

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 567

Τόμος 168ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Δεκέμβριος 2008 - Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2009



ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ
ΑΘΗΝΩΝ

ΕΛΤΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ
ΑΘΗΝΩΝ

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΕΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ-ΑΠΡΙΛΙΟΥ-ΜΑΪΟΥ

- 2/3/1913 Ο Ελληνικός στρατός υπό την προστασία του θωρηκτού "ΣΠΕΤΣΑΙ", το οποίο έφερε το σήμα του Μοιράρχου, Πλοιάρχου Π. Γκίνη ΒΝ, καθώς και τμήμα του Ελληνικού Στόλου, καταλαμβάνουν την Σάμο και κηρύσσουν την ένωσή της με την Ελλάδα.
- 4/3/1910 Πραγματοποιείται στο Λιβόρνο η καθέλκυση του θωρηκτού "ΑΒΕΡΩΦ", με κάθε επισημότητα.
- 5/3/1822 Ιδρύεται το πρώτο Υπουργείο Ναυτικών.
- 07/3/1948 Ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου.
- 16/3/1943 Το Υποβρύχιο "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ" με Κυβερνήτη τον Υπ/χο Ν. Ρουσσέν ΒΝ, βυθίζει Ιταλικό μεταγωγικό έξω από τη Ρόδο.
- 19/3/1829 Το φρούριο Αντιρρίου παραδίδεται, μετά το θαλάσσιο αποκλεισμό του, στους Τζαβέλα, Χατζηηρήστο και Μιαούλη.
- 23/3/1821 Στην Αγία Λαύρα, ο Παλαιών Πατρών Γερμανός, ο Λόντος, ο Ζαΐμης και πολλοί άλλοι οπλαρχηγοί, υψώνουν το λάβαρο της επανάστασης.
- 23/3/1941 Το υποβρύχιο "ΤΡΙΤΩΝ" κατά τη διάρκεια της έκτης πολεμικής περιπολίας δυτικά του κόλπου Δυρραχίου με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Γ. Ζέπο , βύθισε το επιβατηγό Μ/ V CARNIA 5451 τόνων.
- 24/3/1936 Ίδρυση Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- 25/3/1821 Η Ελλάδα ανακηρύσσει την ανεξαρτησία της από την Οθωμανική Αυτοκρατορία και ξεκινά η εθνοσωταελευθερωτική επανάσταση
- 29/3/1941 Η νίκη των Συμμάχων κατά της Ιταλικής ναυαρχίδας "ΒΙΤΟΡΙΟ ΒΕΝΕΤΟ" κι άλλων έξι αντιτορπιλικών, στ' ανοικτά του ακρωτηρίου Ταϊναρου, γεμίζει με αισιοδοξία τους Έλληνες, παραμονές της αναμενόμενης γερμανικής επίθεσης.
- 29/3/1949 Εγκαινιάζεται η διώρυγα της Κορίνθου.
- 30/3/1822 Μεγάλη Πέμπτη, ο Τουρκικός στόλος φθάνει βόρεια της Χίου. Μπροστά στο μεγάλο αυτό κίνδυνο, το Υπουργείο Ναυτικών καλεί σε συναγερμό όλα τα ναυτικά νησιά για κοινή αντιμετώπιση του εχθρού. Ο Τούρκος ναύαρχος Καρά Αλή αποβιβάζει 7.000 άνδρες στη Χίο και αρχίζει τη σφαγή του πληθυσμού της, που είχε επαναστατήσει. Σφάχτηκαν 27.000, ενώ 47.000 στάλθηκαν στα σκλαβοπάζαρα της Ανατολής. Από τους πάνω από 100.000 κατοίκους, που είχε το νησί, συνέχισαν να ζουν εκεί περίπου 2.000.
- 2/4/1942 Το Υποβρύχιο "ΚΑΤΣΩΝΗΣ" (με κυβερνήτη το Β. Λάσκο) βυθίζει, στην περιοχή του Γυθείου, γερμανική ναρκοθέτιδα, ενώ τρεις μέρες αργότερα στην περιοχή της Κύθου βυθίζει Ατμόπλοιο SAN ISIDORO 1.500 τόνων.
- 4/4/1941 Βύθιση του τορπιλοβόλου "ΠΡΟΥΣΣΑ", με Κυβερνήτη τον Π/χη Ν. Κοτσιλήρη ΒΝ, από Γερμανικά βομβαρδιστικά, στη Κέρκυρα.
- 4/4/1942 Το Υποβρύχιο "ΓΛΑΥΚΟΣ" με Κυβερνήτη τον Υπ/χο Δ. Δανιόλο ΒΝ, λόγω εκτεταμένων βλαβών εστάλη για αναγκαστική επισκευή στη Μάλτα. Στις 4 Απριλίου 1942 και μετά από συνεχή βομβαρδισμό του λιμένα Βαλέτας από γερμανικά αεροσκάφη προξένησε ανεπανόρθωτες ζημιές στο Υ/Β με αποτέλεσμα την βύθιση του εντός του λιμένα. Ένα μήνα πριν απο τον βομβαρδισμό εφονεύθησαν ο κυβερνήτης Πλωτάρχης Β. Αρσλάνογλου και ο Ανθυποπλοίαρχος Ι.Κωστάκος
- 5/4/1821 Θαλάσσιος αποκλεισμός του Ναυπλίου από τη Μπουμπουλίνα.
- 6/4/1941 Σφοδρή Γερμανική επίθεση και αποκλεισμός, με νάρκες, του λιμένα του Πειραιά. Πυρπολούνται και βυθίζονται πολλά εμπορικά πλοία και αχρηστεύεται το Αντιτορπιλικό "ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'", με Κυβερνήτη τον Αντ/χο Π. Λάππα ΒΝ.
- 7/4/1941 Το πλωτό νοσοκομείο "ΠΑΤΡΙΣ" βυθίστηκε κατά τη διάρκεια του μεγάλου βομβαρδισμού του Πειραιά χωρίς να προλάβει να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό για τον οποίο μετασκευάστηκε.
- 7/4/1949 Ίδρυση Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος στο Πασαλιμάνι.
- 11/4/1941 Βύθιση του πλωτού Νοσοκομείου "ΑΤΤΙΚΗ", με Κυβερνήτη τον Έφεδρο Πλοίαρχο Δ. Μελετόπουλο, από βομβαρδιστικά αεροσκάφη.
- 17/4/1944 Ο Ναύαρχος Π. Βούλγαρης αναλαμβάνει την αρχηγία του Ελληνικού Στόλου της Μέσης Ανατολής και καταστέλλει βιαίως την εκδηλωθείσα στάση στα πλοία της Αλεξάνδρειας (4 νεκροί - 30 τραυματίες).
- 20/4/1941 Βύθιση του Αντιτορπιλικού "ΨΑΡΑ", με Κυβερνήτη τον Αντ/χο Π. Κώνστα, στον κόλπο Μεγάρων από Γερμανικά βομβαρδιστικά (Κυριακή του Πάσχα). Φονεύονται 37 άνδρες του πληρώματος."
- 20/4/1941 Το καταδιωκτικό λαθρεμπορίου Α2 δέχθηκε αεροπορική επίθεση και βυθίστηκε κοντά στις ακτές του Ρίου.
- 21/4/1941 Βύθιση των πλωτών Νοσοκομείων "ΕΣΠΕΡΟΣ" και "ΕΛΛΗΝΙΣ" με Κυβερνήτη τον Έφεδρο Πλοίαρχο Ρεβίδη, από Γερμανικά Βομβαρδιστικά στον Πατραϊκό Κόλπο.
- 22/4/1941 Βύθιση του Αντιτορπιλικού "ΥΔΡΑ" πλησίον της Αίγινας, από Γερμανικά βομβαρδιστικά. Φονεύεται ο Κυβερνήτης Ανθυποπλοίαρχος Θ. Πεζόπουλος και 38 Αξιωματικοί, Υπαξιωματικοί και Ναυτοδίπλοι.
- 22/4/1941 Βυθίζεται από γερμανικά αεροσκάφη, στον όρμο Αντικύρων, το πλωτό νοσοκομείο "Σωκράτης" με Κυβερνήτη τον Πλοίαρχο Κ. Αρβανίτη.
- 23/4/1941 Βύθιση των πολεμικών μας "ΘΥΕΛΛΑ" με Κυβερνήτη τον Π/χη Π. Δαμηλάτη ΒΝ, "ΑΞΙΟΣ", "ΠΛΕΙΑΣ" με Κυβερνήτη τον Υπ/χο Β. Κρυσταλλίδη ΒΝ, "ΝΕΣΤΟΣ" με Κυβερνήτη τον Αντ/χο Δέδε, "ΑΛΙΑΚΜΩΝ" και "ΑΛΚΥΟΝΗ" με Κυβερνήτη τον Π/χο Γ. Καρβέλη στο Σαρωνικό από Γερμανικά βομβαρδιστικά.

Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εκδηλώσεις-Φωτογραφίες	147	Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ.) Σ. Μιχαηλίδου ΠΝ	Οι γυναίκες στο Π.Ν. και η προσφορά τους	201
ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ (Δ. Παναγιωτόπουλος Ν. Παναγιωτόπουλος)		Υποπλοίαρχος Χ. Κοσμόπουλος ΠΝ	Η Νομιμότητα των επεμβάσεων διαχείρισης	205
Υποναύαρχος Ι. Οικονομόπουλος ΠΝ ε.α.		Η κρίσεων του ΝΑΤΟ		
Ηλιακόν ωρολόγιον	163	Πλοίαρχος Π. Δάβαρης ΠΝ	Το υποβρύχιο στο Πολεμικό Ναυτικό	215
Δρ. Εύη Ψαρρού		Ταξίαρχος Τ.Θ. ε.α. Β. Ι. Βάσιλας	Η καταστροφή της Κάσου 29-5-1824	237
Ναυτιλιακή Ιστορία Χίου και Οινουσσών	171	Υποπλοίαρχος Ν. Αριατζής Π.Ν.	Η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική στα Βαλκάνια ...	251
Αντιναύαρχος Σ. Μανουσogiαννάκης ΠΝ ε.α.		Εξελίξεις-Προοπτικές (Α΄ Μέρους)		
Επίτιμος Υπαρχηγός ΓΕΝ		Δελτίο Ενημέρωσης		265
Ελληνοτουρκικές σχέσεις	185			
Υποναύαρχος (Μ) Σ. Γεωργιάδης ΠΝ ε.α.				
Διαχρονικές Ελληνικές οικονομικές				
δυσπραγίες	191			

ΕΤΟΣ 86ο-ΤΕΥΧΟΣ 567-ΤΟΜΟΣ 168ος
Δεκέμβριος 2008-Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2009

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:

Αντιπλοίαρχος Μ. Ανδριανόπουλος Π.Ν.
Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ.) Α. Γονιδάκης Π.Ν.
Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σ. Μιχαηλίδου Π.Ν.

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ-ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: Τηλ. 210 3484243

Ανθυπασπιστής (ΤΗΛ) Ν. Γαλάτης Π.Ν.

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

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

Εικόνα εξωφύλλου: Β΄ Βραβείο διαγωνισμού φωτογρα-
φίας 2008 Σημαιοφόρος (ΠΥ-ΔΙΑΧ) Μ. Καλογερή Π.Ν.

Εικόνα οπισθόφυλλου: Α΄ Βραβείο διαγωνισμού
φωτογραφίας 2008, Αντιπλοίαρχος (ΠΤ-ΨΥΚΤ)
Γ. Μπαλαδάκης Π.Ν. εα



Από την επίσκεψη ΥΦΕΘΑ Ι. Πλακιωτάκη στην ΔΥΚ, την 11η Φεβρουαρίου 2009

Εκδηλώσεις

Φωτογραφίες



Από την επίσκεψη διατελεσάντων Αρχηγών Στόλου στο ΝΣ την 24η Φεβρουαρίου 2009.



Από την κοπή πίτας στο Μουσείο Θ/Κ Αβέρωφ, παρουσία του Υπαρχηγού ΓΕΝ την 5η Φεβρουαρίου 2009.



Από την ομιλία του Α/ΓΕΝ στη Ναυτική Σχολή Πολέμου (NAVAR WAR COLLEGE) των Η.Π.Α, την 18η Φεβρουαρίου 2009.



Από την ξενάγηση του Α/ΓΕΝ σε πυρηνοκίνητο Υ/Β των ΗΠΑ, κατά την διάρκεια της επίσημης επίσκεψής του, που πραγματοποιήθηκε από 17 έως 27 Φεβρουαρίου 2009.



Απονομή στον Α/ΓΕΝ του μεταλλίου του Ταξίαρχη της Λεγεώνας της Τιμής εκ μέρους του Υπουργού Αμύνης των Η.Π.Α, την 26η Φεβρουαρίου 2009.





Από την τελετή απονομής στον Α/ΓΕΝ του μεταλλίου του Ταξίαρχη της Λεγεώνας της Τιμής εκ μέρους του Υπουργού Αμύνης των Η.Π.Α, την 26η Φεβρουαρίου 2009.





Από την συνάντηση του Έλληνα Διοικητή, επιχείρησης "ΑΤΑΛΑΝΤΑ" Αρχιπλοίαρχου Α. Παπαϊωάννου Π.Ν με τον Ρώσο Διοικητή, επί του καταδρομικού ΡΥΟΤΡ ΒΕΛΙΚΙΥ (ΜΕΓΑΛΟΣ ΠΙΕΤΡΟΣ), την 16η Φεβρουαρίου 2009.



Από την επίσκεψη του Διοικητή επιχείρησης "ΑΤΑΛΑΝΤΑ" στο τουρκικής Σημαίας Μ/Ν ΚΑΡΑΓΟΛ, μετά την απελευθέρωσή του, έπειτα από τη δήμενη κατακράτησή του από τους πειρατές ανοικτά της Σομαλίας.



Από την επιμνημόσυνη δέηση στη Δ.Ε.Ν., προς τιμή των πεσόντων στα Ίμια, Υποπλοιάρχου Χ. Καραθανάση ΠΝ, Υποπλοιάρχου Π. Βλαχάκου ΠΝ και Αρχικελευστού (ΗΝ/ΑΥ) Ε. Γιαλοφού, πληρώματος του ελικοπτερού ΠΝ 21, την 30ή Ιανουαρίου 2009.





Από την τελετή παράδοσης της Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ μετά την ολοκλήρωση των εργασιών εκσυγχρονισμού της, παρουσία του Γ' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Αναστάσιου Νεράντζη, της βουλευτού της Ν.Δ κ. Κρινιά Αθ. Κανελλοπούλου και του Αρχηγού Στόλου Αντιναυάρχου Ιωάννη Καραϊσκού ΠΝ, την 28η Ιανουαρίου 2009.



Ο κυβερνήτης της Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ Αντιπλοίαρχος Ι. Αγγελόπουλος ΠΝ κατά την τελετή απόδοσης του πλοίου μετά την ολοκλήρωση των εργασιών εκσυγχρονισμού του, στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά, την 28η Ιανουαρίου 2009.



Από την επίσκεψη του ΥΦΕΘΑ Ι. Πλακιωτάκη στην ΔΥΚ, την 11η Φεβρουαρίου 2009.





Από την επίδειξη των ειδικών δυνάμεων, σε διάφορες μορφές πολέμου, κατά την επίσκεψη του ΥΦΕΘΑ Ι. Πλακιωτάκη στην ΔΥΚ, την 11η Φεβρουαρίου 2009.





Το Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ στο λιμένα της Κατάνιας στο πλαίσιο συμμετοχής του στην άσκηση "NOBLE MANTA", από 14 έως 26 Φεβρουαρίου 2009.



Κατασκευή μαγειρείου σε τοπικό ορφανοτροφείο της Κένυα, από το πλήρωμα της Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, κατά την διάρκεια συμμετοχής της στην 5η αποστολή συνοδείας πλοίων που συμμετέχουν στο Παγκόσμιο Επιμορφωτικό Πρόγραμμα για την Σομαλία.



Από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στη Φ/Γ ΨΑΡΑ, κατά τη διάρκεια συμμετοχής της στην επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», στο λιμένα SALALAH, στο ΟΜΑΝ, την 09η Φεβρουαρίου 2009.





Από την επίσημη επίσκεψη του Υπουργού Ενόπλων Δυνάμεων του Ηνωμένου Βασιλείου (UK Minister of State for the Armed Forces), Rt Hon Bob Ainsworth στη Φ/Γ ΨΑΡΑ, πλοίο έδρας της διοίκησης της Ευρωπαϊκής Ν. Δύναμης EUNAVFOR στην επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», την 9η Φεβρουαρίου 2009.



Ο Υπουργός Ενόπλων Δυνάμεων του Ηνωμένου Βασιλείου, Rt Hon Bob Ainsworth, στην Φ/Γ ΨΑΡΑ, με τον Έλληνα Διοικητή Αρχιπλοίαρχο Α. Παπαϊωάννου ΠΝ και τον Κυβερνήτη της Φ/Γ ΨΑΡΑ Αντιπλοίαρχο Π. Λυμπέρη ΠΝ, την 9η Φεβρουαρίου 2009.



Από το 12ο Πολυθεματικό Ιατρικό Συνέδριο στο ΝΝΑ την 5η και 6η Φεβρουαρίου 2009.





Από την επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στην ΣΝΔ την 10η Φεβρουαρίου 2009.



Από την απονομή των βραβείων διαγωνισμού, μελετών και φωτογραφίας, του περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση, έτους 2008, την 25η Φεβρουαρίου 2009.



**Ηλιακόν Ωρολόγιον
(Γνώμων)**

Υποναύαρχος Ι. Οικονομόπουλος ΠΝ ε.α.

Σύντομη Ιστορική Αναδρομή

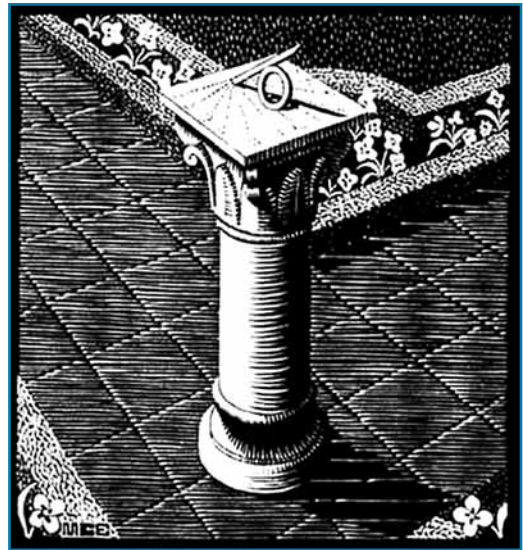
Η αρχαία ονομασία **Γνώμων** προήλθε από το αντίστοιχον όργανο μετρήσεως του ύψους του Ηλίου, το οποίο ήταν ένας κατακόρυφος στύλος (γνώμων) τοποθετημένος σε οριζόντια βάση. Δεδομένου ότι το ύψος του στύλου είναι γνωστό, το ύψος του Ηλίου οιαδήποτε ημερινή ώρα υπολογίζεται από την μέτρηση του μήκους της σκιάς του στύλου στο οριζόντιο επίπεδο.

Είναι προφανές ότι το ηλιακόν ωρολόγιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο κατά τις ημερινές ώρες και χωρίς νέφωση.

Η ακριβής χρονολογία της επινοήσεως του ηλιακού ωρολογίου δεν είναι γνωστή. Η εφεύρεσή του αποδίδεται στον **Αναξίμανδρο τον Μιλήσιο κατά τον 6ο π.Χ. αιώνα**, ο οποίος ήταν μαθητής του Θαλή του Μιλήσιου από τον οποίο διδάχθηκε αστρονομία. Αλλά αυτό πρέπει να είναι λάθος διότι ο Ηρόδοτος γράφει: «πόλου μιν γαρ και γνώμονα και τα δωδέκα μέρεα της ημέρας παρά Βαβυλωνίων έμαθαν οι Έλληνες». Εξάλλου, το 1926 ανακαλύφθηκε στην Γκεζέρ της Παλαιστίνης ηλιακόν ωρολόγιο χρονολογούμενο από το 1300 π.Χ. Επομένως η επινοήσή του μάλλον ανάγεται στους αρχαίους Βαβυλωνίους.

Ο Αναξίμαδρος κατασκεύασε ηλιακόν ωρολόγιο για κάποιον Λακεδαιμόνιο και έκτοτε έγινε γνωστό σ' όλη την αρχαία Ελλάδα. Το έτος **263 π.Χ.** μεταφέρθηκε από την Κατάνη στην Ρώμη όπου, μετά έναν αιώνα, έγινε αντιληπτόν ότι οι ενδείξεις του ήταν λανθασμένες, διότι είχε κατασκευασθεί για το γεωγραφικό πλάτος της Κατάνης. Το έτος **164 π.Χ.** κατασκευάσθηκε ηλιακόν ωρολόγιο και για το γεωγραφικό πλάτος της Ρώμης ενώ κατά τον 1ον π.Χ. αιώνα τα ωρολόγια αυτά ήταν πολυάριθμα στους ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους της Ρώμης.

Επειδή το ηλιακόν ωρολόγιο λειτουργεί



Το ηλιακόν ημερολόγιο

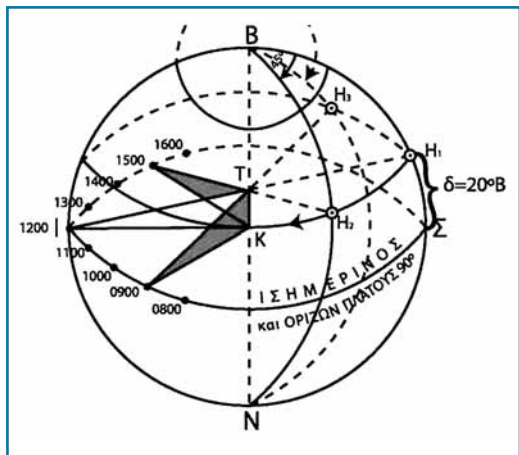
μόνον όταν υπάρχει Ήλιος, οι αρχαίοι Έλληνες συνήθιζαν να γράφουν στην βάση του την φράση «**Ηλίου Άτερ Σιγώ**» δηλαδή «**Χωρίς (άτερ) Ήλιο Σιωπώ**», την οποία οι Ρωμαίοι απέδιδαν με τις λέξεις “**Sine Solo Sileo**”, χαράσσοντας στην ωρολογιακή πλάκα τα τρία αρχικά **S.S.S.**

Σήμερα τα ηλιακά ωρολόγια κοσμούν διάφορους ιδιωτικούς και ιστορικούς χώρους και πολλά απ' αυτά συνδυάζουν την γεωμετρική με την αρχιτεκτονική κατασκευή, όπως π.χ. το ηλιακόν ωρολόγιο του πανεπιστημίου της Σορβόνης.

Ισημερινό Ηλιακόν Ωρολόγιο

Οιοδήποτε τοπικόν ωρολόγιο προκύπτει από το Ισημερινό ηλιακόν ωρολόγιο το οποίο περιγράφεται στην συνέχεια, με την βοήθεια του σχήματος 4-Ε-1.

Έστω το επίπεδο του Ισημερινού στο κέντρο του οποίου υψούται κατακόρυφη στήλη (γνώμων) ΚΤ και ο Ήλιος με τυχούσα τιμή αποκλίσεως ($\delta = 0^\circ$ έως 23° , 5 Β ή Ν). Υπενθυμίζεται ότι ο Ισημερινός είναι συγχρόνως και επίπεδον ορίζοντος όταν το

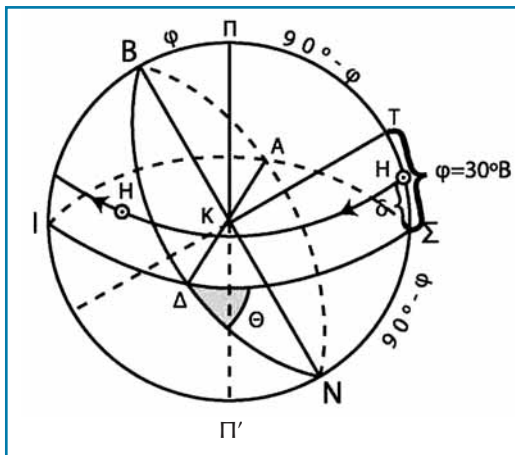


Σχήμα 4 - E - 1: Ισημερινό Ηλιακό Ωρολόγιο

πλάτος είναι 90° δηλαδή στην παράλληλη θέση της ουράνιας σφαίρας που αντιστοιχεί και στο σχήμα E-1. Είναι προφανές ότι η στήλη KT προεκτεινόμενη ταυτίζεται με τον άξονα BN της Γης και της Ουράνιας Σφαίρας άρα και με την κατεύθυνση των μεσημβρινών.

Καθώς ο Αληθής Ήλιος φαίνεται να περιφέρεται, κατά την διάρκεια του 24ώρου, γύρω από την Γη με δυτική φορά και γωνιακή ταχύτητα **15° ανά ώρα**, η σκιά της στήλης KT θα πέφτει στο επίπεδο του Ισημερινού και θα μετακινείται με την ίδια γωνιακή ταχύτητα από Ανατολάς προς Δυσμάς.

Όταν ο Ήλιος (H_1) περνά από οιονδήποτε μεσημβρινό της Γης, έστω τον ΒΣΝ, τότε ο χρόνος μεσημβρινής διαβάσεως θα δεικνύεται από την γραμμή που σχηματίζει στο επίπεδο του Ισημερινού η σκιά ΚΙΤ της στήλης KT, όπως φαίνεται στο σχήμα 4 - E - 1. Στο σημείο αυτό σημειώνεται η ώρα 12.00 που αντιστοιχεί στην μεσημβρινή διάβαση του Ηλίου από τον συγκεκριμένο μεσημβρινό ΒΣΝ. Εκατέρωθεν του χρόνου 12.00, οι ώρες προ μεσημβρίας 11.00-10.00-09.00 κ.λ.π. και μετά μεσημβρία 13.00-14.00-15.00 κ.λ.π. θα αντιστοιχούν



Σχήμα 4-E-2: Τομή Οριζοντος και Ισημερινού

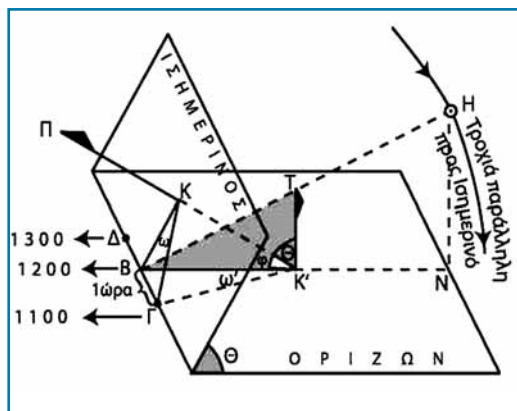
σε γωνιακές αποστάσεις 15° ανά ώρα. Έτσι όταν ο Ήλιος βρίσκεται στην θέση H_2 η ώρα θα είναι π.χ. 15.00 και όταν είναι στην θέση H_3 η ώρα θα είναι π.χ. 09.00, για παρατηρητή που βρίσκεται στον Μεσημβρινό ΒΣΝ. Πράγματι, όπως φαίνεται και στο σχήμα E - 1, η LHA στην θέση H_2 είναι 45° που αντιστοιχούν σε 3 ώρες μετά την μεσημβρινή διάβαση δηλαδή 15.00, ενώ στην θέση H_3 η LHA είναι 315° που αντιστοιχούν σε 3 ώρες ($360^\circ - 315^\circ = 45^\circ$) πριν την μεσημβρινή διάβαση δηλαδή 09.00.

Επομένως η περιφέρεια του Ισημερινού, και συγχρόνως Οριζοντος για $\phi = 90^\circ$, αναπαριστά την πλάκα ενός ωρολογίου, αριθμολογημένη με ακέραιες ώρες πριν και μετά μεσημβρία (12.00).

Ηλιακό Ωρολόγιο σε Ενδιάμεσο Πλάτος (ϕ)

Το Ισημερινό ωρολόγιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο από παρατηρητή που βρίσκεται ακριβώς στον βόρειο ή νότιο πόλο και έχει επίπεδον οριζοντος που συμπίπτει με το επίπεδο του Ισημερινού.

Αλλά ένας τόπος μπορεί να έχει οιοδήποτε ϕ από 0° έως 90° . Κατά συνέπεια έχει και επίπεδον οριζοντος ΒΝ τεμνόμενο



Σχήμα 4-E-3: Γεωμετρική Αρχή Κατασκευής Γνώμωνος σε Ενδιάμεσο Πλάτος

με το επίπεδο ΙΣ του Ισημερινού κατά γωνία $\Theta = 90^\circ - \varphi$, όπως φαίνεται στο σχήμα E - 2. Άρα για τον τόπο με πλάτος φ , (π.χ. 30° B) το ηλιακόν ωρολόγιο πρέπει να κατασκευασθεί στο επίπεδο του τοπικού οριζοντος, κι αυτό γίνεται με την βοήθεια του προαναφερθέντος Ισημερινού ωρολογίου, όπως εξηγείται παρακάτω.

Από το σχήμα E - 2 είναι προφανές ότι οι άξονες ΚΠ και ΚΤ των επιπέδων Ισημερινού και Οριζοντος σχηματίζουν γωνία $\Theta = 90^\circ - \varphi$, ίση με την γωνία τομής των αντιστοίχων επιπέδων.

Για την καλύτερη εξήγηση της θεωρητικής αρχής του ηλιακού ωρολογίου τυχόντος οριζοντος, κατασκευάζεται το σχήμα E - 3 στο οποίο διατηρούνται οι ίδιοι συσχετισμοί επιπέδων και αξόνων με το σχήμα E - 2. Στο σχήμα E - 3 τα επίπεδα οριζοντος και ισημερινού τέμνονται με γωνία $\Theta = 90^\circ - \varphi$ όπως στο σχήμα E - 2 δηλαδή την γωνία τομής των κατακορύφων αξόνων ΚΤ και ΚΠ των δύο επιπέδων. Αλλά ενώ στο σχήμα E - 2 το Κ είναι κοινό κέντρο των δύο επιπέδων, στο σχήμα E - 3 τα Κ και Κ' βρίσκονται σε διαφορετικά σημεία της ευθείας που ενώνει τα κέντρα των δύο επιπέδων και σε απόσταση ΚΚ', ώστε $\text{KBK}' = \text{KK}'\text{T} =$

$\Theta = 90^\circ - \varphi$. Έτσι διατηρείται αφενός η ισότης των γωνιών τομής επιπέδων και αφετέρου η γωνία του πλάτους φ που σχηματίζεται μεταξύ οριζοντος και άνω πόλου (το γνωστό έξαρμα του πόλου) σε αμφότερα τα σχήματα. Διότι από το ορθογώνιο (στο Κ) τρίγωνο Κ'ΚΒ του σχήματος E - 3 προκύπτει ότι εφόσον $\text{KBK}' = \Theta$ (εκ κατασκευής) τότε και $\text{KK}'\text{B} = 90^\circ - \Theta = \varphi$. Σε αμφότερα τα σχήματα η κατεύθυνση του Βορρά δίδεται από την μεσημβρινή γραμμή ΒΝ ή τον άξονα Κ'ΚΠ.

Εξάλλου, στο σημείο Κ του σχήματος E - 3 και επί του επιπέδου του Ισημερινού κατασκευάζεται γωνία $\omega = 15^\circ = 1 \text{ ώρα}$, αντιστοιχούσα στην ηλιακή ώρα του σχήματος E - 1.

Μετά τα προαναφερθέντα το πρόβλημα υπολογισμού της ηλιακής ώρας σε ενδιάμεσο πλάτος τίθεται τώρα ως εξής: Η ωρική γωνία $15^\circ = 1 \text{ ώρα}$ του Ισημερινού ωρολογίου του σχήματος E - 1, ισούται εκ κατασκευής με την γωνία ω του σχήματος E - 3. Ποία γωνία ω' αντιστοιχεί στις 15° και πρέπει να κατασκευασθεί στο επίπεδο οριζοντος ενός τόπου, με πλάτος π.χ. $\varphi = 30^\circ \text{ B}$, όπως στο σχήμα E - 3; Βασιζόμενοι στην κατασκευή του σχήματος E - 3 έχουμε:

1. από το ορθογώνιο στο Κ τρίγωνο BKK' $\text{BK} = \text{BK} \cdot \eta\mu(\varphi)$
2. από το ορθογώνιο στο Β τρίγωνο KBΓ . $\text{BΓ} = \text{BK} \cdot \epsilon\varphi(\omega)$ όπου $\omega = 15^\circ$ (εκ κατασκευής).
3. από το ορθογώνιο στο Β τρίγωνο $\text{K}'\text{BΓ}$ $\text{BΓ} = \text{BK}' \cdot \epsilon\varphi(\omega')$.
4. η σχέση (2), και με αντικατάσταση του BK της σχέσεως (1), γίνεται $\text{BΓ} = \text{BK}' \cdot \eta\mu(\varphi) \cdot \epsilon\varphi(\omega)$
5. και από τις (3) και (4) προκύπτει: $\epsilon\varphi(\omega') = \eta\mu(\varphi) \cdot \epsilon\varphi(\omega)$ και με υπολογιστή: $\omega' = \arctan[\eta\mu(\varphi) \cdot \epsilon\varphi(\omega)]$.

Έτσι στην πλάκα του ηλιακού ωρολογίου

ενός τόπου γεωγραφικού πλάτους (φ), χαράσσονται οι ακέραιες ώρες, συμμετρικές ανά ζεύγη, εκατέρωθεν της γραμμής μεσημβρινής διαβάσεως (12.00) και σε γωνιακές αποστάσεις $\omega' 1$, $\omega' 2$, $\omega' 3$ κ.λπ. που αντιστοιχούν σε αληθινή ηλιακή χρόνο 11.00, 10.00, 09.00 κ.λπ., προ μεσημβρίας και 13.00, 14.00, 15.00 κ.λπ. μετά μεσημβρία της πολιτικής ημέρας. Επομένως στον τύπο (5), το μεν **ημ (φ)** αποτελεί σταθερό συντελεστή, η δε **εφ (ω)** αντιστοιχεί σε 15° , 30° , 45° , κ.λπ. αναλόγως των ωρών (1, 2, 3 κ.λπ.) προ και μετά μεσημβρία.

Από τον τύπο της ηλιακής ώρας σε ενδιάμεσο πλάτος (φ):

εφ (ω') = ημ (φ) • εφ (ω) προκύπτει ότι:

α. Για **$\varphi = 90^\circ$** θα είναι **$\omega' = \omega = 15^\circ$** δηλαδή η Ισημερινή ηλιακή ώρα του σχήματος E - 1. Αλλά και από το σχήμα E - 3 φαίνεται ότι όταν $\varphi = 90^\circ$, τα επίπεδα Ισημερινού και Οριζοντος γίνονται παράλληλα άρα οι γωνίες ω και ω' ταυτίζονται.

β. Για **$\varphi = 0^\circ$** θα είναι **$\omega' = 0^\circ$** δηλαδή δεν είναι δυνατή η κατασκευή ηλιακού ωρολογίου. Τούτο προκύπτει επίσης από το σχήμα E - 3, όπου όταν $\varphi = 0^\circ$ τα επίπεδα Ισημερινού και Οριζοντος είναι κάθετα μεταξύ τους. Ο άξων ΚΠ του Ισημερινού γίνεται αφενός παράλληλος με την μεσημβρινή γραμμή ΒΝ του οριζοντος και αφετέρου κάθετος στην κατακόρυφη στήλη Κ'Τ η οποία δεν μπορεί να σχηματίσει σκιά στο επίπεδο του οριζοντος παρατηρητού που βρίσκεται στον Ισημερινό ($\varphi = 0^\circ$).

Παρατηρήσεις

1. Ο τύπος (5) ισχύει για το οριζόντιο επίπεδο όταν η στήλη (γνώμων) του Ηλιακού Ωρολογίου σχηματίζει, με το επίπεδο του οριζοντος, την γωνία του **πλάτους (φ)** όπως φαίνεται και στο σχήμα



Σχήμα 4-E-4: Ανάλημμα Ηλίου

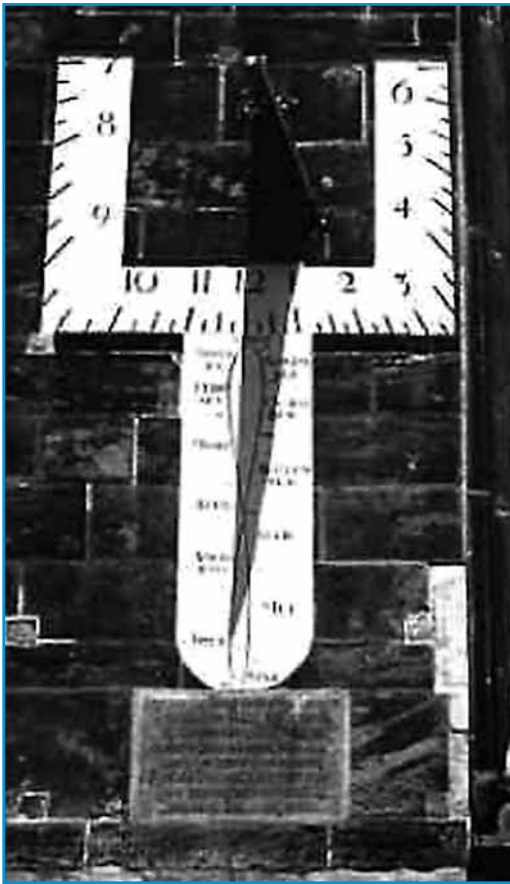
E - 3, όπου ο γνώμων θα έχει την κατεύθυνση του άξονος Κ' ΚΠ. Αυτή είναι η συνήθης κατασκευή. Μπορούμε όμως να τοποθετήσουμε Ηλιακό Ωρολόγιο και σε κατακόρυφο επίπεδο π.χ. τοίχους κτιρίων ή σε επικλινή επίπεδα, οπότε ο τύπος (5) διαφοροποιείται κατά περίπτωση.

2. Σε βόρεια πλάτη ο γνώμων δείχνει τον Βορρά και σε νότια πλάτη δείχνει το Νότο.

Διορθώσεις Ενδείξεων Ηλιακού Ωρολογίου

Το ηλιακό ωρολόγιο δείχνει **Αληθινή Ηλιακό Χρόνο**, ενώ σήμερα χρησιμοποιούμε Μέσο Ηλιακό Χρόνο Ζώνης.

Για να προκύπτει ο Μέσος Ηλιακός Χρόνος Ζώνης του τόπου όπου είναι τοποθετημένο το Ηλιακό Ωρολόγιο, πρέπει να γίνονται οι παρακάτω δύο διορθώσεις στον Ηλιακό χρόνο:



Σχήμα 4 - E - 5: Το Ανάλημμα στην Ωρολογιακή Πλάκα.

1. Διόρθωση λόγω Εξισώσεως Χρόνου

Η Εξίσωση Χρόνου μπορεί να ληφθεί για κάθε ημερομηνία από το Ναυτικό Almanac ή από την καμπύλη του Διαγράμματος 4 - Γ- 3. Για πρακτικούς λόγους (διότι δεν είναι δυνατή η μέτρηση των ενδείξεων του Ηλιακού Ωρολογίου με ακρίβεια λεπτών και δευτερολέπτων) η διόρθωση αυτή λαμβάνεται ως μέσος όρος ανά 15ήμερο συνήθως.

Εξ' άλλου, ο συνδυασμός της ανισοταχούς κινήσεως και της μεταβολής της αποκλίσεως του Αληθούς Ηλίου δημιουργεί ένα φαινόμενο γνωστόν ως **ανάλημμα** ηλίου που έχει την μορφή του σχήματος 4 - E - 4.

Αυτό προκύπτει εάν φωτογραφίσουμε τον Ήλιο (πάνω σχήμα) ή εάν αποτυπώσουμε την άκρη της σκιάς του γνώμωνος (κάτω σχήμα), καθ' όλη την διάρκεια του έτους, κάθε ημέρα και κατά τον **μέσο ηλιακό χρόνο** της διαβάσεώς του από τον **Μεσημβρινό** μας.

Δηλαδή στην περίπτωση αυτή, το **ανάλημμα** είναι η γραμμική απεικόνιση της **εξισώσεως του χρόνου** εκατέρωθεν του Μεσημβρινού μας. Μόνο κατά τις τέσσερις ημερομηνίες (15 Απριλ. - 14 Ιουν. - 1 Σεπτ. - 24 Δεκ.) που η εξίσωση μηδενίζεται, η θέση της σκιάς επί του αναλήμματος θα συμπίπτει με την μεσημβρινή γραμμή, όπως φαίνεται και στο σχήμα 4 - E - 5.

Είναι προφανές ότι επί του αναλήμματος μπορούν να σημειωθούν οι ημερομηνίες του έτους και η αντίστοιχη απόκλιση (βορεία ή νοτία) του Ηλίου, λαμβανομένη από το Almanac, οπότε έχουμε και τις καμπύλες αποκλίσεως κατά τις επιθυμητές ημερομηνίες.

Σημείωση

Ανάλημμα σημαίνει βάθρο και το περιγραφέν φαινόμενο πήρε την ονομασίαν αυτήν διότι απεικονίζεται στην βάση του ηλιακού ωρολογίου.

2. Διόρθωση λόγω Μήκους

Μετά την διόρθωση λόγω εξισώσεως χρόνου, έχουμε Τοπικό Μέσο Χρόνο (Local Mean Time) που αντιστοιχεί στην κίνηση του υποθετικού Μέσου Ηλίου (βλέπε Κεφ. 4), για τον μεσημβρινό της θέσεως του ωρολογίου. Ο χρόνος αυτός πρέπει να μετατραπεί και σε **Ώρα Ζώνης (Z.T.)**, την οποία δείχνουν τα σύγχρονα μηχανικά, ηλεκτρονικά ή και ατομικά ωρολόγια. Η μετατροπή αυτή γίνεται, με την βοήθεια του γεωγραφικού μήκους μας (λ) και του χαρακτηριστικού της Ζώνης μας (Z.D.)

Π.χ. το Ηλιακόν Ωρολόγιο της Σχολής

Ναυτικών Δοκίμων βρίσκεται σε γεωγραφικό μήκος $\lambda \approx 23^\circ 28' \text{ A}$. Τούτο απέχει $6^\circ 32' \approx 26 \lambda$ δυτικότερα από τον κεντρικό μεσημβρινό 30° A της Β' Ωρικής Ζώνης στην οποία ανήκει ο τόπος (υπενθυμίζεται ότι όλη η Ζώνη τηρεί τον χρόνο του κεντρικού μεσημβρινού της). Επομένως στον Τοπικό Μέσο Χρόνο που δείχνει το Ωρολόγιο της Σχολής Δοκίμων (μετά την διόρθωση λόγω εξισώσεως χρόνου) πρέπει να προστεθούν και τα **26λ** για να έχουμε Ώρα Ζώνης.

