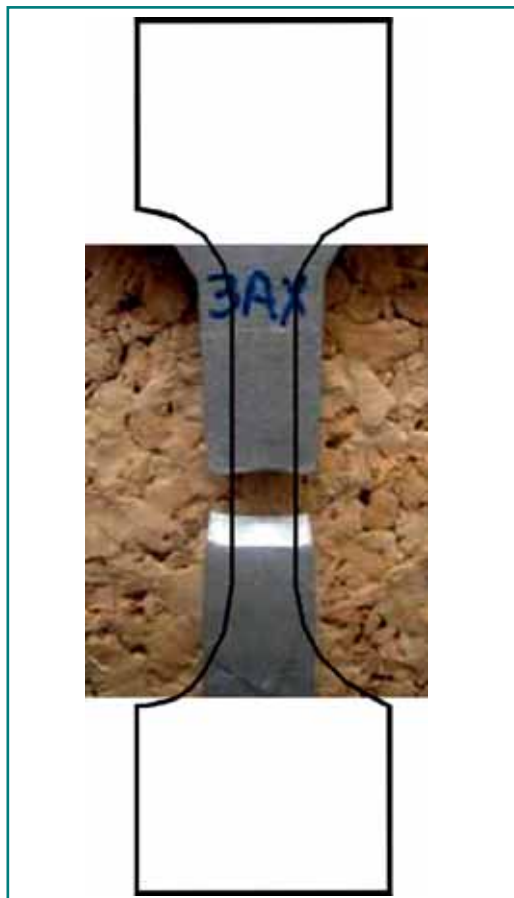
Στην «συντηρητική» σχεδίαση ADH, δεν υπάρχει μηχανισμός σύλληψης της ρηγματώσης λόγω σχισίματος στη διαμήκη κατεύθυνση. Η εναλλακτική σχεδίαση, όπως η κατασκευή με ενισχυτικά που δημιουργούνται κατά την παραγωγή του ελάσματος (hot rolled), πρέπει να ερευνηθεί, όπως παρουσιάζεται στο Σχ. 4. Τελικά, η διεργασία του σχισίματος του ελάσματος κατά τη διαγώνια κατεύθυνση σε σχέση με το διάμηκες ενισχυτικό πρέπει να κατανοηθεί πλήρως. Είναι αναμενόμενο ότι οι ρηγματώσεις θα ακολουθήσουν μια διαδρομή "zig-zag". Για αυτό το σκοπό η βέλτιστη σχεδίαση κατασκευών με αυξημένη αντοχή σε δυναμικά και εκρηκτικά φορτία, θα δημιουργήσουν μια υψηλή πρόκληση για ανάπτυξη ενός μοντέλου κατασκευών τύπου σάντουιτς. Είναι άγνωστο σε αυτήν την φάση ποια σχεδίαση θα προσφέρει καλύτερη αντίσταση στο σχίσσιμο, ένα έλασμα ομοιόμορφης διατομής ή ένα λεπτότερο έλασμα με προκατασκευασμένα ενισχυτικά ίδιου βάρους.

Οι κατασκευαστές πλοίων προσπαθούν να ανακαλύψουν μεθόδους μείωσης του βάρους με σκοπό την βελτιστοποίηση του συνολικού εκτοπίσματος και σαν συνέπεια το κόστος του σκάφους. Η ευκολότερη επιλογή για τον σχεδιαστή είναι να επιλέξει ένα ελαφρύ υλικό, όπως σύνθετο ή αλουμίνιο. Το αλουμίνιο έχει υιοθετηθεί σαν λύση για τα σκάφη υψηλών ταχυτήτων λόγω

του χαρακτηριστικού υψηλής αντοχής προς βάρος. Με σκοπό την μείωση του κατασκευαστικού βάρους, ο σχεδιαστής χρησιμοποιεί μεθόδους πεπερασμένων στοιχείων για να βελτιστοποιήσει τις διαστάσεις των κατασκευαστικών τμημάτων χρησιμοποιώντας εμπορικούς ή αυτοδημιούργητους κώδικες. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μια κατασκευή που έχει εμπειρικά περιθώρια ασφαλείας μειωμένα λόγω της ακρίβειας των μαθηματικών μοντέλων που επιλέχθηκαν στο λογισμικό. Βέβαια, αυτό που συνήθως υπερεκτιμάται είναι η επίδραση που έχει η διεργασία παραγωγής στην συνολική ζωή της κατασκευής. Αυτή η παράμετρος εξαιρείται από τους υπολογισμούς του σχεδιαστή, που υποβοηθά στην μείωση των κατασκευαστικών διαστάσεων. Σήμερα, δεν υπάρχει οδηγία στον σχεδιαστή για την μείωση της συνολικής ζωής που συνάδει καλή ή κακή πρακτική κατασκευής, εκτός από την εμπειρία, ή τα συμπεράσματα του εκάστοτε ναυπηγείου.

Σαν ένα πρώτο βήμα για την χαρτογράφηση της διαδρομής της ρηγμάτωσης σε ναυτικά ενισχυμένα ελάσματα, μια σειρά από πειράματα και αριθμητικές αναλύσεις εκτελέστηκαν βασισμένα στο πρότυπο δοκίμιο Compact Tension (CT). Για αυτή την περίπτωση, το κράμα αλουμινίου AlMgMnZr πάχους 4 mm επιλέχθηκε, με πυκνότητα  $2.65 \cdot 10^3 \text{ kg/m}^3$  και τάση διαρροής 190 MPa. Αυτό το κράμα αλουμινίου-μαγνησίου είναι ανάμεσα στα κράματα μετρίως αντοχής θερμικά μη επιδεχόμενα σκλήρυνση. Θερμαινόμενα από την συγκόλληση, τα κράματα αυτής της κατηγορίας δεν μειώνουν τις ιδιότητες αντοχής στην θερμικά επηρεαζόμενη ζώνη (heat-affected zone).

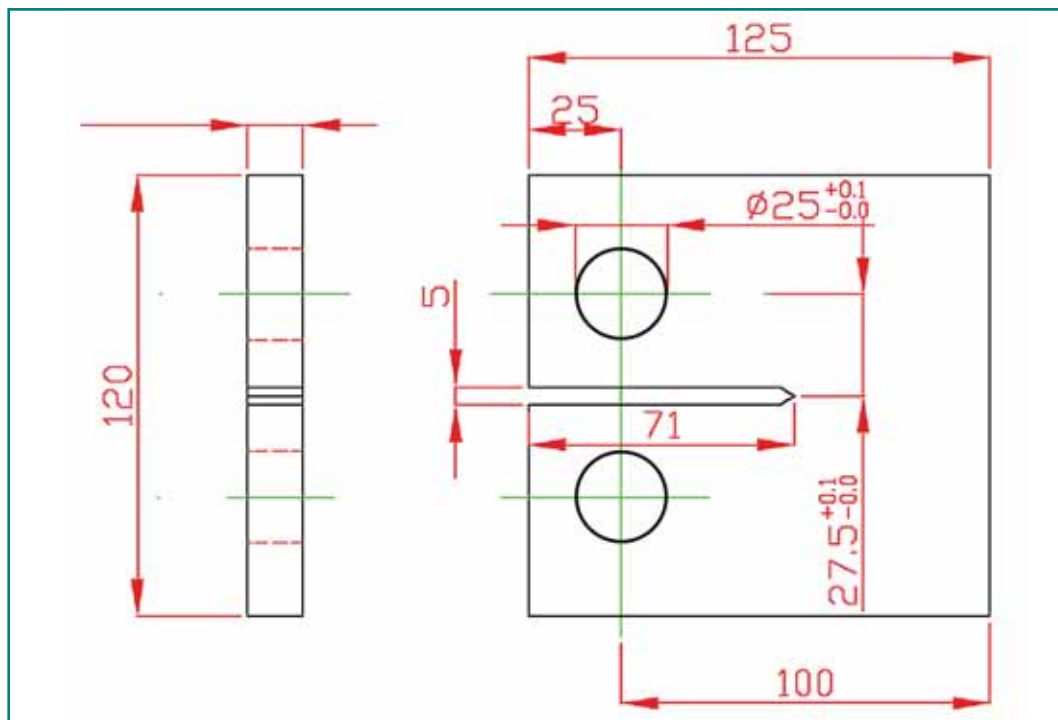
Διάφοροι έλεγχοι ομοαξονικού εφελκυσμού δοκιμίων τύπου «dogbone», εκτελέστηκαν αρχικά για να διαπιστωθούν οι ιδιότητες του υλικού και να διερευνηθεί ο τύπος της θραύσεως (slant fracture) του αλουμινίου που επελέγη, Σχ. 5. Τα αποτελέσματα



**Σχήμα 5.** Τύπος θραύσης (slant fracture) που παρατηρήθηκε στα πειράματα με «dogbone» δοκίμια.

αυτά, εισήχθησαν ως δεδομένα για την διακρίβωση του μοντέλου που χρησιμοποιήθηκε στην μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων, σαν τμήμα των αριθμητικών προσομοιώσεων. Τα CT δοκίμια έπειτα ελέγχθηκαν τροποποιώντας διάφορες παραμέτρους, όπως ο τύπος της ενισχυτικής διάταξης, η γεωμετρία των δοκιμίων, ο ρυθμός μεταβολής της μετατόπισης, ο τύπος του ενισχυτικού και το μήκος της ρηγμάτωσης.

Η παρούσα έρευνα ασχολείται με τα χαρακτηριστικά της αντοχής σε εφελκυσμό του κράματος αλουμινίου για ναυτικές κατασκευές. Μια σειρά πειραμάτων σε ημι-



**Σχήμα 6.** Δοκίμια τύπου CT (διαστάσεις σε mm).

στατική φόρτιση εκτελέστηκαν σε μη ενισχυμένο και ενισχυμένο συγκολλητό υλικό, αλλάζοντας τον τύπο του ενισχυτικού. Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας είναι χρήσιμα για τον σχεδιασμό αλουμινένιων ναυτικών κατασκευών. Τα αποτελέσματα συγκρίθηκαν με ενισχυμένα ελάσματα με εξελασμένο ενισχυτικό τύπου - T για να αξιολογηθεί η επίδραση των διαφορετικών κατασκευαστικών μεθόδων. Σαν τελευταίο βήμα, έγιναν συγκρίσεις μεταξύ ενισχυμένων και μη ενισχυμένων διατάξεων που αντιπροσωπεύουν ναυτικές κατασκευές. Επιπρόσθετα, εξετάστηκε η επίδραση των διαστάσεων του ενισχυτικού στην διάδοση και σύλληψη της ρηγμάτωσης.

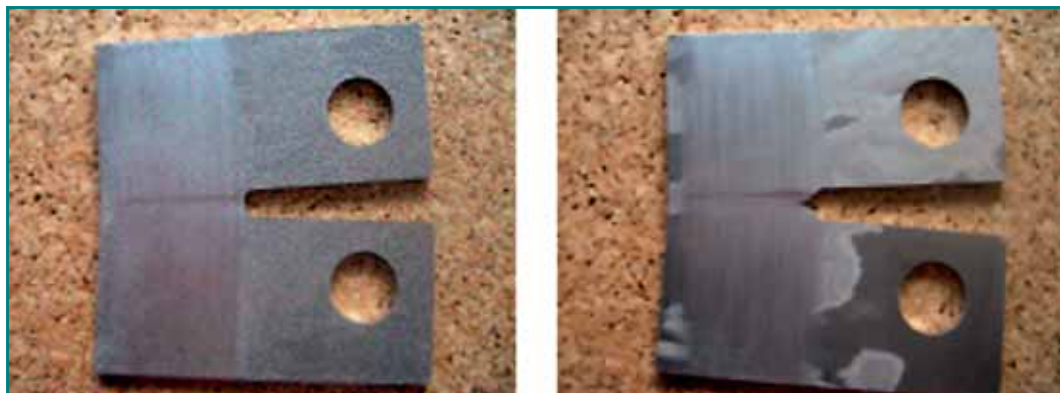
### Μη ενισχυμένα CT δοκίμια

Ημι-στατικά πειράματα εκτελέστηκαν σε CT δοκίμια με αρχική ρηγμάτωση πάχους 4 mm. Οι διαστάσεις των δοκιμίων παρουσιάζονται

στο Σχ. 6. Τα πειράματα έγιναν σε θερμοκρασία δωματίου και ατμοσφαιρική πίεση, χρησιμοποιώντας μια εγκατεστημένη σερβοϋδραυλική συσκευή MTS του Εργαστηρίου Ναυπηγικής Τεχνολογίας του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου. Κατά τη διάρκεια των πειραμάτων, η σχέση φορτίου-μετατόπισης μετρήθηκε μέσω ενός αυτόματου συστήματος απαγωγής δεδομένων, και η χαρτογράφηση της διάδοσης της ρωγματώσεως έγινε με διαδοχικές λήψεις φωτογραφιών σε περιοδικά διαστήματα.

Δεκατρία μη ενισχυμένα CT δοκίμια ελέγχθηκαν και σε όλες τις περιπτώσεις η ρηγμάτωση προχώρησε κάθετα στην φόρτιση. Παρατηρήθηκε ότι η ρηγμάτωση ξεκίνησε κατά μια γωνία 45 μοιρών και οι παράμετροι που εξετάστηκαν (μήκος προκατασκευασμένης ρηγμάτωσης, γεωμετρία της κορυφής και ρυθμός μετατόπισης) δεν επηρέασαν την κατεύθυνση της ρηγμάτωσης, Σχ. 7.





**Σχήμα 7.** Μη ενισχυμένα CT δοκίμια που ελέγχθηκαν σε διάφορους ρυθμούς μετατόπισης, μήκος ρηγματώσης και γεωμετρία κορυφής.

### Ενισχυμένα CT δοκίμια

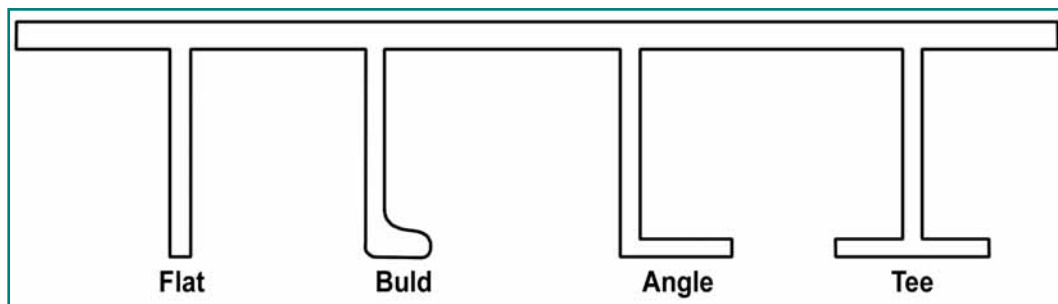
Αν και το κύριο εμπόδιο στην διάδοση της ρηγματώσης σε ένα χαλύβδινο έλασμα είναι το συγκολλητό ενισχυτικό, δεν υπάρχουν αρκετές δημοσιεύσεις για έρευνα σε αυτήν την περιοχή με την εξαίρεση των Dexter και Pilarski [9] και Dexter et al. [10]. Η παρουσία των ενισχυτικών στην διάδοση της ρηγματώσης μπορεί να είναι μια σημαντική παράμετρος στο φαινόμενο της σύλληψής της, όπως αρχικά παρατηρήθηκε από τον Rodd [7], που τόνισε την ανθεκτικότητα στην θραύση ενός υλικού, που είχε εκτενώς ερευνηθεί από τον Sielski [11] και Khan et al. [12]. Οπότε, έγινε πειραματική και αριθμητική εργασία για την αξιολόγηση των διαστάσεων και του σχεδιασμού του ενισχυτικού, ως προς την διεύθυνση της ρηγματώσης. Η σύγκριση μεταξύ θεωρητικών και πειραματικών αποτελεσμάτων θα οδηγήσει μελλοντικά στον σχεδιασμό μιας εναλλακτικής, ποιο αποτελεσματικής κατασκευής.

Μια ναυτική κατασκευή αποτελείται από σχεδόν ορθογωνικά ενισχυμένα ελάσματα (διαμήκη και εγκάρσια). Τόσο το έλασμα όσο και τα ενισχυτικά πρέπει να σχεδιάζονται ικανά να αντέχουν λειτουργικά φορτία. Οι ενισχυμένες διατάξεις στα πλοία είναι συγκολλητές γύρω από την πε-

ριφέρεια των ενισχυτικών ή τα παρακείμενα ενισχυμένα ελάσματα. Όπως μεγαλώνει το μέγεθος της κατασκευής, το μέγεθος, το σχήμα και το μήκος των τμημάτων μπορεί να περιορίζεται με σκοπό τον έλεγχο σε λυγισμό. Για αυτό, σύνθετες ενισχυτικές διατάξεις, που περιέχουν πολλαπλά διαμήκη και εγκάρσια ενισχυτικά, πρέπει να αξιολογούνται για καταστροφικές μορφές αστοχίας σε λυγισμό και τα όρια ασφαλείας πρέπει να διευκρινίζονται ως προς την ολική αστοχία.

Οι ποιο συνηθισμένες τεχνικές που χρησιμοποιούνται στην ναυπηγική βιομηχανία, που χρησιμοποιεί αλουμίνιο ως υλικό κατασκευής των ενισχυμένων διατάξεων, είναι είτε των εξελασμένων είτε των συγκολλητών κατασκευών, Σχ. 8. Σε πειράματα που έγιναν (επίσης σε CT δοκίμια ιδίων διαστάσεων, αλλά έχοντας συγκολλητό ή εξελασμένο ενισχυτικό), παρατηρήθηκε ότι η ρηγματώση δεν προχώρησε δια μέσου του ενισχυτικού στα εξελασμένα τύπου - T ενισχυμένα CT δοκίμια, Σχ. 9.

Αντιθέτως, σε δύο από τα τέσσερα πειράματα σε τύπου - I συγκολλητά δοκίμια, η ρηγματώση κατάφερε να διαπεράσει το ενισχυτικό και να προχωρήσει στο πίσω τμήμα του, Σχ. 10. Η ακολουθία της διάδοσης της ρηγματώσης μπορεί να κατηγοριο-



**Σχήμα 8.** Διάφοροι τύποι ενισχυτικών διατάξεων.



**Σχήμα 9.** Βηματική διάδοση της ρηγμάτωσης στο εξελασμένο τύπου-T ενισχυμένο CTEB δοκίμιο (κάτοψη), στο οποίο δεν υπάρχει υλικό πίσω από το ενισχυτικό, παρουσιάζοντας τα φαινόμενα που παρατηρήθηκαν: διάδοση της ρηγμάτωσης με γωνία 30 μοιρών σε σχέση με την φόρτιση, παύση, αλλαγή γωνίας διάδοσης, επανεκκίνηση και αλλαγή κατεύθυνσης σε 90 μοίρες σε σχέση με την φόρτιση, και διάδοση παράλληλα με την φόρτιση.

ποιηθεί στα παρακάτω τρία βήματα: (α) δια μέσου της συγκόλλησης, (β) πάνω στο ενισχυτικό, και (γ) στο πίσω τμήμα του ενισχυτικού. Τελικά, ο ρυθμός μεταβολής της

μετατόπισης και η αρχική γεωμετρία της προκατασκευασμένης ρηγμάτωσης (μήκος και κορυφή) δεν επηρέασαν σημαντικά την κατεύθυνση της ρηγμάτωσης.



**Σχήμα 10.** Βηματική διάδοση της ρηγμάτωσης στο συγκολλητό τύπου-I ενισχυμένο CT2W δοκίμιο (κάτοψη) στο οποίο δεν υπάρχει υλικό πίσω από το ενισχυτικό παρουσιάζοντας τα φαινόμενα που παρατηρήθηκαν: διάδοση της ρηγμάτωσης με γωνία 30 μοιρών σε σχέση με την φόρτιση, αλλαγή κατεύθυνσης της ρωγμής (crack kinking) σε κατεύθυνση κάθετη της φόρτισης, διάδοση δια μέσου της συγκόλλησης και του ενισχυτικού, και, ταυτόχρονη διάδοση στο ενισχυτικό και στο πίσω τμήμα αυτού με τον ίδιο ρυθμό

## Αποτελέσματα και Ανάλυση

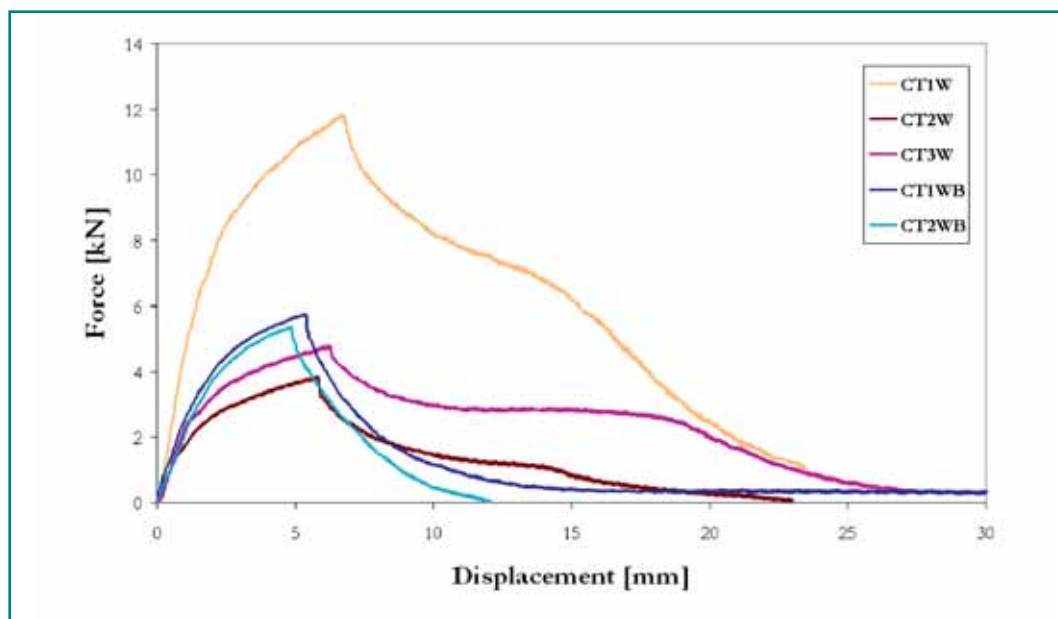
Η κατασκευαστική βλάβη μπορεί να μειωθεί με τη χρήση νέων υλικών, καινοτόμες κατασκευαστικές στηρίξεις, διαφορετικές σχεδιάσεις, μεθόδους παραγωγής, και αναβαθμισμένες υπολογιστικές τεχνικές. Είναι φανερό, ότι αυτό δεν μπορεί να υλοποιηθεί με μια μοναδική αναβάθμιση, αλλά με έναν συνδυασμό από ποικίλα μέτρα. Τα πειράματα που έγιναν, αποκάλυψαν την ισχυρή σχέση μεταξύ της διαδρομής της ρηγμάτωσης και την παρουσία των ενισχυτικών. Ο Πίνακας 1 παρουσιάζει περιληπτικά τις κύριες διαστάσεις των ενισχυμέ-

νων CT δοκιμίων, όπως και των μηκών των ρωγματώσεων που παρατηρήθηκαν. Το πάχος των ελασμάτων ήταν 4.1 mm. Για τα εξελασμένα τύπου - T δοκίμια, το ύψος του ενισχυτικού ήταν 4.1 mm, το πάχος του ενισχυτικού 3 mm, το μήκος του παρεμβύσματος 3 mm, και το πάχος της 4 mm. Για τα τύπου - I δοκίμια, το ύψος ήταν 4.1 mm και το πάχος 3 mm.

Παρατηρήθηκε ότι η βασική παράμετρος που επηρεάζει την διαδρομή της ρηγμάτωσης είναι η ποσότητα του υλικού στο τμήμα του δοκιμίου πίσω από το ενισχυτικό, όπως φαίνεται στα Σχ. 11 και 12. Σημειώνεται ότι τα δοκίμια που χαρακτηρίζονται

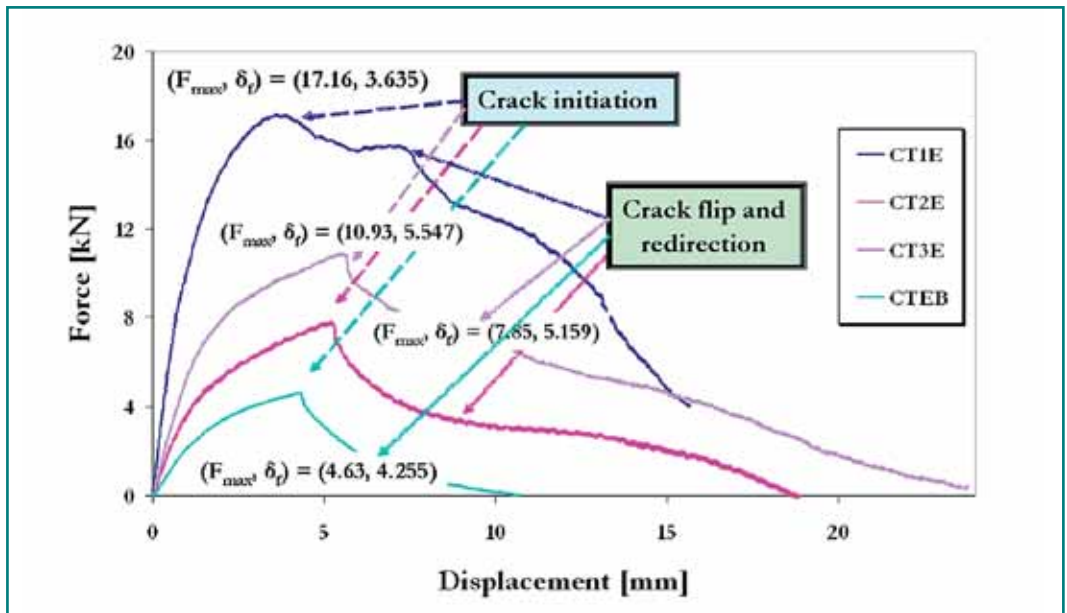
Δοκίμιο	Περιγραφή	Μήκος [mm]	Πλάτος [mm]	Ρυθμός Φόρτισης [mm/min]	Μήκος Ρηγμάτωσης [mm]
CT1E	CT εξελασμένο	167.0	120.0	0.5	55
CT2E	CT εξελασμένο	123.5	121.5	0.5	71
CT3E	CT εξελασμένο	124.9	120.0	1.0	71
CTEB	CT εξελασμένο	101.0	120.3	1.0	55
CT1W	CT συγκολλητό	123.5	118.0	2.0	71
CT2W	CT συγκολλητό	124.6	118.0	0.5	71
CT3W	CT συγκολλητό	125.5	118.2	1.0	71
CT1WB	CT συγκολλητό	111.9	117.8	1.0	55
CT2WB	CT συγκολλητό	114.2	119.3	1.5	55

**Πίνακας 1.** Διαστάσεις και μήκος ρηγμάτωσης για τα ενισχυμένα CT δοκίμια.



**Σχήμα 11.** Καμπύλες φορτίου σε σχέση με μετατόπιση για CT δοκίμια με συγκολλητά τύπου - I ενισχυτικά

στο τέλος με το γράμμα «B» (σημαίνει ενισχυτικό) απαιτούν το μικρότερο φορτίο, απουσία υλικού στο πίσω τμήμα από το όσο η ρηγμάτωση πλησιάζει το ενισχυτικό.



**Σχήμα 12.** Καμπύλες φορτίου σε σχέση με μετατόπιση για CT δοκίμια με εξελασμένο ενισχυτικό τύπου-T.

Τα περισσότερα δοκίμια που έχουν κοινά γεωμετρικά χαρακτηριστικά μπορούν να ομαδοποιηθούν, καθόσον οι καμπύλες φορτίου-μετατόπισης αποκάλυψαν μικρή απόκλιση μεταξύ τους.

Η ρηγμάτωση κατάφερε να προχωρήσει δια μέσου του ενισχυτικού σε δύο περιπτώσεις (CT2W και CT2WB) και απέτυχε σε όλες τις υπόλοιπες συμπεριλαμβάνοντας τόσο τα εξελασμένα όσο και τα συγκολλητά ενισχυμένα CT δοκίμια. Τα κύρια φαινόμενα που παρατηρήθηκαν για τα εξελασμένα CT δοκίμια είναι τα ακόλουθα: (α) η ρηγμάτωση καθυστέρησε την διάδοσή της όσο πλησίαζε το ενισχυτικό και επιτάχυνε όταν έστρεφε παράλληλα στο ενισχυτικό, (β) η ρηγμάτωση ακολούθησε μια “zig-zag” διαδρομή στο μισό της αποστάσεως μεταξύ της έναρξης της ρηγμάτωσης και του ενισχυτικού, και, (γ) η ρηγμάτωση απέτυχε να προχωρήσει δια μέσου του ενισχυτικού σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν.

Τελικά, ο ρυθμός μεταβολής της μετατόπισης δεν φάνηκε να επηρεάζει σημαντικά την διαδρομή της ρηγμάτωσης στις περιπτώσεις που εξετάστηκαν.

### Σύνοψη

Τα πολεμικά πλοία επιφανείας και τα υποβρύχια πρέπει να σχεδιάζονται ικανά να επιβιώσουν σε ακραίες περιπτώσεις φορτίσεως από κρούσεις και εκρήξεις. Διάφορες μορφές κατασκευαστικής αποτυχίας συνεισφέρουν στην απώλεια στεγανότητας των ναυτικών σκαφών που υπόκεινται σε δυναμικό φορτίο. Αυτές είναι εξηρητημένες στην επιλογή του υλικού και της κατασκευαστικής διάταξης. Η μοντελοποίηση της απόκρισης του σκάφους περιλαμβάνει θεμελιώδεις σχέσεις για το υλικό, μηχανική των θραύσεων και αστοχίας, μη γραμμική δυναμική προσομοίωση και κατασκευαστικές αναλύσεις με πεπερασμένα στοιχεία. Η εξέλιξη αυτών των

αρχών είναι αναγκαία για την δημιουργία ενός πλαισίου για ανάπτυξη βέλτιστων κατασκευαστικών διατάξεων και υλικών. Ο συνολικός σκοπός αυτής της μελέτης ήταν η κατανόηση της μηχανικής των θραύσεων που κυριαρχούν στην κατασκευαστική απόκριση των ενισχυμένων ναυτικών διατάξεων. Η μελέτη βασίστηκε σε σκάφη υψηλών ταχυτήτων που κατασκευάζονται από ελαφρά υλικά όπως το ναυπηγικό αλουμίνιο. Πειράματα σε μικρής κλίμακας αλουμινένια ελάσματα και ενισχυμένες διατάξεις αποκαλύπτουν ότι τα φαινόμενα της διάδοσης και σύλληψης της ρηγμάτωσης εξαρτώνται άμεσα από την παρουσία των ενισχυτικών, τον τύπο και τον τρόπο έδρασης του ενισχυτικού.

Παρατηρήθηκε ότι, όταν η ρηγμάτωση διαδίδεται κάθετα στην φόρτιση, η κατεύθυνσή της εξαρτάται σημαντικά από την παρουσία του ενισχυτικού, την διάταξη της ενίσχυσης, του τύπου του ενισχυτικού και το υλικό στο πίσω τμήμα του ενισχυτικού. Δεν υπήρξε διάδοση της ρηγμάτωσης δια μέσου του ενισχυτικού στην περίπτωση των εξελασμένων δοκιμίων. Αντίθετα, και κάτω από αντίστοιχες συνθήκες, η ρηγμάτωση προχώρησε δια μέσου του ενισχυτικού όταν το ενισχυτικό ήταν συγκολλητό. Ο ρυθμός μεταβολής της μετατόπισης και η αρχική γεωμετρία της κορυφής της προκατασκευασμένης ρηγμάτωσης δεν επηρέασαν σημαντικά την έναρξη και διάδοση αυτής. Τέσσερις φάσεις εξέλιξης παρατηρήθηκαν: (α) έναρξη και διάδοση της ρηγμάτωσης μέχρι το ενισχυτικό, (β) διάδοση δια μέσου του ενισχυτικού, (γ) διάδοση πάνω στο ενισχυτικό, και (δ) ζεύξη ρηγμάτωσης και διάδοση στο έλασμα πίσω από το ενισχυτικό, με παράλληλη διάδοση πάνω στο ενισχυτικό. Τα αποτελέσματα αυτών των πειραμάτων αναμένεται να οδηγήσουν στη δημιουργία μιας βάσης δεδομένων θραύσης σε συνεχή αλουμινένιες ενισχυμένες διατάξεις και τη καθιέρωση ικανών κρι-

τηρίων για ρηγματωμένες ενισχυμένες διατάξεις με σκοπό την επέκταση της λειτουργίας των ναυτικών οχημάτων και κατασκευών. Μελλοντική έρευνα θα εστιαστεί στην επανάληψη των πειραμάτων μεγαλύτερου μεγέθους.

## Παραπομπές

1. Wierzbicki, T. and Thomas, P. F., "Closed-form solution for wedge cutting force through thin metal sheets", *International Journal of Mechanical Sciences*, 35(3-4), 209-229 (1993).
2. Wierzbicki, T. Yahia Yahiaoui, M. and Sinmao, M., *Research activities within the Joint MIT Industry Project on Tanker Safety, Joint MIT - Industry Program on Tanker Safety, Report No 37* (1995).
3. Freund, L.B., Li, V.C.F. and Parks, D.M., "Analysis of a Wire-wrapped Mechanical Crack Arrestor for Pressurized Pipelines", *Journal of Pressure Vessel Technology, Trans. of the ASME*, 101(1), 51-58 (1979).
4. Zhuang, Z. and O'Donoghue, P. E., "The Recent Development of Analysis Methodology for Rapid Crack Propagation and Arrest in Gas Pipelines", *Int. Journal of Fracture*, 101(3), 269-290 (2000).
5. Beach, J., "Advanced Surface Ship Hull Technology – Cluster B", *Naval Engineers Journal*, 103(6), 27-37 (1991).
6. Sikora, J., et al, "Advanced Double Hull Structural Design Technology", *Naval Engineering Journal*, 109(5), 117-128 (1997).
7. Rodd, J.L., Phillips, M. P. and Anderson, E.D., "Stranding Experiments on Double Hull Tanker Structures", In *Proceedings of the Advanced Double Hull (ADH) Technical Symposium, Paper No2, Gaithersburg, MD*, (1994).
8. Paik K.P. and Thayamballi A.K., *Ultimate Limit State Design of Steel-Plated Structures*, John Wiley & Sons Ltd. (2003).

9. Dexter, R. J. and Pilarski, P. J., "Crack propagation in welded stiffened panels", *Journal of Constructional Steel Research*, 58(5-8), 1081-1102 (2002).
10. Dexter, R. J., Pilarski, P. J. and Mahmoud, H. N., "Analysis of crack propagation in welded stiffened panels", *International Journal of Fatigue*, 25(9-11), 1169-1174 (2003).
11. Sielski, R. A., "Fracture-mechanics of ship structures", *Naval Engineers Journal*, 104(3), 36-45 (1992).
12. Khan, M. Z. S., Saunders, D. S., Burch, I. A. and Mouritz, A. P., "Materials aspects of damage tolerance and reliability of ship structures and components", *Naval Engineers Journal*, 106(4), 192-207 (1994).

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Κωνσταντίνος Γαλάνης φέρει τον βαθμό του Πλωτάρχη Μηχανικού του Πολεμικού Ναυτικού και είναι Διδάκτωρ του Μ.Ι.Τ. στη Ναυπηγική, Ναυτική Μηχανολογία και Εφαρμοσμένη Μηχανική με ει-

δίκευση στην μηχανική των θραύσεων. Υπηρέτεί στην Γενική Επιθεώρηση του Πολεμικού Ναυτικού ως Υπασπιστής του Ναυάρχου Γενικού Επιθεωρητή και Τμηματάρχης των Συστη-

μάτων Διασφάλισης Ποιότητας και Περιβάλλοντος. Είναι μέλος των Τεχνικών Επιθεωρήσεων για θέματα Σκάφους και Ελέγχου Βλαβών των Πολεμικών Πλοίων του ΠΝ. Έχει υπηρετήσει σε Φρεγάτες και Κανονιοφόρους του ΠΝ και στην Τεχνική Διεύθυνση του Ναυστάθμου Σαλαμίνας. Κατέχει επίσης μεταπτυχιακούς τίτλους του Μ.Ι.Τ. στην Ναυπηγική Μηχανολογία και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.





## **Θαλάσσια ισχύς και ατομικισμός**

**Ο ρόλος της θαλάσσιας ισχύος  
στην ανάπτυξη του φιλελεύθερου  
δημοκρατικού κράτους**

**Αντιπλοίαρχος Α. Διακόπουλος Π.Ν.**

## ΑΡΗΣ Ή ΠΟΣΕΙΔΩΝΑΣ;

Οι μεγάλες γεωπολιτικού χαρακτήρα πολεμικές αναμετρήσεις των ιστορικών χρόνων ανάγονται σε μάχες ανάμεσα σε ηπειρωτικές και θαλάσσιες δυνάμεις. Οι πόλεμοι ανάμεσα σε Ελλάδα και Περσία, Αθήνα και Σπάρτη, Αγγλία και Γαλλία, οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι και ο Ψυχρός Πόλεμος τον 20ό αιώνα, αποτελούν τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Σύμφωνα με αρκετούς μελετητές, τα Στενά της Σαλαμίνας ήταν το σημείο όπου κρίθηκε η μοίρα του Δυτικού Πολιτισμού<sup>1</sup> και κατά κανόνα γενικότερα, οι αποφασιστικές ναυμαχίες είχαν ιστορικό αντίκτυπο σε ζητήματα πέρα από τα αυστηρώς στρατιωτικά και πολιτικά.

Η παρούσα μελέτη καταδεικνύει πως αυτοί οι δύο τύποι ισχύος-ναυτικός και χερσαίος-δε διαφέρουν μόνο ως προς το κέντρο βάρους της αντίστοιχης στρατιωτικής τους δύναμης (ναυτικό - στρατός) αλλά αντιπροσωπεύουν δύο διαφορετικούς τύπους πολιτικής και οικονομικής οργάνωσης, διαφορετικές ιδέες και διαφορετικά συστήματα αξιών και εν τέλει δύο διαφορετικούς πολιτισμούς. Επιπλέον η μελέτη αυτή υποστηρίζει ότι η δημοκρατία, ο φιλελευθερισμός και οι θεσμοί του σύγχρονου κράτους-έθνους προήλθαν από τον κοινω-

νικο-πολιτικό μετασχηματισμό που έλαβε χώρα στις θαλάσσιες δυνάμεις (τις επανομαζόμενες «θαλασσοκρατίες»<sup>2</sup>) καθώς και ότι υπάρχει μια σχέση αιτιώδους συνάφειας ανάμεσα στη δημιουργία του σύγχρονου φιλελεύθερου δημοκρατικού πολιτεύματος και τη «Θαλάσσια Ισχύ».

## (ΘΑΛΑΣΣΙΑ) ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ - 'SEAFOOD FOR THOUGHT'

Παρά το γεγονός ότι η θάλασσα καλύπτει το 71% του «Γαλάζιου Πλανήτη»<sup>3</sup> και «τα εμπορικά πλοία σε όλο τον κόσμο μεταφέρουν περίπου το 90% των συνολικών εξαγωγών παγκοσμίως»<sup>4</sup>, ο άνθρωπος είναι κατά βάση ένα ζώο της στεριάς. Οι «Ισχυροί Πολιτισμοί» της ανθρωπότητας πηγάζουν από την αγροτική επανάσταση κάποιων 13.000 χρόνων πριν<sup>5</sup> και για χιλιετίες, ο άνθρωπος βασιζόταν στη γη για τη τροφή του και την υλική ευημερία του. Συνακόλουθα στη κατοχή της γης βασιζόνταν τόσο οι Διεθνείς Σχέσεις όσο και οι κοινωνικές, πολιτιστικές και πολιτικές δομές.

Εν τούτοις, η σημερινή παγκοσμιοποιημένη οικονομία, το φιλελεύθερο πολιτικό σύστημα και το σύγχρονο κράτος έθνος, προέρχονται από την θεμελιώδη ρήξη με τις χερσαίες ανθρώπινες ρίζες. Αυτή η «υπέρβαση του νεωτερισμού»<sup>6</sup> προκλήθηκε από την εμφάνιση ενός «ναυτικού» πολι-

1 Barry Straus, *The Battle of Salamis: The Naval Encounter that saved Greece and Western Civilization*, (New York: Simon and Schuster, 2004)

2 «Η θαλασσοκρατία είναι μια έννοια την οποία εισήγαγαν ο Ηρόδοτος και ο Θουκυδίδης και σε γενικές γραμμές σημαίνει «θαλάσσια υπεροχή», τον έλεγχο δηλαδή των θαλάσσιων δρόμων από ένα κράτος ώστε να εξασφαλιστεί η οικονομική του ευημερία και κατά συνέπεια η πολιτική του ακεραιότητα». Ορισμός του Clark G. Reynolds, *History and the Sea*, (University of South Carolina Press: 1989), σελ. 20.

3 Ibid, σελ.2

4 «Boom and bust at sea”, *The Economist*, 20 Αυγούστου 2005, τόμος 376, τεύχος 8440.

5 Herbert Rosinski, *Power and Human Destiny*, (New York: Frederick A. Praeger, 1965) σελ. 25-39. Δες επίσης, Jared Diamond, *Guns, Germs and Steel* (New York: W.W.Norton and Company, 1999) σελ. 35-52.

6 «Breakthrough of the modern era», Rosinski, op.cit., σελ. 78.

τισμού, του οποίου η οικονομική βάση ήταν το εμπόριο και ο οποίος ήλεγχε στρατιωτικά τους θαλάσσιους διαύλους επικοινωνίας. Ιστορικοί συντελεστές αυτής της καινοτομίας ήταν οι «θαλασσοκρατίες», ήτοι η αρχαία Αθήνα, οι ιταλικές πόλεις-κράτη (η Βενετία και σε μικρότερο βαθμό η Γένοβα) της πρώιμης Αναγέννησης, οι σύγχρονες Κάτω Χώρες, η σύγχρονη Αγγλία και οι σημερινές Η.Π.Α.<sup>7</sup>

Από όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, η αρχαία Ελλάδα και ειδικότερα η Αθήνα –η πρώτη δημοκρατία στον κόσμο– αποτελεί την πιο εντυπωσιακή. Ο αρχαίος ελληνικός πολιτισμός αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο άλμα και την πιο συνταρακτική ρήξη που

σημειώθηκε στην ιστορία. Πρόκειται για το «πέραςμα από τον μύθο στον λόγο»<sup>8</sup>, από την «άγρια σκέψη»<sup>9</sup> στον ορθολογισμό, από το ολιστικό στο ατομικό, από τον υπήκοο στον πολίτη, από το εθιμικό-θρησκευτικό δίκαιο στον νόμο<sup>10</sup>, από τη θεολογία στη φιλοσοφία<sup>11</sup>, από το «θείο» στο «κοσμικό»<sup>12</sup>.

Στην ίδια εξελικτική γραμμή, το σύγχρονο τραπεζικό σύστημα γεννήθηκε τον 12ο αιώνα στη Γένοβα<sup>13</sup> και έκτοτε, οι θαλασσοκρατίες (οι οποίες συνεχώς καινοτομούσαν) διέθεταν τους πολυπλοκότερους και πλέον εξελιγμένους δημοσιονομικούς θεσμούς της εποχής τους. Εκτός αυτού, η Βενετία και η Ολλανδική Δημοκρατία δημιούρ-

7 Δεν συμπεριλαμβάνω τη Ρώμη στις «θαλασσοκρατίες» καθώς τη θεωρώ αμφίλογη περίπτωση. Οι Ρωμαίοι ήταν αρχικά αδέξιοι ναυτικοί και ανέλαβαν δράση στη θάλασσα κατά τη διάρκεια των Καρχηδονιακών πολέμων. Αργότερα, με τον εμπλουτισμό του από θαλασσοκρατικά στοιχεία υπό την επιρροή του Ελληνικού πολιτισμού, ο Ρωμαϊκός πολιτισμός βρέθηκε στο αποκορύφωμά του. Ύστερα από τη ναυμαχία του Ακτίου, η Ρώμη έγινε μια πραγματική «θαλασσοκρατία». Η μάχη αυτή σηματοδότησε τον ερχομό της «Pax Romana». Πάνω σε αυτό, είναι ενδιαφέρον ότι «καθεμιά από τις Pax Romana, Britannica και Americana» χαρακτηρίζεται από πολύχρονες ειρηνικές περιόδους οι οποίες βασιζόνταν στην ασφάλεια που παρείχε η «Θαλάσσια Ισχύς». Δες, Clark G. Reynolds, *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*, 2 τόμοι (Malabar, Florida: Robert E. Krieger Publishing Company, 1983), 1: σελ.4

8 Rosinski, op.cit. σελ. 6

9 Δανείζομαι τον όρο από τον Claude Levi-Strauss, που περιγράφει και αναλύει τον τρόπο σκέψης και κατανόησης στις «πρωτόγονες κοινωνίες» του κόσμου, στο έργο: Claude Levi-Strauss, *The Savage Mind*, (University of Chicago Press, 1966).

10 Ο Durant αναφέρει: «Ο άνθρωπος απελευθερώθηκε όταν αναγνώρισε ότι υπόκειται στον νόμο. Ότι οι Έλληνες ήταν οι πρώτοι που πέτυχαν αυτή την αναγνώριση και η ελευθερία αυτή τόσο στη φιλοσοφία όσο και τη διακυβέρνηση είναι το μυστικό της εκπλήρωσής τους και της σημασίας τους στην ιστορία». Will Durant, *The Story of Civilization*, 10 τόμοι. (New York: Simon and Schuster, 1966), 2:σελ. 136

11 Ο Will Durant αναφέρεται σε : «... εκείνο τον πόλεμο ανάμεσα στην παλιά θεολογία και τη νέα φιλοσοφία, ο οποίος συνδέεται με μια τεράστια διαδικασία σκέψης και αλλάζει την πνευματική ιστορία της εποχής του Περικλή». Ibid.:378

12 Ο Ξενοφάνης (570-480 π.Χ.) δήλωνε πως: «οι Θεοί ήταν μύθοι». Ibid.:350. Κι όμως δεν ήταν άθεος. Με αξιοθαύμαστη οξυδέρκεια υποστήριξε: «...αν τα βόδια και τα λιοντάρια είχαν χέρια και μπορούσαν να ζωγραφίσουν και να πλάσουν εικόνες όπως οι άνθρωποι, θα έφτιαχναν θεούς που να τους μοιάζουν. Οι Αιθίοπες φτιάχνουν τους θεούς τους μαύρους... οι Θράκες τους δίνουν γαλάζια μάτια και κόκκινα μαλλιά... υπάρχει ένας θεός... που δε μοιάζει με τους θνητούς ούτε στη μορφή ούτε στο μυαλό. Όλος βλέπει, Όλος ακούει, Όλος σκέπτεται...» Ibid: 167-168.

13 «The Business of Banking», *The Economist*, 30 Οκτωβρίου 1999, σελ.89

γισαν τις πιο καινοτόμες και αποτελεσματικές τεχνικές στην κατασκευή πλοίων και τη ναυπηγική<sup>14</sup>, (αποτελέσαν προάγγελο των σύγχρονων βιομηχανικών μέσων παραγωγής). Επίσης, όπως παλαιότερα με την Αθήνα, ο οικονομικός δυναμισμός της Βενετίας και της Ολλανδικής Δημοκρατίας συνδυάστηκε από μια εκπληκτική πολιτιστική άνθηση<sup>15</sup>.

Ομοίως, στην Αγγλία του 18ου αιώνα ξεκίνησε η τεράστιος τεχνολογικός, κοινωνικοοικονομικός και πολιτιστικός μετασχηματισμός που ονομάζουμε «βιομηχανική επανάσταση», και εκεί εμφανίστηκε για πρώτη φορά η «ιδέα του έθνους ως κυρίαρχος λαός» στα τέλη του 16ου με αρχές του 17ου αιώνα<sup>16</sup>. Ο πρώιμος εθνικισμός της Αγγλίας προμήνυε τη δημιουργία του κράτους έθνους και της φιλελεύθερης-συνταγματικής δημοκρατίας<sup>17</sup>.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες τέλος, έγιναν μια κοινωνία ανοιχτή, χωρίς δομικούς αποκλεισμούς, ένα κολοσιαίο κοινωνικό πείραμα – ένα πραγματικό χωνευτήρι ανθρώπων και

ιδεών που εξελίχθηκε στο σημερινό επιστημονικό, πολιτικό, οικονομικό και στρατιωτικό κέντρο του κόσμου.

Παρά τις επί μέρους διαφορές τους, όλες αυτές οι «θαλασσοκρατίες» μοιράζονται κάποια κοινά χαρακτηριστικά τα οποία και εξηγούν τον σαφή διαχωρισμό τους από κάθε άλλη κοινωνία της εποχής τους. Ήταν δηλαδή εύπορα, δημοκρατικά ή ρεπουμπλικανικά κράτη, καλλιέργησαν τις τέχνες και τις επιστήμες με έναν πρωτοποριακό τρόπο και ήταν κατά το μάλλον ή ήττον κοσμικές, φιλελεύθερες και ανεκτικές. Τη ραχοκοκαλιά της κοινωνίας τους αποτελούσε μια κοσμοπολίτικη αστική «μεσαία τάξη». Τέλος, οι «οργανωτικές αρχές» των κοινωνιών τους ήταν: ατομικότητα, ανταγωνισμός και ελευθερία<sup>18</sup>.

### **(ΘΑΛΑΣΣΙΑ) ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΟ ΛΑΟ - '(SEA) POWER TO THE PEOPLE'.**

Τον συνδυετικό κρίκο ανάμεσα στο «ανοικτό πνεύμα» και την επαφή με το θαλασσινό στοιχείο εντόπισαν πρώτοι οι Έλληνες φιλόσοφοι. Όπως αναφέρει η Ellen

14 Frederic C. Lane, *Venice and History*, (Baltimore: The John Hopkins Press, 1966), 163-189. Και George Raudzens, *Empires, Europe and Globalisation*, 1942-1788, (Stroud: Allan Sutton, 1999) σελ. 77-79.