3. Συνολική Διόρθωση

Τελικά, στο Πινακίδιο της βάσεως του Ηλιακού Ωρολογίου καταχωρείται ως συνολική διόρθωση το αλγεβρικό άθροισμα:

α. Εξισώσεως Χρόνου, αναλόγως ημερομηνιών (\pm)

β. Διορθώσεως Μήκους, αναλόγως της θέσεως του μεσημβρινού μας δυτικότερα (+) ή ανατολικότερα (-) του κεντρικού μεσημβρινού της Ωρικής Ατράκτου μας. Πάντα έχουμε υπ' όψη μας την θεμελιώδη αρχή ότι οι ανατολικότεροι μεσημβρινοί έχουν χρόνο μεγαλύτερο από τους δυτικότερους.

Σημειώσεις

1. Στο βάθρο του ωρολογίου πρέπει ν' αναγράφεται το γεωγραφικό πλάτος και μήκος της θέσεως του. Όστε να γνωρίζουμε, αντιστοίχως, για ποίο πλάτος έχει κατασκευασθεί και για ποίο μήκος διορθώνονται οι ενδείξεις του.
2. Εξάλλου όταν τηρούμε θερινή ώρα πρέπει να προσθέτουμε 1 ώρα. Αυτή η διόρθωση είναι πρόσκαιρη και δεν πρέπει να καταχωρείται στο πινακίδιο.

Προσανατολισμός Ωρολογίου στον Μεσημβρινό

Η ωρολογιακή πλάκα πρέπει να τοποθετηθεί στην βάση της έτσι ώστε η 12η ώρα

να βρίσκεται ακριβώς επί του μεσημβρινού της θέσεως της. Ο προσανατολισμός μπορεί να γίνει μ' έναν από τους παρακάτω τρόπους, κατά σειράν αξιοπιστίας και αναλόγως των διατιθεμένων μέσων:

1. Ακριβείς Μέθοδοι Δορυφορικής Γεωδαισίας: Εφ' όσον υπάρχουν τα κατάλληλα όργανα, προσδιορίζεται ο Αληθής Βορράς και σ' αυτόν προσανατολίζεται η 12η ώρα.

2. Γυροσκοπικός Θεοδόλιχος: Δίδει τον Αληθή Βορράν αλλά το όργανο αυτό έχει πλέον αντικατασταθεί από την δορυφορική γεωδαισία.

3. Υπολογισμός Χρόνου Μεσημβρινής Διαβάσεως: Κατά την υπολογισθείσα, με ακρίβεια, χρονική στιγμή μεσημβρινής διαβάσεως, περιστρέφουμε την ωρολογιακή πλάκα στο βάθρο της ώστε η σκιά του γνώμωνος, η οποία θα δείχνει τον μεσημβρινό μας, να πέσει ακριβώς στην 12η ώρα.

Παρατήρηση

Κατά τις τέσσερις ημερομηνίες (15 Απρ.-14 Ιουν.-1 Σεπ.-24 Δεκ.) που η εξίσωση χρόνου μηδενίζεται, αρκεί να σημειώσουμε την 12 ώρα στην θέση της σκιάς του γνώμωνος κατά την 12 ώρα που δείχνει το σύγχρονον ωρολόγιο μας.

4. Μήκος Σκιάς Γνώμωνος: Όταν ο Ήλιος, αλλά και οιοδήποτε ουράνιο σώμα, είναι σε μεσημβρινή διάβαση, έχει το μέγιστο ύψος υπέρ τον ορίζοντα του τόπου. Εφ' όσον το ύψος είναι μέγιστο, θα είναι **ελάχιστο το μήκος της σχηματιζομένης σκιάς** οιοδήποτε αντικειμένου άρα και του γνώμωνος του ηλιακού ωρολογίου. Επομένως παρακολουθούμε την σκιά κι όταν έχει το ελάχιστο μήκος, περιστρέφουμε την ωρολογιακή πλάκα έτσι ώστε η σκιά να δείξει την 12η ώρα η οποία την στιγμή αυτή θα συμπίπτει με τον μεσημβρινό μας. Η αξιοπιστία της μεθόδου εξαρτάται από την ακρίβεια των μετρήσεων. Έτσι προσανατο-

λιζόταν το ηλιακόν ωρολόγιο κατά την αρχαιότητα που δεν υπήρχαν τα άλλα μέσα.

5. Μαγνητική Πυξίδα: Ο Μαγνητικός Βορράς διαφέρει από τον Αληθή, που αντιστοιχεί στον Μεσημβρινό μας, κατά την Απόκλιση Ανατολικήν ή Δυτική. Επομένως με γνωστή την απόκλιση της περιοχής μας διορθώνομε την ένδειξη της Μαγνητικής Πυξίδος κι έχομε τον Αληθή Βορρά στον οποίο προσανατολίζομε την 12η ώρα. Η Μαγνητική Πυξίδα πρέπει να είναι αξιόπι-

στη, σταθεροποιημένη για να μην έχει ταλαντώσεις, και η απόκλιση να έχει υπολογισθεί με ακρίβεια για το τρέχον έτος.

Σημείωση: Για τους μη ναυτικούς, διευκρινίζομε ότι, απόκλιση μαγνητικής πυξίδας είναι η εκτροπή της μαγνητικής βελόνας, ανατολικότερα ή δυτικότερα του αληθούς βορρά ο οποίος αντιστοιχεί στην κατεύθυνση των μεσημβρινών.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Υποναύαρχος Ι. Οικονομόπουλος ΠΝ ε.α. γεννήθηκε στο Φρε Αποκορώνου Κρήτης. Εισήλθε στη ΣΝΔ το 1953. Αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος το 1957. Κατά τη σταδιοδρομία του υπηρέτησε ως κυβερνήτης σε πλοία επιφανείας, σε επιτελικές και διοικητικές θέσεις. Μετεκπαιδεύτηκε στην Αγγλία, στη Ναυτιλία/ Κατεύθυνση όπου έλαβε αντίστοιχο πτυχίο εξειδίκευσης και φοίτησε στη Ναυτική Σχολή Πολέμου. Μετά την απο-

στρατεία του χρημάτισε τακτικός καθηγητής της έδρας της Ναυτιλίας από το 1990 μέχρι το 2002. Κατά την περίοδο αυτή: α. Εξεπώνησε μελέτη για την βελτίωση της εκπαίδευσης των Ναυτικών Δοκίμων, β. Αναθεώρησε τους κανονισμούς εκπαίδευσης στη Ναυτιλία, γ. Έγραψε τα βιβλία Ναυτιλίας που διδάσκονται στη ΣΝΔ, δ. Συστηματοποίησε την εργαστηριακή υποστήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης με τον εξοπλισμό της Αίθουσας Ναυτιλίας και την εγκατάσταση του προσομοιωτή Ναυτιλίας. Είναι παντρεμένος και έχει τρία παιδιά.

**Ναυτιλιακή Ιστορία
Χίου και Οινουσσών**

Δρ. Εύη Ψαρρού

Εισαγωγή στο Ναυτικό της Χίου

Η Χίος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους ελληνικούς παραδοσιακούς ναυτόπους. Η πορεία της χιώτικης ναυτιλίας αποτελεί μεγάλο κεφάλαιο στην κοινωνική και πολιτική ζωή των χιωτών τόσο εντός των ορίων του νησιού, όσο και εκτός, στις περιοχές δηλαδή που οι χιώτες έμποροι και καραβοκύρηδες και οι μετέπειτα εφοπλιστές, είχαν εγκαταστήσει τις επιχειρήσεις τους. Καθώς η χιώτικη ναυτιλία κατέχει ξεχωριστή θέση στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας, στην παρούσα μελέτη θα σκιαγραφήσουμε πορεία της από τον 19ο αιώνα μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο και θα επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας στο ξεκίνημά της, αφού τα αξιοθαύμαστα σύγχρονα επιτεύγματα των χιωτών πλοιοκτητών και εφοπλιστών είναι λίγο έως πολύ σε όλους μας γνωστά.

Η σπουδαιότητα της Χίου έγκειται στη στρατηγική γεωγραφική της θέση, καθώς βρισκόταν στο σταυροδρόμι των εμπορικών δρόμων που οδηγούσαν από τη Μικρά Ασία στη Μαύρη θάλασσα από τη μία, και στη Βόρεια ακτή της Αφρικής από την άλλη. Από τον 13ο αιώνα η Χίος είχε κιάλας αναδειχθεί σε σταθμό διαμετακομιστικού εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου και της Αιγύπτου, και ταυτόχρονα αποτελούσε εμπορικό κέντρο για πολλά ευρωπαϊκά κράτη, με συνέπεια την εγκατάσταση στο νησί αντιπροσώπων και προξένων ευρωπαϊκών κρατών που μεριμνούσαν για την διεκπεραίωση των εμπορικών και οικονομικών συμφερόντων της χώρας τους.

Η Χίος από την αρχαιότητα παρουσιάζει ακμαίο και δραστήριο ναυτικό. Στη ναυμαχία της Λάδης το 494 π. Χ, η χιώτικη δύναμη συγκροτείτο από 100 πλοία και σχεδόν μόνοι τους οι χιώτες αντιμετώπισαν τον

Περσικό στόλο. Ενώ οι χιώτες στους Περσικούς Πολέμους υπήρξαν σύμμαχοι των Αθηναίων, κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο το χιώτικο ναυτικό αντιπαρατάχθηκε με το στόλο των Λακεδεμονίων ενάντια στο στόλο των Αθηναίων. Στα Βυζαντινά χρόνια η Χίος χορηγούσε στην αυτοκρατορία ξυλεία για τη ναυπήγηση του στόλου της. Την περίοδο της Γενοβέζικης κατοχής ενδυναμώθηκε σημαντικά η οικονομία του νησιού, καθώς οι Γενοβέζοι φρόντισαν ιδιαίτερα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και παράλληλα έδωσαν μεγάλη ώθηση στη ναυπηγική. Από τα μέσα του 15ου αιώνα η Χίος ήταν φόρου υποτελής στο Σουλτάνο. Σταδιακά ο φόρος υποτέλειας αυξανόταν μέχρι το 1566, οπότε και οι Οθωμανοί κατέλαβαν το νησί. Ακόμα και πριν την Οθωμανική κατάκτηση, οι Οθωμανοί χρησιμοποιούσαν χιώτες τεχνίτες (καλαφάτες, μαραγκούς, τρυπάνηδες) για τη συντήρηση και ναυπήγηση του Αυτοκρατορικού στόλου στα ναυπηγεία της Καλλίπολης και της Κωνσταντινούπολης. Η πρακτική αυτή συνεχίστηκε και κατά τον 16ο και 17ο αιώνα. Ακόμα και τον 19ο αιώνα και μάλιστα μετά τα τραγικά γεγονότα της σφαγής του 1822, οι Οθωμανοί βασιζόμενοι στην τεχνογνωσία και τις ικανότητες των χιωτών ζητάνε από τους Δημογέροντες και τους Χριστιανούς διοικητές του νησιού να στείλουν μελάχηδες (ναύτες) από τη Χίο για την επάνδρωση του Βασιλικού Στόλου.

Οι χιώτες πριν τα γεγονότα του 1822 ασχολούνταν με το εμπόριο το οποίο ήταν η κύρια πηγή πλουτισμού τους, όμως δεν είχαν ασχοληθεί με τη ναυτιλία, αφού τα εμπορεύσιμα προϊόντα τους τα μετέφεραν με πλοία άλλων νησιωτών κυρίως Ψαριανών και Υδραίων. Ο χιώτικος εμπορικός στόλος κατά τις δύο πρώτες δεκαετίες του 1820 ήταν περιορισμένος. Απόδειξη αυτού

αποτελεί ο λόγος του Αμβροσίου Αργέντη που εκφωνήθηκε το 1820, με τον οποίο παρότρυνε τους Χιώτες να στρέψουν την προσοχή τους στη θάλασσα.¹ Η πραγματική κλίση της Χίου προς τη ναυτιλία γεννήθηκε μετά το 1822, αφού οι κάτοικοι επέστρεψαν στο ερειπωμένο νησί τους και αναζητούσαν νέες διεξόδους.

Τελικά οι Χιώτες εξαιτίας πολιτικών παραγόντων και υπό την πίεση των γεγονότων που κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν οδηγήθηκαν στο να γίνουν ναυτικοί. Όμως, όπως θα διαπιστώσουμε στη συνέχεια, από τη στιγμή που ασχολήθηκαν με τη θάλασσα ανέλαβαν εύστοχες πρωτοβουλίες, δούλεψαν σκληρά και κατέκτησαν επάξια τη θέση που τους ανήκει στο χώρο της Ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Εκτός από τις καταστροφικές οικονομικές συνέπειες που υπέστη το νησί εξαιτίας των τραγικών γεγονότων 1822, ταυτόχρονα και η αγορά της Σμύρνης υπέστη ανασταλτικά αποτελέσματα για την οικονομία της, καθώς οι Χιώτες έμποροι που ήταν εγκατεστημένοι εκεί απομακρύνθηκαν φοβούμενοι αντίποινα την Οθωμανικής Κυβέρνησης εναντίον τους. Οι Χιώτες που κατάφεραν να διασωθούν εγκατέλειψαν το νησί και εγκαταστάθηκαν στη Σύρο τον Πειραιά και την Πελοπόννησο. Οι ευπορότεροι έφυγαν για το εξωτερικό, Τερζέστη, Λονδίνο Μασσαλία, όπου εκεί ίδρυσαν εμπορικούς οίκους και ανέπτυξαν τις οικονομικές και επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, πολλές φορές στηριζόμενοι σε δεσμούς συγγένειας και κοινής καταγωγής.

Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε στο Λονδίνο τους Ράλληδες, Αργέντηδες, Καλβοκορέση, Φραγκιάδη, Μαυροκορδάτους, Σκαρμαγκάδες, Σκυλίτσιδες και άλλους. Στην Τερζέστη να αναφέρουμε τους Ροδοκανάκηδες, Σεβαστόπουλο, Βούρο, Άμοιρο, Γαλάτη, Βλαστό, κλπ. Οι Χιώτες που εγκατέλειψαν το νησί, αλλά και τη Σμύρνη εδραιώθηκαν με επιτυχία στα εμπορικά κυκλώματα της Δυτικής Ευρώπης και σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας ιδρύοντας όλο και μεγαλύτερα εμπορικά δίκτυα διεθνών εταιρειών. Όμως η εντυπωσιακή οικονομική επιτυχία δεν συνοδεύτηκε από μία παράλληλη και ανάλογη ανάπτυξη του νησιού. Οι Χιώτες που επέστρεψαν δειλά από το 1824 και μετά, ύστερα από πρόσκληση της Υψηλής Πύλης, αναγκάστηκαν όπως προείπαμε, να στραφούν προς τη ναυτιλία και σταδιακά να δημιουργήσουν αξιόλογο ναυτικό, κάποιες φορές μάλιστα με την οικονομική ενίσχυση και συνεργασία των συμπατριωτών τους που ήταν εγκατεστημένοι εκτός Χίου.

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας του Βροντάδου

Το Χιώτικο Ναυτικό αρχίζει να δημιουργείται κυρίως από το 1830. Οι Χιώτες αρχίζουν να κατασκευάζουν πλοία στους παλιούς ταρσανάδες του νησιού που βρίσκονταν στα ταμπάκικα. Οι πρώτοι Χιώτες ναυτικοί που διακρίθηκαν ήταν Βρονταδούσοι. Σε αυτούς οφείλεται αρχικά η μεγάλη, ταχεία και ασφαλής προαγωγή της Χιώτικης ναυτιλίας.

Στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα ένας

1 Ο λόγος του Αμβροσίου Αργέντη ο οποίος φέρει τον τίτλο «ει συμφέρει τοις Χίοις ναυπηγείσθαι», εκφωνήθηκε ενώπιον των προυχόντων του νησιού το 1820 και δημοσιεύτηκε το ίδιο έτος στον «Λόγιο Ερμή». Επίσης βλ. Αλ. Παχνού, «Το Χιακόν Εμπορικών Ναυτικών», Χιακά Χρονικά, τευχ. 6ο, εν Αθήναις 1926, σσ. 203-222

μεγάλος Βρονταδούσικος στόλος εξυπηρέτουσε τις Χιώτικες εμπορικές επιχειρήσεις της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου και του Ατλαντικού. Τα Βρονταδούσικα πλοία επανδρώνονταν από ναύτες εξασκημένους στην ιστιοπλοΐα και πλοιάρχους ικανούς όχι μόνο να τα ταξιδεύουν, αλλά και να φέρνουν σε πέρας με επιτυχία όλες τις εμπορικές συμφωνίες των επιχειρηματιών και εμπορικών οίκων που εκπροσωπούσαν και ταυτόχρονα να διασφαλίζουν τα προσωπικά τους συμφέροντα στις περιπτώσεις που ο ίδιος ο πλοίαρχος εργαζόταν συνεταιρικά με τον εμπορικό οίκο. Οι Βρονταδούσοι πλοίαρχοι υπήρξαν δεινοί ναυτικοί, αφού από ότι φαίνεται όντας αγράμματοι και κατέχοντας μόνο εμπειρικές γνώσεις, μπορούσαν να καθορίσουν με ακρίβεια την πορεία του πλοίου τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι Βρονταδούσοι ναυτικοί μαθήτευσαν στη ναυτική σχολή της Σύρου που ιδρύθηκε το 1828, πάλι από Χιώτες οι οποίοι είχαν μεταναστεύσει εκεί. Πολλοί από τους Χιώτες που φοίτησαν στη σχολή παρέμειναν στη Σύρο, αφού το έτος 1841 από τους 1500 περίπου ναυτικούς που αναφέρονται εγκαταστημένοι εκεί, οι περισσότεροι ήταν Χιώτες. Όμως και στην περιοχή της Ερυθριανής Βροντάδου λειτούργησε ναυτική σχολή, όπου εκεί μάλιστα δίδαξε ο Βρονταδούσης ναυτοδιδάσκαλος Νικόλαος Πατρώνας. Άλλος γνωστός ναυτοδιδάσκαλος υπήρξε ο Καρδαμυλΐτης Κωνσταντίνος Λαϊμός. Πολύ αργότερα το 1930 ιδρύθηκε στο Βροντάδο η «Ανδρεάδειος Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας», που μεταπολεμικά μετατράπηκε σε «Ανδρεάδειο Ναυτικό Γυμνάσιο».

Από τις διαθέσιμες πηγές πληροφορούμαστε ότι από το 1838 έως το 1878 στα ναυπηγεία του Βροντάδου που ήταν στην περιοχή Λόντζα και Βρύση Πασά, ναυπηγήθηκαν γύρω στα 300-380 ιστιοφόρα χωρητικότητας από 25-1000 τόνους. Από το 1840-1850 οι Βρονταδούσοι είχαν περισσότερα από 150 μπρίκια, πλοία με δύο κατάρτια, χωρητικότητας 50-600 τόνων και έκαναν ταξίδια στην Αζοφική και την Αγγλία. Τα μεγαλύτερα πλοία των Βρονταδούσων, χωρητικότητας από 650-800 τόνους, έκαναν υπερπόντια ταξίδια φτάνοντας μέχρι τη Νότια Αμερική και την Αφρική.

Το εμπορικό Ναυτικό των Καρδαμύλων

Με την πάροδο του χρόνου δημιουργήθηκαν και άλλες ναυτικές εστίες στη Χίο, αυτή της πόλης όπου, ως επί το πλείστον εγκαταστάθηκαν εκεί Βρονταδούσοι καρβοκύρηδες και καρβοκαπετάνιοι, των Καρδαμύλων², των Οινουσσών και της Λαγκάδας. Οι πηγές μας πληροφορούν ότι οι Καρδαμυλίτες μαθήτευσαν τη ναυτική τέχνη κοντά στους Βρονταδούσους. Προηγούμενα η κύρια απασχόλησή τους ήταν η γεωργία και η κτηνοτροφία. Ο καπετάν Άγγελος Αγγελιδάκης όμως, αναφέρει στο βιβλίο του: «Αφού οι Καρδαμυλίτες μαθήτευσαν κοντά στους Βρονταδουσίους και τους Συριανοχιώτες, την τρίτη δεκαετία του 1800 εισήλθαν δυναμικά στο ναυτικό εμπόριο, φθάνοντας στο σημείο μαζί με του Αιγνουσιώτες να συναγωνίζονται τους δασκάλους τους και τελικά να τους ξεπεράσουν».³ Ο Κωνσταντίνος Λαϊμός υπήρξε

2 Αναφορικά με την ιστορία του ναυτικού των Καρδαμύλων, οι μελέτες του καπετάν Άγγελου Αγγελιδάκη παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον, καθώς ο συγγραφέας κατάφερε να συγκεντρώσει πολύτιμες και κατατοπιστικές πληροφορίες σχετικά με το θέμα.

3 Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τ. Α΄ Ιστιοφόρα, Αθήνα, 1998, σ. 21

ο πρώτος Καρδαμυλίτης Ναυτικός στον οποίο χορηγήθηκε επίσημο δίπλωμα πλοιάρχου από το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος στις 27 Μαΐου 1837. Τον Κων/νο Λαιμό όμως διεκδικούν και οι Αιγνουσιώτες. Αναφέρεται ότι στα 1835 ο ναυτικός στόλος των Καρδαμύλων αριθμούσε 200 ιστιοφόρα μέχρι και 500 τόνων. Όμως το πρώτο επισήμως γνωστό Καρδαμυλίτικο καράβι ήταν μία γολέτα χωρητικότητας περίπου 200 τόνων και αγοράστηκε από τον καπετάν Γιώργη Κατσούνη το 1836. Από τότε και στο εξής μέχρι και το 1910 ο στόλος ιδιοκτησίας των Καρδαμυλιτών, οι οποίοι ξεκίνησαν τις δραστηριότητες τους με μικρά ιστιοφόρα, αποτελείτο από τσερνίκια, σκούνες, γολέτες, γολετόμπρικα, μπρίκια, μπάρκα, χωρητικότητας από 500 έως 1000 τόνους, ενώ στην πρώτη δεκαετία του 1900 καταγράφονται και 3 νάβες χωρητικότητας 1600 - 1800 τόνων.⁴

Κατά τον Κριμαϊκό πόλεμο (1853-1856) τα οικονομικά οφέλη που αποκόμισαν οι Καρδαμυλίτες ήταν σημαντικά, εξαιτίας της συμμετοχής των πλοίων τους στο σιτεμπόριο της Μαύρης θάλασσας. Ταυτόχρονα σε αυτές τις επιχειρήσεις τους οι Καρδαμυλίτες χρησιμοποιούσαν από μικρά ιστιοφόρα καϊκια μέχρι μεγάλα καράβια. Μικρά καϊκια ναυπηγούνταν επίσης και στα Καρδάμυλα, όπως για παράδειγμα το καϊκι «Τραπεζούντα» του Δ. Φράγκου (1876) 50 τόνων, το καϊκι «Κωνσταντής» (1882) 45 τόνων κ.ά. Οι καραβοναυπηγοί που δούλευαν στα ναυπηγεία των Καρδαμύλων πήγαιναν και στους ταρσανάδες του Βροντά-

δου όπου εκεί ξεδίπλωναν την απaráμιλλη τέχνη τους στην κατασκευή περισσότερων σκαριών. Μέρος της ξυλείας εισαγόταν από το Πλωμάρι, τη Σάμο και τη Θάσο, παράλληλα όμως χρησιμοποιούνταν και εγχώριες πρώτες ύλες, όπως για παράδειγμα άλμπουρα από Καρδαμυλίτικα κυπαρίσσια και πανιά ή σχοινιά από εργαστήρια παραγωγής στην πόλη της Χίου. Σε αντίθεση με τα Βρονταδούσικα πλοία, τα Καρδαμυλίτικα ήταν πιο λυτά στην εξωτερική τους εμφάνιση. Στους ταρσανάδες των Καρδαμύλων αναφέρεται ότι στο διάστημα 1876-1918, ναυπηγήθηκαν 9 ιστιοφόρα πλοία χωρητικότητας από 50 έως 130 τόνους. Τα πλοία κυρίως ήταν νηολογημένα στο λιμάνι του Πειραιά ή της Σύρου. Όσα όμως έφεραν Οθωμανική σημαία είχαν νηολόγιο Χίου, Κωνσταντινούπολης ή Σμύρνης. Κάποιες φορές σε Καρδαμυλίτικα καράβια υπήρχαν και Οθωμανοί μέτοχοι. Έτσι οι Καρδαμυλίτες στη διάρκεια 60 χρόνων (1840-1900) κατόρθωσαν να πάρουν την πρώτη θέση στην τότε Χιώτικη ιστιοφόρο ναυτιλία. Οι καραβοκύρηδες επένδυσαν συνήθως τα εισοδήματά τους στην αγορά ενός καλύτερου και μεγαλύτερου πλοίου. Τα Καρδαμυλίτικα ιστιοφόρα διακινούσαν προϊόντα σε όλη τη Μεσόγειο ενώ ταυτόχρονα συνεργάζονταν με μεγάλα ναυτιλιακά και ναυλομεσιτικά γραφεία σε μεγάλα λιμάνια.⁵ Για παράδειγμα, συναντάμε Καρδαμυλίτες στη Ρουμανία, τη Γένοβα και βεβαίως τον Πειραιά. Πολλοί από του Καρδαμυλίτες καραβοκύριδες διέπρεψαν σαν έμποροι σιτηρών με βάσεις στη Μαύρη Θάλασσα, τα Ρωσικά

4 Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τ. Α', σ. 22, όπου εκεί παρατίθενται και επιπλέον πληροφορίες για τις 3 νάβες. Συγκεκριμένα: «Μάρκος και Νικόλαος Νοτιάς, 1900, Νάβα 1200 τόνων, Παπαλιός & Αγγελικούσης, 1908, Νάβα 1600 τόνων, Ξυλάς Παναγιώτης, 1907, Νάβα 1800 τόνων».

5 Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τ. Α' σ. 44

λιμάνια και την Κωνσταντινούπολη. Παράλληλα οι σπουδαίες ικανότητες των Καρδαμυλιτών και οι ναυτοσύνη που τους διέκρινε οδήγησε μεγάλους εμπορικούς οίκους να τους εμπιστευτούν και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις να χρηματοδοτήσουν τις κινήσεις τους.

Η Ναυτική εστία των Οινουσσών

Πέρα από τον Βροντάδο και τα Καρδάμυλα μια άλλη ναυτική εστία ήταν, όπως προαναφέρθηκε, οι Οινούσες που αποτελούνται από μία συστάδα 5 νησιών, βρίσκονται στα ΒΑ της Χίου και απέχουν 9 ναυτικά μίλια από αυτή. Σύμφωνα με τον Κ. Χατζηπατέρα η εκ νέου κατοίκηση των Οινουσσών, ξεκίνησε στις αρχές του 18ου αιώνα. Οι κάτοικοι, πολλοί εκ των οποίων ήταν Καρδαμυλίτες που είχαν μετοικήσει εκεί, ασχολούνταν επίσης με τη γεωργία και τη κτηνοτροφία. Πριν το 1810 το νησί αριθμούσε 100 περίπου οικογένειες που όμως, εξαιτίας των γεγονότων του 1822, το εγκατέλειψαν για να επιστρέψουν και αυτοί μετά το 1827. Με την επιστροφή των κατοίκων ξεκινάει και η ναυτική ιστορία των Οινουσσών, καθώς αυτοί είχαν έρθει πλέον σε επαφή με τη ναυτιλία στα νησιά του Αιγαίου που είχαν προσωρινά εγκατασταθεί, αλλά και γιατί νεαροί Αιγνουσιώτες είχαν μαθητεύσει κοντά σε Καρδαμυλίτες ναυτικούς και γιατί κάποιοι άλλοι ταξίδευαν με Βρονταδούσικα πλοία. Οι Αιγνουσιώτες από το 1840 μαζί με τους Καρδαμυλίτες και τους Λαγκαδούσους επι-

δίδονταν στη μεταφορά ξυλοκάρβουνου από την Χαλκιδική και το Άγιο Όρος προς την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη. Το 1849 ναυπήγησαν τα πρώτα ιδιόκτητα πλοία τους στο Πλωμάρι της Λέσβου, ενώ και αυτοί προμηθεύονταν τις αρματωσιές των πλοίων τους από τη Χίο, με την οικονομική ενίσχυση υπό μορφή δανεισμού από Χιώτες κρεντιταδόρους (πιστωτές), όπως ήταν ο Στάγκαλας και ο Ζυγομαλάς. Ο Μ. Θ. Ζυγομαλάς υπήρξε από τους κυριότερους συντελεστές ανάπτυξης της Χιώτικης εμπορικής ναυτιλίας κατά το β' μισό του 19ου αιώνα.⁶

Να σημειωθεί ότι οι Αιγνουσιώτες πριν ασχοληθούν με ναυτιλιακές δραστηριότητες μεγάλης έκτασης είχαν μικρά σκάφη, τσερνίκια, με τα οποία μετέφεραν τρόφιμα και είδη πρώτης ανάγκης στις Οινούσες. Η ανάπτυξη του στόλου των Αιγνουσιωτών, όπως και των Χιωτών άλλωστε, σημειώθηκε κατά των Κριμαϊκό πόλεμο, 1853-1856 εξαιτίας της μεταφοράς προϊόντων, κυρίως σιτηρών αλλά και οθωμανικών στρατευμάτων από τον κόλπο της Σμύρνης στα Δαρδανέλια. Την ίδια περίοδο οι έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες στράφηκαν στην ποντοπόρο ναυτιλία, αφήνοντας κενό στο ακτοπλοϊκό εμπόριο και στο εμπόριο μεταξύ των λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου. Αυτό το κενό εκμεταλλεύτηκαν οι Αιγνουσιώτες ναυτικοί που βγήκαν έξω από τα όρια του Αιγαίου, το οποίο όμως δεν εγκατέλειψαν, αφού το 1863 συναντάμε τους Αιγνουσιώτες να κάνουν μεταφορές

6 Στο μασωλείο του στην κατοικία του στον κάμπο, όπου υπάρχει και ο ναός του Αγίου Βλασίου, υπάρχει το άγαλμα της ναυτιλίας, έργο του γλύπτη Γεωργίου Μπονάνου. Θεωρείται ένα από τα αριστουργήματα της γλυπτικής του 19ου αιώνα. Στην επιτύμβια στήλη διαβάζουμε: «θαλασσινοί, ο θεός να σας φυλάει και στη θάλασσα και στη στεριά». Το επιτύμβιο αυτό άγαλμα της Ναυτιλίας που φιλοτεχνήθηκε το 1890 αντικατοπτρίζει την ακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας της Χίου τον 19ο αιώνα.

μεταξύ Χίου - Μυτιλήνης - Σμύρνης και των ακτών της Μικράς Ασίας. Ασχολήθηκαν με τη μεταφορά χύδην φορτίων που αποτελούνταν από κάρβουνα, εσπεριδοειδή αλλά και συσκευασμένα φορτία, όπως ζάχαρη, σαπούνι, τσόχα, χαρτί. Παρόλα αυτά από τη δεκαετία του 1860 και έπειτα η Αιγνουςιώτικη ναυτιλία πήρε άλλη μορφή αφού ναυπηγήθηκαν και μεγαλύτερα σκάφη, με τη χρηματοδότηση και σε άλλες περιπτώσεις δανειοδότηση από Χιώτες Οθωμανούς ή Χιώτες Έλληνες υπηκόους. Για παράδειγμα το 1868 μπρίκια φαίνεται να αντικαθιστούν τις βομβάρδες που ήταν πολύ μικρότερα σκάφη.

Οι διαθέσιμες πηγές μας πληροφορούν ότι το 1851 οι Αιγνουςιώτες έκτιζαν τα πλοία τους στη Σύρο και ότι οι ναυπηγήσεις των πλοίων τους εκεί διήρκεσαν όλη τη δεκαετία του 1860. Το σημαντικό όμως είναι ότι στα μέσα της δεκαετίας του 1850 (1854) ναυπηγήθηκαν στις Οινούσεςes μία βομβάρδα 50 τόννων και μία σακολέβα 35 τόννων. Αναφέρεται δε ότι το 1868 το Αιγνουςιώτικο ναυτικό είχε αριθμούσε 30 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.160 τόννων. Ο στόλος των Αιγνουςιωτών αποτελείτο από βομβάρδες, σκούνες, γολέτες και γολετόμπρικα.

Το 1878 οι Αιγνουςιώτες εκμεταλλεύτηκαν για μία ακόμα φορά τις πολιτικές εξελίξεις μεταφέροντας κατά τον Ρωσοτουρκικό πόλεμο Οθωμανούς πρόσφυγες από τη Θράκη στα Μικρασιατικά παράλια με ικανοποιητικές αμοιβές. Παράλληλα εκμεταλλεύτηκαν την κατασκευή του λιμανιού και της προκουμαίας της Σμύρνης μεταφέρο-

ντας πάλι δομικά υλικά, ενώ κερδοφόρος υπήρξε και η εμπλοκή τους στις εξαγωγές σταφίδας και κρασιού από την ηγεμονία της Σάμου στην Αδριατική. Έτσι λοιπόν από το 1878 ναυπηγούσαν ή αγόραζαν ακόμα μεγαλύτερα ιστιοφόρα, όπως ήταν τα μπάρκα, ενώ από το 1885 διεύρυναν και τον κύκλο της πλεύσης τους προς τη Δυτική Μεσόγειο, τη Γένοβα τη Μασσαλία και τη Βαρκελώνη. Από το 1890 έως το 1900 σημειώθηκε η ακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας των Οινουσσών με την ναυπήγηση μεγάλων τρικάταρτων σκαφών. Τα καράβια δούλευαν είτε για λογαριασμό των ιδιοκτητών τους είτε με ναύλο από εμπόρους που πλήρωναν κατ' αποκοπή ή με το κιλό.⁷

Η ακμή της Χιώτικης Ναυτιλίας

Η μεγαλύτερη ακμή της ιστιοφόρου Χιώτικης εμπορικής ναυτιλίας τοποθετείται μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο, μέχρι σχεδόν το 1890, οπότε και εμφανίστηκε η ατμήλατη ναυτιλία. Σύμφωνα με κατάλογο του Γιατρού Γ.Κ. Πιτταούλη κατά το 1889 η Χίος διέθετε τα εξής ιστιοφόρα:

60 πλοία χωρητικότητας κάτω των 50 τόννων έκαστο.

80 πλοία χωρητικότητας 50-100 τόννων

100 πλοία χωρητικότητας 200-500 τόννων

80 πλοία χωρητικότητας 500-1100 τόννων ⁸

Από το 1900 έως το 1908 το δυναμικό του εμπορικού ναυτικού στόλου από τα 320 ιστιοφόρα αυξήθηκε στα 446. Μέσα σε 17 περίπου χρόνια προστέθηκαν άλλα 126

7 Σπέης Γ. Ι., Το Γκλεζούνι, Η δημιουργία της Ναυτιλίας των Οινουσσών μέσα από ένα ναυτικό-εμπορικό μαθηματάριο του 1874 βασισμένο στη Λογαριαστική του Ε. Γλυζούνιου, Ταμείο Ευπραγίας Οινουσσών, σ. 56.

8 Λαιμού Α., Η Εμπορική Ναυτιλία της Χίου, Αθήναι 1963, σσ. 91-92.

πλοία, αριθμός που καταδεικνύει την επιτυχημένη πορεία της Χιώτικης ναυτιλίας.

Τον 19ο αιώνα τα Χιώτικα καράβια αρμούνιζαν από τη Μαύρη θάλασσα μέχρι την Αδριατική και τη Μεσόγειο. Προκειμένου για την ενίσχυση της Χιώτικης ναυτιλίας και του Χιώτικου εμπορίου συστάθηκαν στη Χίο από τα μέσα κιόλας του 19ου αιώνα (1845), ασφαλιστικές εταιρείες με καθαρά ναυτικά Χιώτικα κεφάλαια. Αναφέρουμε την εταιρεία «Αι Δύο Αδελφαί», η «Ομόνοια», η «Χίος». Στις εταιρείες οι Χιώτες αλληλοασφάλιζαν τα καράβια τους μετοχικά, αλλά και με την εγγύηση των πλοιαρχών. Οι εταιρείες αυτές μάλιστα προσέφεραν τις υπηρεσίες τους και σε άλλους νησιώτες του Αιγαίου. Παράλληλα στη δεκαετία του 1870 ιδρύθηκε η τράπεζα «Αρχάγγελος» το μοναδικό πιστωτικό ίδρυμα στη Χίο, της οποίας όμως η πτώχευση μετά τον καταστροφικό σεισμό τους 1881 επέφερε μεγάλη οικονομική κρίση στο νησί, γιατί χάθηκαν πολλά χιώτικα κεφάλαια.

Οι Χιώτες αγόραζαν τα πλοία τους είτε μόνοι είτε συνεταιρικά. Τα θαλασσοδάνεια, όπως και τα ομόλογα ξηράς, αλλά και τα μερίδια που κατείχαν ιδιοκτήτες των πλοίων υπήρξαν τρόποι χρηματοδότησης της τότε ναυτεμπορικής δράσης. Πολλοί αγόραζαν παλαιά πλοία, όπως έγινε με τους Καρδαμυλίτες στην αρχή της πορείας της ναυτιλίας τους, τα οποία τα επισκεύαζαν γρήγορα και επιδίδονταν αμέσως σε ταξίδια για να τα ξεχρεώσουν, καθώς οι περισσότεροι αγόραζαν πλοία επί πιστώσει.⁹

Η Χιώτικη ατμοπλοΐα

Η παρακμή της Χιώτικης ναυτιλίας επήλθε προσωρινά με την επικράτηση της ατμήλατης ναυτιλίας. Οι Χιώτες με σχετικά μεγάλη καθυστέρηση αντικατέστησαν τα ιστιοφόρα με ατμόπλοια έχοντας ήδη υποστεί μεγάλες οικονομικές απώλειες. Άλλωστε τα ατμόπλοια εισήχθησαν στην Ελλάδα με βραδύτητα, κυρίως λόγω έλλειψης κεφαλαίων και εξαιτίας συντηρητικού πνεύματος και δυσπιστίας που ένιωθαν οι παραδοσιακοί караβοκύρηδες των ιστιοφόρων απέναντι στα ατμόπλοια. Σύμφωνα με την έκθεση του Έλληνα πρόξενου στη Χίο, Γιαννόπουλου, το 1889 ο Χιώτικος εμπορικός στόλος απαριθμούσε 4 ατμόπλοια. Το πρώτο Καρδαμυλίτικο ατμόπλοιο αγοράστηκε από τον Βασιλάκη το 1889, ο οποίος συνεταιρίστηκε με τον μεγαλοτραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη Ζαρίφη. Η συνεργασία των δύο ανδρών συνεχίστηκε και έτσι το 1902 ο Ζαρίφης παραχώρησε στον Βασιλάκη το υπό Ελληνική σημαία ατμόπλοιο του «Γεώργιος»¹⁰.

Όμως, όπως συνέβη και στη Χιώτικη ναυτιλία, η αντικατάσταση των ιστιοφόρων από τα ατμόπλοια, επέφερε σοβαρή κρίση και στο Αιγνουςιώτικο εμπορικό ναυτικό. Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια ήταν εξαιρετικά δύσκολη γιατί οι караβοκύρηδες των ιστιοφόρων, το κόστος των οποίων ήταν χαμηλό σε σχέση με τα ατμόπλοια, δεν διέθεταν τα απαιτούμενα κεφάλαια για να αντικαταστήσουν τα σκάφη τους. Το 1904 όμως οι Αιγνουςιώτες εμφανίστηκαν και πάλι στο προσκήνιο με την αγορά του ατμόπλοιου «Μαριέττα Ράλ-

9 Λαιμού Α., Η Εμπορική Ναυτιλία της Χίου, σσ. 224-225.

10 Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τ. Α', σ. 28.

λη», συνιδιοκτησίας Κ. Χατζηπατέρα, Κ. Δ. Πατέρα και Π. Μ. Λαιμού. Το 1904 ιδρύθηκε ο αλληλοασφαλιστικός οργανισμός «Αι Οινούσσα» με τη συμμετοχή πολλών Αιγνυσιωτών καραβοκρήδων.

Οι οικογενειακές επενδύσεις με την ενεργό συμμετοχή του πληρώματος, του καπετάνιου και ιδιωτών χρησίμευαν για να αγοράσουν τα πρώτα ατμόπλοια. Αργότερα όμως οι πλούσιοι εμπορικοί οίκοι στις Χιώτικες παροικίες επενδύουν σημαντικά ποσά που επιτρέπουν στη Χίο να ξεπεράσει την αναπόφευκτη κρίση με το πέρασμα από τα πανιά στον ατμό. Ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας υπήρξε πολύ σημαντικός για την ανάπτυξη της Χιώτικης ναυτιλίας. Πολλοί ναυτικοί, κυρίως παλαίμαχοι πλοίαρχοι, συνεταιρίζονταν για την αγορά πλοίων προς κοινή εκμετάλλευση. Σε αυτή τη λύση κατέφευγαν εξαιτίας της ανάγκης εξεύρεσης κεφαλαίων για την αγορά σύγχρονων πλοίων. Επιπρόσθετα με τη μέθοδο της συμπλοιοκτησίας οι ζημιές και οι απώλειες καταμερίζονταν καθώς οι κίνδυνοι ήταν ιδιαίτερα αυξημένοι λόγω των υπερπόντιων ταξιδιών. Αργότερα, η περαιτέρω ανάπτυξη των επιχειρήσεων ώθησε προς την αντικατάσταση της συμπλοιοκτησίας με το θεσμό των ανωνύμων εταιρειών. Αυτός ο τύπος εταιρειών αναφέρεται συχνότερα στις αρχές του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου.

Η συμμετοχή του Χιώτικου Ναυτικού στον Α΄ και Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Τον Οκτώβριο του 1912 ξέσπασε ο Α΄ Βαλκανικός πόλεμος όπου έγινε επίταξη

των ελληνικών εμπορικών πλοίων για να βοηθήσουν στις ναυτικές επιχειρήσεις.¹¹ Στην απελευθέρωση της Χίου το 1912 ο ατμοπλοϊκός στόλος του Βροντάδου, των Καρδαμύλων και της Αιγνούςσας αριθμούσε γύρω στα 30 ατμόπλοια, τα οποία μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο ανήλθαν στα 50.

Την παραμονή του Α΄ Παγκόσμιου πολέμου ο Ελληνικός στόλος ήταν 11ος σε μέγεθος στον κόσμο. Με την έναρξη του πολέμου το 1914 τα ελληνικά εμπορικά πλοία επικεντρώθηκαν στη μεταφορά κάρβουνου και σιταριού ανάμεσα στην Αμερική και τα λιμάνια της Ευρώπης. Συγχρόνως ελληνικά εφοπλιστικά γραφεία άνοιξαν στο Λονδίνο. Με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο το 1917 τα ελληνικά πλοία μετέφεραν στρατιώτες στο μέτωπο και προμήθειες στους άμαχους πληθυσμούς της Μεσογείου. Εξαιτίας των αυξημένων αναγκών του πολέμου παρουσιάστηκε μεγάλη ζήτηση πλοίων, ώστε τα διαθέσιμα πλοία επιδόθηκαν σε επικερδείς εργασίες μεταφοράς γαιανθράκων, σιτηρών πολεμοφοδίων κλπ. Όμως και οι απώλειες ήταν τεράστιες, εξαιτίας τορπιλισμών, κατασχέσεων από εχθρικά πλοία, ναυαγίων, πωλήσεων λόγω αύξησης των τιμών των ατμόπλοιοιων. Οι συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία ήταν καταστροφικές. Χάθηκαν 270 ατμόπλοια και 184 ιστιοφόρα που αντιπροσώπευαν το 70% περίπου της χωρητικότητας που ο εμπορικός στόλος είχε πριν τον πόλεμο.

Ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος αποδεκάτισε το Χιώτικο ναυτικό, όμως οι Χιώτες μετά τα γεγονότα κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια για την ανάπτυξη του ναυτικού

11 Τον Οκτώβριο του 1912 ξέσπασε ο Α΄ Βαλκανικός Πόλεμος με τη συμμαχία της Σερβίας, του Μαυροβουνίου της Βουλγαρίας και της Ελλάδας από τη μία πλευρά και της Τουρκίας από την άλλη. 3 Δεκεμβρίου ναυμαχία της «Ελλης» με τη συμμετοχή του θωρηκτού καταδρομικού «Γεώργιος Αβέρωφ».

τους. Έτσι πληροφορούμαστε ότι το 1926 οι Χιώτες διέθεταν 76 ατμόπλοια ολικής χωρητικότητας 192.864 τόννων σε σύνολο 467 ατμόπλοιων που διέθετε το Ελληνικό ναυτικό. Η ηλικία των Χιώτικων πλοίων μετά τον πόλεμο ήταν ένα από τα μεγάλα μειονεκτήματα, καθώς οι Χιώτες αγόραζαν παλαιότερα σκάφη με την προοπτική να τα αντικαταστήσουν μελλοντικά με άλλα νεότερα πλοία.

Την περίοδο του μεσοπολέμου 1923-1939 ξεκίνησε η ανασυγκρότηση της Ελληνικής ναυτιλίας. Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού ναυτικού υπήρξε ανοδικός με αποτέλεσμα να αναπληρωθούν οι απώλειες του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου. Οι Έλληνες εφοπλιστές επιδόθηκαν στην αγορά μεταχειρισμένων ατμόπλοιων σε τιμές ευκαιρίας και σε συνδυασμό με τη μείωση λειτουργικών εξόδων και την εκμετάλλευσή τους με το χαμηλότερο διαχειριστικό κόστος, παρέχοντας έτσι ανταγωνιστικότερα ναύλα. Το λιμάνι του Πειραιά βρισκόταν σε μεγάλη ακμή και τα ελληνικά ατμόπλοια φορτωμένα με σιτάρι ή κάρβουνο ταξίδευαν σε όλους τους ωκεανούς. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1930 ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία άνοιξαν σε άλλα μέρη του κόσμου, πέρα από τη Μεσόγειο και την Ευρώπη. Μετά το πέρας του πολέμου οι Χιώτες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν τις όποιες ευκαιρίες για να ανασυγκροτήσουν τον εμπορικό τους στόλο. Αξιόλογη υπήρξε η δράση των: Ιωάννη Κ. Καρρά, του Ιωάννη Πανταζή Λιβανού, του Μιχάλη Μάρκου Ξυλά, του Εμμ. Γρέγου, του Αρ. Μ. Ξυλά, κ.ά. Ακόμα ο Ι. Χανδρής ανέπτυξε μεγάλη δραστηριότητα, ο οποίος μετά την ανακωχή του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου είχε αγοράσει δύο ατμό-

πλοια το «Άγιος Βλάσιος» και το «Δημήτριος». Οι Αιγνουσιώτες το 1923 κατέφυγαν στις χρηματαγορές του Λονδίνου, όπου κατόπιν συναλλαγών τους με διάφορους πιστωτικούς οίκους που έδραζαν εκεί κατάφεραν να δημιουργήσουν εκ νέου την ατμοπλοϊκή τους δύναμη.

Η Χίος που για πρώτη φορά εμφανίστηκε στις ελληνικές ναυτιλιακές στατιστικές στο τέλος του 1929, τοποθετείται σαν το 4ο ναυτιλιακό λιμάνι με 61 φορτηγά χωρητικότητας 188.000 τόνων μετά τον Πειραιά την Άνδρο και τη Σύρο. Το 1936 η Χίος ξεπέρασε τη Σύρο και βρέθηκε στην 3η θέση με 216.000 τόνους. Από το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου το κύριο κέντρο δραστηριότητας της Χιώτικης ναυτιλίας έγινε το Λονδίνο.

Πριν ξεσπάσει ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος το Σεπτέμβριο του 1839, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατείχε την 5η θέση στον κόσμο. Παρόλο που κατά το Β΄ Παγκόσμιο τα περισσότερα εφοπλιστικά γραφεία που διατηρούσαν οι Έλληνες στον Πειραιά και το Λονδίνο μεταφέρθηκαν στη Νέα Υόρκη, ο ελληνικός επιβατηγός και εμπορικός στόλος τέθηκε στη διάθεση των συμμάχων.

Ο πόλεμος κατάφερε ισχυρά πλήγματα στον Ελληνικό εμπορικό στόλο. Τα περισσότερα από πλοία του βομβαρδίστηκαν, torpilίστηκαν ή προσέκρουσαν σε νάρκες. Οι απώλειες του ελληνικού στόλου έφτασαν στο 75%, ο οποίος βρέθηκε για μία ακόμα φορά ακρωτηριασμένος. Κατά τη διάρκεια αυτού του πολέμου, οι απώλειες των Χιώτικων πλοίων ήταν ιδιαίτερα σημαντικές¹². Συγκεκριμένα: 32 Χιώτικα πλοία απωλέστηκαν, 21 Αιγνουσιώτικα και 32 από τα 44 ατμόπλοια που διέθετε ο τότε στόλος των

12 Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τ. Β΄, Ατμόπλοια 1898-1945, Αθήνα 2000. σ. 171.

Καρδαμύλων. Συνολικά 86 πλοία. Σύμφωνα με άλλη πηγή οι απώλειες του Χιακού στόλου ανέρχονταν στα 91 πλοία.

Η Μεταπολεμική Χιώτικη Ναυτιλία

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο έκαναν την εμφάνιση τους νέοι τύποι πλοίων, *liberties*, τα τάνκερς και τα ντίζελς. Το κάρβουνο πλέον αντικαταστάθηκε από το πετρέλαιο. Ύστερα από διαπραγματεύσεις της Ελληνικής κυβέρνησης με την Αμερικάνικη για την αποζημίωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου που συμμετείχε στις εχθροπραξίες, χορηγήθηκαν στους Έλληνες εφοπλιστές 100 πλοία τύπου *liberty*, σε πολύ συμφέρουσες τιμές, 14 από αυτά τα πλοία αγοράστηκαν από Αιγνουσιώτες. Τα *liberties* ήταν φορηγά πλοία ξηρού φορτίου που είχαν κατασκευαστεί μαζικά στις Ηνωμένες Πολιτείες και στον Καναδά, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες των συμμάχων κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου. Ταυτόχρονα το 1947 αγοράστηκαν από τους Έλληνες εφοπλιστές 7 δεξαμενόπλοια τα οποία, μαζί με τα *liberties* αποτέλεσαν τον πυρήνα του μεταπολεμικού ελληνόκτητου στόλου. Οι Χιώτες εφοπλιστές μετά την αγορά των *liberties* το 1947, επιδόθηκαν στις μεταφορές πετρελαίου, μεταλλευμάτων, δημητριακών ανάμεσα στα λιμάνια του Ινδικού και του Ειρηνικού ωκεανού. Η Χίος έγινε το πιο σημαντικό ελληνικό νησί ναυτιλλομένων. Η οικονομία της και ο πληθυσμός της επηρεάστηκαν αποκλειστικά και μόνο από τη ναυτιλία.

Το σημαντικό όμως είναι ότι παράλληλα με τους νέους τύπους πλοίων σημειώθηκαν και πολλές αλλαγές όσο αφορά στην ποιοτική διαβίωση των πληρωμάτων τους. Οι συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών, το εδεσματολόγιο, η τροφοδοσία, η μισθοδοσία και η εργασία ήταν εντελώς διαφορετικές

και πιο ανθρώπινες. Τα σκάφη που ναυπηγήθηκαν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο αποδίδουν στο ναυτικό πρωταρχική σημασία, τόσο στους χώρους διαμονής του, όσο και στο διατροφολόγιο του. Τηρούνται κανόνες υγιεινής και παρέχονται πλέον στους ναυτικούς τα κλινοσκεπάσματά τους, τα οποία πλένονταν τακτικά στα ηλεκτρικά πλυντήρια του πλοίου. Τα όργανα ναυτιλίας και πλεύσης είναι άρτια και πλήρη για τα δεδομένα της εποχής, ενώ στα μηχανοστάσια η εργασία πλέον δεν ήταν επίπονη όπως στα ατμόπλοια, αφού πλέον χρησιμοποιείται υγρή καύσιμη ύλη. Πέρα από αυτά σημασία είχε και η ψυχαγωγία των ναυτικών, αφού είχαν στη διάθεσή τους ραδιόφωνο, πικάπ, διάφορα έντυπα και βιβλία. Γενικότερα η ζωή των ναυτιλλομένων έγινε περισσότερο άνετη και πολιτισμένη, ενώ αυτοί απαλλάχτηκαν από πολλές βαριές εργασίες. Πρέπει όμως να αναφέρουμε ότι οι συνθήκες διαβίωσης διαρκώς βελτιώνονταν. Από τα ιστιοφόρα έως τα πρώτα ατμόπλοια, την περίοδο του μεσοπολέμου και τη μεταπολεμική περίοδο σημειώθηκαν αλλαγές προς όφελος των πλοιοκτητών και των πληρωμάτων.

Η εμπορική ναυτιλία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο σημείωσε μεγάλη πρόοδο και εξέλιξη. Τα μεγάλης σε ηλικία σκάφη που αγόραζαν οι Έλληνες, αντικαταστάθηκαν με νεότευκτα σκάφη τη μεταπολεμική περίοδο, ενώ στα ναυπηγεία ξένων χωρών οι παραγγελίες νέων ελληνικών πλοίων ήταν σημαντικές σε αριθμό. Πλέον στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο κυριαρχούσαν οι Έλληνες. Μετά από σκληρές επίπονες και επίμονες προσπάθειες των Ελλήνων εφοπλιστών, αξιωματικών και πληρωμάτων, ο ελληνικός εμπορικός στόλος το 1949 κατέλαβε την 9η θέση παγκοσμίως, το 1951 κατείχε την 3η θέση ενώ το 1969 κατέλαβε την

1η θέση, ξεπερνώντας δυνάμεις όπως την Ιαπωνία, τη Βρετανία, τη Νορβηγία και τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Πέρα από τις αλλαγές στη μεταπολεμική χιωτική ναυτιλία σημειώθηκε και αλλαγή των προσώπων που απασχολούνταν στη θάλασσα. Τα Καρδάμυλα, ο Βροντάδος και οι Οινούσες έπαψαν σιγά – σιγά να αποτελούν τις ναυτικές εστίες της Χίου, αφού με τη λήξη του πολέμου οι απόφοιτοι όλων των Γυμνασίων της Χίου, της Εμπορικής Σχολής, αλλά και νέοι που προέρχονταν από αγροτικές οικογένειες αναζήτησαν επαγγελματική διέξοδο στη θάλασσα. Σύμφωνα με έγγραφο του λιμεναρχείου Χίου από 1/01/1947 μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου 1961 είχαν απογραφεί ως ναυτικοί 10.800 νέοι, οι οποίοι ήρθαν να προστεθούν στο σώμα των παλιών ναυτικών.¹³ Από τα γραφόμενα του Α. Λαιμού πληροφορούμαστε ότι ο ίδιος απηύθυνε σε όλους τους χιώτες εφοπλιστές μία επιστολή, με την οποία κάνει έκκληση για να αντιμετωπιστεί το κοινωνικό πρόβλημα της απορρόφησης των νέων και της εξεύρεσης εργασίας είτε σε χιώτικα πλοία είτε σε άλλα ελληνικά πλοία. Αναφέρει ότι καθήκον όλων των εφοπλιστών ήταν να επανδρώσουν τα πλοία τους με χιώτες νέους ναυτικούς από την ύπαιθρο, οι οποίοι διέθεταν φυλλάδιο, και ταυτόχρονα διέθεταν και όλες τις απαραίτητες γνώσεις, εφόσον είχαν φοιτήσει σε σχολές και σε ναυτικά Γυμνάσια (9/1951). Αναφέρεται στην αδικία που διαπραττόταν όταν οι νέοι μη μπορώντας να εξοικονομήσουν θέση εργασίας κατέφευγαν προς τους «ανθρωπομεσίτες», όπως χαρακτηριστικά τους αποκαλεί, προσφέροντάς τους δέκα και είκοσι λίρες ξεπουλώντας ακόμα και

την πατρική περιουσία τους για να μπαρκάρουν. Η πτώση γεωργικών αξιών και οι απαιτήσεις της ζωής που αυξήθηκαν μεταπολεμικά, ωθούσαν τους νέους προς τα ναυτικά επαγγέλματα, όπου οι αμοιβές εμφανώς ήταν ανώτερες.¹⁴

Το 1961 ο αριθμός των ναυτικών που υπολογίζεται ότι κατοικούν στη Χώρα και τα προάστια της ήταν 2.500. Η πόλη της Χίου το 1961 παρουσιάζει τη δεύτερη αστική συγκέντρωση ναυτικών μετά την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο συνολικός αριθμός των προσώπων που ζούσαν από τη θάλασσα το 1968 (ναυτικοί-συνταξιούχοι και οι οικογένειες τους) είχε φτάσει και πιθανόν ξεπεράσει τις 20.000, δηλαδή το 1/3 του ενεργού πληθυσμού. Τα κεφάλαια που συγκεντρωναν οι ναυτικοί της Χίου έκαναν επενδύσεις εκτός του νησιού, κυρίως αγόραζαν ακίνητα στην περιοχή των Αθηνών.

Στην περίοδο αυτή αναδείχτηκε ο Σταύρος Γ. Λιβανός για τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες, τον οποίο τα Ναυτικά Χρονικά τον Ιούλιο του 1963 χαρακτηρίζουν ως τον μεγαλύτερο Έλληνα εφοπλιστή, ο οποίος δημιούργησε ένα δυνατό εμπορικό στόλο και κέρδισε την παγκόσμια αναγνώριση στη ναυτιλία. Το 1000ο πλοίο που γράφτηκε στα ελληνικά νηολόγια τον Οκτώβρη του 1960 ανήκε στο Σταύρο Λιβανό. Ήταν το δεξαμενόπλοιο *Atlantic Queen*, ναυπηγήσεως 1957 και χωρητικότητας 24.812 τόνων. Επίσης οι Υιοί του Ιωάννου Καρρά σημείωσαν αξιόλογη δράση ιδρύοντας παράλληλα ναυτιλιακό γραφείο στο Λονδίνο.

Τα ονόματα των χιωτών που διέπρεψαν αυτήν την περίοδο αλλά και αυτών που διαπρέπουν στις μέρες μας με τις δραστη-

13 Λαιμού Α., *Η Εμπορική Ναυτιλία της Χίου*, σ. 475.

14 Λαιμού Α., *Η Εμπορική Ναυτιλία της Χίου*, σ. 491.

ριότητες τους και τη δυναμική παρουσία τους στον παγκόσμιο ναυτιλιακό και εφοπλιστικό κόσμο είναι πάρα πολλά και δυστυχώς δεν έχουμε τη δυνατότητα στην παρούσα μελέτη να αναφέρουμε λεπτομερώς τη δράση του καθενός από τους σημαντικούς εφοπλιστές και ταυτόχρονα να παραθέσουμε πληροφορίες για τα μέλη των οικογενειών τους, αφού συνήθως όλα τα μέλη εμπλέκονται ενεργά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικό των χιώτικων και αιγνουσιώτικων ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι οι ισχυροί οικογενειακοί δεσμοί και οι δεσμοί κοινής καταγωγής που συνέδεαν τους ιδιοκτήτες και μετόχους των πλοίων. Πάνω σε αυτούς τους δεσμούς ακόμα και σήμερα βασίζονται πολλές ναυτιλιακές χιώτικες επιχειρήσεις. Οι χιώτες εφοπλιστές διακρίνονταν ανέκαθεν για τη φιλοπατρία τους και κυρίως για την αγάπη τους προς την ιδιαίτερη τους πατρίδα, την οποία εκδηλώνουν με κοινωφελή έργα: ανέγερση σχολείων, εκκλησιών, νοσοκομείων, κοινωνικών ιδρυμάτων, φιλανθρωπικών σκοπών.

Η χιώτικη εμπορική ναυτιλία, οι χιώτες εφοπλιστές, αξιωματικοί, κατώτερα πληρώματα, ναυπηγοί, εργαζόμενοι σε ναυτιλιακά γραφεία ευθύνονται για τη ναυτιλιακή προβολή της Ελλάδας Παγκοσμίως. Ο χιώτης ναυτικός με την αγωνιστικότητα του και τον επαγγελματισμό του έγινε ο κυριότερος συντελεστής του λαμπρού ναυτιλιακού αποτελέσματος. Υπήρξε ο μεγαλύτερος και αποφασιστικότερος παράγοντας της προόδου και της ανάπτυξης της ναυτιλίας μας, τόσο της Ελληνικής όσο και της χιώτικης.

Η προσφορά της χιώτικης ναυτιλίας στην Ελληνική ναυτιλία είναι αναμφισβήτητη. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει μια από τις υψηλότερες θέσεις στην πυραμίδα της πα-

γκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και η συμβολή των χιωτών σε αυτή την κατεύθυνση είναι τεράστια.

Βιβλιογραφία

- Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τόμος Α΄, Ιστοιοφόρα, Αθήνα 1998.
- Αγγελιδάκης Α., Οι Καρδαμυλίτες του Πελάγους, τόμος Β΄, Ατμόπλοια 1898-1945, Αθήνα 2000.
- Λαιμού Α., Η Εμπορική Ναυτιλία της Χίου, Αθήνα 1963.
- Λως Μ.Δ., Μεταπολεμική Εμπορική Ναυτιλία, Πορεία προς την Κορυφή, Χίος 1991.
- Λως Μ.Δ., Ναυτιλία 1980-1990, Κρίσεις και αποκρίσεις μιας πολυκύμαντης δεκαετίας, Ακρίτας, 1990.
- Μαντά Ε., 100 Αιώνες Θάλασσα, Η πορεία της Ναυτιλίας και η εξέλιξη των πλοίων στην Ελλάδα από το 8000 π. Χ. έως σήμερα, Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, 2003.
- Μιχαηλίδης Σ., Οι Σχολές Εμπορικού Ναυτικού της Χίου, Σχολή Μηχανικών, Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών, Σχολή Πλοιάρχων Οινουσσών, Χίος, 2007
- Μιχαηλίδης Σ., Σταύρος Γ. Λιβανός, Η χιώτικη Ναυτιλιακή Παράδοση στην κορυφή της Παγκόσμιας Ναυτιλίας, Χίος 2004.
- Παχνού Α., «Το Χιακόν Εμπορικών Ναυτικών», Χιακά Χρονικά, τευχ. 6ο, εν Αθήναις 1926, σσ. 203-222.
- Σπέης Γ. Ι., Το Γκλεζούνι, Η δημιουργία της Ναυτιλίας των Οινουσσών μέσα από ένα ναυτικό-εμπορικό μαθηματάριο του 1874 βασισμένο στη λογαριαστική του Ε. Γλυζούνιου, Ταμείο Ευπραγίας Οινουσσών.

- Στεφάνου Π., Α, Ναυτικοί οικισμοί της Χίου, Χίος 1974.
- Χαρλαύτη Τζ., Ιστορία και Ναυτιλία 16ος – 20ος αιώνας. Ναυτιλία- Εμπόριο- Οικονομία, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2005.
- Χαρλαύτη Τζ., και Θεοτοκάς Γ., Ευπόμψη, Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις 1945-2000, Οργάνωση και Στρατηγική, ΕΛΙΑ, 2004.
- Χαρλαύτη Τζ. - Χαριτάτος Μ., Μπενέκη Ε., Πλωτώ. Έλληνες Καραβοκύρηδες και

- εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, Αθήνα, 2002.
- Χαρλαύτη Τζ., «Εμπόριο και ναυτιλία τον 19ο αιώνα. Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της διασποράς. Η “Χιώτικη” φάση (1830-1860)», Μνήμων, τ. 15, 1993, σελ. 69-127.
- Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια 19ος -20ος αιώνας, εκδόσεις Αιγαίας.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Δρ. Εύη Ψαρρού είναι πτυχιούχος του Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Πραγματοποίησε τις μεταπτυχιακές της σπουδές στο Πανεπιστήμιο Νιουκάστλ της Μεγάλης Βρετανίας και απέκτησε μεταπτυχιακό δίπλωμα ειδίκευσης στις «Ανώτερες Ιστορικές Σπουδές».

Εκπόνησε τη διδακτορική της διατριβή στο Κέντρο Βυζαντινών Οθωμανικών και Νεότερων Ελληνικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Μπέρμιγχαμ Μεγάλης Βρετανίας. Υπήρξε επιστημονική συνεργάτιδα του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών στο πρόγραμμα «Εγκυκλοπαίδεια Ελληνικού Τύπου» (2003). Ασχολήθηκε με την καταγραφή, κατάταξη και ταξινόμηση αρχαιακού υλικού της Βιβλιοθήκης Χίου «ο Κοραΐς» (2004-2005). Δίδαξε το μάθημα της «Πολιτικής Ιστορίας Νεότερης Ελλάδας» στη Σχολή Αξιωματικών της Ελληνικής Αστυνομίας (2005-2007) και υπήρξε προϊστάμενη και ιδρυτικό στέλεχος του Κέντρου Εκπαίδευσης Ενηλίκων Νομού Χίου (2005-2006). Εργάζεται στο Ινστιτούτο Διαρκούς Εκπαίδευσης Ενηλίκων της Γενικής Γραμματείας Διά Βίου Μάθησης του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Έχει πάρει μέρος σε πολλά επιστημονικά συνέδρια στο εξωτερικό και στην Ελλάδα όπου έχει παρουσιάσει τα αποτελέσματα της έρευνάς της. Ασχολείται με τη μελέτη της Νεότερης Ελληνικής και Οθωμανικής Ιστορίας. Άρθρα της έχουν δημοσιευτεί στα περιοδικά «Μνημοσύνη», «Φιλολογική Χίος», «Middle East Forum» καθώς σε συλλογικούς τόμους.

Η Δρ. Εύη Ψαρρού είναι πτυχιούχος του Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Πραγματοποίησε τις μεταπτυχιακές της σπουδές στο Πανεπιστήμιο Νιουκάστλ της Μεγάλης Βρετανίας και απέκτησε μεταπτυχιακό δίπλωμα ειδίκευσης στις «Ανώτερες Ιστορικές Σπουδές». Εκπόνησε τη διδακτορική της διατριβή στο Κέντρο Βυζαντινών Οθωμανικών και Νεότερων Ελληνικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Μπέρμιγχαμ Μεγάλης Βρετανίας. Υπήρξε επιστημονική συνεργάτιδα του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών στο πρόγραμμα «Εγκυκλοπαίδεια Ελληνικού Τύπου» (2003). Ασχολήθηκε με την καταγραφή, κατάταξη και ταξινόμηση αρχαιακού υλικού της Βιβλιοθήκης Χίου «ο Κοραΐς» (2004-2005). Δίδαξε το μάθημα της «Πολιτικής Ιστορίας Νεότερης Ελλάδας» στη Σχολή Αξιωματικών της Ελληνικής Αστυνομίας (2005-2007) και υπήρξε προϊστάμενη και ιδρυτικό στέλεχος του Κέντρου Εκπαίδευσης Ενηλίκων Νομού Χίου (2005-2006). Εργάζεται στο Ινστιτούτο Διαρκούς Εκπαίδευσης Ενηλίκων της Γενικής Γραμματείας Διά Βίου Μάθησης του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Έχει πάρει μέρος σε πολλά επιστημονικά συνέδρια στο εξωτερικό και στην Ελλάδα όπου έχει παρουσιάσει τα αποτελέσματα της έρευνάς της. Ασχολείται με τη μελέτη της Νεότερης Ελληνικής και Οθωμανικής Ιστορίας. Άρθρα της έχουν δημοσιευτεί στα περιοδικά «Μνημοσύνη», «Φιλολογική Χίος», «Middle East Forum» καθώς σε συλλογικούς τόμους.

Ελληνοτουρκικές Σχέσεις

Αντιναύαρχος Σ. Μανουσογιαννάκης ΠΝ ε.α.
Επίτιμος Υπαρχηγός ΓΕΝ

Ελληνοτουρκικές Σχέσεις

Ο στόχος του άρθρου αυτού δεν είναι να καταδείξει ποιος έχει δίκιο ή άδικο στις Ελληνοτουρκικές σχέσεις. Στόχος είναι να παρουσιάσει συνοπτικά τις Τουρκικές βλέψεις και τις διαφορές των δυο κρατών στο πλαίσιο στρατηγικών επιδιώξεων που έχει η Τουρκία και σχετίζονται με τα «εθνικά της συμφέροντα» όπως εκείνη τα καταλαβαίνει, και που μοιραία, αυτές οι επιδιώξεις, αποβαίνουν εις βάρος της Ελλάδας.

Οι σχέσεις της χώρας μας με την Τουρκία αποτελέσαν ανέκαθεν τη βάση της εξωτερικής και αμυντικής μας πολιτικής. Οι ρίζες αυτών των σχέσεων έχουν ιστορικό βάθος χωρίς να θέλει να ισχυρισθεί κανείς ότι η ιστορία ενός λαού και των σχέσεών του με έναν άλλο προδιαγράφει την παρούσα ή την μελλοντική συμπεριφορά του. Δεν υπάρχει όμως αμφιβολία ότι οι ιστορικές μνήμες κάθε λαού διαρκούν πάρα πολύ. Πρώτιστα πρέπει να είμαστε βαθείς γνώστες των προβλημάτων, των δυνατοτήτων και της ψυχολογίας των Τούρκων. Πρέπει να γνωρίζουμε άριστα τους παράγοντες που διαμορφώνουν την στάση τους απέναντι στη χώρα μας. Όλη αυτή τη γνώση πρέπει να τη συσχετίζουμε και να την συνεξετάζουμε με τα δικά μας δεδομένα και δυνατότητες.

Βασικό ρόλο στην διαχείριση των διαφορών μας με τους Τούρκους έπαιξαν και παίζουν το Ηνωμένο Βασίλειο (παλαιότερα) εκτός από την Κύπρο που συνεχίζεται και οι ΗΠΑ σήμερα. Η πολιτική και των δύο αυτών κρατών ανέκαθεν υπήρξε σταθερή και αναλλοίωτη (ενίοτε με διαφορετικές αποχρώσεις) και έτσι αναμένεται να είναι και στο προβλεπτό μέλλον. Συνοψίζεται στο ότι «Η Τουρκία πρέπει να θεωρείται σημαντικότερη για τα στρατηγικά συμφέροντα της Δύσης από την Ελλάδα. Εάν πρέπει να πάρουμε κάποιο ρίσκο αυτό πρέπει να είναι το ρίσκο της έντασης των σχέσεων της Δύσεως με την Ελλάδα και όχι με την Τουρκία».

Ο διαμελισμός της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μέχρι τον Ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1922 άφησε στους Τούρκους την αίσθηση του θανάσιμου κινδύνου αποσυνθέσεως της χώρας τους. Η Ελληνική επανάσταση του 1821 ήταν η αρχή των γεγονότων που επακολούθησαν με κατάληξη τον διαμελισμό της αυτοκρατορίας. Η Μεγάλη Ιδέα των Ελλήνων είναι το πρίσμα κάτω από το οποίο οι Τούρκοι έβλεπαν και βλέπουν όλα τα θέματα των σχέσεών τους με την Ελλάδα, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι η Μεγάλη Ιδέα έπαψε να υπάρχει σαν όραμα για τους Έλληνες από το 1922.

Η αγωνία για την ασφάλεια της χώρας τους ήταν ίσως ο βασικότερος λόγος που κινούμενοι διαχρονικά με σταθερή στρατηγική επέτυχαν, τόσο τον εξοβελισμό της Αρμενικής και Ελληνικής μειονότητας από την Τουρκία, όσο και την διχοτόμηση της Κύπρου, ενώ επιχειρούν την αλλαγή των δεδομένων στο Αιγαίο. Και επέτυχαν τους δύο πρώτους στόχους, παρά το ότι, υφίσταντο τις ίδιες πιέσεις από το ΝΑΤΟ και τους δυτικούς συμμάχους εν ονόματι της συνοχής της συμμαχίας με εμάς που υπήρξαμε περισσότερο ευάλωτοι και ασθενείς στις πιέσεις. Ίσως δεν μπορέσαμε ποτέ να διακρίνουμε την σταθερή επιμονή για την επίτευξη των δύο αυτών Τουρκικών στόχων και δεν καταλάβαμε ότι η συνέχεια και συνέπεια της Τουρκικής εξωτερικής πολιτικής είναι αποτέλεσμα μιας αντιλήψεως που δίνει προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των εθνικών της συμφερόντων και δεν χρησιμοποιεί, αντίθετα με εμάς, την εξωτερική πολιτική ως όπλο ή σύνθημα στις εσωτερικές πολιτικές αντιθέσεις. Είναι μεγάλο λάθος να πιστεύουμε ότι κουμάντο στην εξωτερική και αμυντική πολιτική της Τουρκίας κάνουν οι στρατιωτικοί. Οι διάφορες εξουσίες στην Τουρκία δρουν συντονισμένα και σε αρμονία.

Ο στόχος του εξοβελισμού της Ελληνικής μειονότητας που είχε απομείνει στην Τουρκία (Κωνσταντινούπολη, Ίμβρο και Τένεδο)

άρχισε να υλοποιείται κατά παράβαση των προβλέψεων της Συνθήκης της Λοζάννης όταν η διεθνής συγκυρία υπήρξε ευνοϊκή για την Τουρκία. Έτσι σταδιακά και μεθοδικά το 1941 μετά την κατάρρευση της Ελλάδας επέβαλαν την στράτευση των Ελλήνων ομογενών στα «τάγματα εργασίας». Το 1942/1943 τους επέβαλαν το φόρο περιουσίας (Varlık Vergisi). Το 1955 με το Κυπριακό στην κορύφωσή του, Τούρκος πράκτορας τοποθέτησε βόμβα στο σπίτι που γεννήθηκε ο Κεμάλ Ατατούρκ στη Θεσσαλονίκη ώστε να επακολουθήσει η επίθεση του Τουρκικού όχλου στην Ελληνική μειονότητα της Κωνσταντινούπολης, το Ελληνικό Προξενείο και τα σπίτια των Ελλήνων Αξιωματικών στην Σμύρνη. Το 1958 διέλυσαν την Ένωση Ελλήνων Κωνσταντινουπόλεως. Το 1964 με πρόσχημα τα γεγονότα στην Κύπρο απέλασαν σε 48 ώρες 1500 ομογενείς από την Ίμβρο και Τένεδο αφού τους χαρακτήρισαν ως επικίνδυνους για την δημόσια ασφάλεια. Παράλληλα έκλεισαν τα μειονοτικά σχολεία, δήμευσαν τις περιουσίες και ίδρυσαν εκεί φυλακές για βαρείς εγκληματίες. Το 1971 έκλεισαν τη Θεολογική Σχολή της Χάλκης. Σήμερα η Ελληνική μειονότητα στην Τουρκία αριθμεί 1.500 ανθρώπους έναντι 200.000 χιλιάδων που ήταν.

Ο στόχος της διχοτόμησης της Κύπρου τέθηκε το 1956 από τον καθηγητή και μετέπειτα Πρωθυπουργό Νιχάτ Ερίμ παρά το γεγονός ότι με την Συνθήκη της Λοζάννης είχαν παραιτηθεί από κάθε διεκδίκηση για το νησί. Η πολιτική του Ηνωμένου Βασιλείου και των ΗΠΑ στο Κυπριακό καθώς και ο μη σεβασμός τους στις προβλέψεις της Συνθήκης της Λοζάννης έχει καταγραφεί στην ιστορία. Στην μελέτη που είχε υποβάλει ο Ν.Ερίμ κατ' εντολή του τότε Πρωθυπουργού Α. Μεντερές είχε διατυπώσει την θεωρία «Δεν μπορεί να επιτραπεί η ύπαρξη και η μετεξέλιξη μιας απειλής της οποίας ο αντίχειρας ακουμπά στον Έβρο τα δάκτυλα της εκτείνονται στα νησιά του Αιγαίου ο καρπός της εγκαταστάθηκε στην Κρήτη και στη Ρό-

δο, (απειλή), η οποία έθεσε ως στόχο την πολιτική της περικύκλωσης της Μικράς Ασίας από νότια και δυτικά καθώς και την απομόνωση της από την Μεσόγειο και η οποία τεντώνει τώρα τον δείκτη της στην Κύπρο ως εάν να ήθελε να σφίξει το λαρύγγι του Τουρκικού έθνους». Καθόριζε επίσης την συλλογιστική που πρέπει να ακολουθηθεί από την πλευρά της Τουρκίας στην διεκδίκηση της για την Κύπρο ως ακολούθως:

α. Η διεκδίκηση της απόδοσης της Κύπρου στην Τουρκία στηρίζεται σε πολιτικούς λόγους. Παρά ταύτα προκειμένου να μην δηλητηριάζονται οι σχέσεις Ηνωμένου Βασιλείου-Τουρκίας-Ελλάδας, αν παραχωρηθεί αυτοδιοίκηση στο νησί, η καλύτερη λύση είναι η μέση λύση διχοτόμησης.

β. Στην Κύπρο διαβιούν δυο διαφορετικές κοινότητες, δυο διαφορετικές ολότητες δυο οντότητες η κάθε μια από τις οποίες έχει το δικαίωμα της αυτοδιάθεσης. Το μέλλον των δύο οντοτήτων των δύο λαών, ανεξαρτησία, ένωση με την μητέρα-πατρίδα, συνέχιση της Βρετανικής διοίκησης ή κάτι άλλο θα αποφασισθεί κατόπιν δημοψηφίσματος σε κάθε μια απ' αυτές.

γ. Η αρχή της αυτοδιαθέσεως θα εφαρμοσθεί με την μετακίνηση Ελληνικών πληθυσμών έτσι ώστε να υπάγονται στη διακυβέρνηση της αρεσκείας τους. Η εν λόγω μετακίνηση δεν συνιστά άσκοπη ταλαιπωρία αλλά θα βοηθήσει να μην καταπατηθούν τα δικαιώματα της Τουρκικής κοινότητας που σήμερα είναι μειοψηφική, θα διασφαλιστεί η ασφάλεια της Τουρκίας και θα αποφευχθεί μια μελλοντική κρίση.

δ. Η Τουρκία θα πρέπει να καθορίσει την προσφορότερη γι' αυτήν μορφή διχοτόμησης λαμβάνοντας υπ' όψη τα οικονομικά και στρατιωτικά της συμφέροντα καθώς και τα συμφέροντα των Τουρκοκυπρίων. Στην ασφάλεια της περιοχής που θα παραχωρηθεί στους Ρωμιούς της Κύπρου θα πρέπει να συμμετέχει και η Τουρκία γιατί το θέμα σχετίζεται με την ασφάλεια της καθώς και της

Μέσης Ανατολής. Η Ελλάδα δεν δύναται να ζητήσει το ίδιο δικαίωμα για την Τουρκική περιοχή διότι το νησί απέχει από την Τουρκία 45 ν.μ. ενώ από την Ελλάδα 600 ν.μ.

ε. Πρέπει να επιδιωχθεί η ελεύθερη μετάβαση Τούρκων προς την Κύπρο. Υπό την προϋπόθεση ότι θα λάβουμε τα μέτρα μας το σύνολο του Τουρκικού πληθυσμού μπορεί να αυξηθεί στο ποσοστό που ανερχόταν επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Τότε δεν θα ανησυχούμε για την έκβαση του δημοψηφίσματος που θα γίνει είτε για τον καθορισμό του συνόλου της νήσου είτε της διχοτόμησης. (Τα στοιχεία για την μελέτη Ν.Ερίμ είναι παρμένα από κείμενο του κ. Γ.Αγγελετόπουλου Διευθυντού Γραφείου Τύπου Ελληνικής Πρεσβείας Λευκωσίας).

Η επίσημη υιοθέτηση του στόχου υπέρ της διχοτόμησης έγινε από τον ίδιο τον Α.Μεντερές στην ομιλία που εκφώνησε στην Μεγάλη Τουρκική Εθνοσυνέλευση στις 28 Δεκεμβρίου 1956. Η σημερινή πραγματικότητα αποδεικνύει την καταπληκτική στρατιωτική και διπλωματική επιτυχία των Τούρκων για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Από το 1964 που η Ελλάδα έλαβε μερικά περιορισμένης εκτάσεως μέτρα για την ασφάλεια των νησιών εξ αιτίας των κρίσεων στην Κύπρο κατηγορήθηκε από την Τουρκία για καταπάτηση των Συνθηκών και εξοπλισμό των νησιών. Οι κατηγορίες εντάθηκαν μετά το 1974. Στο τέλος του 1973 η Τουρκία διεκδίκησε επίσημα για πρώτη φορά την μισή υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου. Η διεκδίκηση αυτή εμπεριείχε δύο ζητήματα: Το πρόβλημα της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας και το πρόβλημα του καθορισμού της αιγιαλίτιδας ζώνης των δύο κρατών. Το 1974 η Τουρκία αμφισβήτησε τα όρια του Ελληνικού FIR καθώς και τις αρμοδιότητες στην έρευνα και διάσωση που είχαν καθορισθεί από τον ICAO το 1952, και λίγο μετά την κρίση στην Κύπρο τον ίδιο χρόνο έθεσε θέμα και ζήτησε τον περιορισμό του εθνικού εναέριου χώρου σε 6ν.μ.

Από το 1975 οι Τούρκοι άρχισαν συστηματικά να παραβιάζουν τον εναέριο χώρο μας στην έκταση μεταξύ 6 και 10ν.μ. και δημιούργησαν την 4η Στρατιά ή Στρατιά του Αιγαίου με έδρα την Σμύρνη. Το 1982 αμέσως μετά την υπερψήφιση της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας η Αγκυρα δήλωσε ότι θεωρεί αιτία πολέμου την επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12ν.μ αν το επιχειρήσει η Ελλάδα στο Αιγαίο. Στις 8 Ιουνίου 1995 η Τουρκική Εθνοσυνέλευση έλαβε απόφαση με την οποία εξουσιοδότησε την κυβέρνηση να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα συμπεριλαμβανομένων και στρατιωτικών για την περίπτωση επεκτάσεως των Ελληνικών χωρικών υδάτων από τα 6 στα 10 ν.μ. Από τις αρχές του 1990 άρχισαν να επεξεργάζονται το θέμα των «γκρίζων ζωνών» το οποίο προέβλεπε με αφορμή την κρίση στα Ίμια στην αρχή και στη συνέχεια το 1998 όταν εξέδωσαν τεκμηριωμένη μελέτη του Ανωτάτου Ιδρύματος Κουλτούρας Γλώσσας και Ιστορίας Ατατούρκ, με την οποία τεκμηριώνουν με ιστορικά, γεωγραφικά και νομικά επιχειρήματα τις απόψεις τους επί του θέματος.

Είναι πρόδηλο ότι έχουν μελετήσει τα δεδομένα και έχουν θέσει νέο στρατηγικό στόχο ή στόχους για το Αιγαίο. Εξ άλλου οι επιδιώξεις τους είναι καταγεγραμμένες και κοινοποιημένες τουλάχιστον προς κράτη των οποίων υπολογίζουν την ισχύ. Δεν θα πρέπει να ξεχνούμε ότι το 1977 ο νεοδιορισθείς Αμερικανός πρέσβης στην Ελλάδα Ουίλιαμ Σόφλι κατά την παρουσίαση του στην Επιτροπή Εξωτερικών Σχέσεων της Αμερικανικής Γερουσίας διατύπωσε μια διφορούμενη άποψη που θα μπορούσε να εκληφθεί ως έμμεση αμφισβήτηση της κυριαρχίας της Ελλάδας σε Ελληνικά νησιά του Αιγαίου. Η Ελληνική κυβέρνηση ζήτησε διόρθωση της δήλωσης του Σόφλι που το Στέιτ Ντιπάρτμεντ έκανε κατ' αρχήν αποδεκτή. Η διόρθωση έλεγε ότι «η κυριαρχία της Ελλάδας επί των Ελληνικών νησιών βα-

σίζεται σε από μακρού χρόνου διεθνείς Συμφωνίες που οι Ηνωμένες Πολιτείες εγκρίνουν πλήρως». Στη συνέχεια όμως η διατύπωση της διόρθωσης απαλείφθηκε από τα πρακτικά της κατάθεσης του διορισθέντος πρεσβευτή. Ο πρωθυπουργός Κ. Καραμανλής εξοργίσθηκε και έκρινε τον Σόφλι ανεπιθύμητο. Ακόμα δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι την 1η Φεβρουαρίου 1996 μετά τα γεγονότα στα Ίμια ο εκπρόσωπος του Στέιτ Ντιπάρτμεντ δήλωσε «Οι ΗΠΑ δεν αναγνωρίζουν Ελληνική ή Τουρκική κυριαρχία στα Ίμια και πιθανολογείται ύπαρξη και άλλων νησίδων στην ίδια κατάσταση».