15 Παρόλο που μεγάλο μέρος της επιστημονικής «επανάστασης» του 16ου-17ου αιώνα επιτελέστηκε στην ηπειρωτική Ευρώπη, αυτή η «επανάσταση» σημειώθηκε παρά την εκκλησιαστική, κοινωνική και πολιτική κατάσταση και όχι εξαιτίας αυτής. Επιπλέον οι καθόλου μισαλλόδοξες θαλασσοκρατίες για αιώνες χρησίμευσαν ως καταφύγιο για αντιρρησίες κάθε είδους. Για παράδειγμα, την περίοδο της αντι-Μεταρρύθμισης, οι Ελληνορθόδοξοι υπήκοοι της Οθωμανικής αυτοκρατορίας που ήθελαν να σπουδάσουν στο εξωτερικό, πήγαιναν στην Πάδοβα, γιατί η τελευταία βρισκόταν υπό Ενετική κυριαρχία και συνεπώς η ιερά εξέταση δεν τους άγγιζε. Ομοίως Γάλλοι προτεστάντες (Ουγενότοι) και πολλοί Εβραίοι από τα ηπειρωτικά έβρισκαν καταφύγιο στην Ολλανδική Δημοκρατία και στην Αγγλία.

16 Σύμφωνα με την Liah Greenfeld, ο εθνικισμός της Αγγλίας ήταν ατομικιστικού- φιλελεύθερου (individualistic- libertarian) τύπου. Επίσης, ο εγγλέζικος εθνικισμός ταυτίστηκε με ένα πραγματικό πάθος για επιστημονική γνώση. Liah Greenfeld, *Nationalism: Five Roads to Modernity*, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1992), σελ. 10, σελ. 78-87.

17 Όπως αναφέρει η Greenfeld αναφορικά με τη σχέση μεταξύ εθνικισμού και δημοκρατίας: «ο εντοπισμός της κυριαρχίας μέσα στο λαό και η αναγνώριση της θεμελιώδους ισότητας ανάμεσα στα διάφορα κοινωνικά στρώματα, που είναι κύριο στοιχείο της σύγχρονης ιδέας του έθνους, την ίδια στιγμή αποτελούν τα βασικά αξιώματα της δημοκρατίας.» Ibid.

18 Για τα πολιτικά συστήματα αυτών των «ναυτικών κρατών» δεξ: S.E. Finer, *The History of Government from the Earliest Times*, 3 τόμοι. (Oxford: Oxford University Press, 1997).

Churchill Sempole: «Οι αρχαίοι Έλληνες φιλόσοφοι αντιλαμβάνονταν τις βαθιά ριζωμένες διαφορές μεταξύ μιας πόλης στην ενδοχώρα και μιας ναυτικής πόλης ειδικά όσον αφορά τη δεκτικότητα απέναντι σε ιδέες, τη διανοητική δραστηριότητα και το ενδιαφέρον για τον πολιτισμό»<sup>19</sup>. Ακόμη πιο συγκεκριμένα ο Αριστοτέλης παρατήρησε τη σχέση του ναυτικού στοιχείου με την δημοκρατία. Όπως αναφέρει στα Πολιτικά του, «οι ναυτικές δυνάμεις είναι ένα εξολοκλήρου δημοκρατικό στοιχείο»<sup>20</sup>. Ο Περικλής και ο Θεμιστοκλής άλλωστε, οι πρώτοι που χάραξαν «ναυτική στρατηγική» και στήριξαν το πολιτικό τους πρόγραμμα στη «θαλάσσια ισχύ», υπήρξαν και ηγέτες του «δημοκρατικού κόμματος»<sup>21</sup>. Εν ολίγοις, η αθηναϊκή «ναυτική δημοκρατία» αντιπροσώπευε ένα νέο ρηξικέλευθο είδος πολιτείας και κοινωνίας<sup>22</sup>, τον προάγγελο των φιλελεύθερων, ατομικιστικών και δημοκρατικών

κοινωνιών των «θαλασσοκρατιών», που τη διαδέχτηκαν. Η ευημερία αυτών των κοινωνιών εδράζονταν στη «θαλάσσια ισχύ».

Οι θαλασσοκρατίες στήριζαν τον πλούτο τους στο υπερπόντιο εμπόριο. Συνεπώς, οι ναυτιλιακές και εμπορικές ανάγκες οδήγησαν καταρχάς στην δημιουργία και εξάπλωση εν συνεχεία μιας νέας μεσαίας τάξης που αποτελούνταν από εμπόρους, βιοτέχνες, τεχνίτες, μεσίτες, κατασκευαστές κ.λπ.<sup>23</sup>. Η προστασία του εμπορίου τους και η συνακόλουθη οικονομική ανάπτυξη εδραζόταν πάνω στο πανίσχυρο ναυτικό<sup>24</sup>.

Η συγκρότηση και η διατήρηση ενός στόλου, όμως, είναι πολυέξοδες και απαιτούν κάποια τεχνολογική και βιομηχανική δυνατότητα. Όπως γράφει ο Daniel Hedrick: «η θαλασσοκρατία προϋποθέτει κάτι παραπάνω από θεία χάρη ή κατάρα. Απαιτείται ανώτερη τεχνολογία και μια οικονομία που

19 Ellen Churchill Sempole, *Influences of Geographic Environment* (New York: Henry Bolt and Company, 1911), 281

20 Αριστοτέλη, *Politics VI.*, trans. H. Rackham, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1967), p.515.

21 Οι πιο αφοσιωμένοι υποστηρικτές του δημοκρατικού κόμματος ήταν «... εκείνοι που επανδρώνουν τα εμπορικά πλοία και τον στόλο της Αθήνας». Το άλλο ήταν το «ολιγαρχικό» κόμμα της αριστοκρατίας που στηριζόταν στη γαιοκτησία. Durant, op.cit.: 254-257.

22 Ο Θουκυδίδης περιγράφει αυτή τη νέα κοινωνία με ιδιαίτερη ευγλωττία βάζοντας στο στόμα του Περικλή τα ακόλουθα: «Ελευθέρως δέ τά τε πρὸς τὸ κοινὸν πολιτεύομεν καὶ ὡς τὴν πρὸς ἀλλήλους τὴν καθ' ἡμέραν ἐπιτηδευμάτων υποψίαν ... τὴν τε γὰρ πόλιν κοινὴν παρέχομεν... φιλοκαλούμεν τε γὰρ μετ' εὐτελείας καὶ φιλοσοφούμεν ἀνευ μαλακίας... τὴν τε πάσαν πόλιν τῆς Ἑλλάδος παιδεύσιν εἶναι» (δεν πολιτεύομαστε μόνο στον δημόσιο βίο με πνεύμα ελεύθερο αλλά και στην καθημερινή επικοινωνία είμαστε ελεύθεροι καχυποψίας... έχουμε τις πύλες της πόλης ανοικτές σε όλους... είμαστε εραστής του ωραίου, αλλά και φίλοι συγχρόνως της απλότητας, και καλλιεργούμε το πνεύμα μας χωρίς θυσία του ανδρισμού μας... το σύνολο της πόλης είναι γενικό της Ελλάδας σχολείο). Θουκυδίδης, Περικλέους Επιτάφιος, Ιστορία Β', 38-41.

23 Αναφερόμενος στην Ολλανδική Δημοκρατία ο Charles K. Wilson γράφει: «οι άνθρωποι της Δημοκρατίας έφτασαν να ζουν σε μεγάλο βαθμό από το εμπόριο, αντίθετα με το σύνολο σχεδόν της υπόλοιπης Ευρώπης, όπου οι ηπειρωτικές κοινωνίες συχνά μοιράζονταν πολύ απλά σε άρχοντες και χωρικούς». Charles K. Wilson, "A new Republic", στο *Mirror of Empire, Dutch Marine Art of the 17th Century*, ed. George S. Keyes, (Cambridge, Cambridge University Press, 1990), σελ. 39.

24 Ο Alain Peyrefitte αναφέρει: «η αλήθεια είναι ότι η οικονομική επανάσταση που σάρωσε την Αγγλία τον 18ο αιώνα οφειλόταν πάνω απ' όλα στα πλοία...» Alain Peyrefitte, *The Immobile Empire*, (New York, Knopf, 1992), σελ.14.

να την υποστηρίζει»<sup>25</sup>. Επομένως, τα ναυτικά κράτη χρειάζονται επενδύσεις σε κεφάλαιο, τεχνολογία και εκπαίδευση. Κατ' επέκταση, η εγκαθίδρυση δημοσιονομικών θεσμών<sup>26</sup> και η επένδυση σε νέες τεχνολογίες, που αποτελούν αναγκαίες συνθήκες, οδηγούν στη δημιουργία νέων ειδικοτήτων, δεξιοτεχνιών και επαγγελματιών και η παραγωγή περισσότερου πλούτου που διαδοχικά μετακυλύεται στις τέχνες και τις επιστήμες<sup>27</sup>. Άρα λοιπόν, η συσσώρευση επιστημονικής γνώσης παράγει νέες τεχνολογίες, σπάει τα δεσμά των προκαταλήψεων, δημιουργεί νέες επαγγελματικές τάξεις και οικονομική ανάπτυξη, περισσότερους πόρους και ανθρώπινο δυναμικό για έρευνα και τεχνολογία και ούτω καθεξής, δημιουργώντας έτσι ένα ανατροφοδοτούμενο ενάντιο κύκλο. Ο συνδυασμός αυτός των τεχνολογικών εξελίξεων, επιστημονικών ανακαλύψεων, νέων δημοσιονομικών θεσμών και κυρίως η εμφάνιση και εξάπλωση μίας

νέας τάξης επέδρασε καταλυτικά υπονομεύοντας τους παραδοσιακούς κοινωνικοπολιτικούς θεσμούς και κατ' επέκταση την καθεστηκυία μεσαιωνική τάξη πραγμάτων.

Η πορεία αυτή μπορούσε να πραγματοποιηθεί μόνο σε ένα ελεύθερο περιβάλλον. Η ατομική δημιουργικότητα και η οικονομική επιτηδειότητα δε θα μπορούσαν να ακμάσουν υπό την εποπτεία μιας κληρονομικής αριστοκρατίας γαιοκτημόνων, ή την αυταρχικότητα και τις ιδιοτροπίες ενός απόλυτου μονάρχη. Επομένως, η ατομικιστική και στο κέρδος αποβλέπουσα μεσοαστική τάξη απαιτούσε ελευθερία, ισότητα και πολιτική δύναμη ανάλογη του πλούτου και της σημασίας της<sup>28</sup>.

Η διαδικασία αυτή οδήγησε αμφίδρομα στην επισώρευση ισχύος στις «θαλάσσιες» κοινωνίες (μέσα από μία διαλεκτική και όχι πάντα αρμονική σχέση, όπου η ισχυροποίηση του αστικού κράτους εξισορροπούταν από την ενίσχυση των ατομικών και

---

25 Δες Daniel Hedrick, *The Tools of Empire*, (New York, Oxford University Press, 1981), σελ.175. Δες επίσης Bernard Brodie, "Technological Change, Strategic Doctrine and Political Outcomes" στο *Historical Dimensions of National Security Problems* ed. Klaus Knorr, (Lawrence KS, The University Press of Kansas, 1976), σελ. 263-307.

26 «Ο σερ John Hicks, βρετανός οικονομολόγος, υποστήριζε ότι η αυξημένη ρευστότητα στις χρηματαγορές κι όχι οι τεχνολογικές καινοτομίες είναι το κρίσιμο νέο συστατικό που πυροδότησε την οικονομική μεγέθυνση του 18ου αιώνα στην Αγγλία», "Finance: trick or treat", *The Economist*, 23 Οκτωβρίου 1999: 91. Επίσης, για την Ολλανδική Δημοκρατία ο Wilson γράφει: «Το νευρικό κέντρο του διεθνούς εμπορικού και ναυτιλιακού συστήματος... αποτελούνταν από τρεις θεσμούς... το χρηματιστήριο του Άμστερνταμ, την Πιστωτική Τράπεζα του Άμστερνταμ και την Τράπεζα Συναλλαγών του Άμστερνταμ». Wilson, op.cit.: σελ. 43.

27 Για το συγκεκριμένο είναι πολύ χαρακτηριστική η συνεργία μεταξύ Βασιλικού Ναυτικού και Βασιλικής Εταιρείας. Ο David Howarth αναφέρει ότι «... οι Βρετανοί στη θάλασσα, οι οποίοι απεδείχθησαν οι αποτελεσματικότεροι στη μάχη, ήταν και πιο περιέργοι στην έρευνα και οι πιο επινοητικοί στις εφευρέσεις». David Howarth, *Sovereign of the Seas* (New York, Atheneum, 1974), σελ. 197.

28 Αυτή η κοσμοπολίτικη, μορφωμένη, φιλελεύθερη και καθόλου μισαλλόδοξη μεσαία τάξη επέβαλε εντεύθεν τα συμφέροντα και τις αξίες της στο πολιτικό σύστημα. Οι αξίες αυτές επηρέασαν τη στρατηγική τοποθέτηση των κρατών εκείνων. Όπως γράφει ο Bernard Semmel σχετικά με τη Βρετανία του 19ου αιώνα: «...η παραδοσιακή στρατηγική της θαλάσσιας ισχύος διατηρήθηκε μετά το 1815 ώστε να εξυπηρετηθούν οι ηθικές αξίες (και συμφέροντα) της εμπορικής και βιομηχανικής τάξης, όχι μόνο για τη συνέχιση του πολέμου κατά της πειρατείας, αλλά για τον εκμηδενισμό ενός αμαρτωλού σκλαβοπάζαρου». Bernard Semmel, *Liberalism and Naval Strategy*, (Boston: Allen and Urwin, 1986), σελ. 10.

πολιτικών δικαιωμάτων των πολιτών<sup>29</sup>). Εν τέλει, όπως παρατήρησε ο Herbert Rosinski, «η αναζήτηση του ανθρώπου για ελευθερία και η αναζήτηση της δύναμης παρέμεναν πάντα οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος<sup>30</sup>». Έτσι προκύπτει το δίπολο: «Ισχυρό κράτος και χειραφετημένο άτομο».

Ο καταλύτης όμως που πυροδότησε τη διαδικασία των δομικών κοινωνικών πολιτικών και οικονομικών αλλαγών σε παγκόσμια κλίμακα -που μετέτρεψε τις θαλασσινές κοινωνίες από απλές εξαιρέσεις- εκτροπές από την οικουμενική γαιοκτητική, δεσποτική ομοιομορφία, στη κυρίαρχη διεθνώς μορφή πολιτικής οργάνωσης που είναι σήμερα, ήταν η «Ωκεάνια Επανάσταση».

## ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ «ΩΚΕΑΝΙΑΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ»

Χωρίς να παραγνωρίζεται η τεράστια σημασία της «Αναγέννησης» και της «Προτεσταντικής Μεταρρύθμισης» ως καταλύτες των κοσμογονικών πολιτικών και κοινωνικών αλλαγών που επισυνέβησαν στην Ευρώπη μετά το 16ο Αιώνα, η παρούσα μελέτη συμφωνεί με τον αφορισμό του Άνταμ Σμιθ (Adam Smith), ο οποίος στο μνημειώδες έργο του «Η Ευημερία των Εθνών» (Bi-

βλίο 4, Κεφάλαιο 7), γράφει ότι: «Η ανακάλυψη της Αμερικής και του περάσματος στις Ανατολικές Ινδίες από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, αποτελούν τα δύο μεγαλύτερα και σημαντικότερα γεγονότα στην ιστορία της ανθρωπότητας...»

Αυτό γίνεται πιο εμφανές αν αναλογιστούμε ότι η Ευρώπη μέχρι το 16ο Αιώνα υπήρξε μία σχετικά ομοιογενής ήπειρος με μία αγροτική κοινωνική βάση, μία κοινή (καθολική) κεντρικά ελεγχόμενη εκκλησία και μία κοινή κουλτούρα<sup>31</sup>. Συνεπακόλουθα, υπήρχε ένας υψηλός βαθμός κοινωνικής σταθερότητας στη βάση μιας θεοκρατικής, ταξικής κοινωνίας και μιας αγροτικής οικονομίας.

Σύμφωνα με τον S.E. Finer, η κοινωνική σταθερότητα βασίζεται στη σχέση μεταξύ κοινωνικών δομών, πολιτικών θεσμών και κυρίαρχου συστήματος αξιών. Όταν κατά κάποιο τρόπο οι τρεις παράγοντες αυτοί ταυτίζονται και συμφωνούν, τότε αλληλεπιδρούν και ενισχύονται αμοιβαία, στην περίπτωση όμως που ένας από τους τρεις παράγοντες μεταλλαχθεί και βγει «εκτός φάσης», οι ισορροπίες ανατρέπονται και η κοινωνική σταθερότητα απειλείται. Τότε αναφύονται οι μεγάλοι κοινωνικοπολιτικοί μετασχηματισμοί<sup>32</sup>.

29 Απλοποιώντας λίγο, μπορούμε να πούμε ότι στην εξελικτική πορεία της διαμόρφωσης του κράτους έθνους, οι κρατικοί θεσμοί όλο και ενδυναμώνονταν παράλληλα με την αύξηση της γραφειοκρατίας και της οργανωτικής δυνατότητας του κρατικού μηχανισμού. Αντίστοιχα αυξήθηκε και η παρεμβατική δυνατότητα του κράτους στις υποθέσεις του πολίτη, μέσω των ρυθμιστικών διατάξεων και νόμων, των οργάνων της τάξεως και της φορολογίας. Στο τέλος το κράτος διαμορφώθηκε στη βάση του κεντρικού ελέγχου και οριζόταν -σύμφωνα με τον περίφημο ορισμό του Μαξ Βέμπερ- ως η οντότητα που κατέχει το μόνιμο μονοπώλιο της ισχύος. Στον αντίποδα αναπτύχθηκε ως αντίβαρο η φιλελεύθερη έννοια του πολίτη στη βάση μίας ατομικιστικής και ανταγωνιστικής θέασης της κοινωνίας, στην οποία η επιδίωξη του ατομικού συμφέροντος, στο πλαίσιο του νόμου, είναι και ηθικά αποδεκτή και όπου ο πολίτης είναι θωρακισμένος με ατομικά και πολιτικά δικαιώματα προκειμένου να μπορεί να αντιμετωπίσει τη πιθανή κατάχρηση της κρατικής εξουσίας.

30 Rosinski, op.cit., σελ. 13.

31 Charles Tilly "Reflections on European State Making" στο *The Formations of National States in Western Europe*, ed. Charles Tilly, (Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1975), σελ.18.

32 S.E. Finer, *The History of Government from the Earliest Times*, 3 Vols. (Oxford: Oxford University Press, 1997), Vol. I, σσ. 28-30.

Υπό αυτήν την έννοια η «ωκεάνια επανάσταση» πρόσβαλλε την προϋπάρχουσα κοινωνική σταθερότητα από δύο μέτωπα. Κατά πρώτον, οι ανακαλύψεις νέων ηπείρων, οι επαφές με διαφορετικούς λαούς και πολιτισμούς και κυρίως οι συνεπακόλουθες τεχνολογικές εξελίξεις και επιστημονικές ανακαλύψεις διάβρωσαν το παραδοσιακό «θεοκρατικό» σύστημα αξιών<sup>33</sup> και διέλυσαν μία σειρά δογματικών προκαταλήψεων. Έτσι οδηγηθήκαμε στην επιστημονική επανάσταση, ή όπως την αποκάλεσε ο Max Weber στην «απομυθοποίηση του κόσμου».

Κατά δεύτερον, η «ωκεάνια επανάσταση» προκάλεσε μία σειρά κοινωνικο-οικονομικών αλλαγών συνέπεια των οποίων ήταν η δημιουργία καταρχάς και η πνευματική, οικονομική και πολιτική κυριαρχία εν συνεχεία, της αστικής τάξης. Η αλλαγή αυτή των κοινωνικών δομών σε συνδυασμό με την υπονόμηση του προϋπάρχοντος συστήματος αξιών προκάλεσαν την αναπόφευκτη ανατροπή των πολιτικών θεσμών με αποκορύφωμα τις αστικές επαναστάσεις του τέλους του 18ου και του 19ου αιώνα<sup>34</sup>.

Οι πιο άμεσες και θεμελιώδεις επιπτώσεις της επανάστασης αυτής ήταν η μετατόπιση του κέντρου βάρους της Ευρώπης

από τη Μεσόγειο στον Ατλαντικό καθώς και η μετατόπιση του πολιτικού και οικονομικού κέντρου βάρους -ιδίως στις προτεσταντικές χώρες της Αγγλίας και Ηνωμένων Επαρχιών (Ολλανδίας)- από την ύπαιθρο στις πόλεις.

Η ανακάλυψη νέων τόπων και θαλασσίων οδών έφερε στο προσκήνιο νέες αγορές και νέα προϊόντα και κατ' επέκταση νέο πλούτο και νέα «γνώση» στην Ευρώπη<sup>35</sup>. Συνακόλουθα νέα επαγγέλματα ξεπήδησαν και νέες μονάδες και μέθοδοι παραγωγής αναπτύχθηκαν. Η ανάπτυξη του εμπορίου, της ναυπηγικής, της ναυτιλίας, της υφαντουργίας, της μεταλλουργίας, της υαλοποιίας και των εξοπλισμών συνοδεύτηκε και διευκολύνθηκε από την ανάπτυξη των τραπεζών, του χρηματιστηρίου και γενικότερα των πολύπλοκων οικονομικών θεσμών που αύξησαν τη κυκλοφορία του χρήματος και έδωσαν ώθηση στις επενδύσεις και στην οικονομία των «ναυτικών» κρατών<sup>36</sup>.

Οι οικονομικοί θεσμοί ειδικότερα, αποτέλεσαν τον πραγματικό αρμό των νέων οικονομικών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Στις αρχές του 17ου Αιώνα η διεθνής ναυτιλία και το εμπόριο είχαν σαν βάση τους το χρηματιστήριο του Άμστερνταμ, ενώ μετά

33 Οι ανακαλύψεις και η ανάγκη να βελτιωθούν οι θαλάσσιες μεταφορές προκάλεσαν επανάσταση όχι μόνο στην Γεωγραφία και την Αστρονομική Ναυτιλία αλλά και στη Ναυπηγική, την Μηχανική, την Ιατρική και την Βιολογία. Το Αγγλικό Ναυτικό μάλιστα επιδόθηκε σε πραγματικό αγώνα για την συσσώρευση αλλά και την διεύρυνση των επιστημονικών γνώσεων. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και το ταξίδι του Κάρολου Δαρβίνου στα Νησιά Γκαλάπαγκος όπου ο τελευταίος συνέλαβε την επαναστατική θεωρία του περί της «Εξέλιξης των Ειδών».

34 Σύμφωνα με τον Barrington Moore ο Καπιταλισμός και η Κοινοβουλευτική Δημοκρατία προέκυψαν μετά από μία σειρά από αστικές επαναστάσεις: την Επανάσταση των Πουριτανών, την Γαλλική Επανάσταση και τον Αμερικανικό Εμφύλιο. Αυτήν την ιστορική-κοινωνική πορεία προς τον αστικό εκσυγχρονισμό την αποκαλεί: «πορεία της Αστικής Επανάστασης». Βλ. Barrington Moore, *Social Origins of Dictatorship and Democracy*, (Boston, Beacon Press: 1966), σελ.413.

35 John Markoff, *Waves of Democracy: Social Movements and Political Change*, (Thousand Oaks, California, pine Forge Press: 1996), σελ.38.

36 Theodore K. Rabb, "Institutions and Ideas: Planting the Roots of Democracy in Early Modern Europe.", στο *The Making and Unmaking of Democracy*, ed. Theodore K. Rabb and Ezra N. Suleiman, (New York, Routledge: 2003.), σελ.56.



την (πουριτανική) «Ένδοξη Επανάσταση» του 1688, η βάση αυτή μετατοπίστηκε στην Αγγλία με την Τράπεζα της Αγγλίας να αναδεικνύεται σε πραγματικό νευρικό κέντρο της παγκόσμιας οικονομίας.

Παράλληλα τα επαγγέλματα της «μεσαίας τάξης» πολλαπλασιάστηκαν, караβοκύρηδες και μάστορες, επιχειρηματίες και βιοτέχνες, τεχνίτες, τεχνικοί και καλλιτέχνες, έμποροι, τραπεζίτες, χρηματιστές και διάφοροι άλλοι ενδιάμεσοι. Αυτή η αύξηση του αστικού πληθυσμού οδήγησε στην ανάπτυξη της πόλης εις βάρος της υπαίθρου και είχε βαθιά πολιτικά, κοινωνικά και οικονομικά παρεπόμενα<sup>37</sup>. Η αστικοποίηση του πληθυσμού συνεπαγόταν την υπόταξη της υπαίθρου στις ανάγκες της πόλης<sup>38</sup> με επακόλουθο την εμπορευματοποίηση της οικονομίας της πρώτης. Η ανάγκη του να τραφεί ο ολοένα αναπτυσσόμενος αστικός πληθυσμός, υπήρξε το ένα από τα αίτια της εμπορευματοποίησης της αγροτικής/κτηνοτροφικής παραγωγής και οι επικερδείς εξαγωγές αγροτικών προϊόντων το άλλο. Τελικά, με το ένα ή τον άλλο τρόπο ο κρατικός μηχανισμός των θαλασσιών κρατών διαμορφώθηκε συμμαχώντας με τη τάξη που προωθούσε μία «εμπορευματοποιημένη, παραγωγική, καπιταλιστική οικονομία<sup>39</sup>».

Φυσικό επακόλουθο των παραπάνω ήταν ότι οι πολιτικές δομές και οι πηγές πο-

λιτικής νομιμοποίησης του παρελθόντος να μη μπορούν να λειτουργήσουν πλέον, διότι βρισκόντουσαν σε αναντιστοιχία με την νέα κοινωνική πραγματικότητα. «Οι Κυβερνήσεις», λέει ο Theodore K. Rabb, «ήταν αναγκασμένες να προσαρμοσθούν στις απαιτήσεις των κοινωνικών στρωμάτων που απάρτιζαν τη δραστήρια τάξη των μεταπρατών<sup>40</sup>». Γενικά από τη στιγμή που οι επιπτώσεις της «Ωκεάνιας Επανάστασης» άρχισαν να γίνονται αισθητές, ήταν θέμα χρόνου για την αστική τάξη το να μετατρέψει την οικονομική της δύναμη σε πολιτική και να επιβάλει τη πολιτική κηδεμονία της στο σύστημα μέσω της φιλελεύθερης, αστικής, συνταγματικής δημοκρατίας. Αυτό εξέφρασε επιγραμματικά ο διαπρεπής κοινωνιολόγος Barrington Moore, με τον περίφημο πλέον αφορισμό του: «όχι αστική τάξη-όχι δημοκρατία<sup>41</sup>».

Θα ήταν όμως λάθος να συμπεράνουμε ότι η διαχρονική τάση των θαλασσιών κρατών για φιλελεύθερα δημοκρατικά πολιτικά καθεστώτα είναι απλά ένα νομοτελικό αποτέλεσμα κάποιου ιστορικού υλισμού. Κάτω από τις διαφορές μεταξύ των ναυτικών και των χερσαίων κοινωνιών, η μελέτη αυτή υποστηρίζει ότι υποβόσκουν βαθύτερες δομικές διαφορές που άπτονται της κοινωνικής ανθρωπολογίας και αυτές θα παραθέσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

37 Ο Barrington Moore, τονίζει τη σημασία της αγροτικής υπαίθρου στις διάφορες πολιτικές εξελίξεις και μετασχηματισμούς αλλά την ίδια στιγμή βεβαιώνει ότι «το ερέθισμα της [πολιτικής] αλλαγής έρχεται από τη πόλη και όχι από την ύπαιθρο.» Βλ.: Moore, *Social Origins*, σελ.47.

38 Tilly, "Food Supply and Public Order in Modern Europe" στο *The Formations of National States in Western Europe*, op.cit., σελ.398.

39 Ibid, σελ.414.

40 Rabb, "Institutions and Ideas", σελ.56.

41 «No bourgeois, no democracy.», Moore, *Social Origins*, σελ.418. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι την ίδια σχεδόν δήλωση βρίσκουμε και στο χώρο της λογοτεχνίας, στο μνημώδες έργο του νομπελίστα Τόμας Μαν, *Το Μαγικό Βουνό*, μετάφραση Αρης Δικταίος, (Αθήνα, Εκδοτικός Οίκος Σ.Ι. Ζαχαρόπουλος & ΣΙΑ, 1987), Τομος II, σελ. 253, όπου ο συγγραφέας φέρει το συντηρητικό Νάφτα να λέει απηυδισμένος τα παρακάτω: «Μόρφωση και περιουσία, αυτός είναι ο μπουρζουά! Αυτά 'ναι τα θεμέλια της παγκόσμιας φιλελεύθερης δημοκρατίας!».

## ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΟΥ ΛΑΟΥ

Ο ανθρώπινος πολιτισμός είναι εγγενώς συνδεδεμένος με το νερό. Η τιθάσευση και ο έλεγχος των υδάτων (κυρίως των ποταμών) αποτελούσε πρωταρχικό παράγοντα δημιουργίας των πρώτων κρατικών μορφωμάτων και δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα πρώτα κέντρα του ανθρώπινου πολιτισμού πήγασαν (κυριολεκτικά) από τις παραποτάμιες περιοχές, ήτοι τη Μεσοποταμία, την κοιλάδα του Ινδού ποταμού, τη Κίνα (Κίτρινος ποταμός) και την Αίγυπτο (Νείλος)<sup>42</sup>.

Ωστόσο, οι πολιτισμοί αυτοί ήταν κατά βάση χερσαίοι και το πέρασμα από την ξηρά στη θάλασσα ήταν πνευματικά, ψυχολογικά και πρακτικά πολύ δυσκολότερο για τον άνθρωπο. Το φυσικό οικοσύστημα του ανθρώπου είναι η ξηρά. Επομένως, οι αγώνες του στη θάλασσα αντιπροσώπευαν από τις απαρχές του χρόνου μια πάλη για να κυριέψει ένα εχθρικό περιβάλλον και μια ρήξη του δεσμού του με το φυσικό του χώρο. Η ρήξη αυτή έδωσε στον άνθρωπο της θάλασσας, μια αίσθηση ανεξαρτησίας και ελευθερίας με αποκορύφωμα την πραγμάτωση της προσωπικότητάς του και τη δημιουργία μιας ηθικής οντότητας.

Οι ανοιχτές θάλασσες, οι ανοιχτοί ορίζοντες, η ανακάλυψη νέων γαιών και η γνωριμία διαφορετικών πολιτισμών, ανέδειξαν και εξέθρεψαν ένα διαφορετικό τύπο ανθρώπου. Ένα κοσμοπολίτικο άτομο που

απολάμβανε την αίσθηση της ελευθερίας. Αυτό αποκαλούσε ο Corbett ως ελεύθερο πνεύμα της θάλασσας «τη μυστηριώδη δύναμη που επηρεάζει τους άνδρες που ανοίγονται στη θάλασσα με τα πλοία τους. Το ελεύθερο πνεύμα της θάλασσας»<sup>43</sup>.

Ο θαλασσοπόρος, πειρατής ή έμπορος ή και τα δύο, στην ουσία ήταν ένας ελεύθερος άνδρας<sup>44</sup>. Ήταν ριψοκίνδυνος και τυχοδιώκτης. Η πλεύση προς το άγνωστο προϋπέθετε ισχυρότατη θέληση και έμφυτη αισιοδοξία. Καθώς ο χρόνος είχε αποφασιστική σημασία, ο θαλασσοπόρος όφειλε να φέρει πρώτος το εμπόρευμα στην αγορά, να ανταγωνιστεί και να συγκρουστεί με τους άλλους θαλασσοπόρους αλλά και τα στοιχεία της φύσης. Η θάλασσα και ο καιρός ήταν τόσο φίλοι όσο και εχθροί του. Όταν δεν κατάφερε να συμφιλιωθεί μαζί τους, έπρεπε να τα υπερνικήσει. Πάλευε να ελέγξει τις δυνάμεις της φύσης. Δουλεύοντας και λειτουργώντας μακριά από τον έλεγχο κάποιας κεντρικής εξουσίας ή κοινωνικής σύμβασης, έπρεπε να βασιστεί στον εαυτό του, στην εξυπνάδα και την εφευρετικότητά του για να επιβιώσει και να ευημερήσει<sup>45</sup>. Η ανακάλυψη νέων τόπων, η ποικιλία στη ζωή του και το περιβάλλον του όξυναν τις αισθήσεις του<sup>46</sup>. Ο αρχετυπικός θαλασσοπόρος είναι ο πολυμήχανος Οδυσσέας.

Από την άλλη πλευρά, ο χωρικός, όντας στο έλεος της φύσης, έχοντας να αντιμετωπίσει δυνάμεις στις οποίες δεν μπορούσε να

42 Semple, op.cit., 327-329. Επίσης Rosinski, op.cit., 5, και Jared Diamond, *Guns, Germs and Steel* (New York: W.W. Norton and Company, 1999).

43 Αναφέρεται στο: Semmel, op.cit., σελ. 2.

44 «Ο γερμανός οικονομολόγος Frank List έγραφε στα 1840 ότι η ναυτιλία είναι η πιο απαιτητική από τις “εργατικές ασχολίες”, και ότι το υπερπόντιο εμπόριο απαιτεί “ενέργεια, προσωπικό θάρρος, τόλμη και αντοχή”, ιδιότητες που μπορούν να “ανθίσουν μόνο σε μια ατμόσφαιρα ελευθερίας”.» Απόσπασμα από: Bernard Semmel, op.cit., σελ. 3.

45 Ο Semple το θέτει ως εξής: «δεδομένου ότι η προσαρμογή στη θάλασσα υπήρξε αρκετά δυσκολότερη απ’ ότι στην ξηρά, μαζί με τον σκληρότερο αγώνα απέφερε και μεγαλύτερη πνευματική και υλική ανταμοιβή». Semple, op.cit., σελ. 294.

46 «...ανακάλυψαν μια ομορφιά πιο διαπεραστική και ανυπέβλητη απ’ ότι γνώριζαν μέχρι τότε...» Barry Lopez, *Arctic Dreams*, (New York: Scribner, 1986), σελ. 5

αντισταθεί ούτε να επηρεάσει, ανέπτυξε ένα αίσθημα μοιρολατρίας και θρησκοληψίας. Ζούσε προσκολλημένος στην παράδοση, τη συμβατικότητα και την μονότονη κυκλική επανάληψη εποχών και δραστηριοτήτων. Ο χρόνος γι' αυτόν είναι παθητικό στοιχείο (δεν προχωράει δυναμικά, απλά κινείται κυκλικά όπως οι εποχές που καθορίζουν τις γεωργικές εργασίες). Η υπομονή και η αλληλεγγύη ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του χωρικού. Η υπακοή και η ευλαβής θρησκοληψία ήταν οι αξίες του, η λατρεία του (χρυσού) παρελθόντος ήταν η πνευματική του έκφραση και η οικουμενική αρμονία το ιδεώδες του. Οτιδήποτε «νέο» ήταν δυνητικά επικίνδυνο ή απειλητικό προς τον τρόπο ζωής του, εξ' ου και ο συντηρητισμός του.

Για τον χωρικό, ο ανθρώπινος κόσμος ήταν απλά ένα μέρος της φυσικής τάξης, «όχι διαχωρισμένος ή σε αντίθεση με την περιβάλλουσα φύση<sup>47</sup>, αλλά ενσωματωμένος στη φύση σαν μια από τις ιδιαίτερες εκφάνσεις της»<sup>48</sup>. Μ' αυτό το σκεπτικό ο «Άνθρωπος» δεν ήταν παρά τμήμα ενός οργανικού συνόλου<sup>49</sup>.

Χαρακτηριστική σε όλα αυτά θα μπορούσαμε να πούμε είναι η διαφορά μεταξύ του Κινεζικού (θαλασσοφοβικού) πολιτισμού που έδινε έμφαση στην «αρμονία» και την «τάξη» απ' τη μια μεριά, και των Αθηναίων απ' την άλλη, που, κατά τον Θουκυδίδη: «αν κανείς με δύο λόγια ισχυριζόταν ότι αυτοί είναι γεννημένοι και οι ίδιοι να μην ησυχάζουν και τους άλλους να μην αφήνουν ήσυχους, θα είχε δίκιο<sup>50</sup>». Ο Θουκυδίδης περιγράφει με ευλωτία και πάλι, την διαφορά μεταξύ ναυτικής Αθήνας και ηπειρωτικής Σπάρτης. Μέσα από τα λόγια του Κορίνθιου ομιλητή απευθυνόμενου προς τη συνέλευση της Σπάρτης: “αυτοί είναι καινοτόμοι, ικανοί γρήγορα να συλλάβουν ένα σχέδιο και γρήγορα να πραγματοποιήσουν αυτά που αποφάσισαν· εσείς περιορίζεστε στην διατήρηση των κεκτημένων...ακόμη εκείνοι είναι αποφασιστικοί, μπροστά σε σας αναβλητικούς, και ταξιδευτές, μπροστά σε σας ριζωμένους στον τόπο σας· γιατί εκείνοι νομίζουν πως με την αποδημία μπορεί ν' αποκτήσουν κάτι, ενώ εσείς θαρρείτε πως με το να βγείτε από τη χώρα σας θα βλάψετε κι όσα έχετε...”<sup>51</sup>

47 Η σχεδόν θρησκευτική ευλάβεια της «Μητέρας Φύσης» ανιχνεύεται στην τεchnοφοβία και τη γραφικότητα κάποιων οικολογικών κινημάτων. Απ' την άλλη μεριά, «ο άνθρωπος που παίζει το Θεό» και η συνεχής χωρίς φραγμούς παρέμβαση στην φύση δεν είναι χωρίς κινδύνους όπως υπενθυμίζουν το ηθικό ζήτημα της κλωνοποίησης και το πρόβλημα της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη.

48 Rosinski, *op.cit.*, σελ. 42

49 Σύμφωνα με τον Herbert Rosinski «παρέμενε ενταγμένος στην κοινότητα που τον περιέβαλε. Μοναδικός του στόχος ήταν να προσαρμοστεί σ' αυτή την ευρύτερη ενότητα και έτσι να ενσωματωθεί στη συνολική αρμονία του σύμπαντος... Ύψιστη φιλοδοξία του ήταν η εξάλειψη της ατομικότητάς του». *Ibid.*

50 «ώστε εί τις αυτούς ξυνελών φαίη πεφυκέναι επί τω μήτε αυτούς έχουν ησυχίαν μήτε τους άλλους ανθρώπους εάν, ορθώς αν είποι». Ο Durant αναφέρει επίσης: «[οι Αθηναίοι] είναι ανταγωνιστικά ζώα και προκαλούν ο ένας τον άλλο με σχεδόν ανελέητη αντιζηλία». Δες Θουκυδίδη, *Ιστορία Α'*, *op. cit.*, 70, επίσης Durant, *op.cit.*, σελ.297 και Marc Mancall, “The Ch'ing Tribute System” στο *The Chinese Worlds Order, Traditional China's Foreign Relations*, ed. John K. Fairbank (Cambridge, MA : Harvard University Press, 1968), σελ. 63-89.

51 “οι μεν νεωτεροποιοί και επινοησαι οξεις και επιτελέσαι εργω α αν γνωσιν· υμεις δε τα υπάρχοντά τε σώζειν...και μην και άκονοι προς ημάς μελλητάς και αποδημηταί προς ενδημοτάτους·οίονται γάρ οι μεν τη απουσία αν τι κάσθαι, υμεις δε τω επελεθίν και τα έτοιμα αν βλάψαι...”, Θουκυδίδης, *Ιστορία Α'*, *op. cit.*, 70.

Τελικά, τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του θαλασσοπόρου και του χωρικού εξελίχθηκαν σε δύο διαφορετικά είδη κοινωνικής οργάνωσης και δράσης. Την ατομικιστική κοινωνία και τη συλλογική κοινότητα ή όπως τις αποκαλεί ο διακεκριμένος Γερμανός κοινωνιολόγος Ferdinand Tönnies, *Gesellschaft* και *Gemeinschaft*<sup>52</sup>, που σημαίνουν αντίστοιχα *ορθολογική βούληση* και *φυσική βούληση*<sup>53</sup>.

Δύο διαφορετικά είδη κοινωνικής οργάνωσης συνεπάγονται και δύο διαφορετικές έννοιες του έθνους. Στην κοινωνία, το έθνος νοείται ως «μια σύνθετη οντότητα, ένας σύνδεσμος ατόμων»<sup>54</sup> ενώ για την κοινότητα, έθνος σημαίνει «συλλογικό άτομο, κινούμενο σύμφωνα με τις δικές του επιθυμίες, ανάγκες και συμφέροντα, που υπερισχύουν των επιθυμιών, των αναγκών και των συμφερόντων του ατόμου»<sup>55</sup>.

Ακολουθώντας, αναπτύχθηκαν δύο διαφορετικά είδη Πολιτείας. Η «συνταγματική-δημοκρατική» και η «δυναστική-απολυταρχική». Στην πρώτη, ο ανταγωνισμός και η κοινωνική ευκινησία αποτελούν τους μοχλούς της οικονομίας, το άτομο είναι η θεμελιώδης μονάδα και η ελευθερία ορίζεται ως υπέρτατη κοινωνική αξία. Στη δεύτερη όμως, η οικονομική δραστηριότητα καθορίζεται με βάση το κοινωνικό στρώμα, θεμελιώδης παραγωγική μονάδα είναι η γη και υπέρτατη κοινωνική αξία η τάξη.

Στο τέλος ήταν τα ναυτικά κράτη αυτά που έκαναν την υπέρβαση από τη φεουδαρχική θεοκρατία στον αστικό εκσυγχρο-

νισμό. Σύμφωνα με τον Herbert Rosinski: «Αποφασιστικό στοιχείο αυτής της διαδικασίας μέσω της οποίας το φεουδαρχικό καθεστώς μετατράπηκε στο σύγχρονο κράτος ήταν η αντίθεση μεταξύ ηπειρωτικών κρατών από τη μία και ναυτικών κρατών από την άλλη, ή ανάμεσα σε απολυταρχικά και συνταγματικά κράτη»<sup>56</sup>.

Τέλος, τα δύο διαφορετικά είδη Κράτους βάσισαν τη στρατιωτική τους ισχύ σε «Ναυτικές» και «Χερσαίες» ένοπλες δυνάμεις αντίστοιχα. Τα ναυτικά κράτη, που ζουν από το εμπόριο και εξαρτώνται από τις θαλάσσιες επικοινωνίες για τον εφοδιασμό τους σε τρόφιμα, πρώτες ύλες και πηγές ενέργειας<sup>57</sup> στηρίζονταν στο «Ναυτικό» τους, το οποίο κατά τον Clark G. Reynolds υπήρξε «θεμέλιος λίθος του ατομικισμού». «Η πειθαρχία στη θάλασσα», συνεχίζει ο Reynolds, «... είναι και η αυτοπειθαρχία του κάθε ναυτικού ξεχωριστά απέναντι στους συνεχείς κινδύνους. Η πρακτική κοινή λογική και η ικανότητα αυτοσχεδιασμού ελλείψει δόγματος και υλικού είναι εξίσου σημαντικές για την επιβίωση στη θάλασσα... Ο θαλασσοκρατικός ατομικισμός παρέμεινε βασικό συστατικό όχι μόνο των εκάστοτε επιτυχημένων Ναυτικών, αλλά και των μεγάλων ναυτικών κρατών»<sup>58</sup>. Συγκεντρώνοντας τους αξιωματικούς τους από τη μικρή αριστοκρατία και τους αστούς τα «Ναυτικά» ήταν εμποτισμένα με τις αξίες και τη ήθη των συγκεκριμένων τάξεων. Χαρακτηριστικά ο Semmel αναφέρει σχετικά με τον ναύαρχο Fisher και το materiel school: «Στο

52 Ferdinand Tönnies, *Community and Society*, μετάφραση του Charles P. Loomis, (New Brunswick: Transaction Books, 1988), σελ. 33.

53 Ibid, σελ. 103

54 Liah Greenfeld, *The Spirit of Capitalism: Nationalism ND Economic Growth*, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2001), σελ. 2-3.

55 Ibid.

56 Rosinski, op.cit., σελ. 84

57 Cf., Reynolds, *History and the Sea*, op.cit., σελ. 5

58 Ibid., σελ.7.

materiel school μπορεί κανείς να δει το ήθος, που ο Schumpeter ονόμαζε *αστική σταθερότητα και ελαχιστοποίηση του κινδύνου*, στο δόγμα ενός πολέμου αμυντικής σύνεσης»<sup>59</sup>.

Στα αγροτικά κράτη, το σώμα των αξιωματικών προερχόταν από τη τάξη των γαιοκτημόνων αριστοκρατών. Τα κράτη αυτά βασιζόντουσαν στη μάζα των στρατευμάτων και η στρατιωτική τους δύναμη ήταν συνάρτηση του πλήθους των στρατιωτών που μπορούσαν να παρατάξουν. Ο μεμονωμένος στρατιώτης δεν είχε καμιά αξία... Οι πολυπληθείς αυτοί στρατοί δεν μπορούσαν να ελεγχθούν, να τιθασευτούν και να διοικηθούν με την ατομιστική συνειδητή πειθαρχία που προσιδιάζει στις σχετικά ολιγομελείς ναυτικές μονάδες και έτσι βασιζόνταν στην άκαμπτη και βίαιη πειθαρχία της υποταγής. Όπως επισημαίνει ο Reynolds: «Βασιζόμενα στη γεωργία, τα κράτη αυτά εξαρτούσαν την άμυνά τους κυρίως στο ενεργό ανθρώπινο δυναμικό, την κινητοποίηση, την πειθαρχηση και τη διοίκηση μαζικών και πολυάριθμων στρατευμάτων. Αποτέλεσμα ήταν μια γενικότερη τάση προς την απολυταρχική διακυβέρνηση<sup>60</sup>, την επιβολή της τάξης στο έθνος και έναν πειθήνιο λαό»<sup>61</sup>.

Από την άποψη λοιπόν της διαφοράς νοοτροπίας μεταξύ χερσαίων και ναυτικών ενόπλων δυνάμεων, είναι χαρακτηριστική η αντίθεση μεταξύ της αποστροφής που επέδειξαν οι αξιωματικοί του Ναυτικού σε άσκοπες απώλειες προσωπικού και υλικού και της αδιαφορίας για τις ανθρώπινες απώλειες εκ μέρους των στρατηγών του Στρατού στο «μακελειό» του Α΄ παγκο-

σμίου Πολέμου. Λέει ο Semmel: «Ένας συγγραφέας σύγκρινε τον Tirpitz και τον Fisher, βλέποντας και στους δύο ένα κοινό υπόβαθρο ως προϊόντα οικογενειών της μεσαίας αστικής τάξης εμπορούμενοι από τις αξίες της, φιλελεύθεροι γενικά στις πολιτικές τους πεποιθήσεις, και υπέρμαχοι του materiel school. Τόσο στη Γερμανία όσο και στην Αγγλία οι μεσαίες τάξεις είχαν πολυάριθμους αντιπροσώπους ανάμεσα στους ανώτατους αξιωματικούς του Ναυτικού. Την ώρα που οι Στρατηγοί και στις δύο πλευρές (εμπνεόμενοι από τον Ναπολέοντα οι Γάλλοι και παρερμηνεύοντας τον Clausewitz οι Πρώσοι αριστοκράτες) θυσίαζαν σπάταλα άνδρες και υλικό στο Δυτικό Μέτωπο, στον πόλεμο στη θάλασσα κυριαρχούσε η σύνεση και η λιτότητα στη διασπάθιση των μέσων, του προσωπικού και του υλικού<sup>62</sup>». Αυτή η διαφορετική νοοτροπία αντανακλούσε και τη διαφορά αξιών των δύο σωμάτων.

Κατ' αυτόν τον τρόπο οι ένοπλες δυνάμεις των ναυτικών και ηπειρωτικών κρατών όχι μόνο αντικατόπτριζαν τις αντίστοιχες αξίες των κοινωνιών τους, αλλά ασκούσανε επίσης επιρροή στη διαμόρφωση αυτών των αξιών στο πλαίσιο μιας διαδικασίας ανατροφοδότησης.

## **ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ, ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΣΕ ΑΥΤΗΝ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΘΕΣΜΩΝ**

Εν τούτοις, τίθεται ένα σοβαρό ζήτημα. Γιατί από όλα τα παράκτια και νησιωτικά κράτη μόνο τα προαναφερθέντα εξελίχθηκαν σε «θαλασσοκρατίες»; Γιατί τα ιβηρικά

59 Semmel, op.cit., σελ. 136.

60 «Δεν είναι αξιοπεριέργο» παρατήρησε κάποτε ο Αμερικανός θαλασσογράφος John Marin «το γεγονός ότι ποτέ, μα ποτέ, κανείς Δικτάτορας δε ζούσε κοντά σε θάλασσα;» Απόσπασμα από το *History and the Sea* του Reynolds, op.cit., σελ. 21.

61 Ibid., σελ. 10.

62 Semmel, op.cit., σελ. 150.

κράτη ή οι Άραβες, η Γερμανία, η Γαλλία, η Κίνα και η Ιαπωνία, που σε ένα σημείο της ιστορίας τους ίδρυσαν αυτοκρατορίες και διέθεταν πανίσχυρους στόλους, δεν έγιναν ποτέ «θαλασσοκρατίες»;

Η απάντηση βρίσκεται στις συνθήκες που επιδρούν στη δημιουργία μιας «θαλάσσιας δύναμης».

Σύμφωνα με τον Alfred T. Mahan: «Οι κυριότερες συνθήκες που επηρεάζουν τη θάλασσα ισχύ ενός έθνους απαριθμούνται ως εξής: 1) γεωγραφική θέση, 2) φυσική διαμόρφωση, 3) έκταση εδάφους, 4) πληθυσμός, 5) χαρακτήρας λαού, 6) χαρακτήρας διακυβέρνησης, περιλαμβανομένων σε αυτή των εθνικών θεσμών. Ως εκ τούτου, κυρίως λόγω της απουσίας της τελευταίας συνθήκης δεν κατάφεραν να γίνουν «θαλασσοκρατίες» οι δυνάμεις που αναφέρθηκαν προηγουμένως.