Από την εξέταση της φύσεως των Τουρκικών διεκδικήσεων αλλά κυρίως από την μελέτη του θέματος των «γκρίζων ζωνών» που είναι και το σοβαρότερο, όπως το έχει παρουσιάσει η Τουρκία, προκύπτει ότι έχει στόχο εδαφικές διεκδικήσεις σε νησιά του Αιγαίου προσδοκώντας εκτός των άλλων σε οικονομικές και άλλες ωφέλειες που θα αποκομίσει όταν στην συνέχεια καθορισθούν τα θαλάσσια σύνορα. Γι' αυτό τον λόγο αμφισβητεί και την ισχύ της συμφωνίας που είχε κάνει με την Ιταλία για τα θαλάσσια σύνορα των Δωδεκανήσων πριν η τελευταία τα παραδώσει στην Ελλάδα. Σημειώνεται ότι πουθενά αλλού δεν έχουν οριοθετηθεί τα θαλάσσια σύνορα μας με την Τουρκία. Μας απειλεί με πόλεμο στην περίπτωση που επεκτείνουμε την χωρική μας θάλασσα γιατί στην χωρική του θάλασσα όπως και στον εναέριο του χώρο, το κάθε κράτος ασκεί κυριαρχία. Το θέμα της αποστρατικοποίησης των νησιών το προβάλλει σε μια προσπάθεια να αποδείξει ότι η Ελλάδα είναι εκείνη που δεν σέβεται τις Διεθνείς Συνθήκες. Η άρνηση της Τουρκίας να συμμορφώνεται με τους κανόνες του ICAO μέσα στο FIR Αθηνών είναι συζητήσιμο, αν είναι σωστή ή λάθος. Επιδιώκει η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας και της οικονομικής ζώνης των δύο κρατών να διχοτομεί το Αιγαίο σε δυο ίσα κατά το δυνατόν τμήματα

με βάση μια δική της λογική που έχει καταστήσει γνωστή στη Διεθνή κοινότητα.

Η Τουρκία έχει αποδείξει ότι συγκαταλέγει τη χρήση ή την απειλή βίας μεταξύ των μέσων με τα οποία επιδιώκει την λύση των προβλημάτων ιδίως με αντιπάλους που θεωρεί ασθενείς. Διεύρυνε το πεδίο διαφορών με την Ελλάδα. Η τάση της πολιτικής της είναι μια τάση συνεχούς προωθήσεως και προβολής ευρύτερων αξιώσεων. Θεμελιώνει την εξωτερική και διπλωματική συμπεριφορά της στην επίδειξη ισχύος έναντι των γειτόνων της με την μορφή του δικαίου του ισχυρού. Στην περίπτωση μας η συμπεριφορά που έχει επιλέξει η Τουρκία περιλαμβάνει την διπλωματική συμπεριφορά που επιδιώκει να συνομιλεί με την Αθήνα αλλά ταυτοχρόνως ενισχύει την διαπραγματευτική της θέση τονίζοντας την πιθανότητα προβολής στρατιωτικής ισχύος. Πιστεύει ότι η πίεση, όπου μπορεί να την ασκήσει, είναι πιο πρόσφορο μέσο από τις διαδικασίες του Διεθνούς Δικαίου. Γι' αυτό και στους τρίτους που θέλουν να παρέμβουν μεσολαβητικά στα Ελληνοτουρκικά θέματα λέει «Αφήστε μας να λύσουμε μόνοι με τους Έλληνες τα προβλήματά μας». Είναι πεποίθησή τους ότι η Δύση τους έχει ανάγκη ενώ εκείνοι δεν την έχουν. Ευελπιστεί στην σύγκληση των Ελληνικών και των Τουρκικών συμφερόντων με υποχώρηση της Ελλάδας σε μείζονα εθνικά θέματα και παραχώρηση κυριαρχικών δικαιωμάτων της εν ονόματι της αποφυγής πιθανής στρατιωτικής σύγκρουσης μεταξύ των δυο χωρών.

Η Ελλάδα υποστηρίζει διαχρονικά την επίλυση των προβλημάτων με βάση το Διεθνές Δίκαιο το οποίο όμως επιδέχεται διάφορες ερμηνείες. (Αλλά τότε γιατί διαμαρτυρήθηκε για τον πλου της Τουρκικής φρεγάτας τελευταία μέχρι τον Σαρωνικό αφού το πλοίο κινήθηκε σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας;). Υποστήριξε ακόμα την Ευρωπαϊκή προοπτική της Τουρκίας χωρίς κανένα όφελος Είναι αναγκαίο κατά συνέπεια να επανα-

προσδιορίσουμε την γενικότερη πολιτική μας και να καθορίσουμε μια στρατηγική που θα κάνει σαφές στην Τουρκία ότι ο στόχος που έχει βάλει δεν μπορεί να επιτευχθεί και μπορεί να γίνει υπόθεση πολύ δαπανηρή γι' αυτήν, ώστε να διερωτηθεί αν το κόστος που θα κληθεί να πληρώσει με τέτοια πολιτική αντισταθμίζει την ωφέλεια.

Πρέπει επιτέλους να ενοποιήσουμε λειτουργικά τις διπλωματικές μας επιδιώξεις με την δράση των ενόπλων μας δυνάμεων και να πάψουν τα πολιτικά κόμματα να χρησιμοποιούν τα θέματα της εξωτερικής πολιτικής για εσωτερική κατανάλωση. Πρέπει να κινητοποιήσουμε τους ομογενείς στα διάφορα κράτη. Πρέπει να πείσουμε τους συμμάχους μας για την ορθότητα των θέσεών μας. Τις Ελληνοτουρκικές σχέσεις δεν τις διαμορφώνει μόνο η Τουρκία. Τις διαμορφώνουμε και εμείς. Η ευρωστία ή μη της οικονομίας μας η σταθερότητα ή η αστάθεια της πολιτικής μας ζωής η γαλήνη ή η αναταραχή στον κοινωνικό μας χώρο είναι στοιχεία που έμμεσα επηρεάζουν τις σχέσεις. Η φροντίδα ή η παραμέληση των ενόπλων μας δυνάμεων, η ενίσχυση ή η αποδυνάμωση της διπλωματίας μας επηρεάζουν την σχέση αυτή άμεσα.

Πρέπει πάντα να έχουμε κατά νου ότι ενδέχεται στο μέλλον η Τουρκία να δημιουργήσει νέα προβλήματα:

α. Στη μεθόριο του Έβρου όπου καθυστερεί η οριστική σήμανση της ορίου γραμμής, η κοίτη του ποταμού μετατοπίζεται συχνά και υπάρχουν περιορισμένης εκτάσεως μεθοριακά επεισόδια.

β. Εξ αιτίας της μουσουλμανικής μειονότητας στους νομούς Ξάνθης και Ροδόπης που σήμερα δημιουργεί δημοσιογραφικό θόρυβο για την μεταχείριση της. Στο μεταξύ όμως προσπαθεί να χαλκεύσει τον τουρκισμό στο εθνολογικά ανομοιογενές στοιχείο της περιοχής.

γ. Εξ αιτίας πιθανής διεκδίκησης κάποιας μορφής ελέγχου στο ελεύθερο τμήμα της Κυπριακής Δημοκρατίας με πρόσχημα την ασφάλεια της Τουρκίας ή τέλος

δ. Εξ αιτίας των διεκδικήσεων που προβάλλει τελευταία στην υφαλοκρηπίδα και την οικονομική ζώνη της Κύπρου.

Ο κύκλος των προβλημάτων μας με αυτή την χώρα δεν φαίνεται να τελειώνει, και τούτο γιατί τα δύο μέρη διαφωνούν όχι μόνο επί της ουσίας των προβλημάτων τους αλλά και επί του τρόπου της επιλύσεώς τους.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντιναύαρχος Σ. Μανουσogiαννάκης, γεννήθηκε στο Ρέθυμνο της Κρήτης. Εισήλθε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1965 και απεφοίτησε το 1969 ως Σημαιοφόρος του Πολεμικού Ναυτικού. Στην αρχή της

Σταδιοδρομίας του υπηρέτησε σε Αντιτορπιλικά και έπειτα στη Διοίκηση Υποβρυχίων. Υπηρέτησε σε διάφορα Υποβρύχια για δεκατέσσερα χρόνια ως Αξιωματικός Γενικής Επιστάσεως Προσωπικού, Ύπαρχος και τέλος ως Κυβερνήτης του Υ/Β ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ. Λίγο αργότερα διετέλεσε Κυβερνήτης στο Α/Τ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ. Επίσης διετέλεσε στο Ελληνικό Επιτελείο της Στρατιωτικής Επιτροπής του ΝΑΤΟ στις Βρυξέλλες

και ως Διευθυντής Διευθύνσεως Α1 Διαχείρισης Σχεδίων και Πολιτικής του ΓΕΝ. Από το Μάρτιο του 1995 τοποθετήθηκε Διοικητής Διοίκησης Υποβρυχίων και από το Μάρτιο του 1996 Διοικητής Ναυστάθμου Σαλαμίνας. Το Μάρτιο του 1997 τοποθετήθηκε Διευθυντής Α' κλάδου του ΓΕΝ. Το Μάρτιο του 1999 τοποθετήθηκε στην ΣΝΔ ως Διοικητής. Το Φεβρουάριο του 2001 ανέλαβε καθήκοντα Υπαρχηγού ΓΕΝ. Το Μάρτιο του 2002 αποστρατεύτηκε από τις τάξεις του ΠΝ με παράλληλη απονομή του τίτλου του Επίτιμου Υπαρχηγού ΓΕΝ. Αποφοίτησε από διάφορα Στρατιωτικά σχολεία όπως Επιτελών, Υπαρχων, Κυβερνητών της Διοίκησης Υποβρυχίων και της Ναυτικής Σχολής Πολέμου. Είναι παντρεμένος και έχει δύο κόρες.

**Διαχρονικές Ελληνικές
οικονομικές δυσπραγίες**

Υποναύαρχος (Μ) Σωτήριος Γεωργιάδης Π.Ν. ε.α

Με έμφαση στη χρηματοδότηση της προπαρασκευής της χώρας, προς αντιμετώπιση των επιθέσεων που δέχτηκε στον Β΄ ΠΠ

Σκοπός της παρουσιάσεως αυτής, είναι να παρακολουθήσουμε σε γενικές γραμμές την εξέλιξη της Ελληνικής οικονομίας από ιδρύσεως του σημερινού Ελληνικού κράτους και να σταθούμε ιδιαίτερα στο προ του Β΄ ΠΠ διάστημα. Τα περισσότερα στοιχεία για την προπολεμική αυτή περίοδο, προέρχονται από τα Αρχεία του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών 1936-1941, τα οποία διερεύνησε ο διακεκριμένος Καθηγητής στο Πανεπιστήμιο της Οττάβας Δημήτρης Κιτσίκης και παρουσίασε σε συναφές βιβλίο του, το οποίο κυκλοφόρησε αρχικά το 1974 και σε δεύτερη έκδοση το 1990, από τον οίκο Ελεύθερη Σκέψη. Αξίζει να επισημανθεί, ότι όπως θα φανεί λεπτομερέστερα ακολούθως, ενώ οι Σύμμαχοί μας κατά τον Β΄ ΠΠ ζητούσαν προπολεμικά πληρωμή σε συνάλλαγμα και προέβαλαν δυσκολίες στην παράδοση αμυντικού υλικού, σημαντικό μέρος του οποίου κατακράτησαν και δεν μας παρέδωσαν, αντιθέτως η Γερμανία δεχόταν και εκτελούσε αντίστοιχες παραγγελίες, με την μέθοδο clearing, ήτοι εμπορικού συμψηφισμού με γεωργικά μας προϊόντα, που αγόραζε από την Ελλάδα σε μεγάλες ποσότητες.

Η Μάχη της Ελλάδας 1940-41, για την απόκρουση των απρόκλητων Ιταλικών αρχικά επιθέσεων, αργότερα δε και των Γερμανικών, διήρκεσε συνολικά 216 ημέρες, ήτοι 7 μήνες, μέχρι να επιτευχθεί η ολοκλήρωση της καταλήψεως της πατρίδας μας από τις συνδυασμένες στρατιωτικές δυνάμεις του Ιταλο-Γερμανικού Άξονα. Τους πρώτους 5 μήνες η Ελλάδα, ουσιαστικά μόνη, αντιμετώπισε νικηφόρα την Ιταλία,

τους δε επόμενους 2 μήνες υποβοηθήθηκε από ανεπαρκέστερες δυνάμεις της Βρετανικής Κοινοπολιτείας. Αυτό το γεγονός προκάλεσε παγκόσμια κατάπληξη και αιτία πολλαπλού τότε γενικευμένου θαυμασμού και εγκωμίων. Ήταν κάτι το μεγαλειώδες, το οποίο δικαίως θεωρήθηκε ως Ελληνικό θαύμα. Κατ' αντιδιαστολή, όπως αναφέρει ο Peter Young στο βιβλίο του "WORLD ALMANAC BOOK OF WW II", για την κατάληψη της κραταιάς Γαλλίας ο Άξονας χρειάστηκε 45 ημέρες, παρά τη στρατιωτική βοήθεια που της εδόθη με την εκεί παρουσία ισχυρών Αγγλικών δυνάμεων, του Βελγίου 18 ημέρες, της Ολλανδίας 5 ημέρες, ενώ η Δανία υπέκυψε σε 12 ώρες και οι Αυστρία, Βουλγαρία, Ουγγαρία, Ρουμανία και Αλβανία προσεχώρησαν ή παραδόθηκαν αμαχητί.

Η απόφαση για την άμυνα της Ελλάδας κατά των αναμενόμενων Ιταλικών και Γερμανικών επιθέσεων, δεν πάρθηκε τη στιγμή που εκδηλώθηκαν οι αντίστοιχες επιθέσεις, αλλά ήταν συνειδητή και προμελετημένη επιλογή της υπό τον Πρωθυπουργό Ι. Μεταξά πολιτικής ηγεσίας από το 1936, η οποία έκτοτε συνοδεύτηκε από κάθε δυνατή προετοιμασία σε οχυρωματικά έργα, αμυντικούς εξοπλισμούς, εξύψωση ηθικού, εκπαίδευση προσωπικού, σχεδίαση επιστρατεύσεως και πολεμικών επιχειρήσεων κτλ. Είναι δε ιδιαίτερα σημαντικό, ότι όλη η προς πόλεμο προπαρασκευή χρηματοδοτήθηκε από την αδύναμη Ελληνική οικονομία, η οποία διαχρονικά πάσχει.

Οι κρατικές χρεοκοπίες ως επί το πλείστον ήταν συγκεντρωμένες σε πέντε χρονικές περιόδους κατά τη διάρκεια των τελευταίων 200 ετών. Κάθε περίοδος παρουσίαζε διαφορετικά αίτια και σε κάθε περίπτωση υπήρχε σημαντική επιρροή από παράγοντες του διεθνούς περιβάλλοντος. Η

πρώτη κρίση των αναδυομένων χωρών, στη δεκαετία του 1820 συνέπεσε με τους απελευθερωτικούς τους αγώνες. Βασική ανάγκη των τότε αναδυόμενων χωρών, ήταν η αγορά πολεμικού εξοπλισμού, για να προασπίσουν την πρόσφατη απελευθέρωσή τους και τη δημιουργία στοιχειωδών κρατικών θεσμών και λιγότερο για παραγωγικές επενδύσεις. Κολομβία, Χιλή, Περού, Αργεντινή, Βραζιλία, Μεξικό και Ελλάδα εξέδωσαν ομόλογα στην αγορά του Λονδίνου μεταξύ 1822 και 1827, τα οποία όλα χρεοκόπησαν πριν από το τέλος της δεκαετίας αυτής. Κύριοι αγοραστές των ομολόγων ήταν η αγγλική μεσαία τάξη, η οποία είχε πλουτίσει από τη βιομηχανική επανάσταση και αναζητούσε επενδύσεις υψηλών αποδόσεων, ενώ οι ανάδοχοι τράπεζες συχνά παρείχαν ελλειπίες, ή ακόμα και ψευδείς πληροφορίες για την πιστοληπτική ικανότητα των δανειζομένων χωρών.

Όπως όλα τα βαλκανικά κράτη, έτσι και η Ελλάδα, ήταν από της ανεξαρτησίας της το 1830 και παραμένει κατά μεγάλα χρονικά διαστήματα σοβαρά χρεωμένη, ενώ έχει έκτοτε υποστεί και τρεις διαδοχικές χρεοκοπίες. Σήμερα μάλιστα, το συνολικό δημόσιο χρέος μας, έχει ανέλθει περίπου στο 100% του Ακαθάριστου Εθνικού μας προϊόντος, ενώ διανύουμε μία ακόμη βαθύτατη διεθνή οικονομική κρίση. Εστιάζοντας στις μετά το 1830 εποχές, διαπιστώνουμε ότι η πρώτη περίοδος, 1830-1843, έληξε με την πρώτη μας χρεοκοπία. Στη δεύτερη περίοδο, μέχρι το 1879, λόγω δυσπιστίας των εξωτερικών μας δανειστών, συνεπεία της χρεοκοπίας μας του 1843, η Ελλάδα δεν μπορούσε να δανεισθεί στο εξωτερικό. Ακολουθεί η τρίτη περίοδος, 1879-1893, και στο τέλος της επέρχεται η δεύτερη χρεοκοπία μας. Το 1898, οι εξωτερικοί μας δανειστές θέτουν την Ελλάδα υπό κηδεμονία και

της επιβάλλουν αυστηρό διεθνή οικονομικό έλεγχο, για να περιφρουρηθούν τα συμφέροντα των ξένων πιστωτών μας. Στο τέλος της τετάρτης περιόδου, 1898-1932, ακολουθεί η τρίτη χρεοκοπία του 1932.

Για τον έλεγχο της διαχείρισεως του εξωτερικού Ελληνικού Δημοσίου Χρέους, συγκροτήθηκε στην Αθήνα το Φεβρουάριο του 1898 και άρχισε να λειτουργεί από την 28η Απριλίου του ίδιου έτους, η «Διεθνής Οικονομική Επιτροπή». Αποτελείτο αρχικά από έξι μέλη, δηλαδή ένα από κάθε Μεγάλη Δύναμη. Το 1917, κατά τη διάρκεια του Α΄ ΠΠ (1914-1918), οι Σύμμαχοι της «Endante» απέβαλαν τους αντιμαχόμενους εκπροσώπους της Γερμανίας και Αυστροουγγαρίας, ενώ η Ρωσία αποσύρθηκε μόνη της. Έτσι μετά τον Α΄ ΠΠ, η Επιτροπή αυτή ήταν τριμελής, με τη συμμετοχή Μεγάλης Βρετανίας, Γαλλίας και Ιταλίας. Η Επιτροπή ήλεγχε μέχρι το 1935, ως ενέχυρο φερεγγυότητας, τα έσοδα του Ελληνικού κράτους και συγκεκριμένα τα γραμματόσημα, τους φόρους επί του καπνού και οινοπνεύματος, τους τελωνειακούς δασμούς των κυριοτέρων λιμένων της Ελλάδας, όπως Πειραιά και Θεσσαλονίκης, τα κρατικά μονοπώλια, όπως το μονοπώλιο των πυρείων κ.λ.π.

Μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929, η Βρετανία εγκατέλειψε τον χρυσό κανόνα στις 20 Σεπτεμβρίου 1931. Λίγες ημέρες αργότερα, την 28η Σεπτεμβρίου, η Ελλάδα θέσπισε τον έλεγχο συναλλάγματος. Την 1 Μαΐου 1932, ο τότε Πρωθυπουργός Ε. Βενιζέλος, κήρυξε στάση πληρωμών, διότι η Κοινωνία των Εθνών και η Ευρώπη, παρά τις Ελληνικές εκκλήσεις, δεν εκχώρησαν Δάνειο, για να αποτραπεί η χρεοκοπία μας. Η Διεθνής Οικονομική Επιτροπή διαμαρτυρήθηκε εξ ονόματος των ομολογιούχων, όπως διαμαρτυρήθη-

καν και οι κυβερνήσεις Γαλλίας, Ιταλίας και Αγγλίας. Υπήρξε μάλιστα διαμαρτυρία και της Αμερικανικής Κυβέρνησεως. Η χώρα όμως, η οποία εθίγετο περισσότερο από την πτώχευση της Ελλάδας, ήταν βεβαίως η Μεγάλη Βρετανία, ως η μεγαλύτερη πιστώτρια της Ελλάδας, διότι το μερίδιο της από το σύνολο των ποσών τα όποια η Ελλάδα όφειλε το 1932 στο εξωτερικό, ανήρχοντο στο 67,42% του συνολικού μας δημόσιου χρέους.

Το Σεπτέμβριο του 1932, ο Υπουργός Οικονομικών Βαρβαρέσος, πήγε στο Λονδίνο, όπου πέτυχε μία πρώτη διευθέτηση με το «Συμβούλιο των Ξένων Ομολογιούχων». Η Ελληνική Κυβέρνηση εδέχετο να καταβάλει το 30% των οφειλομένων ετησίων τόκων επί του εξωτερικού της χρέους κατά το οικονομικό έτος 1932-33. Σε νέες διαπραγματεύσεις στο Λονδίνο το 1933, για πρώτη φορά η Ελλάδα πρότεινε σύνδεση του πληρωτέου ποσοστού, με την αγορά Ελληνικού καπνού. Η Ελληνική πρόταση δεν έγινε δεκτή. Τελικά, την 16η Νοεμβρίου 1933, επήλθε συμφωνία, κατά την οποία η Ελληνική Κυβέρνηση θα πλήρωνε το 27,5% του συνολικού ύψους των οφειλομένων τόκων του δημόσιου χρέους της κατά το οικονομικό έτος 1933-34 και 35% κατά το 1934-35. Το Φεβρουάριο του 1935, ο Έλληνας Υπουργός Οικονομικών πήγε και πάλι στο Λονδίνο, για να καθορίσει το ποσό που θα καταβάλετο το οικονομικό έτος 1935-36, χωρίς να επιτευχθεί συμφωνία. Όπως και για το προηγούμενο έτος, η Ελλάδα πρότεινε 35%. Ο εκπρόσωπος των ομολογιούχων, ζήτησε 50%. Η συμφωνία δεν κατέστη δυνατή.

Σημειώνεται ότι από το 1933, κατά τις διαπραγματεύσεις στο Λονδίνο με τους δανειστές της, η Ελληνική Κυβέρνηση τους είχε αφήσει να ελπίσουν, ότι το ποσοστό επί των οφειλομένων τόκων, που θα ήταν σε

θέση να τους καταβάλει, θα αυξάνετο κατ' έτος, θεωρουμένου ότι η οικονομική κατάσταση της χώρας μας βαθμιαίως θα βελτιωνόταν. Για το λόγο αυτό, οι εκπρόσωποι των ομολογιούχων δεν δέχθηκαν οριστικό καθορισμό αυτού του ποσοστού. Εν τούτοις, το Φεβρουάριο του 1935, η Ελληνική Κυβέρνηση προσέφερε να καταβάλει το ίδιο ποσοστό για το έτος 1935-36 με εκείνο του προηγούμενου έτους, δηλαδή 35% των οφειλομένων τόκων. Η σοβαρή όμως αναταραχή, στην οποία βύθισε την Ελλάδα το στρατιωτικό πραξικόπημα του Ε. Βενιζέλου της 1ης Μαρτίου 1935 για την κατάληψη της εξουσίας, ερέθισε τους εξωτερικούς μας δανειστές, διότι η Ελληνική οικονομία αντί για την αναμενόμενη βελτίωση, υπέστη κάμψη και η πληρωμή του ποσοστού των οφειλομένων τόκων δεν μπορούσε να αυξηθεί.

Την ίδια εποχή, η Αγγλική Κυβέρνηση θεώρησε ότι είχε έλθει η ώρα να οργανώσει την διείσδυσή της στις μεσογειακές χώρες, σε απάντηση της Ιταλικής προκλήσεως στην ίδια περιοχή, που επεδίωκε να καταστήσει τη Μεσόγειο *Mare nostrum*. Έτσι το 1934 ιδρύει το «Βρετανικό Συμβούλιο», η δημιουργία του οποίου απετέλεσε αντικείμενο εκθέσεως του Έλληνα Πρεσβευτή στο Λονδίνο, με ημερομηνία 20 Μαρτίου 1935, όπου ανέφερε ότι η Βρετανική Κυβέρνηση είχε αναθέσει πολύ σημαντικό ρόλο στο «Βρετανικό Συμβούλιο» στον τομέα της Βρετανικής προπαγάνδας στο εξωτερικό. Το «Βρετανικό Συμβούλιο» θα χρηματοδοτείτο από τη Βρετανική Κυβέρνηση, καθώς και την ισχυρή «Ομοσπονδία Βρετανικών Βιομηχανιών», τα Βρετανικά Εμπορικά Επιμελητήρια και πολλές ιδιωτικές εταιρείες.

Ένα χρόνο αργότερα, ο Ι. Μεταξάς Πρωθυπουργός από την 13η Απριλίου 1936 μέχρι την 29η Ιανουαρίου 1941, αποδέχθηκε

να καταβάλει η Ελλάδα το 40% των οφειλομένων τόκων των δανείων της εις τους ομολογιούχους του εξωτερικού για τα οικονομικά έτη 1935-36 και 1936-37. Οι τελευταίοι είχαν κατορθώσει να βελτιώσουν το ποσοστό κατά 5% σε σύγκριση με το Φεβρουάριο 1935 και είχε συμφωνηθεί ότι, το 1937, τα δύο μέρη θα διαπραγματεύοντο οριστική συμφωνία, για να καθορίσουν μία για πάντα το ύψος του καταβλητέου κατ' έτος ποσοστού οφειλομένων ετήσιων τόκων, από το Ελληνικό δημόσιο χρέος.

Από την άνοδο του Χίτλερ στην εξουσία το 1933, η Γερμανία μεθόδευσε την οικονομική της διείσδυση στα Βαλκάνια. Ο Δρ Σάχτ είχε γίνει Υπουργός της Οικονομίας της Γερμανίας τον Αύγουστο του 1934. Την 24η Σεπτεμβρίου του ιδίου έτους, άρχισε να εφαρμόζει το πρόγραμμά του για το εξωτερικό εμπόριο, γνωστό ως «Νέο Σχέδιο», που έγινε ένα ισχυρό μέσο οικονομικής διεισδύσεως στα Βαλκάνια. Επισημαίνεται ότι η οικονομία της Γερμανίας και των χωρών της νοτιοανατολικής Ευρώπης ήταν αμοιβαίως συμπληρωματικές. Η πραγματοποίηση της οικονομικής ενώσεως των δύο αυτών τμημάτων της Ευρώπης, ήταν για τον Χίτλερ και τον Δρ Σάχτ, ένας τρόπος για να προλάβουν την κύκλωση της Γερμανίας από τις Δυτικές Δυνάμεις, την οποία διαρκώς έλεγε ότι φοβόταν ο Γερμανός ηγέτης, καθώς και τον οικονομικό αποκλεισμό της Γερμανίας σε περίπτωση πολέμου. Επί πλέον, όσον αφορά τη Γιουγκοσλαβία, Ελλάδα και Τουρκία, ο Χίτλερ είχε συντάξει την Ιταλία του Μουσολίνι, που ήθελε με εδαφικές κατακτήσεις, να μεταβάλει τη Μεσόγειο σε αποκλειστικά Ιταλική θάλασσα.

Η αμοιβαία συμπληρωματικότητα των οικονομιών Γερμανίας και νοτιοανατολικής Ευρώπης, αναγνωριζόταν και ήταν μέχρις

ενός σημείου αποδεκτή από την Αγγλία. Έτσι την 1η Νοεμβρίου 1938, ο Πρέσβης της Ελλάδας στο Λονδίνο, ανέφερε στον Ι. Μεταξά, ότι ο Βρετανός Πρωθυπουργός Τσάμπερλαιν, σε λόγο του στη Βουλή των Κοινοτήτων, είχε δηλώσει ότι, από γεωγραφικής απόψεως, η Γερμανία είχε δεσπόζουσα θέση στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Εφ' όσον οι χώρες της περιοχής αυτής ήταν αγροτικές, η φύση του εμπορίου μεταξύ τους και της Γερμανίας, ήταν αμοιβαίως συμπληρωματική και δεν υπάρχουν λόγοι να αναμένει κανείς θεμελιώδεις μεταβολές στη περιοχή. Η Μεγάλη Βρετανία δεν θέλει καθόλου να αποκλείσει τη Γερμανία από τις χώρες αυτές της νοτιοανατολικής Ευρώπης ή να την κυκλώσει οικονομικά. Οι χώρες αυτές έχουν ως φυσική αγορά τη Γερμανία, συμπλήρωνε ο Τσάμπερλαιν.

Η Γερμανική εμπορική πολιτική συνίστατο στην υπογραφή διμερών συμφωνιών εμπορικού συμψηφισμού (clearing) με τις Βαλκανικές χώρες. Την 6η Νοεμβρίου 1936, ο φον Πάπεν, Πρέσβης της Γερμανίας στην Βιέννη, ανέπτυξε σε συνομιλία του με τον Έλληνα Πρέσβη Ιωάννη Πολίτη, τη Γερμανική άποψη ως εξής: “Όλες οι χώρες της ανατολικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης θα έπρεπε να σχηματίσουν με τη Γερμανία μία ευρεία οικονομική περιοχή, οργανωμένη βάσει της αρχής της ισορροπίας των ανταλλαγών, με προνομιακά δασμολόγια, δηλαδή βάσει της αρχής της αυτάρκειας, όχι πλέον εντός των εθνικών συνόρων, αλλ' εντός της πολυεθνικής αυτής περιοχής.”

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929 είχε ως επακόλουθο πολλές χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, να θεσπίσουν τον έλεγχο του συναλλάγματος και είχαν αναπτύξει σε μεγάλο βαθμό την πρακτική των εμπορικών συμψηφισμών, ελλείψει συναλλάγματος. Η πρώτη συμφωνία αυ-

τού του είδους, υπεγράφη την 14η Νοεμβρίου 1931, μεταξύ Ουγγαρίας και Ελβετίας. Όταν ο Χίτλερ κατέλαβε την αρχή τον Ιανουάριο του 1933, ο έλεγχος συναλλάγματος ίσχυε ήδη στην χώρα του από της 13ης Ιουλίου 1931. Οι ξένες περιουσίες στη Γερμανία ήταν δεσμευμένες. Οι συμφωνίες clearing ήταν επωφελείς επίσης, κατά γενικό κανόνα, για την Ελλάδα, η οποία έπασχε και αυτή από έλλειψη ξένου συναλλάγματος. Για το λόγο αυτό, από την 9η Ιουλίου 1932, η Ελλάδα είχε υπογράψει παρόμοιες συμφωνίες με πολλές χώρες. Την 1η Μαρτίου 1935, με βάση έρευνα της Κοινωνίας των Εθνών, συμφωνίες clearing (εμπορικοί συμψηφισμοί) ίσχυαν μεταξύ της Ελλάδας και ένδεκα ευρωπαϊκών χωρών, δηλαδή Γερμανίας, Αυστρίας, Γαλλίας, Βελγίου, Ελβετίας, Νορβηγίας, Τσεχοσλοβακίας, Ουγγαρίας και των τριών συνεταιρών της Βαλκανικής Συνεννοήσεως, ήτοι Γιουγκοσλαβίας, Τουρκίας και Ρουμανίας. Η Βρετανία έμεινε εκτός αυτού του συστήματος συμφωνιών. Οι συμφωνίες clearing δεν είναι θεωρητικά απλές συμφωνίες αντιπραγματισμού, όπου ένα εμπόρευμα ανταλλάσσεται αμέσως με άλλο. Στο διμερές clearing μεταξύ Ελλάδας και Γερμανίας επί παραδείγματι, τα Μάρκα τα οφειλόμενα στην Ελλάδα για πληρωμή των καπνών της, που εισάγονται στην Γερμανία, δεν θα πληρωθούν σε συνάλλαγμα, αλλά θα της δοθούν υπό μορφή π.χ. αμυντικού υλικού αντίστοιχης αξίας.

Χάρης στο σχέδιο του Δρ Σάχτ, το οποίο από το 1934 θέσπιζε μίαν άκαμπτη οργάνωση ελέγχου του εξωτερικού εμπορίου από το κράτος και καθόριζε υποχρεωτικώς το ύψος των εισαγωγών στο επίπεδο των διαθεσίμων μέσων πληρωμής, ο έλεγχος του συναλλάγματος, από απλό μέσο νομισματικής αμύνης, μετεβλήθη σε ισχυρό όρ-

γανο οικονομικής πολιτικής, η όποια είχε ως κύριο προορισμό τη θεμελίωση της Γερμανικής επιρροής στην νοτιοανατολική Ευρώπη και τις Νοτιοαμερικανικές χώρες. Την άνοιξη του 1938, είκοσι πέντε κράτη, κυρίως Βαλκανικά και Νοτιοαμερικανικά, είχαν συμφωνίες clearing με τη Γερμανία και πάνω από το μισό εξωτερικό Γερμανικό εμπόριο, εγένετο με αυτό τον τρόπο. Βαλκάνια και Νότιος Αμερική αποτελούσαν τον Γερμανικό οικονομικό συνασπισμό.

Στις 16 Αυγούστου 1932, επί πρωθυπουργίας Ε. Βενιζέλου, της περιόδου 5 Ιουνίου 1932 έως 4 Νοεμβρίου 1932, συνάπτεται μεταξύ Ράιχσμπανκ και Τραπεζής Ελλάδος γενική συμφωνία clearing μεταξύ των δύο χωρών. Η συμφωνία εκείνη απετέλεσε την αφετηρία για την εμπορική εξάρτηση της Ελλάδας από τη Γερμανία. Γενικώς, οι συμφωνίες του είδους αυτού, ήταν επωφελείς για μιά οφειλέτιδα Ελλάδα. Στην ιδιαίτερη όμως αυτή περίπτωση, η συμφωνία δεν ήταν αρχικώς επωφελής, διότι η Ελλάδα ήταν πιστώτρια της Γερμανίας, επειδή η Γερμανία είχε παγώσει τις Ελληνικές πιστώσεις, που ευρίσκοντο στο έδαφος της. Μετά πολλές προσπάθειες της Ελληνικής Κυβερνήσεως, για να επιτύχει μεταβολή της Γερμανικής στάσεως στο θέμα αυτό, η Ελλάδα υποχρεώθηκε να υπογράψει την εν λόγω συμφωνία clearing. Κατά το πρώτο άρθρο της συμφωνίας αυτής, η Ράιχσμπανκ θα ανακοίνωνε καθημερινώς τα ποσά τα οποία οι Γερμανοί εισαγωγείς θα της κατέβαλλαν σε μάρκα για αγορά ελληνικών προϊόντων και αμέσως τότε, η Τράπεζα Ελλάδος θα εξοφλούσε σε δραχμές τους Έλληνες εξαγωγείς. Καθώς όμως οι γερμανικές εξαγωγές στην Ελλάδα, ήταν μικρότερες των εισαγωγών και πραγματοποιούντο με χρονική υστέρηση, δημιουργήθηκε μία συνεχώς αυξανόμενη διαφορά

υπέρ της Ελλάδας, η οποία σωρεύετο στη Γερμανία. Έτσι το ελληνικό ενεργητικό ανήρχετο την 31η Δεκεμβρίου 1935 σε 21,8 εκατομμύρια μάρκα και την 30η Σεπτεμβρίου 1936 σε 34,5 εκατομμύρια μάρκα. Παρά τη συνεχή αύξηση των γερμανικών εξαγωγών προς την Ελλάδα, το ελληνογερμανικό clearing παρέμενε πάντοτε πιστωτικό υπέρ των Αθηνών.

Το ποσό αυτό των 35 περίπου εκατομμυρίων μάρκων, ο Ι. Μεταξάς χρησιμοποίησε κατά το μεγαλύτερο μέρος από το 1936 και μετά, για αγορά πολεμικού υλικού από τη Γερμανία, στα πλαίσια του προγράμματος εξοπλισμού της Ελλάδας, προς αντιμετώπιση του ήδη διαφαινόμενου ως επερχόμενου Β΄ ΠΠ. Όπως γράφει ο τότε αρχηγός Γενικού Επιτελείου Στρατού Στρατηγός Παπάγος, αναφερόμενος στον εφοδιασμό σε υλικά του στρατού ξηράς και μόνο, από το 1936 μέχρι τον Οκτώβριο 1940 δαπανήθηκαν 4,765 δισ. δρχ., που τότε αντιστοιχούσαν σε 120 εκατομμύρια μάρκα. Ενώ οι συνολικές δαπάνες για την Εθνική μας Άμυνα μεταξύ 1923-36 είχαν ανέλθει σε 3 δισ. Δρχ., κατά το διάστημα 1936-40 πενταπλασιάστηκαν, φθάνοντας τα 15,7 δισ. δρχ., χωρίς να έχουμε οιαδήποτε οικονομική βοήθεια από τους μετέπειτα συμμάχους μας στον Β΄ ΠΠ, οι οποίοι για να μας πωλήσουν αμυντικό υλικό απαιτούσαν πληρωμές σε συνάλλαγμα.

Για την διατήρηση ισορροπιών, η Ελλάδα έκανε παραγγελίας αμυντικού υλικού, στα πλαίσια των οικονομικών της δυνατοτήτων, σε διάφορες χώρες, όπως Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία και Πολωνία. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι από τα 235 πολεμικά αεροσκάφη που παραγγέλθηκαν περί το 1937 σε Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Πολωνία, κατέστη δυνατή η παραλαβή μόνο 128 εξ αυτών, μέχρι την έναρξη του Β΄ ΠΠ. Προ-

σπάθειες για πρόσκτηση πολεμικών αεροπλάνων από τις ΗΠΑ δεν ευδοχώθηκαν, διότι όσα μας διατέθηκαν, τα κατακράτησε η Βρετανία για δικές τις ανάγκες. Στις 20 Νοεμβρίου 1940, η Ουάσιγκτον είχε υποσχεθεί στην Αθήνα 30 καταδιωκτικά αεροπλάνα τύπου Tomahawk. Η Αγγλία όμως τα θέλει γι' αυτήν και τα παίρνει. Υστέρα από νέες προσπάθειες, η Ελληνική Κυβέρνηση επιτυγχάνει να της υποσχεθούν οι ΗΠΑ 30 καταδιωκτικά αεροπλάνα τύπου Grumman του Αμερικάνικου Ναυτικού, αλλά η διαδικασία βραδύνει. Στις 22 Μαρτίου 1941 οι Βρετανοί επιτυγχάνουν να κρατήσουν τα 30 Grumman. Τέλος, την 31η Μαρτίου 1941, τα 30 Grumman αποδεσμεύονται για να αποσταλούν στην Ελλάδα, αλλά δεν φθάνουν ποτέ στον προορισμό τους, διότι μία εβδομάδα αργότερα άρχισε η Γερμανική εισβολή.

Στα πλαίσια προπαρασκευής και ενισχύσεως του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, έγινε το 1937 από την Κυβέρνηση Ι. Μεταξά:

- Ίδρυση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, τα οποία εγκαινιάστηκαν το 1939, για την ναυπήγηση στην Ελλάδα 12 Αντιτορπιλικών και 2 Υποβρυχίων, όπως σημειώνει η έκδοση *Janes Fighting Ships*, του 1939,
- παραγγελία κατασκευής στην Αγγλία 2 Αντιτορπιλικών, τα οποία παρελήφθησαν το 1939 και συγχρόνως παραγγελία υλικών για την ναυπήγηση στην Ελλάδα 2 ακόμη ομοίου τύπου πλοίων,
- παραγγελία στη Γερμανία πυροβόλων για τον εξοπλισμό των προαναφερομένων 4 Αντιτορπιλικών, τα οποία μας παραδόθηκαν το 1939

Επειδή βάση του ελληνικού εξαγωγικού εμπορίου αποτελούσε ο καπνός, το πρόβλημα των οικονομικών σχέσεων της χώρας μας κατά τα έτη 1936-1940 με Αγγλία

και Γερμανία εστρέφετο γύρω απ' αυτό. Η κατάσταση ήταν ευθύς εξ αρχής απολύτως σαφής. Η Αγγλία δεν ήθελε ούτε ελληνικό ούτε οποιοδήποτε άλλο βαλκανικό καπνό. Αντιθέτως, η Γερμανία αγόραζε πάνω από το ήμισυ των ελληνικών, βουλγαρικών και τουρκικών καπνών. Ο βαλκανικός καπνός ήταν γνωστός στην Αγγλία από την αρχή του πολέμου της Κριμαίας. Εν τούτοις, ουδέποτε εισήγαγε μεγάλες ποσότητες βαλκανικών καπνών. Ο μεγάλος προμηθευτής καπνών της αγγλικής αγοράς ήταν οι ΗΠΑ. Δεδομένου ότι η καλλιέργεια ελληνικού καπνού ήταν συγκεντρωμένη στη Μακεδονία και Θράκη, η σπουδαιότητα του προϊόντος αυτού για την Ελλάδα χρονολογείται από της προσαρτήσεως μέρους των περιοχών αυτών στο ελληνικό κράτος και του εποικισμού τους από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας το 1922. Από τότε ο καπνός υποσκέλισε τη σταφίδα στο εξαγωγικό εμπόριο της χώρας. Η Ελληνική σταφίδα πριν από τον Α΄ ΠΠ αντιπροσώπευε τα 76% της παγκόσμιας παραγωγής. Λίγο πριν από τον Β΄ ΠΠ, η παραγωγή Ελληνικής σταφίδας είχε περιορισθεί μόνο στο 26% της παγκόσμιας παραγωγής. Παραδοσιακά η ελληνική σταφίδα εξήγατο κυρίως στην Αγγλία. Συνεπώς, για την Ελλάδα, η μεν γερμανική αγορά ήταν αγορά καπνού, η δε αγγλική, αγορά σταφίδας. Μόνο το 1936, τα εξαχθέντα Ελληνικά καπνά απέφεραν 3,397 δισ. δρχ. και η Ελληνική σταφίδα 1,303 δισ. δρχ.

Οι εμπορικές όμως σχέσεις Ελλάδας-Βρετανίας είχαν δυσχερανηθεί ακόμη περισσότερο από το γεγονός ότι, απ' ενός η τελευταία πωλούσε στην Ελλάδα περισσότερα από όσα αγόραζε απ' αυτή, απ' ετέρου δεν έκανε συμφωνίες clearing. Έτσι το 1938 η Βρετανία απορροφούσε μόνο το 8,3% των Ελληνικών εξαγωγών, έναντι 38,5% πού κά-

λυπτε η Γερμανία. Στις ελληνικές εισαγωγές, τα βρετανικά προϊόντα αντιστοιχούσαν στο 13%, έναντι 28,8% της Γερμανίας.

Πιστώσεις στην Ελλάδα από Βρετανία και Γαλλία, για την αγορά από αυτές αμυντικού υλικού, χορηγήθηκαν μόνο συνολικής αξίας, από μεν την πρώτη, 2 εκατομμυρίων στερλινών, από τη δε τη δεύτερη αρχικά 130 και ακολούθως 306 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων. Στη Βρετανία παραγγέλθηκαν 14 άρματα μάχης των 6-7 τόννων (τα οποία δεν μας παραδόθηκαν, διότι κρατήθηκαν για Βρετανικές ανάγκες), 1.762 αντιαρματικά τυφέκια των 14 χιλιοστομέτρων με 1 εκατομμύρια φυσίγγια, 300.000 προσωπίδες και 200 φορτηγά αυτοκίνητα των 2 τόννων. Από τις παραγγελίες αυτές παραδόθηκαν έως τις 28 Οκτωβρίου 1940 μόνο δύο δεκάδες περίπου αντιαρματικά τυφέκια και τα 200 φορτηγά αυτοκίνητα. Η Γαλλία παρέδωσε 400 πολυβόλα Χότσκις, 200 οπλοπολυβόλα Χότσκις, 100.000 προσωπίδες και 50 αυτοκίνητα.

Τις παραμονές του Β΄ ΠΠ, Γαλλία και Βρετανία ευρίσκοντο σε έκδηλη παρακμή. Η Γαλλία ιδίως είχε παύσει ουσιαστικά να είναι Μεγάλη Δύναμη. Μετά την ανακατάληψη της Ρηνανίας από τη Γερμανία την 7η Μαρτίου 1936, το γόητρο της Γαλλίας είχε υπονομευθεί ανεπανόρθωτα στις χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η Αγγλία, καθώς δεν ήταν σε θέση να βοηθήσει οικονομικώς όλες τις Βαλκανικές χώρες, είχε αποφασίσει να διαλέξει μία και μόνη - την ισχυρότερη - και να στρέψει προς αυτή το σύνολο σχεδόν των προσπαθειών της. Έτσι η Τουρκία επελέγη ως το βασικό προπύργιο της μεσογειακής πολιτικής της Βρετανίας. Με την Αγγλο-γαλλο-τουρκική συνθήκη συμμαχίας της 19ης Οκτωβρίου 1939, η Τουρκία έλαβε Αγγλο-γαλλικό Δάνειο 43.500.000 στερλινών, από το όποιο πάνω

από το μισό εδόθη από τη Βρετανία, κυρίως για την αγορά πολεμικού υλικού. Συγκρινόμενο με τις 2.000.000 στερλίνες, τις οποίες η Βρετανία δάνεισε τον Ιούνιο του 1939 στην Ελλάδα, το τουρκικό αυτό δάνειο ήταν τεράστιο.

Μετά την έναρξη του Β΄ ΠΠ την 1η Σεπτεμβρίου 1939, ανακόπηκε η παράδοση από τη Γερμανία πολεμικού υλικού στην Ελλάδα. Παραγγελία 72 αντιαεροπορικών πυροβόλων των 20mm ελαφρού κιλλίβαντος, για τη συγκρότηση 12 αντιαεροπορικών Πυροβολαρχιών των 6 πυροβόλων, έμεινε ευσχίμως ανεκτέλεστη. Ματαιώθηκε επίσης παραγγελία μας στην Ιταλία 36 πυροβόλων, ενώ αρχικά είχε συγκατατεθεί η ιταλική Κυβέρνηση.

Από τα προαναφερθέντα γίνεται σαφές, ότι παρά τις μεγάλες δυσκολίες, τις ιδιαίτερα αρνητικές συγκυρίες και τις σημαντικές οικονομικές της αδυναμίες, η Ελλάδα πέτυχε, αβοήθητη οικονομικά, να βρεθεί επαρκώς εξοπλισμένη και παντοειδώς προετοιμασμένη, πριν από την Ιταλική αρχικά επίθεση το 1940 και την επακόλουθη Γερμανική επίθεση το 1941, για να αμυνθεί κατά των εξαιρετικά ισχυρότερων δυνάμεων του Άξονα επί 7 συνολικά μήνες, μέχρι την κατάληψη και της Κρήτης. Καμία από τις λοιπές χώρες της Ευρώπης, που είχε προηγουμένως καταλάβει ο Άξονας στον Β΄ ΠΠ, δεν επέδειξε ανάλογες αμυντικές δυνατότητες, έχοντας όλες τους καταρρεύσει μέσα σε λίγες εβδομάδες ή ημέρες ή ακόμη και αμαχητί.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Υποναύαρχος (Μ) ΠΝ ε.α Σ. Γεωργιάδης, γεννήθηκε στην Καλαμάτα το 1932. Εισήχθη στη ΣΝΔ ως Μηχανικός το 1950. Επελέγη το 1955 και μετεκπαιδεύτηκε ως Ναυπηγός στο Royal Naval College Greenwich της Αγγλίας μέχρι το 1959. Επελέγη το 1964 για 6μηνη ενημέρωση στις ΗΠΑ επί τεχνικών θεμάτων όλων των Επιστασίων Γενικής επισκευής Υ/Β Αμερικανικού τύπου, όμοιου προς τα Υ/Β ΠΟΣΕΙΔΩΝ και ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ. Υπηρέτησε από το 1967 στο ΓΕΝ ως Τμηματάρχης ναυτικών κατασκευών και πήρε μέρος στην κατάρτιση της πρώτης από τον Β΄ ΠΠ συμβάσεως κατασκευής στο εξωτερικό πολεμικών πλοίων του Π.Ν., ήτοι 4 ΤΠΚ/Β τύπου Combattante II και ακολούθως της παραγγελίας και μετέπειτα Εποπτείας κατά την πρώτη διετία της ναυπηγήσεως των 4 πρώτων Υ/Β της επιτυχούς σειράς 209, με την οποία εφοδιάστηκε αρχικά το Π.Ν. και με-

τέπειτα περισσότερα από 20 Ξένα Ναυτικά. Διετέλεσε στο ΝΚ 1971-1973 Τμηματάρχης Σχεδίασεως και Προγραμματισμού. Υπηρέτησε στη Διεύθυνση Εξοπλισμών ΓΕΝ (ΔΕ/ΓΕΝ) 1974-1978 ως υπεύθυνος Πλοίων Επιφανείας και στο διάστημα αυτό διεκπεραίωσε επιτυχώς σε επίπεδο ΔΕ/ΓΕΝ τον πρώτο στην Ελλάδα εκτεταμένο εκσυγχρονισμό γνωστό ως «HENDER», των κυρίων οπλικών συστημάτων 4 Αμερικανικής κατασκευής Α/Τ τύπου FRAM. Διετέλεσε Διοικητής Κ/Ε «ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ» 1979-1980 και Τεχνικός Διευθυντής ΝΚ το 1981. Το 1982-1983 υπηρέτησε ως Διευθυντής Εξοπλισμών ΓΕΝ, υπεύθυνος για την αποπεράτωση και παραλαβή των 2 πρώτων Ολλανδικής κατασκευής Φ/Γ ΕΛΛΗ και ΛΗΜΝΟΣ. Το 1984-1985 διετέλεσε Γενικός Επιθεωρητής Ναυτικού. Είναι Μέλος της Εταιρείας Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας.





Οι Γυναίκες στο Π.Ν. και η προσφορά τους

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σοφία Μιχαηλίδου ΠΝ

Δυο λόγια για τριάντα (30) χρόνια παρουσίας

Ήταν ένα όνειρο. Ήταν μια προσδοκία. Ήταν μία κινηματογραφική ταινία !!! Και όμως στις 5 Φεβρουαρίου πριν 30 χρόνια, το 1979, το όνειρο έγινε πραγματικότητα. Οι πύλες ενός στρατώνα στο Γουδί, άνοιξαν να υποδεχτούν τις πρώτες γυναίκες στις Ένοπλες Δυνάμεις. Οι προσδοκίες έγιναν χειροπιαστές. Και η κινηματογραφική ταινία, προφητική σαν τον Ιούλιο Βερν, μας έδειξε ότι ο κόσμος έχει αλλάξει, η ζωή έχει αλλάξει, οι νοοτροπίες έχουν αλλάξει.

Οι γυναίκες στο Ναυτικό. Απίστευτο και όμως αληθινό. Οι κατακτήσεις του γυναικείου φύλου έφτασαν και σ' εμάς. Χωρίς τυμπανοκρουσίες, χωρίς επάρσεις, χωρίς εγωισμούς, όμως σαν κατάληξη των προσπαθειών τόσων χρόνων, τόσων αγώνων, πριν από εμάς. Και να, ένα αποτέλεσμα. Το Πολεμικό Ναυτικό,... εάλω!!! Το αριστοκρατικό ανδρικό κάστρο, αλώθηκε !! Όχι για να υποτιμήσουμε, όχι για να μειώσουμε, αλλά για να συμπληρώσουμε και επιπλέον να διεκδικήσουμε τη θέση που μας αξίζει. Η γυναίκα στο Ναυτικό, όπως και σε τόσες και τόσες άλλες ενασχολήσεις και δραστηριότητες στα κοινά, που μέχρι τότε είχε αποκλειστικότητα το ισχυρό φύλο. Δύσκολη κατάκτηση και δυσκολότερη η αποδοχή. Όμως τολμήσαμε. Οι πρώτες γυναίκες – στελέχη, οι πρώτες γυναίκες στο Ναυτικό. Νεαρές, με φιλοδοξίες, με όνειρα πέρα από τα τετριμμένα, με ελπίδες, με πείσμα, με ζωντάνια αλλά και με αγωνία για το πρωτόγνωρο, με θέληση για καταξίωση και προσφορά, με διάθεση για επιτυχία, με προσδοκίες για ένα καλύτερο μέλλον, ατομικό αλλά και υπηρεσιακό, μέσα από την προσφορά μας. Η γυναίκα στο χακί !!! Ειδηση που σε άλλες εποχές θα ακουγόταν πα-

ράξενα, τώρα είναι μια πραγματικότητα. Άλλωστε γιατί να το κρύψουμε. Σε όλη την ελληνική ιστορία, η γυναικεία παρουσία, εμφανής ή αφανής, ήταν πάντα αποτελεσματική. Τώρα ήρθε η ώρα η γυναίκα να γίνει και στέλεχος στις Ένοπλες Δυνάμεις.

Δεν είναι υπερβολή, ούτε επιδίωξη μείωσης των ανδρών συναδέλφων. Όμως τα καταφέραμε. Μέσα από πολλές δυσκολίες, μέσα από την αρχική καχυποψία, ίσως και μέσα από την άρνηση, τα καταφέραμε. Όχι εγωιστικά, αλλά βάζοντας τη γυναίκα – στελεχος του Π.Ν. στη θέση που της αξίζει. Και τι δεν κάναμε. Διαχειριστές, εφοδιαστές, τηλεγραφητές, ηλεκτρονικοί, διοικητικοί, σε υπηρεσίες γραφείου, σε μάχιμες Μονάδες, σε επιτελεία, σε συνθήκες δύσκολες, σε ωράριο εξαντλητικό.

Όμως την αρχική επιφυλακτικότητα, διαδέχτηκε η αποδοχή, η επιβράβευση, η επιτυχία, η καταξίωση.

Δεν είναι υπερβολή, δεν είναι κομπορημοσύνη. Όμως, ναι, παλέψαμε, προσπαθήσαμε, τα καταφέραμε. Κοριτσόπουλα με κοτσίδες, γεμάτες αισιοδοξία, τώρα, μετά από 30 χρόνια παρουσίας στο Ναυτικό μπορούμε να κοιτάμε όλους στα μάτια. Δεν προβάλλουμε την αξία μας. Την έχουν αποδεχθεί όλοι, σε όλα τα κλιμάκια της Ιεραρχίας και αυτοί μας έχουν στην περίοπτη θέση που αξίζουμε. Με εμπιστοσύνη στον εαυτό μας, με ακόμα περισσότερες φιλοδοξίες, με διάθεση για προσφορά. Και όλα αυτά, χωρίς να παραβλέψουμε ότι εκτός από την υπηρεσιακή ενασχόληση, υπάρχει και ένας ιδιαίτερος ρόλος για τη γυναίκα, αυτός της συζύγου, αυτός της παιδαγωγού των παιδιών, αυτός της κοινωνικής, σε όλο της το φάσμα, παρουσίας. Ναι, κι εκεί τα καταφέραμε. Όλες μας, μπορούμε περήφανα να επιδείξουμε μία προσπάθεια και μία επιτυχία στην οικογενειακή ζωή. Τα



Η φωτογραφία είναι από την εκπαίδευση της πρώτης σειράς στο Γουδί (05-02-1979)

παιδιά μας και οι σύντροφοί μας, είναι περήφανοι για εμάς. Και στην υπηρεσία αλλά και στο ρόλο της μητέρας – συζύγου. Δύο δραστηριότητες εξίσου σοβαρές, όμως αξιζέ τον κόπο για προσπάθεια. Το αποτέλεσμα μας δικαιώνει για την επιλογή μας να τολμήσουμε την κατάταξή μας στις Ένοπλες Δυνάμεις και ειδικότερα στο Πολεμικό Ναυτικό.

Σήμερα, μετά από 30 χρόνια παρουσίας, κάνουμε έναν απολογισμό. Αν αξιζέ τον κόπο. Μα και βέβαια. Προσπαθήσαμε και πετύχαμε. Όμως σε κάθε αγώνα στη ζωή, υπάρχουν και απώλειες. Θλιβερές ή επι-

βαλλόμενες από τη ζωή. Ξεκινήσαμε πολλές. Απομείναμε λίγες, γιατί η ζωή μας επέβαλε να οδηγηθούμε αλλού. Ήταν αναπόφευκτο. Η ζωή επιφυλάσσει και δυσάρεστα. Όμως η μαγιά έμεινε, υπάρχει, συνεχίζεται με άλλες εξ ίσου, ίσως και περισσότερο αξίες από εμάς τις «παλιές»!! Η ουσία παραμένει. Η γυναίκα στο Ναυτικό. Αγώνιστηκε, καταξιώθηκε, προσφέρει. Με εντιμότητα, με θάρρος, σε πείσμα των καιρών.

Έπρεπε να πετύχουμε και πετύχαμε. Για το καλό όλων. Για το Πολεμικό Ναυτικό, για την οικογένεια, για την Ελλάδα.

Σήμερα, μπορούμε να πούμε ένα μπρά-

βο, στις πρώτες γυναίκες στο Ναυτικό. Σε αυτές που τόλμησαν να είναι οι πρώτες ένστολες οδηγοί σε μία άλλη θεώρηση των κοινωνικών δεδομένων εκείνης της εποχής. Η αρχή έγινε πριν 30 χρόνια. Σήμερα συνε-

χίζεται, με καλύτερες συνθήκες. Έχουμε την αναγνώριση, την εμπιστοσύνη, την αποδοχή, σε όλα τα πόστα, σε όλες τις υπηρεσίες. Για ένα καλύτερο Π.Ν. Όλοι μαζί.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σοφία Μιχαηλίδου ΠΝ γεννήθηκε στο Μπαμπαλιό Αιτωλοακαρνανίας. Κατέχει πτυχίο Ραδιοτηλεγραφητού του Εμπορικού Ναυτικού. Κατετάγη στο

ΠΝ ως πρότακτος με την πρώτη σειρά Γυναικών την 05-02-79. Υπηρέτησε με την ειδικότητα του Τηλεγραφητού σε διάφορες Μάχιμες Υπηρεσίες του ΠΝ και σε Επιτελικές Μονάδες. Σήμερα υπηρετεί στην ΥΙΝ και ανήκει στην ομάδα Σύνταξης του περιοδικού Ν.Ε.



**Η Νομιμότητα
των επεμβάσεων διαχείρισης
κρίσεων του NATO**

Υποπλοίαρχος Χ. Κοσμόπουλος Π.Ν.

Εισαγωγή

Ήδη από τη δεκαετία του 90 είχε γίνει σαφές από πλευράς NATO, ότι από τη συλλογική άμυνα, ο οργανισμός περνά στην εποχή όπου θα διαχειρίζεται ανακυπτούσες κρίσεις εξασφαλίζοντας και προάγοντας ασφάλεια και σταθερότητα¹.

Παρά τις διαφορετικές απόψεις των κρατών μελών - ως προς την επίτευξη της «ασφάλειας και σταθερότητας» -, η εδαφική επέκταση του πεδίου δράσεως του NATO και η μεταβολή του αντικειμένου των αποστολών του, αν συνδυαστούν μάλιστα με τη μείωση της οροφής του αριθμού του προσωπικού στις Ε.Δ. των περισσότερων χωρών αλλά και του περιορισμού των αμυντικών δαπανών σε αρκετές από αυτές, καθιστούν τη διατήρηση εθνικών Ε.Δ. με δυνατότητα ανάληψης αποστολών με τα παραπάνω χαρακτηριστικά πρακτικά δύσκολο έως και αδύνατο². Η συνεργασία λοιπόν στα πλαίσια του NATO και η σχεδόν αποκλειστικότητά του στη ανάληψη τέτοιου είδους επιχειρήσεων είναι μονόδρομος.

Οι νέες απαιτήσεις όμως που προέκυψαν από το συσχετισμό δυνάμεων ή πιο ορθά την ανατροπή του μέχρι πρότινος συσχετισμού δυνάμεων στο διεθνές περιβάλλον, αλλά και η προσπάθεια του οργανισμού να ανταποκριθεί στις νέες αυτές συνθήκες – αυτό που χαρακτηρίζεται νέος ρόλος του NATO- διεύρυνε το ήδη υπάρχον πεδίο προβληματισμού σχετικά με το ρόλο και τη λειτουργία του.

Στη συνέχεια θα διερευνήσουμε τη νομιμότητα του νέου ρόλου που διεκδικεί το

NATO, κυρίως από τη σκοπιά του Διεθνούς Δικαίου.

Το επιτρεπτό των επεμβάσεων διαχείρισης κρίσεων υπό την αιγίδα του NATO

Κατά κανόνα οι πολυεθνικές επεμβάσεις για διαχείριση κρίσεων, πραγματοποιούνται υπό την αιγίδα διεθνών οργανισμών. Για να αποφανθούμε στο κατά πόσο αυτές οι επιχειρήσεις είναι νόμιμες θα πρέπει να επικεντρωθούμε βασικά σε τρία επίπεδα: το Διεθνές Δίκαιο, το Δίκαιο των Διεθνών Συμβάσεων αλλά και το συνταγματικό δίκαιο του κάθε κράτους, τα οποία δεν λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους. Ενδεικτικά μπορεί να αναφερθεί ότι μια διεθνοδικαϊκά παράνομη επέμβαση οδηγεί ταυτόχρονα και στον αντισυνταγματικό χαρακτηρισμό της, ενώ μια οποιαδήποτε τροποποίηση καταστατικού διεθνούς οργανισμού θα πρέπει συνταγματικά να εγκριθεί από το κοινοβούλιο.³

1. Διεθνοδικαϊκή προσέγγιση

Η διερεύνηση των επεμβάσεων διαχείρισης κρίσεων και κατά πόσο αυτές είναι επιτρεπτές κατά το διεθνές δίκαιο, προϋποθέτει τη γνώση και εξέταση των κανόνων που διέπουν αυτού του είδους τις επεμβάσεις. Ποιοι είναι όμως οι κανόνες αυτοί;

Ο χάρτης των Η.Ε. διατυπώνει στο Άρθ.2 παρ.4 μια γενική απαγόρευση της βίας. Το Διεθνές Δικαστήριο διατύπωσε στην απόφαση Νικαράγουα την άποψη ότι η γενική απαγόρευση της βίας αποτελεί και

1 K.D.Naumann, Rolle und Aufgaben der NATO nach dem Gipfel 1999 und erste Erfahrungen aus dem Kosovo-Konflikt, in: Ipsen/Raap/Stein/Steinkamm (Hrsg.), Wehrrecht und Friedenssicherung,FS für Klaus Dau zum 65.Geburtstag (1999), S.175ff

2 D.Fleck, Vertragsgrundlagen für multinationale Verbände, NZWehrr 1998, S.133

3 Σύμφωνα όχι μόνο με το ελληνικό Σύνταγμα αλλά και πολλών κρατών μελών του NATO

εθιμικό δίκαιο και ως εκ τούτου ισχύει erga omnes ανεξάρτητα από την ισχύ του χάρτη των Η.Ε.⁴ Οι εξαιρέσεις σε αυτή τη γενική απαγόρευση κατονομάζονται ρητά στο χάρτη των Η.Ε. και είναι: α. το «φυσικό δικαίωμα στην αυτοάμυνα» συμφώνως Αρθ.51, β. μέτρα του Συμβουλίου Ασφαλείας συμφώνως Κεφ.VII όπως επίσης και γ. τα εξουσιοδοτημένα από το Συμβούλιο Ασφαλείας στρατιωτικά μέτρα εξαναγκασμού (Zwangsmassnahmen) από περιφερειακούς σχηματισμούς (regionale Einrichtungen) σύμφωνα με το Κεφ.VIII⁵.

Το Αρθ.2 παρ.7 του χάρτη των Η.Ε. που προβλέπει την αρχή της μη παρέμβασης, προστατεύει την κυριαρχία, την εδαφική ακεραιότητα όπως επίσης και την πολιτική ανεξαρτησία των κρατών, η χρήση βίας θα μπορούσε λοιπόν να συγκρούεται με τον κανόνα αυτό.⁶

Παρατηρώντας τους βασικούς «κανόνες» που αναφέρθηκαν, τίθεται το ερώτημα, εάν θα γίνει χρήση βίας και κατά πόσο αυτή θα περιορίσει ή παραβιάσει την κυριαρχία, την εδαφική ακεραιότητα ή την πολιτική ανεξαρτησία ενός κράτους. Εάν η απάντηση και στα δυο ερωτήματα είναι θετική, θα πρέπει να ξεκαθαρισθεί εάν αυτό γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη του κράτους που θίγεται ή εάν υφίσταται εξουσιοδότη-

ση του Συμβουλίου Ασφαλείας υπό τις προϋποθέσεις του χάρτη των Η.Ε.

α. Επεμβάσεις διαχείρισης κρίσεων με εντολή των Η.Ε. αλλά χωρίς συγκατάθεση του θιγόμενου κράτους

Σύμφωνα με το Κεφ. VIII του χάρτη των Η.Ε. υφίσταται η δυνατότητα ανάληψης στρατιωτικών μέτρων και από περιφερειακούς σχηματισμούς / οργανισμούς. Αναμφίβολα το NATO αποτελεί ένα τέτοιο οργανισμό⁷.

Συνεπώς, οι επεμβάσεις διαχείρισης κρίσεων υπό την αιγίδα του NATO, προϋποθέτουν ανεξάρτητα από τη βούληση του θιγόμενου κράτους μια σχετική εξουσιοδότηση των Η.Ε.,⁸ ως νομιμοποίηση. Εάν τώρα αυτή η εξουσιοδότηση θα πρέπει να έχει αποκλειστικά και μόνο τη μορφή απόφασης του Συμβουλίου Ασφαλείας (Resolution), αμφισβητείται. Κατά την κρατούσα άποψη και η Γενική Συνέλευση των Η.Ε. μπορεί να εξουσιοδοτήσει⁹, ενώ υπάρχουν και πιο ακραίες θέσεις όπως το ότι ακόμη και μια απλή διαπίστωση από το Συμβούλιο Ασφαλείας ότι απειλείται η ειρήνη μπορεί να λειτουργήσει ως νομιμοποιητική εξουσιοδότηση¹⁰.

β. Διαχείριση Κρίσεων χωρίς εντολή των Η.Ε.

Το κρίσιμο ερώτημα, εάν το Διεθνές Δί-

4 Nicaragua-Case, ICJ Reports 1986, S.14ff

5 J.Delbrück, Effektivität des UN-Gewaltverbots, Bedarf es ein Modifikation der Reichweite des Art.2(4) UN-Charta?, in :D.Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg, Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.15

6 G.Geiger, Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Multinationalität unter besonderer Berücksichtigung der Befehls- und Kommandogewalt, S.55

7 K.Ipsen, Völkerrecht, Ein Studienbuch, 4 Auflage(2002), Rn.32

8 V.Epping, Nachbetrachtung: Der Kosovo- (Kampf-) Einsatz der Bundeswehr, in: Epping / Fischer / Heintschel v. Heinegg (Hrsg.), Festschrift für Ipsen, S.644; T.Stein, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 1, S.8

9 T.Stein, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 1, S.8

10 W.Heintschel v.Heinegg, Rechtsprobleme einer deutsch-französischen Zusammenarbeit bei Friedenssicherungsaktionen der Vereinten Nationen, in: Tomuschat (Hrsg.), S.91

και επιτρέπει τις επεμβάσεις Διαχείρισης Κρίσεων υπό την αιγίδα του NATO, χωρίς την ύπαρξη συγκατάθεσης του θιγόμενου κράτους αλλά και χωρίς την εξουσιοδότηση των Η.Ε., είναι πολυσυζητημένο και έχουν διατυπωθεί πολλές αντικρουόμενες απόψεις¹¹.

Είναι σαφές και γενικά αποδεκτό ότι η ανάληψη μέτρων από περιφερειακούς Οργανισμούς νομιμοποιείται κατά το Αρθ.53 Παρ.1 Πρωτ.2 του χάρτη των Η.Ε. από τη σχετική εξουσιοδότηση των Η.Ε..

Παράλληλα όμως κάθε ένα από τα μόνιμα μέλη του Συμβουλίου Ασφαλείας διατηρεί το δικαίωμα του Veto¹². Συνέπεια αυτού όπως είναι φυσικό, είναι η αδυναμία εξουσιοδότησης για επεμβάσεις ακόμα και με τη διαφωνία ενός μόνο μόνιμου μέλους του Συμβουλίου Ασφαλείας¹³.

Από το σημείο αυτό και μετά προκύπτουν οι περισσότερες διαφωνίες. Εάν στη στάθμιση αρχών, η παγκόσμια ειρήνη και τα ανθρώπινα δικαιώματα κατατάσσονται στο ίδιο επίπεδο με την αρχή της μη βίας¹⁴ και το Συμβούλιο Ασφαλείας είναι ένα όργανο το οποίο δεν έχει την αποκλειστική (ausschließliche) αλλά την κύρια ευθύνη (Hauptverantwortung) για την διατήρηση της παγκόσμιας ειρήνης και ασφάλειας¹⁵, τότε πιθανόν θα μπορούσε μια στρατιωτική επιχείρηση από μέλη των Η.Ε. –που πι-

θανόν έχουν οργανωθεί σε έναν περιφερειακό οργανισμό βλ.NATO– και τα οποία ασφαλώς δεν έχουν απαλλαγεί από την ευθύνη της διαφύλαξης της παγκόσμιας ειρήνης και ασφάλειας, να δραστηριοποιηθούν και η επιχείρησή τους αυτή ακόμη και χωρίς έγκριση του ΟΗΕ να είναι επιτρεπτή.

Θα μπορούσε επίσης η ανθρωπιστική επέμβαση¹⁶ (humanitäre Intervention), να αποτελέσει μια εξαίρεση στο μονοπώλιο της χρήσης βίας του Συμβουλίου Ασφαλείας και συνεπώς μια επαρκής δικαιολογία για επεμβάσεις μη εγκεκριμένες από τα Η.Ε.

Σύμφωνα με κάποιες απόψεις, οι επεμβάσεις διαχείρισης κρίσεων από κάποιο περιφερειακό οργανισμό, χωρίς τη συγκατάθεση του ΟΗΕ, είναι δυνατόν να συμβαδίζουν με το Διεθνές Δίκαιο υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: Εάν μια σχετική απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας παρά την αναγκαιότητα αυτής δεν μπορεί να ληφθεί λόγω VETO ενώ η απειλή για την ειρήνη στο πνεύμα του Αρθ.39 του χάρτη των Η.Ε. δεν αμφισβητείται αλλά και η επιχείρηση δεν καταδικάζεται από το Συμβούλιο Ασφαλείας¹⁷.

Από τη στιγμή που το Συμβούλιο Ασφαλείας, μετά το τέλος του ψυχρού πολέμου, ενέταξε τις ανθρωπιστικές καταστάσεις ανάγκης στις «απειλές της παγκόσμιας ειρήνης» στο πνεύμα του Αρθ.39 Χάρτη

11 Κυρίως στα πλαίσια του νομικού χαρακτηρισμού των αεροπορικών βομβαρδισμών του NATO στο Κόσοβο.

12 Αρθ.27 UN-Charta

13 V.Epping, Nachbetrachtung: Der Kosovo- (Kampf-) Einsatz der Bundeswehr, in: Epping / Fischer / Heintschel v. Heinegg (Hrsg.), Festschrift für Ipsen, S.644

14 K.Ipsen, Relativierung des absoluten Gewaltverbots? – Zur Problematik der Erstanwendung zwischenstaatlicher Waffengewalt, in: Ipsen / Raap / Stein / Steinkamm (Hrsg.), Festschrift für Dau, S.115;

15 J.Pinkowski, Der Krieg im Irak – ein neuer Weg oder eine Sackgasse? Ein paar Bemerkungen zu den neuesten Entwicklungen im Völkerrecht, in : Festschrift für D.Fleck, S.459

16 Όπως στο Κόσοβο

17 W.Kühne, Humanitäre NATO-Einsätze ohne Mandat?, in: Lutz (Hrsg.), S.87ff

Η.Ε.¹⁸ – έτσι δικαιολογήθηκαν οι εντολές για επέμβαση στη Σομαλία και τη Ρουάντα-θα μπορούσε ενδεχομένως η ανθρωπιστική επέμβαση να αποτελεί μια ξεκάθαρη εξαίρεση στην απαγόρευση της χρήσης βίας.

Κατά τη κρατούσα άποψη όμως, αυτό δεν γίνεται αποδεκτό.¹⁹

Υπάρχουν πολλά παραδείγματα του παρελθόντος όπου υπήρξε κατάχρηση της ανθρωπιστικής επέμβασης²⁰ και η άνευ όρων αποδοχή της θα έφερνε πολλούς σημαντικούς κινδύνους στο προσκήνιο. Τα ανθρωπιστικά κίνητρα προβάλλονται συχνά ως νομιμοποίηση για επεμβάσεις που πραγματοποιούνται από οικονομικούς, πολιτικούς ή και άλλους λόγους²¹ ή για να λέγονται τα πράγματα ξεκάθαρα: «Τα κράτη παρεμβαίνουν σε ξένες υποθέσεις μόνο όταν αγγίζουν τα συμφέροντά τους. Όλα τα άλλα καλώς εννοούμενα είναι απλά ξένα προς την πραγματικότητα αυτού του κόσμου».²²

Οι ακαδημαϊκοί των Η.Π.Α πρεσβεύουν

κατά ένα μεγάλο μέρος τους ότι το δικαίωμα της ανθρωπιστικής επέμβασης έχει εθιμική βάση και ως εκ τούτου ισχύει παράλληλα με το χάρτη των Η.Ε.²³ Ένας τέτοιος εθιμικός κανόνας όμως λόγω έλλειψης διεθνούς πρακτικής αλλά και πεποίθησης δικαίου δεν έχει ακόμα διαμορφωθεί.²⁴ Υπό αυτές τις συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη ότι στο Διεθνές Δίκαιο πρακτικές που ακολουθούνται και σταθεροποιούνται επί μακρό χρονικό διάστημα, και αν ακόμα κατά την αρχική τους εφαρμογή συγκρούονταν με κανόνες δικαίου, τελικά γίνονται διεθνοδικαικά αποδεκτές²⁵, δεν θα πρέπει να ανοίξουμε τους ασκούς του Αϊόλου²⁶ αποδεχόμενοι μια τέτοια εξαίρεση στην αρχή της μη χρήσης βίας.

Συμπερασματικά λοιπόν θα πρέπει να παραμείνουμε πιστοί στην άποψη ότι «Ο χάρτης των Η.Ε. ως όργανο μιας ειρηνικής τάξης πραγμάτων, ρυθμίζει αποκλειστικά όλες τις περιπτώσεις όπου επιτρέπεται η χρήση βίας».²⁷

18 J.Delbrück, Effektivität des UN-Gewaltverbotes, Bedarf es einer Modifikation der Reichweite des Art.2(4) UN-Charta?, in: Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg – Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.18.

19 D.Deiseroth, Humanitäre Intervention und Völkerrecht, NJW 1999, S.3086; W.Kühne, Humanitäre NATO-Einsätze ohne Mandat?, Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg – Rechtliche und rechtsethische Aspekte

20 A.Pradetto, Die NATO, humanitäre Intervention und Völkerrecht, Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg – Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.144, mwN; C.Tomuschat, Völkerrechtliche Aspekte des Kosovo-Konflikts, in: Lutz (Hrsg.), S.32

21 A.Pradetto, Die NATO, humanitäre Intervention und Völkerrecht, Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg – Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.144

22 T.Stein, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehr 2000 Heft 1, S.11

23 J.Delbrück, Effektivität des UN-Gewaltverbotes, Bedarf es einer Modifikation der Reichweite des Art.2(4) UN-Charta?, in: Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg – Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.16; V.Epping, Nachbetrachtung: Der Kosovo- (Kampf-) Einsatz der Bundeswehr, in: Epping/Fischer/Heintschel v. Heinegg (Hrsg.), Festschrift für Ipsen, S.637, mwN

24 V.Epping, Nachbetrachtung: Der Kosovo- (Kampf-) Einsatz der Bundeswehr, in: Epping / Fischer / Heintschel v. Heinegg (Hrsg.), Festschrift für Ipsen, S.637, mwN; C.Tomuschat, Völkerrechtliche Aspekte des Kosovo-Konflikts, in: Lutz (Hrsg.), S.32; A.Pradetto, Die NATO, humanitäre Intervention und Völkerrecht, Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg – Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.148

25 Weber/v. Henning, Grundkurs Völkerrecht, Alfred Metzner Verlag, Frankfurt (1977), S.31

26 K.Hailbronner, Die Grenzen des Völkerrechtlichen Gewaltverbots, BDGV 26 (1986), S.100.

27 C.Tomuschat, Völkerrechtliche Aspekte des Kosovo-Konflikts, in: Lutz (Hrsg.), Der Kosovo-Krieg, Rechtliche und rechtsethische Aspekte, S.31

2. Διεθνές Δίκαιο Συμβάσεων

Η διερεύνηση του επιτρεπτού των επεμβάσεων διαχείρισης κρίσεων υπό την αιγίδα του ΝΑΤΟ, θα πρέπει να γίνει και υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου των Συμβάσεων αφού καθοριστικής σημασίας είναι και το κατά πόσο αυτές επιτρέπονται από το ίδιο το καταστατικό του οργανισμού.²⁸

Η ιδρυτική συμφωνία ενός οργανισμού, το καταστατικό του, είναι ουσιαστικά το «σύνταγμα» του και καθορίζει κατά κανόνα τους σκοπούς και τις δραστηριότητες, τη δομή και τις εσωτερικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων.²⁹

Το καταστατικό του ΝΑΤΟ, όπως σχεδόν όλα τα καταστατικά διεθνών οργανισμών, χαρακτηρίζεται ιδιαίτερος από ασάφεια. Δεν πρόκειται ασφαλώς για σύμπτωση. Έτσι επιτυγχάνεται η ευελιξία στην εφαρμογή του. Με αυτό τον τρόπο είναι δυνατή η προσαρμογή του οργανισμού στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται χωρίς

την απαίτηση μιας τυπικής τροποποίησης του καταστατικού.³⁰ Οι δραστηριότητες του ΝΑΤΟ πέρα της αυτοάμυνας, δεν περιλαμβάνονται ρητά στο καταστατικό του³¹, αυτό όμως δεν αρκεί για να τις θεωρήσουμε καταπάτησή του. Στην ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων είναι σημαντική μια απαλλαγμένη από ιστορικά στοιχεία προσέγγιση³², λαμβάνοντας υπόψη την κλασική για τους διεθνείς οργανισμούς θεωρία implied-Power³³. Η θεωρία αυτή επιτρέπει στους οργανισμούς, σε εσωτερικό αλλά και εξωτερικό επίπεδο, να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες, οι οποίες δεν κατονομάζονται ρητά στο καταστατικό, αλλά είναι απαραίτητες για την αποτελεσματική επίδωξη του καθορισμένου σκοπού.³⁴

Το δικαίωμα στην συμπλήρωση κενών του καταστατικού, δικαιολογείται με την υποθετική βούληση των συμβατικών μερών και επιτρέπεται μόνο στην περίπτωση που δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ο

28 G.Geiger, Die Völker- und verfassungsrechtlich wirksame Erweiterung des Aufgabenspektrums von NATO und WEU um Krisenmanagementaufgaben, NZWehrr 2001 Heft 4, S.134

29 R.Van der Hout, Die völkerrechtliche Stellung der Internationalen Organisationen unter besonderer Berücksichtigung der Europäischen Union, S.36

30 A.Steinkamm, Zur humanitären Intervention, in: Ipsen / Raap / Stein / Steinkamm (Hrsg.), Festschrift für Dau, S.286

31 R.Wolfrum, Der Beitrag regionaler Abmachungen zur Friedenssicherung: Möglichkeiten und Grenzen, ZaöRV 53 (1993), S.593; G.Nolte, Die neuen Aufgaben von NATO und WEU: Völker- und verfassungsrechtliche Fragen, ZaöRV 54 (1994), S.105; S.Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 3, S.99; A.Steinkamm, Zur humanitären Intervention, in: Ipsen / Raap / Stein / Steinkamm (Hrsg.), Festschrift für Dau, S.286

32 G.Ress, Auslegung der Charta und Kommentierung des Art. 53 UNC, in: Simma Brunno (Hrsg.), Die Charta der Vereinten Nationen, 1992, Rn.27; S.Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 3, S.99; G.Geiger, Die Völker- und verfassungsrechtlich wirksame Erweiterung des Aufgabenspektrums von NATO und WEU um Krisenmanagementaufgaben, NZWehrr 2001 Heft 4, S.136

33 S.Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 3, S.99

34 H.F.Köck, Die implied powers der Europäischen Gemeinschaften als Anwendungsfall der implied powers internationaler Organisationen überhaupt, in: Böckstiegel / Folz / Mössner / Zemanek (Hrsg.), Festschrift Seidl-Hohenveldern, (1988), S.279ff

σκοπός χωρίς τη συμπλήρωση αυτή.³⁵ Ζήτημα στο αν το καταστατικό του NATO υπάρχουν οι προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν τέθηκε και στο δεύτερο τμήμα του Συνταγματικού Δικαστηρίου (BVerfGE) της Γερμανίας το οποίο αποφάνθηκε στην απόφασή του στις 22 Νοεμβρίου 2001³⁶ ότι οι στρατιωτικές επεμβάσεις διαχείρισης κρίσεων δεν αποτελούν δραστηριότητα εκτός καταστατικού, και περιλαμβάνονται ουσιαστικά στο προοίμιο όπως και όλο το νέο στρατηγικό δόγμα που διατυπώθηκε το 1999. Ανάλογες θέσεις έχουν διατυπωθεί και στον ακαδημαϊκό χώρο των νομικών και πολιτικών επιστημών.

Ο μη περιορισμός του πεδίου δράσης του NATO από το καταστατικό του στην συλλογική άμυνα³⁷ και συνεπώς το επιτρεπτό –με βάση τη θεωρία implied-power των επιχειρήσεων διαχείρισης κρίσεων μπορεί λοιπόν να υποστηριχθεί με πολύ ισχυρά επιχειρήματα.

Εάν τώρα το καταστατικό επιτρέπει κάτι τέτοιο και χωρίς εντολή του ΟΗΕ είναι ένα άλλο ερώτημα. Εάν δεχτούμε την άποψη ότι επιχειρήσεις διαχείρισης κρίσεων χωρίς την εντολή των Η.Ε. δεν είναι πάντα παράνομες και ότι ο νέος ρόλος του NATO όπως περιγράφεται στο στρατηγικό δόγμα

του 1999, τις επιτρέπει χωρίς να αποκλείει σαφώς τη δραστηριοποίηση και χωρίς εντολή του Συμβουλίου Ασφαλείας³⁸, κάθε επιχείρηση η οποία δεν είναι παράνομη κατά το διεθνές δίκαιο, έστω και χωρίς έγκριση του ΟΗΕ, δεν παραβιάζει το καταστατικό. Η άποψη αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι το καταστατικό δεν εξαρτά καμία ενέργεια από το χάρτη των Η.Ε. αλλά απλά απαιτεί μια συμφωνία με τους ουσιαστικούς στόχους που αυτός θέτει.³⁹

Στην περίπτωση όμως που τελικά δεν αποδεχτούμε την εφαρμογή της θεωρίας implied-power (implied-power-Lehre) στο καταστατικό του NATO, τίθεται το ερώτημα –γιατί βέβαια καταρρίπτεται μέρος του ανωτέρω συλλογισμού– εάν έχει τροποποιηθεί έγκυρα ούτως ώστε η διαχείριση κρίσεων να αποτελεί περιεχόμενό του και άρα αυτές οι επιχειρήσεις να είναι συμβατές με αυτό⁴⁰.

Το γερμανικό Συνταγματικό Δικαστήριο με την απόφασή του στις 22 Νοεμβρίου 2001 απέρριψε την άποψη της τροποποίησης σε δυο κυρίως επίπεδα.⁴¹

Στο πρώτο επίπεδο διαπιστώθηκε από το δικαστήριο ότι «από την εξέταση του συνόλου των δεδομένων της αποδοχής»⁴² του στρατηγικού δόγματος του 1999, δεν

35 Seidl-Hohenveldern / Stein, Völkerrecht, Rn.354

36 BVerfG 6/99

37 A. Steinkamm, Zur humanitären Intervention, in: Ipsen / Raap / Stein / Steinkamm (Hrsg.), Festschrift für Dau, S.286; S.Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehr 2000 Heft 3, S.99

38 V. Epping, Nachbetrachtung: Der Kosovo- (Kampf-) Einsatz der Bundeswehr, in: Epping / Fischer / Heintschel v. Heinegg (Hrsg.), Festschrift für Ipsen, S.626

39 G. Geiger, Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Multinationalität unter besonderer Berücksichtigung der Befehls- und Kommandogewalt, S.65,mwN

40 G. Geiger, Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Multinationalität unter besonderer Berücksichtigung der Befehls- und Kommandogewalt, S.62

41 BVerfGE 6/99, Rn. 132

42 BVerfGE 6/99, Rn. 137

θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στην ύπαρξη βούλησης νομικής δέσμευσης (Rechtsbindungswillen) των μερών⁴³, αφού επρόκειτο για έγγραφο που διατύπωνε την έλλειψη διαφωνιών (Konsenspapier)⁴⁴, και το οποίο αποτελείται από «έκθεση και ανάλυση της επίκαιρης πολιτικής κατάστασης στον ευρωπαϊκό χώρο».⁴⁵

Σε δεύτερο επίπεδο επιχειρηματολόγησε το δικαστήριο, ότι ούτε καν ως αντικειμενική μεταβολή του καταστατικού δε θα μπορούσε να εκληφθεί.⁴⁶

Μια αναλυτική παράθεση των αντίθετων επιχειρημάτων θα ήταν στα πλαίσια του παρόντος άρθρου υπερβολική. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί, πως εάν γίνει αποδεκτή η άποψη της «σιωπηλής» (Konkludente) τροποποίησης⁴⁷, θα έπρεπε να υπάρξει κοινοβουλευτική έγκριση⁴⁸. Στην περίπτωση που εξετάζεται όμως κανένα νομοθετικό όργανο οιοδήποτε κράτους μέλους δεν συμμετείχε.⁴⁹

3. Συνταγματικότητα συμμετοχής σε επιχειρήσεις διαχείρισης κρίσεων του NATO

Σύμφωνα με το Άρθ. 28 παρ.1 του Συντάγματος, η διατύπωση του οποίου είναι παρμένη από το αντίστοιχο Άρθ 25 του θε-

μελιώδους Νόμου της Γερμανίας (Grundgesetz),⁵⁰ οι αποδεκτοί κανόνες του Διεθνούς Δικαίου και οι διεθνείς συμβάσεις από της επικυρώσεως αυτών δια νόμου, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ελληνικού δικαίου υπερισχύοντας κάθε αντίθετου διατάξεως νόμου.