Η σημασία του Χαρακτήρα της Διακυβέρνησης και των θεσμών, μπορεί να καταδειχθεί περαιτέρω αν υποβληθεί στο πλαίσιο ανάλυσης τριών επιπέδων που χρησιμοποίησε ο Kenneth N. Waltz σε θέματα διεθνών σχέσεων<sup>63</sup>: η φύση και η συμπεριφορά του ανθρώπου (δηλ. η προσωπικότητα του ηγέτη), η εσωτερική δομή των κρατών, και η δομή του διεθνούς συστήματος.

Στο πρώτο επίπεδο, το προσωπικό, υπήρχαν κάποιοι ηγέτες, που δημιούργησαν ισχυρούς στόλους και ανέλαβαν ή ενθάρρυναν ναυτικά εγχειρήματα. Παραδείγματα όπως αυτό της ναυτικής δύναμης του

Chêng Ho στη Κίνα των Μινγκ ή η μεθοδική δημιουργία του γαλλικού στόλου τον 17ο αιώνα από τον Jean Baptiste Colbert την περίοδο της βασιλείας του Λουδοβίκου XIV υπάρχουν πολλά<sup>64</sup>.

Όμως εν τέλει, αυτή η ναυτική ανάπτυξη έμεινε πάντοτε ημιτελής και μετέωρη, όταν δεν αποτελούσε οργανικό μέρος ενός ευρύτερου συνόλου με ναυτικό προσανατολισμό. Στις περιπτώσεις αυτές το πείραμα της ναυτικής ανάπτυξης δεν επέζησε του εμπνευστή και δημιουργού του. Τα δύσκαμπτα και αυταρχικά πολιτικά συστήματα άλλωστε, έβλεπαν με ακραία δυσπιστία τις νέες- ενδεχόμενα ανατρεπτικές- ιδέες που ερχόντουσαν από τη θάλασσα. Επιπλέον, η κυριαρχία της «ηπειρωτικής» νοοτροπίας καταδίκαιζε πάντα την ανάπτυξη της ναυτικής ισχύος σε δευτερεύοντα «τεχνικό» ρόλο. Χωρίς την απαραίτητη αλλαγή στις κοινωνικές δομές και τους πολιτικούς θεσμούς, αναπόφευκτα οι προσπάθειες αυτές αποδείχθηκαν πολυέξοδα και ατελέσφορα πειράματα που η αγροτική βάση της οικονομίας δεν μπορούσε να συντηρήσει.

Στο τρίτο επίπεδο ανάλυσης, εκείνο του διεθνούς συστήματος, ως παράδειγμα μπορεί να ληφθεί η δημιουργία του ισχυρού στόλου του Tirpitz στη Γερμανία του Γουλιέλμου και την επικράτηση στην Ανατολική- Νοτιοανατολική Ασία του Ιαπωνικού Αυτοκρατορικού στόλου που ξεκίνησε στα τέλη του 19ου αιώνα και διήρκεσε μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ανάπτυξη των στόλων αυ-

63 Kenneth Waltz, "The Origins of War" στο *American Defence Policy*, ed. John Reichart and Steven Stum, 5th ed. (Baltimore: John Hopkins University Press, 1982), σελ.8.

64 Όλα αυτά τα πολυέξοδα ναυτικά πειράματα σπάνια ζούσαν παραπάνω από τους εμπνευστές τους. Το παράδειγμα της Κίνας είναι το πιο χαρακτηριστικό. Μετά τον Chêng Ho, η κομφουκιανή γραφειοκρατία ουσιαστικά απαγόρευσε κάθε θάλασσα δραστηριότητα. Ο Boorstin αναφέρει: «Ήδη το 1500 η κατασκευή ποντοπόρου κινέζικου ιστιοφόρου πλοίου με παραπάνω από δύο κατάρτια ήταν σοβαρότατο αδίκημα. Το 1552 οι αξιωματικοί της ακτοφυλακής είχαν διαταγή να καταστρέφουν όλα τα πλοία τέτοιου είδους και να συλλαμβάνουν τους ναυτικούς που συνέχιζαν να τα κυβερνούν.» Βλ., Daniel J. Boorstin, *The Discoverers*, (New York: Random House, 1983), σελ. 200.

τών υπαγορεύτηκε από γεωπολιτικούς σκοπούς, αλλά το ναυτικό παρέμεινε πάντοτε σε δεύτερη μοίρα, δέσμιο της ηπειρωτικής νοοτροπίας των στρατιωτικών και πολιτικών ηγετών των χωρών αυτών<sup>65</sup>. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ναυτική δύναμη δεν αποτέλεσε ποτέ την βάση της εθνικής τους ισχύος.

Σε καμία περίπτωση όμως τα κράτη αυτά δεν κατάφεραν να κατανοήσουν την βαθύτερη ουσία της «θαλάσσιας ισχύος». Στερημένα από το πνεύμα της ατομικότητας, της ελευθερίας, της καινοτομίας, του τυχοδιωκτισμού και της πρωτοβουλίας, δεν ανέπτυξαν ποτέ τους θεσμούς αυτούς που θα τους επέτρεπαν να δημιουργήσουν και να συντηρήσουν την θαλάσσια ισχύ. Δεν κάλυψαν δηλαδή, τις προϋποθέσεις του δευτέρου επιπέδου της ανάλυσης, εκείνο της εσωτερικής δομής των κρατών. Παρέμειναν ηπειρωτικά στη νοοτροπία και απέτυχαν να εξελιχθούν σε «ναυτική δύναμη» με την ευρύτερη έννοια, αυτή της «θαλασσοκρατίας».

## Η ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

Επομένως η σχέση ανάμεσα στη «θαλάσσια ισχύ», τον ατομικισμό και τους φιλελεύθερους θεσμούς λειτουργεί αμφίδρομα. Δεν είναι μόνο ότι ένα «ναυτικό κράτος» είναι επιδεικτικό στον ατομικισμό και τους επα-

κόλουθους κοινωνικούς και πολιτικούς θεσμούς, αλλά ότι μόνο απελευθερώνοντας τις δημιουργικές δυνάμεις των ατόμων και ιδρύοντας φιλελεύθερους δημοκρατικούς θεσμούς μπορεί ένα κράτος να αποκτήσει και να συντηρήσει τη «θαλάσσια ισχύ».

Είτε μας αρέσει είτε όχι ο σημερινός «παγκοσμιοποιημένος» κόσμος είναι απότοκος της «ωκεάνιας επανάστασης» και η δομή του σύγχρονου κράτους έθνους-τουλάχιστον στον ανεπτυγμένο κόσμο-σμιλεύτηκε πάνω στο καλούπι του «θαλασσοκρατικού» μοντέλου. Όπως λέει ο Ελβετός οικονομολόγος Herbert Luthy: «Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η πρωτοκαθεδρία της θαλάσσιας ισχύος ήταν απαραίτητο συστατικό αυτού το οποίο ονομάζουμε Ευρωπαϊκή περίοδο της παγκόσμιας Ιστορίας... Στη διάρκεια της Ιστορίας, αυτοκρατορίες ήρθαν κι έφυγαν, και οι περισσότερες δεν άφησαν τίποτε παραπάνω από μία σειρά από ερείπια. Αυτές οι λίγες [οι ναυτικές], σε διάστημα μικρότερο από μια χιλιετία, άλλαξαν τη δομή και την εμφάνιση ολόκληρου του κόσμου. Δημιούργησαν μάλλον τον κόσμο στον οποίο ζούμε<sup>66</sup>».

Ως εκ τούτου, παραφράζοντας τον Mahan θα μπορούσαμε να πούμε ότι το σύγχρονο, φιλελεύθερο, δημοκρατικό κράτος-έθνος είναι απόρροια της «Επιρροής της θαλάσσιας ισχύος στην Ιστορία..».

65 Η νοοτροπία αυτή διαμόρφωσε την σκέψη και τον τρόπο ενέργειας των ηγετών των ηπειρωτικών κρατών. Όπως λέει ο Liddell Hart για τους Ναυάρχους του Hitler: «Όπως και οι Ναύαρχοι του Ναπολέοντος, έτσι και αυτοί είχαν απέναντί τους ένα αρχηγό με πολύ ηπειρωτική νοοτροπία ώστε να λάβει πλήρως υπ' όψη τα εμπόδια, τα οποία δημιουργούσε η βρετανική θαλάσσια ισχύς και την έμμεση επίδραση αυτής επί των ηπειρωτικών του σχεδίων» (προσαρμογή στη δημοτική από τον γράφοντα). Β. Η. Liddell Hart, *Η Άλλη Πλευρά του Λόφου*, μετάφραση του Νικόλαου Κ. Παπαρρόδου (Αθήνα: Εκδοτικός Οίκος Σπύρου Α. Τζηρίτα), σελ. 363.

66 Σε ένα παρόμοιο συμπέρασμα καταλήγει και ο Herbert Luthy λέγοντας: «Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η πρωτοκαθεδρία της θαλάσσιας ισχύος ήταν απαραίτητο συστατικό αυτού το οποίο ονομάζουμε Ευρωπαϊκή περίοδο της παγκόσμιας Ιστορίας... Στη διάρκεια της Ιστορίας, αυτοκρατορίες ήρθαν κι έφυγαν, και αρκετές άφησαν κάτι παραπάνω από ερείπια. Αυτές οι λίγες, σε διάστημα μικρότερο μιας χιλιετίας, άλλαξαν τη δομή και την εμφάνιση ολόκληρου του κόσμου. Δημιούργησαν μάλλον τον κόσμο στον οποίο ζούμε.» Herbert Luthy, *Colonisation and the Making of Mankind*. The Journal of Economic History, Vol. 21, No. 4 (Δεκέμβριος 1961), 485.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alain Peyrefitte, *The Immobile Empire*, (New York, Knopf, 1992).
- Aristotle, *Politics*, trans. H. Rackham, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1967).
- Barrington Moore, *Social Origins of Dictatorship and Democracy*, (Boston, Beacon Press: 1966)
- Barry Lopez, *Arctic Dreams*, (New York: Scribner, 1986).
- Barry Straus, *The Battle of Salamis: The Naval Encounter that Saved Greece-and Western Civilization*, (New York: Simon and Schuster, 2004).
- Bernard Semmel, *Liberalism and Naval Strategy*, (Boston: Allen and Unwin, 1986).
- Clark G. Reynolds, *History and the Sea*, (University of South Carolina Press: 1989).
- Clark G. Reynolds, *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*, 2 Vols., (Malabar, Florida: Robert E. Krieger Publishing Company, 1983).
- Claude Levi-Strauss, *The Savage Mind*, (University of Chicago Press, 1966).
- Daniel J. Boorstin, *The Discoverers*, (New York: Random House, 1983).
- Daniel Headrick, *The Tools of Empire*, (New York: Oxford University Press, 1981).
- David S. Landes, *The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are So Rich and Some So Poor*, (New York: W.W. Norton and Company, 1999).
- David Howarth, *Sovereign of the Seas*, (New York, Atheneum, 1974)
- Ellen Churchill Semple, *Influences of Geographic Environment*, (New York: Henry Bolt and Company, 1911).
- Ferdinand Tönnies, **Community and Society**, trans. Charles P. Loomis, (New Brunswick: Transaction Books, 1988).
- Frederic C. Lane, *Venice and History*, (Baltimore: The John Hopkins Press, 1966).
- George Raudzens, *Empires, Europe and Globalisation, 1492-1788*, (Stroud: Allan Sutton, 1999).
- Herbert Rosinski, *Power and Human Destiny*, (New York: Frederick A. Praeger, 1965).
- Herbert Rosinski, *The Development of Naval Thought: Essays by Herbert Rosinski*, (Newport, R.I: Naval War College Press, 1977).
- Jared Diamond, *Guns, Germs and Steel* (New York: W.W. Norton and Company, 1999).
- John Markoff, *Waves of Democracy: Social Movements and Political Change*, (Thousand Oaks, California, pine Forge Press: 1996).
- Liah Greenfeld, *Nationalism: Five Roads to Modernity*, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1992).
- Liah Greenfeld, *The Spirit of Capitalism: Nationalism and Economic Growth*, (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2001).
- S.E. Finer, *The History of Government from the Earliest Times*, 3 Vols. (Oxford: Oxford University Press, 1997).
- Will Durant, *The Story of Civilization*, 10 Vols. (New York: Simon and Schuster, 1966).
- *American Defense Policy*, ed. John Reichart and Steven Stum, 5th ed. (Baltimore: John Hopkins University Press, 1982)
- *Historical Dimensions of National Security Problems*, ed. Klaus Knorr, (Lawrence KS, The University Press of Kansas, 1976).
- *Mirror of Empire, Dutch Marine Art of the 17th Century*, ed. George S. Keyes, (Cambridge, Cambridge University Press, 1990).
- *The Chinese World Order, Traditional China's Foreign Relations*, ed. John K.



- Fairbank (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1968).
- *The Formations of National States in Western Europe*, ed. Charles Tilly, (Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1975).
  - *The Landmark Thucydides: A Comprehensive Guide to the Peloponnesian War*, ed. Robert Strassler, (New York, NY: Simon and Schuster, 1998).
  - *The Making and Unmaking of Democracy*, ed. Theodore K. Rabb and Ezra N. Suleiman, (New York, Routledge: 2003).
  - Herbert Luthy, “Colonisation and the Making of Mankind”, *The Journal of Economic History*, Vol.21, No. 4 (Dec., 1961).
  - “Boom and bust at sea”, *The Economist*, 20 Aug.2005, Vol.376, Issue. 8440.
  - “The Business of Banking”, *The Economist*, 30 Oct.1999, Vol. 353, Issue 8143.
  - “Finance: trick or treat”, *The Economist*, 23 Oct.1999, Vol. 353, Issue 8142.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντιπλοίαρχος Α. Διακόπουλος ΠΝ γεννήθηκε στην Αθήνα το 1962. Κατετάγη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1980 και αποφοίτησε τον Ιούνιο του 1984 με το βαθμό του Σημαιοφόρου. Ως κατώτερος και ανώτερος Αξιωματικός έχει υπηρετήσει σε αντιτορπιλικά και ταχέα σκάφη, ως Κυβερνήτης του ΝΑ ΑΗΔΩΝ, ως Διοικητής της Σχολής Ελικοπτέρων Ναυτικού, ως επιτελής στο Αρχηγείο Στόλου, στο εκτελεστικό γραφείο Αρχηγού ΓΕΝ (γραφείο τύπου), ως Κυβερνήτης του ΠΓΥ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ. Σήμερα υπηρετεί ως Επιστολέας ΔΕΝ. Είναι απόφοιτος της ΣΕΑΝ και της ΝΣΠ. Έχει εκπαιδευτεί στο εξωτερικό και έχει λάβει πτυχίο Aviation Safety (NPS Monterrey –Αμερική), Collège Interarmée de Défense (CID –Γαλλία), Diplôme d’ Études Supérieures Spécialisées en Défense Geostrategie et Dynamiques Industrielles (PARIS II –Γαλλία), Master in Public Administration (MC/MPA) (KSG –Harvard –Αμερική). Μιλάει άπταιστα Αγγλικά και Γαλλικά. Είναι παντρεμένος με την Βασιλική Εξαρχοπούλου και έχουν ένα γιό τον Ορέστη.



**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ  
ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΣΤΗΝ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΗ ΤΟΥ  
«ΤΕΙΧΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ»**

**Ηλίας Ηλιόπουλος  
Ιστορικός-Διδάκτωρ Πανεπ/μίου Μονάχου**

Για την συμμαχική απόβασή στην Νορμανδία – την μεγαλύτερη αποβατική και αεραποβατική επιχείρηση της παγκοσμίου ιστορίας – έχουν γραφεί πολλά και σημαντικά. Ελάχιστη προσοχή, ωστόσο, έχει δοθεί στον ρόλο που διεδραμάτισε το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό κατά την υπεράσπιση του περίφημου «Τείχους του Ατλαντικού».

Από γερμανικής πλευράς υπεύθυνος για την άμυνα του χώρου της (κατεχόμενης) Δυτικής Ευρώπης έναντι της επικείμενης αγγλο-αμερικανικής αποβάσεως είχε ορισθεί ο Στρατάρχης Gerd von Rundstedt, που έφερε τον τίτλο του Αρχιστρατήγου της Δύσεως (*Oberbefehlshaber West/συντετμημένως OB West*). Υπό τις διαταγές του υπάγονταν όλες οι μονάδες της Wehrmacht στις περιοχές της Γαλλίας, του Βελγίου και της Ολλανδίας. Αντιθέτως, οι εκεί σταθμεύουσες μονάδες του Πολεμικού Ναυτικού (*Kriegsmarine*) και της Πολεμικής Αεροπορίας (*Luftwaffe*) δεν είχαν υπαχθεί ευθέως στην διοίκησή του. Συγκεκριμένα, η εντολή τους όριζε ότι όφειλαν να ακολουθούν τις διαταγές του αναφορικά με την παράκτια άμυνα (*Küstenverteidigung*) στο πλαίσιο των τακτικών δυνατοτήτων τους.

Έτσι, αφ' ενός μεν ο Αρχιστράτηγος όφειλε να σχεδιάσει την άμυνα του «Φρουρίου Ευρώπης» (*Festung Europa*) βάσει της συνδυασμένης χρήσεως των χερσαίων, ναυτικών και αεροπορικών δυνάμεων που διέθετε, αφ' ετέρου δε οι ναυτικές και αεροπορικές μονάδες να διατηρήσουν ένα μέρος της αυτονομίας τους. Συν τοις άλλοις, στην πρακτική αυτή αντικατοπτρίζεται και η αρχή «διαίρει και βασιλεύει» που ακολου-

θούσε ο Χίτλερ, ο οποίος συνήθιζε τον καταμερισμό αρμοδιοτήτων σε επιχειρησιακό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλίζει την δική του αποφασιστική εξουσία σε στρατηγικό επίπεδο. Στην προκειμένη περίπτωση, η προσφιλής τακτική του Φύρερ εκφραζόταν με την Οδηγία του υπ' αριθμόν 40 (*Führerweisung 40*), περί αμύνης στον τομέα ευθύνης του Αρχιστρατήγου Δύσεως, την οποία εξέδωσε, ως Αρχιστράτηγος των Γερμανικών Ενόπλων Δυνάμεων, την 23η Μαρτίου 1942.<sup>1</sup> Η προαναφερθείσα Οδηγία έμελλε να προκαλέσει σωρεία τριβών μεταξύ των επιμέρους Όπλων, ιδιαιτέρως δε μεταξύ του Στρατού Ξηράς και του Πολεμικού Ναυτικού, με ορατές επιπτώσεις στην οργάνωση της άμυνας της Δυτικής Ευρώπης.

Οφείλει να σημειωθεί ότι το Δυτικό Μέτωπο είχε παραμείνει επί μακρόν χωρίς αξιόπιστη στρατιωτική κάλυψη, ένεκα της Επιχειρήσεως *Barbarossa*. Η Ομάδα Στρατιών Α (*Heeresgruppe A*), θεωρούμενη ως η καλύτερη της Βέρμαχτ, είχε αποσυρθεί από την Γαλλία ήδη από της 15ης Μαρτίου 1941, όπως άλλωστε και οι Ομάδες Στρατιών Β και Γ (*Heeresgruppen B & C*). Η συσταθείσα τον Οκτώβριο του 1940 Ομάδα Στρατιών Δ (*Heeresgruppe D*), που επωμίσθηκε τον Μάρτιο του 1941 την ευθύνη καλύψεως του τομέα της Δυτικής Ευρώπης, έμοιαζε πολύ γρήγορα μάλλον ως υποκατάστατο παρά ως αντικαταστάτης των προκατόχων της: Οι καλύτερες μονάδες της (15 Μεραρχίες Πεζικού εκ των 39 που διέθετε συνολικώς) αποσπάσθηκαν, διαρκούντος του 1942, με κατεύθυνση το Ανατολικό Μέτωπο. Τις διαδέχθηκαν μονάδες

1 Για την Οδηγία υπ' αριθμόν 40 αλλά και την εν γένει οργάνωση της γερμανικής άμυνας στο μέτωπο της Δυτικής Ευρώπης εν όψει πιθανής αγγλο-αμερικανικής αποβάσεως όρα Wegmüller, Hans, *Die Konzeption der Abwehr einer alliirten Invasion im Bereich des Oberbefehlshabers West 1940-1944*, Freiburg i. Br. 1979, (Phil. Diss.), (Einzelschriften zur militärischen Geschichte des Zweiten Weltkrieges, Bd. 22, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), σελ. 47.

διαθέτουσες πεπαλαιωμένο εξοπλισμό και μειωμένο αξιόμαχο.<sup>2</sup>

Προϊόντος του χρόνου, ωστόσο, και καθώς αύξανε η πιθανότητα διενέργειας αποβάσεως εκ μέρους των Αγγλο-Αμερικανών στην κατεχόμενη Δυτική Ευρώπη, η Γερμανική Ανωτάτη Πολιτική και Στρατιωτική Ιεραρχία υποχρεώθηκε να αντιμετωπίσει με την δέουσα σοβαρότητα το ενδεχόμενο αυτό. Έτσι, κατά διαταγήν του Αρχιστρατήγου Δύσεως (*OB West*) της 7ης Μαΐου 1944, δηλαδή έναν μήνα προ της συμμαχικής αποβάσεως, υπήχθησαν στις διαταγές του οι Αρχιστρατήγοι των Γερμανικών Ενόπλων Δυνάμεων Γαλλίας, Βελγίου και Βορείου Αφρικής, για όλα τα στρατιωτικά ζητήματα. Τούτο συνεπήγετο την διάθεση σημαντικών σχηματισμών της Ομάδας Στρατιών Β' (*Heeresgruppe B*), υπό τον Στρατάρχη Erwin Rommel, καθώς επίσης της Ομάδας Τεθωρακισμένων Δύσεως (*Panzergruppe West*) και της Ομάδα Στρατιάς G (*Armeegruppe G*). Περαιτέρω, στην δικαιοδοσία του Αρχιστρατήγου περιέρχονταν η Ομάδα Ναυτικού Δύσεως (*Marine-Gruppe West*) και ο 3ος Αεροπορικός Στόλος (*Luftflotte 3*).

Εις ό,τι αφορά ιδιαιτέρως στο Πολεμικό Ναυτικό, η Ομάδα Ναυτικού Δύσεως, τελούσα υπό την διοίκηση του Ναυάρχου Krancke, έλαβε την εντολή να αναγνωρίσει, να εντοπίσει και να εξουδετερώσει τις εχθρικές ναυτικές μονάδες καθώς επίσης και να αμυνθεί, τόσο με τις μονάδες επιφανείας όσο και με τις παράκτιες δυνάμεις, εναντίον πάσης εχθρικής απόπειρας εισβολής, στον προ των ακτών κείμενο θαλάσσιο χώρο. Το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό είχε αρχίσει ήδη από το 1940 να φράσσει σημαντικούς λιμένες της ατλαντικής ακτής με πυροβολαρχίες του, προκειμένου να παρεμποδίσει ενδεχόμενη ανακατάληψη των λιμένων από τους Βρεταννούς. Αυτές ήσαν οι

απαρχές του μετέπειτα γνωστού ως «Τείχους του Ατλαντικού».

Οι Πυροβολαρχίες Παρακτίου Αμύνης του Ναυτικού (*Küstenverteidigungsbatterien der Marine – ή απλώς Marinebatterien*) υπάγονταν απ' ευθείας στην Διοίκηση του Ναυτικού και μόνον κατά το πνεύμα της Οδηγίας υπ' αριθμόν 40 στον Αρχιστρατήγο Δύσεως. Οφείλει να υπογραμμισθεί, εν προκειμένω, ότι επρόκειτο για τις ποιοτικά καλύτερες Παράκτιες Πυροβολαρχίες που διέθετε η γερμανική πλευρά. Επιπροσθέτως τοποθετήθηκαν και Πυροβολαρχίες του Στρατού Ξηράς (*Heeresküstenbatterien*) για την ενίσχυση της παράκτιας άμυνας έναντι εχθρικής εισβολής. Η παλαιόθεν γνωστή έριδα μεταξύ Όπλων και Υπηρεσιών, περί του ποιος έχει το γενικό πρόσταγμα, διευθετήθηκε κατά την ακόλουθη Σολομώντεια λύση: απ' ης στιγμής το Ναυτικό είχε επωμισθεί την αποστολή να αποσοβήσει εχθρική απόβαση στον θαλάσσιο χώρο προ των ακτών, όλες οι Παράκτιες Πυροβολαρχίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της Βέρμαχτ, υπάγονταν στις διαταγές του Ναυτικού *εφ' όσον και ενόσω* ο στόχος ήταν εχθρικές μονάδες επιφανείας και αποβατικά πλοία. Εάν, όμως, σημειωνόταν απόβαση του εχθρού στην *ξηρά*, τότε το γενικό πρόσταγμα περιίρχετο στον Στρατό-αφ' ης στιγμής δηλαδή στόχος των Πυροβολαρχιών δεν ήσαν, πλέον, ναυτικές αλλά χερσαίες δυνάμεις.

Δυνάμει της υπ' αριθμόν 9 Βασικής Διαταγής του Αρχιστρατήγου Δύσεως, του Ιανουαρίου 1944, δημιουργήθηκαν «Ζώνες Μάχης» (*Kampfzonen*), εκτάσεως 20-30 χιλιομέτρων, σε τμήματα των ακτών που εθεωρούντο ιδιαιτέρως ευάλωτα. Οι διορισθέντες Στρατιωτικοί Διοικητές των εν λόγω Ζωνών Μάχης αποκτούσαν «απεριόριστη δικαιοδοσία» *εφ' όλων* των στρατιωτι-

2 Όρα Wilt, Alan F, *The Atlantic Wall. Hitler's Defenses in the West*, 1941-1944, Iowa 1975, σ. 31.

κών μονάδων εντός του τομέα του έκαστος, σε περίπτωση εισβολής. Η διαταγή αυτή προδήλως απέβλεπε στην υπέρβαση των προβλημάτων δικαιοδοσίας και αρμοδιοτήτων μεταξύ Ναυτικού και Στρατού και στην διασφάλιση ότι θα υπάρξει ενιαία και αποτελεσματική αντίδραση όλων των αμυνομένων τμημάτων σε περίπτωση αποβάσεως.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχε, εν προκειμένω, η ζώνη ευθύνης της 7ης Γερμανικής Στρατιάς (AOK 7), όπου και επρόκειτο, τελικώς, να εκτυλιχθεί η αγγλο-αμερικανική «Επιχείρηση Επικυρίαρχος» (*Operation Overlord*). Περαιτέρω, καθοριζόνταν συγκεκριμένα οχυρά εντός των ποικίλων Ζωνών Μάχης, οι Διοικητές-Φρουράρχοι των οποίων περιβάλλονταν με εκτεταμένες εξουσίες, ούτως ώστε να δύνανται να εκπληρώσουν την ανατεθείσα σε αυτούς αποστολή, η οποία οριζόταν κατά τρόπο σαφή και λακωνικό: να υπερασπισθούν τα οχυρά τους μέχρι ενός (Γραπτή Εντολή της Ανωτάτης Στρατιωτικής Διοικήσεως/*Oberkommando Wehrmacht* προς τον Αρχιστράτηγο Δύσεως/*OB West*, της 5ης Φεβρουαρίου 1944).

Εν τούτοις, οι τριβές δεν εξελίπταν. Οι Διοικητές των Οχυρών ήσαν κατά κανόνα Αξιωματικοί του Στρατού. Καθώς όμως επρόκειτο κυρίως περί λιμένων (όπως π.χ. στην περίπτωση του λιμένος του Χερβούργου στον Βορρά, που συμπεριελήφθη στην Ζώνη της 7ης Στρατιάς), ανέκυψαν εκ νέου διαφωνίες για τις αρμοδιότητες. Την δυσανεξία του Ναυτικού προκάλεσε π.χ. το γεγονός ότι, αίφνης, τα «Bunker» (οχυρωμένες βάσεις και ορμητήρια) των υποβρυχίων, που ευρίσκονταν εντός της περιμέτρου των Οχυρών, υπήχθησαν υπό τις διαταγές Αξιωματικών της Βέρμαχτ. Νέα διαταγή της 2ας Ιουνίου 1944, ήτοι τέσσερις μόλις ημέρες προ της εισβολής, επιχειρούσε να λύσει τον Γόρδιο δεσμό, περιορίζοντας τις -μέχρι πρότινος απόλυτες- εξου-

σίες εκάστου Φρουράρχου-Διοικητού Οχυρού, εν όσω τουλάχιστον το οχυρό του δεν είχε ακόμη προσβληθεί ή απομονωθεί υπό του εχθρού.

Από το φθινόπωρο του 1942, οι υφιστάμενες Πυροβολαρχίες Παρακτίου Αμύνης του Ναυτικού, κατά μήκος των ακτογραμμών της Δυτικής Ευρώπης, άρχισαν να ενισχύονται με Πυροβολαρχίες του Στρατού. Επρόκειτο για εγχείρημα γιγαντιαίων διαστάσεων: Έπρεπε να οχυρωθούν και να καλυφθούν οι ακτές της Βορείου Νορβηγίας στον Ατλαντικό, της Δανίας και της Βορείου Γερμανίας στην Βόρειο Θάλασσα, της Ολλανδίας, του Βελγίου και της Γαλλίας καθ' όλο το μήκος του Ατλαντικού και μέχρι των ισπανικών συνόρων. Προσέτι, έπρεπε να καλυφθεί και η μεσογειακή ακτή της Γαλλίας. Η επιχείρηση έφερε την κωδική ονομασία «Τείχος του Ατλαντικού» (*Atlantik Wall*), αντικαθιστώντας την παλαιότερη «Νέο Δυτικό Τείχος» (*Neuer Westwall*).

Την διαταγή για την ανέγερση του τελευταίου είχε εκδώσει ο Χίτλερ από τα τέλη του 1941. Προέβλεπε αρχικώς την διασπορά δυνάμεων Πεζικού σε οχυρές θέσεις των ακτών, μεταξύ των Πυροβολαρχιών του Ναυτικού και του Στρατού. Στις 13 Αυγούστου 1942 απεφασίσθη η ανέγερση 15.000 οχυρωματικών θέσεων κατά μήκος των γαλλικών, βελγικών και ολλανδικών ακτών εντός ενός έτους. Εξ αυτών 4.000 προορίζονταν να ανεγερθούν στα δέκα (10) στρατηγικώς σπουδαιότερα σημεία, 1.000 θα χρησίμευαν για τα *Pak* (αντιαρματικά) και 10.000 οχυρωματικές θέσεις προβλέπονταν σε μικρότερης σημασίας σημεία και ανά την ελεύθερη ακτή. Συνολικώς, σε οχυρωματικά σημεία κατά μήκος των γαλλικών, βελγικών και ολλανδικών ακτών θα λάμβαναν θέσεις 300.000 Γερμανοί στρατιώτες. Έτσι, περί τα τέλη του 1942 και τις αρχές του 1943 είχε δημιουργηθεί κατά μήκος του Ατλαντικού ένα επιβλητικό σύστημα οχυρών και πυροβολαρχιών με σκοπό

την κάλυψη της ακτογραμμής και του έμπροσθεν αυτής κειμένου θαλασσίου χώρου από εχθρική εισβολή.<sup>3</sup>

Εν τούτοις, εξαιτίας των αναντιρρήτως γιγαντιαίων διαστάσεων του όλου εγχειρήματος, οφειλομένων στο μήκος των ακτών του Ατλαντικού από την Νορβηγία μέχρι τα γαλλοϊσπανικά σύνορα, ήταν πρακτικώς αδύνατον να καλυφθούν εξ ίσου όλα τα τμήματα της ακτής. Κατ' ανάγκην, το κέντρο βάρους ερρίφθη εκεί όπου οι Γερμανοί ιθύνοντες ανέμεναν να εκδηλωθεί η αγγλοαμερικανική απόβαση, δηλαδή στο τμήμα μεταξύ του Οχυρού της Χάβρης, στην εκβολή του Σηκουάνα, και του Καλαί. Αυτό το κομμάτι της ακτής κείται εγγύτερα των Βρετανικών Νήσων, διέθετε δε ιδεώδεις θέσεις τις οποίες, πιθανότατα, θα έσπευδε να εκμεταλλευθεί ο εχθρός κατά την απόβαση. Ιδίως ο Χίτλερ εφένετο απολύτως πεπεισμένος ότι η αγγλοαμερικανική απόβαση θα επραγματοποιείτο στο Καλαί (ορμώμενος συν τοις άλλοις και από την γνωστή αγάπη του για την Στρατιωτική Ιστορία).

Εν τούτοις, το πρόβλημα για την γερμανική πλευρά ήταν ότι διέθετε πολύ λιγότερους άνδρες όσων θα απαιτούνταν για την ευόδωση ενός τέτοιου εγχειρήματος, το οποίο, ούτως ή άλλως, φάνταζε τελείως εξωπραγματικό ακόμη και στα όμματα της Γερμανικής Ανωτάτης Στρατιωτικής Ηγεσίας, όπως αποκαλύπτει και σχετική εκμυστήρευση του Στρατάρχου Rommel μετά το πέρας των πρώτων επιθεωρήσεών του στο Τείχος του Ατλαντικού, περί τα τέλη του 1943. Έτσι, μπορεί μεν οι Πυροβολαρχίες να κάλυπταν ολόκληρο σχεδόν το μήκος εκείνων τουλάχιστον εκ των ακτών που εθεωρούντο επισφαλείς, αλλ' εξακολουθούσαν να λείπουν οι τόσον αναγκαίες Μεραρχίες Πεζικού που θα «γέμιζαν» τον χώρο μεταξύ των πρώτων. Αρκεί να αναλογι-

σθεί κανείς ότι ο τομέας του *OB West* επεκτεινόταν σε 2.600 χιλιόμετρα ακτογραμμών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ένας Λόχος Πεζικού εκαλείτο να υπερασπισθεί 25 χιλιόμετρα ακτής! Καθίσταται αντιληπτό πόσον ισχνή ήταν η επάνδρωση του περιλάλητου Τείχους του Ατλαντικού.

Η προσεκτική ματιά του ιστορικού θα επεσήμαινε, εν προκειμένω, ότι στρατηγικός σκοπός του Τείχους του Ατλαντικού δεν ήταν, στην πραγματικότητα, η άμυνα εναντίον μιας συμμαχικής αποβάσεως, αλλά η αποτροπή της. Όντως, η γερμανική προπαγάνδα είχε επενδύσει πολλά στο μεγαλύτερο σχέδιο. Το Τείχος του Ατλαντικού, με τα επιβλητικά οχυρά και τις διάσπαρτες οχυρωματικές θέσεις, είχε αναχθεί σε μύθο, που αναπαρήγετο από τους επισήμους και ανεπισήμους διαύλους των ψυχολογικών επιχειρήσεων, με σκοπό να καταδείξει στους Αγγλο-Αμερικανούς το μάταιον πάσης διενεργηθησομένης αποβατικής ενεργείας.

Τούτο, βεβαίως, δεν σημαίνει ότι δεν ανελήφθησαν σύντομες προσπάθειες, σε επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο, για την άμυνα εκείνων ιδίως των ζωνών, που εθεωρούντο τα πιθανότερα θέατρα της εισβολής. Το ηθικό της γερμανικής πλευράς αναπτερώθηκε δε αισθητά αφ' ότου ανέλαβε μέρος της ευθύνης αμύνης του Τείχους του Ατλαντικού ο Στρατάρχης Erwin Rommel, η θρυλική «Αλεπού της Ερήμου» (*Wüstenfuchs*). Ο παλαίμαχος διοικητής του *Afrika-Korps* μετετέθη στις 3 Νοεμβρίου 1943 στο Δυτικό Μέτωπο, υπαχθείς στον τομέα ευθύνης του Αρχιστρατήγου Δύσεως. Εντός βραχέως χρονικού διαστήματος περιήλθαν υπό τις διαταγές του όλες οι παράκτιες δυνάμεις της 7ης Στρατιάς (Νορμανδία, Βρετάννη), της 15ης Στρατιάς (Βέλγιο, Β. Γαλλία) και της Ολλανδίας. Στις 16 Φεβρουαρί-

3 Παράβαλε Rolf, Rudi, *Der Atlantikwall. Perlenschnur aus Stahlbeton, Beetsterzwaag* 1983, σ. 32-33.

ου 1944 προσετέθησαν και οι Τεθωρακισμένες Μεραρχίες που στάθμευαν στον τομέα αυτόν. Ο Rommel διενήργησε αλληπαλλήλες επιθεωρήσεις κατά μήκος του Ατλαντικού Τείχους και κινητοποίησε την (πανθομολογούμενη από φίλους και αντιπάλους) δημιουργική διάνοιά του, προκειμένου να δώσει λύση στα αμυντικά προβλήματα του τομέα του.

Οι οχυρωματικές θέσεις και οι οχυρωμένες βάσεις και καταφύγια (Bunker) είχαν ανεγερθεί βάσει σχεδιασμών είτε του Πολεμικού Ναυτικού, είτε της Λουφτβάφφε, είτε της Βέρμαχτ. Τα πρώτα Bunker είχαν ανεγερθεί από το Πολεμικό Ναυτικό. Επρόκειτο για οχυρές θέσεις που κάλυπταν τις Παράκτιες Πυροβολαρχίες του Ναυτικού, οι οποίες είχαν αποστολή την προστασία των σπουδαιότερων λιμένων. Εδώ οφείλει να διευκρινισθεί ότι οι όροι της Συνθήκης των Βερσαλλιών (1919), τους οποίους είχαν υπαγορεύσει οι Νικήτριες Δυνάμεις της Εγκαρδίου Συνεννοήσεως (*Entente Cordiale*) στην ηττηθείσα Γερμανία, απηγόρευαν στην τελευταία την κατοχή ή απόκτηση Βαρέων Όπλων,<sup>4</sup> μεταξύ αυτών και βαρέως πυροβολικού, εξαιρουμένων όμως ορισμένων Μοιρών Βαρέως Πυροβολικού Παρακτίου Αμύνης, τοποθετημένων στις Γερμανικές Νήσους. Αυτή η εξαίρεση έμελλε να αποδειχθεί χρήσιμη για τους Γερμανούς, διότι αυτές ήταν οι πρώτες Πυροβολαρχίες που το Ναυτικό τοποθέτησε κατά μήκος του Τείχους του Ατλαντικού: η Πυροβολαρχία Αμβούργου, με τέσσερα (4) πυροβόλα των 240 χιλιοστών, μετακινήθηκε στο Χερβούργο από το Νόρντερνεϋ, όπως και η Πυροβολαρχία Μπρόμμυ, επίσης με τέσσερα (4) πυροβόλα, των 150 χιλ., που μετακινήθηκε από το Μέμμελ. Οι πρώτες οχυρωματικές θέσεις

του Ναυτικού δεν είχαν ιδιαίτερως ισχυρή θωράκιση (60-100 εκατοστά). Αργότερα ωστόσο, το Ναυτικό ανήγειρε επιβλητικά οχυρά για τις Πυροβολαρχίες Παρακτίου Αμύνης καθώς και για τις Βάσεις Υποβρυχίων, Τορπιλλοβόλων και Τορπιλλακάτων του. Σε σοβαρό μειονέκτημα, όμως, έμελλε να αναδειχθεί η παντελής έλλειψη Αεροπορίας Ναυτικού, και δη Μοιρών Ναυτικής Περιπολίας και Αναγνωρίσεως.

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στην Ζώνη Μάχης ΑΟΚ 7, αυτή περιελάμβανε το Οχυρό του Χερβούργου, στην βόρεια άκρη της χερσονήσου Κοτεντέν, με τις εκεί τοποθετημένες Μοίρες Βαρέως Παρακτίου Πυροβολικού. Ο συνολικός αριθμός των Πυροβολαρχιών Παρακτίου Αμύνης ανήρχετο σε 43. Δέκα (10) εξ αυτών ήταν του Πολεμικού Ναυτικού. Το μικρότερο βεληνεκές διέθετε η Πυροβολαρχία *Beny sâr Mer* με πυροβόλα των 100 χιλ., το μεγαλύτερο η Πυροβολαρχία Χερβούργου με πυροβόλα των 380 χιλ., οι βολές των οποίων μπορούσαν να φθάσουν στα 55,7 χιλιόμετρα.

Οφείλει να υπογραμμισθεί ότι εκ της μελέτης της διατάξεως των Πυροβολαρχιών Παρακτίου Αμύνης συνάγεται ότι σε όλη την περιοχή όπου έλαβε χώρα, τελικώς, η συμμαχική «Επιχείρηση Επικυρίαρχος» δεν υπήρχε παρά μία και μόνη (!) Πυροβολαρχία του Ναυτικού: η Πυροβολαρχία *Longues*, διαθέτουσα 4 πυροβόλα των 152 χιλ. Πράγματι, ακριβώς μπροστά στις συμμαχικές θέσεις αποβάσεως της 6ης Ιουνίου 1944, είχαν παραταχθεί οι κάτωθι αναφερόμενες Πυροβολαρχίες, όλες του Στρατού:

- Πυροβολαρχία *Riva Bella* (6 πυροβόλα των 155 χιλ., βεληνεκές 10 χιλμ.)
- Πυροβολαρχία *Quistreham* (3 πυροβόλα

4 Περί των όρων της Συνθήκης των Βερσαλλιών όρα Kinder, Hermann / Hilgemann, Werner, *dtv-Atlas zur Weltgeschichte*, Deutscher Taschenbuch Verlag, München, 25. Ausgabe, 1991, Band II., σ. 411.



των 105 χιλ., βεληνεκές άνω των 12 χλμ.)

- Πυροβολαρχία Hermanville (4 πυροβόλα των 105 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Beny sūr Mer (4 πυροβόλα των 100 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Mare Fontaine (4 πυροβόλα των 105 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Mont Fleury (4 πυροβόλα των 122 χιλ.)
- Πυροβολαρχία La Ferme Tringale (4 πυροβόλα των 105 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Pierre Solain (4 πυροβόλα των 105 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Vaux sūr Aure (4 πυροβόλα των 105 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Pointe du Hoc (6 πυροβόλα των 155 χιλ.)
- Πυροβολαρχία Maisy (5 πυροβόλα των 155 χιλ.)

Η παράμετρος που τίγεται εδώ έμελλε να αποβεί κρίσιμη: Οι Πυροβολαρχίες της Βέρμαχτ, οι οποίες ενίσχυσαν την παράκτια άμυνα, συναπαρτίσθησαν κατά μέγιστο μέρος από λεία πολέμου, αποδείχθηκαν δε ατελείς ως προς την καταστροφική στόχων σε μακρά απόσταση. Πλην όμως, μπορούσαν να αντιμετωπίσουν πολύ καλύτερα χερσαίες δυνάμεις, αφ' ης στιγμής δηλαδή η αποβατική ενέργεια είχε, κατ' αρχάς, επιτύχει και ο εχθρός είχε πατήσει στην ακτή. Από την άλλη πλευρά, η ισχύς των Πυροβολαρχιών Παρακτίου Αμύνης του Ναυτικού ήταν σαφώς υπέρτερη εκείνων του Στρατού. Το Ναυτικό διέθετε πυροβόλα με μεγαλύτερη ταχύτητα πυρός: τα πυροβόλα των 105 χιλ. με ταχύτητα 15 οβίδων ανά λεπτό, τα οποία μπορούσαν να πλήξουν κινούμενους στόχους στην θαλάσσια επιφάνεια με μεγαλύτερη ακρίβεια. Εξ άλλου, το Ναυτικό είχε μεριμνήσει για την προμήθεια ειδικών οπτικών συσκευών εντοπισμού στόχου, τις οποίες δεν διέθετε ο Στρατός. Σε κάθε περίπτωση, η Παρά-

κτια Άμυνα του Ναυτικού ήταν ικανότερη στην αντιμετώπιση του εχθρικού αποβατικού στόλου και στην απόκρουση της αποβατικής απόπειρας εισβολής, εν όσω οι εισβολείς ευρίσκοντο ακόμη στα πλοία.

Επομένως, υπό το πρίσμα της ιστορικής μελέτης ο (εκ πρώτης όψεως, εντυπωσιακός) αριθμός των 43 Πυροβολαρχιών αποδεικνύεται παραπλανητικός, αφού, όπως κατεδείχθη, στην ζώνη όπου διενεργήθηκε τελικώς η γιγαντιαία συμμαχική απόβαση οι εισβολείς δεν αντιμετώπισαν ει μη μόνον μία (1) Πυροβολαρχία του Ναυτικού. Υπήρξε όντως ευτύχημα για τους Συμμάχους το γεγονός ότι δεν χρειάσθηκε να έλθουν αντιμετώπι με τις ποιοτικά καλύτερες γερμανικές Πυροβολαρχίες Παρακτίου Αμύνης, εκείνες δηλ. που διέθετε το Ναυτικό στην Χάβρη και στο Χερβούργο. Εις πείσμα των εσφαλμένων εκτιμήσεων, ελλιπών πληροφοριών ή και εμμονών της Γερμανικής Ηγεσίας, οι Σύμμαχοι επέλεξαν για την διενέργεια της μεγαλύτερης αποβάσεως στην Ιστορία τις ακτές που έκτοτε ονομάσθηκαν «*Omaha*» και «*Utah*». Είναι ενδεικτικό, επίσης, ότι στον τομέα αποβάσεως του ΧΧΧ. Βρετανικού Σώματος Στρατού και της ΙΙΙ. Καναδικής Μεραρχίας Πεζικού υπήρχε μόνον Πυροβολαρχία Παρακτίου Αμύνης. Αποτελεί, οπωσδήποτε, ειρωνεία της ιστορίας ότι οι Πυροβολαρχίες του Χερβούργου, καύχημα του Γερμανικού Ναυτικού, κατακτήθηκαν όχι από θαλάσσης αλλά από ξηράς, από το 7ο Αμερικανικό Σώμα Στρατού, σε μεταγενέστερο διάστημα και αφού η απόβαση είχε, εν τω μεταξύ, στεφθεί με επιτυχία.

Για την σημασία της απουσίας Αεροπορίας Ναυτικού εγένετο ήδη λόγος. Παρά ταύτα, η *Reichskriegsmarine* κατέβαλε επίπονες όσο και αξιοθαύμαστες προσπάθειες να εκτελέσει την (σπουδαιότατη) αποστολή της ναυτικής περιπολίας και αναγνωρίσεως, με τα 650 περίπου πλοίαρια που διέθετε, αναγκασμένη να επιχειρεί δια-

γενομένης της νυκτός ή υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Παράλληλα, το Ναυτικό είχε επωμισθεί και το έργο του ναρκοποντισμού στον θαλάσσιο χώρο μπροστά από τις ακτές του Ατλαντικού, το οποίο επίσης προσπάθησε να επιτελέσει με τα διατιθέμενα μέσα.

Σοβαρώτατο μειονέκτημα της γερμανικής πλευράς, εξ άλλου, αποτελούσε η ουσιαστική έλλειψη μαχίμων μονάδων επιφανείας, με τις οποίες θα έπρεπε να αντιμετωπισθεί ο συμμαχικός αποβατικός στόλος. Αν ευσταθεί η διαπίστωση ότι το Πολεμικό Ναυτικό υπήρξε το μέγα αδικηθέν εκ των τριών Όπλων (είτε εξ αιτίας της παρομιώδους αδιαφορίας του «ηπειρωτικώς» σκεπτομένου Χίτλερ προς το φαινόμενο της θαλάσσιας ισχύος, είτε συνεπεία της «ψυχώσεως» του επικεφαλής της Πολεμικής Οικονομίας *Goering* με την *Luftwaffe*, είτε, «απλώς» επειδή το Ναυτικό πλήρωσε το τίμημα της ασύλληπτης κατασπαταλήσεως πόρων και μέσων στο περιπετειώδες «*Unternehmen Barbarossa*» από το 1941), τότε πουθενά άλλου ίσως δεν απεικονίζεται εναργέστερα αυτή η μειονεκτική θέση του Ναυτικού εντός της Γερμανικής Στρατηγικής Σχεδιάσεως απ' όσο στην περίπτωση του Τείχους του Ατλαντικού: Η Ομάδα Ναυτικού Δύσεως εστερείτο, κατ' ουσίαν, εκείνων των μαχίμων μονάδων επιφανείας που απαιτούνταν για την καταναυμάχηση του αποβατικού στόλου του αντιπάλου και την αποσόβηση της εισβολής εκεί όπου αυτή δύναται να αποσοβηθεί: στα ύδατα – προτού οι εχθρικές δυνά-

μεις δημιουργήσουν χερσαίο προγεφύρωμα. Οι αριθμοί είναι εύγλωττοι: Για την αντιμετώπιση περίπου 5.000 πλοίων των Συμμάχων το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό παρέθετε μία (1) Μοίρα Τορπιλλοβόλων, με 4 μονάδες μάχης, και 4 Μοίρες Ταχυπλόων Σκαφών, με συνολικό αριθμό 20 περίπου μονάδων. Ο απολογισμός της δράσεως των μονάδων επιφανείας του Ναυτικού κατά την ημέρα της αποβάσεως στον τομέα π.χ. του «Προγεφυρώματος Ξίφος» (*Sword*) ήταν ο ακόλουθος: Τρεις (3) γερμανικές τορπιλλάκατοι έβαλλαν κατά των (απείρως περισσότερων) εχθρικών πλοίων, εκτοξεύοντας συνολικά 18 τορπίλλες.<sup>5</sup>

Εν κατακλείδι, για λόγους ιστορικής δικαιοσύνης οφείλει να σημειωθεί ότι το Γερμανικό Ναυτικό έδωσε την μάχη υπό λίαν αντίξοες συνθήκες και εξ αιτίας της απόλυτης αεροπορικής υπεροχής<sup>6</sup> του αντιπάλου: «Το εχθρικό μονοπώλιο εναέριας ισχύος υφίστατο καθ' όλην την διάρκεια της εισβολής», κατά την διαπίστωση του Ταγματάρχου *Friedrich Hayn*.<sup>7</sup>

Η εσφαλμένη εκτίμηση της καταστάσεως από γερμανικής πλευράς συνεχίσθηκε και μετά την απόβαση στην Νορμανδία. Ακόμη και το απόγευμα της 6ης Ιουνίου η συμμαχική επιχείρηση εθεωρείτο ενέργεια αντιπερισπασμού και όχι η κυρία επιχείρηση των Αγγλο-Αμερικανών, η οποία εξακολούθησε να αναμένεται στο *Pas de Calais* – γεγονός το οποίο είχε ως συνέπεια να παραμένει η 15η Στρατιά στις θέσεις της και να μην αποστέλλονται ενισχύσεις για την εξουδετέρωση των τεσσάρων δημιουργη-

5 Παράβαλε *Hümmelchen, Gerhard, Die deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg, Hamburg / Berlin / Bonn 1996, σ. 168-197.*

6 Για την έννοια της αεροπορικής υπεροχής όρα *Mearsheimer, John J., Η Τραγωδία της Πολιτικής των Μεγάλων Δυνάμεων (The Tragedy of Great Power Politics), Β' ελληνική έκδοση (Ποιότητα), Μετάφραση: Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, Επιστημονική Επιμέλεια: Π. Ήφαιστος - Ηλ. Κουσκουβέλης, Εισαγωγικό Σημείωμα: Κ. Αρβανιτόπουλος, Επιστημονικό Ευρετήριο: Π. Ήφαιστος, Αθήνα 2007, σ. 205-206.*

7 *Hayn, Friedrich, Die Invasion. Von Cotentin bis Falaise, Heidelberg 1954, σ. 29.*

θέντων προγεφυρωμάτων. Μόλις την 12η Ιουνίου κατέστη σαφής στην Γερμανική Ανωτάτη Στρατιωτική Διοίκηση η στρατηγική σημασία της Επιχειρήσεως *Overlord*.