Στο πνεύμα λοιπόν του άρθρου αυτού, η ελληνική κυβέρνηση επιτρέπεται να αποστείλει ελληνικές Ε.Δ. σε επεμβάσεις, μόνο στην έκταση που αυτές ανταποκρίνονται στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου,⁵¹ είναι λοιπόν υποχρεωμένη να σέβεται τους εθιμικούς κανόνες αλλά και τις βασικές αρχές του Διεθνούς Δικαίου ερμηνεύοντας και εφαρμόζοντας παράλληλα το εσωτερικό δίκαιο σε αρμονία με αυτούς.⁵²

Η συνταγματικότητα λοιπόν της συμμετοχής μιας ελληνικής δύναμης σε μια επιχείρηση διαχείρισης κρίσεως υπό την αιγίδα του NATO, προϋποθέτει το να ληφθούν υπόψη τόσο οι ανωτέρω κανόνες όσο και ο χάρτης των Η.Ε.

Ιδιαίτερη προσοχή οπωσδήποτε χρειάζονται οι δυνατές εξαιρέσεις αυτών των κανόνων, αφού τόσο η ύπαρξή τους αποτελεί σημείο διαφωνιών, αλλά και αυτή η

43 BVerfGE 6/99, Rn. 137

44 BVerfGE 6/99, Rn. 137

45 BVerfGE 6/99, Rn. 138

46 BVerfGE 6/99, Rn. 145

47 «Η οποία μάλιστα έχει αρκετά ισχυρά επιχειρήματα», G.Geiger, Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Multinationalität unter besonderer Berücksichtigung der Befehls- und Kommandogewalt, S.65, mwN

48 R. Van der Hout, Die völkerrechtliche Stellung der Internationalen Organisationen unter besonderer Berücksichtigung der Europäischen Union, S.53

49 T. Bauer-Savage, Die völkerrechtliche Verwandlung der NATO aus Sicht der U.S. Constitution und des deutschen Grundgesetzes, S. 85

50 Δ. Τσάτσος, Συνταγματικό Δίκαιο, Σ.159

51 S. Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 3, S.94

52 R. Streinz, Kommentierung zu Art. 24, 25, 26 GG, in: Sachs (Hrsg.), Grundgesetz-Kommentar (1999), Rn.8

τεκμηρίωσή τους έχει σημαντικά μεθοδικά προβλήματα.⁵³ Η χρήση λοιπόν αυτών των κανόνων απαιτεί περισσότερο μια πολιτική απόφαση παρά νομική στάθμιση.⁵⁴

Συνοψίζοντας, η συμμετοχή ελληνικών δυνάμεων σε επεμβάσεις διαχείρισης κρίσεων υπό την αιγίδα του NATO με εντολή του ΟΗΕ είναι συνταγματικά σύμφωνη. Στην περίπτωση όμως που δεν υπάρχει τέτοια εντολή, θα πρέπει να διερευνηθεί εάν η επιχείρηση είναι σε συμφωνία με το διεθνές δίκαιο και ότι δεν διαταράσσει την διεθνή ειρήνη – οπότε και θα ερχόταν σε σύγκρουση με το Αρθ. 2 παρ. 2 του Συντάγματος.

Συμπεράσματα

Όπως έγινε σαφές οι επιχειρήσεις του NATO έχουν μια πολύ καλή νομιμοποιητική βάση, ασφαλώς όταν υπάρχει εντολή του ΟΗΕ αλλά και υπό προϋποθέσεις όταν δεν υπάρχει τέτοια εντολή.

Αν ληφθεί υπόψη και ότι η συνδρομή έστω και επικουρικών δυνάμεων -και όχι κρούσεως-, αποτελεί μια χρήσιμη συνεισφορά ακόμα και για τις ΗΠΑ, αρχίζει να χτίζεται σιγά-σιγά μια βάση περί του ρόλου που μπορεί ή κάποιοι θέλουν να διαδραματίζει το NATO.

Το σίγουρο είναι ότι το NATO θα συνεχίσει να υπάρχει. Θα συνεχίσει να υπάρχει διότι συμφέρει να υπάρχει, τόσο τις ΗΠΑ όσο και την Ε.Ε.

Οι ΗΠΑ εξυπηρετούν -και θα συνεχίσουν να το κάνουν- τα εθνικά τους συμφέροντα. Αυτά τα συμφέροντα, τους καλούν να αναλαμβάνουν δράση δυνητικά σε όλο τον πλανήτη, προλαμβάνοντας ή καταστέλλοντας «κρίσεις» που δημιουργούνται ή δημι-

ουργούν οι ίδιες οι ΗΠΑ. Το NATO παρέχει ένα πολύ καλό άλλοθι αλλά και ένα δεσμό «συνενόχου» με τα υπόλοιπα «δυτικά» κράτη, μια δέσμευση στο άρμα των ΗΠΑ που καταστέλλει ή τουλάχιστον βοηθά στον καλύτερο έλεγχο των «αντιρρησιών». Πόσο μάλλον όταν αυτό το άλλοθι προσφέρει και οικονομικές απαλλαγές, έστω και αν δεν είναι ιδιαίτερος σημαντικές.

Από την άλλη η διευρυμένη Ε.Ε δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη δυναμική στον δεύτερο πυλώνα της, την Ευρωπαϊκή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας. Οι κοινές πολιτικές τοποθετήσεις δεν μεταφράζονται και σε ουσιαστική αύξηση των αμυντικών δαπανών, έτσι τα ευρωπαϊκά κράτη χρειάζονται το NATO α. για να έχουν μεγαλύτερη διεθνή παρουσία β. να ελέγχουν και να κατευθύνουν ή έστω απλά να γνωρίζουν τις εξελίξεις όπου συμβαίνουν, και συνήθως συμβαίνουν όπου υπάρχει «φωτιά» γ. για να έχουν ένα ισχυρό σύμμαχο εάν απαιτηθεί να αμυνθούν και την πιθανότητα αυτή δεν μπορεί να την αποκλείσει κανείς.

Σε ένα τέτοιο συσχετισμό δυνάμεων και προσεγγίζοντας στρουκτουραλιστικά τον οργανισμό, προκύπτει γιατί υπάρχει ασάφεια στο νομικό καθεστώς της οργάνωσης και λειτουργίας των δυνάμεων του NATO - τα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν από τη δραστηριότητα του NATO δεν περιορίζονται ασφαλώς μόνο σε αυτά που στο παρόν άρθρο εξετάστηκαν -, αλλά και γιατί δεν υπάρχει οποιαδήποτε διάθεση για προσαρμογή του σε ξεκάθαρες βάσεις. Κάτι τέτοιο θα απαιτούσε μεταβίβαση και όχι απλά περιορισμό κυριαρχικών δικαιωμάτων από πλευράς των ευρωπαϊκών συμμά-

53 S. Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 3, S.94

54 S. Oeter, Einsatzarten der Streitkräfte außer zur Verteidigung, NZWehrr 2000 Heft 3, S.95

χων, συνταγματικά επιτρεπτό μεν για το σύνολο σχεδόν των ευρωπαϊκών κρατών εάν αφορούσε έναν ανεξάρτητο και «διάφανο» οργανισμό, ηθικοπολιτικά μεμπτό και κυριαρχικά υπονομευτικό δε για την παρούσα κατάσταση.

Τα άλλοθι βέβαια είναι πειστικά μέχρι να καταρριφθούν και για το NATO η στιγμή αυτή έχει ήδη έρθει. Ίσως ξεκίνησε ήδη η εποχή του μετασχηματισμού του οργανισμού προς μια πιο ευρωκεντρική ιστοροπία.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Υποπλοίαρχος Χ. Κοσμόπουλος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1975 και εισήλθε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1993 από όπου και αποφοίτησε το 1997 με το βαθμό του Σημαιοφόρου. Έχει φοιτήσει στα προ-

βλεπόμενα για το βαθμό του σταδιοδρομικά σχολεία του ΠΝ. Είναι απόφοιτος της ΣΔΙΕΠΝ καθώς και της ΣΕΕΠΝ. Πτυχιούχος Νομικής Σχολής Αθηνών, LL.M (UNIVERSITÄT SAARBRÜCKEN) με εξειδίκευση στο Διεθνές Δίκαιο, MSc Ναυτική και Θαλάσσια Τεχνολογία και Επιστήμη, τμ. Ναυπηγών Ε.Μ.Π.



Το Υποβρύχιο στο Πολεμικό Ναυτικό

Πλοίαρχος Π. Δάβαρης ΠΝ

Ιστορικό εμφάνισης και ανάπτυξης του Υ/Β

Το Υ/Β είναι εφεύρεση που την οραματίστηκε και την ανέπτυξε το ανήσυχο πνεύμα του ανθρώπου για την κατάκτηση του υπό την επιφάνεια της θαλάσσης χώρου.

Ο Αριστοτέλης περιγράφει ένα είδος καταδυομένου κώδωνα τον οποίο χρησιμοποίησαν οι ναύτες του Μ. Αλεξάνδρου στην πολιορκία της Τύρου το 332 π.χ. για να τοποθετήσουν κάτω από τα εχθρικά πλοία εμπόδια και γομώσεις άγνωστης φύσεως.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 200 π.Χ., στην Κίνα, αναφέρεται η ύπαρξη πρωτόγονου Υ/Β, το οποίο μπορούσε να κινείται παρά τον πυθμένα της θάλασσας.

Προσπερνώντας τις διάφορες δυσκολίες και μετά από πολλές απόπειρες κατασκευής υποβρυχίων από την αρχαιότητα, που όμως δεν τελεσφόρησαν λόγω τεχνικής ανεπάρκειας, τα πρώτα υποβρύχια κατασκευάστηκαν το 17ο και 18ο αιώνα και έμοιαζαν περισσότερο με μεταλικούς κώδωνες που φιλοξενούσαν συνήθως ένα άτομο.

Το 1880, ένας Έλληνας Μηχανικός, ο Ν. ΓΡΥΠΑΡΗΣ, κατασκεύασε ένα μικρό Υ/Β, την «ΓΡΥΠΑΡΑ», με το οποίο πειραματίστηκε πλέοντος εν καταδύσει από το Παλαιό στο Νέο Φάληρο. Η κατασκευή αυτή δεν είχε πάρα πέρα εξέλιξη ή εκμετάλλευση.

Οι πλέον σοβαρές και καρποφόρες προσπάθειες έγιναν στα τέλη του 19ου αιώνα από το Γαλλικό Ναυτικό, το οποίο συστηματικά πέτυχε να κατασκευάσει το Υ/Β τύπου NARVAL που περιείχε ολοκληρωμένα συστήματα και μηχανισμούς για αυτόνομη πρόωση και πλου εν καταδύσει. Με την έλευση του 20ου αιώνα, στον αγώνα αυτό μπήκαν και οι άλλες μεγάλες δυνάμεις της εποχής, η Αμερική, η Αγγλία και κυρίως η Γερμανία. Από την άλλη πλευρά, η εφεύρε-

ση και η ανάπτυξη από τον WHITEHEAD (το 1870) της αυτοκινούμενης τορπίλης, έδωσε τελικά στο Υ/Β το πλέον κατάλληλο όπλο.

Ο αιώνας των Υ/Β άρχισε πλέον να χαράζει και το Υ/Β εισήλθε με ορμή ως όπλο με φιλοδοξίες στον αγώνα των πολεμικών καταστροφικών κατασκευών.

Οι Γερμανοί έκαναν ευρεία χρησιμοποίηση του Υ/Β σε επιθετικό ρόλο στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά την διάρκεια του οποίου επήλθε ριζική μεταβολή στην τακτική χρησιμοποίησή του.

Η δράση των Υ/Β στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στοίχισε στην Παγκόσμια Ναυτιλία απώλειες πλοίων εκτοπίσματος 11.000.000 τόνων περίπου. Από τις απώλειες των 8.000.000 τόνων που είχαν οι Άγγλοι, οι 7.000.000 τόνοι οφειλονταν στην δράση των Γερμανικών Υ/Β.

Οι απώλειες της Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν διπλάσιες απ΄ ότι ήταν στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Απωλέσθηκαν πλοία εκτοπίσματος 22.000.000 τόνων, εκ των οποίων οι 14.000.000 τόνοι προκλήθηκαν από τα Γερμανικά, Ιταλικά και Ιαπωνικά Υ/Β.

Δεν θα περνούσε όμως πολύς καιρός και εντυπωσιακές βελτιώσεις θα επιτυγχάνονταν στην πρόωση και στον οπλισμό των Υ/Β, ώστε η ημέρα των αθόρυβων συμβατικών και αυτόνομων πυρηνοκίνητων Υ/Β να γίνει πραγματικότητα.

Με τον ανταγωνισμό των εξοπλισμών να εντείνεται, στις δεκαετίες του 1950 και 1960 απ΄ όλες τις δυνάμεις, μικρές και μεγάλες, η επόμενη δεκαετία του 1970 βρίσκει τους Υ/Β στόλους, συμβατικούς ή πυρηνικούς να έχουν επίλεκτη θέση στο οπλοστάσιο της κάθε χώρας.

Εισερχόμενοι στον 21ο αιώνα το Υ/Β όπλο σε δυνατότητες και εξοπλισμούς

NORDENFELT-I



έχει αποκτήσει πλέον την πραγματική αξία του και τον ουσιώδη ρόλο πρωταγωνιστού που δεν αμφισβητείται από καμία ναυτική δύναμη.

Το πρώτο Ελληνικό Υποβρύχιο

Στα μέσα της δεκαετίας του 1880, το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, θέλοντας να παραμείνει μέσα στις τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής αλλά και να διατηρήσει το αξιόμαχο του Στόλου, είναι από τα πρώτα Σώματα στον κόσμο που επιθυμεί να εντάξει στη δύναμή του ένα Υποβρύχιο σκάφος.

Πρόκειται για το "NORDENFELT-I". Κατασκευασμένο στο Ekensberg της Σουηδίας, βασισμένο στα σχέδια του Άγγλου κληρικού George Garrett και χρηματοδοτήθηκε από τον Σουηδό κατασκευαστή όπλων Thorsten Nordenfelt, από τον οποίο έλαβε και το όνομά του.

Σκάφος ελλειπτικού σχήματος, μήκους 19,5 μέτρων και μέγιστου πλάτους 2,75 μέτρων. Είχε εκτόπισμα εν καταδύσει 55 τόνους και δυνατότητα κατάδυσης έως τα 15 μέτρα. Η κίνησή του προερχόταν από μία ατμομηχανή 100 ίππων, η οποία του έδινε δυνατότητα αναπτύξεως ταχύτητος 9 κόμβων εν επιφάνεια και 2 κόμβων εν καταδύσει, με αυτονομία στην κατάδυση 160 Ναυτικά μίλια. Ήταν οπλισμένο με έναν τορπιλοσωλήνα, ο οποίος είχε τη δυνατότητα βολής μιας τορπίλης 14" σε απόσταση 30 μέτρα από το στόχο βρισκόμενο στην επιφάνεια.

Το "NORDENFELT-I" φτάνει στην Ελλάδα τον Ιανουάριο του 1886. Τον Μάρτιο του ίδιου έτους κάνει τις πρώτες του δοκιμές στον Φαληρικό όρμο, κατά τις οποίες παρουσιάζει στοιχεία αξιόπλου σκάφους στην επιφάνεια, αλλά δεν ισχύει το ίδιο και

Υ/Β ΞΙΦΙΑΣ



Υ/Β ΔΕΛΦΙΝ



στην κατάδυση, όπου εμφανίζει πολλά προβλήματα ευστάθειας, στεγανότητας καθώς και προβλήματα στην εκτόξευση της τορπίλης.

Όλα αυτά το καθιστούν μη αποδεκτό από το Πολεμικό Ναυτικό και ανενεργό μέχρι το 1901, οπότε και καταστρέφεται.

Περιληπτική ιστορία της Διοίκησης Υποβρυχίων

Κατά την διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων παρελήφθησαν από τα Γαλλικά Ναυπηγεία SNAINTER τον Σεπτέμβριο του 1910 τα Υ/Β ΔΕΛΦΙΝ και ΞΙΦΙΑΣ. Το ΔΕΛΦΙΝ είναι το πρώτο Υ/Β στον κόσμο, που σε πολεμική επιχείρηση εξετέλεσε ανεπιτυχή τορπιλική προσβολή κατά του τουρκικού καταδρομικού ΜΕΤΖΗΤΙΕ την 9 Δεκεμβρίου 1912.

Το Υ/Β ΞΙΦΙΑΣ δεν έλαβε μέρος σε καμία πολεμική επιχείρηση.

Σύγχρονα για την εποχή τους, τα δύο υποβρύχια είχαν εκτόπισμα 310 τόνων και μέγιστη ταχύτητα 8,5 κόμβων, μπορούσαν δε να καταδυθούν μέχρι βάθους 36 μέτρων. Ο οπλισμός τους ήταν ένας τορπιλοσωλήνας (Τ/Σ) στο προραίο διαμέρισμα και ανά δυο σωλήνες εκσφενδονίσεως τορπιλών πλώρα και πρίμα εξωτερικά του σκάφους και κάτω από το ξύλινο κατάστρωμα είχαν πέντε τορπίλες και μία εφεδρική στο κύτος του προραίου διαμερίσματος. Σύνολο έξη (6) Τ/Λ.

Η σταδιακή αυτή ανάπτυξη των Υ/Β παρουσίασε και τα ιδιάζοντα προβλήματα του όπλου, που για την περίοδο εκείνη ήταν πιο εμφανή και σοβαρά. Έτσι το Π.Ν. προχώρησε στην θεσμοθέτηση και οργάνωση ξεχωριστής Διοίκησης για τα Υ/Β και τον Ιούνιο του



Παραλαβή και Αγιασμός του Υ/Β ΔΕΛΦΙΝ

1914 συστάθηκε η Διοίκηση Υποβρυχίων, με τον τίτλο «ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΤΑΔΥΟΜΕΝΩΝ», με Διοικητή τον Αντιπλοίαρχο Σ. Παπαρηγόπουλο ΠΝ. Μέχρι τότε τα Υ/Β υπαγόntonταν στον Αρχηγό Στόλου, ο οποίος καθόριζε τις κινήσεις τους.

Με την κήρυξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου η Γαλλία πήρε πίσω τα δανεικά Υ/Β ΔΕΛΦΙΝ και ΞΙΦΙΑΣ, καθώς και τα δύο υπό κατασκευή για λογαριασμό της Ελλάδας, που θα ονομάζονταν ΑΜΑΖΩΝ και ΑΝΤΙΓΟΝΗ. Μετά την λήξη του πολέμου τα Υ/Β ΔΕΛΦΙΝ και ΞΙΦΙΑΣ επεστράφησαν στο Ελληνικό Ναυτικό αλλά βρέθηκαν σε κακή κατάσταση. Διατηρήθηκαν όμως στην ενέργεια μέχρι το 1920 οπότε και παροπλίστηκαν.

Το 1925 παραγγέλθηκαν στην Γαλλία δυο νέα Υ/Β τύπου ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ. Το Υ/Β

ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (Υ-2) παραλήφθηκε τον Δεκέμβριο 1927 και το Υ/Β ΚΑΤΣΩΝΗΣ (Υ-1) τον Ιούνιο του 1928. Τα Υ/Β αυτά είχαν εκτόπισμα 576 τόνων, ταχύτητα 9 κόμβων και έφεραν 6 Τ/Σ, 1 πυροβόλο και 2 πολυβόλα.

Το 1927 το Π.Ν. παρήγγειλε στα Γαλλικά ναυπηγεία ακόμα 4 καινούργια Υ/Β και πιο εξελιγμένα Υ/Β, τύπου ΠΡΩΤΕΥΣ. Αυτά έφεραν 8 Τ/Σ και 2 πυροβόλα και παραλήφθηκαν: το Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ (Υ-3) τον Αύγουστο του 1929, το Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ (Υ-4) τον Μάρτιο του 1930 και το Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ (Υ-5) και ΓΛΑΥΚΟΣ (Υ-6) τον Δεκέμβριο του 1930.

Το 1930 άρχισε να λειτουργεί η Σχολή Υ/Β σε μόνιμη βάση καθώς η μέχρι τότε εκπαίδευση γινόταν μόνο πρακτικά επί των Υ/Β.

Την ίδια περίοδο αναδιοργανώθηκε η υποδομή και διάθρωση της Διοίκησης έτσι

Υ/Β ΚΑΤΣΩΝΗΣ



ώστε στη δεκαετία του 1930 ο Στολίσκος των Υ/Β με έξι Υ/Β, με δική του Σχολή και με δικά του συνεργεία απέκτησε μεγαλύτερη πείρα και αύξησε την μαχητικότητα του Ελληνικού Στόλου.

Η κήρυξη του πολέμου βρίσκει την Διοίκηση των Υποβρυχίων να έχει κάτω από τις διαταγές της έξι Υ/Β, «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» (Υ-1), το «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» (Υ-2), το «ΠΡΩΤΕΥΣ» (Υ-3), το «ΝΗΡΕΥΣ» (Υ-4), το «ΤΡΙΤΩΝ» (Υ-5) και το «ΓΛΑΥΚΟΣ» (Υ-6). Τα Υ/Β αυτά είχαν πολλές τεχνικές και επιχειρησιακές ελλείψεις και είχαν υπερβεί το τότε παραδεκτό όριο ζωής των 10 ετών.

Είχαν μέγιστο βάθος καταδύσεως τα 60 μέτρα, πολύπλοκα βοηθητικά μηχανήματα, ευαίσθητα και επιρρεπή σε βλάβες, πρωραία πηδάλια που δεν αναδιπλώνονταν, κύριες μηχανές που παρουσίαζαν πολλές βλάβες και βραχυκυκλώματα και δεν διέθεταν θαλασσέρματα ταχείας καταδύσεως, πορειογράφο και υπολογιστή βολής τορπιλών.

Παρ' όλα τα προβλήματά τους, τα Υ/Β αυτά εκτέλεσαν πλήθος πολεμικών περιπολιών, καθ' όλη την πρώτη φάση του πολέμου στην Αδριατική (Οκτ. 1940 - Απρ. 1941), πλήν του «ΓΛΑΥΚΟΣ» το οποίο ήταν

καθελωμένο στη βάση Υποβρυχίων εκτελώντας επισκευές. Τον Απρίλιο του 1941 με την αποδημία του Στόλου στην Μέση Ανατολή, τα πέντε υποβρύχια (το ΠΡΩΤΕΥΣ) έχει ήδη βυθιστεί στην Ανδριατική 29/12/1940) θα ενταχθούν στην δύναμη του πρώτου Βρετανικού στολίσκου Υ/Β και με έδρα κατά περίπτωση, την Αλεξάνδρεια τη Βηρυττό και τη Μάλτα θα εκτελέσουν πολεμικές περιπολίες στο Αιγαίο καθ' όλη τη δεύτερη φάση του πολέμου (Μάιος 1941-Οκτώβριος 1944). Ο Ελληνικός στολίσκος Υ/Β στη φάση αυτή (1942) θα ενισχυθεί με δύο Υ/Β, το Υ/Β ΜΑΤΡΩΖΟΣ (Υ-7), πρώην Ιταλικό «PERLA», κατασκευής 1936 που αιχμαλωτίστηκε από Αγγλική Κορβέτα και το Υ/Β ΠΙΠΙΝΟΣ (Υ-8) που ήταν Αγγλικής κατασκευής του 1943.

Η δράση τους αποτελεί χρυσή σελίδα στην ένδοξη ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού. Τέσσερα εξ αυτών τα Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ-ΓΛΑΥΚΟΣ-ΤΡΙΤΩΝ-ΚΑΤΣΩΝΗΣ βυθίστηκαν με απώλειες 105 Αξιωματικούς, Υπαξιωματικούς και Ναυτών.

Υ-1 "ΚΑΤΣΩΝΗΣ"

Το "ΚΑΤΣΩΝΗΣ" Υ-1 στην πρώτη φάση του πολέμου στην Αδριατική (Οκτ. 1940 -

Υ/Β ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ



Απρ. 1941) θα εκτελέσει συνολικά τέσσερις (4) πολεμικές περιπολίες. Στην δεύτερη πολεμική περιπολία με Κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο ΒΝ Α.Σπανίδη βύθισε το πρωϊ της 31/12/1940 το ιταλικό πετρελαιοφόρο QUINTO . Στη δεύτερη φάση του πολέμου (Μάι. 1941-Οκτ. 1944) εξορμώντας στο Αιγαίο από βάσεις της Μ. Ανατολής εξετέλεσε συνολικά τρεις (3) πολεμικές περιπολίες, παράλληλα με ειδικές αποστολές (αποβιβάσεις/επιβιβάσεις πρακτόρων/καταδρομέων). Την 14/9/1943 με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο ΒΝ Β. Λάσκο, κατά τη διάρκεια αναζητήσεως εχθρικής νηοπομπής, ενεπλάκη με γερμανικό καταδιωκτικό υποβρυχίων (UJ-2101) και μετά δώρο καταδίωξη εξαναγκάστηκε σε ανάδυση και εξόρμηση δια πυροβόλου. Μετά σφοδρή ανταλλαγή πυρών εμβολίσθηκε από το διώκτη του, με αποτέλεσμα να βυθιστεί σε στίγμα φ 390 20,5Β και λ 0230 23Α βόρεια της νήσου Σκιάθου.

Υ-2 «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ»

Το Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» ήταν το πρώτο Υ/Β που απέπλευσε αμέσως μετά την κήρυξη του πολέμου. Στην πρώτη φάση του πολέμου στην Αδριατική (Οκτ. 1940 - Απρ.



Ο Κυβερνήτης Ρουσσέν του Υ/Β ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ

1941) θα εκτελέσει συνολικά πέντε (5) πολεμικές περιπολίες.

Την 22 Δεκεμβρίου 1940 κατά τη διάρκεια της δεύτερης πολεμικής περιπολίας του, με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη ΒΝ Μ.Ιατρίδη, βύθισε το Π/Κ ΑΝΤΟΪΝΕΤΤΑ 400Τ, και στις 24 του ιδίου μήνα βύθισε το Μ/Υ



FIRENZE 3952T που προστατευόντουσαν από συνοδά πλοία, τα οποία το καταδίωξαν χωρίς αποτέλεσμα.

Στη δεύτερη φάση του πολέμου (ΜΑΙ 1941 – ΟΚΤ 1944) εξορμώντας στο Αιγαίο από βάσεις της Μ. Ανατολής εξετέλεσε συνολικά εννέα (9) πολεμικές περιπολίες, παράλληλα με ειδικές αποστολές (αποβιβάσεις / επιβιβάσεις πρακτόρων / καταδρομέων). Εν συνεχεία και για μεγάλο χρονικό διάστημα το Υ/Β έμεινε υπό επισκευή μεγάλο μέρος της οποίας έγινε στο ΠΙΒΡΑΛΤΑΡ.

Μέχρι το τέλος του πολέμου θα χρησιμοποιηθεί για την εκπαίδευση των βρετανικών πλοίων συνοδείας στην περιοχή αυτή και από εκεί θα χαιρετίσει την απελευθέρωση της Ελλάδας.

Επανέπλευσε στην Ελλάδα στο τέλος του 1944 και παροπλίσθηκε. Ο πυργίσκος του, ενθύμιο της προσφοράς του στον αγώνα έχει τοποθετηθεί έξω από το Ναυτικό Μουσείο στον Πειραιά.

Υ-3 «ΠΡΩΤΕΥΣ»

Το «ΠΡΩΤΕΥΣ» (Υ-3) στην πρώτη φάση του πολέμου στην Αδριατική (Οκτ. 1940 - Απρ. 1941) θα εκτελέσει συνολικά τρεις (3) πολεμικές περιπολίες. Στις 26 Δεκεμβρίου 1940, θα αποπλεύσει για την τρίτη και τελευταία του πολεμική περιπολία. Βυθίστηκε αψυγανδρο στις 29 Δεκεμβρίου 1940 με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη ΒΝ Μ.Χατζηκωνσταντή, στην Αδριατική, στην είσοδο του κόλπου Αυλώνα, από εμβολισμό του Ιταλικού Τορπιλοβόλλου «ANTARES».

Είχε προηγηθεί τορπιλική προσβολή του Υ/Β εναντίον Ιταλικής νηοπομπής με αποτέλεσμα την βύθιση του Ιταλικού οπλιταγωγού SARDEGNA (11.452T)

Ήταν το πρώτο Ελληνικό Υ/Β που απώλεσθη, και η απώλειά του αποτέλεσε σημείο αναφοράς του αγώνα του Ναυτικού και ιδιαίτερα των Υ/Β.

Υ-4 «ΝΗΡΕΥΣ»

Το «ΝΗΡΕΥΣ» Υ-4 στην πρώτη φάση του πολέμου στην Αδριατική (Οκτ. 1940-Απρ. 1941) θα εκτελέσει συνολικά έξι (6) πολεμικές περιπολίες. Στη δεύτερη φάση του πολέμου (Μάι. 1941-Οκτ. 1944) εξορμώντας στο Αιγαίο από βάσεις της Μ. Ανατολής εξετέλεσε συνολικά δεκατέσσερις (14) πολεμικές περιπολίες. Στις 15 Σεπτεμβρίου 1942 κατά τη διάρκεια της δέκατης τέταρτης πολεμικής περιπολίας στο στενό Ρόδου-Σύμης και τουρκικών ακτών, το Υ/Β «ΝΗΡΕΥΣ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη ΒΝ Αλ. Ράλλη, βύθισε το ιταλικό Α/Π FIUME 1500Τ, το οποίο εκτελούσε αλλαγή της ιταλικής φρουράς στη νήσο Σύμη.

Μέχρι τον Νοέμβριο του 1944 το Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ συνέχισε τις περιπολίες του και σε πολλές περιπτώσεις εντοπίστηκε και διώχθηκε από εχθρικά πλοία ευτυχώς χωρίς συνέπειες. Το υλικό του παρουσίαζε σοβαρές βλάβες, παρά ταύτα όμως με επιμονή αντιμετωπιζόνταν από το προσωπικό του. Μετά την απελευθέρωση και επάνοδό του στην Ελλάδα το Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ παροπλίσθηκε λόγω κακής καταστάσεως του υλικού του.

Υ-5 «ΤΡΙΤΩΝ»

Το «ΤΡΙΤΩΝ» Υ-5 στην πρώτη φάση του πολέμου στην Αδριατική (Οκτ. 1940-Απρ. 1941) θα εκτελέσει συνολικά έξι (6) πολεμικές περιπολίες. Στις 9 Ιανουαρίου 1941 κατά τη διάρκεια της τρίτης πολεμικής περιπολίας στο στενό του ΟΤΡΑΝΤΟ, με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη ΒΝ Δ. Ζέπο, βύθισε το ιταλικό Υ/Β NEGHELLI το οποίο βρισκόταν εν επιφανεία, ενώ στις 23 Μαρτίου 1941 κατά τη διάρκεια της έκτης πολεμικής περιπολίας δυτικά του κόλπου Δυρραχίου, βύθισε το Μ/Β CARNIA 5451Τ. Στη δεύτερη φάση του πολέμου (Μάι. 1941-Οκτ. 1944) εξορμώντας στο Αιγαίο από βάσεις της Μ.



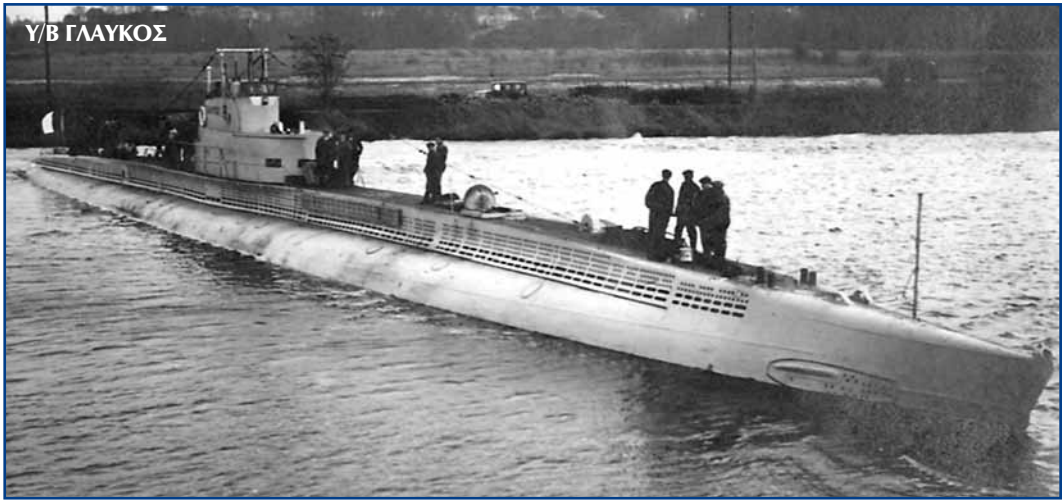
Ο Υποπλοίαρχος Κοντογιάννης του ΤΡΙΤΩΝ

Ανατολής εξετέλεσε συνολικά εννέα (9) πολεμικές περιπολίες.

Στις 10 Νοεμβρίου 1942 με Κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο ΒΝ Ε.Κοντογιάννη, θα αποπλεύσει από το Πορτ-Σαΐδ για την τελευταία πολεμική περιπολία του, ενώ παράλληλα θα εκτελέσει και ειδική επιχείρηση αποβίβασης πρακτόρων στην Εύβοια με την επωνομασία «NEPTUNE».

Το πρωί της 16 Νοεμβρίου 1942 και ενώ περιπολούσε στο στενό Καφηρέα θα εντοπίσει εχθρική νηοπομπή με ισχυρή Ανθυποβρυχιακή συνοδεία ενός αντιτορπιλικού και δύο καταδιωκτικών εναντίον της οποίας επετέθη άνευ επιβεβαιωθέντος αποτελέσματος (πιθανώς επλήγη το Α/Π ALBA JULIA). Στη συνέχεια το Υ/Β μετά πολύωρη δίωξή του από το καταδιωκτικό UJ-2102 θα εξαναγκαστεί σε ανάδυση και εξόρμηση δια πυροβόλου. Μετά σφοδρή ανταλλαγή πυρών εμβολίσθηκε από τον διώκτη του, με αποτέλεσμα να βυθιστεί σε στίγμα φ 37.07 Β λ 024.39 Α.

Απωλέσθηκαν συνολικά δεκαεννέα άτομα, τριάντα αιχμαλωτίστηκαν και δύο διέφυγαν κολυμπώντας. Τριάντα χρόνια αργότερα στο Κίελο θα υψωνόταν η Ελληνική Σημαία σε ένα καινούργιο Υ/Β "ΤΡΙΤΩΝ". Στην τελετή που γινόταν στις 20 Σεπτεμ-



βρίου 1972 στην Ναυτική σχολή του Μυρwick στο Κίελο, ένας ηλικιωμένος κύριος που ονομαζόταν Gero Kleiner, έφερε στο Π.Ν. ένα ανεκτίμητο δώρο. Την διάτρητη Σημαία του παλαιού Υ/Β “ΤΡΙΤΩΝ” και την παρέδωσε στον Κυβερνήτη του νεοπαρεληφθέντος Υ/Β Πλωτάρχη Ι. Μανιάτη ΠΝ. Ο κύριος Kleiner δεν ήταν άλλος από τον Κυβερνήτη του “UJ 2102”, που ανεγνώριζε έτσι έμπρακτα την αξία του τότε αντιπάλου του.

Υ-6 «ΓΛΑΥΚΟΣ»

Η έναρξη του ελληνοϊταλικού πολέμου βρήκε το Υ/Β «ΓΛΑΥΚΟΣ» σε κατάσταση γε-

νικής επισκευής. Στη δεύτερη φάση του πολέμου (Μάι. 1941 – Οκτ. 1944) εξορμώντας στο Αιγαίο από βάσεις της Μ. Ανατολής εξετέλεσε συνολικά δύο (2) πολεμικές περιπολίες. Το Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ εν αντιθέσει με τα υπόλοιπα Υ/Β έκανε τις λιγότερες πολεμικές περιπολίες και αυτό διότι λόγω εκτεταμένων βλαβών εστάλη για αναγκαστική επισκευή στη Μάλτα.

Στις 4 Απριλίου 1942 και μετά από συνεχή βομβαρδισμό του λιμένα Βαλέτας της Μάλτας από γερμανικά αεροσκάφη προξένησε ανεπανόρθωτες ζημιές στο Υ/Β με αποτέλεσμα την βύθισή του εντός του λιμένα. Στον ίδιο βομβαρδισμό εφονεύθησαν ο

Υ/Β ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ



Κυβερνήτης Πλωτάρχης ΒΝ Β.Αρσλάνογλου και ο Υποπλοίαρχος ΒΝ Ι.Κωστάκος.

Υ-7 «ΜΑΤΡΩΖΟΣ»

Στις 30 Οκτωβρίου 1942 η Βρετανική Κορβέτα «HYACINTH» συλλαμβάνει το ιταλικό Υ/Β «PERLA», το οποίο παραχωρεί στις 5 Δεκεμβρίου 1944 στο Ελληνικό Ναυτικό και μετονομάζεται σε Υ/Β «ΜΑΤΡΩΖΟΣ». Για μεγάλο χρονικό διάστημα θα παραμείνει σε γενική επισκευή και από το Μάρτιο του 1944 θα εξορμήσει στο Αιγαίο, με Κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο ΒΝ Ι. Μασουριδή όπου θα εκτελέσει συνολικά τέσσερις (4) πολεμικές περιπολίες.

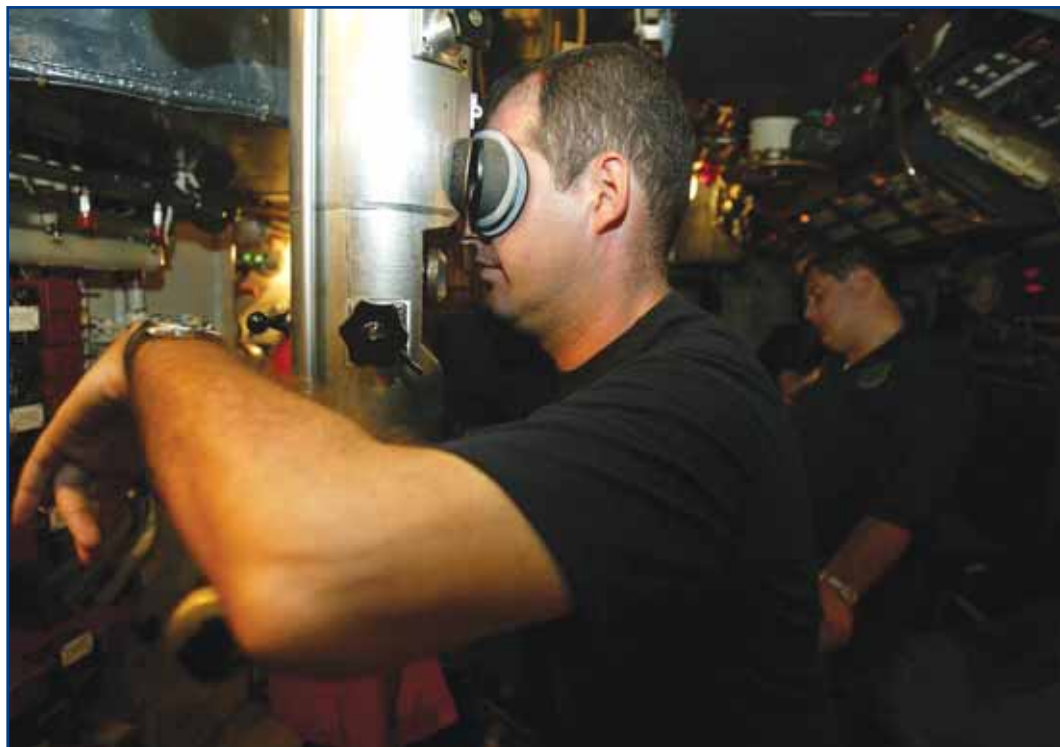
Υ-8 «ΠΙΠΙΝΟΣ»

Στις 19 Ιουλίου 1943 καθελκύστηκε στα ναυπηγεία VICKERS στο Barrow in Furness της Γερμανίας το Υ/Β P71 U.Class, το οποίο παραδόθηκε στο Ελληνικό Ναυτικό στις 13 Οκτωβρίου 1943 και ονομάστηκε «ΠΙΠΙΝΟΣ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη ΒΝ Α. Ράλλη.

Το Φεβρουάριο του 1944 θα καταπλεύσει στη Μ. Ανατολή όπου και θα εκτελέσει συνολικά επτά (7) πολεμικές περιπολίες. Στις 9 Αυγούστου 1944 κατά τη διάρκεια της πέμπτης πολεμικής περιπολίας βόρεια της νήσου Σάμου με Κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Κ.Λούνδρα θα βυθίσει το ιταλικό αντιτορπιλικό CALATAFINI.

Μεταπολεμική περίοδος

Από το 1945 έως 1947 διαγράφηκαν από την ενεργό υπηρεσία τα Υ/Β ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ - ΜΑΤΡΩΖΟΣ και ΝΗΡΕΥΣ, ενώ το ίδιο διάστημα παραχωρήθηκαν από τους Άγγλους τα Υ/Β τύπου "V"/"U" ΔΕΛΦΙΝ (Υ-9), ΞΙΦΙΑΣ (Υ-10), ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (Υ-11), ΤΡΙΑΙΝΑ (Υ-14) και ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (Υ-15). Τα Υ/Β αυτά διατηρήθηκαν σε ενέργεια μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1950 οπότε επεστράφησαν στο Αγγλικό Βασιλικό Ναυτικό, και αντικαταστάθηκαν σταδιακά με Αμερικάνικα Υ/Β κλάσεως GATO, τα Υ/Β ΠΟΣΕΙΔΩΝ (S-73), ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (S-09) και ΤΡΙΑΙΝΑ (S-86).



Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 70 αρχίζει μία καινούργια εποχή για τη Διοίκηση Υποβρυχίων. Αγοράζονται από τη Γερμανία τα 4 Υ/Β, ΓΛΑΥΚΟΣ (S-110), ΝΗΡΕΥΣ (S-111), ΤΡΙΤΩΝ (S-112), ΠΡΩΤΕΥΣ (S-113) που παραλήφθηκαν μέχρι το 1973 και τα αμερικάνικα τ. GATO αντικαθίστανται με 2 άλλα κλάση GUPPY τα Υ/Β ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (S-114), και ΚΑΤΣΩΝΗΣ (S-115).