Εν τέλει, η επιχείρηση επέτυχε διότι ο επιτιθέμενος ενήργησε με συντριπτική δύναμη πυρός σε ένα τμήμα των εκτενών ακτογραμμών του Ατλαντικού ευνοϊκό για

την εκδήλωση μιας τέτοιας επιχειρήσεως, και στο οποίο ο αμυνόμενος δεν ανέμενε την εκδήλωσή της – χωρίς, βεβαίως, αυτό να σημαίνει ότι αμφότερα τα στρατόπεδα δεν υποχρεώθηκαν να καταβάλουν βαρύτατο φόρο αίματος.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Ηλίας Ηλιόπουλος γεννήθηκε στην Αθήνα το έτος 1967. Διδάσκει Διπλωματική Ιστορία και Ευρωπαϊκή Πολιτική Ιστορία ως συμβασιούχος Π.Δ. 407/80 στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και συμμετέχει στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Αττικής.

Επίσης είναι ωρομίσθιος καθηγητής στη Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων και στο Κολέγιο IST-STUDIES. Είναι διδάκτωρ της Φιλοσοφικής

Σχολής του Λουδοβικείου – Μαξιμιλιανείου Πανεπιστημίου του Μονάχου και απόφοιτος του Τμήματος Ιστορίας – Αρχαιολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών. Συμμετέχει ενεργά σε διεθνή συνέδρια ως εισηγητής, έχει εκδόσεις μονογραφίες και έχει δημοσιεύσει επιστημονικά άρθρα. Μιλά Γερμανικά, Αγγλικά, Γαλλικά και Ισπανικά.





## **Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΩΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Νομοκανονιστικό πλαίσιο  
Γ΄ Βραβείο μελέτης ΥΙΝ 2007

Μέρος Β΄

**Κελευστής Λ.Σ. Μαρία Γεωργιάδου**

### 3. Νομοθετικό πλαίσιο ρύπανσης θαλάσσιου περιβάλλοντος

#### 3.1 Διεθνές επίπεδο 17, 18, 19 20 21

Υπάρχει ένα μεγάλο τμήμα του διεθνούς δικαίου, παγκοσμίου και τοπικού που ασχολείται ειδικά με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το δίκαιο αυτό υποστηρίζεται από ένα βασικό γενικά αποδεκτό νομικό καθεστώς που καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χωρών σε ότι αφορά τα θαλάσσια ζητήματα στα οποία περιλαμβάνεται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, η ανάπτυξη και διάδοση της θαλάσσιας επιστημονικής και τεχνολογικής ικανότητας.

Συγκεκριμένα τα παραπάνω περιλαμβάνονται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 και βασίζεται στην αντίληψη ότι η θάλασσα είναι ένας εξαντλούμενος φυσικός πόρος και ότι είναι ανάγκη να υπάρχει ορθολογική διαχείριση θαλάσσιων πόρων και χρήσεων.<sup>22</sup> Παράλληλα υπάρχει μία εντυπωσιακή σειρά από διακηρύξεις και άλλες εκ-

θέσεις κοινής πολιτικής και συμφωνημένες στρατηγικής, ή μη υποχρεωτικοί κώδικες συμπεριφοράς, κατευθυντήριες γραμμές και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που έχουν επηρεάσει σημαντικά τις πρακτικές των κρατών.

Η εξέλιξη του διεθνούς δικαίου και της πολιτικής που σχετίζονται ή επιδρούν διαφορετικά στο θαλάσσιο περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους του μπορεί να έχει πολλές όψεις, ήτοι:

- Την ανάπτυξη νέων περιβαλλοντικών συμβάσεων και πράξεων που αφορούν πλήρως ή εν μέρει τη θάλασσα. Παραδείγματα υπάρχουν από το προσχέδιο της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ως προς το καθεστώς της ευθύνης και επανόρθωσης για τη θαλάσσια μεταφορά επιβλαβών ουσιών, έως τις σύγχρονες προσπάθειες για την εξασφάλιση των απαραίτητων θαλάσσιων δεδομένων στις μελλοντικές συμβάσεις για τη διατήρηση της βιοποικιλίας και προστασίας του παγκόσμιου κλίματος και την επέκταση και εναρμόνιση των διεθνών καθεστώτων

17 Βλ. Φυτιάνου Κ.: η ρύπανση των θαλασσών ((1996), σελ. 297 - 302

18 Βλ. Γιώργος Ασωνίτης (1995), Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

19 Βλ. Σαμιώτης Γ. – Τσάλτας Γρ.: Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος (1990), σελ. 115 και επόμενες

20 Οι Διεθνείς Οργανισμοί που ασχολούνται με τη ρύπανση στη θάλασσα είναι οι ακόλουθοι:

- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) με έδρα το Λονδίνο
- Ευρωπαϊκή Ένωση με έδρα τις Βρυξέλλες
- Πρόγραμμα για το Περιβάλλον των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) με έδρα το Ναϊρόμπι της Κένυας.
- Κέντρο Καταπολέμησης Ρύπανσης της Μεσογείου ( REMPEC) με έδρα τη Μάλτα
- Μνημόνιο Συνεργασίας για την Επιθεώρηση των Πλοίων στα λιμάνια (Paris MOU) με έδρα τη Χάγη.
- Επιτροπή Διαχείρισης της Ρύπανσης της Θάλασσας (MCMP) που συνεδριάζει στις Βρυξέλλες
- Οργανισμός Διαχείρισης Κεφαλαίων (FUND 71/92) με έδρα το Λονδίνο

21 Βλ. Μαλέρμπα Μ.: Δίκαιο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (2003), Τόμος Α1 49-304 και Τόμος Β1 του ιδίου 340-836.

22 Βλ. ν 2321/1995 (ΦΕΚ 136 Αα) «Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας» και συγκεκριμένα τα άρθρα 192 και επόμενα

που σχετίζονται με τα τοξικά χημικά και τα επιβλαβή απόβλητα.

- Την περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των νομοθετικών ρυθμίσεων. Σχετικά είναι τα παραδείγματα που αναφέρονται στο χαρακτηρισμό «ιδιαίτερα ευαίσθητων περιοχών».
- Την επέκταση του αριθμού των θαλασσίων περιοχών που καλύπτονται από διεθνείς συμφωνίες όπως η Μαύρη Θάλασσα και ο Βόρειος Ειρηνικός.
- Την εισαγωγή και ανάπτυξη και πρακτική εφαρμογή ιδεών για την περιβαλλοντική προστασία όπως η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».
- Τη διεύρυνση της περιφερειακής δημιουργίας θαλάσσιας πολιτικής μέσω στενότερης συνεργασίας σε τομείς που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον, τη διατήρηση και διαχείριση των τόπων αλιείας κ.λπ.
- Το σχεδιασμό νέων νομικών και επιστημονικών σχέσεων μεταξύ της ανάπτυξης και διαχείρισης των τόπων αλιείας και της περιβαλλοντικής προστασίας. Βασικό στόχο συνιστά η επέκταση του καθεστώτος για το χαρακτηρισμό ειδικά προστατευόμενων θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών.
- Την προοδευτική ανάπτυξη και κωδικοποίηση των γενικών εννοιών του διεθνούς δικαίου, όπως π.χ. διαδικασίες διακανονισμού των διαφορών και μηχανισμούς για αποφυγή διαμάχης

Περισσότερες από 70 Συμβάσεις στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και πρωτόκολλα σχετίζονται άμεσα με την προστασία και διατήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Πολλές είναι περιφερειακές συμφωνίες αλλά δεν καλύπτεται κάθε περιοχή ενώ πολλές από τις συμβάσεις αναφέρονται στη ναυσιπλοΐα λαμβάνοντας υπόψη το διεθνή χαρακτήρα της.



## Γενικές Συμβάσεις

### Παγκόσμιες

- Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας<sup>23</sup>

### Περιφερειακές

- Οι Συμβάσεις της UNEP για τις περιφερειακές θάλασσες παρέχουν τη νομική πλευρά των Περιφερειακών Σχεδίων δράσης για τη θάλασσα. Καλύπτουν τη Μεσόγειο, την περιοχή του Κουβέιτ, την ευρύτερη Καραϊβική, τη δυτική και Κεντρική Αφρική, την Ερυθρά θάλασσα και τον κόλπο του Άντεν, το Νότιο και Νοτιοανατολικό Ειρηνικό.
- Η Σύμβαση του Ελσίνκι (Βαλτική θάλασσα) ασχολείται με όλες τις πηγές της θάλασσας ρύπανσης. Η Επιτροπή της έχει στενές σχέσεις με άλλα ευρωπαϊκά περιφερειακά σώματα και με τον ΙΜΟ.
- Το πρωτόκολλο του 1991 για την Περιβαλλοντική Προστασία στη Συνθήκη της Ανταρκτικής συγκεντρώνει και ενισχύει τις μετρήσεις που έγιναν αποδεκτές στο πλαίσιο της Συνθήκης αυτής και τις επεκτείνει σε όλες τις δραστηριότητες στην Ανταρκτική.
- Αποφάσεις και συστάσεις που ελήφθησαν από διάφορες μόνιμες αντιπροσωπεύει έχουν επίσης σημαντική σημασία όπως από την Ε.Ε., την ΟΕCD, η ASEAN κ.λπ.

23 Βλ. παραπομπές 17 και 19

## Συμβάσεις σε ειδικά θέματα –ρύπανση από πλοία<sup>24</sup>

### Παγκόσμιες

- Η Σύμβαση Marpol (73/78) η οποία αποτελείται από έξι παραρτήματα καλύπτει όλες τις πτυχές περιλαμβάνοντας ανταπόκριση σε έκτακτες ανάγκες.
- Το καθεστώς της αστικής ευθύνης έχει θεμελιωθεί για καταστροφές από ρύπανση πετρελαίου
- Η Σύμβαση της Basel σχετικά με τη διασυνοριακή μετακίνηση επιβλαβών αποβλήτων καλύπτει επίσης τη θαλάσσια μεταφορά και απόθεση.

### Περιφερειακές συμβάσεις

Οι συμφωνίες στην επείγουσα ανταπόκριση στα περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο είναι οι πιο πολυάριθμες. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται οι δύο Συμφωνίες της Βόννης, της UNEP σχετικά με τις περιφερειακές θάλασσες. Επίσης το Υπόμνημα των Παρισίων

για τον έλεγχο των λιμανιών (Ευρώπη) παίζει σημαντικό ρόλο στην εξασφάλιση εναρμόνισης με τις Συμβάσεις Marpol και IMO.

Η Σύμβαση Bamaco αναφέρεται στη διασυνοριακή μεταφορά των αποβλήτων.

### Απόρριψη αποβλήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον

Η Σύμβαση Απόρριψης του Λονδίνου (LDC) απαγορεύει ή περιορίζει την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα και την αποτέφρωση. Το ρυθμιστικό της σύστημα εξελίχθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίσει σημαντικά την επιτρεπτή απόρριψη και να υποστηρίξει και ενθαρρύνει την ορθολογική μείωση των αποβλήτων και τις πολιτικές διαχείρισης.

Τα πρωτόκολλα UNEP για τη Μεσόγειο και το Νότιο Ειρηνικό συμπληρώνουν τις σχετικές Περιφερειακές Συμβάσεις.

Η Σύμβαση του Όσλο (Βόρειος – Ανατολικός Ατλαντικός) καθιέρωσε την Επιτροπή του Όσλο η οποία συνεργάζεται στενά με

24 Από την Ελλάδα έχουν κυρωθεί οι παρακάτω Διεθνείς Συμβάσεις:

- MARPOL 73/78 με το ν 1269/82, η οποία περιέχει έξι παραρτήματα που περιέχουν κανονισμούς για την αποφυγή ρύπανσης από πετρελαιοειδή, από επιβλαβείς χημικές ουσίες χύμα, από τα λύματα των πλοίων, από απορρίμματα των πλοίων, για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή, του αέρα από πλοία
- Αστική Ευθύνη του Πλοιοκτήτη 1969 και 1992 με το ν 314/76 που προβλέπει τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιστατικά ρύπανσης της θάλασσας από εμμένοντα πετρελαιοειδή για Δ/Ξ άνω των 2000 τόνων μεταφορικής ικανότητας
- Κεφάλαιο του 1971 και 1992 με το ν 1638/86 που σκοπό έχει την ικανοποίηση θυμάτων ρύπανσης της θάλασσας από εμμένοντα πετρελαιοειδή που μεταφέρονται ως φορτίο σε πλοία άνω των 2000 τόνων μεταφορικής ικανότητας. Λειτουργεί ως συμπλήρωμα της CLC69-92.
- Δ.Σ. Βαρκελώνης 1976 με το ν 855/76 που σκοπό έχει την προστασία της Μεσογείου από ρύπανση από χερσαίες πηγές, έξι πρωτόκολλα εκ των οποίων η Ελλάδα έχει κυρώσει τα τέσσερα.
- Ocean Dumping 1972 με το ν 1147/81 η οποία καθορίζει τα μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από απορρίψεις καταλοίπων και άλλων υλών οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία, να βλάψουν τους βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, να προκαλέσουν βλάβη στη φυσική ομορφιά ή να παρεμποδίσουν άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας.
- OPRC 1990 με το ν. 2252/94 και συμπληρώθηκε με το ν 3100/03 (HNS – OPRC του 2000) και αναφέρεται στην ετοιμότητα για συνεργασία προς αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο με την οποία καλούνται όλα τα μέρη να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και του παραρτήματος της για την αντιμετώπιση περιστατικού ρύπανσης από πετρέλαιο



την Επιτροπή του Παρισίου (χερσαίες πηγές) και δίνει αναφορά στις συναντήσεις στα πλαίσια της LDC.

### **Ρύπανση από μη παράκτιες βιομηχανίες**

#### *Παγκόσμια*

Δεν υπάρχει καμία πράξη εκτός από τις διατάξεις της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας.

### **Χερσαίες πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης**

Επίσης δεν υπάρχει καμία διάταξη πέρα από τις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και τις κατευθυντήριες γραμμές της UNEP του Μόντρεαλ τα πρωτόκολλα της οποίας καλύπτουν τη Μεσόγειο και το Ν.Α Ειρηνικό.

### **Θαλάσσια επιστημονική έρευνα**

Η Σύμβαση του Οργανισμού Θαλάσσιας Επιστήμης για το Βόρειο Ειρηνικό ( PICED) καθιέρωσε ένα νέο οργανισμό για συνεργασία, περικλείοντας την αλιεία και τη θαλάσσια περιβαλλοντική έρευνα.

## **3.2 Περιβαλλοντική Πολιτική της Ε.Ε.** 25, 26, 27, 28, 29,30

### *3.2.1.- Η αρχή της Επικουρικότητας*

Κανένα άλλο άρθρο δεν προκάλεσε τόσο μεγάλες συζητήσεις όσο το άρθρο 5 της Συνθ ΕΚ. Το πρόβλημα που εκλήθη να λύσει η Κοινότητα με την εν λόγω Αρχή είναι «ποιος» και «ποιοι» είναι αρμόδιοι, δηλαδή έπρεπε να αποσαφηνισθεί πότε είναι αρμόδια για ενέργεια η Κοινότητα και πότε το Κ-Μ.

Με την αρχή της επικουρικότητας φαίνεται πως ικανοποιήθηκαν όλοι. Και όσοι φοβόντουσαν τον «επεκτατισμό» των Βρυξελλών γιατί με τη διατύπωσή της έμπαινε φρένο στην επέκταση του κοινοτικού φαινόμενου, αλλά και οι ένθερμοι υποστηρικτές της Ε.Ε. πίστεψαν ότι εδίνετο η ευκαιρία για λήψη αποφάσεων κοντά στον πολίτη.

Η αρχή καθιερώνει ένα είδος τεκμηρίου υπέρ της κατώτερης βαθμίδας με την αιτιολογία ότι όταν η Απόφαση λαμβάνεται όσο το δυνατόν πιο κοντά στον ενδιαφερόμενο έχει περισσότερες πιθανότητες να επιτύχει.

25 Βλ. οδηγία 89/370 και .Καν. 3254/91

26 Σημειώνεται ότι στη Συνθήκη για τη θέσπιση Συντάγματος της Ευρώπης τα θέματα τα σχετικά με το περιβάλλον αναφέρονται στο ΤΜΗΜΑ 5, Άρθρο III – 233 σελ. 26, 2005 Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

27 Βλ. Μούση Ν.: Ευρωπαϊκή ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική (2001), σελ. 336-368 και 483-494

28 Βλ. Τσάλτα Γρ.- Γρηγορίου Π.: Κοινοτικές στρατηγικές για το περιβάλλον (1994), σελ. 17 και επόμενες

29 Βλ. Παπαγιάννης Δονάτος: Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο (1999), σελ 527 - 532

30 Βλ. «Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας», Βρυξέλλες, 6 Οκτώβρη 1997, σελ. 16

Συνθήκη Ευρωπαϊκής Κοινότητας

#### Άρθρο 5

«Η Κοινότητα δρα μέσα στα όρια των αρμοδιοτήτων που της αναθέτει και των στόχων που της ορίζει η παρούσα Συνθήκη.

Στους τομείς που δεν υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα, η Κοινότητα δρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, μόνο εάν και στο βαθμό που οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο.

Η δράση της Κοινότητας δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της παρούσας Συνθήκης».



Με το άρθρο 5 εξαιρούνται από την αρχή της επικουρικότητας οι τομείς που υπάγονται αποκλειστικά στην αρμοδιότητα της Κοινότητας. Επειδή είχε υπάρξει πρόβλημα ως προς τη διάκριση μεταξύ αποκλειστικών και συντρεχουσών αρμοδιοτήτων στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου, το Δ.Ε.Κ. απεφάνθη με νομολογία ότι, αν η συγκεκριμένη αρμοδιότητα ασκηθεί από την Κοινότητα, τα Κ-Μ χάνουν την δυνατότητα παρέμβασης στο συγκεκριμένο θέμα και η αρμοδιότητα καθίσταται αποκλειστική «θεωρία του καταληφθέντος χώρου».

Η Επιτροπή δεσμεύτηκε να αιτιολογεί τις προτάσεις που υποβάλει προς ψήφιση ως προς την ύπαρξη των προϋποθέσεων που απαιτεί η αρχή της επικουρικότητας. Για την εφαρμογή της πρέπει να ικανοποιούνται οι εξής προϋποθέσεις:

#### 1ο στάδιο

Ερευνάται, αν η φύση της σχεδιαζόμενης δράσης ανάγεται στις συντρέχουσες Κοινοτικές Αρμοδιότητες

#### 2ο στάδιο

Για να επιληφθεί η Κοινότητα, πρέπει να έχει προηγηθεί ενδελεχής έρευνα με κύριο αντικείμενο, αν οι στόχοι της δράσης είναι αδύνατον να επιτευχθούν από τα Κ-Μ και

#### 3ο στάδιο

Κατά πόσο η προβλεπόμενη δράση μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο.

Η περιγραφόμενη αρχή υπόκειται σε δικαστικό έλεγχο παρόλο, που αυτός είναι αρκετά δύσκολος.

Με την Συνθήκη του Άμστερνταμ υπογράφηκε πρωτόκολλο που διευκόλυνε τη φύση και την έκταση της κοινοτικής δράσης. Συγκεκριμένα τα κοινοτικά μέτρα θα πρέπει να αφήνουν περιθώρια δράσης στα Κ-Μ ή και να προσφέρουν εναλλακτικούς τρόπους για την επίτευξη των στόχων και των μέτρων.

Σε περίπτωση δε που υπάρχει ανυπέρβλητη εθνική συνταγματική δυσχέρεια για την εφαρμογή του κοινοτικού μέτρου δε θα πρέπει να γίνεται προσφυγή στην αρχή της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου αλλά λόγω της εθνικής δυσκολίας το κοινοτικό μέτρο δεν θα πρέπει να λαμβάνεται.

#### 3.2.2.- Κοινοτική περιβαλλοντική πολιτική

Η πολιτική της Ε.Ε. αποσκοπεί στον σχηματισμό μιας κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής η οποία κινείται στην επίτευξη των εξής στόχων:

- α.-τη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος
- β.-την προστασία της υγείας του ανθρώπου
- γ.-τη συνετή και ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων
- δ.-την προώθηση σε διεθνές επίπεδο μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Η προαναφερόμενη πολιτική της Κοινότητας εξετάζεται σε συνδυασμό με τα κυριότερα περιβαλλοντικά προβλήματα που υπάρχουν στην εποχή μας και τα οποία είναι:

- Αλλαγή του κλίματος, ξηρασία, άνοδος της στάθμης των θαλασσών «φαινόμενο του θερμοκηπίου»
- καταστροφή του στρώματος όζοντος στη στρατόσφαιρα με αποτέλεσμα αύξηση της ακτινοβολίας που προσβάλλει τη γη.

Η πολιτική που αναπτύσσει η Ε.Ε. για την αντιμετώπιση της μόλυνσης του περιβάλλοντος δεν είναι μονοδιάστατη δηλαδή μόνο ενδοκοινοτική, αλλά και διεθνής καθότι η Ε.Ε. έρχεται σε επαφή με αναπτυσσόμενες χώρες προκειμένου:

- να ελεγχθεί η δημογραφική έξαρση η οποία οδηγεί σε αρνητική στάση του ανθρώπου απέναντι στο περιβάλλον (μείωση δασικών εκτάσεων λόγω αύξησης των αναγκών για καλλιέργεια της γης, αύξηση βιομηχανικής παραγωγής για κάλυψη συνεχώς αυξανόμενων αναγκών κ.λπ.)
- λήψη ενδεικνυόμενων μέτρων για προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και διατήρηση της φυσικής ισορροπίας
- διαμόρφωση της συντετού πλαισίου ανάπτυξης βάσει του οποίου θα περιορίζεται η λογική ότι η φτώχεια καταστρέφει την φύση.

Η Ε.Ε. με την πολιτική της αποβλέπει σε ένα υψηλό επίπεδο προστασίας λαμβάνοντας βέβαια υπόψη και τις ιδιομορφίες που υπάρχουν στα διάφορα Κ-Μ. Αυτό βέβαια συνιστά και ένα σημείο αδυναμίας της Ε.Ε. καθώς τα Κ-Μ δεν αντιμετωπίζουν ενιαία τα προβλήματα του περιβάλλοντος κάτι το οποίο ασφαλώς και είναι φυσικό γιατί έχουν διαφορετικά συμφέροντα, ιδεολογίες και κουλτούρα.

Για να αντιμετωπισθεί όσο ήταν αυτό δυνατόν, τα Κ-Μ συμφώνησαν ότι όταν η Ε.Ε. παράγει πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος θα λαμβάνει υπόψη:

- τα διαθέσιμα επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα
  - τις συνθήκες του περιβάλλοντος στις διάφορες περιοχές της κοινότητας
  - τα πλεονεκτήματα και τις επιβαρύνσεις που μπορούν να προκύψουν από τη δράση ή την απουσία δράσης.
  - την ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Κοινότητας
- Βάσει των ανωτέρω θεσπίστηκαν αρχές



που διέπουν την κοινωνική πολιτική της Ε.Ε. όπως:

- αρχή της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης
- αρχή της επανόρθωσης των καταστροφών του περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή
- η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»
- η αρχή κατά την οποία οι ανάγκες της προστασίας του περιβάλλοντος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον καθορισμό και την εφαρμογή των άλλων πολιτικών της Κοινότητας.

Το Συμβούλιο αποφασίζει για την δράση εν γένει της Ε.Ε. βάσει του άρθρου 251 της Συνθήκης (συναπόφαση), ενώ κατά παρέκκλιση της διαδικασίας αποφασίζει ομόφωνα όταν θεσπίζει :

- διατάξεις κυρίως φορολογικού χαρακτήρα
- μέτρα που αφορούν χωροταξία, της γης κ.λπ.
- μέτρα που επηρεάζουν αισθητά την επιλογή του κράτους μέλους μεταξύ διαφορετικών πηγών ενέργειας και τη διάρθρωση του ενεργειακού του εφοδιασμού.

Τα Κ-Μ πάντως μπορούν να διατηρούν την εθνική τους νομοθεσία, εφόσον θεσπίζουν αυστηρότερες προδιαγραφές κοινοποιώντας τα σχετικά μέτρα στην Επιτροπή.

Σημαντικό ρόλο στην πολιτική της Ε.Ε. διαδραματίζει η αρχή της επικουρικότητας (άρθρο 5) της Συνθ Ε.Ε..

### 3.2.3. Στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον<sup>31, 32, 33, 34</sup>

Η Επιτροπή προτείνει ένα πλαίσιο και κοινούς στόχους για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των κοινών αυτών στόχων, τα κράτη μέλη πρέπει να προβούν σε αξιολόγηση των αναγκών στις θαλάσσιες ζώνες που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Στη συνέχεια θα πρέπει να εκπονήσουν και να θέσουν σε εφαρμογή διαχειριστικά σχέδια για κάθε περιοχή και να μεριμνήσουν κατόπιν για τη συνέχεια που θα δοθεί.

Η υπόψη στρατηγική προσδιορίζει κοινούς στόχους επί τη βάσει των οποίων τα κράτη μέλη οφείλουν να χαράξουν, σε ό,τι αφορά ταυτοποιημένες θαλάσσιες περιοχές, και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και με τρίτες χώρες που έχουν χωρικά ύδατα στις περιοχές αυτές, τις δικές τους στρατηγικές, ώστε να επιτευχθεί μια ικανοποιητική οικολογική κατάσταση στα θαλάσσια ύδατα της δικαιοδοσίας τους.

Η στρατηγική αυτή ανταποκρίνεται σε διττό στόχο· αφενός προστασία και απο-

κατάσταση των ευρωπαϊκών θαλασσών και αφετέρου οικολογική βιωσιμότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον από σήμερα μέχρι το 2021.

Τα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα υποδιαιρούνται σε τρεις περιοχές (με ενδεχόμενες επιμέρους περιοχές): Βαλτική θάλασσα, Βορειοανατολικός ατλαντικός και Μεσόγειος θάλασσα. Σε καθεμιά απ' αυτές, και ενδεχομένως στις επιμέρους περιοχές, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη οφείλουν να συντονίζουν τη δράση τους αφενός μεταξύ τους και αφετέρου με τρίτες ενδιαφερόμενες χώρες. Προς τούτο, μπορούν να αξιοποιούν την πείρα και την αποτελεσματικότητα περιφερειακών οργανισμών που ήδη υπάρχουν.

#### Οι στρατηγικές για το θαλάσσιο περιβάλλον σε περιφερειακό επίπεδο

Τα κράτη μέλη οφείλουν κατά πρώτον να αξιολογούν την οικολογική κατάσταση των υδάτων τους και τον αντίκτυπο των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων. Η αξιολόγηση αυτή περιλαμβάνει:

31 Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο / 24 Οκτωβρίου 2005 «Θεματική στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» [COM(2005) 504 - δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

32 Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί θεσπίσεως πλαισίου για κοινοτική δράση στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία «Στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον»).

33 Βλ. COM(2005) 505.

34 Βλ. (α) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο / 2 Οκτωβρίου 2002 «Προς μια στρατηγική για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» [COM(2002) 539 τελικό], (β) Απόφαση 98/249/ΕΚ του Συμβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 1997 σχετικά με τη σύναψη εξ ονόματος της Κοινότητας της σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού ατλαντικού (σύμβαση του Παρισιού) [Επίσημη εφημερίδα L 104, 03.04.1998], (γ) Απόφαση 94/157/ΕΚ του Συμβουλίου της 21ης Φεβρουαρίου 1994 σχετικά με τη σύναψη εξ ονόματος της Κοινότητας της σύμβασης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής της Βαλτικής θάλασσας (αναθεωρημένη σύμβαση του Ελσίνκι, 1992) [Επίσημη εφημερίδα L 73, 16.03.1994], (δ) Απόφαση 77/585/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1977 περί συνάψεως συμβάσεως για την προστασία της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση, καθώς και του πρωτοκόλλου σχετικά με την πρόληψη της ρυπάνσεως της Μεσογείου θαλάσσης από τις βυθίσεις αποβλήτων που πραγματοποιούν τα πλοία και τα αεροσκάφη [Επίσημη εφημερίδα L 240, 19.09.1977].

- ανάλυση των θεμελιωδών χαρακτηριστικών των υδάτων (φυσικά και χημικά χαρακτηριστικά, τύποι ενδαιτημάτων, ζωικοί και φυτικοί πληθυσμοί, κλπ.)·
- ανάλυση των επιπτώσεων και των κύριων πιέσεων που δέχονται τα ύδατα, εξαιτίας κυρίως ανθρωπογενών δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά των υδάτων (μόλυνση από τοξικά προϊόντα, ευτροφισμός, ασφυξία ή έμφραξη των ενδαιτημάτων εξαιτίας κατασκευών, εισαγωγή μη ενδημικών ειδών, ζημιές που προκαλούνται από τις άγκυρες των πλοίων, κλπ·
- οικονομική και κοινωνική ανάλυση της χρησιμοποίησης των υδάτων, καθώς και ανάλυση του κόστους της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η πρώτη αυτή αξιολόγηση θα δώσει τη δυνατότητα να διευρυνθούν οι γνώσεις που διαθέτουμε για τα ευρωπαϊκά ύδατα, με τη βοήθεια εργαλείων που χρησιμοποιούνται ήδη στο πλαίσιο άλλων πολιτικών, όπως GMES (Global monitoring for environment and security) και INSPIRE (INfrastructure for SPecial InfoRmation in Europe).

Τα κράτη οφείλουν εν συνεχεία να προσδιορίζουν την «ικανοποιητική οικολογική κατάσταση» των υδάτων που βρίσκονται στη δικαιοδοσία τους, βάσει κριτηρίων που θα καθορίσει η Επιτροπή καθώς και βάσει των αποτελεσμάτων αξιολογήσεων των υδάτων που τα ίδια πραγματοποιούν.

Με βάση την αξιολόγηση των υδάτων, τα κράτη θέτουν στόχους και δείκτες με στόχο την επίτευξη της ικανοποιητικής οικολογικής κατάστασης. Οι στόχοι αυτοί πρέπει κυρίως να είναι μετρήσιμοι, συνεκτικοί στο πλαίσιο μιας και της αυτής θαλάσσιας περιοχής και να συνδυάζονται με μια προθεσμία υλοποίησης.

Τα κράτη εκπονούν ένα πρόγραμμα συγκεκριμένων μέτρων για την υλοποίηση των στόχων. Κατά την εκπόνηση των μέτρων πρέπει να συνεκτιμώνται οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις αυτών. Τα κράτη



οφείλουν να προσδιορίζουν με ακρίβεια τους λόγους, οι οποίοι παρεμποδίζουν την υλοποίηση κάποιων από τα μέτρα (δράση ή αδράνεια άλλου κράτους, ανωτέρα βία, κλπ.). Της εφαρμογής των μέτρων προηγούνται μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αναλύσεις κόστους/οφέλους.

Τα κράτη οφείλουν επίσης να εκπονούν συντονισμένα προγράμματα παρακολούθησης, για την τακτική αξιολόγηση της κατάστασης των υδάτων που βρίσκονται στη δικαιοδοσία τους και της υλοποίησης των στόχων, που τα ίδια έχουν θέσει.

Οι στρατηγικές επανεξετάζονται κάθε έξι χρόνια, ενώ συντάσσονται ενδιάμεσες εκθέσεις ανά τριετία.

### Ένα κοινό πλαίσιο συνεργασίας

Η Επιτροπή εγγυάται τη συνεκτικότητα των δράσεων των κρατών μελών, τα οποία οφείλουν να της υποβάλλουν τα δεδομένα τα σχετικά με τις στρατηγικές τους σε κάθε στάδιο της χάραξης των τελευταίων, καθώς και τα πλήρη προγράμματα μέτρων. Τα δεδομένα αυτά ελέγχονται και στη συνέχεια εγκρίνονται από την Επιτροπή, η οποία και εξασφαλίζει έτσι την τήρηση της στρατηγικής και τη συνάφεια των προβλεπόμενων μέτρων.

Κράτη που μοιράζονται μια θαλάσσια περιοχή είναι υποχρεωμένα να συντονίζουν τη δράση τους. Προς τούτο, η στρατηγική συνιστά να χρησιμοποιούνται οι μηχανισμοί συνεργασίας που έχουν συγκροτηθεί από τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις. Οι διεθνείς

οργανισμοί, που έχουν προκύψει από τις συμβάσεις αυτές, παρέχουν τις επιστημονικές και τεχνικές τους γνώσεις και επιτρέπουν επέκταση της συνεργασίας σε τρίτες χώρες οι οποίες συμμετέχουν σ' αυτούς.

Η κοινοτική προσέγγιση της στρατηγικής εγγυάται επίσης τη συνάφεια μεταξύ τομέων και με τις άλλες ευρωπαϊκές πολιτικές, όπως είναι η κοινή αλιευτική πολιτική και η μελλοντική ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.

Η επιλογή ενός κοινού πλαισίου περιφερειακής συνεργασίας στο οποίο να βασίζεται η στρατηγική κρίθηκε αποτελεσματικότερη από την ενίσχυση απλώς και μόνο των ισχυόντων τομεακών μέτρων ή από ενδεχόμενες αυτοδεσμεύσεις. Πράγματι, τα τομεακά μέτρα μπορεί να είναι αλληλοσυγκρουόμενα, ενώ οι αυτοδεσμευτικές συμφωνίες δεν εγγυώνται την τήρηση μιας υψηλού επιπέδου προστασίας εκ μέρους όλων των κρατών.

### **Οι προσβολές κατά του θαλάσσιου περιβάλλοντος**

Το θαλάσσιο περιβάλλον υποβαθμίζεται σε δύο επίπεδα:

- σε επίπεδο ζωικών και φυτικών πληθυσμών, εξαιτίας π.χ. μολύνσεων, ευτροφισμού, απόληψης υλικών σε μεγάλη κλίμακα, εισαγωγής παθογόνων οργανισμών ή μη ενδημικών ειδών, κλπ., διεργασίες που συνεπάγονται απώλεια βιοποικιλότητας·
- σε επίπεδο των θέσεων όπου αναπτύσσονται οι πληθυσμοί αυτοί, εξαιτίας κυρίως κατασκευών, απόρριψης υλικών, τεχνικής διάβρωσης του εδάφους (αγκυροβόλημα ή ναυσιπλοΐα), κλπ., δραστηριότητες που διαταράσσουν ή καταστρέφουν τα θαλάσσια ενδιαίτηματα.

Οι προσβολές έχουν ως κύριες πηγές τις κλιματικές αλλαγές, τη ρύπανση (απόβλητα, επικίνδυνες ουσίες προερχόμενες από χερσαίες πηγές, απορρίψεις υδρογονανθράκων μετά από ατυχήματα, ναυσιπλοΐα,

εκμετάλλευση ορυκτών πόρων, κλπ.), την υπερεκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων από την εμπορική αλιεία, την εισαγωγή μη ενδημικών ειδών, τον ευτροφισμό.

Πέρα από την οικολογική πτυχή του προβλήματος, οι προσβολές του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχουν αρνητικές επιπτώσεις και στις οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται απ' αυτό και υπονομεύουν τις δυνατότητες παραγωγής πλούτου και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης στους ωκεανούς και τις θάλασσες, στους τομείς κυρίως της αλιείας και του τουρισμού.

### **Πλαίσιο**

Το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί ένα πολύτιμο κεφάλαιο. Οι θάλασσες και οι ωκεανοί αντιπροσωπεύουν το 99% του διαθέσιμου ζωτικού χώρου στον πλανήτη μας, καλύπτουν το 71% της επιφάνειας της γης και περιέχουν το 90% της βιόσφαιρας· περικλείουν συνεπώς μεγαλύτερη βιοποικιλότητα συγκριτικά με τα χερσαία οικοσυστήματα και τα γλυκά νερά. Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ένα στοιχείο απαραίτητο για τη ζωή στη γη (και μάλιστα ως κύρια πηγή του οξυγόνου) και ο ρόλος του στη διαμόρφωση του κλίματος είναι καθοριστικός. Είναι επίσης σημαντικός παράγοντας οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας και ποιότητας ζωής.

Η στρατηγική για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι μία από τις επτά θεματικές στρατηγικές που προβλέπονται στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον που εγκρίθηκε το 2002. Είναι η δεύτερη μεταξύ αυτών που εγκρίνεται επίσημα από την Επιτροπή.

### **3.3 Εθνική νομοθεσία**

Οι εθνικές διατάξεις αποτελούνται:

A.- από τον Κωδικοποιημένο Νόμο 743/77 (π.δ. 55/98) που συνιστά το βασικό νομοθέτημα για την προστασία του εθνικού θαλάσσιου χώρου και των ακτών καθώς σε αυτόν περιλαμβάνονται ποινι-

κές και διοικητικές κυρώσεις ως και βασικοί ορισμοί.

Β.- από τα Π.Δ. και τις Υ.Α. που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διαφόρων άρθρων του παραπάνω νόμου για να υλοποιηθούν και ενεργοποιηθούν όσα περιλαμβάνονται σε αυτόν και που είναι:

- οι προϋποθέσεις οργάνωσης των υπηρεσιών, Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων
- ο καθορισμός τεχνικών όρων, προδιαγραφών και λεπτομερειών συμμόρφωσης<sup>35</sup>

Γ.- από ορισμένες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/73 ΦΕΚ 261 Α')<sup>36</sup> όπου ενδεικτικά αναφέρονται το άρθρο 46 με το οποίο καθιερώνεται το βιβλίο πετρελαίου ως ναυτικό έγγραφο ενώ αρκετές διατάξεις του που προβλέπουν ποινικές και διοικητικές κυρώσεις ήτοι π.χ. το άρθρο 157 και 235 έχουν καταργηθεί από τις διατάξεις του Κωδικοποιημένου π.δ.55/98 ενώ παραμένουν σε ισχύ οι πειθαρχικές κυρώσεις του άρθρου 249.

Δ.- από ειδικές διατάξεις και κανονισμούς οι οποίοι εκδίδόμενοι προς ρύθμιση συναφών θεμάτων, που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία και ειδικότερα με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, αποσκοπούν παράλληλα και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσω της εκπονηθείσας αυτής μελέτης έγινε προσπάθεια να τονιστεί η σημαντικότητα του προβλήματος της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το υδάτινο στοιχείο είναι το πλέον ζωτικής σημασίας για τον πλανήτη ως σύνολο αλλά και για

την περιοχή του ελλαδικού χώρου η οποία στο μεγαλύτερο μέρος της περιστοιχίζεται από αυτό. Η αξία όλων αυτών αναπτύσσεται με μεγαλύτερη σαφήνεια στην εισαγωγή της παρούσας εργασίας.

Μεγάλο κομμάτι ευθύνης για την πρόκληση των ρυπάνσεων στη θάλασσα έχει η διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς για το λόγο αυτό και αναπτύχθηκαν εκτενώς στο πρώτο κεφάλαιο η έννοια και το αντικείμενό της τα χαρακτηριστικά που διακρίνουν ένα σύστημα θαλάσσιας μεταφοράς, ενώ παράλληλα τονίστηκε η αξία και η συμβολή της στην ανάπτυξη ενός τόπου και τέλος έγινε μνεία σε ότι αφορά το νέο θεσμικό πλαίσιο για ασφαλέστερες θαλάσσιες μεταφορές.

Βασικό επίσης κομμάτι είναι αυτό που αναφέρεται στο κοινωνικό κόστος των θαλασσίων μεταφορών αλλά και στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο οι προκαλούμενες θαλάσσιες ρυπάνσεις.

Πρωτεύον στοιχείο οποιασδήποτε ενέργειας και πρακτικής είναι η ένταξη της στο αντίστοιχο νομοθετικό πλαίσιο. Για το λόγο αυτό θεωρήθηκε σημαντική η αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος, όπως αυτό αναπτύσσεται σε διεθνές, κοινοτικό αλλά και εθνικό επίπεδο. Η άρτια γνώση της νομοθεσίας είναι απαραίτητο στοιχείο τόσο για την πρόληψη όσο και για την αντιμετώπιση των ρυπάνσεων αλλά και για τη βελτίωση του φαινομένου.

Η Ελλάδα, αποτελεί μία κατ' εξοχήν θαλασσινή χώρα, με τεράστια ακτογραμμή και πλήθος νησιών, έχει ευαισθητοποιηθεί εδώ και πολλά χρόνια και δίνει τη δική της μάχη ενάντια στη ρύπανση των θαλασσών. Αλλά και οι Έλληνες πολίτες, ιδιαίτερα εκεί-

35 Βλ. Μαλέμπα Μ.: σπ.π., σελ. 225-303 τόμου Α1 και 625-663

36 Βλ. Μαλέμπα Μ.: σπ.π. σελ. 50-56 τόμου Α1

νοι που ζουν και εργάζονται στη θάλασσα, γνωρίζουν καλά τη σημασία, που έχει για το μέλλον και την ευημερία αυτής της χώρας, η προστασία της.

Η ανάγκη προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης του θαλασσιού περιβάλλοντος θεωρείται και είναι πρωταρχικής σημασίας. Η μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση της πολιτείας και αυτό αποτυπώνεται και υποδεικνύεται καθαρά μέσα από το άρθρο 24 του Συντάγματος.

Για την Ελλάδα ειδικότερα με τη γνωστή γεωγραφική θέση, τις πολλές θαλάσσιες οδούς με μεγάλη πυκνότητα διέλευσης πλοίων που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες φορτίων στα οποία περιλαμβάνονται το πετρέλαιο, τα χημικά κλπ, που αποτελεί τμήμα της Μεσογείου θαλάσσης γνωστής για τη μικρή υδροδυναμική κυκλοφορία και τις περιορισμένες δυνατότητες ανανέωσης των υδάτων, το μεγάλο αριθμό νησιών, τις μοναδικές φυσικές ομορφίες, την ανεκτίμητη πολιτιστική κληρονομιά και τα μεγάλα τουριστικά ενδιαφέροντα, η αποτελεσματική προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι στόχος υψηλής προτεραιότητας.

Η γεωγραφική θέση, η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και ο προσανατολισμός της Ελλάδας προς την διεθνή αναψυχή, αλλά κυρίως η ιστορία και ο πολιτισμός της φυλής μας επιτάσσουν τη διαφύλαξη και την προστασία της θάλασσας και των ακτών μας, γιατί η θάλασσα απετέλεσε ανέκαθεν για τους Έλληνες πηγή δύναμης, έμπνευσης και δημιουργίας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Α. Τζαμτζής (1984), Τα λίμερτυ και οι Έλληνες, Βιβλιοπωλείο της «ΕΣΤΙΑΣ», Αθήνα.
- Αλέξανδρος Καυκούλας (2001), Αντιμετώπιση ρύπανσης της θάλασσας, Υ.Ε.Ν./Δ.Π.Θ.Π., τμήμα 4ο, Πειραιάς
- Αλίκη ΚΙΑΝΤΟΥ- ΠΑΜΠΟΥΚΗ: «Ναυτικό Δίκαιο», Θεσσαλονίκη, 1989, εκδ. Σάκουλα, β' έκδοση.
- Γ. Π. ΒΛΑΧΟΣ – Μ. ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ: «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Πειραιάς, 1999, τομ. Α', εκδ. ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ
- Γ. Π. Βλάχος: «Η διακίνηση των αγαθών και η ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος» Αθήνα-Πειραιάς, 1995, εκδ. Α. ΣΤΑΜΟΥΛΗ
- Γ.Π. Βλάχος: «Εμπορική Ναυτιλία & Θαλάσσιο περιβάλλον», Αθήνα, 1999, εκδ. Α. ΣΤΑΜΟΥΛΗ
- Γιώργος Ασωνίτης (1995), Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- Γιώργος Γιαννόπουλος: «Θαλάσσιες Μεταφορές», Θεσσαλονίκη, 1998, εκδ. Παρατηρητής
- Γιώργος Δ. Σαμιώτης – Γρηγόρης Τσάλτας: «Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος», Αθήνα 1990, Εκδ. ΠΑΠΑΖΗΣΗ
- Γρ. Τσάλτα - Γρηγορίου Π. : Κοινοτικές στρατηγικές για το περιβάλλον, Αθήνα, 1994, Εκδ. Παπαζήση
- Γρ.Τζιοβάρης (1996), Τα Υπουργεία μας, Το Ποντίκι, Αθήνα
- Δ.Μυλωνόπουλος (1993), Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις, Πειραιάς
- Δ.Παπαμιχαλόπουλου (1947), Εμπορική Ναυτιλία, Πυρσός, 1947
- Δημήτρης Μυλωνόπουλος-Πολυξένη Μοίρα: «Θαλάσσιος Τουρισμός», Αθήνα, 2005, εκδ. INTERBOOKS
- Δημητρίου Καμβύση: «Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον», Αθήνα – Κομοτηνή, 1982, εκδ. Σάκουλα
- Δονάτος Παπαγιάννης, Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο, 1999
- Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ. Π. Βλάχος: «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πειραιάς, 1997, εκδ. ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ
- Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, Ιστορία του Λιμενικού Σώματος (1999), Πειραιάς



- Κ. Κούρτη (1978), Προβλήματα οργανώσεως και λειτουργίας της δημόσιας διοικήσεως εν Ελλάδι, Αθήνα
- Κ. Σταμάτης (1983), Λιμενική αστυνομία, Αθήνα
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
- Κώστας Φυτιάνος: «Η ρύπανση των θαλασσών», Θεσσαλονίκη, 1996, εκδ. Επιστημονικών Βιβλίων και Περιοδικών, UNIVERSITY STUDIO PRESS
- Μ. Μαλέρμπα: Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (2003), Τόμος Α1 και Β1, Αθήνα 2003, Εκδ. Σταμούλη
- Ν. Μούση: Ευρωπαϊκή ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική, Αθήνα, 2001, Εκδ. Παπαζήση
- Παναγιώτης Λυκούδης: Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Αθήνα, 1987, Επιτροπή Εκδόσεων Ιδρύματος Ευγενίδου
- Χ. Ζιανίκα (1990), Η αστυνομία σήμερα, Βιβλιοπωλείον της «ΕΣΤΙΑΣ», Αθήνα

## **ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

Όλο το αναφερόμενο στο κείμενο νομοκανονιστικό πλαίσιο

## **ΠΗΓΕΣ**

Internet:

[www.yen.gr](http://www.yen.gr)

[www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.mmm.gov.gr](http://www.mmm.gov.gr)

## **Περιοδικά – Εφημερίδες**

Λιμενικά χρονικά, Επτά Ημέρες, Ναυτικά Χρονικά



**Η ΙΣΤΟΡΙΑ  
ΤΗΣ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΑΣ**

**Λοχίας Εύελπης Καραγιαννίδης Ιωάννης**

## 1. Εισαγωγή

Η ελληνική λέξη «Χάρτης» ερμηνεύεται ως η γραφική απεικόνιση του συνόλου ή τμημάτων της γης επάνω σε επίπεδη ή σφαιρική επιφάνεια, η οποία δείχνει το σχετικό μέγεθος και τη θέση των χαρακτηριστικών (φυσικών και τεχνητών) υπό καθορισμένη κλίμακα και προβολή. Σύμφωνα με τον Θέμη Στρογγυλό, πρόεδρο της Ελληνικής Εταιρείας Χαρτογραφίας, «Ο χάρτης είναι επιστημονικό επίτευγμα, ιστορικό έγγραφο, έργο τέχνης και καλλιτεχνικής έκφρασης. Περιγράφει την περιπλάνηση του ανθρώπου στον χώρο και τον χρόνο, μέσα από μία συνεχώς εξελισσόμενη ιστορική διεργασία».

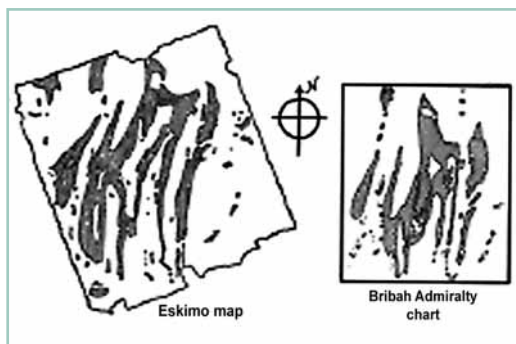
## 2. Η ανάγκη αναπαράστασης του γεωγραφικού χώρου

Οι πρώτοι χάρτες, οι πρώτες δηλαδή απόπειρες να αποδοθούν επάνω σε κάποια επιφάνεια μορφές και σχήματα του εδάφους, ανάγονται στους αρχαιότετους χρόνους, και οφείλονται στη μετακίνηση μεγάλων ομάδων ανθρώπων με σκοπό την αναζήτηση τροφής, νερού ή κατάκτησης εδαφών περισσότερο εύφορων και πλούσιων. Έπρεπε δηλαδή να σημειωθούν με κάποιον τρόπο και να αποτυπωθούν τα δρομολόγια για τη διάβαση των ερήμων και των βουνών, καθώς και οι θέσεις των βοσκοτόπων, των πηγών, και άλλων χρήσιμων χαρακτη-

ριστικών του εδάφους. Αυτή η αποτύπωση λεπτομερειών του εδάφους περιοριζόταν αρχικά σε τοπικό επίπεδο, αργότερα όμως, με τη συστηματική μετακίνηση ολόκληρων λαών, αναπτύχθηκε η συνήθεια της γραφικής αναπαράστασης μεγάλου τμήματος της γήινης επιφάνειας, ή και ολόκληρου του τότε γνωστού κόσμου, ο οποίος εκτεινόταν από τις Ηράκλειες Στήλες (το σημερινό Γιβραλτάρ) μέχρι τη Μέση Ανατολή και από την Αφρική μέχρι τα παράλια της Ευρώπης και σε αρκετό βάθος απ' αυτά.