Στο τέλος της ίδιας δεκαετίας 4 νέα Υ/Β εντάσσονται στο ΠΝ, τα Υ/Β ΠΟΣΕΙΔΩΝ (S-116), ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (S-117), ΩΚΕΑΝΟΣ (S-118), και ΠΟΝΤΟΣ (S-119). Τα 10 αυτά Υ/Β παραμένουν μέχρι το 1995, οπότε και παροπλίζονται τα 2 αμερικάνικης κατασκευής. Έτσι σήμερα η Διοίκηση Υποβρυχίων έχει 8 Υ/Β κλάσης 209, 4 Υ/Β τ. ΓΛΑΥΚΟΣ και 4 Υ/Β τ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ.

Στη μακρόχρονη ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού, τα υποβρύχια έπαιξαν ως ανα-

φέρθη, το δικό τους σημαντικό ρόλο. Συνολικά μέχρι σήμερα από την δύναμη των υποβρυχίων πέρασαν 31 υποβρύχια διαφόρων τύπων.

Η Διοίκηση Υποβρυχίων σήμερα

Σήμερα η Διοίκηση Υποβρυχίων έχει στη δύναμή της 8 Υποβρύχια κλάσεως 209 (4 τ. "ΓΛΑΥΚΟΣ" και 4 τ. "ΠΟΣΕΙΔΩΝ"), ενώ αναμένεται τα επόμενα χρόνια να ενταχθούν σε αυτήν άλλα 4 Υποβρύχια κλάσης 214, εκ των οποίων το πρώτο Υ/Β ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (S 120) βρίσκεται ήδη στην τελική φάση των δοκιμών του και ταυτόχρονα κατασκευάζονται στα Ελληνικά Ναυπηγεία τα Υ/Β ΠΙΠΙΝΟΣ (S 121), ΜΑΤΡΩΖΟΣ (S 122) και ΚΑΤΣΩΝΗΣ (S123).

Η αποστολή της Διοίκησης Υποβρυχίων είναι: "Η οργάνωση, διοίκηση, επιχειρησιακή εκπαίδευση, παρακολούθηση της συ-



ντήρησης, ετοιμότητα και γενικά η προς πόλεμο προετοιμασία των σ' αυτήν υπαγομένων Πλοίων και Υπηρεσιών, με σκοπό την επίτευξη της αποστολής ή των έργων, που ανατίθενται στον Αρχηγό του Στόλου."

Το έμφυχο δυναμικό της Διοίκησης αριθ-

μεί περί τα 500 μόνιμα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού, εκ των οποίων τα 250 περίπου είναι τα πληρώματα των Υποβρυχίων, ενώ άλλα τόσα πρώην πληρώματα των Υποβρυχίων, έχουν επωμιστεί με την ευθύνη της οργάνωσης της Διοίκησης, την εκ-



παίδευση, την σχεδίαση των ασκήσεων και αποστολών, καθώς και με σημαντικό μέρος της υποστήριξης, συντήρησης και επισκευής των Υ/Β.

Η Διοίκηση Υποβρυχίων διαθέτει επιτελείο με τις προβλεπόμενες διευθύνσεις οι οποίες ελέγχονται από τον Επιστολέα που είναι Αντιπλοίαρχος. Ο Διοικητής Υποβρυχίων είναι Πλοίαρχος και εκτός του επιτελείου του έχει υπό τις διαταγές του τη Βάση Υποβρυχίων, τη Σχολή Υποβρυχίων και φυσικά τις μάχιμες μονάδες, τα 8 Υποβρύχια.

α. Βάση Υποβρυχίων

Η Αποστολή τη Βάσης Υποβρυχίων είναι: "Να ασκεί τον στρατονομικό έλεγχο των μονάδων και εγκαταστάσεων της περιοχής ευθύνης της, που καθορίζονται με διαταγή ΓΕΝ, να παρέχει στρατονομικές ευκολίες, συνεργειακή υποστήριξη στα Υποβρύχια και να μεριμνά για το τμήμα Μουσικής Στόλου, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία των μονάδων και εγκαταστάσεων της περιοχής ευθύνης της και τη συμβολή στην προετοιμασία και ετοιμότητα των Υποβρυχίων για την εκπλήρωση των έργων τους".

β. Σχολή ΥποβρυχίωνΝ

Η Αποστολή της Σχολής Υποβρυχίων είναι: "Να παρέχει την κατάλληλη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και να αναπτύσσει ενιαίο πνεύμα στο προσωπικό που φοιτά στα Σχολεία που λειτουργούν σε αυτήν, με σκοπό την εξασφάλιση της στελέχωσης των υπαγομένων στη Διοίκηση Υποβρυχίων μονάδων με άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, τόσο για την επιχειρησιακή χρησιμοποίηση των μονάδων, όσο και για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του υλικού".

Παράλληλα συνδράμει τον Διοικητή Υποβρυχίων στον έλεγχο της επιχειρησιακής ικανότητας των πλοίων της Διοίκησης.

γ. Τις μάχιμες μονάδες, τα 8 υποβρύχια.

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Χαρακτηριστικά Υποβρυχίων τύπου "ΓΛΑΥΚΟΣ"

ΤΥΠΟΣ: Τα Υ/Β τ. ΓΛΑΥΚΟΣ είναι Γερμανικά Υποβρύχια κλάσης 209 (1100).

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΜΕΓΙΣΤΟ ΜΗΚΟΣ: 54,15m

ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ: 6,25m

ΥΨΟΣ (ΑΝΕΥ ΙΣΤΩΝ): 11,38m

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ: 1101tn

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ: 1278tn

ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ:
12kn

ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ: 22kn

ΜΕΣΩ ΒΥΘΙΣΜΑ: 5,33m

ΠΡΟΩΣΗ: Η πρόωση επιτυγχάνεται με δύο συστοιχίες των 240 στοιχείων, ένα κινητήρα 4.600 HP, προπέλα 8 πτερυγίων, ενώ η φόρτιση των συστοιχιών εκτελείται από 4 συστήματα μηχανών / γεννητριών.

ΟΠΛΙΣΜΟΣ: Τα Υ/Β τ. "ΓΛΑΥΚΟΣ" είναι εξοπλισμένα με 8 τορπιλοσωλήνες. Η μεγάλη ποικιλία όπλων και το προηγμένο σύστημα διεύθυνσης βολής «KANARIS» καθιστούν το Υ/Β ικανό να προσβάλλει οποιοδήποτε στόχο. Ο οπλισμός του αποτελείται από κατευθυνόμενα βλήματα, πυραύλους εκτοξεύσεως υποβρυχίως SUBHARPOON και από τορπίλες κατευθυνόμενες μέσω καλωδίου.

SONAR: Ο εξοπλισμός SONAR ενός Υ/Β είναι το ζωτικότερο σύστημα στο σκοτεινό κόσμο του βυθού. Είναι τα μάτια και τα αυτιά του. Το SONAR των Υ/Β τ. "ΓΛΑΥΚΟΣ", της Γερμανικής εταιρείας ATLAS ELEKTRONIK είναι ένα από τα πιο σύγχρονα και αξιόπιστα παγκόσμια. Αποτελείται από SONAR ενεργητικής και παθητικής έρευνας και επίθεσης μεσαίων συχνοτήτων, συσκευή παθητικής μέτρησης απόστασης, καθώς και SONAR πλευρικής διάταξης χαμηλών συχνοτήτων.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: Το προσωπικό των Υ/Β τ. "ΓΛΑΥΚΟΣ" συνίσταται από 6-7 Αξιωματικούς και από πλήρωμα 28-30 μόνιμους Υπαξιωματικούς και Επαγγελματίες Οπλίτες.

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: Τα Υ/Β τ. "ΓΛΑΥΚΟΣ" μπορούν να μεταφέρουν επαρκή τρόφιμα

και πόσιμο νερό για πλου μέχρι 50 ημέρες, ενώ δεν υφίσταται πρόβλημα ανεφοδιασμού με καύσιμα – λιπαντικά.

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ: Το 1991 το ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ, λαμβάνοντας υπ' όψιν το δεδομένο ότι τα 4 Υ/Β τ. "ΓΛΑΥΚΟΣ" πλησίαζαν την 20ετή επιχειρησιακή παρουσία στις Ελληνικές θάλασσες, αποφάσισε να προχωρήσει σε ένα πρόγραμμα επιχειρησιακής αναβάθμισής τους, με το κωδικό όνομα NEPTUNE I.

Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1991 στο Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ στο Κίελο της Γερμανίας, στις εγκαταστάσεις της κατασκευάστριας εταιρείας HDW. Το Υ/Β ήταν έτοιμο το 1993 οπότε και επέστρεψε στην Ελλάδα.

Το Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ ήταν το πρώτο Υ/Β που εκσυγχρονίσθηκε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας σε μια συνεργασία των τεχνικών υπηρεσιών του ΠΝ και της HDW. Οι εργασίες άρχισαν το 1993 και τελείωσαν το 1996. Ακολούθησαν το Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ και Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ των οποίων οι εργασίες εξελίχθηκαν από το 1996 μέχρι το 1998 και από το 1998 μέχρι το 2000 αντίστοιχα.

Οι κυριότερες εργασίες του εκσυγχρονισμού ήταν:

- Αλλαγή της ηχοεντοπιστικής συσκευής (SONAR) με νέας τεχνολογίας και με δυνατότητες εντοπισμού θορύβων χαμηλών συχνοτήτων.
- Αλλαγή ΣΔΒΤ με νέο που διαθέτει και τη δυνατότητα βολής Κ/Β HARPOON.
- Αλλαγή RADARS, συσκευής ηλεκτρονικών υποκλοπών.
- Αλλαγή μηχανών και συστήματος κλιματισμού.
- Λήψη μέτρων μείωσης θορύβων.

Η μέχρι σήμερα απόδοση των εκσυγχρονισμένων Υ/Β δείχνει σαφή αναβάθμιση της επιχειρησιακής τους ικανότητας.



Χαρακτηριστικά Υποβρυχίων τύπου “ΠΟΣΕΙΔΩΝ”

ΤΥΠΟΣ : Τα Υ/Β τ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ είναι Γερμανικά Υποβρύχια κλάσης 209 (1200).

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΜΕΓΙΣΤΟ ΜΗΚΟΣ: 55,87m

ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ: 6,26m

ΥΨΟΣ (ΑΝΕΥ ΙΣΤΩΝ): 11,35m

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ: 1180tn

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ: 1285tn

ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ:
12kn

ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ: 22kn

ΜΕΣΩ ΒΥΘΙΣΜΑ: 5,5m

ΠΡΟΩΣΗ: Η πρόωση επιτυγχάνεται με δύο συστοιχίες των 240 στοιχείων, ένα κινητήρα 4.600 HP, προπέλα 8 πτερυγίων, ενώ η φόρτιση των συστοιχιών εκτελείται από 4 συστήματα μηχανών / γεννητριών.

ΟΠΛΙΣΜΟΣ: Τα Υ/Β τ. “ΠΟΣΕΙΔΩΝ” είναι εξοπλισμένα με 8 τορπιλοσωλήνες. Η μεγάλη ποικιλία όπλων και το προηγμένο σύστημα διεύθυνσης βολής «SINBATS» καθιστούν το Υ/Β ικανό να προσβάλλει οποιοδήποτε στόχο.

SONAR: Ο εξοπλισμός SONAR ενός Υ/Β είναι το ζωτικότερο σύστημα στο σκοτεινό κόσμο του βυθού. Είναι τα μάτια και τα αυτιά του. Το SONAR των Υ/Β τ. “ΠΟΣΕΙΔΩΝ”, είναι της Γερμανικής εταιρείας ATLAS ELEKTRONIK. Αποτελείται από SONAR ενεργητικής και παθητικής έρευνας και συσκευή παθητικής μέτρησης απόστασης.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: Το προσωπικό Υ/Β τ. “ΠΟΣΕΙΔΩΝ” συνίσταται από 6-7 αξιωματικούς και από πλήρωμα 28-30 μόνιμους Υπαξιωματικούς και Επαγγελματίες Οπλίτες.

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: Τα Υ/Β τ. “ΠΟΣΕΙΔΩΝ” μπορούν να μεταφέρουν επαρκή τρόφιμα και πόσιμο νερό για πλου μέχρι 50 μέρες, ενώ δεν υφίσταται πρόβλημα ανεφοδιασμού με καύσιμα – λιπαντικά.

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ: Τα Υ/Β τ. “ΠΟΣΕΙΔΩΝ” μετά τη 25ετή και πλέον παρουσία τους στις Ελληνικές θάλασσες έχουν την ανάγκη ανανέωσης των συστημάτων τους, έτσι ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες του σύγχρονου πολέμου στη θάλασσα.

Ήδη, τα τρία Υ/Β αυτού του τύπου έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού NEPTUNE-II, το οποίο ξεκίνησε το 2004 με την έναρξη των εργασιών στο Υ/Β ΩΚΕΑΝΟΣ, στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

Οι εργασίες του εκσυγχρονισμού περιλαμβάνουν:

- Αλλαγή όλων των ηλεκτρονικών συσκευών ναυτιλίας, ηλεκτρονικού πολέμου και οπλικών συστημάτων (SONAR, RADAR, ESM, ΣΔΒΤ, κτλ.) με το ολοκληρωμένο σύστημα μάχης ISUS της εταιρείας ATLAS ELEKTRONIK και εγκατάσταση συστήματος βολής SUB HARPOON.
- Λήψη μέτρων μείωσης θορύβων.
- Αύξηση του μήκους / όγκου του σκάφους και προσθήκη συστήματος αναερόβιας πρόωσης. (AIP/FUEL CELLS)

Χαρακτηριστικά Υποβρυχίων τύπου “ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ”

ΤΥΠΟΣ: Τα Υ/Β τ. “ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ” τα οποία κατασκευάζονται από την Γερμανική εταιρεία HDW είναι Υποβρύχια κλάσης 214.

Αυτή τη στιγμή κατασκευάζεται το πρώτο στη σειρά των 4 Υ/Β κλάσεως 214, στις εγκαταστάσεις της HDW στο Κίελο της Γερμανίας το οποίο έχει λάβει το ιστορικό

όνομα “ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ” και το οποίο θα δώσει και το όνομα σε αυτού του τύπου τα Υ/Β. Τα υπόλοιπα 3 Υ/Β του ίδιου τύπου θα κατασκευασθούν στην Ελλάδα στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά. Ήδη και τα τρία βρίσκονται σε διάφορα στάδια κατασκευής.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΜΕΓΙΣΤΟ ΜΗΚΟΣ: 65,30m

ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ: 6,3m

ΥΨΟΣ (ΑΝΕΥ ΙΣΤΩΝ): 13m

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ: 1688tn

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ: 1858tn

ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ:
10,5kn

ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ: 21kn

ΠΡΟΩΣΗ: Η πρόωση θα επιτυγχάνεται με έναν ηλεκτροκινητήρα 3.900 kW σε συνδυασμό με το σύστημα αναερόβιας πρόωσης (AIP), την παραγωγή δηλαδή ηλεκτρικής ενέργειας από κυψέλες υγρών καυσίμων. Το σύστημα αυτό απαλλάσσει τα Υ/Β αυτού του τύπου, όποτε επιχειρησιακά απαιτείται, από την διαδικασία εκτέλεσης αναπνευστήρα για τη φόρτιση των συστοιχιών του, μια διαδικασία που καθιστά τα Υ/Β ευάλωτα σε εντοπισμό από ανθυποβρυχιακές μονάδες.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Τα Υ/Β κλάσεως 214 του Πολεμικού Ναυτικού θα φέρουν το ολοκληρωμένο οπλικό σύστημα ISUS της εταιρείας ATLAS ELEKTRONIK, του οποίου οι κονσόλες με τη δυνατότητα της μεταξύ τους εναλλαγής λειτουργιών, θα αποτελούν τα απαραίτητα συστήματα ναυτιλιακής έρευνας, όπως RADAR, ESM, GPS, ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟΥ κ.τ.λ. Φυσικά πολλά σύγχρονα τεχνολογικά επιτεύγματα, όπως ιστοί OPTRONIC με πολλές δυνατότητες απεικόνισης θα αποτελούν σημαντικά ναυτιλιακά αλλά και επιχειρησιακά βοηθήματα.



Πάνος στο ΚΑΤΣΙΟΝΗΣ.



ΤΟ ΚΑΤΟΡΘΩΜΑ ΤΟΥ «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ» ΠΩΣ ΕΤΟΡΠΙΛΙΣΕ ΤΑ ΤΡΙΑ ΜΕΤΑΓΩΓΙΚΑ ΠΡΟΗΧΘΗ Ο ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.-ΑΠΟΝΟΜΗ ΠΑΡΑΣΗΜΩΝ

Εκ της Αθήνας, 26ης Μαΐου. - Η επιτυχής ολοκλήρωση του καταρθέτου έργου της κατασκευής του πλοίου «Παπανικόλη» αποτελεί γεγονός που θα συμβάλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας της χώρας. Ο κυβερνήτης, κ. Παπανικόλης, απονομή παρασημών...



Το πλοίο καταρτίστηκε στην Αθήνα... Η επιτυχής ολοκλήρωση του έργου αποτελεί σημαντικό γεγονός για την ναυτιλία της χώρας. Ο κυβερνήτης, κ. Παπανικόλης, απονομή παρασημών...

...και η επιτυχής ολοκλήρωση του έργου αποτελεί σημαντικό γεγονός για την ναυτιλία της χώρας. Ο κυβερνήτης, κ. Παπανικόλης, απονομή παρασημών...



ΟΠΛΙΣΜΟΣ: Στο οπλικό Σύστημα ISUS ολοκληρώνονται, τόσο οι τορπίλες, όσο και τα κατευθυνόμενα Βλήματα SUBHARPOON, τα οποία θα φέρει το Υ/Β στους 8 Τ/Σ και στις θέσεις εφεδρικών όπλων.

SONAR: Στο ίδιο οπλικό σύστημα ενσωματώνεται, παθητικό SONAR μεσαίων και χαμηλών συχνοτήτων, SONAR ναυτιλίας / εντοπισμού ναρκών, ενεργητικό SONAR και άλλες υποβοηθητικές λειτουργίες για την στοχοποίηση και επίλυση προβλήματος βολής.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: Το προσωπικό Υ/Β τ. “ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ” συνίσταται από 6-7 Αξιωματικούς και από πλήρωμα 28-30 μόνιμους Υπαξιωματικούς και Επαγγελματίες Οπλίτες.

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ! Τα Υ/Β τ. “ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ” μπορούν να μεταφέρουν επαρκή τρόφιμα και πόσιμο νερό για πλου μέχρι 50 ημέρες, ενώ δεν υφίσταται πρόβλημα ανεφοδιασμού με καύσιμα – λιπαντικά.

Παράδοση και ναυτοσύνη

Η εικόνα αυτή ακτινοβολεί την Παράδοση των Υποβρυχίων που μεταφέρθηκε μέσα από χρόνια κεντήματος στον ιστό του πλαισίου με ακατάπαυστους αγώνες και θυσίες, με επιμονή, πείσμα, υπομονή, προσήλωση στο καθήκον και σιωπηλή αλλά υπεύθυνη εργασία.

Το προσωπικό της Διοίκησης Υποβρυχίων είναι υπερήφανο που υπηρετεί στα Υποβρύχια, δεν αισθάνεται σαν κουραστική ρουτίνα την ζωή του σ’ αυτά, έχει συνειδηση των ευθυνών του στην λειτουργία/απόδοση του Υποβρυχίου και εκτελεί έργο του οποίου η σπουδαιότητα αναγνωρίζεται με συγκεκριμένο σκοπό.

Είναι υπερήφανο για την Ιστορία της Διοίκησης, διότι τα ονόματα των θυσιασθέντων κοσμούν πλοία του Πολεμικού Ναυτι-

κού, διότι πιστεύει βαθύτατα στο σκοπό που υπηρέτησαν οι αγωνισθέντες και προσέφεραν την ζωή τους οι θυσιασθέντες.

Είναι πεπεισμένο ότι, όταν κληθούν εκ νέου τα Υποβρύχια να υπερασπιστούν τα δικάιά της πατρίδας θα κάνουν αυτό που επιβάλλει η Παράδοση των Υποβρυχίων και η Τιμή του Έλληνα Ναύτη και θα γράψουν την Ιστορία που οφείλουν.

Αυτή η Παράδοση δεν είναι για το προσωπικό των Υποβρυχίων «κούφια λόγια» αλλά τρόπος ζωής που αναδύεται με έξαρση υπερηφάνειας και υψηλό φρόνημα και δοκιμάζεται κάθε μέρα στην πράξη μέσα στα Υποβρύχια με αθόρυβη, υπεύθυνη και αποτελεσματική εργασία, με υψηλό επαγγελματισμό και συνέπεια, με οικογενειακό πνεύμα που συμπαραστέκεται ο ένας στον άλλον, με απόλυτη πίστη, αφοσίωση και εμπιστοσύνη στον Κυβερνήτη. Αυτή η Παράδοση γεμίζει τον κόσμο των Υποβρυχίων με υπερηφάνεια και όταν αυτός προκληθεί ή προσκληθεί στο καθήκον, με υψηλό φρόνημα θα ανταποκριθεί στο βάρος των υποχρεώσεων που επιβάλλει η Ιστορία των Υποβρυχίων.

Αυτή η Παράδοση έχει επιβάλλει σ’ όλα τα επίπεδα και διαχρονικά μια Διοίκηση χρηστή και ανθρωποκεντρική με ανάλογο ήθος και ύφος που στηρίζεται στις αρχές της επαγγελματικότητας, της τυπικότητας τις αλληλοεκτίμησης και του αλληλοσεβασμού.

Η Διοίκηση Υποβρυχίων έχει εισέλθει στον 21ο αιώνα με τους καλύτερους οινούς, έχοντας να αντιμετωπίσει τη μεγάλη πρόκληση της επιχειρησιακής αξιοποίησης των Υ/Β τ. 214 και των εκσυγχρονιζομένων Υ/Β τ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ, σε συνδυασμό με τη διατήρηση του επιπέδου της μαχητικής ικανότητος των υπολοίπων Υ/Β. Αυτά όλα θέλουν συνεχή προσπάθεια, ψυχισμό και ενθουσιασμό ερασιτέχνη αλλά και πρωτο-

βουλία, προνοητικότητα και προβλεπτικότητα επαγγελματία. Η Διοίκηση Υποβρυχίων κερδίζει αυτό το «ωραίο ταξίδι», χωρίς προϋποθέσεις και «αντιπαροχές», γιατί μόνο τότε οι πράξεις της και αυτή η ίδια η υπόστασή της έχει αξία...!

Και αυτοί που υπηρετούν μέσα στην οικογένεια, την Διοίκηση των Υποβρυχίων, αισθάνονται μεγάλο χρέος για να συνεχίσουν την Ιστορία της. Την Ιστορία της Διοίκησης που δεν είναι άλλη παρά η ίδια η Ιστορία των ανθρώπων των Υποβρυχίων.

Την Ιστορία που ατενίζετε με σεβασμό βλέποντας τους πίνακες με τις επιτυχίες,

τις επιβραβεύσεις και τις θυσίες των μαχητών να κοσμήσουν το κτίριο της Διοίκησης στον δρόμο που χάραξαν όσοι αγάπησαν και υπηρέτησαν τα Υποβρυχία.

Αυτός ο κόσμος κρατά τη «Σημαία» της Διοίκησης ψηλά! Προχωρά εμπρός με ρομαντισμό και τόλμη, παρά τις κατά καιρούς αμφισβητήσεις και απογοητεύσεις. Τα Ελληνικά Υ/Β του Πολεμικού Ναυτικού, ιδιαίτερα στο Αιγαίο, είναι και θα είναι το κυριότερο μέσο αποτροπής πολέμου στη θάλασσα.

Ευχαριστώ θερμά τον Ανθυπασπιστή Γεώργιο Μαστρογεωργίου για την προσφορά του σε φωτογραφικό υλικό.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλοίαρχος Παναγιώτης Δάβαρης ΠΝ γεννήθηκε το 1957 στην Αγία Παρασκευή Αττικής. Εισήλθε στη ΣΝΔ το 1976 και αποφοίτησε το 1980 τοποθετούμενος στα Αντιτορπιλικά του Στόλου. Το 1982 φοίτησε στο Σχολείο Υποβρυχίων Αξιωματικών απ' όπου ξεκίνησε τη σταδιοδρομία του στα Υποβρυχία. Φοίτησε επίσης στο Σχολείο Υπάρχων Υποβρυχίων (1988) και στο Σχολείο Υποβρυχίων Κυβερνητών (1992). Επιπρόσθετα είναι πτυχιούχος της Ναυτικής Σχολής Πολέμου (ΝΣΠ) και της Σχολής Εθνικής Άμυνας (ΣΕΘΑ). Έχει υπηρετήσει ως Αξιωματικός στα Αντιτορπιλικά ΝΑΒΑΡΙΝΟ - ΚΡΙΕΖΗΣ (1980-82), και στα Υποβρυχία ΚΑΤΣΩΝΗΣ - ΩΚΕΑΝΟΣ (1983-87), ως Ύπαρχος στα Υποβρυχία ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ - ΩΚΕΑΝΟΣ (1988-91) και ως Κυβερνήτης στο βαθμό του Πλωτάρχη στο Υποβρυχίο ΩΚΕΑΝΟΣ (1992-94) και στο βαθμό του Αντιπλοίαρχου στο Πλοίο Γενικής Υποστήριξης ΑΕΙΟΣ (2002-03). Σε Διοικητικές Θέσεις υπηρέτησε στη Σχολή Εξάσκησης Ναυτικής Τακτικής (1995-96), στη Βάση Υποβρυχίων ως Διοικητής (1996-98), στη Διεύθυνση Διοίκησης

Ναυστάθμου Σαλαμίνας (1998-01), στη Μονάδα Διοίκησης του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ως Διοικητής και παράλληλα ως Στρατοπεδάρχης Στρατοπέδου «Παπάγου» (2006-07), στη Διοίκηση Υποβρυχίων ως Διοικητής (2007-08), και στη ΝΒ Κανελλόπουλος ως Διοικητής από το 2008. Σε Επιτελικές θέσεις υπηρέτησε στον Α' Κλάδο του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, στη Διεύθυνση Εθνικών Σχεδίων (2003-04) και στον Α' Κλάδο του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Φρουράς (Κύπρος) ως Διευθυντής Επιτελικού Γραφείου Ναυτικών Επιχειρήσεων (2004-06). Στον Πλοίαρχο Παναγιώτη Δάβαρη έχουν απονεμηθεί όλα τα προβλεπόμενα για τον βαθμό του Παράσημα, Μετάλλια και Διαμνημονεύσεις, καθώς επίσης και εύφημος μνεία επειδή τον Ιούλιο-Αύγουστο του 2006 ως σύνδεσμος του ΓΕΕΦ με το ΓΕΕΘΑ και τους άλλους φορείς της Κυπριακής Δημοκρατίας και τις Ελληνικές Προξενικές Αρχές συντόνισε με επιτυχία την επιχείρηση μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας στο Λίβανο και όλα τα θέματα ναυτικής δραστηριότητας στα λιμάνια Λάρνακας-Λεμεσού. Είναι παντρεμένος με την Αικατερίνη Κομιώτη από το 1985 και έχουν δύο παιδιά.



**Η καταστροφή της Κάσου
29-5-1824**

Ταξίαρχος Τ.Θ. ε.α. Βασίλειος Ι. Βάσιλας

Προλεγόμενα

Στο παρόν δημοσίευμα, αναφερόμενοι στην καταστροφή της μαρτυρικής και ηρωικής Κάσου θεωρήσαμε σκόπιμο να μην αρκεστούμε μόνο στην απλή εξιστόρηση αυτού καθ'εαυτού του γεγονότος της καταστροφής, αλλά να αναφερθούμε σε ένα γενικότερο πλαίσιο της καταστάσεως και του κλίματος, το οποίο επικρατούσε στην αγωνιζόμενη Ελλάδα. Θα αναφερθούμε στις εγκληματικές παραλείψεις, τα ολέθρια και ασυγχώρητα σφάλματα, τα οποία επέτρεψαν στις αντίπαλες Τουρκοαιγυπτιακές (Τ/Αι) δυνάμεις να πραγματοποιήσουν τέτοιου μεγέθους καταστροφές, όπως ήταν αυτές της Κρήτης, της Κάσου και των Ψαρών. Καταστροφές τις οποίες θα μπορούσε όχι μόνο να αποτρέψει ο πανίσχυρος Ελληνικός στόλος, αλλά και να καταστρέψει τον Τ/Αι στόλο. Ο Ελληνικός στόλος όμως παρέμενε σε αδράνεια λόγω των αντιθέσεων της Πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας της αγωνιζόμενης χώρας.

Οι ανταγωνισμοί αυτοί που έφθασαν μέχρι και δύο εμφυλίων συρράξεων και είχαν ως αποτέλεσμα τη δολοφονία του στρατηγού Γενναίου Κολοκοτρώνη, γιού του Θεοδώρου και στην φυλάκιση του ίδιου, ο οποίος ως γνωστόν υπήρξε ο πρωτεργάτης της Εθνεγέρσεως και ο Αρχιστράτηγος του Μωριά, απετέλεσε το γεγονός, το οποίο επέτρεψε στον Ιμπραήμ να επικρατήσει στην Πελοπόννησο και να θέσει σε κίνδυνο την Επανάσταση.

Αναδιφώντας την ιστορία της Εθνεγέρσεως του 1821 –που δεν ήταν η πρώτη εξέγερση των υποδούλων Ελλήνων, αλλά η πλέον μεθοδευμένη λόγω της Φιλικής Εταιρείας και της αποκτηθείσης εμπειρίας εκ των αλληπαλλήλων αποτυχιών– παρατηρούμε ότι παρά τα αμφιλεγόμενα από ορι-

σμένους ιστορικούς, ότι ήταν άκαιρη, έχουμε να αναφέρουμε ότι τα προβλήματα και οι κίνδυνοι, τους οποίους αντιμετώπιζε κατά την περίοδο εκείνη η Οθωμανική Αυτοκρατορία (Ο.Α.) ήταν πολλά και ευνοούσαν την έναρξη της Επανάστασης των Ελλήνων και οι κίνδυνοι αυτοί ήταν:

α. Ο εμφύλιος πόλεμος του Σουλτάνου Μαχμούτ με τον Αλή Πασά στην Ήπειρο, που άρχισε τον Ιανουάριο του 1821 και ανάγκασε την Πύλη να μετακινήσει από τη Πελοπόννησο στην Ήπειρο τον εμπειροπόλεμο και ικανότατο στρατηγό Χουρσίτ Πασά. Εκτός όμως αυτού, ο Αλή Πασάς απασχόλησε καθ' όλο το 1821 πολλές Τουρκικές Δυνάμεις της Ρούμελης και άλλων περιοχών. Εν τω μεταξύ και οι Σουλιώτισες άρχισαν να παρενοχλούν σοβαρά τον Χουρσίτ Πασά όχι βέβαια από εύνοια προς τον Αλή Πασά.

β. Η Επανάσταση στη Μολδοβλαχία, υπό τον ηρωϊκόν και ένδοξον στρατηγόν Α. Υψηλάντη, η οποία αν και απέτυχε όμως απασχολούσε μεγάλες και ισχυρές χώρες Τουρκικές δυνάμεις, διότι εκτός των άλλων η Πύλη εφοβείτο και τη Ρωσική επέμβαση.

γ. Ο Πασάς της Πτολεμαίδος ο οποίος επαναστάτησε κατά της Ο.Α. το 1821.

δ. Ο κίνδυνος των Δρούσων οι οποίοι εκινούντο απειλητικώς εναντίον της Ο.Α.

ε. Η απειλή των Βαχοβιτών εναντίον των Ιερών πόλεων Μέκκας και Μεδίνας.

στ. Τέλος, ο Σουλτάνος αναγκάστηκε να κηρύξει τον πόλεμο κατά το 1821 εναντίον του Σάχη της Περσίας, ο οποίος είχαν εισβάλλει πολλάκις κατά των Ανατολικών Επαρχιών της Τουρκίας.

Όλα αυτά αποδεικνύουν πόσο ευνοϊκές θα μπορούσαμε να πούμε ήταν οι συνθήκες για την έναρξη του Αγώνα της Εθνεγέρσεως κατά το σωτήριο έτος του 1821.

Παρά ταύτα δεν πρέπει να μας διαφεύ-

γει της προσοχής, ότι η Ο.Α. οσοιδήποτε και αν ήσαν οι κίνδυνοι που την περιστοίχιζαν –οι σπουδαιότεροι τους οποίους ήδη αναφέραμε– δεν έπαυε να είναι μεγάλη και ισχυρή Δύναμη σε σύγκριση με την μικρή γωνία της γης, η οποία επαναστάτησε.

Όπως αναφέρει ο Κ. Παπαρρηγόπουλος στην Ιστορία του Ελληνικού Έθνους:

Η Ο.Α. είχε Κυβέρνηση, η οποία, όσο πλημμελώς και αν λειτουργούσε, ήταν πάντοτε καλύτερη από την παντελή έλλειψη Κυβερνήσεως της Ελλάδος.

Η Ελληνική Επανάσταση, όχι μόνον άρχισε αλλά και διεξήχθη, χωρίς καμία πολεμική προπαρασκευή (στρατολόγηση, οργάνωση, συγκρότηση, διοίκηση, εκπαίδευση κ.λ.π.), παρά μόνο με την εθελοντική κατάταξη στις Ένοπλες Δυνάμεις των Αρματολών και Κλεφτών και των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων.

Αντιθέτως η Ο.Α. διέθετε: Οργανωμένο σχέδιο στρατεύσεως συγκροτημένο, στελεχωμένο με έμπειρα στελέχη και εκπαιδευμένο στράτευμα. Πολυάριθμο πεζικό, πυροβολικό, ιππικό, μηχανικό, αλλά και την απαραίτητη Επιμελητεία (Εφοδιασμού, Υγειονομικού κ.λ.π.). Μεγάλες Μονάδες Ναυτικού με άριστο και σύγχρονο εξοπλισμό, τις οποίες μάλιστα σε μεγάλο ποσοστό επάνδρωναν Ελληνικά πληρώματα. Αντιθέτως οι Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις εστερούντο Πυροβολικού, Ιππικού, Μηχανικού, Επιμελητείας, το δε Πεζικό δεν είχε οργανικούς δεσμούς (δεν ήταν συντεταγμένο και συγκροτημένο κατά τμήματα, ήταν ένα είδος αντάρτικου), ενώ το Ελληνικό Ναυτικό υπερείχε μόνο ποιοτικώς, χάρη

στην ναυτοσύνη των πληρωμάτων. Η Ο.Α. είχε συμμάχους, οι οποίοι ήσαν πεπεισμένοι, ότι η ύπαρξη και η ακεραιότητά της ήταν απαραίτητη για τα συμφέροντα των Ευρωπαίων.

Οι σύμμαχοί της αυτοί, εμφανώς μεν, δεν έλαβαν μέρος σε πολεμικές επιχειρήσεις, αλλά είχαν μύριους τρόπους να την βοηθήσουν, σε σημείο μάλιστα που δεν δίστασαν να μεταχειριστούν για πολλά χρόνια διάφορα προσχήματα, με τα οποία ανέκοψαν τις πολεμικές προθέσεις της Ρωσίας υπέρ των Ελλήνων.

Και ενώ η Εθνεγερσία προκάλεσε ευθύς εξ αρχής, τις συμπάθειες των λαών (βλέπε φιλελληνισμός) της Ευρώπης, των Η.Π.Α. και τις επεικείς διαθέσεις ορισμένων Κυβερνήσεων, όμως συμμάχους δεν ευτύχησε να εύρει, παρά μόνο μετά πολλά χρόνια.

Κατά το έτος 1824 ο Σουλτάνος Μαχμούτ της είχε απελπιστεί μη μπορώντας να καταβάλει την Ελληνική Επανάσταση, μόνο με τις δικές του δυνάμεις. Οι κατά τα δύο προηγούμενα χρόνια, από Θεσσαλία και Ήπειρο εξορμήσασαι πεζικές δυνάμεις κατέδειξαν ότι οι άτακτοι αυτοί στρατοί δεν μπορούσαν να προελάσουν μέχρι της Πελοποννήσου, αλλά ούτε και της Στερεάς Ελλάδος.

Από καιρού ο Σουλτάνος αισθανόταν την ανάγκη να συγκροτήσει στρατό Τακτικό, για τον σκοπό όμως αυτό έπρεπε προ πάντων να καλέσει το Σώμα των γενιτσάρων, το οποίο πριν από ένα αιώνα σε τίποτα άλλο δεν συντελούσε παρά εις το να συντηρεί την αναρχία και την παραλυσία του κράτους.

Το τελείως εξαχρειωμένο αυτό δημιουργήμα του Καρά Χαλίλ Τζεντερελή¹, δεν προ-

1. Είναι εκείνος ο οποίος εισηγήθηκε την ίδρυση του Τάγματος των Γενίτσαρων την οποίαν υιοθέτησε το 1227 ο σουλτάνος Οχράν ο οποίος ήταν διάδοχος του ιδρυτού του Κράτους, των Οσμανιδών που είχε πρωτεύουσα την Προύσα. Οι γενίτσαροι προήρχοντο από το παιδομάζωμα από

τίθετο (δεν ήταν διατεθειμένο) να παραδώσει τα όπλα αμαχητί, (είχε καταλήξει μπου-μερανγκ).

Ο Σουλτάνος Μαχμούτης ενθουμούμενος την τύχη του Σελίμ² ενεργούσε με πολύ προσοχή και περίσκεψη, ενώ εσκέπτετο, ότι έπρεπε να κάνει κάτι αποφασιστικό εναντίον της Ελληνικής Επανάστασης και για τον σκοπό αυτό απευθύνθη προς τον Μεχμέτ³ Αλή Πασά της Αιγύπτου.

Ο μεγαλεπήβολος αυτός δυνάστης είχε προ πολλού καιρού συγκεντρώσει τακτικό στρατό και στόλο, οσοδήποτε δε και αν ο Μαχμούτης δυσπιστούσε για τις προθέσεις του, αναγκάστηκε να ομολογήσει ότι τίποτα δεν μπορούσε να πράξει κατά της Ελληνικής Επανάστασης, παρά να την καταβάλει με κάθε θυσία, έστω και διακινδυνεύοντας να ενισχύσει τον τόσο ισχυρό εκείνο σατράπη, οπότε απεφάσισε από τα δύο κακά να προτιμήσει το ολιγότερο κακό και επέστρεψε το πασαλίκι της Πελοποννήσου στον Αιγύπτιο Μεχμέτ Αλή.

Από το 1822 ο Σουλτάνος είχαν επιστρέψει εις τον Μεχμέτ Αλή την εκστρατεία κατά της Κρήτης από τον μήνα Ιούνιον, όπου ο γαμπρός του Μεχμέτ Αλή, Χασάν Πασάς,

είχεν αποβιβαστεί στην Σούδα με 5.000 Αλβανούς. Όμως από το 1824 ο πολυμήχανος σατράπης, αφού απεδέχθη το πασαλίκι της Πελοποννήσου φιλοδοξώντας να επεκτείνει το πασαλίκι της Αιγύπτου σε τόση έκταση που δεν είχε ποτέ μέχρι τότε, απεδύθη σε αγώνα πάσης θυσίας εναντίον της Ελληνικής Επανάστασης, τόσο κατά ξηράν, όσο και κατά θάλασσαν.

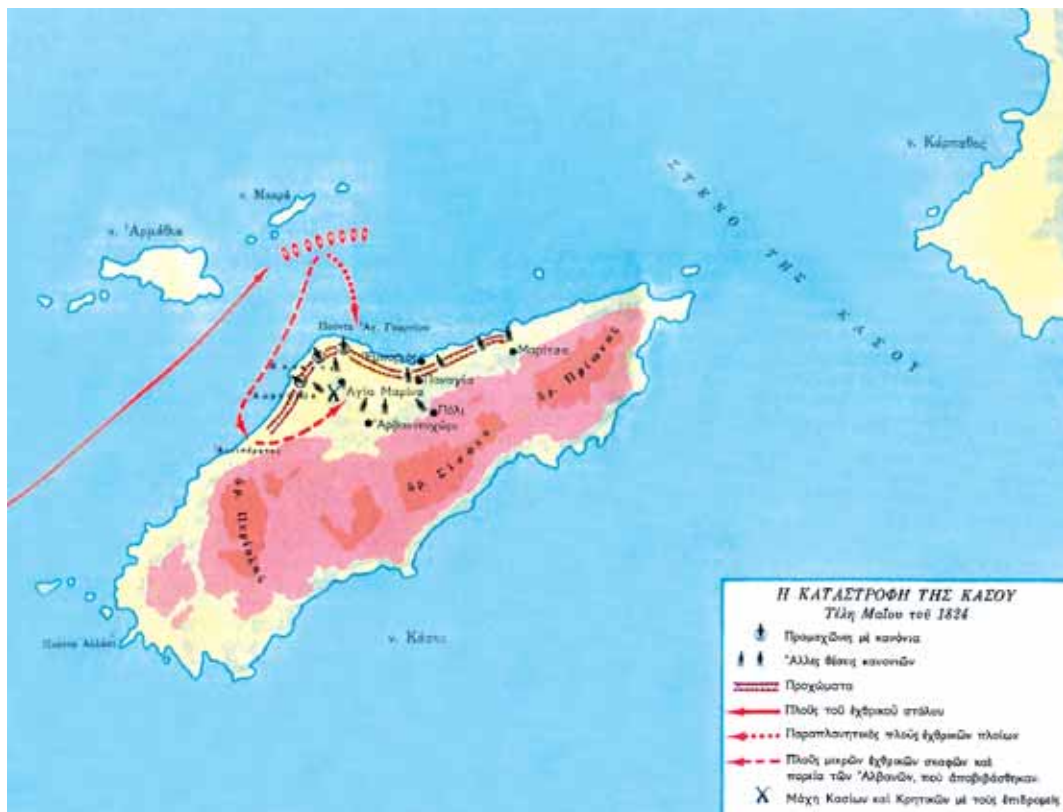
Έτσι ο Χουσεΐν μπέης (γαμπρός του Μεχμέτ Αλή) από τον Μάρτιο του 1824 εστάλη από την Αίγυπτο στην Κρήτη, για να καταπνίξει την Κρητική Επανάσταση, την οποίαν τελικά πέτυχε, παρά την ηρωϊκή αντίσταση των Κρητικών, οι οποίοι πλήρωσαν με σφαγές και γενοκτονίες την γενναίαν τους αντίσταση.

Δυστυχώς, η μειωμένη αντίδραση του Ελληνικού στόλου που είχε αρχίσει να εμφανίζεται από το 1823, εξακολουθούσε να επικρατεί και κατά τους πρώτους μήνες του 1824, οπότε είχε μεταπέσει σε αδράνεια.