## 3. Πρωτόγονες χαρτογραφήσεις

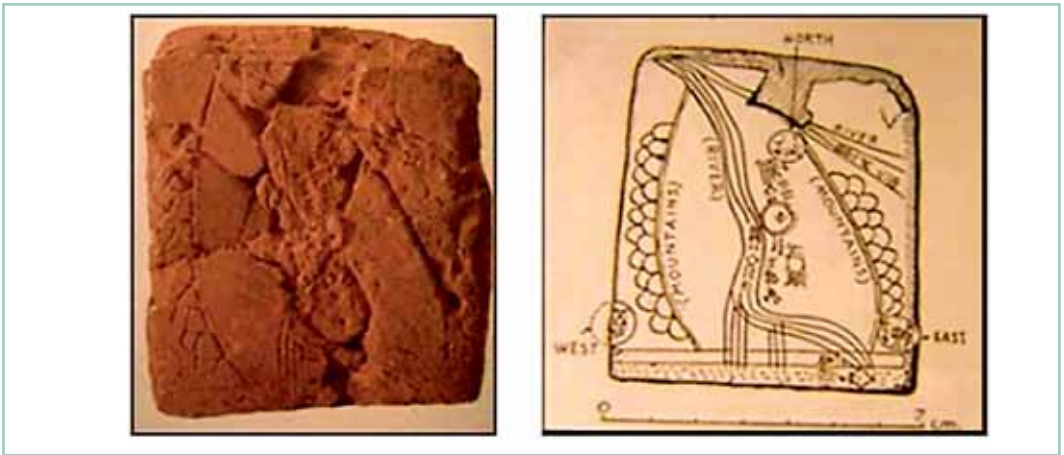
Αξιοσημείωτη αναφορά γίνεται σε δείγματα πρωτόγονων χαρτογραφήσεων από περιφερειακούς πολιτισμούς, όπως των νησιώτικων πολιτισμών του Ειρηνικού, των Εσκιμών της Βόρειας Αμερικής και των Αζτέκων της Κεντρικής Αμερικής. Ο Άνθρωπος μέσα στα σπήλαια, ζωγράφιζε στα τοιχώματα ζώα και παραστάσεις, αλλά και γεωμετρικά σχήματα, αφηρημένα ή σχετιζόμενα με την καθημερινή του ζωή. Οι κάτοικοι των νησιών του Ειρηνικού Ωκεανού αναπαριστούσαν τις πορείες τους μεταξύ των νησιών. Στους χάρτες των Εσκιμών το ενδιαφέρον εστιάζεται στην επιλογή των πληροφοριών, ενώ στους χάρτες των Αζτέκων το βασικό αντικείμενο απόδοσης είναι τα ιστορικά γεγονότα που συμβαίνουν σε ένα τόπο.



Σχήμα 1. Χάρτης των Εσκιμών.



Σχήμα 2. Χάρτης των Αζτέκων.



**Σχήμα 3.** Ο παλαιότερος χάρτης από τη Ga-Sur (2500 π.Χ.) Πήλινη πλάκα και σχεδιάγραμμα.

## 4. Χάρτες της Αρχαιότητας

### 4.1. Οι χάρτες των Βαβυλωνίων και των Αιγυπτίων

Οι αρχαιότεροι χάρτες που μαρτυρούνται ανάγονται στο 2300 π.Χ. και είναι σχεδιασμένοι πάνω σε πήλινες πινακίδες που βρέθηκαν στη Βαβυλώνα. Στην ίδια σχεδόν χρονική περίοδο τοποθετούνται και ορισμένες ζωγραφικές απεικονίσεις της ξηράς, που βρέθηκαν σε αρχαίους τάφους της Αιγύπτου. Είναι πιθανόν επομένως οι δύο αυτοί πολιτισμοί να ανέπτυξαν τις τεχνικές της χαρτογράφησης συγχρόνως και προς την ίδια κατεύθυνση, γιατί και των δύο λαών τα σχεδιαγράμματα αναπαριστούν εύφορες εκτάσεις, ποτάμια, πεδιάδες και κοιλάδες. Είναι ενδιαφέρον ακόμη το γεγονός ότι σε μια πινακίδα, που βρέθηκε σε ανασκαφές στο Ιράκ και που χρονολογείται στα 1000 π.Χ., απεικονίζεται η γη σαν επίπεδος δίσκος περιβαλλόμενος από νερό με κέντρο τη Βαβυλώνα. Οι αρχαιολόγοι μάλιστα πιθανολογούν ότι πρόκειται για την πρώτη κοινή προσπάθεια αναπαράστασης ολόκληρης της γης από τους Αιγυπτίους και τους Βαβυλώνιους, στα πλαίσια της συνεργασίας των δύο λαών για τον καθορισμό των συνόρων τους. Η πεποίθηση αυτή για

το δισκοειδές σχήμα της Γης διατηρήθηκε σχεδόν μέχρι τις αρχές της Αναγέννησης.

Ο χάρτης Akkadian, αναφέρεται συχνά στη βιβλιογραφία ως ο παλαιότερος χάρτης στον κόσμο. Είναι χάρτης μεσαίας κλίμακας, αν και η πήλινη πλάκα είναι διαστάσεων μόλις 7,6Χ6,8 εκ. Η κατασκευή του τοποθετείται γύρω στο 2500 π.Χ. και βρέθηκε στα ερείπια της Ga Sur (250 km βόρεια της Βαβυλώνας) (Raisz 1948). Σήμερα, βρίσκεται στο σημιτικό μουσείο του πανεπιστημίου του Harvard. Ο χάρτης είναι προσανατολισμένος με την ανατολή προς τα πάνω. Απεικονίζει κοιλάδα που διασχίζεται από ποταμό, πιθανόν τον Ευφράτη και τα γύρω βουνά με ιδιαίτερο συμβολισμό. Το δέλτα του ποταμού καταλήγει σε λίμνη ή θάλασσα. Το πιο ενδιαφέρον στοιχείο της απεικόνισης είναι ο συμβολισμός με κύκλους των σημείων του ορίζοντα. Χαρακτηριστική είναι επίσης η καθαρότητα των χαρακτήρων σφηνοειδούς γραφής.

Η πιο σημαντική ωστόσο, συνεισφορά των Βαβυλωνίων στη χαρτογραφία είναι η διαίρεση του κύκλου σε μοίρες.

### 4.2. Οι χάρτες των Ελλήνων

Χρειάστηκε ωστόσο να φθάσουμε στην εποχή των Ελλήνων φιλοσόφων της Ιωνίας,



Σχήμα 4. Ο κόσμος σύμφωνα με τον Εκαταίο.



Σχήμα 5. Ο κόσμος σύμφωνα με τον Ομηρο.

για να τεθούν, όπως και σε πολλές άλλες επιστήμες, οι βάσεις της επιστημονικής ενασχόλησης με τη γεωγραφία και τη χαρτογραφία.

α) Αναξίμανδρος ο Μιλήσιος.

Γύρω στο 600 π.Χ. η Μίλητος υπήρξε το κέντρο της γεωγραφικής γνώσης και των πρώτων κοσμογραφικών θεωριών και μάλιστα μαρτυρείται ότι ο Αναξίμανδρος ο Μιλήσιος (610-545 π.Χ.), μαθητής του Θαλή, ήταν ο πρώτος που συνέταξε και σχεδίασε παγκόσμιο χάρτη με βάση πληροφορίες από τα αποικιστικά και εμπορικά ταξίδια των Ελλήνων και των Φοινίκων του 6ου και του 7ου αιώνα. Σύμφωνα με τον Αναξίμανδρο, η γη είναι κυλινδρική και αιωρείται στο μέσο του ουράνιου θόλου χωρίς να στηρίζεται πουθενά, ενώ στην επάνω επιφάνεια του κυλίνδρου, που περιβρέχεται από τον Ωκεανό, κατοικούν οι άνθρωποι και το πλάτος της είναι τριπλάσιο του βάθους της. Δυστυχώς ο χάρτης αυτός, γνωστός ως «Πίναξ του Αναξίμανδρου», δεν διασώθηκε.

β) Εκαταίος ο Μιλήσιος.

Ο Εκαταίος ο Μιλήσιος (549-472 π.Χ.) είναι ο δεύτερος που συνέταξε παγκόσμιο χάρτη, περισσότερο πλήρη και ακριβή από

εκείνον του Αναξίμανδρου, βασιζόμενος σε πληροφορίες σύγχρονών του ταξιδιωτών και σε προσωπικά του ταξίδια. Στον χάρτη αυτόν η γη αναπαριστάνεται ως επίπεδος δίσκος, που περιβρέχεται από τον ωκεανό.

Η απεικόνιση αυτή ανταποκρίνεται στην περιγραφή του Ομήρου, ότι η γη είναι κυκλικό σύμπλεγμα νησιών, που περιβάλλεται από υδάτινη κυκλική ζώνη.

Ακόμη, ο Εκαταίος θεωρείται πιθανώς ότι είναι ο συγγραφέας του περίφημου ορειχάλκινου γεωγραφικού πίνακα, τον οποίο ο τύραννος της Μιλήτου Αρισταγόρας είχε επιδείξει στον βασιλιά της Σπάρτης Κλεομένη το 504 π.Χ., για να τον πείσει να συμμαχήσει με αυτόν εναντίον των Περσών.

γ) Ηρόδοτος.

Μεταξύ των πολύπλευρων ενδιαφερόντων του, με τη γεωγραφία ασχολήθηκε και ο ιστορικός Ηρόδοτος (μέσα του 5ου αιώνα), ο οποίος εμπλούτισε το βιβλίο του Εκαταίου. Στον χάρτη μάλιστα, που συντάχθηκε με βάση τις πληροφορίες και τις περιγραφές του, ορίζεται ως έσχατο όριο του κόσμου προς Ανατολάς η Ινδική, προς Δυσμάς οι Ηράκλειες Στήλες, προς Νότο η Αραβία και προς Βορρά η Κασπία Θάλασσα.

σα, την οποία ο Έλληνας ιστορικός θεωρούσε λίκνη, αντίθετα με την ως τότε επικρατούσα άποψη ότι ήταν τμήμα του βόρειου ωκεανού. Ο Ηρόδοτος κατέγραψε ακόμη και έναν περίπλου της Αφρικής από τους Φοίνικες γύρω στο 600 π.Χ., διαμέσου των Ηράκλειων Στηλών.

#### δ) Πυθαγόρας-Αριστοτέλης.

Αν και ο Εκαταίος θεωρούσε τη Γη ως επίπεδη, η άποψη αυτή αμφισβητήθηκε ήδη από την εποχή του Ηρόδοτου και των οπαδών του, και μάλιστα ορισμένοι σύγχρονοι μελετητές αποδίδουν την πρώτη υπόθεση για τη σφαιρικότητα της Γης και την περιστροφή της περί άξονα στον Πυθαγόρα τον Σάμιο (580-500 π.Χ.). Η άποψη για τη σφαιρικότητα της Γης κατέληξε να γίνει μέχρι τα μέσα του 4ου αιώνα πλήρως αποδεκτή στους κύκλους των Ελλήνων λογίων, με αποκορύφωμα τον Αριστοτέλη τον Σταργεΐτη (384-322 π.Χ.) ο οποίος παραθέτει τέσσερα επιχειρήματα που αποδεικνύουν τη σφαιρικότητα της Γης (340 π.Χ.)

- την καμπυλότητα της θαλάσσιας επιφάνειας, όπως πιστοποιεί η ναυσιπλοΐα,
- την αλλαγή του ύψους των αστερών σε διάφορα γεωγραφικά πλάτη της γης,
- την αλλαγή του ύψους του ήλιου σε διάφορα γεωγραφικά μήκη της γης και
- το στρογγυλό της σκιάς της γης κατά την έκλειψη της σελήνης.

#### ε) Άνωννας-Μ.Αλέξανδρος-Πυθέας.

Μεγάλη ώθηση στην κατασκευή περισσότερο ενημερωμένων χαρτών έδωσαν επίσης ο μεγάλος θαλασσοπόρος και εξερευνητής Καρχηδόνιος στρατηγός Άνωννας με τον περίπλου της Δυτικής Αφρικής (που χρονολογείται μεταξύ των ετών 520 και 470 π.Χ.), ο μάγος Πέρσης, που με τον περίπλου της Αφρικής επί Δαρείου του Υστάσπη έφτασε στην Αυλή του Συρακούσιου Γέλωνα το 492 π.Χ., ο ανάπλους του Ινδού ποταμού από τον Καρχηδόνιο Σκύλακα που έγινε με εντολή του Δαρείου, τα ταξίδια του Νέαρχου

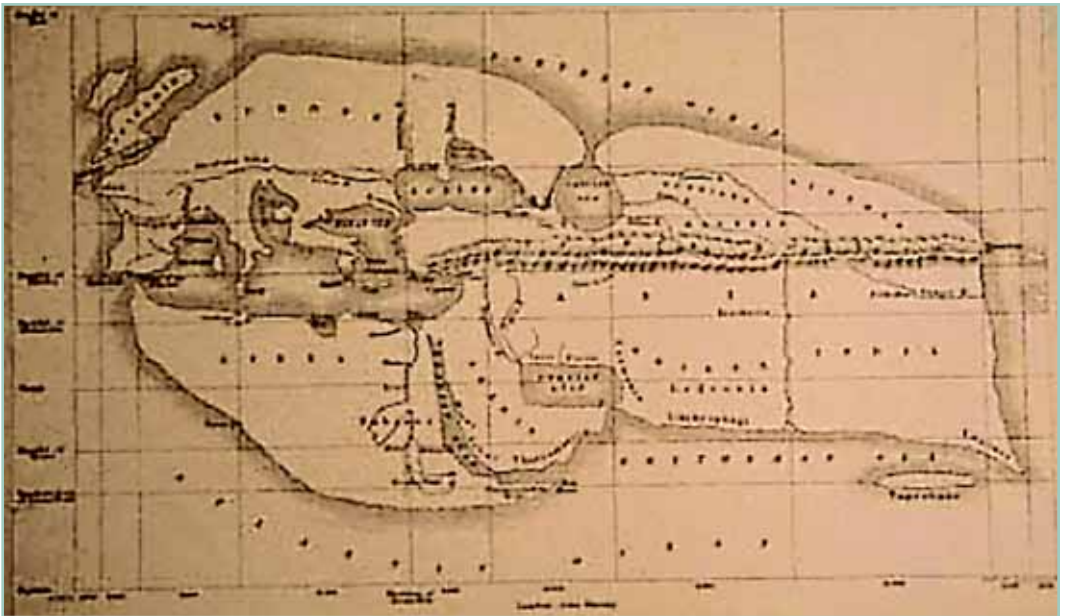
από την Κρήτη στον Ινδικό το 326 π.Χ., ο περίπλους των Λιβυκών ακτών από τον Ευθυμένη τον Μασσαλιώτη (340 π.Χ.), οι εκστρατείες του Μεγάλου Αλεξάνδρου (335-323 π.Χ.) ο οποίος είχε στον στρατό του τους «βηματιστές» με κύρια αποστολή τους την μέτρηση των αποστάσεων προκειμένου να τις καταγράψει ο χαρτογράφος Ευμένης, χρησιμοποίησε στο χάρτη του δυο διαχωριστικές γραμμές ανάλογες με τον σημερινό παράλληλο και τον μεσημβρινό, που τότε διασταυρώνονταν στο νησί της Ρόδου και οι ανακαλύψεις του Έλληνα Πυθέα του Μασσαλιώτη (345 π.Χ.), ο οποίος περιέπλευσε τη Δυτική Ευρώπη κατά μήκος του ωκεανού του «χάους και του σκότους» (Ατλαντικού) μέχρι τις Σκανδιναβικές χώρες.

#### στ) Δικαίαρχος

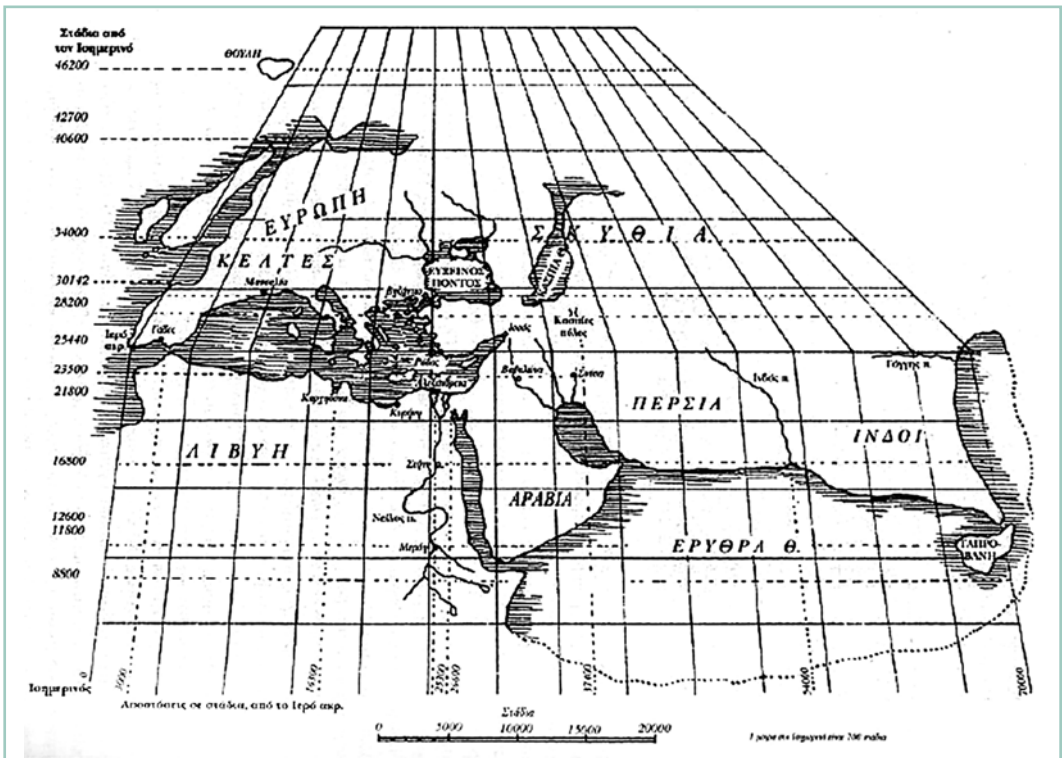
Γύρω στα 300 π.Χ. ο μαθητής του Αριστοτέλη Δικαίαρχος από την Μεσσήνη (340-290 π.Χ.) σχεδίασε μια γραμμή προσανατολισμού σε έναν παγκόσμιο χάρτη, με κέντρο τη Ρόδο. Ο Δικαίαρχος συγκεκριμένα διαίρεσε την οικουμένη σε δύο τμήματα, στο Βόρειο και στο Νότιο, με μια παράλληλη γραμμή που άρχιζε από τις Ηράκλειες Στήλες και διαμέσου της Μ. Ασίας κατέληγε στην Ινδική χερσόνησο (το όριο, όπως είπαμε, του τότε γνωστού κόσμου). Αργότερα, στην οριζόντια αυτή γραμμή, που ονομάστηκε «διάφραγμα», προστέθηκε, από τον ίδιο ή από άλλον γεωγράφο και μία κάθετη, που διερχόταν μέσα από την πόλη Λυσιμάχεια. Με τη χάραξη των δύο αυτών γραμμών έγινε δυνατή η κατασκευή ενός δικτυωτού, δηλαδή ενός υποτυπώδους συστήματος συντεταγμένων, με το οποίο γινόταν εύκολα ο προσδιορισμός οποιουδήποτε σημείου της εικονιζόμενης επιφάνειας. Δυστυχώς όμως αυτός ο χάρτης του Δικαίαρχου δεν διασώθηκε.

#### ζ) Ερατοσθένης.

Ο Ερατοσθένης ο Κυρηναίος (275-194 π.Χ.), βιβλιοθηκάριος στη Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας, συμπλήρωσε και τελειοποίη-



Σχῆμα 6. Χάρτης του Ερατοσθένη. (194 π.Χ.)



Σχῆμα 7. Χάρτης του Ίππαρχου. (150 π.Χ.)



σε τον χάρτη του Δικαίαρχου. Δυστυχώς ούτε ο δικός του χάρτης σώζεται, μαρτυρείται όμως ότι είχε σχήμα ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, ενώ η γη ήταν νησί ακανόνιστου σχήματος και περιβάλλονταν από τον Ωκεανό. Ο χάρτης αυτός ήταν επίσης διαιρεμένος σε ένα δίκτυο επτά παραλλήλων και επτά μεσημβρινών που τέμνονταν κάθετα. Ο Ερατοσθένης, του οποίου το κύριο έργο ήταν τα «Γεωγραφικά» σε τρία βιβλία, έθεσε με τριγωνομετρικές μετρήσεις τις βάσεις για τον καθορισμό του ακριβούς σχήματος και των διαστάσεων της γης, και γι' αυτό θεωρείται ο πρώτος γεωδαίτης. Για τη μέτρηση της περιφέρειας της γης στηρίχτηκε στην παρατήρηση των ακτινών του ήλιου κατά την ημέρα του θερινού ηλιοστάσιου, στα φρέατα της Σιήνης (Ασσουάν) της Αιγύπτου και της Αλεξάνδρειας, δυο τόποι που ο Ερατοσθένης θεωρούσε ότι βρισκόταν στον ίδιο μεσημβρινό.

η) Ίππαρχος-Μαρίνος.

Ακολουθώντας τα βήματα του Ερατοσθένη, ο Έλληνας αστρονόμος Ίππαρχος ο Ρόδιος (180-120 π.Χ.) εισήγαγε τις γεωγραφικές συντεταγμένες (γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος) και διαίρεσε στον χάρτη του τον τότε γνωστό κόσμο σε κλιματικές ζώνες.

Στη συνέχεια, ο Έλληνας χαρτογράφος και γεωγράφος Μαρίνος ο Τύριος (60-130 μ.Χ.), ο οποίος θεωρείται ο θεμελιωτής της μαθηματικής γεωγραφίας, καθόρισε σε μια προβολή τη θέση των διαφόρων τόπων με βάση τις γεωγραφικές συντεταγμένες. Επινόησε την ορθή κυλινδρική προβολή, δεκαπέντε αιώνες πριν από το Mercator και εισήγαγε για πρώτη φορά το μεσημβρινό των Μακάριων νήσων ως το μεσημβρινό αναφοράς.

Διαπιστώνουμε επομένως, με όσα είπαμε ως τώρα, ότι η επιστήμη της χαρτογραφίας γεννήθηκε και αναπτύχθηκε στην Ελλάδα και έχει τις ρίζες της τόσο στην πολύπλευρη επιστημονική γνώση των Ελλήνων όσο και στην αξιοποίηση των εμπει-

ριών που αποκόμιζαν από τα αποικιστικά και εμπορικά τους ταξίδια.

θ) Κλαύδιος Πτολεμαίος.

Η μεγαλύτερη μορφή του αρχαίου κόσμου στην εξέλιξη της γεωγραφίας και της χαρτογραφίας ήταν ο Έλληνας αστρονόμος και μαθηματικός Κλαύδιος Πτολεμαίος ο Αλεξανδρεύς (85-165 μ.Χ.), ο οποίος αφιέρωσε πολλά χρόνια μελετώντας στη Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας. Ο Πτολεμαίος απεικόνισε το 150 μ.Χ. τον τότε γνωστό κόσμο σε χάρτη, ο οποίος θεωρείται ως ο τελειότερος της εποχής του, ενώ συνέγραψε το οκτάτομο μνημειώδες έργο «Γεωγραφίας Υφήγησις», που αποτελούσε την επιτομή των μέχρι τότε συσσωρευμένων γεωγραφικών γνώσεων. Ο πρώτος τόμος περιείχε βασικές αρχές της χαρτογραφίας και της δομής της γήινης σφαίρας, ενώ στους επόμενους έξι τόμους περιλαμβάνονταν 8.000 περίπου τοπωνύμια, καθώς και οι γεωγραφικές τους συντεταγμένες κατά προσέγγιση, με βάση παλαιότερους χάρτες και πληροφορίες ταξιδιωτών. Ο όγδοος τόμος περιείχε οδηγίες για τη σχεδίαση των παγκόσμιων χαρτών και κανόνες της μαθηματικής γεωγραφίας. Από το έργο του αυτό δίκαια ο Πτολεμαίος χαρακτηρίστηκε «πατέρας της χαρτογραφίας». Αναφέρει τις θεωρητικές αρχές και τις τεχνικές των προβολών και ορίζει κωνικές προβολές. Περιγράφει αναλυτικά τις αρχές και τους κανόνες με βάση τους οποίους συντάσσεται ένας χάρτης. Το έργο συνοδεύεται από 26 χάρτες, του συνόλου του τότε γνωστού κόσμου, κατά γεωγραφικές περιφέρειες, έτσι ώστε να θεωρείται ο Πτολεμαίος εκείνος που επινόησε το χαρτογραφικό άτλαντα, αν και ο όρος αυτός δόθηκε πολύ αργότερα από τον Mercator.

#### 4.3. Οι χάρτες των Ρωμαίων

Αν και ο Πτολεμαίος έζησε την εποχή της μεγάλης ακμής της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, οι χαρτογραφικές του μελέτες και ο



Σχήμα 8. Απόσπασμα του Πίνακα Peutinger.

χάρτης του ήταν άγνωστος στους Ρωμαίους. Αυτό πιθανώς οφείλεται στο γεγονός ότι οι Ρωμαίοι, σε αντίθεση με τους Έλληνες, δεν ενδιαφέρονταν τόσο για τη μαθηματική γεωγραφία, αλλά χρησιμοποιούσαν χάρτες περισσότερο για πρακτικούς σκοπούς, όπως ήταν οι στρατιωτικές εκστρατείες ή η διοίκηση των επαρχιών. Για τον λόγο αυτόν οι Ρωμαίοι διατήρησαν την παλιά θεωρία της μορφής της Γης ως δίσκου και όχι ως σφαίρας, η οποία τους διευκόλυνε στη χρήση των χαρτών.

Ο χάρτης του Πτολεμαίου παρέμεινε άγνωστος μέχρι και κατά το Μεσαίωνα και όταν βρέθηκε τον 15ο αιώνα χρησιμοποιήθηκε για αρκετό καιρό ως το τελειότερο επιστημονικό απόκτημα. Είναι ενδεικτικό

ότι στον χάρτη αυτόν βασίστηκε ο Χριστόφορος Κολόμβος για τα εξερευνητικά του ταξίδια, και μάλιστα ένα βασικό σφάλμα του Πτολεμαίου, που ήταν η υποτίμηση του μεγέθους της Γης, είχε ως συνέπεια να υποτιμήσει και ο Κολόμβος τις αποστάσεις για την Κίνα και τις Ινδίες. Ο Πτολεμαίος συγκεκριμένα απεικόνιζε την Ευρώπη και την Ασία να καταλαμβάνουν πάνω από το μισό της γήινης σφαίρας, αντί των 130 μοιρών της πραγματικής τους έκτασης.

Ο πιο παλιός παγκόσμιος χάρτης που χρησιμοποίησαν οι Ρωμαίοι, προγενέστερος του Πτολεμαίου, είχε σχεδιαστεί από τον Ρωμαίο στρατηγό Μάρκο Βιψάνιο Αγρίππα, και ήταν ένας χάρτης οδικού δικτύου με έμφαση στις οδούς στρατηγικής σημασίας. Με βάση τον χάρτη του Αγρίππα σχεδιάστηκε, την περίοδο της ακμής του Ρωμαϊκού κράτους, ένας χάρτης που διασώθηκε μέχρι τις μέρες μας σε κύλινδρο από περγαμνή, και ονομάζεται «Πίνακας Πύτινγκερ» (Tabula Peutingeriana) από το όνομα του ανθρωπιστή Κόνρατ Πύτινγκερ, στου οποίου την κατοχή περιήλθε από κάποιο μοναχό Κολμάρ κατά το Μεσαίωνα. Ο χάρτης αυτός βρίσκεται σήμερα στη βιβλιοθήκη της Σιένας και είναι γνωστός ως «itinerarium scriptum» ή «χάρτης των μεγάλων οδών του κόσμου».

Ένας άλλος χάρτης, που σώζεται επίσης και βρίσκεται στο Μουσείο του Καπιτωλίου, περιλαμβάνει ένα τμήμα του σχεδίου της αρχαίας Ρώμης και χρονολογείται από την εποχή του αυτοκράτορα Σεπτίμιου Σεβήρου. Εκτός από τους χάρτες αυτούς κατασκευάστηκαν και πολλοί άλλοι, από τους οποίους ο κυριότερος ήταν ο χάρτης της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, που έγινε με διαταγή του Ιουλίου Καίσαρα και ολοκληρώθηκε στην εποχή του Αυγούστου.

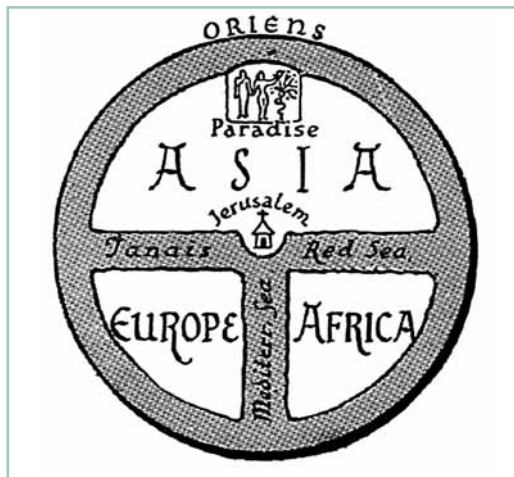
Από αυτούς όμως τους χάρτες ελάχιστα στοιχεία διασώθηκαν, γιατί, με την κατάρρευση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας (395 μ.Χ.), η επιστημονική πρόοδος παρουσίασε γενικά οπισθοδρόμηση και το ενδιαφέρον

ειδικότερα για την χαρτογράφηση εγκαταλείφθηκε, με συνέπεια πολλά σχέδια και χάρτες να καταστραφούν ή να χαθούν. Οι όποιες πληροφορίες για την χαρτογραφική απεικόνιση των αρχαίων χρόνων οφείλονται στην πραγματεία του Στράβωνα, ο οποίος περιέλαβε στο έργο του αντίγραφα αρκετών παλιών χαρτών. Μόνο ο χάρτης του Πτολεμαίου και ένα μεγάλο μέρος από τις μελέτες του διατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα και αυτό πιθανώς οφείλεται στη μεγάλη δημοτικότητα και απήχηση που είχε. Στον χάρτη αυτόν προστέθηκαν με τον καιρό καινούργια στοιχεία από τις εξερευνήσεις και τις ανακαλύψεις νέων χωρών, με αποτέλεσμα να καταστεί κατά την Αναγέννηση, όπως ήδη αναφέραμε, ο πληρέστερος παγκόσμιος χάρτης.

## 5. Μεσαίωνας

Η πρόοδος της χαρτογραφίας κατά τον πρώιμο Μεσαίωνα ήταν υποτυπώδης και αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στο ότι οι χαρτογράφοι ήταν επηρεασμένοι από το δόγμα της Εκκλησίας με αποτέλεσμα το ενδιαφέρον να μετατοπίζεται στη Μέση Ανατολή με επίκεντρο τους Άγιους Τόπους και κυρίως την Ιερουσαλήμ, λόγω των Θρησκευτικών πολέμων και Σταυροφοριών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα στους χάρτες αυτής της εποχής να μην υπάρχουν ούτε μεσημβρινοί ούτε παράλληλοι, αλλά να σχεδιάζονται τέρατα, ζώα, φυτά, μικρογραφίες πόλεων και άλλα παρόμοια αντικείμενα. Χαρακτηριστικό δείγμα αυτής της τάσης είναι η «Χριστιανική Τοπογραφία», χάρτης που σχεδιάστηκε τον 6ο αιώνα από τον Κωνσταντίνο τον Αντιοχέα, στον οποίο η Γη αναπαριστάνεται ως επίπεδος δίσκος.

Αργότερα, οι μεταγενέστεροι χαρτογράφοι του Μεσαίωνα σχεδίασαν χάρτες, στους οποίους η γη αναπαριστάνονταν ως σφαίρα, αυτοί όμως ήταν μικρού μεγέθους και είχαν το σχήμα «Ο» μέσα στο οποίο εφάπτονταν σχεδιασμένο ένα «Τ». Στο σχή-

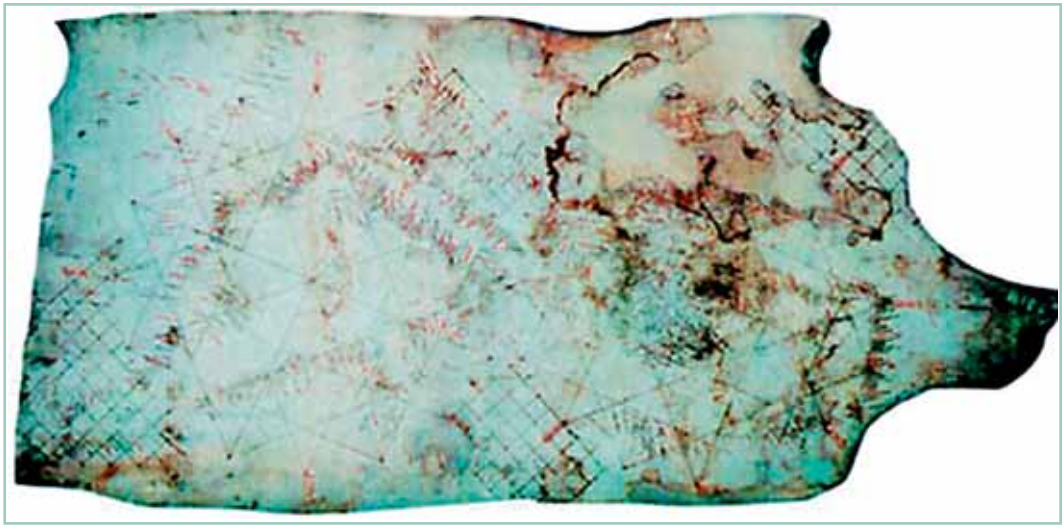


Σχήμα 9. Χάρτης «Ο-Τ».

μα αυτό, το «Τ» αναπαριστάνει θάλασσα που περιβάλλεται από τον Ωκεανό, ο οποίος συμβολίζεται με το «Ο», ενώ στο κέντρο του κύκλου και στο σημείο τομής του Τ τοποθετείται η Ιερουσαλήμ στους Άγιους Τόπους. Τα τρία διαστήματα που περιλαμβάνονται μεταξύ «Ο» και «Τ» αναπαρίσταναν την Ασία, την Ευρώπη και την Αφρική. Για τις ανάγκες μάλιστα του προσανατολισμού, η Ανατολή ήταν τοποθετημένη στο πάνω μέρος του χάρτη. Ένας τέτοιος χάρτης ήταν και του Ισιδώρου Επισκόπου από τη Σεβίλλη τελευταίος των Πατέρων της Εκκλησίας στη Δύση με χρονολογία 630 μ.Χ. Σημαντικό ντοκουμέντο της Μεσαιωνικής χαρτογραφίας είναι το χειρόγραφο που υπάρχει στην Εθνική Βιβλιοθήκη της Μαδρίτης με τον τίτλο «ο Περίπλους της Μεγάλης Θάλασσας» ή «Στασιασμός».

## 6. Οι Πορτολάνοι

Σημαντική εξέλιξη στον τομέα της χαρτογραφίας σημειώνεται γύρω στον 12ο αιώνα, την εποχή των μεγάλων ναυτικών εξερευνήσεων. Οι πρώτοι θαλασσοπόροι έπλεαν κοντά στις ακτές και καθόριζαν την πορεία τους με τη βοήθεια των ακρωτηρίων, χωρίς να χρειάζονται χάρτη. Με την



**Σχήμα 10.** Χάρτης «Carta Pisana».

ανακάλυψη όμως της μαγνητικής πυξίδας τον 12ο αιώνα, έγινε δυνατή η απευθείας πλεύση από το ένα λιμάνι στο άλλο και η κατασκευή θαλάσσιων χαρτών. Ο παλαιότερος χάρτης που διασώζεται είναι γνωστός με την ονομασία Κάρτα Πιζάνα (Carta Pisana), βρέθηκε στην Πίζα και σήμερα φυλάσσεται στην Εθνική Βιβλιοθήκη του Παρισιού. Πιστεύεται ότι κατασκευάστηκε γύρω στα 1275 μ.Χ. Έχει σχεδιαστεί με το χέρι πάνω σε δέρμα προβάτου και απεικονίζει ολόκληρη την Μεσόγειο θάλασσα.

Τέτοιοι ναυτικοί χάρτες είναι γνωστοί με την ονομασία «πορτολάνοι» (Portolans) από το πορτολάνο ή βιβλίο των πλοηγών από Ιταλούς και Καταλανούς κυρίως σχεδιαστές. Στους πορτολάνους, οι οποίοι ονομάζονταν και χάρτες λιμανιών σημειώνονταν πορείες πλεύσης, λιμάνια και αγκυροβόλια για τα πλοία που διέσχιζαν τους ωκεανούς και τις θάλασσες, είχαν μεγάλη ζήτηση λόγω της ανάπτυξης της ναυτιλίας από πόλεις που ήταν εμπορικά λιμάνια, όπως η Πίζα, η Γένοβα, η Βενετία, η Μαγιόρκα και η Βαρκελώνη. Κατά τον 14ο και 15ο αιώνα εμφανίζονται πολλοί τέτοιοι πορτολάνοι, οι οποίοι απεικονίζουν κυρίως

περιοχές της Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου, μερικοί όμως καλύπτουν μέχρι και την Ιρλανδία και τις δυτικές ακτές της Αφρικής. Οι πρώτοι πορτολάνοι ήταν σχεδιασμένοι με το χέρι και είχαν μεγάλο κόστος, αργότερα όμως, με την ανάπτυξη της χαρακτικής και τη διάδοση κατά τον 16ο αιώνα του χαρτιού με μαλακή επιφάνεια, απέκτησαν ευρεία διάδοση.

## 7. Ισλαμική Χαρτογραφία

Κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, αντίθετα με τη στασιμότητα που παρατηρήθηκε στην Ευρώπη οι Άραβες σημείωσαν μεγάλη πρόοδο τόσο στην χαρτογραφική επιστήμη όσο και στην κατασκευή χαρτών. Ειδικότερα μετέφρασαν τα έργα του Πτολεμαίου και συνέβαλαν έτσι στη διατήρηση της παράδοσης των Ελλήνων στον τομέα αυτόν. Κατά την περίοδο αυτοί αξίζει να αναφερθούν δύο σημαντικοί Άραβες χαρτογράφοι: ο Ιμπν Χάουκαλ, ο οποίος έγραψε το «Βιβλίο των Οδών και Αποικιών», εικονογραφημένο με χάρτες, και ο Αλ-Ιντρισί, ο οποίος σχεδίασε το 1154 έναν παγκόσμιο χάρτη για τον Νορμανδό βασιλιά της Σικελίας Roger II, με πληρέστερη περιγραφή των

Ασιατικών χωρών σε σχέση με το παρελθόν. Στη Βαγδάτη μάλιστα αναφέρεται η χρησιμοποίηση της πυξίδας πολύ νωρίτερα απ' ό τι στην Ευρώπη. Στους Άραβες οφείλεται επίσης η καθιέρωση του εξηκονταδικού συστήματος στη χαρτογραφία, το οποίο επικράτησε από τότε μέχρι τη χρήση του κύκλου των 360 μοιρών.

## 8. Κινέζικη Χαρτογραφία

Οι Κινέζοι ανέπτυξαν τη χαρτογραφία, όπως και τις άλλες επιστήμες και τέχνες, ανεξάρτητα από τη Δύση. Οι πρώτοι χάρτες χαράσσονταν σε φύλλα χαλκού, και από τον 10ο αιώνα άρχισε η χάραξη τους σε ξύλινες πινακίδες. Ο αρχαιότερος γνωστός κινέζικος χάρτης χρονολογείται από το 1137, ενώ ονομαστός έγινε και ο Κινέζικος Άτλας, που εκδόθηκε από τον Του-σιε-Πουν το 1311 και 1312, του οποίου πολλές εκδόσεις έγιναν κατά τον 16ο αιώνα και χρησιμοποιήθηκε ευρέως μέχρι το τέλος του 18ου αιώνα. Οι κινέζικοι χάρτες ήταν σχεδιασμένοι με πρόχειρο τρόπο, μέχρις ότου έφθασαν στην Κίνα οι Ιησουΐτες μοναχοί, οι οποίοι τους επεξεργάστηκαν και τους βελτίωσαν. Από τότε η κινέζικη χαρτογραφία δέχθηκε την επίδραση της ευρωπαϊκής τεχνολογίας.

## 9. Η Αναγέννηση της Χαρτογραφίας Η εποχή των ανακαλύψεων

Κατά τα τέλη του Μεσαίωνα, ένα σημαντικό γεγονός, που έδωσε νέα ώθηση στην εξέλιξη της χαρτογραφίας, ήταν η ανακάλυψη στη Δύση της «Γεωγραφίας» του Πτολεμαίου, όπου εκεί πρωτοκαθιερώθηκε ένα σύστημα μέτρησης μήκους-πλάτους, καθώς μετά την πτώση του Βυζαντίου, αρκετοί Έλληνες λόγιοι που κατέφυγαν στην Ιταλία είχαν διασώσει κάποια αρχαία χειρόγραφα του μνημειώδους αυτού έργου. Το γεγονός αυτό συνδυάστηκε με το επίσης σπουδαίο γεγονός της εφεύρεσης της τυπογραφίας το 1456 από τον Γουτεμ-

βέργιο, χάρη στην οποία έγινε δυνατή η αναπαραγωγή των χαρτών σε μεγάλο αριθμό αντιτύπων και η ευρεία κυκλοφορία τους σε όλο τον κόσμο. Συγκεκριμένα, η «Γεωγραφία» του Πτολεμαίου μεταφράστηκε στα λατινικά το 1405 και αποτέλεσε πολύτιμο βοήθημα για τους χαρτογράφους της Δύσης, ενώ περίπου 500 αντίγραφα του χάρτη του Πτολεμαίου τυπώθηκαν στη Μπολόνια το 1477 και μεγάλος αριθμός επίσης στην Ιταλία και τη Γερμανία. Τα γεγονότα αυτά, σε συνδυασμό με την παράλληλη επινόηση και τελειοποίηση οργάνων και μεθόδων μέτρησης, συνετέλεσαν στη δημιουργία μιας χρυσής εποχής της χαρτογραφίας.

Η πρόοδος επίσης στις άλλες τεχνολογίες, όπως στην πλοήγηση, στη ναυπηγική και στα όργανα αστρονομίας, αναβάθμισε τις χαρτογραφικές γνώσεις και ενθάρρυνε τις εξερευνησεις και τις ανακαλύψεις. Οι μεγάλες ανακαλύψεις του Κολόμβου, ο οποίος έγραψε το «Βρήκα τα κλειδιά που θα μας ανοίξουν τις υποτιθέμενες αλυσίδες των υποτιθέμενων ορίων των ωκεανών...» άλλαξε ριζικά τη μορφή του κόσμου και τη ροή της Ιστορίας. Θαυμαστή απεικόνιση των μυστηριωδών μέχρι τότε Ωκεανών παρουσιάζεται στο χάρτη του Cantino, ο οποίος χρονολογείται από το 1502 και απεικονίζει τον τεράστιο πλανήτη που σιγά-σιγά αποκτά τις πραγματικές του διαστάσεις. Ο Χριστόφορος Κολόμβος μαζί με τους Βάσκο ντα Γκάμα, Αμέρικο Βεσπούτσι, Μαγγελάνο και των άλλων εξερευνητών, οδήγησαν στην τροποποίηση των παλιών χαρτών λόγω της προσθήκης νέων εδαφών, αλλά και στη βελτίωσή τους λόγω της πληθώρας των νέων πληροφοριών.

## 10. Η Ιταλική Χαρτογραφική Σχολή

Στον 16ο αιώνα η Ιταλική Σχολή έδωσε τα ωραιότερα δημιουργήματά της στον τομέα της χαρτογραφίας, που απέδειξαν τη μεγάλη καλλιτεχνική υπεροχή των Ιταλών καλλι-



**Σχήμα 11.** Παγκόσμιος χάρτης του Waldseemuller. (1507)

τεχνών, τουλάχιστον στην τεχνική της χαλκογραφίας, μεθόδου εκτύπωσης που αντικατέστησε την ξυλογραφία και που διατηρήθηκε μέχρι την εποχή της ανακάλυψης της φωτολιθογραφίας. Λόγω αυτής της νέας τεχνικής, οι χάρτες διακρίνονται πλέον για τη λεπτότητα και αυστηρότητα των γραμμών τους. Τα χαρτογραφικά κέντρα της Ιταλίας εκείνη την περίοδο είναι η Ρώμη και η Βενετία. Εκεί πρωτοεμφανίζονται οι άτλαντες Lafreri. Για τους ιταλικούς χάρτες της Ελλάδας αυτής της περιόδου υπάρχει και ένας ιδιαίτερος λόγος ενδιαφέροντος, γιατί πολλοί απ' αυτούς στηρίζονται, σε γενικές γραμμές, σε έργο Έλληνα χαρτογράφου, του Κερκυραίου Ν. Σοφιανού. Από τις ξυλογραφημένες εκδόσεις αυτού του οκτάφυλλου χάρτη δεν σώζονται αντίτυπα της πρώτης (1536) και της δεύτερης (1544), αλλά σώζονται αντίτυπα της επανέκδοσης του 1601 και της χαλκογραφημένης του 1552. Ο Ν. Σοφιανός χρησιμοποίησε σαν κύρια πηγή για το χάρτη του τους αρχαίους συγγραφείς Ηρόδοτο, Θουκυδίδη, Πausανία, Στράβωνα και Πτολεμαίο.

Τον ίδιο αιώνα στην Ευρώπη διακρίνεται ο περίφημος χαρτογράφος Martin Waldseemüller, ο οποίος το 1507 σχεδίασε χάρτη της Β. και Ν. Αμερικής, που είναι πιθανότατα ο πρώτος χάρτης στον οποίο ο Νέος Κόσμος ονομάστηκε Αμερική από το όνομα του Αμερικο Βεσπούτσι. Ο Waldseemüller εξέδωσε ακόμη στο Στρασβούργο υδρόγειο σφαίρα διαμέτρου 110 εκατοστών. Μια υδρόγειο σφαίρα κατασκεύασε επίσης και ο Λεονάρντο ντα Βίντσι, η οποία αποτελούνταν από 8 κομμάτια κολλημένα μεταξύ τους.

Από τον 16ο αιώνα εμφανίζεται επίσης η τάση για την καλλιτεχνική χαρτογράφηση. Οι νέοι χάρτες είναι έγχρωμοι, αληθινά αριστουργήματα τέχνης, και διακοσμημένοι με παραστάσεις, αφού εξακολουθούσαν να περιλαμβάνουν πολλές κενές περιοχές, για τις οποίες ο καλλιτέχνης χρησιμοποιούσε τη φαντασία του. Τον 16ο αιώνα επίσης εμφανίστηκαν και οι λεγόμενες «Κοσμογραφίες», εγχειρίδια γεωγραφίας, αστρονομίας, ιστορίας και φυσικών επιστημών, εικονογραφημένα με χάρτες και σχήματα.

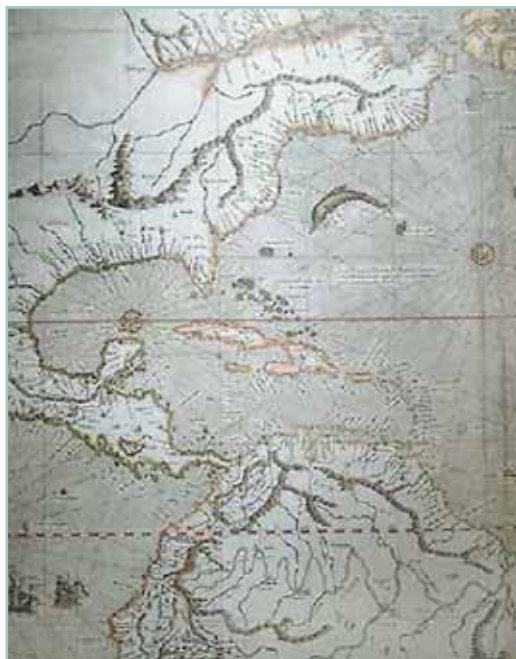
## 11. Η Ολλανδική Χαρτογραφική Σχολή

Η Ιταλική Σχολή άρχισε βαθμιαία να φθίνει στα τέλη του 16ου αιώνα, καθώς το κέντρο βάρους του εμπορίου και της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης μετατοπίζεται βορειότερα. Έτσι, την σκυτάλη στον τομέα της χαρτογραφίας παίρνει η Ολλανδική Σχολή, η παραγωγή της οποίας άρχισε από το τελευταίο τέταρτο του 16ου αιώνα και έφθασε, ουσιαστικά χωρίς διακοπή, μέχρι τις αρχές του 18ου αιώνα.

Ο σημαντικότερος εκπρόσωπος της Ολλανδικής Σχολής υπήρξε ο μαθηματικός και γεωγράφος Γεράρδος Μερκάτορ (1512-1594).

Σ' αυτόν οφείλεται η επινόηση της μερκατορικής προβολής, χάρη στην οποία λύθηκε ένα μακροχρόνιο πρόβλημα των θαλασσοπόρων, αφού τους έδωσε τη δυνατότητα να χαράζουν τις διοπτρεύσεις τους ως ευθείες γραμμές, δηλαδή να αναπαριστούν σε επίπεδο τη σφαιρική επιφάνεια της Γης. Ο Μερκάτορ κατασκεύασε επίσης όργανα αστρονομικών και γεωγραφικών παρατηρήσεων, με τη βοήθεια των οποίων προχώρησε στην χαρτογράφηση μεγάλων εκτάσεων της γης. Ήταν ο πρώτος μάλιστα που συνέλαβε την ιδέα της χαρτογράφησης ολόκληρης της επιφάνειας του πλανήτη και παρουσίασε συστηματική συλλογή πολλών χαρτών σε φύλλα μέσα σε έναν δεμένο τόμο, τον οποίο ονόμασε «Άτλαντα». Εξέδωσε ειδικότερα χάρτη των δύο ημισφαιρίων το 1538, χάρτη της Ευρώπης το 1554 και γενικά χάρτη που περιλάμβανε τον τότε γνωστό κόσμο, δηλαδή την Ευρώπη, την Ασία, την Αφρική και την Αμερική. Δίκαια λοιπόν ο Μερκάτορ θεωρείται ως ο θεμελιωτής της νεότερης χαρτογραφίας.

Κάποιοι από τους χάρτες που σχεδιάστηκαν με βάση το σύστημα της μερκατορικής προβολής είναι ο χάρτης του Νέου Κόσμου, που καταρτίστηκε το 1509 από



**Σχήμα 12.** Παγκόσμιος χάρτης του Mercator. (1569)

τον Juan de la Cosa της εξερευνητικής αποστολής του Κολόμβου και ιδιοκτήτη της ναυαρχίδας «Santa Maria».

Ο χάρτης αυτός περιελάμβανε όλες τις ανακαλύψεις του Κολόμβου, τις προσεγγίσεις του Cobral στη Βραζιλία, τα ταξίδια του Cabot στον Καναδά και τις θαλάσσιες οδούς του Βάσκο ντα Γκάμα προς τις Ινδίες. Άλλοι χάρτες του Νέου Κόσμου σχεδιάστηκαν από τον Πέτρο Ραϊνέλ (1504-1542), τον Νούνιο Γκαρθία ντε Τορένο (1520), του οποίου το χαρτογραφικό έργο περιλαμβάνει 21 χάρτες του στενού του Μαγγελάνου και τον Πορτογάλο κοσμογράφο του βασιλιά της Ισπανίας Diego Ribero (1529), ο οποίος παρουσίασε εκτεταμένο χάρτη του Ειρηνικού, που για πρώτη φορά γινόταν γνωστός την εποχή εκείνη, με στοιχεία που συγκέντρωσε από επιζήσαντες συντρόφους του Μαγγελάνου που έφτασαν στη Σεβίλλη το 1522.

Κατά τους 16ο και 17ο αιώνα τα κυριό-



**Σχήμα 13.** Παγκόσμιος χάρτης του Juan de la Cosa. (1500)

τερα κέντρα χαρτογραφικής δραστηριότητας ήταν η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ιταλία, οι Χώρες του Ρήνου, η Ολλανδία και η Ελβετία. Γρήγορα όμως η Αγγλία και η Γαλλία πήραν τα πρωτεία, λόγω της ανάπτυξης της ναυτιλίας τους και της αποικιακής ισχύος τους. Την περίοδο αυτή ωστόσο το σκήπτρο της χαρτογραφίας κατείχε, όπως αναφέραμε παραπάνω, η Ολλανδία, ιδιαίτερα με την περίφημη έκδοση στην Αμβέρσα το 1570 από τον Abraham Ortelius de Jode, τον δεύτερο μεγάλο εκπρόσωπο της Ολλανδικής Σχολής, του άτλαντα «Theatrum Orbis Terrarum» (Θέατρο όλης της γης), ο οποίος περιελάμβανε 119 χάρτες και 12 χάρτες αρχαίας ιστορίας. Ο Ortelius δεν ήταν πρωτότυπος χαρτογράφος, αλλά χρησιμοποίησε για το έργο του προγενέστερους χάρτες, χρησιμοποιώντας όμως πλουσιότερη διακόσμηση. Τόσο το έργο του Μερκάτορ όσο και το έργο του Ortelius γνώρισαν πολλές επανεκδόσεις. Περίφημοι επίσης την ίδια περίοδο ήταν οι χάρτες της Βιρτζίνια και της νέας Αγγλίας, που σχεδιά-

στηκαν από τον πλοίαρχο Τζών Σμιθ και ήταν οι πρώτοι χάρτες των αγγλικών αποικιών που εκδόθηκαν στο Λονδίνο το 1612.

## 12. Η Χαρτογραφία το 18ο αιώνα

Η σύγχρονη εποχή της χαρτογραφίας αρχίζει από τα μέσα του 18ου αιώνα. Οι μετρήσεις και όλες γενικά οι χαρτογραφικές εργασίες γίνονται πλέον με επιστημονικές μεθόδους και οι χάρτες που καταρτίζονται είναι περισσότερο ακριβείς και λεπτομερείς, καθώς παραστάσεις τεράτων ή λιονταριών εξαφανίζονται και δίνουν τη θέση τους σε πραγματικά στοιχεία. Η ανακάλυψη νέων οπτικών οργάνων και ιδιαίτερα του τηλεσκοπίου, συμβάλλει σημαντικά στην ακρίβεια των αστρονομικών παρατηρήσεων, ενώ η ανακάλυψη του χρονομέτρου κατέστησε επίσης ευκολότερο τον υπολογισμό του γεωγραφικού μήκους, με αποτέλεσμα οι χαρτογράφοι να έχουν στη διάθεσή τους πολύ περισσότερες πληροφορίες για τα νησιά και τις ακτές.

Με την ανατολή του 18ου αιώνα αρχίζει





**Σχήμα 14.** Χάρτης της Ευρώπης του Abraham Ortelius. (1564)

ουσιαστικά να φθίνει η Ολλανδική Σχολή. Έτσι, τον αιώνα αυτόν τα σκήπτρα στη χαρτογραφία πήρε η Γαλλία, καθώς οι γαλλικοί χάρτες συνδυάζουν με αξιοθαύμαστο τρόπο τη μαθηματική ακρίβεια με την καλλιτεχνική παρουσίαση. Περίφημοι είναι οι 98 χάρτες του Guillaume Delisle (1675-1726), μεταξύ των οποίων και πολλοί χάρτες της Ελλάδας, ιστορικοί και σύγχρονοι. Ως αφετηρία μάλιστα της σύγχρονης εποχής της χαρτογραφίας μπορεί να θεωρηθεί ο τοπογραφικός χάρτης της Γαλλίας, που καταρτίστηκε το 1760 από τον Καίσαρα Φραγκίσκο Cassini de Thury (1714-1784) κλίμακας 1:86.400, και ήταν ο πρώτος τοπογραφικός χάρτης που στηρίχτηκε σε τριγωνισμό ακριβείας. Η έκδοση του χάρτη αυτού άρχισε από το 1744 και συμπληρώθηκε το 1793 από τον γιο του Jean Cassini.

Στη Γαλλία τις χαρτογραφικές εργασίες

ανέλαβε η Γαλλική Ακαδημία, και το 1748 εκδόθηκε ο «Γεωμετρικός χάρτης της Γαλλίας», που αποτελούνταν από 182 φύλλα με συμπλήρωση και αναθεώρηση των μετρήσεων και παρατηρήσεων από στρατιωτικό προσωπικό. Ο Ναπολέοντας ήταν θερμός υποστηρικτής της σύνταξης χαρτών, και αποφάσισε μάλιστα την χαρτογραφική απεικόνιση ολόκληρης της Ευρώπης σε κλίμακα 1:100.000, μετά την πτώση του όμως το σχέδιο αυτό ναυάγησε. Με την περίοδο αυτήν και ιδιαίτερα με τη Γαλλική Επανάσταση συνδέεται και η ανάπτυξη των συναφών επιστημών, όπως της γεωδαισίας, της αστρονομίας, της υδρογραφίας και άλλων.

Από τους ναπολεόντειους πολέμους η ανάγκη χρησιμοποίησης των χαρτών για στρατιωτικούς σκοπούς γίνεται περισσότερο επιτακτική και έτσι οι προσπάθειες

των ευρωπαϊκών κρατών στρέφονται προς αυτόν το σκοπό, ώστε να υπάρχει ενημέρωση σε κάθε στιγμή για τα εδάφη στα οποία λαμβάνουν χώρα κινήσεις των εχθρικών στρατευμάτων. Και επειδή τα τεχνικά μέσα και οι δαπάνες που απαιτούνται για τις έρευνες είναι υπέρογκα και ξεπερνούν τις δυνατότητες των ιδιωτών χαρτογράφων, τα ίδια τα κράτη αναλαμβάνουν την οργάνωση εθνικών υπηρεσιών για τη σύνταξη κάθε είδους χαρτών, στρατιωτικών, εμπορικών, οδικών κτλ. Τέτοιου είδους οργανισμοί αποτελούν η Χαρτογραφική Υπηρεσία της Βρετανίας, το Εθνικό Γεωγραφικό Ινστιτούτο της Γαλλίας και το Landestopographie της Ελβετίας.

Στις Η.Π.Α., όπου οι ανάγκες εθνικής άμυνας δεν ήταν σε πρώτη προτεραιότητα, εξαιτίας της απόστασής τους από την Ευρώπη και από τους πολέμους που διεξάγονταν εκεί, τη σύνταξη χαρτών ανέλαβαν ιδιωτικοί οργανισμοί με πολιτικό χαρακτήρα, οι οποίοι ήταν υποχρεωμένοι με συμβάσεις να παραδίδουν όλα τα αποτελέσματα των μελετών τους στο κράτος. Τέτοιου οργανισμού στις Η.Π.Α. ήταν η Υπηρεσία Γεωλογικών Ερευνών και η Εθνική Υδρογραφική Υπηρεσία. Μόνο μετά την εμπλοκή της Αμερικής στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η σύνταξη των τοπογραφικών κυρίως χαρτών ανατέθηκε στην Army Map Service («Στρατιωτική Χαρτογραφική Υπηρεσία») εξαιτίας του απόρρητου χαρακτήρα τους.

Τον 18ο αιώνα η Μεγάλη Βρετανία αναδείχθηκε σε πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μεγάλη ανάπτυξη της χαρτογραφίας, ιδιαίτερα σε ναυτικούς χάρτες για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας. Η Μεγάλη Βρετανία πρότεινε μάλιστα ο πρώτος μεσημβρινός να διέρχεται από το Γκρήνουιτς, πρόταση την οποία αποδέχθηκαν σταδιακά όλα τα κράτη. Ένα άλλο σημαντικό επίτευγμα της ωκεανογραφίας ήταν ο παλιός μαγνητικός χάρτης του Έντμοντ Χάλεϋ, ο οποίος αναθεωρείται με

νέα δεδομένα. Αργότερα σχεδιάστηκαν παρόμοιοι χάρτες για τα θαλάσσια ρεύματα, τις παλίρροιες και τους ανέμους.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει εδώ για τον μοναδικό, σχεδόν, Έλληνα χαρτογράφο του 18ου αιώνα, τον βάρδο Ρήγα Βελεστινλή (Φεραίο), στον οποίο ανήκει ο, άγνωστος ίσως στην Ευρώπη αλλά ιδιαίτερα γνωστός στην Ελλάδα, δωδεκάφυλλος χάρτης της ελληνικής Ανατολής, η περιφημη «Χάρτα», τυπωμένη στη Βιέννη το 1797. Ο τεράστιος αυτός χάρτης, που αρχίζει από τα Καρπάθια και το Δούναβη και φθάνει ως την Κρήτη, απλώνεται από την Αδριατική ως τον Εύξεινο Πόντο και τη Βιθυνία της Μικράς Ασίας, παρουσιάζει μεγάλο ιστορικό ενδιαφέρον, κυκλοφόρησε ελάχιστα και γι' αυτό έχει γίνει σπανιότατος. Ο χάρτης βασίζεται σε υλικό που άντλησε ο Ρήγας από το έργο του J. Barthelemy «Ταξείδιον του Νέου Αναχάρσιδος εις Ελλάδα», που τυπώθηκε στο Παρίσι το 1788 από χάρτες Γάλλων και Γερμανών γεωγράφων της εποχής και χαράχθηκε από τον Βιεννέζο Φ. Μύλλερ. Κάθε κενός χώρος του αξιοποιείται με πολλές πληροφορίες, παραστάσεις 162 αρχαίων νομισμάτων, καταλόγους ενδόξων ανδρών της ελληνικής ιστορίας, χρονολογίες μαχών κτλ.

### 13. Η Χαρτογραφία το 19ο και 20ο αιώνα

Στις αρχές του 19ου αιώνα στον τομέα της επιστημονικής χαρτογραφίας ηγείται η Γερμανία με τους ονομαστούς χαρτογράφους Χούμπολτ Μπεργκχάους, Κίπερτ και Πέτερμαν. Την ίδια εποχή εκδίδονται οι άτλαντες της γεωγραφίας του Στίλερ, της ιστορίας του Σπρούνερ, οι σχολικοί χάρτες του Σύντοβ και της φυσικής του Μπεργκχάους. Περιφημοί χάρτες την εποχή αυτή εκδόθηκαν στην Ελβετία, στη Γαλλία, στην Αυστρία και στην Ιαπωνία με την ίδρυση το 1888 του Imperial Land Survey.

Κατά τον 19ο αιώνα ιδρύονται επίσης

διεθνείς γεωγραφικές ενώσεις, οι οποίες οργανώνουν συνέδρια με σκοπό την επίλυση βασικών προβλημάτων της χαρτογραφίας. Ειδικότερα, στο Διεθνές Γεωγραφικό Συνέδριο στην Αμβέρσα το 1871 αποφασίστηκε η καθιέρωση του μεσημβρινού του Γκρήνουιτς ως βασικού κοινού για όλα τα κράτη μεσημβρινού και στο ίδιο Συνέδριο στη Βέρνη το 1891 προτάθηκε η κατάρτιση ενός «Παγκόσμιου Χάρτη» κλίμακας 1:1.000.000. Ωστόσο, αν και καθορίστηκαν οι τεχνικές και επιστημονικές προδιαγραφές αυτού του χάρτη, η σύνταξή του γινόταν με αργούς ρυθμούς γιατί πολλές περιοχές του γήινου πλανήτη δεν είχαν ακόμη χαρτογραφηθεί. Το ενδιαφέρον για τη συνέχιση αυτού του προγράμματος αναζωπυρώθηκε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, και στα μέσα της δεκαετίας του 1980 βρισκόταν κοντά στην ολοκλήρωσή του. Τέλος, στο Γεωγραφικό Συνέδριο στο Βερολίνο το 1899 αποφασίστηκε η κατάρτιση του «Παγκόσμιου Βυθομετρικού Χάρτη των Ωκεανών».

Στις αρχές του 20ου αιώνα τα σκήπτρα στον τομέα της χαρτογραφίας κατείχε η Γαλλία με τους ονομαστούς χάρτες των Σράντερ, Μπογκ, Βιβιέν ντε Σαιν-Μαρτέν και άλλων. Στο ίδιο επίπεδο βρίσκονταν και οι ιταλικοί χάρτες των γεωγραφικών ινστιτούτων του Πέργκαμο και του Ντε Αγκοστίνι. Το 1922 ιδρύθηκε η Διεθνής Γεωγραφική Ένωση, η οποία εκτός από γεωγραφικά συνέδρια, διοργανώνει διεθνείς επιτροπές που ερευνούν σημαντικά θέματα της χαρτογραφίας (συνοπτικοί εθνικοί και περιφερειακοί άτλαντες, πληθυσμιακοί χάρτες και παγκόσμιοι γεωμορφολογικοί χάρτες).

#### **14. Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και μεταγενέστεροι χρόνοι**

Πριν και κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου λίγες περιοχές του πλανήτη είχαν χαρτογραφηθεί, διότι λεπτομερείς χάρτες ή δεν υπήρχαν ή ήταν περιορισμένης έκτασης και ακρίβειας. Η κατάσταση

αυτή διατηρήθηκε μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο όπως αναφέρει και μια έκθεση της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ μέχρι το 1940 μόλις το 10% του κόσμου είχε χαρτογραφηθεί με επαρκή λεπτομέρεια.

Κατά τη δεκαετία 1930-1940 μόνο η Γερμανία ασχολείται συστηματικά με τη χαρτογραφία, λόγω της προετοιμασίας της για τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η ανάγκη για τη σύνταξη χαρτών για στρατιωτικούς κυρίως σκοπούς πήρε εθνικό χαρακτήρα. Οι στρατηγικοί χάρτες που διέθετε ο Γ΄ Ράιχ κατά τη διάρκεια του πολέμου καλύπτουν όλη την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική και αποτελούν αριστουργήματα καλαισθησίας και ακρίβειας. Αλλά και στις ΗΠΑ με την κήρυξη του πολέμου έγινε επιτακτική η ανάγκη για την κατάρτιση χαρτών, με συνέπεια να τεθεί σε εφαρμογή ένα μεγάλο πρόγραμμα αεροφωτογράφισης και επεξεργασίας των στοιχείων με τη χρήση της τριγωνομετρικής μεθόδου, ώστε να υποβοηθούνται οι στρατιωτικές μονάδες που δρούσαν στον Ειρηνικό, Ατλαντικό και αλλού. Ταυτόχρονα, πολλές συμμαχικές χώρες εξέδωσαν χάρτες για την κάλυψη των στρατιωτικών τους αναγκών, είτε με στοιχεία που δανείζονταν από τις ΗΠΑ, είτε με στοιχεία των δικών τους γεωγραφικών υπηρεσιών.

Κατά τις δεκαετίες του 1940 και του 1950, λόγω του Ψυχρού Πολέμου η ανάγκη για τη σύνταξη χαρτών έγινε ακόμη μεγαλύτερη. Οι χώρες του NATO και του Συμφώνου της Βαρσοβίας συνέχισαν την κατάρτιση χαρτών τόσο για στρατιωτικούς όσο και για οικονομικούς σκοπούς. Παράλληλα, εκπονήθηκαν προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης για την κατάρτιση χαρτών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων, καθώς και για λόγους γεωργικής και βιομηχανικής εκμετάλλευσης. Εκτός από τα παραπάνω, πολλές χώρες άρχισαν την κατάρτιση του κτηματολογίου τους, γεγονός που συνετέλεσε στην οικονομική και βιομη-

χανική τους ανάπτυξη μέσω του εντοπισμού όλων των πόρων και των πλουτοπαραγωγικών πηγών που διαθέτουν (εδάφους, υπεδάφους, θαλάσσιου βυθού κτλ.).

Μετά το 1950 η χαρτογραφία έφτασε στο απόγειό της με τη ραγδαία ανάπτυξη της αεροφωτογράφισης, των σύγχρονων οπτικών μέσων και συσκευών μέτρησης αποστάσεων, της χρήσης των ηλεκτρονικών υπολογιστών και της χρησιμοποίησης φωτοχημικών εκτυπωτικών μεθόδων και εκτυπωτικών μηχανών (offset) μέγιστης ακριβείας και απόδοσης. Επίσης, η ίδρυση το 1961 της Διεθνούς Οργάνωσης Χαρτογραφίας εξασφάλισε τη συστηματική μελέτη των προβλημάτων της χαρτογραφίας, βασισμένη στη συνεργασία των ενδιαφερόμενων κρατών, η οποία γίνεται με επιστημονικά και τεχνικά συνέδρια κάθε δύο χρόνια και με ειδικές επιτροπές εργασίας. Σημαντικό ρόλο, τέλος, διαδραματίζει το Γραφείο Χαρτογραφίας Ηνωμένων Εθνών, που διοργανώνει χαρτογραφικά συνέδρια κάθε τρία χρόνια, τα οποία ασχολούνται κυρίως με ζητήματα που αφορούν τις αναπτυσσόμενες χώρες της Αφρικής, της Ασίας και της Άπω Ανατολής.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Εγκυκλοπαίδεια, Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, (448-454)
- Εγκυκλοπαίδεια, Υδρία, (143-150)
- Κυριαζόπουλος, Ε. Χαρτογραφία & Χαρακτικά του Ελλαδικού Χώρου. Τέχνη ή Επιστήμη;. Λεύκωμα Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης.
- Λιβιεράτος, Ε. (1998). Χαρτογραφίας και Χαρτών Περιήγησης. Θεσσαλονίκη: Εθνική Χαρτοθήκη.
- Νάκος, Β., και Φιλιππακοπούλου, Β. (1993). Γενική Χαρτογραφία. Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Ρωμαίος, Γ. Η χαρτογράφηση της Ελλάδος από τον 15ο έως τον 18ο αιώνα. PORTO LEONE. Αθήνα: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού.
- Raisz E. (1948). General Cartography. New York: McGraw-Hill Book Company.
- Tooley, R.V. (1970). Maps and Map-makers. London: B.T. Batsford.
- [www.Kathimerini.gr](http://www.Kathimerini.gr)
- [www.maplibrary.gr](http://www.maplibrary.gr)
- [www.rom.gr/rom14/digimap.htm](http://www.rom.gr/rom14/digimap.htm)

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Εύελπης Καραγιαννίδης Ιωάννης γεννήθηκε και μεγάλωσε στην Καβάλα. Το 2000 αποφοίτησε από 4ο Ενιαίο Λύκειο Καβάλας και εισήχθη στην Στρατιωτική Σχολή Μόνιμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (Σ.Μ.Υ.Ν.).

Κατετάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 2000 στην Σχολή και φοίτησε εκεί για ένα χρόνο αποκτώντας πτυχίο Γ' Μηχανικού. Έπειτα στις 1 Οκτωβρίου 2001 κατετάγη στην Στρατιωτική Σχολή Μόνιμων Υπαξιωματικών (Σ.Μ.Υ.) στην οποία φοίτησε για 2 έτη και στις 13 Ιουνίου 2003 ορκίστηκε Μ.Λχίας (Φ.ΠΒ).

Στην συνέχεια αφού παρακολούθησε επί 3

μήνες περίπου το σχολείο Μόνιμων Λοχίων Φροντιστών στο κέντρο εκπαίδευσης υλικού πολέμου (Κ.Ε.Υ.Π.) στην Λαμία μετατέθηκε στο Κέντρο Εκπαίδευσης Πυροβολικού (Κ.Ε.Π.) στην Θήβα. Εκεί υπηρέτησε για ένα χρόνο και στις 11 Οκτωβρίου 2004 εισήχθη στην στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων (Σ.Σ.Ε.). Παράλληλα το καλοκαίρι του 2004 υπηρέτησε στην Στρατιωτική Διακλαδική Δύναμη Ασφάλειας Ολυμπιακών Αγώνων (Σ.Δ.Δ.Α.Ο.Α.) στην Ολυμπιακή Εγκατάσταση Εκκινήσεως Μαραθώνιου Δρόμου (ανδρών - γυναικών) στο Μαραθώνα Αττικής. Έχει δημοσιεύσει το άρθρο «Ανακύκλωση» στην Στρατιωτική Επιθεώρηση. Τώρα φοιτά στην Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων στο 4ο έτος.

**ΙΣΤΟΡΙΚΑ**

**“LIBERTY” Το πλοίο της Νίκης**

**Επικελευστής Ελ. Σφακτός**

Το παρόν αναφέρεται σε ένα πολύ παλαιό γεγονός, την κατασκευή του πλοίου "LIBERTY", που απέχει πολύ από το να χαρακτηριστεί ιστορικό. Το σωστότερο είναι μάλλον «χρονικό» μιας πολύ πρόσφατης εποχής, διότι δεν θα ακουστεί και πολύ παράξενο αν κάπου στην Υδρόγειο βρεθούν μερικά πλοία του τύπου αυτού να ταξιδεύουν ακόμα!!!

Η σχέση του Έλληνα με την θάλασσα είναι τόσο συνυφασμένη, που σε καμία φάση της μακραίωνης ιστορίας του δεν θα μπορούσε να μεγαλουργήσει χωρίς την άρρηκτη αυτή σχέση. Το «θαλασσοκρατείν» έγινε αυτοσκοπός από τους αρχαιότατους χρόνους. Συνεχίζει δε μέχρι και τις μέρες μας. Δεν υπάρχει λιμάνι του κόσμου που δεν έχει αντικρίσει την γαλανόλευκη, ιδίως μετά την αντικατάσταση του πανιού από τον ατμό. Το ελληνικό δαιμόνιο έχει βρει την έκφρασή του και στον υγρό στίβο, προς μεγάλη έκπληξη και θαυμασμό του ξένου παράγοντα.

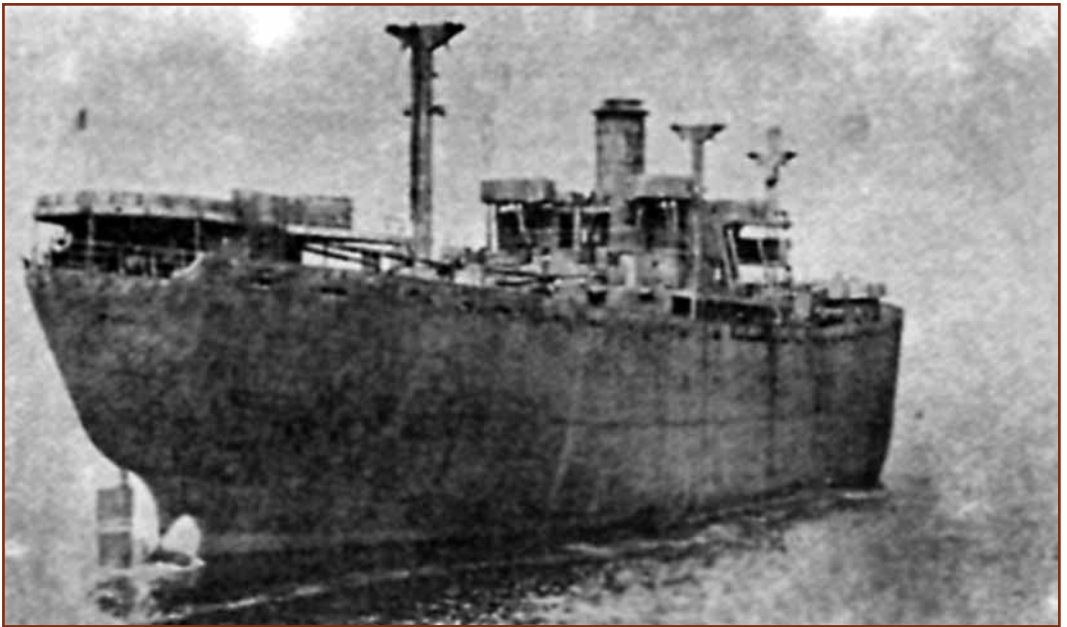
Κάθε μεγάλη δημιουργία πέραν των θετικών οφελών που προσφέρει, απαιτεί και το τίμημά της. Έτσι και ο χώρος αυτός πλήρωσε και πληρώνει μεγάλο τίμημα συνήθως τραγικό, ιδίως σε περιόδους εμπόλεμης κατάστασης. Ο τελευταίος παγκόσμιος πόλεμος άφησε πίσω του εκατομμύρια νεκρούς και ανυπολόγιστες ζημιές. Η παγκόσμια εμπορική Ναυτιλία πλήρωσε βαρύ τίμημα σε υλικό και ανθρώπους. Τα γεγονότα γνωστά. Με την εισβολή της Γερμανίας στην Πολωνία (1/9/39) Αγγλία και Γαλλία κηρύττουν τον πόλεμο κατά του Γ' Ράιχ. Το πρώτο πολεμικό σήμα του Τσώρτσιλ «Hostilities Commence», είχε άμεση εφαρμογή στον κατά θάλασσα πόλεμο, σε αντίθεση με την ξηρά και αέρα όπου υπήρξε νεκρός χρόνος μερικών μηνών με μικρο-αψιμαχίες πριν εμπλακούν οι κύριες αυτών Δυνάμεις.

Στην θάλασσα ο πόλεμος ξεσπά αδυσώπητος από τις πρώτες μέρες. Οι επιτυχίες των Γερμανών εντυπωσιακές. Τα γερμανι-

κά Υ/Β διασκορπισμένα στον Ατλαντικό, γύρω από τις ακτές της Βρετανίας σκορπούν τον όλεθρο. Σε μικρές ομάδες καιροφυλακτούν σαν πραγματικοί λύκοι (sea wolves τα ονόμασαν) και εκτοξεύουν κατά δεκάδες τις τορπίλες τους στέλοντας στον βυθό δεκάδες πλοία των νηοπομπών. Εθεωρείτο μεγάλη επιτυχία αν το 30% μιας νηοπομπής κατόρθωνε να καταπλεύσει σώο στα αγγλικά λιμάνια. Τα μεμονωμένα πλέοντα πλοία δεν είχαν καμία τύχη. Αυτά μάλιστα τα βύθιζαν με κανονιοβλιβισμούς προκειμένου να κάνουν οικονομία στις τορπίλες. Αυτό τους επέτρεπε μεγαλύτερη, χρονικά, πολεμική περιπολία.

Η απειλή αποκοπής της νησιωτικής Αγγλίας από τον υπόλοιπο κόσμο με ότι αυτό συνεπάγεται, ήταν θανάσιμη. Μονάχα τους πρώτους εννέα μήνες του πολέμου περισσότερα από 150 συμμαχικά πλοία, που το τονάζ τους υπερέβαινε το ένα εκατομμύριο τόνους είχαν βρεθεί στο βυθό από την δράση των γερμανικών και μόνο Υ/Β.

Τα αγγλικά Ναυπηγεία παρά την έλλειψη εργατικών χεριών είχαν εντείνει την παραγωγή τους και μετά το 1942 έφτασαν σε αξιοζήλευτα επίπεδα παραγωγής. Τους δύο όμως πρώτους χρόνους του πολέμου μόλις και κάλυπταν το ένα στα τέσσερα εμπορικά πλοία που εβυθίζοντο. Οι ανάγκες σε πολεμικό υλικό ήταν πιο επιτακτικές και απορροφούσαν το μέγιστο της παραγωγής των. Αν η «Γηραιά Αλβιών» ήθελε να μείνει ζωντανή και να διεκδικήσει όχι μόνο την νίκη κατά του φασισμού, αλλά αυτή την ίδια της την ύπαρξη, έπρεπε να επαναφέρει τουλάχιστον την ισορροπία σε «Απώλειες-Ναυπηγήσεις». Στην δεινή κατάσταση που είχε περιέλθει μια λύση υπήρχε. Να «χτιστούν» πλοία με ταχύτατους ρυθμούς και σε ασφαλή ναυπηγεία μακριά από τα θέατρα του πολέμου. Ο μοναδικός τόπος που προσφερόταν γι' αυτό ήταν οι ΗΠΑ. Με την αποφασιστικότητα που διέκρινε τον Τσώρτσιλ, τις κρίσιμες εκείνες μέρες,



Το πρώτο Λίμπερτυ PATRIC HENRY καθώς ρυμουλκείται για διάλυση. Άδοξο τέλος μίας ένδοξης προσφοράς.

έστειλε μια επιτροπή από εμπειρογνώμονες (επιτροπή R.C. Thompson) «να προσπαθήσουν να πετύχουν» την κατασκευή φορτηγών πλοίων του μεγέθους των 10.000 τόνων d.w. για λογαριασμό της Αγγλίας. Φτάνοντας στην Νέα Υόρκη στις 3 Οκτωβρίου 1940 η εν λόγω επιτροπή είχε στις αποσκευές της δικά της σχέδια για τον τύπο του πλοίου που επιθυμούσε να ναυπηγήσει (σχέδια τύπου DORINGTON COURT συν μια παραλλαγή). Τα χαρακτηριστικά του επιθυμητού πλοίου ήταν: Να μην είναι πολύπλοκο, με 10.000 τόνους νεκρού βάρους, 5.300 κάρων ολικής χωρητικότητας, με μια παλινδρομική μηχανή 2.500 ίππων, με 11 κόμβους ταχύτητα, με μήκος 426, πλάτος 59 και βύθισμα 26 πόδια.

Την εποχή εκείνη η βιομηχανία Ναυπηγικής των ΗΠΑ βρισκόταν σε χαμηλά επίπεδα. Μετά από μία άνθηση την περίοδο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (2.500 ναυπηγήθηκαν εμπορικά πλοία) στο διάστημα του μεσοπολέμου περιέπεσε σε πλήρη απραξία.

Στο διάστημα 1922-1937 ναυπηγήθηκαν μόνο δύο φορτηγά, μερικά δεξαμενόπλοια και είκοσι εννέα επιβατηγά φορτηγά πλοία γραμμής. Μεταξύ των άλλων αιτιών της παρακμάζουσας ναυπηγοβιομηχανίας ήταν και το κόστος ναυπήγησης. Σχεδόν τα διπλάσια χρήματα απ' ό τι σε ξένα ναυπηγεία.

Το 1936 ο πρόεδρος Ρούσβελτ ιδρύει την «Ναυτιλιακή Επιτροπή», με σκοπό την αναζωογόνηση της ναυπηγικής τέχνης και αντικατάσταση του γηρασμένου αμερικάνικου εμπορικού στόλου. Ο παγκόσμιος πολιτικός ορίζοντας που ολοένα χειροτέρευε δεν ήταν άμοιρος στην λήψη αυτής της απόφασης. Η επιτροπή αυτή ενέκρινε την παραγωγή τριών τυποποιημένων πλοίων με τα στοιχεία C1,C2,C3 με παραγωγή πενήντα πλοίων τον χρόνο (το πρώτο πλοίο καθελύστηκε το 1939 και ήταν το Donald Mc Kay 8.875 d.w. στροβιλοκίνητο 15,5 κόμβων έμφορτο).

Οι πρώτες διαπραγματεύσεις της Βρετανικής Επιτροπής R.C. Thompson (σχεδια-



Ενώ υποστέλλεται η αστερόεσσα  
... και υψώνεται γαλανόλευκη σ' ένα «Λίμπερτ»

στής του πλοίου Dorington Court) με την αμερικάνικη ναυτιλιακή Επιτροπή κατέληξαν σε αδιέξοδο. Σημαντικότερες αντιρρήσεις από την πλευρά των Αμερικανών ήταν: τα προτεινόμενα προς ναυπήγηση πλοία τα θεωρούσαν «εξαιρετικά αργοκίνητα». Δεν ήθελαν να διακινδυνεύσουν σπατάλη πολύτιμων πρώτων υλών χωρίς να εξασφαλίζονται τα καθαρά αμερικάνικα συμφέροντα. Η έκβαση του πολέμου μέχρι τότε έγερνε υπέρ του άξονα. Φοβόντουσαν μια ήττα της Αγγλίας.

Οι Άγγλοι ζητούσαν «καρφωτά» πλοία και κυλινδρικά καζάνια. Οι Αμερικάνοι ήταν αμετάπειστοι. Ηλεκτροσυγκολλημένα και μόνο πλοία. Οι λόγοι: οικονομία ατσαλιού μα το σημαντικότερο, δεν υπήρχε ειδικευμένο προσωπικό στην κάρφωση των πλοίων. Τέλος δεν υπήρχαν διαθέσιμες ναυπηγικές σχάρες. Όλες ήταν κλεισμένες από κρατικές παραγγελίες για πολεμικά σκάφη.





Το «Λίμπερτυ» ΕΛΛΑΣ. Το πρώτο λίμπερτυ που πέρασε σε ελληνικά χέρια. Καθεκλύσθηκε με το όνομα William de Wit Hyde το Σεπτέμβριο του 1943 και συμπληρώθηκε με το όνομα «ΕΛΛΑΣ». Παρέμεινε με το ίδιο όνομα ως το Νοέμβριο του 1968 που διαλύθηκε.

Μετά από μεγάλες διαπραγματεύσεις το αγγλικό Ναυαρχείο έδωσε την έγκρισή του δεχόμενο τους περισσότερους όρους των αμερικανών ιδίως εκείνου της ηλεκτροσυγκόλλησης. Άλλωστε δεν είχαν άλλη επιλογή. Όλα ξεκίνησαν από το μηδέν. Η επιτροπή Thompson όργωσε όλη την Αμερική και τον Καναδά προκειμένου να βρουν κατάλληλα σημεία για την ίδρυση των Ναυπηγείων που θα έχτιζαν το πλοία. Επίσης εργοστάσια που θα αναλάμβαναν την κατασκευή καζανιών, μηχανών και εξαρτημάτων για τα σκάφη που ήθελαν να χτίσουν. Οι δυσκολίες ανυπέρβλητες, οι προσπάθειες φαίνονταν να οδηγούνται σε ναυάγιο. Τα αδιέξοδα βρήκαν την λύση τους στο πρόσωπο κάποιου αυτοδημιούργητου επιχειρηματία μεγάλων τεχνικών έργων ονόματι Henry J. Kaiser. Ήταν ο από μηχανής Θεός που έκανε το αδύνατο αμέσως φτάνοντας στα όρια του θαύματος. Στις 20 Δεκεμβρίου 1940 υπογράφηκαν δύο συμβόλαια για την ναυπήγηση 30 πλοίων το καθ' ένα συνολικής χωρητικότητας 430.000 κ.ο.χ. και συνολικού νεκρού βάρους 633.000 τόνων και πλέον. Αξία

κόστους 96 εκ. δολάρια σε μετρητά (το κίνητρο του Kaiser για το ..θαύμα). Με αεροφωτογραφίες από τις ανατολικές και δυτικές ακτές των ΗΠΑ εντόπισαν τις τοποθεσίες που θα γινόταν η ίδρυση των νέων ναυπηγείων. Μια στις ανατολικές ακτές της Νέας Αγγλίας (Πόρτλαντ) και μία στις Δυτικές (Ρίτςμοντ της Καλιφόρνιας). Οι Βρετανοί τρομοκρατήθηκαν από την ακαταλληλότητα των χώρων. Παγωμένο και βραχώδες υπέδαφος το πρώτο, χαμηλή αμμοπαράλια το δεύτερο. Θεωρούσαν το εγχείρημα αδύνατο – “mission impossible” όχι όμως και ο Kaiser. Ήταν ο άνθρωπος για τα δύσκολα. Οι Βρετανοί δεν είχαν παρά να συνεργαστούν. Με την μεθοδικότητα και φλεγματικότητα που τους διακρίνει, αυθεντίες σε θέματα ναυπηγικής, με τεράστια πείρα, υπομονή, κρίση και συμβουλές αλάθευτες, συνέβαλαν τα μέγιστα στην ίδρυση των Ναυπηγείων για άμεση παραγωγή πλοίων και κατ' επέκταση βοήθεια προς την Μεγάλη Βρετανία. Αυτό ήταν και το ζητούμενο. Μέσα σε τέσσερις-πέντε μήνες δύο υπερσύγχρονα για την εποχή τους ναυπηγεία ήταν έτοιμα και οι πρώ-

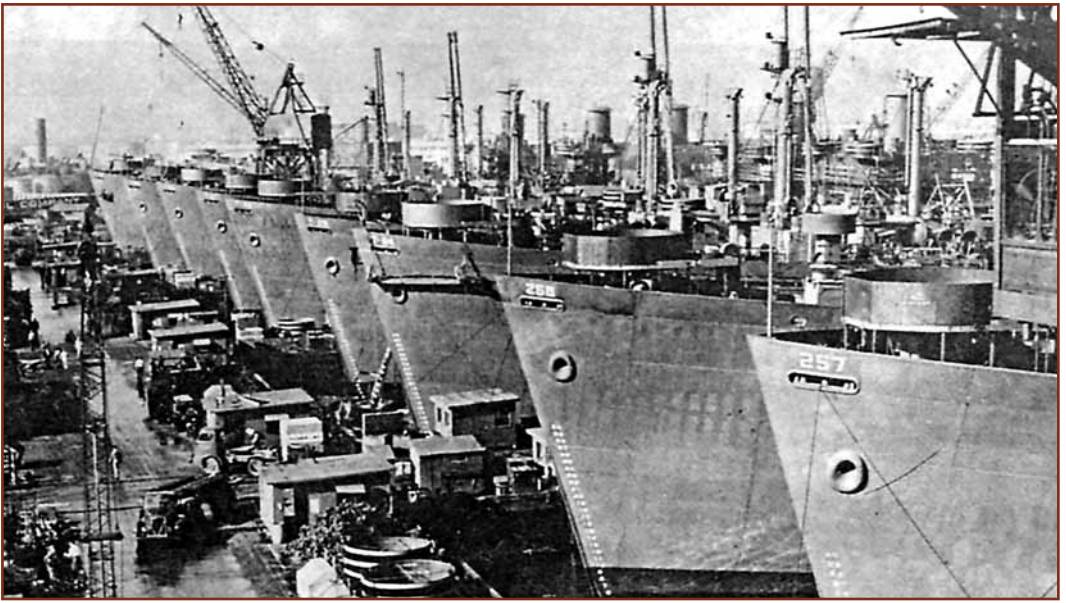


Χρόνος μηδέν. Τοποθέτηση της τρόπιδας, σε μονό αριθμό ημερών. Ένα νέο «Λίμπερτυ» θα καθελκυστεί.

τες καρένες τοποθετήθηκαν αντίστοιχα.. 14 Απριλίου 1941 (Ρίτςμοντ) και 24 Μαΐου (Πόρτλαντ – Μαϊήν). Ήταν καιρός.

Τα νέα από την Ευρώπη τραγικά. Η σβάστικα έριχνε την σκιά της σε όλο και περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Πόσο θα άντεχε ακόμη η Αγγλία; Τα πολεμικά γεγονότα όμως άρχισαν να δημιουργούν πιεστικές καταστάσεις και στην Αμερική. Άρχισαν να καταλαβαίνουν ότι αντί για ποιότητα πλοίων οι βρετανικές απόψεις για ποσότητα και όχι πολύπλοκα και πολυτελή πλοία, είχαν βάση. Η ναυπήγηση πλοίων «με το μίλι και να πουληθούν με την γυάρδα» ή «με το τόπι και πούλημα με την πήχη», κέρδιζε έδαφος παρά τις αντιδράσεις των γραφειοκρατών που προσπαθούσαν να επιβάλλουν σαν πιο κατάλληλο τύπο ένα πλοίο του Α' Παγκόσμιου Πολέμου (τύπος Λος Άντζελες). Ο χρόνος όμως ήταν πιεστικός και ζωτικής σημασίας. Η επιλογή έπρεπε να γίνει από τα υπάρχοντα σχέδια των Βρετανών με μικρές προσαρμογές και σε μαζική παραγωγή. Η Αμερικανική Ναυτιλιακή Επιτροπή (πρόεδρος ο Ναύαρχος E. Land) εγκατέλειψε τα μεγαλεπήβολα σχέδιά της για κατασκευή υπερσύγχρονων

σκαφών και με σύμφωνη γνώμη και των τεχνικών των Ναυπηγείων έδωσε την εντολή «Αντιγράψτε το βραδυκίνητο βρετανικό πλοίο!» δίνοντάς τους το κωδικό όνομα EC2 (Emergency Cargo Two) όπου Two, μεγάλη χωρητικότητα από την γραμμή φόρτωσης στην ίσαλο. Ο πρόεδρος Ρούσβελτ όταν είδε τα σχέδια το χαρακτήρισε «Άσχημόπαπο». Άλλοι το είπαν «θαλασσοπόρα μαούνα» (sea scows), «φοβερά στην όψιν αντικείμενα» (dreadful looking things), «Τσακισμένη πλώρη» (Blunt Bow) κ.α. Ο Ναύαρχος Land προκειμένου να προλάβει τα χειρότερα και να διασκεδάσει τις άσχημες εντυπώσεις που πήγαιναν να δημιουργηθούν τα χαρακτήρισε σα στόλο ελευθερίας (Liberty Fleet). Το πλοίο «Λίμπερτυ» βρήκε το οριστικό του όνομα και στη μαζική του παραγωγή οφείλεται όχι μόνο η σωτηρία της Αγγλία και των Συμμάχων της, αλλά ολόκληρου του κόσμου. Η ταξινόμησή του σαν αναλώσιμο υλικό πολέμου απεδείχθη ότι δε ήταν λάθος ούτε ότι ήταν φτωχό πλοίο, όπως το χαρακτήρισαν οι πρώτοι επικριτές του. Πριν λίγα χρόνια ταξίδευε ακόμα, ίσως και μέχρι σήμερα. Μετά τα δύο πρώτα ναυπηγεία που αναφέραμε

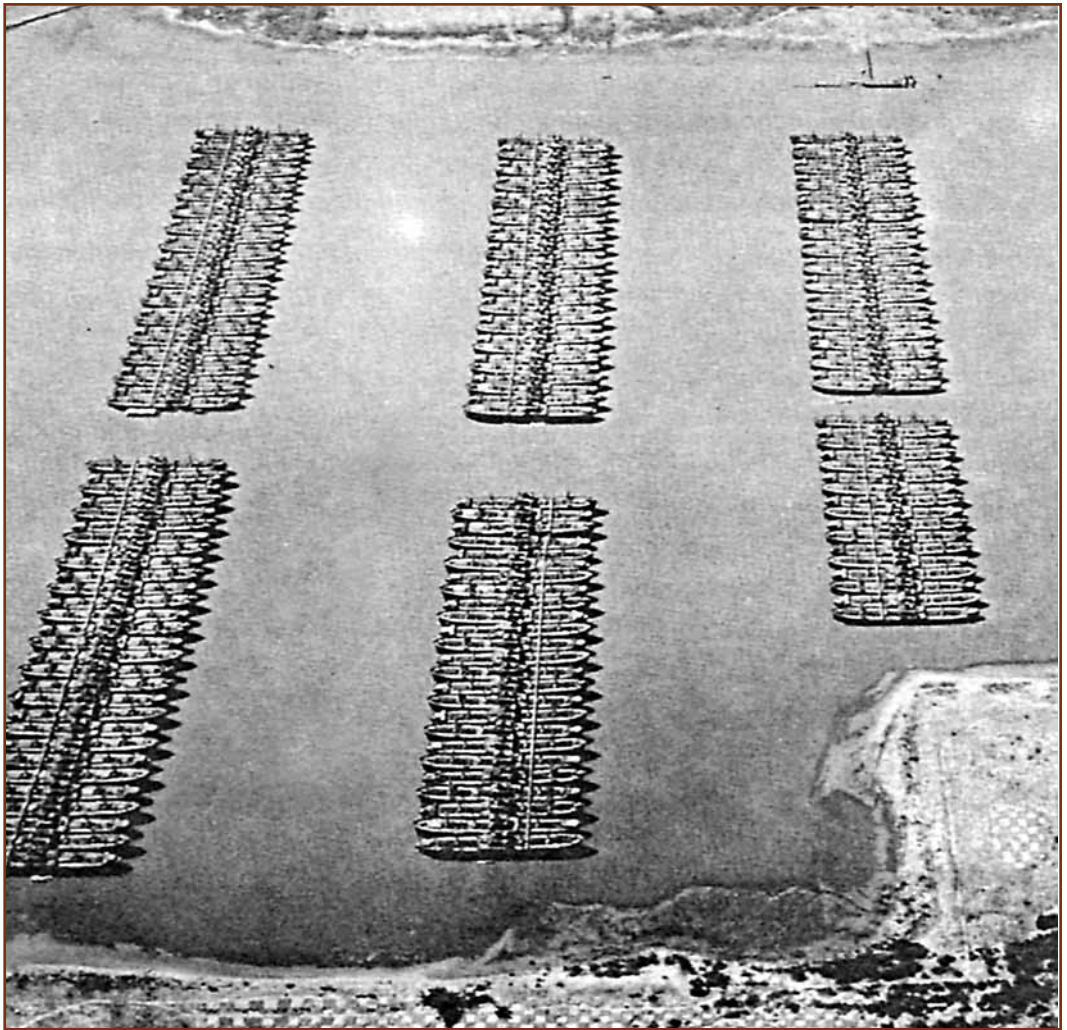


Μαζική παραχώρηση «Λίμπερτ» σ' ένα ναυπηγείο της Καλιφόρνιας. Σε έντεκα ημέρες κατελκύσθησαν δέκα πλοία, ρεκόρ του Ναυπηγείου. Στις πλώρες διακρίνονται οι βάσεις για τα πυροβόλα των 3 ιντζών.

(και τα οποία παρέδωσαν και τα εξήντα πλοία που είχαν αναλάβει μέσα σε δώδεκα μήνες) δίνεται η έγκριση, μέσα στο 1941, εννέα νέων ναυπηγείων ανάγκης για την ναυπήγηση 200 πλοίων ιδιοκτησίας των ΗΠΑ. Όταν δε η Αμερική μπήκε στον πόλεμο μετά την επίθεση που δέχθηκε στο Περλ Χάρλμπορ (7 Δεκεμβρίου 1941) έθεσε στόχο για το 1942 24 εκατομμυρίων τόνων ωφέλιμου φορτίου. Η γιγαντιαία αμερικάνικη βιομηχανία αφυπνίζεται και ένα ξέφρενο πρόγραμμα μαζικών ναυπηγήσεων, που όμοιό του δεν έχει γνωρίσει η ιστορία, ξεκινά. Με βάση το βρετανικό πρότυπο EC2 οι Αμερικανοί επιφέρουν πολλές αλλαγές στα αρχικά σχέδια. Άλλες ουσιώδεις και άλλες επουσιώδεις. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στις συνθήκες βελτίωσης, διαβίωσης του πληρώματος. Το επίσημο όνομά του ήταν EC2-S-CL (Emergency Cargo ή T=Tanker ή P=Passenger. Το 2 γνωστό S=Steam ή M=Motor και το CL το ειδικό σχέδιο του τύπου του πλοίου.

Ο χρόνος κατασκευής των πλοίων Λίμπερτ μειωνόταν μέρα με την μέρα κι

έφτασε σε χρόνους αδιανόητους. Το πρώτο πλοίο στα Ναυπηγεία του Ρίτσμونت-Καλιφόρνια χτίστηκε σε 124 μέρες (14 Απριλίου – 16 Αυγούστου 1941) και το υπ' αριθμόν 440 πλοίο που αποτελείτο από περισσότερα από 250.000 διαφορετικά κομμάτια χρειάστηκε ... 4 μέρες και 15 ώρες για να συναρμολογηθεί και κατελκυστεί!!! (8 -12 Νοεμβρίου 1942). Σε 24 ώρες 1450 τόνοι ατσάλι σε προκατασκευασμένα κομμάτια και η μηχανή 135 τον ήταν στην θέση τους και το σκάφος είχε πάρει το σχήμα του. Την δεύτερη ημέρα τελειώνει το κυρίως καταστρώμα. Την Τρίτη τοποθετούνται οι υπερκατασκευές άλμπουρα κι εξαρτισμός καταστρώματος. Καλωδιώσεις καλύμματα, χρωματισμοί συμπληρωνόντουσαν την τέταρτη ημέρα. Ακολουθούσε η κατελκυσση. Σε τρεις ημέρες ήταν έτοιμο να αναλάβει υπηρεσία!!! Το ναυπηγικό αυτό θαύμα οφειλόταν στην πλήρη τυποποίηση «μέχρι και την τελευταία του μικρή ροδέλα, μέχρι και το τελευταίο χερουλί της πόρτας». 97 τεράστια προκατασκευασμένα κομμάτια



Δεκάδες «Λίμπερτυ» δεμένα σε “ντάνες” σε κάποιο ποτάμι της Αμερικής, περιμένουν τον αγοραστή τους ή το σφυρί του διαλυτή.

πολλών τόνων το καθένα (το 60% του πλοίου) έμπαιναν στην θέση τους με όλες τις εσωτερικές κατασκευές έτοιμες (σκάλες, κουκέτες, καλοριφέρ, κ.λ.π.) Η παραγωγή τους έμοιαζε όπως εκείνη των αυτοκινήτων. Για κάθε Λίμπερτυ χρειαζόνταν 3450 τόνοι ατσάλι για τον σκελετό, 2725 τον λαμαρίνα, κάπου 700 τόνοι διάφορα υλικά που περιλάμβαναν 50.000 χυτά κομμάτια. Οι μηχανές τους (πολιδρομικές τριπλής εκτόνωσης) που ζύγιζαν 135 τόνους και

ήταν ψιλές όσο ένα τριώροφο σπίτι, μηχανήματα, υδραυλωτά καζάνια, γεννήτριες, μπιγές, βίτζια, πολεμικός εξοπλισμός χιλιάδες μίλια καλώδια και σωλήνες και χιλιάδες δύο εξαρτήματα, έφταναν στην ώρα τους στα ναυπηγεία από όλα τα μέρη της Αμερικής κι έτσι ήταν δυνατή η κατασκευή του σκάφους στον χρόνο που είχε προγραμματιστεί. Στην κορύφωση του ναυπηγικού αυτού οργανισμού, το 1943 700.000 εργάτες δούλευαν στα αμέτρητα Ναυπη-



Το λίμπερτυ ΚΕΡΚΥΡΑ στον πόλεμο με το όνομα WILLIAM GRAYSON, με τον πολεμικό εξοπλισμό. 2 πυροβόλα 3 και 8 αντιαεροπορικά πυροβόλα.

γεία (τα περισσότερα τα ήλεγχε ο Κάϊσερ) εκ των οποίων μονάχα ένας στους διακόσιους εργάτες είχε δει ποτέ του Ναυπηγείο και 25 στους 100 έβλεπαν για πρώτη φορά θάλασσα!! Πολλά προσέφεραν και οι γυναίκες. Τα περισσότερα από 152.000 πόδια ηλεκτρόλυσης τον έκαναν γυναίκες ηλεκτροκόλλητριες. «Ήταν έξοχος σαν να ράβανε στη ραπτομηχανή τους», παραδεχόταν ο Ναύαρχος Land. Οι άρρενες συνάδελφοί τους, τους κόλλησαν το παρατσούκλι: «Ρόζα η καρφώτρια».

Το «Ασχημόπαπο» γρήγορα επιφέρει, αρχικά, την ισορροπία στις απώλειες και από το 1943 έγειρε την πλάστιγγα υπέρ των συμμάχων. Η αντοχή του σκάφους και τα υδατοστεγή διαμερίσματά του τα έκαναν να σώζονται με πολύ σοβαρές ζημιές από όσες θα μπορούσε να αντέξει ένα προπολεμικό σκάφος. Οι «Ρόζες οι καρφώ-

τριες» έκαναν καλή δουλειά. Τα πλοία αντιστάθηκαν όχι μόνο στους επίδοξους καταβυθιστές τους (όλα είχαν πολεμικό εξοπλισμό με αξιωματικό και ομοχειρίες πυροβολικού) αλλά και στις τρομερά αντίξοες καιρικές συνθήκες του χειμωνιάτικου Βόρειου Ατλαντικού και Βόρειας Θάλασσας μέχρι το μακρινό Μούρμανσκ. «Όποιος θέλει να μάθει να προσεύχεται να ταξιδέψει αυτές τις θάλασσες σε χειμερινούς μήνες». Αυτό είναι προσωπική μου εμπειρία και πιστεύω.

## Επίλογος

- Δεν είναι επίσημα γνωστός ο αριθμός των πλοίων που ναυπηγήθηκαν. Τέσσερις διαφορετικές πηγές τα ανεβάζουν σε α) 2708 β) 2751 (απογραφές) γ) 2742 (αμερ. Νηογνώμονας) και δ) 2770 (Επιτροπή Αμερ. Ναυπηγείων)
- Οι Βρετανοί μετά τα 60 Λίμπερτυ που παρέλαβαν στο διάστημα Ιαν. 1941-

Ιαν.194242 δεν παράγγειλαν άλλα. Λειτουργήσε η διακρατική συμφωνία Lease & Loan.

- Το κόστος κατασκευής ενός Λίμπερτυ ανερχόταν σε 1,5 με 2,0 εκατομμύρια δολάρια ανάλογα με το ναυπηγείο.
- Για να γίνεται διαχωρισμός των Liberties που χτίζονταν συγχρόνως σε Καναδά, ΗΠΑ και Αγγλία σαν πρώτο συνθετικό στο όνομά τους έδιναν: Στα καναδέζικα Fort, των ΗΠΑ Ocean και στα εγγλέζικα EMPIRE. (Fort Saint James, Ocean Vanguard & Ocean Liberty τα πρώτα που κατελκύστηκαν). Στα 60 αγγλικά που χτίστηκαν στις ΗΠΑ σαν πρώτο συνθετικό όνομα δόθηκε το "SAM".
- Οπλισμός: Τουλάχιστον δέκα αντιαεροπορικά πυροβόλα και δύο κανόνια των 3" (πρύμνα – πλώρα)
- Απώλειες: Σε όλη την διάρκεια του πολέμου χάθηκαν από εχθροπραξίες περισσότερα από 200 πλοία τύπου Λίμπερτυ. Τα 50 στο παρθενικό τους ταξίδι. Αρκετά άλλα έπαθαν σοβαρά έως ολικής απώλειας ρήγματα, ιδίως σε γωνίες, ανοίγματα αμπαριών και όπου υπήρχε εγκοππή! Αυτό παρατηρήθηκε σε πολύ ψυχρές περιοχές όπου επικρατούσαν χαμηλές θερμοκρασίες σε συνδυασμό με τρικυμιώδη θάλασσα. (ψαθυρά ρήγματα σε σημεία εγκοπών) και η ηλεκτροσυγκόλληση είναι από μόνη της μία εγκοππή. Αντιμετωπίστηκαν με τεχνικές επεμβάσεις (ανάσχεση ρηγμάτων, βελονιές, καρφώματα κ.α.).
- Βαριές ήταν και οι απώλειες της Συμμαχικής Ναυτιλίας σε όλη την διάρκεια του πολέμου. Περισσότερα από 6000 πλοία κάθε είδους και μεγέθους βυθίστηκαν συμπαρασύροντας χιλιάδες ναυτικούς στον βυθό (από αυτά τα 3200 περίπου ήταν βρετανικών συμφερόντων)
- Τραγικός ήταν και ο αριθμός της ελληνικής προσφοράς στον Συμμαχικό αγώνα κατά του Φασισμού. 432 πλοία (το 76,3% σε πλοία) που έφταναν τους

1.468.000 τόνους (το 73% σε κ.ο.χ.) βρέθηκαν στους βυθούς των ωκεανών.

- Πλέον των 2000 Ελλήνων Ναυτικών τα ακολούθησαν στον υγρό τους τάφο. Άλλοι 2500 χαρακτηρίστηκαν ανίκανοι, ενώ 150 υπέστησαν ανεπανόρθωτες ψυχολογικές βλάβες (φρενοβλαβείς). Στις απώλειες αυτές δεν συμπεριλαμβάνονται τα μικρά M/S κάτω των 500 τόνων γκρος και τα κάθε είδους πετρελαιοκίνητα και καΐκια (περίπου 2000) που οι απώλειες τους ήταν σχεδόν ολοκληρωτικές. Επίσης δεν αναφέρονται τα 32 φορτηγά που βρίσκονταν σε λιμάνια της Άπω Ανατολής και κατασχέθηκαν από τους Ιάπωνες καθώς και τα ελληνικών συμφερόντων ποταμόπλοια του Δούναβη.
- Οι μεγάλες απώλειες οφείλονταν στο ότι κατά κανόνα στις νηοπομπές τα ελληνικά πλοία τοποθετούνταν στις εξωτερικές ζώνες της νηοπομπής ή τα εγκατέλειπαν όταν λόγω της ταχύτητας δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν τα ομοπλέοντα σκάφη.
- Με το τέλος του πολέμου οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν και απόκτησαν, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους (αίτημα αμερικάνικου δημοσίου) 100 πλοία τύπου Λίμπερτυ στην τιμή των 500.000\$ το ένα. Θαυμάζοντας τον σημερινό όγκο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και συγκρίνοντας την με εκείνη του τέλους του Β' Παγκοσμίου πολέμου (περίπου 130-140 ποντοπόρα πλοία) δεν μπορεί παρά να θεωρεί ευλογημένα αυτά τα τόσο παρεξηγημένα τύπου Λίμπερτυ πλοία που αποτέλεσαν την μαγιά κι επέτρεψαν στην Ελληνική Ναυτιλία να στέκεται σήμερα στην πρώτη θέση της παγκόσμιας Ναυτιλιακής αγοράς. Καθώς περνούν τα χρόνια η «άσχημη» φιγούρα του και το όνομα γίνονται όλο και πιο απόμακρα. Σίγουρα όμως οι παλαιοί Ναυτικοί που έζησαν τον «κτύπο» της καρδιάς τους δεν θα τα ξεχάσουν ποτέ. Ήταν πράγματι ένα πλοίο της Ελευθερίας.

- Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας.
- Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 21-12-2006 για πλοία άνω των 100 gt.) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1445 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt.
- Επιπρόσθετα ο υπό Ελληνικής σημαίας στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24% του αντίστοιχου κοινοτικού.
- Επίσης, με βάση τους Lloyd's (για πλοία άνω των 1000 gt.), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt. Και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοι-

νότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt.) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt.) του παγκόσμιου στόλου.

- Ατυχώς από την επάνδρωσή τους σε πληρώματα μόνο οι αξιωματικοί γέφυρας και μηχανής (5-6 άτομα) είναι Έλληνες. Οι υπόλοιποι είναι αλλοδαποί. Οι αιτίες: χαμηλό εργατικό κόστος των ξένων, και το ότι ο Έλληνας όλο και λιγότερο στρέφεται προς τη θάλασσα. Η μείωση αυτή των ναυτεργατών είναι μια θανάσιμη απειλή για την βιωσιμότητα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (N.A.T).

### ΠΗΓΕΣ:

- «Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες», του Τζαμτζή Πλοιάρχου Ε.Ν.
- Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος – Λαρούς
- «Ο Ναυτικός Πόλεμος όπως τον έζησα», του Αντιναυάρχου Καρβαδιά Ε.Π.
- YEN / Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (YEN/ΔΝΠΔ).

### ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Επικελευστής Ελ. Σφακτός γεννήθηκε στον Πειραιά το 1938. Κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων το 1953 κι αποφοίτησε το 1956 με την ειδικότητα του τηλεγραφήτη. Μετά την αποφοίτησή του, συνέχισε

και τελείωσε τις γυμνασιακές του σπουδές. Υπηρέτησε σε διάφορα πλοία και υπηρεσίες του Π.Ν. και το 1962 αποφοίτησε επιτυχώς από τη σχολή Αγγλικών ΚΕ/ΠΑΛ. Το 1965 αποχώρησε από το Π.Ν. με τον βαθμό του επικελευστού (Υποκ. Α'). Σταδιοδρόμησε για ένα διάστημα στο Εμπορικό Ναυτικό ως Αξιωματικός Ασυρμάτου Α' τάξεως και εν συνεχεία στην Ολυμπιακή αεροπορία (coordination center & load control). Παράλληλα, παρακολούθησε μαθήματα marketing και επικοινωνίας. Το 1974 προσελήφθη από

πολυεθνική αμερικάνικη εταιρεία όπου εργάστηκε επί μια 25-ετία σε διάφορες θέσεις του εμπορικού τμήματος. Αποχώρησε το 1997 ως Purchasing Manager συνταξιοδοτηθείς.

Παράλληλα βέβαια και ήδη από το 1980, γίνεται ιδρυτικό μέλος και πρόεδρος του Συνδέσμου Αποφοίτων ΣΜΥΝ και έκτοτε δραστηριοποιείται δυναμικά για τους σκοπούς του Συνδέσμου με βασικό άξονα την διατήρηση των δεσμών με το Π.Ν. Εκδίδει την εφημερίδα «Τα ΝΕΑ του ΣΑ/ΣΜΥΝ» κι έχει συγγράψει βιβλίο για την μεταπολεμική Σχολή Ναυτοπαίδων με τίτλο «Ιστορικό –Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946-2000 Αυτά που ζήσαμε, αυτά που πονέσαμε, αυτά που αγαπήσαμε», έκδοση Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, 2007.

Είναι παντρεμένος από το 1974 κι έχει δύο κόρες κι ένα γιο.







# Ναυτική Επιθεώρηση

Δελτίο Ενημέρωσης

**ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ**

- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως *ευδοκίμως τερματίσας* την σταδιοδρομία του με το βαθμό του **Αντιναυάρχου** σε αποστρατεία, ο **Υποναύαρχος**, Μηχανικός, Αντώνιος Παπαδουλής διατηρώντας τον τίτλο του επίτιμου ΓΕΠΝ
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως *ευδοκίμως τερματίσας* την σταδιοδρομία του με τον βαθμό του **Αντιναυάρχου** σε αποστρατεία, ο **Υποναύαρχος**, Οικονομικού, Ελευθέριος Αναστασιάδης, διατηρώντας τον τίτλο του ΟΕΠΝ
- Τέθηκε σε αποστρατεία *μετά από αίτησή του* με το βαθμό του **Αντιναυάρχου** ο **Υποναύαρχος**, Μάχιμος, Αντώνιος Καραδημήτρης
- Τέθηκε σε αποστρατεία *μετά από αίτησή του* με το βαθμό που φέρει ο **Υποναύαρχος**, Μάχιμος, Ιωάννης Χρονόπουλος
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποναυάρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία ως *ευδοκίμως τερματίσαντες* την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι**:  
*Μάχιμοι*: Νικόλαος Πιέτρης, Σταύρος Κούβαρης, Ιωάννης Γραμματικάκης, Αθανάσιος Γκιόκας  
*Οικονομικού*: Κωνσταντίνος Πετρόπουλος, Γεώργιος Μετζιδάκης
- Τέθηκαν σε *αυτεπάγγελτη αποστρατεία* με το βαθμό του **Υποναυάρχου** οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι**:  
*Μάχιμοι*: Ανάργυρος Πανουργιάς, Αθανάσιος Παναγόπουλος  
*Μηχανικός*: Στυλιανός Ευθυμίου
- Τέθηκαν σε *αυτεπάγγελτη αποστρατεία* με τον βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** ως

*ευδοκίμως τερματίσαντες* την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Πλοίαρχοι**:  
*Μάχιμοι*: Ευριπίδης Κουσουράκης, Χαράλαμπος Αρίφης, Βασίλειος Ψυχογιός  
*Μηχανικοί*: Κωνσταντίνος Σιγάλας, Νικόλαος Ζωγραφάκης, Ελευθέριος Δημόπουλος

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία ως *ευδοκίμως τερματίσαντες* την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Πλοίαρχοι**:  
*Μάχιμοι*: Γεώργιος Λαμπρακάκης, Αθανάσιος Καραγιάννης, Χαράλαμπος Δημακογιάννης, Σπυρίδωνας Πάλλας, Παναγιώτης Φανουράκης, Δημήτριος Σακελλαρίου, Κωνσταντίνος Παπαδόπουλος, Δημήτριος Λαδουκάκης, Ευστάθιος Σφουγγάρης, Ιωάννης Γαραντζιώτης, Κωνσταντίνος Υφαντής, Εμμανουήλ Βελώνιας, Γεώργιος Καραβίτης, Παναγιώτης Βουγιουκλάκης, Παναγιώτης Φίλλιπας, Γώργιος Ζιώγας, Γεώργιος Κασμάς, Αναστάσιος Αραβόπουλος  
*Μηχανικοί*: Δημήτριος Κουτσουράς, Ιωάννης Δανιάς, Ευστράτιος Οικονομίδης, Χρήστος Δεμερούτης, Εμμανουήλ Ζαγουράκης, Ιωάννης Φραγκούλης, Χρήστος Ζαβερδινός, Νικόλαος Μιχαλάς, Κωνσταντίνος Θεοφανόπουλος  
*Οικονομικού*: Κυριάκος Ταγγαλίδης, Ιωάννης Ξηρογιαννόπουλος, Χαρίσιος Ψάρρας, Νικόλαος Κωσταδήμας  
*Υγειονομικού/Ιατροί*: Ματθαίος Δουζίννας, Σωτήριος Αθανασιάδης, Κίμωνας Φλόκας, Θεόδωρος Γρίβας, Σπυρίδωνας Ζάννος, Αθανάσιος Σκούρας  
*Υγειονομικού/Οδοντίατρος*: Ιωάννης Φακίτσας  
*Υγειονομικού/Νοσηλευτικής*: Βασιλική Κουτρομπή
- Προήχθη στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου**

**χου** και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλοίαρχος** Οικονομικού Παναγιώτης Μπάμπος

- Τέθηκαν σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλοίαρχοι**:  
Μηχανικός: Εμμανουήλ Τσουρδαλάκης  
Οικονομικού: Γεώργιος Μπάμπος  
Υγειονομικού/Ιατρός: Μιχαήλ Γλυνός
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:  
Μάχιμοι: Βασίλειος Αναδιώτης, Νικήτας Σισαμίδης
- Προήχθη στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλωτάρχης** Μάχιμος Παναγιώτης Μπερής
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες (ΠΥ-ΠΤ)**:  
Γεώργιος Κάρλος, Χρήστος Κουταβούλης, Ευτύχιος Φραγκεδάκης, Ευάγγελος Περάματζης, Γεώργιος Παπαδόπουλος, Παναγιώτης Λειβάδαρος, Νικόλαος Λεφάκης, Σταύρος Σφαλαγκάκος, Κωνσταντίνος Λαγουδάκης, Άγγελος Λουριδής, Παναγιώτης Μακρογιάννης, Χαράλαμπος Σεργάκης, Γεώργιος Κανάκης, Γεώργιος Μοροχάρτζης, Θεόδωρος Πάλλας, Γεώργιος Αγγελίδης, Ηλίας Λουίζος, Γεώργιος Γναφάκης, Μιχαήλ Στρατάκης, Παναγιώτης Λαλούσης, Ηλίας Νικολακόπουλος, Βασίλειος Σπηλιωτόπουλος, Εμμανουήλ Δασκαλογιάννης, Δημήτριος Κεφάλας, Ζαχαρίας Ζαχαρία, Νικόλαος Βιλλιώτης, Ιωάννης Διαμαντόπουλος, Περικλής Βασιλάκης, Χρήστος Καλογήρου
- Προήχθη στο βαθμό της **Πλωτάρχου** και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία η **Υποπλοίαρχος**, Υγειονομικού/Νοσηλευ-

τικής, Σοφία Νέδιου, προαγωγή λογιζομένη από 01-12-2007, ημερομηνία που είναι η προηγούμενη του θανάτου της.

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ)**:  
Ιωάννης Μακρής, Γεώργιος Θεοδωράκης, Αθανάσιος Πρίφτης, Ανέστης Στεφανόπουλος, Αντώνιος Τρούσας, Γρηγόριος Ψάλλας, Θεοφάνης Δεμερτζής, Παναγιώτης Μιχαλιτσιάνο, Θεοδόσιος Γαλανός, Αναστάσιος Κουρλάκης, Γεώργιος Παπανίκος, Άγγελος Ποθητός, Παναγιώτα Νιάρου, Αικατερίνη Χατζή, Βασιλεία Ανδριανοπούλου, Ιωάννης Ζαφειράκης, Φώτιος Νταγιαμάς, Ευάγγελος Ξεφτέρης, Σπυριδωνας Πάσχος, Γεώργιος Κρεμμύδας, Νικόλαος Ψεύτης, Απόστολος Ρωμανός, Παρασκευάς Χειλόπουλος, Κωνσταντίνος Ρόκας, Σωτήριος Θεοχάρης, Αναστάσιος Νικολάκης, Κωνσταντίνος Τζιωτάκης, Δημήτριος Βοϊδονικόλας, Νικόλαος Περγιουδάκης, Ιωάννης Καραγιώργης, Κωνσταντίνος Ψυχалоπούλος
- Τέθηκε σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρει μετά από αίτησή του ο **Ανθυποπλοίαρχος** Μάχιμος Ιωάννης Τριδήμας
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι **Ανθυποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ)**: Ιωάννης Γεωργακόπουλος, Κυριάκος Πάνος
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι **Σημαιοφόροι (ΠΥ-ΠΤ)**: Διονύσιος Αθανασίου, Νικόλαος Λυρόπουλος, Στυλιανός Καραολάνης, Βασίλειος Παναγιάρης
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με τον βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές**: Ιωάννης Χόνδρος, Στυλιανός Αντωνάκος, Γεώργιος Σταύρου, Νικόλαος Λεωτσινίδης

## ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποναυάρχου** οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι:**

*Μάχιμοι:* Χρήστος Κατσαρός, Παναγιώτης Ραδίτσας, Νικόλαος Βαζαΐος, Δημήτριος Παπαγιαννίδης, Γεώργιος Δημητριάδης, Δημήτριος Λαϊνάς, Ιωάννης Ορφανός

*Μηχανικός:* Παναγιώτης Κόλλιας

*Οικονομικού:* Μελάξιος Ζαμπετούλας

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** οι παρακάτω **Πλοίαρχοι:**

*Μάχιμοι:* Κωνσταντίνος Τσέτης, Ιωάννης Ζούζιας, Γεώργιος Καλόγηρος, Βασίλειος Καββαδίας, Δημήτριος Παληάτσος, Ιωάννης Δεμίρης, Ευάγγελος Ανδροβιτσάνεας, Νικόλαος Κρουονερίτης, Τρύφωνας Βολάνης, Ηλίας Δημητρόπουλος, Γεώργιος Κασφίκης, Άγγελος Λιβαθνήος, Στυλιανός Φενέκος, Στυλιανός Πανάγος, Αντώνιος Παπαϊωάννου

*Μηχανικοί:* Ιωάννης Λιγνός, Βασίλειος Αγριογιάννης, Κωνσταντίνος Μάρδας

*Οικονομικού:* Ιωάννης Ζώτος, Νικόλαος Βοσδογάνης

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοίαρχου** οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι:**

*Μάχιμοι:* Γεώργιος Μάλφας, Ανατόλιος Μπομπός, Διονύσιος Μακρής, Αχιλλέας Αναστασόπουλος, Γεώργιος Νασόπουλος, Κωνσταντίνος Καραγεώργης, Βασίλειος Θεολογίτης, Τηλέμαχος Πουλής, Κωνσταντίνος Λάλος, Αλέξανδρος Καλπογιαννάκης, Νικόλαος Ιωαννίδης, Αθανάσιος Καρατζάς, Νικόλαος Τσουνής,

Λυμπέρης Λιβεριού, Γεώργιος Περδικούρης, Γεώργιος Λεβέντης, Δημοσθένης Χέλμης, Ιωάννης Παυλόπουλος, Βασίλειος Πολίτης, Δημήτριος Πέππας, Γεώργιος Ματαράγκας, Αθανάσιος Νασόπουλος, Νικόλαος Λεμονής, Νικόλαος Γουργουρής, Κωνσταντίνος Τσιώτος, Ανδρέας Μαρούγκας

*Μηχανικοί:* Δημήτριος Τσάκωνας, Παναγιώτης Αντωνάκος, Νικόλαος Χατζηδάκης, Γεράσιμος Μιλάτος, Σωτήριος Πέρος, Στέφανος Ξανθάκος, Ανδρέας Κουνέλης, Κωνσταντίνος Γέρος, Αλέξανδρος Καψής

*Οικονομικού:* Γεώργιος Μπάμπος, Χρήστος Ελευθεριάδης, Σπυρίδωνας Γονατάς, Αθανάσιος Τσιλιβίγκος, Δημήτριος Γεωργαντάς, Χρήστος Βενιζέλος

*Υγειονομικού/Νοσηλευτικής:* Ιουλία Διακοπούλου, Ψαρουδάκη-Βοβολίνη Μαρία

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες:**

*Μάχιμος:* Χρήστος Ούτος

*Οικονομικού:* Κωνσταντίνος Ουζούνης

- Προήχθη στο βαθμό του **Πλωτάρχου** ο **Υποπλοίαρχος**

Μηχανικός Γεώργιος Ταραντίλης

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοίαρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι:**

**Υγειονομικού/Ιατροί:** Χρήστος Φούντζηλας, Νικόλαος Νατσιούλας, Περικλής Σύρος Ιωάννης Γκίρδης, Γεώργιος Χριστόπουλος, Νικόλαος Στάμος, Ιωάννης Δήμας, Σαντρόνινο Παπαδάκης

*Οικονομικού:* Χρυσάνθη Στεφάνου

**Αντιναύαρχος ε.α  
Κωνσταντίνος Σωτηρίου ΠΝ  
Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ**

Απεβίωσε την 24η Μαρτίου 2008.

Γεννήθηκε το 1918 στην Καβάλα. Το 1935 κατετάγη ως Ν. Δόκιμος στη ΣΝΔ, το 1939 ονομάστηκε Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1941 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1943 σε Υποπλοίαρχο, το 1947 σε Πλωτάρχη, το 1951 σε Αντιπλοίαρχο, το 1960 σε Πλοίαρχο, το 1967 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1968 σε Υποναύαρχο, το 1970 σε Αντιναύαρχο βαθμό με τον οποίο και αποστρατεύτηκε. Σε όλη την διάρκεια του Ελληνοϊταλογερμανικού πολέμου υπηρέτησε στο Α/Τ Βασιλεύς Γεώργιος, λαμβάνοντας μέρος στις επιχειρήσεις εκείνης της περιόδου. Ακολούθησε το Στόλο κατά την αποδημία του στη Μέση-Ανατολή στα τέλη Απριλίου 1941 επιβαίνων στο Α/Τ Κουντουριώτης. Μετείχε στις επιχειρήσεις στη Μεσόγειο και το Ανατολικό τμήμα του Ατλαντικού Ωκεανού περιλαμβανομένων των αποβάσεων στη Σικελία (Ιούλιος 1943 με το Α/Τ Αδριάς) και στη Νότιο Γαλλία (Αύγουστος 1944 με το Ναβαρίνο). Επίσης μετείχε με το Α/Τ Αδριάς στις επιχειρήσεις της Δωδεκανήσου και τραυματίστηκε κατά την πρόσκρουση του πλοίου σε νάρκη και την αποκοπή της πλώρης του 22-10-43. Εκτός από πλοία του Στόλου διετέλεσε και Υπαρχηγός ΓΕΝ.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Χρυσός Σταυρός του Γεωργίου μετά Ξιφών, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος μετά Ξιφών, Αργυρός Σταυρός του Γεωργίου μετά Ξιφών, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Πολεμικός Σταυρός Γ΄ τάξεως (Διπλή απονομή), Εξαιρέτων Πράξεων, Σταυρός Αγώνα Βασιλικού Ναυτικού, Χάλκινος Σταυρός Ναυτικού Αγώνα, Ελληνοϊταλογερμανικού Πολέμου 1940-1941, Πολεμικός Σταυρός Γ΄ Τάξεως 1941-1945, Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, Γ΄, Β΄, Α΄, τάξεως.

**Αρχιπλοίαρχος (Ο) ε.α  
Μύρων Ζαχαρόπουλος ΠΝ**

Απεβίωσε την 10η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1929 στην Αθήνα. Το 1955 κατετάγη ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Οικονομικός στη ΣΝΔ και το 1956 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1958 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1962 σε Υποπλοίαρχο, το 1967 σε Πλωτάρχη, το 1971 σε Αντιπλοίαρχο, το 1980 σε Πλοίαρχο, το 1981 σε Αρχιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε. Επανήλθε το 1998 με το βαθμό του Αρχιπλοίαρχου και αποστρατεύτηκε τον ίδιο χρόνο.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, και Γ΄, τάξεως.

**Πλοίαρχος (Ο) ε.α  
Κωνσταντίνος Σαγανόπουλος ΠΝ**

Απεβίωσε την 29η Μαρτίου 2008.

Γεννήθηκε το 1917 στην Αθήνα. Το 1947 κατετάγη στο Ναυτικό ως Έφεδρος Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1949 προήχθη στο βαθμό του Έφεδρου Ανθυποπλοίαρχου, το 1951 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο και ονομάστηκε Μόνιμος, το 1954 σε Υποπλοίαρχο, το 1960 σε Πλωτάρχη, το 1969 σε Αντιπλοίαρχο, το 1972 σε Πλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου του Α΄. Σταυρός Ταξιαρχών του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ΄ και Γ΄, τάξεως.

**Αντιπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ) ε.α  
Θεόδωρος Δάνος ΠΝ**

Απεβίωσε την 19η Μαρτίου 2008.

Γεννήθηκε το 1938 στη Βέροια-Ημαθίας. Το 1958 κατετάγη ως Υποκελευστής Β΄, Μηχανι-

κός. το 1962 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1966 σε Κελευστή, το 1969 σε Ανθυπασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1981 σε Υποπλοίαρχο, το 1986 σε Πλωτάρχη, το 1993 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του.

#### **Αντιπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) ε.α Αθανάσιος Χαλιώτης ΠΝ**

Απεβίωσε την 10η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1960 στον Πόρο. Το 1974 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις. Το 1977 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1979 σε Κελευστή, το 1982 σε Επικελευστή, το 1985 σε Αρχικελευστή, το 1991 σε Ανθυπασπιστή, το 1995 σε Σημαιοφόρο, το 1998 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2002 σε Υποπλοίαρχο, το 2005 σε Πλωτάρχη, το 2007 σε Αντιπλοίαρχο.

#### **Πλωτάρχης (ΠΥ-ΠΥΡ) ε.α Νικόλαος Ραρρής ΠΝ, Παλαίμαχος Β΄ΠΠ**

Απεβίωσε την 24η Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1918 στον Σταυρό Κέρκυρας. Το 1936 κατετάγη στο Κ.Π ως Ναύτης πρότακτος Πυροβολητής, το 1937 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, το 1940 προήχθη σε Δίοππο, το 1943 σε Υποκελευστή Β΄, το 1945 σε Υποκελευστή Α΄, το 1951 σε Κελευστή, το 1957 σε Αρχικελευστή, το 1964 σε Σημαιοφόρο, το 1967 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1968 σε Υποπλοίαρχο, το 1971 σε Πλωτάρχη, και αποστρατεύτηκε τον ίδιο χρόνο.

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Χρυσούς Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Πολεμικός Σταυρός Γ΄, τάξεως.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, τάξεως, Ευδοκίμου Υπηρεσίας Γ΄, Β΄, Α΄, τάξεως.

#### **Πλωτάρχης (ΠΥ) ε.α Ιωάννης Πετράκης ΠΝ, Παλαίμαχος Β΄ΠΠ**

Απεβίωσε την 28η Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1924 στις Σπέτσες. Το 1939

κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1940 ονομάστηκε Ναύτης Πρότακτος Πυροβολητής, το 1942 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, και τον ίδιο χρόνο προήχθη σε Δίοππο, το 1943 σε Υποκελευστή Β΄, το 1945 σε Υποκελευστή Α΄, το 1955 σε Κελευστή, το 1964 σε Αρχικελευστή, και με αναδρομική ισχύ το 1961 σε Σημαιοφόρο, το 1964 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1968 σε Υποπλοίαρχο, το 1970 σε Πλωτάρχη, και το 1973 τέθηκε σε αποστρατεία.

Το 1941 μετέβη στη Μέση Ανατολή προερχόμενος από την Ελλάδα επί του Α/Τ Ιέραξ.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Τιμές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Εξαιρέτων πράξεων, Σταυρός Αγώνα Πολεμικού Ναυτικού, Ελληνοϊταλογερμανικού πολέμου, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Ευδοκίμου υπηρεσίας Γ΄, Β΄, Α΄, τάξεως, Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, τάξεως.

#### **Πλωτάρχης (ΤΟΡ-ΠΥ) ε.α Παναγιώτης Λοφίτης ΠΝ**

Απεβίωσε την 26η Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1934 στη Σαλαμίνα Πειραιώς. Το 1954 κατετάγη στο Π.Ν ως Υποκελευστής Β΄, το 1960 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1968 σε Ανθυπασπιστή, το 1971 σε Σημαιοφόρο, το 1972 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1976 σε Υποπλοίαρχο, το 1979 σε Πλωτάρχη, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΜΕΤΑΛΛΙΟ:** Στρατιωτικής Αξίας Γ΄, τάξεως.

#### **Πλωτάρχης (ΠΤ) ε.ε Νικόλαος Φαγογένης ΠΝ**

Απεβίωσε την 1η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1959 στην Κέρκυρα. Το 1978 κατετάγη ως Δίοπος, στη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Ηλεκτρονικών Ναυτικού, το 1981 προήχθη σε Κελευστή, το 1984 σε Επικελευστή, το 1987 σε Αρχικελευστή, το 1993 σε Ανθυπασπιστή, το 1997 σε Σημαιοφόρο, το 2000 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2005 σε Υποπλοίαρχο, και το 2007 σε Πλωτάρχη.

## **Πλωτάρχης (ΠΤ) ε.α Γεώργιος Φασίλης ΠΝ**

Απεβίωσε την 15η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1929 στον Πειραιά. Το 1946 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Β΄, Ηλεκτροτεχνίτης, το 1948 προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1950 σε Δίοπο, το 1953 σε Υποκελευστή Β΄, το 1956 σε Υποκελευστή Α΄, το 1960 σε Κελευστή, το 1964 σε Αρχικελευστή, το 1969 σε Σημαιοφόρο, το 1971 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1975 σε Υποπλοίαρχο, το 1981 σε Πλωτάρχη και το 1982 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

## **Πλωτάρχης (ΠΥ) ε.α Σπυρίδων Πουλημένος ΠΝ Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ**

Απεβίωσε την 21η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1911 στους Κυνοπιάστες Κέρκυρας. Το 1928 κατετάγη στο ΠΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1932 ονομάστηκε Δίοπος Πυροβολητής, το 1933 Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1936 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1939 σε Υποκελευστή Α΄, το 1941 σε Κελευστή, το 1943 σε Αρχικελευστή, το 1952 σε Σημαιοφόρο, το 1955 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1959 σε Υποπλοίαρχο, το 1964 σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Υπηρέτησε στη Μέση Ανατολή στα Π. Πλοία Α/Τ Βασιλίσσα Ολγα, Α/Τ Σπέτσες, και Α/Τ Αδρίας.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Ελληνοϊταλογερμανικού πολέμου 1940-1945, Ευδοκίμου Υπηρεσίας Γ΄, Β΄, Α΄, τάξεως, Εξαιρέτων πράξεων (Διπλή απονομή), Σταυρός Αγώνος Πολεμικού Ναυτικού, Πολεμικός Σταυρός Γ΄, τάξεως, Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, τάξεως

## **Πλωτάρχης (ΠΤ) ε.α Νικόλαος Φερλέμης ΠΝ**

Απεβίωσε την 26η Νοεμβρίου 2007.

Γεννήθηκε το 1917 στην Σαλαμίνα Πειραιώς. Το 1937 κατετάγη ως εθελοντής Ναύτης

Β΄, Ξυλουργός, το 1939 προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1941 προήχθη σε Δίοπο, το 1947 σε Υποκελευστή Β΄ με την ειδικότητα του προτυποποιού κατόπιν διαγωνισμού, και τον ίδιο χρόνο σε Υποκελευστή Α΄, το 1950 σε Κελευστή, το 1958 σε Αρχικελευστή, το 1962 σε Σημαιοφόρο, το 1965 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1966 σε Υποπλοίαρχο, το 1970 σε Πλωτάρχη, και το 1971 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

## **Πλωτάρχης (ΤΗΛ) ε.α Αθανάσιος Κωνσταντάκης**

Απεβίωσε την 22α Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1943 στο Σταυρό Λάρισας. Το 1957 κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων, το 1960 ονομάστηκε Δίοπος, το 1963 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1967 σε Υποκελευστή Α΄, το 1970 σε Αρχικελευστή, το 1976 σε Ανθυπασπιστή, το 1981 σε Σημαιοφόρο, το 1984 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο, το 1989 σε Πλωτάρχη, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

## **Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α Γεώργιος Μεταξάς ΠΝ**

Απεβίωσε την 2α Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1952 στην Ηλιούπολη Αττικής. Το 1969 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1972 ονομάστηκε Δόκιμος Κελευστής, το 1974 προήχθη σε Κελευστή, το 1977 σε Επικελευστή, το 1980 σε Αρχικελευστή, το 1986 σε Ανθυπασπιστή, το 1992 σε Σημαιοφόρο, το 1996 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1998 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

## **Σημαιοφόρος (ΠΥ) ε.α Νικόλαος Μητρόπουλος ΠΝ Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ**

Απεβίωσε την 5η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1924 στην Αθήνα. Το 1939 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1941 προήχθη σε ναύτη Α΄, το 1942 προήχθη σε Δίοπο, το 1945 σε Επικελευστή, το 1955 σε Αρχικελευστή, το 1963 σε Ανθυπασπιστή, και το 1968 σε Σημαιοφόρο.

Το 1941 μετέβη στη Μέση Ανατολή προερχόμενος από την Ελλάδα, επί του Θ/ Αβέρωφ ως Ναύτης Σηματορός.

**Σημαιοφόρος (ΠΤ-ΕΛΑΣΜ) ε.ε  
Κωνσταντίνος Κουρτζίδης ΠΝ**

Απεβίωσε την 4η Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1966 στην Δράμα. Το 1984 εισήλθε στην ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 1987 προήχθη σε Κελευστή, το 1989 σε Επικελευστή, το 1992 σε Αρχικελευστή, το 1999 σε Ανθυπασπιστή, και το 2007 σε Σημαιοφόρο.

**Σημαιοφόρος (ΠΥ) ε.α  
Σπυρίδων Χοϊδάς ΠΝ**

Απεβίωσε την 21η Απριλίου 2008.

Γεννήθηκε το 1919 στον Πειραιά. Το 1938 κατετάγη στο Κ.Π ως Δίοπος εθελοντής, το 1941 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1943 σε Υποκελευστή Α΄, το 1947 σε Κελευστή, το 1952 σε Αρχικελευστή, το 1960 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με το βαθμό του Σημαιοφόρου.

Το 1941 κατήλθε στη Μέση Ανατολή προερχόμενος από την Ελλάδα, επί του Θ/Κ Αβέρωφ ως Υποκελευστής Β΄ Διαχειριστής.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Εξαιρέτων πράξεων, Ευδοκίμου υπηρεσίας Β΄, τάξεως.

**Σημαιοφόρος (ΦΑΡ) ε.α  
Δημήτριος Μαυρογιώργης ΠΝ**

Απεβίωσε την 15η Μαρτίου 2008.

Γεννήθηκε το 1931 στα Κύθηρα του νομού Αττικής. Το 1957 κατετάγη στη Σχολή Διόπων Φάρων και τον ίδιο χρόνο ονομάστηκε

Μόνιμος Δίοπος Φάρων, το 1961 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1966 σε Υποκελευστή Α΄, το 1968 σε Επικελευστή, το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1975 σε Ανθυπασπιστή, το 1985 σε Σημαιοφόρο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

**Σημαιοφόρος(ΠΥ-ΜΗΧ)ε.α  
Παναγιώτης Μπισκίνης ΠΝ**

Απεβίωσε την 3η Μαρτίου 2008.

Γεννήθηκε το 1944 στην Ζάκυνθο.

Το 1959 κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων, το 1962 ονομάστηκε Δίοπος, το 1965 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1968 σε Επικελευστή, το 1971 σε Αρχικελευστή, το 1977 σε Ανθυπασπιστή, το 1983 σε Σημαιοφόρο, και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

**Ανθυπασπιστής (ΝΟΣ) ε.α  
Δημήτριος Αλεξόπουλος ΠΝ**

Απεβίωσε την 16η Μαρτίου 2008.

Γεννήθηκε το 1940 στο Μάτι Κορινθίας. Το 1956 κατετάγη στο ΚΕ ΠΟΡΟΣ, το 1959 προήχθη σε Δίοπο, το 1963 σε Υποκελευστή Β΄, το 1967 σε Υποκελευστή Α΄, το 1970 σε Αρχικελευστή, και το 1976 σε Ανθυπασπιστή.

**Κελευστής (Η/Τ) ε.α  
Ιωάννης Σάκαινας, Παλαίμαχος Β΄ΠΠ**

Απεβίωσε την 14η Μαΐου 2008.

Γεννήθηκε το 1916 στον Πόρο. Το 1937 κατετάγη στο Κ.Π ως Ναύτης, το 1941 προήχθη σε Δίοπο Ηλεκτρολόγο, το 1943 σε Υποκελευστή Β΄, το 1948 σε Υποκελευστή Α΄, και το 1957 απελύθη ως έφεδρος Κελευστής.

Εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού εκφράζονται τα πιο ειλικρινή συλλυπητήρια προς τις οικογένειες και τους συγγενείς των εκλιπόντων.  
Ευχόμεθα ο Πανάγαθος να τους προσφέρει παρηγορία και δύναμη ψυχής.



1. Στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου:
  - α. Από 15 Φεβ. 08 έως 20 Μαρ 08 συμμετείχε η Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ, με διακλαδική ομάδα ιατρών (πλαστικό χειρουργό, οδοντίατρο και βοηθό ακτινολόγου).
  - β. Από 20 Μαρ. 08 έως 8 Απρ 08 συμμετέχει η Κ/Φ ΚΑΣΟΣ. με διακλαδική ομάδα ιατρών, αποτελούμενη από νευρολόγο, γυναικολόγο και βοηθό ακτινολόγου.
  - γ. Από 8 Απρ. 08 συμμετέχει η Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ. με διακλαδική ομάδα ιατρών, αποτελούμενη από οφθαλμίατρο, πνευμονολόγο, και βοηθό ακτινολόγου.
2. Την 02 Μαρ. 08, αντιπροσωπεία της Φ/Γ ΥΔΡΑ (πλοίο δύναμης SNMG-2) επισκέφθηκε την Αρχιεπισκοπή Αλβανίας όπου συναντήθηκε με τον Αρχιεπίσκοπο.
3. Την 08 Μαρ. 08, πραγματοποιήθηκε επί της Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ (πλοίο προληπτικής ιατρικής) επίσκεψη δεκαπέντε (15) ναυτοπροσκόπων, στο λιμάνι ν. Ρόδου.
4. Την 11 Μαρ. 08 επισκέφθηκαν το πλοίο στη ν. Μεγίστη, εικοσιένα (21) άτομα (μαθητές και δάσκαλοι) τοπικού σχολείου καθώς και ο Λιμενάρχης με προσωπικό του λιμεναρχείου.
5. Την 11 Μαρ 08, το Ν/Α ΠΛΕΙΑΣ κατέπλευσε στη ν. Στροφάδες στο πλαίσιο προσφοράς τροφίμων - υγειονομικού υλικού, σε Ι. Μονή ν. Στροφάδων.
6. Την 14 Μαρ. 08, πραγματοποιήθηκε στη ΔΥΚ επίσκεψη της 7ης εκπαιδευτικής σειράς σχολείου επιμόρφωσης Διευθυντών Στρατολογικού Σώματος.
7. Την 13 Μαρ. 08, τα Ε/Π ΠΝ-52 και ΠΝ-59, το ΤΠΚ ΔΑΝΙΟΛΟΣ, τα Ν/Α ΑΥΡΑ, Ν/Α ΑΗΔΩΝ και Ν/Α ΚΙΧΛΗ, συμμετείχαν σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης προσαραχθέντος επιβατηγού πλοίου “ΓΙΩΡΓΗΣ” βόρεια ν. Πόρου, το οποίο μετέφερε 300 άτομα. Οκτώ (8) από τα ανωτέρω άτομα μεταφέρθηκαν στο Κ.Ε. ΠΟΡΟΣ, όπου τους παρασχέθηκαν οι πρώτες διευκολύνσεις και στη συνέχεια μεταφέρθηκαν στο λιμένα Πόρου, για περαιτέρω προώθηση στο λιμένα Πειραιά.
8. Από 21 έως 22 Μαρ. 08, ο κ. Α/ΓΕΝ συνοδούμενος από έξι (6) επιτελείς, μετακινήθηκε στη Λάρνακα ν. Κύπρου με Α/Φ Π.Α. και επισκέφθηκε τα πλοία που συμμετείχαν στην επιχείρηση UNIFIL MAROPS (Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, Φ/Γ ΑΙΓΑΙΟΝ και ΤΠΚ ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ).
9. Την 23 Μαρ. 08, το ΤΠΚ ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ διατέθηκε για μεταφορά ενός (1) ασθενούς, από ν. Νάξο στην Ερμούπολη ν. Σύρου.
10. Από 24 έως 25 Μαρ. 08, η Φ/Γ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις εορτασμού Ευαγγελισμού της Θεοτόκου στη ν. Τήνο.
11. Την 27 Μαρ. 08, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη εβδομήντα (70) μαθητών και έξι (6) συνοδών 2ου δημοτικού σχολείου Αγ. Βαρβάρας, στη Φ/Γ ΣΠΕΤΣΑΙ στο ΝΣ.
12. Την 27 Μαρ. 08, διατέθηκε άγημα απόδοσης τιμών έξι (6) ανδρών με επικεφαλής Αξιωματικό, κατά την εξόδιο ακολουθία μακαριστού Επισκόπου Παροναξίας Κύρου Αμβρόσιου Β΄, στον Ι. Μητροπολιτικό Ναό ν. Νάξου.

13. Την 28 Μαρ. 08, συμμετοχή αγήματος και αντιπροσωπείας της Φ/Γ NABAPINON (πλοίο φυλακής σκοπούντος), στην εξόδιο ακολουθία Μακαριστού Επισκόπου Παροναζίας Κύρου Αμβροσί-ου Β΄, στον Ι. Ναό Εκατονταπυλιανής ν. Πάρου και στην μετακίνηση/προπομπή της σορού προς το εκκλησιαστικό γηροκομείο ν. Πάρου, για ενταφιασμό.
14. Την 28 Μαρ. 08, διοργανώθηκε στη ΔΥΚ εθελοντική αιμοδοσία με κινητή μονάδα του ΝΝΑ
15. Την 03 Απρ. 08, επιτεύχθηκε διάσωση ναυαγού από το πλήρωμα του ΠΦΑ ΚΑΡΑΒΟΓΙΑΝΝΟΣ, εντός του θαλάσσιου χώρου λιμένα Πατρών.
16. Την 08 Απρ. 08, επισκεύθηκαν τη Φ/Γ NABAPINON στο ΝΣ, ογδόντα (80) μαθητές και τέσσερις (4) συνοδοί του 1ου γενικού λυκείου Χαϊδαρίου.
17. Την 09 Απρ. 08, επισκέφθηκαν τη Φ/Γ ΨΑΡΑ στο ΝΣ, σαράντα (40) μαθητές και τρεις (3) συνοδοί του 15ου γυμνασίου Πειραιά.
18. Από 11 έως 12 Απρ. 08, η Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις πολιούχου Παναγίας Θεοσκεπάστης, στο Κάστρο ν. Άνδρου.
19. Την 17 Απρ. 08, εβδομήντα τρεις (73) μαθητές και τέσσερις (4) συνοδοί του 8ου γενικού λυκείου Περιστερίου, επισκεύθηκαν τη Φ/Γ ΨΑΡΑ στο ΝΣ.
20. Από 18 Απρ. έως 20 Απρ. 08, το Ν/Α ΑΗΔΩΝ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις 182ης επετείου εξόδου Μεσολογγίου στο λιμένα Μεσολογγίου στο πλαίσιο αποστολής του.
21. Την 18 Απρ. 08, επισκέφθηκαν τη Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ τριάντα έξι (36) μαθητές και τρεις (3) συνοδοί καθηγητές του 2ου γυμνασίου Αρτέμιδος.
22. Την 20 Απρ. 08, επισκέφθηκαν το Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ τμήμα μαθητών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ν. Χίου.
23. Την 20 Απρ. 08, διατέθηκε από ένα (1) πυροσβεστικό οχήμα για συνδρομή σε κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή Ορθούνη Χανίων.
24. Την 22 Απρ. 08, διατέθηκε το Ε/Π ΠΝ-57 για έρευνα πολιτικού Ε/Π που βρισκόταν σε φάση αβεβαιότητας στην περιοχή Μαλακάσας.
25. Από 22 έως 26 Απρ. 08, επιβιβάστηκαν στην Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ (Πλοίο επιχείρησης UNIFIL MAROPS) τρεις (3) Δόκιμοι Υπαξιωματικοί του Λιβανικού Ναυτικού στο πλαίσιο εκπαίδευσής τους.
26. Την 23 Απρ. 08, ο κ. Α/ΓΕΝ συνοδευόμενος από Δ/ΔΔΜΝ και υπασπιστή Α/ΓΕΝ με Ε/Π ΠΝ-55, επισκέφτηκε ν. Λέρο, στο πλαίσιο ενημέρωσης και ανταλλαγής ευχών με προσωπικό ΥΝΤΕΛ.
27. Την 23 Απρ. 08, ο κ. ΑΣ συνοδευόμενος από υπασπιστή του επισκέφτηκε τις νήσους Σάμο και Κω, στο πλαίσιο ενημέρωσης και ανταλλαγής ευχών με προσωπικό πλοίων μονίμου διασποράς, επιτηρήσεως ανατολικού αιγαίου, ν. Σταθμού και ν. Παρατηρητηρίου ν. Κω.
28. Την 26 Απρ. 08, το Ε/Π ΠΝ-55 διατέθηκε για μεταφορά Αγίου Φωτός από Α/Δ Ελ. Βενιζέλος σε ν. Κέα, Σύρο, Πάτμο, Λειψούς, Λέρο.
29. Την 27 Απρ. 08, το Ε/Π ΠΝ-55 διατέθηκε για μετακίνηση του κ. ΥΕΘΑ και συνοδείας του στην περιοχή Θερμιστού (Ερμιόνης) στο πλαίσιο εορτασμού Αγίου Πάσχα.
30. Την 27 Απρ. 08, ο ΥΦΕΘΑ κος Ιωάννης Ι. Πλακιωτάκης μετά συνοδείας επισκέφθηκε το 3Ο ΚΕΠ και το ΠΝΒ ΚΥΡΙΑΜΑΔΙΟΥ για ανταλλαγή ευχών στο πλαίσιο εορτασμού Αγίου Πάσχα.

31. Την 07 Μαΐ 08, ο Διοικητής Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου με το Κ/Φ ΝΑΥΜΑΧΟΣ συμμετείχαν σε εορταστικές εκδηλώσεις 63ης επετείου παράδοσης στρατευμάτων κατοχής στη ν. Σύμη.
32. Την 07 Μαΐ 08, ο ΥΦΕΘΑ κος Ι. Πλακιωτάκης με την συνοδεία του επισκέφθηκαν μονάδες ΣΞ - ΠΝ - ΠΑ στην ν. Λήμο.
33. Από 08 έως 09 Μαΐ 08, ο κ. Α/ΓΕΝ και ο ΔΚΑ συμμετέχουν στην ετήσια Σύνοδο των Αρχηγών των Ναυτικών της Ε.Ε. (Chief of European Navies - CHEN) στη Βάρνα της Βουλγαρίας.
34. Από 14 έως 15 Μαΐ 08, το Α/Γ ΛΕΣΒΟΣ μετέφερε για νοσοκομειακή χρήση τρία (3) βυτιοφόρα οχήματα μεταφοράς υγρού οξυγόνου από Κεκλιμένο ΔΥΚ στο ΝΚ.
35. Την 21 Μαΐ 08, η ΣΕΘΑ Ινδίας και αντιπροσωπεία δεκαπέντε (15) σπουδαστών και καθηγητών επισκέφθηκαν το συγκρότημα ΑΣ.
36. Την 21 Μαΐ 08, το ΠΠ ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ εντόπισε ελαστική λέμβο με έξι (6) λαθρομετανάστες στην περιοχή Ανατολικά ν. Λέσβου και ενημέρωσε την αρμόδια λιμενική αρχή για την περισυλλογή τους.

#### **ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΥΚ (ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ (4) ΣΤΗΛΕΣ)**

<b>Α/Α</b>	<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ</b>	<b>ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>
1	7 Μαρ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	ΝΣ/ΔΝΟ
2	14 Μαρ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	ΝΣ/ΔΝΟ
3	21 Μαρ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	ΝΣ/ΔΝΟ
4	28 Μαρ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	ΝΣ/ΔΝΟ
5	04 Απρ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	ΝΣ/ΔΝΟ
6	07 Απρ 08	Εξουδετέρωση νάρκης αγκυροβολίας	Ν. Λήμος
7	02 Μαΐ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικού πυροβόλου όπλου	Θαλάσσια περιοχή Βουλιαγμένης
8	12 Μαΐ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικού	Θαλάσσια περιοχή Σητείας ν. Κρήτης
9	22 Μαΐ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικού	Περιοχή Μαγδάνου ν. Λέσβου

Αρ. Πρωτ. 039  
Τετάρτη 9 Απριλίου 2008

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΥΠΟΥ

1. Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι από την Κυριακή 29 Ιουνίου έως την Κυριακή 6 Ιουλίου 2008 θα πραγματοποιηθεί ο εορτασμός της «Ναυτικής Εβδομάδας 2008» συμπληρώνοντας 75 έτη θεσμού.
2. Η Πανελλήνια αυτή θαλασσινή εορτή καθιερώθηκε το 1933 και περιλαμβάνει εκδηλώσεις που έχουν ως κύριο στόχο τη διατήρηση της αγάπης του Ελληνικού λαού προς τη θάλασσα και το Πολεμικό Ναυτικό.
3. Ως κύρια πόλη Εορτασμού της Ναυτικής Εβδομάδας για το 2008, επελέγη η πόλη της Θεσσαλονίκης, ενώ εκδηλώσεις θα λάβουν χώρα και σε άλλες πόλεις και νησιά της Ελλάδας.
4. Με τη πραγματοποίηση των εορταστικών εκδηλώσεων, προβάλλεται αφενός η Ναυτική μας Ιστορία και το Πολεμικό Ναυτικό, που αποτελεί θεματοφύλακα της Ναυτικής μας παράδοσης και βασικό παράγοντα της Εθνικής μας ασφάλειας, αφετέρου το Λιμενικό Σώμα και το Εμπορικό Ναυτικό που αποτελεί αναμφισβήτητα σημαντικό παράγοντα της Οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.
5. Το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, ως κύριος φορέας του συντονισμού και της οργάνωσης των εκδηλώσεων, επιθυμεί να ευχαριστήσει όλες τις πόλεις που υπέβαλαν υποψηφιότητα για να φιλοξενήσουν τις εκδηλώσεις της κύριας πόλης εορτασμού της «Ναυτικής Εβδομάδας 2008», γεγονός που καταδεικνύει τόσο την αγάπη τους για το Πολεμικό Ναυτικό, όσο και την αναγνώριση της συμβολής του στην προαγωγή της ασφάλειας και την ευημερία της πατρίδος μας.

**Αντιπλοίαρχος Α. ΒΕΤΤΟΣ ΠΝ**  
**Εκπρόσωπος Τύπου ΓΕΝ**

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ 2008

Η Ναυτική Εβδομάδα καθιερώθηκε να εορτάζεται από το 1933 με εκδηλώσεις που γίνονται σε ολόκληρη την Ελλάδα, χωρίς αναφορά σε κάποιο συγκεκριμένο ιστορικό γεγονός.



πιο αποφασιστικών αγώνων της φυλής μας για την εξασφάλιση και διατήρηση της ανεξαρτησίας της πατρίδος και την ανάπτυξη και διάδοση του ελληνικού πνεύματος και πολιτισμού.

Ο παραδοσιακός δεσμός του Έλληνα με τη θάλασσα που ξεκινά από τα βάθη της ιστορίας είναι ακατάλυτος. Η θάλασσα υπήρξε ανέκαθεν πηγή φωτεινών εμπνεύσεων και βιοτικής δραστηριότητας.

Με τις εκδηλώσεις που γίνονται κατά τη διάρκεια της Ναυτικής Εβδομάδας επιχειρείται να εκφρασθεί η αγάπη του λαού και ιδιαίτερα της νεολαίας προς τη θάλασσα και να προβληθεί η συμβολή του Πολεμικού



Οι ρίζες της Ναυτικής Εβδομάδας είναι καθαρά ελληνικές και πηγάζουν από την αρχαιότητα, όταν στις παραλιακές πόλεις εορτάζοντο με ξεχωριστή επισημότητα τα "Δελφίνια", τα "Πλοιοθέσια", τα "Κυβερνήσια" και τα "Ποσειδώνεια".

Στη διαδρομή της ιστορίας της Ελλάδας, η θάλασσα αποτέλεσε τον υγρό στίβο των

και του Εμπορικού Ναυτικού στην εθνική άμυνα, στην οικονομική πρόοδο της χώρας και στις καθημερινές κοινωνικές ανάγκες.

Το πολεμικό Ναυτικό, με την υψηλού επιπέδου μαχητική του ετοιμότητα, την άριστη επιστημονική και τεχνική εκπαίδευση του προσωπικού του αποτελεί δυναμικό παράγοντα θαλάσσιας αποτρεπτικής



ισχύος στο πλαίσιο της συλλογικής εθνικής άμυνας. Παράλληλα με καθημερινές δραστηριότητες, ανταποκρίνεται στις ανάγκες εξυπηρέτησεως του κοινωνικού συνόλου και ιδιαίτερα του νησιωτικού πληθυσμού.

Η Εμπορική μας Ναυτιλία διεκδικώντας ηγετικό ρόλο σε παγκόσμια κλίμακα αποτελεί έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της επιχειρηματικής δραστηριότητας και ζωτικό παράγοντα της οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης συμβάλλοντας με τον όγκο του εμπορικού στόλου, στην διακίνηση των αγαθών και στην παροχή κοινωνικών υπηρεσιών εξασφαλίζοντας χιλιάδες θέσεις εργασίας με υψηλούς δείκτες παραγωγικότητας.

Από την Κυριακή 29 Ιουνίου μέχρι και την Κυριακή 6 Ιουλίου 2008 στον Πειραιά, ως Εθνικό Ναυτικό Κέντρο, στην πόλη της Θεσσαλονίκης, που επιλέχθηκε για φέτος ως κεντρική πόλη εορτασμού και σε όλα τα λιμάνια και τα νησιά της χώρας, με την αποτελεσματική συνεργασία του Λιμενικού Σώματος, Δημοσίων και Στρατιωτικών φορέων καθώς και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, προγραμματίζονται ήδη εκδηλώσεις που ενδεικτικά είναι:

- Συνεντεύξεις τύπου.
- Επίσημη τελετή έναρξης Ναυτικής Εβδομάδας στο Θ/Κ Αβέρωφ στο Τροκαντερό.
- Ιστιοπλοϊκό αγώνες OPTIMIST.
- Την εκδήλωση PIREAS CLASSIC WEEK (ιστιοπλοϊκό ράλλυ κλασικών σκαφών παράλληλα με διαδρομή οχημάτων που χαρακτηρίζονται «αντίκες») από τον Πειραιά στην Κέα.
- Επιδείξεις θαλάσσιου μοντελισμού.
- Διαγωνισμός παιδικής αφίσας.
- Συναυλίες – διαλέξεις – εκθέσεις εικαστικών τεχνών.
- Αθλητικές εκδηλώσεις με συμμετοχή Ολυμπιονικών και αθλητών που υπηρετούν στις Ένοπλες Δυνάμεις.
- Επίσκεψη του κοινού σε πολεμικά πλοία επιφανείας, υποβρύχια και ελικόπτερα.
- Εντυπωσιακές επιδείξεις βατραχανθρώπων.
- Επιδείξεις και διαγωνισμοί από συλλόγους, σωματεία, οργανώσεις που ασχολούνται με τη θάλασσα (πχ πρόσκοποι, αλιείς, δύτες κλπ).
- Δεξιώσεις σε υψηλό επίπεδο προσκεκλημένων από πλευράς τοπικών αρχών και σε εθνικό επίπεδο.
- Ταξίδι με Ελικόπτερο και Υποβρύχιο του Πολεμικού Μαυτικού
- Επιθεώρηση του Στόλου από την ΑΕ τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας στο Φαληρικό Όρμο.

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ

ΕΠΕΙΓΟΝ

ΠΡΟΣ:

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΘΙΜΟΤΥΠΙΑΣ ΚΑΙ  
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ/Ι

Πίνακας Αποδεκτών

Τηλεφ. 210-6551122

Φ. 073.922/4/08

ΚΟΙΝ.:

Σ. 82118

Αθήνα, 14 Μαΐου '08

### ΘΕΜΑ:

## Περιοδικό «Ναυτική Επιθεώρηση» - Διαγωνισμός

### ΑΠΟΦΑΣΗ

1. Έχοντας υπόψη το άρθρο 14 της υπ' αριθμ. Φ.073/6/Σ.21345/28 Δεκ 05/Αποφάσεως ΓΕΝ/Β1-Ι "Περί εκδόσεως του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»", όπως αυτή επικυρώθηκε από το ΦΕΚ Αρ.Φύλλου 30 Τεύχος Δεύτερο από 17 Ιαν 06 ,αποφασίζουμε:

### ΠΡΟΚΗΡΥΣΣΟΥΜΕ

διαγωνισμό για τη συγγραφή πρωτοτύπων διατριβών ή μελετών και φωτογραφίας για το έτος 2008.

- α. Για τη συγγραφή πρωτοτύπων διατριβών ή μελετών σε θέματα τα οποία ενδιαφέρουν το περιοδικό, όπως αυτά καθορίζονται στα Παράρτ. «Α» και «Γ».
  - β. Για τη καλύτερη φωτογραφία, σε θέματα τα οποία προβάλλουν τους δεσμούς, παλαιούς και νέους, των Ελλήνων με τη θάλασσα, τις παραδόσεις και τη ζωή στο Πολεμικό Ναυτικό. Λεπτομέρειες όπως καθορίζονται στο Παράρτ. «Β».
2. Οι διατριβές/μελέτες πρέπει:
    - α. Να είναι γραμμένες στη δημοτική γλώσσα και με το μονοτονικό σύστημα.
    - β. Να μην είναι λιγότερες από δεκαπέντε (15) σελίδες εντύπου κειμένου σχήματος του περιοδικού «Ναυτική Επιθεώρηση» και να μην υπερβαίνουν τις είκοσι (20) σελίδες αυτού (8.000 λέξεις περίπου). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις είναι δυνατή, κατά την κρίση της επιτροπής, η βράβευση των μελετών μεγαλύτερης εκτάσεως.
    - γ. Να περιλαμβάνουν, απαραίτητα, πίνακα της βιβλιογραφίας η οποία χρησιμοποιήθηκε, με τα ακριβή στοιχεία του εκδότη και την χρονολογία εκδόσεως.
    - δ. Να μην περιλαμβάνουν υλικό, διαβαθμισμένης φύσεως ή υλικό το οποίο μπορεί να έχει πολιτικό χαρακτήρα.
    - ε. Να αποσταλούν δακτυλογραφημένες, σε τέσσερα (4) αντίτυπα απ' ευθείας (χωρίς έγγραφο), στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού (Μαρκόνι 20 Βοτανικός, Τ.Κ. 10447 ΑΘΗΝΑ), μέσα σε σφραγισμένο φάκελο, με την ένδειξη "Για τον διαγωνισμό του περιοδικού «Ναυτική Επιθεώρηση» έτους 2008". Το ονοματεπώνυμο του αποστολέα δεν θα αναγράφεται στη διατριβή/μελέτη ή στη φωτογραφία, αλλά αντ' αυτού θα αναγράφεται ένα ρητό. Μαζί με τον φάκελο θα αποστέλλεται και δεύτερος σφραγισμένος φάκελος, πάνω στον οποίο θα αναγράφεται το ρητό της διατριβής/μελέτης ή της φωτογραφίας και εσωτερικά θα περιέχει το ρητό, το ονοματεπώνυμο του συγ-

- γραφέα, φωτογραφία και σύντομο βιογραφικό του συγγραφέα, μαζί με μια δισκέτα η ένα CD με τη διατριβή/ μελέτη σε ηλεκτρονική μορφή (έγγραφο του Microsoft Word).
3. Ο συντάκτης τής διατριβής/μελέτης έχει την ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής, τόσο από πλευράς διαλαμβανομένων απόψεων, όσο και από πλευράς αδείας για την χρησιμοποίηση των πηγών.
  4. Μετά παρέλευση δεκαπενθημέρου, περίπου, από την ημερομηνία λήξεως της υποβολής των μελετών του διαγωνισμού, η κριτική επιτροπή θα κρίνει τις διατριβές/μελέτες και τις φωτογραφίες, οι οποίες θα έχουν υποβληθεί και αφού αποφασίσει, θα αποσφραγίσει τους φακέλους και θα υποβάλλει πρόταση στον Αρχηγό ΓΕΝ, για την απονομή τριών (3) χρηματικών βραβείων ως εξής:
    - α. Α΄ Βραβείο διατριβής/μελέτης 1000 ευρώ.
    - β. Β΄ Βραβείο διατριβής/μελέτης 700 ευρώ.
    - γ. Γ΄ Βραβείο διατριβής/μελέτης 500 ευρώ.
  5. Επίσης θα υποβάλλει πρόταση απονομής τριών (3) χρηματικών βραβείων για την καλύτερη φωτογραφία ως εξής:
    - α. Α΄ Βραβείο 400 ευρώ
    - β. Β΄ Βραβείο 300 ευρώ.
    - γ. Γ΄ Βραβείο 200 ευρώ.
  6. Μετά την απόφαση του Αρχηγού ΓΕΝ για την απονομή, πέρα από τα χρηματικά βραβεία, μπορούν να απονεμηθούν και μέχρι δύο (2) έπαινοι για την διατριβή/μελέτη και φωτογραφία.
  7. Οι μελέτες και οι φωτογραφίες οι οποίες θα πάρουν βραβείο, δημοσιεύονται στη συνέχεια σε τακτικό ή έκτακτο τεύχος του περιοδικού, «Ναυτική Επιθεώρηση», χωρίς αμοιβή του αποστολέα τους αλλά με τα στοιχεία αυτού.
  8. Οι υποβληθείσες μελέτες και φωτογραφίες, δεν επιστρέφονται στους αποστολείς τους.
  9. Λήξη προθεσμίας για την υποβολή των μελετών και φωτογραφιών ορίζεται η 31η Οκτωβρίου 2008.
  10. Οι Υπηρεσίες του πίνακα «Ε» της Διαταγής ΑΔ Φ.072.1/7/Σ.100502/26 Νοε 07/ΓΕΝ/ΔΓ-II, να μεριμνήσουν για την ανάλογη γνωστοποίηση της διαταγής αυτής στο προσωπικό του ΠΝ, το οποίο υπηρετεί σ'αυτές.
  11. Για τον διαγωνισμό δεν υφίσταται περιορισμός στις επιθυμίες συμμετοχής.
  12. Η απονομή των βραβείων θα γίνει σε επίσημη τελετή, στις αρχές Φεβρουαρίου 2009 και θα καθοριστεί με νεότερο έγγραφο της υπηρεσίας μας.

**Υποναύαρχος Ν. Βαζαίος ΠΝ**  
**Υπαρχηγός ΓΕΝ**



ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΘΙΜΟΤΥΠΙΑΣ ΚΑΙ  
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ /Ι  
14 Μαΐ 08  
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α» ΣΤΟ  
Φ.073.922/4/Σ.82118

## ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»

1. Εθνική Πολιτική και Στρατηγική
  - α. Εθνικοί σκοποί και διαμόρφωση της Εθνικής Πολιτικής.
  - β. Διεθνείς Οργανισμοί και συμμαχίες ως παράγοντες για την διαμόρφωση της Εθνικής Στρατηγικής.
  - γ. Ο ρόλος της θαλάσσιας ισχύος στην Εθνική Πολιτική και Στρατηγική.
  - δ. Οι διεθνείς σχέσεις ως παράγοντες για την διαμόρφωση της Εθνικής Πολιτικής και Στρατηγικής.
2. Εθνική Άμυνα
  - α. Διαμόρφωση της Πολιτικής Εθνικής Άμυνας.
  - β. Πολεμικό δυναμικό της χώρας (Στρατιωτικό, Οικονομικό, Ανθρώπινο).
  - γ. Προπαρασκευή και διεύθυνση πολεμικών επιχειρήσεων.
  - δ. Πληροφορίες αναφερόμενες στους διαφόρους στρατιωτικούς συνασπισμούς, καθώς και τις γειτονικές χώρες.
  - ε. Κινητοποίηση και Πολιτική Άμυνα.
  - στ. Οικονομικός Πόλεμος.
  - ζ. Βιολογικός Πόλεμος.
  - η. Κινήματα της αντιστάσεως.
  - θ. Ψυχολογικός και Ιδεολογικός Πόλεμος.
  - ι. Συνεργασία Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας.
  - ια. Το Εμπορικό Ναυτικό ως παράγοντας Εθνικής Άμυνας.
  - ιβ. Το Πολεμικό Πρόγραμμα του Πολεμικού Ναυτικού.
3. Ναυτική Ιστορία
  - α. Ιστορικές σελίδες του ΠΝ, αναμνήσεις και επεισόδια από το παλαιό Ναυτικό.
  - β. Ιστορικές επιχειρήσεις στη θάλασσα. Κριτική και διδάγματα.
  - γ. Αρχαιολογική μελέτη και έρευνα της Ναυτικής Ιστορίας του Έθνους.
  - δ. Το Αιγαίο και η ανέλιξη της Ελληνικής Ναυτικής Ιστορίας στο χώρο του.
  - ε. Ιστορία και εξέλιξη των Μονάδων του ΠΝ (π.χ. ΣΝΔ, ΔΥΚ, ΔΦΓ κ.λ.π.).
4. Ναυτική Στρατηγική και Τακτική
  - α. Στρατηγική αξία θαλασσιών περιοχών.
  - β. Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας.
  - γ. Διεθνείς σύνοδοι και αποφάσεις αυτών επί Διεθνούς Δικαίου.
  - δ. Ατομικός – Πυρηνικός πόλεμος και επιπτώσεις του στο ΠΝ.
  - ε. Η αξία της Ναυτικής Δυνάμεως και των Στόλων.

- στ. Εξελίξεις Ναυτικής Στρατηγικής και Τακτικής.
- ζ. Εξελίξεις της τακτικής από την εφαρμογή των εξελίξεων της τεχνολογίας, στα οπτικά συστήματα και τα συστήματα επικοινωνιών και Ηλεκτρονικού πολέμου.
- η. Επιχειρήσεις κοινές, συνδυασμένες αμφίβιες. Οργάνωση και δόγματα.
- θ. Ειδικές επιχειρήσεις (καταδρομές παραπλανήσεως, Υ/Β καταστροφών).
- ι. Άμυνα Ν. Βάσεων, λιμένων και ακτών.
- ια. Ασκήσεις, ανάλυση και διδάγματα.
- ιβ. Απόψεις για την πολεμική σχεδίαση.
- ιγ. Συστήματα Διοικήσεως Ελέγχου και Επικοινωνιών ως παράγοντες της εφαρμογής της Ναυτικής Στρατηγικής και Τακτικής.
5. Οργάνωση - Διοίκηση
- α. Διοίκηση – Αρχές και λειτουργίες της Διοίκησης – Ηγεσία.
- β. Συστήματα και μέθοδοι προβλέψεως και οργανώσεως ανθρώπινου δυναμικού (Προέλευση, εκπαίδευση, σταδιοδρομία).
- γ. Συστήματα και μέθοδοι επιχειρησιακής έρευνας για την επίλυση προβλημάτων στο χώρο των Ενόπλων Δυνάμεων.
- δ. Διαδικασίες και μέθοδοι για την λήψη αποφάσεων.
- ε. Διαδικασίες και μέθοδοι για τον έλεγχο της απόδοσης και της αποτελεσματικότητας.
6. Εξελίξεις πλοίων και όπλων
- α. Τα πολεμικά προγράμματα και σχετικές πληροφορίες για τις μεγάλες Ναυτικές Δυνάμεις.
- β. Εξελίξεις στα πλοία και όπλα τους:
- (1) Επικοινωνιών-Ηλεκτρονικού Πολέμου.
- (2) Συστημάτων προώσεως.
- (3) Συστημάτων πυρηνικής ενέργειας.
- (4) Κατευθυνόμενων βλημάτων.
- (5) Εκρηκτικών υλών και πυρομαχικών.
7. Διοικητική Μέριμνα
- α. Τα προβλήματα Διοικητικής μέριμνας του ΠΝ.
- β. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και θαλάσσιες μεταφορές.
- γ. Ρύπανση του περιβάλλοντος.
- δ. Ανεφοδιασμός, επισκευές, κατασκευές.
- ε. Συντήρηση και συστήματα συντηρήσεως πλοίων.
- στ. Ναυτικές Βάσεις, Ανάπτυξη – Οργάνωση.
- ζ. Ανεφοδιασμός εν πλω.
- η. Οικονομική Υπηρεσία των Ενόπλων Δυνάμεων και του Πολεμικού Ναυτικού.
- θ. Σχεδίαση – εξέλιξη, έλεγχος προϋπολογισμού Εθνικής Άμυνας.
- ι. Θέματα προσωπικού (Υγειονομικά, Μισθολογικά, Δικαστικά, Προβλήματα Προνοίας).

**Αντιπλοίαρχος (Ο) Κ. Παναγόπουλος ΠΝ**  
**Διευθυντής ΔΕΔΗΣ**

## ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ

1. Η Ναυτική Επιθεώρηση ενδιαφέρεται για φωτογραφίες οι οποίες απεικονίζουν θέματα δραστηριότητας και ζωής στο ΠΝ ναυτικού ενδιαφέροντος γενικότερα, καθώς και θέματα τα οποία προβάλλουν την αγάπη προς τη θάλασσα και τη Ναυτική Ιστορία.
  - α. Οι φωτογραφίες αυτές πρέπει να καλύπτουν μία από τις πιο κάτω προϋποθέσεις:
    - (1) Προκειμένου για ασπρόμαυρη φωτογραφία: Να έχει σχήμα μεγέθους 18X24 εκατοστά και να είναι επικολλημένη σε χαρτόνι διαστάσεων λίγο μεγαλύτερο από αυτό της φωτογραφίας.
    - (2) Προκειμένου για έγχρωμη φωτογραφία: Να έχει σχήμα μεγέθους 20X25 εκατοστά και να είναι επικολλημένη σε χαρτόνι διαστάσεων λίγο μεγαλύτερο από αυτό της φωτογραφίας.
  - β. Κάθε φωτογραφία πρέπει:
    - (1) Να συνοδεύεται από δακτυλογραφημένο κείμενο, το οποίο να επεξηγεί το αντικείμενο της φωτογραφίας και να αναγράφει τον τόπο στον οποίο λήφθηκε η φωτογραφία.
    - (2) Να αποσταλεί κατευθείαν (χωρίς έγγραφο) στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού (ΥΙΝ) μέσα σε σφραγισμένο φάκελο που θα φέρει την ένδειξη “Φωτογραφία για το διαγωνισμό του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ» έτους 2008”. Το ονοματεπώνυμο του αποστολέα δε θα αναγράφεται στο φάκελο αλλά αντ’ αυτού θα αναγράφεται ένα ρητό. Ο παραπάνω φάκελος θα αποστέλλεται μαζί με άλλο σφραγισμένο φάκελο (εσώκλειστο), πάνω στον οποίο θα αναγράφεται το ρητό και το ονοματεπώνυμο του αποστολέα.
    - (3) Να συνοδεύεται από τα αρνητικά της, ή εάν είναι από ψηφιακή κάμερα να εμπεριέχεται σε CD.
2. Μετά παρέλευση δεκαπενθημέρου περίπου από την ημερομηνία λήξεως της υποβολής των φωτογραφιών του διαγωνισμού, η «Κριτική Επιτροπή» του περιοδικού αφού κρίνει τις φωτογραφίες αυτές και τις σχολιάσει, κάθε μια χωριστά, θα αποσφραγίσει τους φακέλους και θα προτείνει στο ΓΕΝ τις φωτογραφίες για βράβευση, καθώς και την αξιολογική τους σειρά.

**Αντιπλοίαρχος (Ο) Κ. Παναγόπουλος ΠΝ**  
**Διευθυντής ΔΕΔΗΣ**

## ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΥΓΓΡΑΦΗΣ ΠΡΩΤΟΤΥΠΩΝ ΔΙΑΤΡΙΒΩΝ Η(ΔΙΑΖ) ΜΕΛΕΤΩΝ

### 1. Η δομή της εργασίας

Τα κύρια χαρακτηριστικά της δομής μιας εργασίας καθορίζονται από τον συγγραφέα της. Παρ' όλα αυτά όμως υπάρχουν ορισμένα πράγματα τα οποία εφαρμόζονται σχεδόν σε όλες τις συγγραφές. Αυτά είναι:

- α. Το εξώφυλλο το οποίο πρέπει να αναγράφει τον βαθμό του ή της συγγραφέα ή πανεπιστημιακό τίτλο και μετά το ρητό αντί ονοματεπωνύμου (στο μέσο της κορυφής της σελίδας). Στη συνέχεια αναγράφεται ο τίτλος της εργασίας (με μεγάλα γράμματα περί το μέσο της σελίδας) και αν αποτελεί διατριβή ή διπλωματική εργασία το όνομα του επιβλέποντα καθηγητή (με μικρότερα γράμματα ακριβώς από κάτω). Τέλος αναγράφεται ο τόπος και το έτος της συγγραφής (στο μέσο του κάτω μέρους της σελίδας).
- β. Τα μέρη της εργασίας τα οποία είναι κατά σειρά:
  - (1) Πίνακας Περιεχομένων.
  - (2) Πρόλογος.
  - (3) Συντμήσεις.
  - (4) Εισαγωγή.
  - (5) Κεφάλαιο Πρώτο.
  - (6) Κεφάλαιο Δεύτερο κ.λ.π.
  - (7) Εκτιμήσεις και Συμπεράσματα.
  - (8) Βιβλιογραφία.
  - (9) Παραρτήματα.
- γ. Οι εργασίες που συνήθως δημοσιεύονται στην «Ναυτική Επιθεώρηση» είναι περιορισμένης έκτασης χωρίς εξώφυλλο και πίνακες περιεχομένων και συντμήσεων. Αν όμως η προς δημοσίευση εργασία αποτελεί διατριβή ή διπλωματική εργασία δεν πρέπει να παραλειφθεί το ονοματεπώνυμο του επιβλέποντα καθηγητή. Όσο αφορά τώρα τον πρόλογο καθώς και την εισαγωγή, στις μικρής έκτασης εργασίες, αυτά θα πρέπει να αποτελέσουν μία ενότητα αναλόγου μεγέθους. Ένα abstract περιορισμένης έκτασης είναι ευπρόσδεκτο.
- δ. Ο πρόλογος βοηθά τον αναγνώστη για να καταλάβει το περιεχόμενο της εργασίας μας. Μπορεί να περιλαμβάνει την αιτία επιλογής του θέματος, τον σκοπό της εργασίας μας, το κενό που επιχειρούμε να καλύψουμε, την μέθοδο που ακολουθήσαμε, τα όρια που κινηθήκαμε κ.λ.π.
- ε. Η εισαγωγή ή το εισαγωγικό κεφάλαιο έχουν σκοπό την συνοπτική έκθεση του προ-

βλήματος που απασχολεί την έρευνα μας. Πολλές φορές το εισαγωγικό κεφάλαιο, όταν υπάρχει, περιέχει και ιστορική αναδρομή.

στ. Όταν υπάρχουν στο κείμενο συντμήσεις καλό είναι να αφιερώσουμε μια ή δύο σελίδες για την επεξήγησή τους

ζ. Τα κεφάλαια της εργασίας που ακολουθούν είναι μια λογική συνέχεια στους προβληματισμούς που τέθηκαν στην εισαγωγή. Είναι μια επεξεργασία των πηγών μας και των βοηθημάτων μας και μια ανάπτυξη των συλλογισμών μας. Γι' αυτό και είναι καλύτερα, η εισαγωγή να γράφεται τελευταία.

η. Οι εκτιμήσεις και τα τελικά συμπεράσματά μας αποτελούν τον επίλογο της εργασίας μας. Δεν πρέπει να περιλαμβάνουν, όσα αναγράφηκαν στο κύριο σώμα της εργασίας μας, ούτε και συμπληρωματικά στοιχεία ή προσθήκες.

θ. Στα παραρτήματα παρουσιάζουμε το υλικό που υποστηρίζει την εργασία μας. Αυτό μπορεί να είναι κείμενα μεταφρασμένα ή όχι, κείμενα που δεν έχουν δημοσιευθεί, πίνακες με χρήσιμα στοιχεία κ.λ.π.

ι. Οι πίνακες, τα σχεδιαγράμματα και λοιπά στοιχεία πρέπει απαραίτητα να αναφέρουν την προέλευσή τους δηλαδή την «πηγή» τους. Το ίδιο και το φωτογραφικό υλικό.

## 2. Η βιβλιογραφία

Η βιβλιογραφία ελληνική και ξένη περιλαμβάνει όλα τα βοηθήματα που χρησίμευσαν στην εργασία μας είτε γίνεται παραπομπή σ' αυτά είτε όχι. Πρέπει να αναγράφεται με τον ακόλουθο τρόπο:

α. *Συγγράμματα*: Επώνυμο/α συγγραφέα/ων και αρχικό μικρού ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), τίτλος του βιβλίου (όπως ακριβώς είναι γραμμένος στο βιβλίο), αριθμός τόμου (αν υπάρχουν περισσότεροι από ένα), επώνυμο και όνομα μεταφραστή (αν υπάρχει), αριθμός έκδοσης (εκτός αν είναι η πρώτη), εκδοτικός οίκος, τόπος και έτος. Παράδειγμα: ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗ Κ., Οι Νησίδες Ίμια στο Αιγαίο Πέλαγος: μια διαφορά που δημιουργήθηκε με τη βία, μετάφραση από τα γαλλικά: Κόμη – Καλλίνικου Χ., εκδ. Α. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1999.

β. *Διδακτορικές διατριβές*: Επώνυμο συγγραφέα και αρχικό μικρού ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), τίτλος της διατριβής (όπως ακριβώς είναι γραμμένος στο βιβλίο σημειώνοντας και την φράση: διδακτορική διατριβή), αριθμός τόμου (αν υπάρχουν περισσότεροι από ένα), επώνυμο και όνομα μεταφραστή (αν υπάρχει), Πανεπιστήμιο που χορήγησε τον τίτλο και έτος έγκρισης και αναγόρευσης.

γ. *Άρθρα σε περιοδικά ή σε εφημερίδες*: Επώνυμο/α συγγραφέα/ων και αρχικό μικρού ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), τίτλος του άρθρου (όπως ακριβώς είναι γραμμένος στο περιοδικό ή στην εφημερίδα), τίτλος περιοδικού ή εφημερίδας (υπογραμμισμένος ή με πλάγια γραφή), επώνυμο και όνομα μεταφραστή (αν υπάρχει), τόμος, τεύχος, τόπος, έτος και σελίδες. Παράδειγμα: ΠΟΛΙΤΗ Σ., Το νομικό καθεστώς των πλοίων των περικλείστων κρατών, από τη Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 521, Αθήνα, 2000, σελ. 45 έως 62.

δ. *Εγκυκλοπαίδειες*: Τίτλος εγκυκλοπαίδειας, αριθμός τόμου, τόπος και έτος έκδοσης.

ε. *Ανακοινώσεις σε συνέδρια*: Επώνυμο εισηγητή και αρχικό μικρού ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), τίτλος της ανακοίνωσης, τίτλος συνεδρίου, τόπος - ημερομηνία σύγκλησης του συνεδρίου και αντίστοιχες σελίδες των πρακτικών του.

στ. *Πρακτικά διασκέψεων*: Επώνυμο ομιλητή και αρχικό μικρού ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), ιδιότητα του ομιλητή (π.χ. αντιπρόσωπος του Μαρόκο), τίτλος διάσκεψης, χρονολογία διάσκεψης, τόμος πρακτικών και αντίστοιχες σελίδες.

- ζ. *Διεθνείς συμβάσεις*: Τόπος και έτος υπογραφής της σύμβασης, τίτλος της σύμβασης. Παράδειγμα: Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την υφαλοκρηπίδα. Ειδικά όμως για την Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών του Μοντέγκο Μπαϊού του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας, σε όλες τις περιπτώσεις χρησιμοποιούμε την φράση: «νέα Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας».
- η. *Νόμοι κ.λ.π.*: Αριθμός, ημερομηνία, τίτλος μέσα σε εισαγωγικά, αριθμός φύλλου εφημερίδας της Κυβέρνησης και τεύχος μέσα σε παρένθεση. Παράδειγμα: Ν. 1220 της 5/7 –10- 1981, «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς νομοθεσίας και άλλων τινών διατάξεων», (Φ.Ε.Κ. 296 Α/81). Ορισμένες φορές όμως απλοποιούμε τα πράγματα και αναφέρουμε μόνο «Ποινικός Κώδικας» ή «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» κ.λ.π.
- θ. *Σημείωση*: Πολλές φορές τα άρθρα περιοδικών και εφημερίδων, οι εγκυκλοπαίδειες, οι ανακοινώσεις σε συνέδρια, οι παρεμβάσεις σε διασκέψεις και οι νόμοι και οι διεθνείς συμβάσεις αναφέρονται στο τέλος της βιβλιογραφίας με τον υπότιτλο «άλλα βοηθήματα».

### 3. Οι υποσημειώσεις

Οι υποσημειώσεις μπαίνουν στο τέλος της σελίδας ή στο τέλος κάθε κεφαλαίου με μικρότερα γράμματα για να δώσουν επεξηγήσεις και για παραπομπές σε βοηθήματα σύμφωνα με τα παρακάτω:

- α. Οι παραπομπές σε συγγράμματα αναγράφουν μόνο το επώνυμο/α συγγραφέα/ων με το αρχικό μικρού ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), ο τίτλος του βιβλίου (όπως ακριβώς είναι γραμμένος στο βιβλίο), ο αριθμός τόμου (αν υπάρχουν περισσότεροι από ένα) και οι αντίστοιχες σελίδες.
- β. Όταν οι συγγραφείς είναι πολλοί αναγράφεται ο πρώτος και η φράση «et al.» ή «κ.ά» δηλαδή «και άλλοι».
- γ. Για ανακοινώσεις σε συνέδρια αναφέρεται το επώνυμο εισηγητή και το αρχικό του μικρού του ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), ο τίτλος της ανακοίνωσης, ο τίτλος του συνεδρίου, και οι αντίστοιχες σελίδες των πρακτικών του.
- δ. Για τα πρακτικά διασκέψεων αναγράφεται το επώνυμο του ομιλητή και το αρχικό του μικρού του ονόματος (με κεφαλαία γράμματα), ιδιότητα του ομιλητή (π.χ. αντιπρόσωπος του Μαρόκο), τίτλος διάσκεψης, τόμος πρακτικών και αντίστοιχες σελίδες.
- ε. Όταν γίνεται δεύτερη ή περισσότερες παραπομπές του ίδιου συγγράμματος ή άρθρου στο ίδιο κεφάλαιο της εργασίας μας, αναφέρουμε μόνο το επίθετο του συγγραφέα κατόπιν την φράση «op. cit., supra» ή «όπ. παρ.» δηλαδή «όπως παραπάνω» ή «ενθ. ανωτ.» δηλαδή «ένθα ανωτέρω», μετά τον αριθμό της πρώτης υποσημείωσης που αναφέρθηκε το βοήθημα και τέλος τις σελίδες στις οποίες αναφέρεται η παρούσα παραπομπή. Παράδειγμα: ΠΟΛΙΤΗ, op. cit., supra, υποσ. 15, σελ. 18. Δηλαδή αναφερόμαστε στην σελίδα 18 του βιβλίου του τάδε που αναγράφεται στην υποσημείωση 15 σε προηγούμενη σελίδα του ίδιου κεφαλαίου της εργασίας μας.
- στ. Όταν γίνεται παραπομπή στο ίδιο βοήθημα που αναφέρεται στην αμέσως παραπάνω υποσημείωση, αναγράφεται απλά η λέξη «Ibid.» ή «στο ίδιο» ή «αυτ.» δηλαδή «αυτόθι» και οι αντίστοιχες σελίδες. Παράδειγμα: Ibid., σελ. 15 έως 30. Δηλαδή στις σελίδες 15 έως 30 του βοηθήματος που αναφέρεται στην ακριβώς παραπάνω υποσημείωση.

- ζ. Όταν θέλουμε να πούμε «από αυτή την σελίδα, π.χ. την 35, και μετά» αναγράφουμε: «σελ. 35 et seq» και αντί «π.χ.» μπορούμε να βάλουμε «e.g.».
- η. Όταν στην αρχή της παραπομπής μπαίνει «Βλ.» δηλαδή «βλέπε» ή «όρα» σημαίνει ότι όσα αναφέραμε δεν είναι δικά μας αλλά τα δανεισθήκαμε από το βοήθημα που ακολουθεί. Παράδειγμα: Βλ. ΚΙΑΝΤΟΥ – ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α., Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 156.
- θ. Όταν στην αρχή της παραπομπής υπάρχει «Cf.» ή «πρβλ.» δηλαδή «παραβάλε» σημαίνει ότι τα αναγραφόμενα δεν αποτελούν δάνειο από το βοήθημα που ακολουθεί αλλά σε αυτό υπάρχει κάτι παράλληλο ή ανάλογο.
- ι. Όταν κάνουμε εσωτερικές παραπομπές (δηλαδή στην ίδια την εργασία μας), για κάθε τι που προηγείται της υποσημείωσης μας χρησιμοποιούμε την λέξη: «supra» ή «βλ. παραπάνω» ενώ για κάθε τι που ακολουθεί την λέξη: «infra» ή «βλ. παρακάτω» και μετά η αντίστοιχη σελίδα ή υποσημείωση. Παράδειγμα: Infra, σελ. 35 ή Infra υποσ. 18.
- ια. Όταν στην παραπομπή ή ακόμα και στο κυρίως κείμενο γράφουμε το χαρακτηριστικό (sic) δηλαδή «έτσι ακριβώς», μετά από λέξη ή φράση ανορθόγραφη ή με οποιαδήποτε ιδιομορφία, υποδηλώνουμε ότι το λάθος ή και η ιδιομορφία δεν οφείλεται σε δική μας αβλεψία αλλά έτσι ακριβώς την παραλάβαμε και την μεταφέραμε στο κείμενο μας.
- ιβ. Σημείωση: Είναι απαραίτητο να υπάρχει μια ομοιομορφία στις παραπομπές. Δεν είναι σωστό να οδηγούμεθα στις παραπομπές την μια φορά με συντμήσεις ή λέξεις της δημοτικής, αλλού της καθαρεύουσας και αλλού με λατινικές.

**Αντιπλοίαρχος (Ο) Κ. Παναγόπουλος ΠΝ  
Διευθυντής ΔΕΔΗΣ**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ  
ΑΥΤΟΝΟΜΟΥ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΕΚΩΝ Ε.Δ.  
ΑΟΟΑ**

**ΘΕΜΑ: Διάθεση 37 Οικοπέδων στη Ν. Χιλή Αλεξανδρούπολης**

1. Γνωστοποιείται η διάθεση στα μέλη του ΑΟΟΑ 37 οικοπέδων στην περιοχή Ν. Χιλής Αλεξανδρούπολης.
2. Δικαίωμα Συμμετοχής στο πρόγραμμα αυτό έχουν:
  - α. Από την Α Κατηγορία (Αρχικώς Εγγεγραμμένοι και Επανεγγραφέντες) όλα τα μέλη του Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας.
  - β. Από την Β Κατηγορία, όλα τα μέλη του Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας τα εγγεγραμμένα μέχρι και το έτος 2000.
3. Προθεσμία υποβολής δηλώσεων συμμετοχής: Μέχρι 29 Αυγούστου 2008.
4. Στην Ιστοσελίδα του ΑΟΟΑ: [www . aooa – mod.gr](http://www.aooa-mod.gr) ευρίσκεται το πλήρες κείμενο της εγκυκλίου του Προγράμματος.
5. Περισσότερες πληροφορίες στα τηλέφωνα 210 6512178 και 210 6529119

**Αντ/γος Θεόδωρος Ψυκάκος  
Γενικός Διευθυντής**

## Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

Α/Α	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	Αντιναύαρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. Η Μεσόγειος και η στρατηγική της σημασίας	1957	2.93 €
2.	Αντιναύαρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. Τα νέα όπλα και η στρατηγική και τακτική χρησιμοποίηση των	1959	2.93 €
3.	Ναύαρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν. Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατία	1960	2.93 €
4.	Αντιναύαρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. Τα πορίσματα του ναυτικού πολέμου της Μεσογείου 1939-45	1961	2.93 €
5.	Ναύαρχου ε.α. Κ.Α. Αλεξανδρή Π.Ν. Αι Ναυτικά επιχειρήσεις (του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος) 1821-1829	1976	2.93 €
6.	Υποναύαρχου (ο) ε.α. Ν. Γ. Τσαπράζη Π.Ν. Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας	1992	4.40 €
7.	Υποναύαρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν. Ανθολογία Θαλασσινής Ποίησης	1996	11.74 €
8.	Υποναύαρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν. (Σύνθεση-Επιμέλεια): Το Πολεμικό Ναυτικό στην Ελληνική Τέχνη	1996	11.74 €
9.	Υποναύαρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν. (Επιλογή-Επιμέλεια): Θαλασσινά Χαρακτικά	1996	5.87 €
10.	Αντιναύαρχου ε.α. Δ. Φωκά Π.Ν. Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού 1833-1873	1923/2007	7,00 €
11.	Ναύαρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν. Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας	1957/2006	9,00 €
12.	Υποναύαρχου ε.α. Μ. Πέρρα Π.Ν. Η ρίμα του παλιού ναυτικού	1970/2006	3,50 €
13.	Αντιναύαρχου ε.α. Δ. Φωκά Π.Ν. Ο Στόλος του Αιγαίου 1912 – 13. Έργα και ημέραι.	1940/2006	7,00 €
14.	Αρχιπλοίαρχου (ο) ε.α. Μ. Σίμπα Π.Ν. Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων (4τομο)	1982/2007	73,00 €
15.	Αντιναύαρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν. Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ Οι Τάξεις 1884 – 1950	2006	15,00 €
16.	Ε. Σφακτού Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	2007	8 €
17.	Αντιναύαρχου ε.α. Δ. Λισμάνη Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21	2008	7 €

**Σημ:** Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με ΥΙΝ (τηλ. 210-3484233, fax 210-3484234 και email [yin\\_ne@hellenicnavy.gr](mailto:yin_ne@hellenicnavy.gr)).

Οι εκδόσεις με α/α 1,4,6 διατίθενται και από το ΤΕΣ (τηλ: 210-3829575).



## Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΠΟΝ

A/A	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ	ΤΙΜΗ
1.	Θωρηκτό Αβέρωφ	Ν. Σταθάκης	15 €
2.	Η δράση του Π.Ν. κατά τον Πόλεμο του 1940-44 (Δίτομο)	Δ.Φωκάς	15 €
3.	Ο Ναύαρχος Δ. Κακουλίδης Π.Ν.	Ν. Νικολαΐδης	10 €
4.	Ναβαρίνον	Μ. Σίμψας	3 €
5.	Το Π.Ν. στη δικτατορία (1967-1974)	Α. Κακαράς	7 €
6.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (πανόδετο)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής	29 €
7.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (κανονική έκδοση)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής	20 €
8.	Αμόνι και αρμύρα	Ν. Σταθάκης	15 €
9.	Βότσαλα - I	Ν. Σταθάκης	12 €
10.	Βότσαλα - II	Ν. Σταθάκης	12 €
11.	Βότσαλα - III	Ν. Σταθάκης	12 €
12.	Βότσαλα - IV	Ν. Σταθάκης	15 €
13.	Πορτραίτα	Ν. Σταθάκης	16 €
14.	Φλόγα και μνήμες	Ν. Σταθάκης	12 €
15.	Επιστροφή	Ν. Σταθάκης	12 €
16.	Πολιτιστική Οδύσσεια στην Κίνα το 1994	Ν. Σταθάκης	12 €
17.	Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Ναυτικός Αγώνας 1912-13	Ναυτ. Μουσείο Ελλάδας	70 €
18.	Ελληνικά φτερά στην Κύπρο	Γ. Δ. Μήτσαινας	20 €
19.	Λεύκωμα στολών Π.Ν.	ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ	1,5 €
20.	Λεύκωμα ΣΜΥΝ	ΣΜΥΝ	17 €
21.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού	Δ. Φωκάς	7 €
22.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζ. Αυτοκρατορίας	Κ. Α. Αλεξανδρή	9 €
23.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού	Μ. Πέρρας	3,5 €
24.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και ημέραι	Δ. Φωκάς	7 €
25.	Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο)	Μ. Σίμψας	73 €
26.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ Οι Τάξεις 1884 – 1950	Α. Δημητρακόπουλος	15 €
27.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	Ε. Σφακτός	8 €
28.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21	Δ. Λισμάνης	7 €
29.	Αρμενίζοντας τα πέλαγα των ναυτικών αναμνήσεων	Μ. Μάστρακας	20 €
30.	Ιστορικών περί Φάρων των Ελληνικών Ακτών	Σ. Λυκούδης	5,50 €

**Σημ:** Η έκδοση με **α/α 24, 26, 27, 28** διατίθεται και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης** και **ΕΑΝ** και η έκδοση **α/α 22, 25** και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης**. Η έκδοση με **α/α 27** διατίθεται και στο **Σ.Α./ΣΜΥΝ**. Το **α/α 4** διατίθεται και από το **ΤΕΣ**.

## ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

### Ετήσια Εσωτερικού

- Στρατιωτικό προσωπικό ε.ε., ε.α.  
και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού 10 €
- Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα 12 €

### Ετήσια Εξωτερικού

40 Δολ. ΗΠΑ

Η εγγραφή των νέων στελεχών του Π.Ν. διενεργείται σύμφωνα με το έγγραφο ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Φ.800/05/05 από 6 Σεπτεμβρίου 2005.

Η εγγραφή ιδιωτών, νομικών προσώπων και πολιτικού προσωπικού Π.Ν. υλοποιείται ως ακολούθως:

Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να καταθέσουν την ετήσια συνδρομή τους στον λογαριασμό **83737115 της Εμπορικής Τράπεζας (χωρίς χρέωση εξόδων κατάθεσης) IBAN GR 970120030000000083737115**, δηλώνοντας στην κατάθεση αυτή τα στοιχεία τους και να αποστείλουν την παρακάτω αίτηση επισυνάπτοντας την απόδειξη της κατάθεσης συνδρομής τους, στην ακόλουθη διεύθυνση, ΦΑΞ και e-mail της ΥΙΝ.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
«ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»  
ΜΑΡΚΟΝΙ 20 – ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ  
104 47 ΑΘΗΝΑ  
ΤΗΛ: 210 3484233 ΦΑΞ: 210 3484234  
E-MAIL: yin\_ne@hellenicnavy.gr

Η επανεγγραφή/διαγραφή των συνδρομητών υλοποιείται κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων στην ΥΙΝ εντός του μηνός Οκτωβρίου, για τη συνδρομή του επόμενου έτους.

## ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: .....

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: .....

ΙΔΙΟΤΗΤΑ: .....

ΟΔΟΣ: .....ΑΡΙΘΜΟΣ: .....Τ.Κ.: .....

ΠΟΛΗ: .....

ΤΗΛ.: .....

E-MAIL: .....

ΑΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ: .....





CRE  
2520  
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

CRE  
2520  
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

CRE  
2510  
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

CRE  
2513  
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

JOOP

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