Και τούτο διότι τα χρήματα του πρώτου δανείου δεν είχαν ακόμα έλθει στην Ελλάδα, ενώ οι ιδιωτικοί πόροι των τριών νησιών (Υδρας, Σπετσών και Ψαρών) είχαν περιο-

παιδιά Ελλήνων, Νοτιοσλάβων, Ούγγρων και Αυστριακών. Οι γενίτσαροι ήσαν εκτουρκισμένοι χριστιανόπαιδες και παρέμειναν άγαμοι. Από γενίτσαρους προήλθαν και ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί, ήσαν δε οι φανατικότεροι Μουσουλμάνοι (διότι έτσι εγαλουχούντο) και άγριοι εχθροί του Ελληνισμού. Οι γενίτσαροι ήσαν ασύδοτοι, έμμισθοι και συνήθιζαν στη ζωή της βίας και της χλιδής και εθεωρούντο το στήριγμα της Τουρκικής δεσποτείας, όμως από κάποιο σημείο και έπειτα άρχισαν να γίνονται επικίνδυνοι. Ο Σουλτάνος Μουράτ παρά τις προσπάθειές του δεν μπόρεσε να μεταρρυθμίσει το τάγμα των γενιτσάρων και των απαχίδων

- 2 Σελίμ ο Γ΄ Σουλτάνος από το 1789 έως το 1807 παρά τις προσπάθειές του δεν μπόρεσε να εξοντώσει τους γενίτσαρους, οι οποίοι τελικά τον εκθρόνισαν τον Μάιο του 1807. Μετά τον Σελίμ ανήλθεν στο θρόνο της Τουρκίας ο Μαχμούτ ο Β΄ (1808-1839) επί του οποίου εξερράγη η Ελληνική Επανάσταση του 1821. Ο Μαχμούτ εξόντωσε τους γενιτσάρους. Οι τελευταίοι 30.000 εσφαιγιάσθησαν και ερρίφθησαν στον Βόσπορο.
- 3 Μωχάμεντ Αλή: Ήταν γιος φτωχού Τουρκαλβανού αγρότη από την Καβάλα (όπου εκεί υπάρχει ακόμα το άγαλμά του) ο οποίος κατόρθωσε να εξελιχθεί σε απόλυτο μονάρχη της Αιγύπτου μέσω του Τουρκικού στρατού του οποίου υπήρξε δραστήριο και τολμηρό στέλεχος.



ριστεί αισθητά, αν δεν είχαν τελείως εξα-ντληθεί, ενώ το νέον Εκτελεστικό (η Κυβέρ-νηση), ησχολείτο με τους εσωτερικούς αντι-πάλους περισσότερο και ολιγότερο έως κα-θόλου με τις πολεμικές επιχειρήσεις.

Έτσι, κατά το πρώτο εξάμηνο του 1824 οι στόλοι της Ελλάδος παρέμεναν σε αδρά-νεια. Μετά την ολοκληρωτική υποταγή της Κρήτης το νέο σχέδιο των Τ/Αι προέβλεπε την εξασφάλιση του Αιγαίου και για την διαπεραίωση των Αιγυπτιακών δυνάμεων στο Αιγαίου εκρίθη προ πάντων αναγκαίον να υποταχθούν αν όχι όλα τουλάχιστον ένα από τα πιο επικίνδυνα νησιά που αποτε-λούν την τελευταίαν (από Βορρά προς Νό-το) και την πρώτη από Νότο προς Βορράν γραμμή Αμύνης (Κύθηρα-Αντικύθηρα-Κρή-τη «που είχε ήδη υποταχθεί»-Κάσος- Κάρ-

παθος-Ρόδος). Προς υλοποίηση του σχεδι-ου αυτού ορίστηκε όπως ο μεν Αιγυπτιακός στόλος θα επιτίθετο κατά της Κάσου, ο δε της Κωνσταντινουπόλεως κατά των Ψα-ρών και τελικά οι δύο στόλοι θα ενεργούσαν ενωμένοι εναντίον της Σάμου.

Η πολεμική δράση των Κασίων κατά την εθνεγερσία του 1821

Το απόκρημνο νησί της Κάσου, κείμενο πλησίον της Κρήτης, διέθετε την εποχή εκείνη 7.000 περίπου κατοίκους με 15 πά-ρωνας και 15 μικρότερα πλοία.

Κατά τα τελευταία τρία χρόνια οι γενναί-οι και τολμηροί Κασιώτες ναυτικοί, είχαν πάρει μέρος σε πολλές ναυτικές επιχειρή-σεις, όπως θα δούμε στη συνέχεια, ενώ παράλληλα ελυμαίνοντο τα παράλια της



Καρμανίας, της Συρίας και της Αιγύπτου. Το Σεπτέμβριο του 1822 οι Κασιότες με 4 πλοία, εφόρμησαν εναντίον των Αιγυπτιακών πλοίων στο λιμάνι της Δαμιέτης⁴ και κυριεύσαν 13 πλοία με πλούσια λάφυρα και πολλά χρήματα.

Το Μάιο του 1821 ιδρύθηκε η Καγκελαρία των Σφακίων, η οποία καθόριζε ότι η Επανάσταση στην Κρήτη, θα άρχιζε από τον θέρισον με την επίθεση του Οπλαρχηγού Πρωτοπαπαδάκη.

Την Επανάσταση στην Κρήτη ενίσχυσε σώμα Κασίων με τα πλοία τους υπό τον Κάσιο Οπλαρχηγό Θ.Κανταρτζή, ο οποίος εφονεύθη κατά τις μάχες της Κρήτης.

4 Λιμάνι της Αιγύπτου

Παρά την ενίσχυση των Τουρκικών με Αιγυπτιακά στρατεύματα που απεβίβασε ο Αιγυπτιακός στόλος στη Σούδα το Μάιο του 1822 οι Κρήτες κατόρθωσαν να περιορίσουν τον εχθρό στα Κάστρα. Οι αντιθέσεις όμως, οι οποίες ανεφύησαν μεταξύ των Οπλαρχηγών έφερε την επανάσταση στην Κρήτη σε δύσκολη θέση.

Στις 22 Μαΐου του 1823 οι Κρήτες δέχτηκαν με ανακούφιση και αισιοδοξία τον αρμοστή Μανώλη Τομπάζη, αλλά και κείνος δεν μπόρεσε να επιτύχει πολλά πράγματα.

Η κατάσταση έγινε περισσότερο κρίσιμη με την απόβαση νέων Τ/Αι στρατευμάτων υπό τον Αιγύπτιον Χουσεΐν μπέη, ο οποίος τον Οκτώβριο του 1823 άρχισε εκκαθαριστικές επιχειρήσεις. Παρά την γενναία

αντίσταση των Κρητικών, λόγω των υπερτέρων και πλέον άρτια εξοπλισμένων Τ/Αι δυνάμεων, τον Μάϊον του 1824 ο Χουσεϊν κατέστειλε την επανάσταση στην Κρήτη. Επηκολούθησαν μεγάλες καταστροφές και φοβερές σφαγές ακόμα και σε άμαχο πληθυσμό.

Πολλοί Κρήτες διεσώθησαν διαφεύγοντας στα δυσπρόσιτα και υψηλά όρη της Κρήτης, ενώ πολλοί άλλοι και κυρίως ένοπλοι διεσώθησαν και διαπέρασαν με κασιότικα πλοία στην Κάσο.

Η καταστροφή

Μετά την καταστολή της επαναστάσεως στην Κρήτη και τις καταστροφές και σφαγές που επηκολούθησαν, πρώτη στον κατάλογο του Επιθετικού σχεδίου των Τ/Αι ήταν η Κάσος, για τους παρακάτω λόγους:

α. Διότι η Κάσος είχε κατ'επανάληψη δώσει σοβαρές αφορμές στον εχθρό, κατά την διεξαγωγή του αγώνα και κυρίως κατά την επανάσταση της Κρήτης. Αυτό οφειλετο κατ'αρχήν στην θέση της, η οποία απείχε περί τα 20 περίπου μίλια απ'αυτήν και στον στόλο της που είχε πρωταγωνιστήσει στους αγώνες της Κρήτης και θα μπορούσε να θεωρηθεί ως η κατά θάλασσα δύναμή της.

Διότι το αδάμαστο και τολμηρό του χαρακτήρα των Κασίων ναυτικών, μπορούσαν να καταστήσουν την Κάσο ισχυρή βάση ανεφοδιασμού των Κρητών. Άλλωστε ήταν γνωστό στον εχθρό, ότι τα πλοία της Κάσου είχαν μεταφέρει πολλούς Κρητικούς πρόσφυγες, αλλά και ενόπλους στο νησί τους με σπλαρχηγό τον Δ. Κουρμούλη ή Αστρινό.

β. Για τη επίθεση του στόλου των Κασίων εναντίον του Αιγυπτιακού στόλου της

Δαμιέτης τον Σεπτέμβριο του 1822, όπως προαναφέραμε.

Στις 15 και 16 Απριλίου του 1824 έφθασαν στην ΥΔΡΑ από τη Σμύρνη και την Αλεξάνδρεια σοβαρές εκθέσεις με απόρρητες και θετικές πληροφορίες για τα σχέδια των Αιγυπτίων, ότι δηλαδή ο θετός γιός του Μωχάμετη αλή, Ιμπραήμ⁵ διορίστηκε διοικητής των Τ/Αι στρατευμάτων στην Πελοπόννησο και ότι ο άριστα οργανωμένος, άρτια εξοπλισμένος και τέλεια εκπαιδευμένος στόλος του ήταν έτοιμος να αποπλεύσει και να ενωθεί με εκείνον που βρισκόταν στην Κρήτη.

Η πληροφορία μάλιστα από την Αλεξάνδρεια τόνιζε ότι θα έπρεπε ο Ελληνικός στόλος να ενωθεί και να συναντήσει τον Αιγυπτιακό στόλο μεταξύ Καρπάθου, Ρόδου και Καστελόριζου και να τον καταστρέψει πριν ενωθεί με τον Τ/Αι στόλο της Κρήτης. Αυτό όμως δυστυχώς δεν έγινε. Θα περίμενε κανείς μετά από αυτές τις ανησυχητικές πληροφορίες, ότι η Ελληνική Κυβέρνηση με τη Ναυτική Δύναμη της Ύδρας θα έσπευδε να αντιμετωπίσει τον επερχόμενο κίνδυνο και ενισχύοντας τον στόλον των Κασίων να κινηθούν προς νότο του προμαχώνα της Κάσου.

Η Κυβέρνηση και οι Υδραίοι δεν ενίσχυσαν τον στόλον της Κάσου, ενώ αντιθέτως απέσυραν και δύο μικρά Σφακιανά πλοία που βρισκόταν στο λιμάνι της Κάσου για να τα μετατρέψουν σε πυρπολικά και να ενταχθούν στον Υδραϊκό στόλο.

Παράλληλα προς αυτό η αγωνία για τον επερχόμενο Τ/Αι κίνδυνο ήταν εμφανέστατη σε όλο το νησί της Κάσου.

Η προφασισζόμενη έλλειψη χρημάτων του Ελληνικού Κράτους κατέστησε αδύνα-

5 Ιμπραήμ Πασάς: Είναι αυτός που ανέλαβε την εκστρατεία κατά της Ελλάδος και μετά από πολλές επιτυχίες κατετροπώθη στο Ναυαρίνο από τους 3 Συμμαχικούς στόλους.

τη την κινητοποίηση και των Υδραϊκών ακόμα πλοίων, γεγονός το οποίο έκανε τον κίνδυνον ακόμα πιο σοβαρό.

Στις 12 Μαΐου οι πρόκριτοι της Κάσου έστειλαν την πρώτη αγωνιώδη έκκληση προς την Υπέρτατη διοίκηση εκθέτοντας «τον μέγα κίνδυνον και τον φόβον που τους απειλούσε και ζητούσαν ενισχύσεις, ακόμα και οικονομική για να κινητοποιήσουν τα Υδραϊκά πλοία προς ενίσχυσή τους».

Η παράκλησή τους όμως αυτή έμεινε αναπάντητη. Έτσι φθάσαμε στις αρχές του τρίτου δεκαημέρου του Μαΐου του 1824, οπότε μοίρα του Αιγυπτιακού στόλου έφθασε στο λιμάνι της Σούδας και ενώθηκε, όπως το είχε σχεδιάσει με τα 12 πλοία που τελούσαν υπό τις διαταγές του Ιμπραήμ Γιβραλτάρ.

Κατ' αυτόν τον τρόπον, όλη η ναυτική δύναμη του Τ/Α1 στόλου ετέθη υπό τις διαταγές του Χουσεΐν, αυτού δηλαδή που οργάνωσε και εκτέλεσε την επιχείρηση κατά της Κάσου. Στις 14 Μαΐου του 1824 η Αιγυπτιακή αρμάδα έφθασε έξω από την Κάσο. Οι κάτοικοι της Κάσου που μάταια περίμεναν ενισχύσεις από την Ελληνική Κυβέρνηση παρέταξαν τις ολιγάριθμες δυνάμεις που διέθεταν και οργάνωσαν την άμυνά τους, όσο μπορούσαν.

Τα 30 κανόνια που διέθεταν τα είχαν τοποθετήσει στην πλέον ευάλωτη πλευρά του νησιού, μπροστά από τα χωριά Αγία Μαρίνα, Πόλη και Αρβανιτοχώρι, επί της ομαλής παραλιακής ζώνης που προσεφέρετο για απόβαση.

Στα άλλα παράλια εντελώς απόκρημνα, τα οποία δεν προσεφέροντο για απόβαση, τοποθέτησαν μόνο ελάχιστα τμήματα προς επιτήρηση και έγκαιρη προειδοποίηση σε ενδεχόμενη εχθρική ενέργεια. Την δύναμη των Κασίων αποτελούσαν 600 ένοπλοι και άλλοι τόσοι Κρήτες.

Οι πρόκριτοι του νησιού μόλις είδαν τον εχθρικό στόλον να παρατάσσεται προς

μάχην συνεδρίασαν για να αποφασίσουν περί του πρακτέου.

Ενώ όμως συζητούσαν, τα Αιγυπτιακά πλοία άρχισαν να βάλουν κατά των θέσεων των αμυνομένων. Τα πυροβολεία της Κάσου απάντησαν στα εχθρικά πυρά.

Μετά από δύο μέρες τα Αιγυπτιακά πλοία απεχώρησαν στην Σούδα, προκειμένου να ενισχύσουν τις δυνάμεις τους.

Στις 17 Μαΐου οι Κάσιοι βέβαιοι ότι θα επανέλθει ο εχθρικός στόλος, απέστειλαν αγωνιώδεις εκκλήσεις, για άμεση βοήθεια στην Κυβέρνηση, η οποία όμως ουδεμία βοήθεια έστειλε. Έτσι η Κάσος μετά την Κρήτη, που τόσο πολύ την είχε βοηθήσει, εγκατέλειπε στην εκδικητική μανία του εχθρού.

Όταν οι Κάσιοι διεπίστωσαν ότι δεν θα έφθανε βοήθεια απεφάσισαν να αμυνθούν με μόνες τις δικές τους δυνάμεις. Ενώ όμως φρόντισαν να οργανώσουν την άμυνά τους στα προσφερόμενα προς απόβαση σημεία, δεν άκουσαν τους πιο έμπειρους που τους συνεβούλευαν να προφυλάξουν και άλλες απροσπέλαστες ακτές που τις νόμιζαν απόρθητες, άλλωστε και οι δυνάμεις δεν επαρκούσαν προς τούτο.

Η οχύρωση του νησιού και η παράταξη των αντιπάλων καθώς και ο άξονας επιθέσεως φαίνονται στο σχεδιάγραμμα.

Έτσι είχαν τα πράγματα, όταν στις 27 Μαΐου του 1824 ημέρα Σάββατο, έφθασε στην Κάσο προερχόμενος από την Κρήτη ο Τ/Αι στόλος με τον ναύαρχον Ισμαήλ Γιβραλτάρ και υπό τον γενικόν αρχηγόν Χουσεΐν.

Κατά μίαν εκδοχή οι Τ/Αι δυνάμεις αποτελούντο από 25 πολεμικά πλοία κατ' άλλες από 35 έως 45 στα οποία επέβαιναν 3 έως 4 χιλιάδες Αλβανοί στρατιώτες.

Ο εχθρικός στόλος παρατάχτηκε μπροστά από τη νησίδα Μακρά και άρχισε να κανονιοβολεί με μεγάλη σφοδρότητα τους προμαχώνες του νησιού στο Κατάρτι,



στην Αμμούδα, στην Πούντα Αγ. Γεωργίου και στην Αγ. Μαρίνα, όπου οι Κάσιοι είχαν παρατάξει τη μεγαλύτερη αμυντική τους δύναμη.

Τα πυροβόλα της Κάσου ανταπέδωσαν τα πυρά και στην αρχή κατόρθωσαν να κρατούν σε απόσταση τα εχθρικά πλοία.

Η σφοδρή ανταλλαγή κανονιοβολισμών κράτησε δύο μέρες και υπολογίζεται ότι 4000 βλήματα έπεσαν στο νησί.

Την νύκτα της δεύτερης προς την τρίτη ημέρα 28 προς 29 Μαΐου, ημέρα Κυριακή προς Δευτέρα, 18 περίπου πλοία με στρατό αποσπάστηκαν από τον κύριον εχθρικό στόλο και κατευθύνθησαν προς την περιοχή Πούντα Αγίου Γεωργίου.

Η ενέργεια αυτή αποσκοπούσε στην παραπλάνηση των αμυνομένων, ώστε να στρέψουν την προσοχή τους προς τα εκεί, πράγμα το οποίο πέτυχαν.

Ένεκα του γεγονότος αυτού δεν πήραν είδηση ότι 30 περίπου βάρκες γεμάτες από Αλβανούς, υπό τον χιλίαρχον Μουσά εκινήθησαν, κατά την ασέληνη νύκτα προς τα νότια της Αγ. Μαρίνας στην απόκρημνη τοποθεσία Αντιπέρατος, όπου απεβιβάσθησαν χωρίς να συναντήσουν αντίσταση. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι επρόκειτο περί προδοσίας ενός Κασίου Ζαχαριά, που τον είχαν εξορίσει από το νησί τους και θέλησε με τον τρόπο αυτό να τους εκδικηθεί, γιατί δεν ήταν δυνατόν να γνωρίζει ο εχθρός το δύσβατο μονοπάτι, από το οποίο έγινε η απόβαση προς τον λόφον.

Το δύσβατο αυτό μονοπάτι το φρουρούσαν μόνο 6 πολεμιστές, από τους οποίους οι 3 σκοτώθηκαν αμέσως και οι άλλοι 3 έφυγαν.

Την πρώτη απόβαση ακολούθησε και δεύτερη οπότε δύο περίπου χιλιάδες Αλβανοί έφθασαν τα ξημερώματα αιφνιδιαστικά



στα νώτα των αμυνομένων Κασίων και Κρητών στην περιοχή της Αγίας Μαρίνας, όπου, όπως προαναφέραμε, είχαν ταχθεί για να αντιμετωπίσουν τον εχθρόν.

Ο Χουσεΐν εκμεταλλευόμενος την απασχόληση των υπερασπιστών της Αγ. Μαρίνας, με την απόκρουση των Αλβανών, αποβιβάστηκε χωρίς δυσκολία με ισχυρές δυνάμεις στην ευρύτερη περιοχή του αιγιαλού της Αγ. Μαρίνας.

Αμέσως μετά την εδραίωσή του διακήρυξε προς τους κατοίκους της Κάσου να παραδοθούν με υπόσχεση ότι θα σεβαστεί την ζωή και την ελευθερία τους, όπως ακριβώς το είχε κάνει και στην Κρήτη και όπως συνήθιζαν να κάνουν οι Τ/Αι. Οι ηρωϊκοί μαχητάι της Κάσου –παρά τον αιφνιδιασμό τον οποίον υπέστησαν– αντέταξαν γενναία και ηρωϊκή αντίσταση με αυταπάρνηση.

Πολεμώντας στήθος με στήθος «φονευόντες και φονευόμενοι κατόρθωσαν να ανοίξουν διόδους ανάμεσα από τους

εχθρούς» και άλλοι πέτυχαν να επιβιβαστούν στα πλοία τους που περίμεναν στις ακτές διαφεύγοντες προς Κάρπαθον, Σύρο, Πάρον, Νάξον και άλλα νησιά και άλλοι πήραν τα βουνά. Επηκολούθησαν σκηνές άφταστου ηρωϊσμού και αυτοθυσίας κατά τις οποίες διεδραματίστησαν τραγικές σκηνές τις κρίσιμες εκείνες ώρες για τους γενναίους Κασίους.

Ο ηρωϊκός πλοίαρχος Μάρκος Ιωάννου ή Μαλλιαράκης, γνωστός και ως Διακομάρκος που είχε ανδραγαθήσει και στις μάχες της Κρήτης συνέχιζε μαζί με τους 30-40 συντρόφους του τον άνισο αγώνα στη θέση Λέγκα, που υποστήριζε σκορπώντας τον θάνατον στους εχθρούς.

Αφού σκοτώθηκαν οι περισσότεροι από τους άνδρες του, ο ίδιος αιχμαλωτίστηκε –μαζί με λίγους συμπολεμιστές του– και οδηγήθηκε δέσμιος μπροστά στο Χουσεΐν κατ' απαίτησή του. Εκείνος θαυμάζοντας τον ηρωισμό του, του υποσχέθηκε πλού-

σιες αμοιβές, αν εδέχετο να ενταχθεί στο στόλο του Ισμαήλ Γιβραλτάρ, γιατί είχεν ανάγκη από έμπειρους ναυτικούς.

Την ώρα όμως που οι δεσμοφύλακες, σε νεύμα του Χουσεϊν έλυναν τα δεσμά του, ο γενναίος πλοίαρχος με αστραπιαία ταχύτητα, άρπαξε το ξίφος ενός από τους φρουρούς και σκότωσε τρεις άλλους, ενώ σε λίγο έπεφτε και ο ίδιος νεκρός.

Μετά την επικράτηση των εισβολέων το νησί παρεδόθη στη μανία του εχθρού.

Οι κατακτηταί όρμησαν στα χωριά σκορπίζοντας τον θάνατον και την καταστροφή στον άμαχο πληθυσμό. Ο Χουσεϊν καταπατώντας την υπόσχεση που είχε δώσει στους κατοίκους «ότι δεν θα τους πειράξει», έδωσε την άδεια στους στρατιώτες του να λεηλατήσουν, για μία μέρα το νησί για να εκτονώσουν το μένος τους, όπως ήθελαν.

Στις σκηνές φρίκης που επηκολούθησαν, οι άνδρες του νησιού εσφάγησαν και οι νεαρές γυναίκες εκακοποιήθηκαν, ενώ τα παιδιά, πάνω από 2000 πήραν το δρόμο της σκλαβιάς, για να πουληθούν στα δουλοπάζαρα, ενώ τα σπίτια του νησιού λεηλατήθηκαν και πυρπολήθηκαν.

Ο ιστορικός Κριτοβουλίδης ανεβάζει τον αριθμόν των νεκρών συμπατριωτών του στην Κάσο σε 1000 περίπου ενόπλους και άλλους τόσους άμαχους. Αν στους νεκρούς αυτούς προστεθούν και οι αιχμάλωτοι, τότε συμπληρώνεται η εικόνα της καταστροφής.

Ο Χουσεϊν κυρίευσε και τα πλοία που δεν πρόφθασαν να φύγουν και ήταν γεμάτα από πλούσια λάφυρα και άφθονη ξυλεία για ναυπήγηση και τα έστειλε ως δείγματα του θριάμβου του στην Αλεξάνδρεια.

Κατ' αυτόν τον τρόπο συντελέστηκε η καταστροφή της ηρωικής και μαρτυρικής Κάσου που είχε δώσει το μεγάλο παρόν στον Ιερόν Αγώνα της Εθνεγερσίας του 1821 με τον στόλο της.

Η είδηση για την καταστροφή της Κάσου, έπεσε σαν κεραυνός στην Ύδρα, όπου πρώτοι οι Υδραίοι επληροφορήθησαν το γεγονός και ενημέρωσαν αμέσως την Κυβέρνηση.

Παράλληλα με τη θλίψη το γεγονός της καταστροφής, τους γέμιζε με αγωνία, γιατί άρχισαν να συνειδητοποιούν τον κίνδυνον τον οποίον διέτρεχαν από θαλάσσης. Θεώρησαν δε το γεγονός ως προειδοποίηση της Θείας Πρόνοιας, ώστε να αφυπνιστούν και να λάβουν τα αναγκαία και απαραίτητα μέτρα αμύνης προς διάσωση του νησιού τους, όσο και τον Σπετσών, οι οποίοι είχαν πρωτοστατήσει κατά τη εθνεγερσία του 1821.

Προς τον σκοπόν αυτόν απέστειλαν έγγραφον προς τους προκρίτους των Σπετσών στο οποίο τους ετόνιζαν «να μη κωφεύουν και να φράξουν τας αισθήσεις των... αλλά να δράμουν αμέσως να συναντήσουν τον εχθρόν».

Στη συνέχεια τους πληροφορούσαν ότι ήταν ήδη έτοιμα 25 πολεμικά και 5 πυρπολικά δικά τους και καλούσαν τους Σπετσιώτες να ετοιμάσουν αμέσως και τα δικά τους, όπως έλεγαν «δια να αποπλεύσουν εφεύκτως ο εκ των δύο νήσων μας στόλος εντός της παρούσης εβδομάδος».

Στις 16 Ιουνίου του 1824 τα πολεμικά πλοία των Σπετσών απέπλευσαν για να ενωθούν με μοίρα της ΥΔΡΑΣ που την αποτελούσαν 10 μεγάλα πλοία και δύο πυρπολικά με αρχηγό το Γ. Σαχτούρη. Στις 20 Ιουνίου τα πολεμικά της Ύδρας συναντήθηκαν κοντά στη Σαντορίνη με τη Σπετσιώτικη μοίρα που την αποτελούσαν 15 από τα καλύτερα πλοία του νησιού και δύο πυρπολικά με αρχηγό το Κ. Μπουκουβάλα.

Η κινητοποίηση αυτή του Ελληνικού στόλου έγινε με καθυστέρηση 15 ημερών μετά την καταστροφή της Κάσου. Η αρμάδα αυτή του Ελληνικού στόλου ήταν από τις πιο

μεγάλες σε αριθμό πλοίων από όσες είχαν οργανωθεί μέχρι τότε. Η ταχύτητα της προετοιμασίας και του απόπλου απέδειξαν ότι τα χρήματα για την οργάνωση της αποστολής υπήρχαν, παρ' ότι δεν είχαν φθάσει ακόμα τα χρήματα του δανείου.

Κατά συνέπεια η καθυστέρηση για να μη πούμε η άρνηση να στείλουν έγκαιρη βοήθεια στην Κάσο, η οποία απεδείχθη μοιραία, όταν οι Κάσιοι έστειλαν απεγνωσμένες και αγωνιώδεις εκκλήσεις, με τον ισχυρισμό, ότι δεν υπήρχαν χρήματα απεδείχθησαν εκ των πραγμάτων απλές προφάσεις.

Τα πλοία του στόλου απέπλευσαν για την Κάσο με σκοπό «όπως προφθάσαντα και τα εκεί εχθρικά πλοία διασκορπίσωσι και τας όσας έμειναν εκεί οικογενείας διασώσωσι».

Ο Ναύαρχος Σαχτούρης έφθασε στην Κάσο «το δείλι της 21ης Ιουνίου και αποβιβάστηκε στην Αγία Μαρίνα» και όταν αντίκρουσε «σπίτια κατακρημνισμένα, κατακαμμένα, ανθρώπους δε πολλά ολίγους», όπως γράφει στο ημερολόγιό του, εθλίβη βαθύτατα. Οι Κάσιοι μόλις αντίκρυσαν τους απεσταλμένους από τα πλοία «ερρίφθησαν εις δάκρυα με γογγισμούς, φωνάς και θρήνον απαρηγόρητον περιγράφοντας την δυστυχίαν των».

Σε όλην αυτή τη θλιβερή και οδυνηρή ιστορία παραμένει ένα σοβαρό ερωτηματικό που αναφέρεται στην καθυστέρηση της ενισχύσεως της Κάσου από τον στόλο, ώστε να αποφευχθεί η καταστροφή και ενώ η Κάσος είχε καταστραφεί και κάθε κίνηση προς αυτήν του Ελληνικού στόλου, ήταν πλέον άνευ σημασίας. Τα ΨΑΡΑ, των οποίων οι πρόκριτοι είχαν κάνει διαβήματα προς την Κυβέρνηση, ότι είχαν πληροφορίες περί επικείμενης Τουρκικής εισβολής, παρέμεναν ανυπεράσπιστα. Και όταν στις 23 Ιουνίου, ο στόλος με τα πλοία έφυγε από την Κάσο χωρίς να γνωρίζει τις κινήσεις του

εχθρικού στόλου, τα Ψαρά είχαν ήδη καταστραφεί, από τις 21-6-1824, γεγονός το οποίο επληροφορήθη ο Ελληνικός στόλος, καθώς επλησίαζε τη Σαντορίνη από ένα Ελληνικό πλοίο υπό Ρωσική σημαία.

Σαν συμπέρασμα θα μπορούσαμε να πούμε ότι η καταστροφή τόσο της Κάσου, όσο και των Ψαρών, έγινε λόγω της αδράνειας του Ελληνικού στόλου.

Οι ολοσχερείς καταστροφές των ηρωικών και μαρτυρικών νησιών Κάσου και Ψαρών, οι βιασμοί, οι λεηλασίες, οι αρπαγές των αμάχων και η πώληση τους στα σκλαβοπάζαρα της Αιγύπτου και της Ανατολής, καθώς και οι εμπρησμοί οικιών, Ναών και Δημοσίων κτηρίων, προκάλεσαν εκτός από την συγκίνηση, την αγανάκτηση και την οργή των πολιτισμένων λαών της Ευρώπης και της Αμερικής, οι οποίοι διεπίστωσαν για μία ακόμη φορά την βαρβαρότητα και την αγριότητα των Τούρκων και των Μαμελούκων της Αιγύπτου, γεγονός το οποίο κατέληξε στην Ναυμαχία του Ναυαρίνου. Στο σημείο αυτό σημειώνουμε ότι την ίδια εκείνη εποχή που η στρατιά του Ιμπραήμ κυριαρχούσε στις μάχες του Μωριά, ο μοναδικός στρατηγός (οπληρχηγός) ο οποίος θα μπορούσε να τον αντιμετωπίσει με επιτυχία, όπως το είχε πράξει τόσες φορές, ήταν ο γέρος του Μωριά, ο μεγάλος Εθνικός ήρωας Θ. Κολοκοτρώνης, ο οποίος όμως ήταν φυλακισμένος από τις 6-2-1825 στο Μοναστήρι του Προφήτου Ηλίου της Ύδρας, επί εσχάτη προδοσία (οποία πλάνη και εμπάθεια) και ήταν βαθύτατα τεθλιμμένος για την τραγική δολοφονία του ηρωικού γιού του Γενναίου κατά τον εμφύλιον.

Διδάγματα

Πλείστα όσα είναι τα διδάγματα τα οποία εξαγονται από την καταστροφή των δύο ηρωικών και μαρτυρικών νησιών της Κάσου

και των Ψαρών που συνεκλόνησαν την παγκόσμια κοινή γνώμη. Εμείς θα αναφερθούμε στα πλέον σημαντικά τα οποία είναι:

- α) Η αδράνεια και η βραδύτητα επεμβάσεως του πανίσχυρου Εθνικού Στόλου της Ελλάδος, ο οποίος εάν επενέβαινε εγκαίρως, θα κατέστρεφε (ως είχε την δυνατότητα) τον Αιγυπτιακόν στόλον και θα απέτρεπε την απόβαση των Αιγυπτιακών δυνάμεων υπό του Ιμπραήμ στην Πελοπόννησο με τα γνωστά επακόλουθα.
- β) Εάν δεν ήταν φυλακισμένος ο Γέρος του Μωριά, που ήταν αποτέλεσμα του Β΄ Εμφυλίου Πολέμου, η άμυνα της Πελοποννήσου θα ήταν περισσότερο οργανωμένη και αποτελεσματική, όπως το είχε επιτύχει και κατά το παρελθόν, με τις ορδές του Δράμαλη.

Βιβλιογραφία

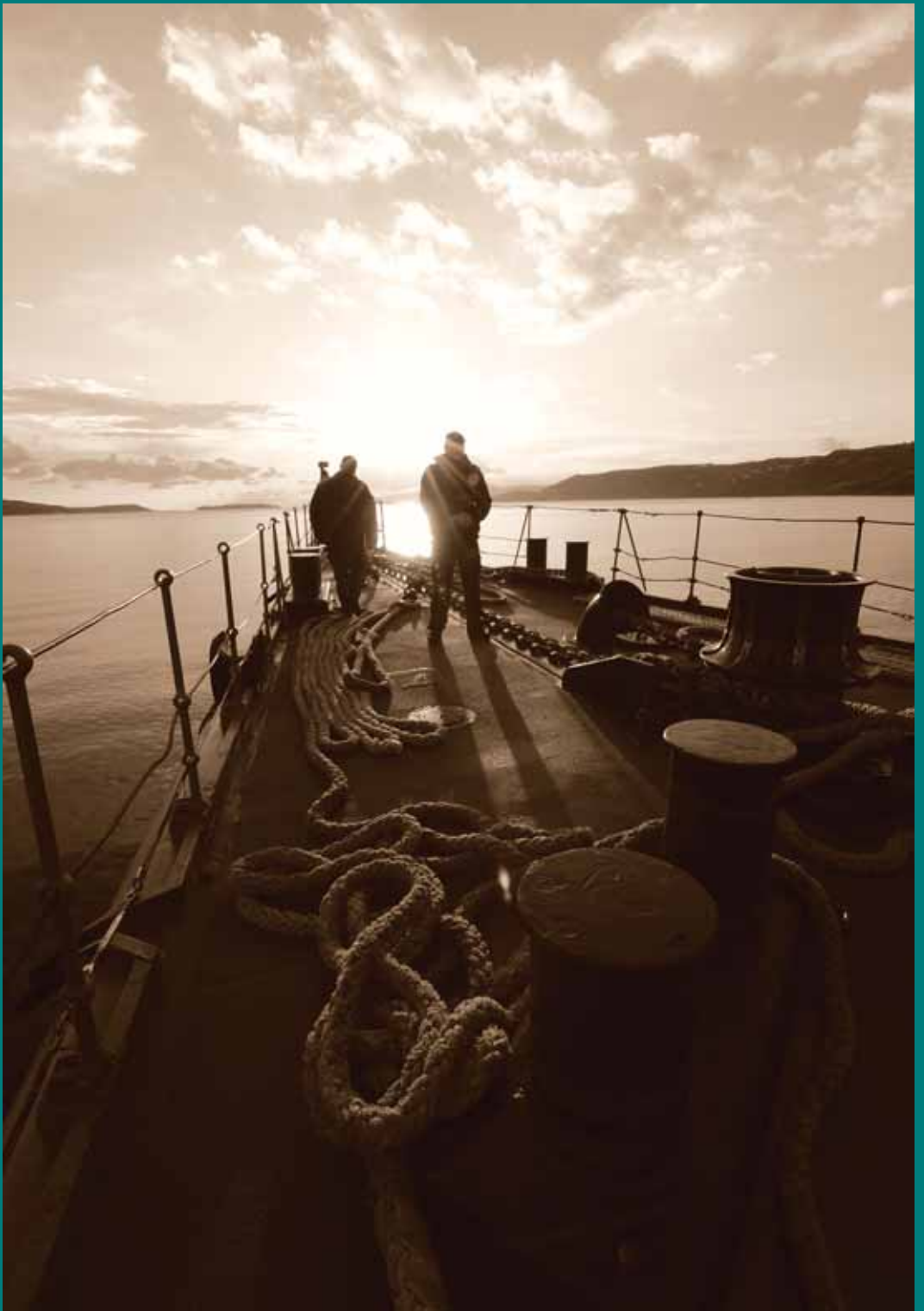
- Ιστορία του Ελληνικού Έθνους κ. Παπαρρηγόπουλου
- Ιστορία του Ελληνικού Έθνους της Εκδοτικής Αθηνών.
- Εγκυκλοπαίδεια Ελευθερουδάκη.
- Εγκυκλοπαίδεια Ήλιος τόμος Ελλάς
- Η Επανάσταση του 1821 σε Σαράντα Μονογραφίες του Γ. Δ. Μαραβελέα. Έκδοση Δ.Ε.Κ./ΓΕΣ Αθήνα 1983.
- Ένα δάκρυ επί του τάφου λησμονηθέντων ηρώων ήτοι το μνημόσυνο των Κάσιων αγωνιστών τελεσθέν εν τη Μητρόπολει Αθηνών 18 Ιουνίου 1889.
- Το ιερόν ολοκαύτωμα της Κάσου (1824) εκδοθέν από το Πολιτιστικόν Ίδρυμα Δωδεκανήσου, Αθήνα 1994.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Ταξίαρχης Τ.Θ. ε.α. Β. Βάσιλας γεννήθηκε στο Φιλώτι της Επαρχίας Νάξου του Νομού Κυκλάδων, το έτος 1932. Το 1953 εισήχθη στην Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων, από όπου απεφοίτησε ως Ανθυπίαρχος (Ανθυπολοχαγός Τ.Θ.) το 1956. Το 1957 τοποθετήθηκε σε Μονάδα Τεθωρακισμένων της Ξάνθης, και στη συνέχεια σε άλλες μονάδες της Β.Ελλάδος και της Κύπρου (από το 1967 έως το 1969). Φοίτησε σε όλα τα Σχολεία του Όπλου και στη Σχολή Πεζικού Χαλκίδος, καθώς και στη Σχολή Τακτικής Ανωτέρων Στελεχών στη Θεσσαλονίκη και στην Ανωτέρα Σχολή Πολέμου ή Σχολή Επιτελών στη Θεσσαλονίκη. Μετά τη αποφοίτηση του από την Α.Σ.Π. τοποθετήθηκε ως επιτελής Σχηματισμού (Τεθωρακισμένης Ταξιαρχίας) στην Αλεξανδρούπολη, και στη συνέχεια ως Διοικητής Μονάδος Επιλαρχίας Μέσων Αρμάτων στην ίδια περιοχή. Το 1981 τοποθετήθηκε στη Διεύθυνση του Ιππικού Τεθωρακισμέ-

νων στο ΓΕΣ, από όπου και απεστρατεύθη τη αιτήσει του, το 1985, με τον βαθμό του Ταξίαρχου. Μετά την αποστρατεία του παρακολούθησε μαθήματα Δημογραφίας στην Εταιρεία Φίλων του Ιδρύματος αντιμετώπισεως του Δημογραφικού Προβλήματος (Φ.Ι.Α.ΔΗ.Π), στη συνέχεια έκανε ομιλίες και έγραψε άρθρα επί του Δημογραφικού Προβλήματος, αλλά και επί Ιστορικών Θεμάτων, όπως η ανάδειξη της άγνωστης Ιστορίας της ΘΡΑΚΗΣ, επί θεμάτων περιβάλλοντος, όπως είναι οι κίνδυνοι εκ του Πυρηνικού Σταθμού Παραγωγής Η/Ε του Κοζλοντούϊ της Βουλγαρίας και άλλα. Συνεργάζεται με τις Εφημερίδες Εθνική Ηχώ-Ελληνική Αγωγή-Ελεύθερη Θράκη-Γενική Στρατιωτική Επιθεώρηση-Ναυτική Επιθεώρηση και άλλα. Έχει συγγράψει δύο βιβλία με τίτλους «Το δημογραφικό πρόβλημα της Ελλάδας» και «Πρόταση περί ίδρύσεως υπουργείου δημογραφίας». Τα βιβλία αυτά έχουν καταχωρηθεί στο «Ενιαίο Αυτοματοποιημένο Σύστημα Πληροφοριών (Ε.Α.Σ.Π.) του Υ.Ε.Θ.Α.



**Η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική
στα Βαλκάνια**

Εξελίξεις-Προοπτικές

Α΄ Μέρος

Υποπλοίαρχος Ν. Αριατζής Π.Ν

Εισαγωγή

Αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι λαοί των Βαλκανίων ζουν ιστορικές στιγμές. Μετά τους πολέμους της δεκαετίας του 1990, τα σύνορα επαναχαράσσονται, οι σφαίρες γεωπολιτικής επιρροής το ίδιο, ενώ ανοιχτά μένουν πολλά ερωτήματα για το μέλλον τους. Πώς θα επηρεάσει η ανεξαρτησία του Κοσσυφοπεδίου την περιοχή, αν τα Σκόπια θα επιβιώσουν ως κράτος, αν υπάρχει ζήτημα «Μεγάλης Αλβανίας» και αν η Σερβία θα βρει τον δρόμο της ανάπτυξης, προστατεύοντας ταυτόχρονα τα ζωτικά της συμφέροντα, αποτελούν σημαντικά ερωτήματα¹. Τα Βαλκάνια απέδειξαν, μετά το τέλος του ψυχρού πολέμου, πως είναι σε μεγάλο βαθμό δέσμια του παρελθόντος. Η ιστορία έχει επανειλημμένα αρνηθεί να πεθάνει ενώ η δύναμη της θρησκείας και του εθνικισμού έχουν δείξει αξιοσημείωτη αντοχή στον χρόνο. Υπάρχουν ορισμένοι αισιόδοξοι αναλυτές που πιστεύουν πως τα Βαλκάνια θα περάσουν μια μεταβατική περίοδο αστάθειας, αλλά τελικά θα αφομοιωθούν στο θεσμικό και προβλέψιμο περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχουν άλλοι, λιγότερο αισιόδοξοι, οι οποίοι εκτιμούν πως η ανεξαρτησία του Κοσσυφοπεδίου μπορεί να πυροδοτήσει μια αλληλουχία εξελίξεων, που θα οδηγήσει τελικά σε ανακατατάξεις. Όλοι πάντως συμφωνούν πως οι επόμενοι μήνες θα είναι ζωτικής σημασίας για την περιοχή. Και αυτό, γιατί θα κριθεί, το κατά πόσον τα Βαλκάνια είναι έτοιμα να ξεπεράσουν τον παλιό τους εαυτό και να γίνουν ένα δυναμικό κομμάτι της Νέας Ευρώπης ή αν θα συνεχίσουν να αποτελούν μια ζωντανή υπόμνηση του χθες, μια απομο-

νωμένη γωνιά που θυμίζει ακόμα πόσο ισχυρά ήταν τα ένστικτα του εθνικισμού, του αλυτρωτισμού και του θρησκευτικού φανατισμού στην προπολεμική Ευρώπη. Τα μηνύματα δείχνουν αισιόδοξα εκεί που η ευρωπαϊκή προοπτική είναι ζωντανή. Εκεί όμως που το ιστορικό χθες είναι πολύ βίαιο και φρέσκο, ο δρόμος θα είναι μακρύς και δύσκολος.

Σκοπός

Στη συνέχεια θα αναλυθεί η Ελληνική εξωτερική πολιτική στα Βαλκάνια, οι εξελίξεις που έχουν διαδραματιστεί καθώς και οι προοπτικές που διαφαίνεται να υπάρχουν.

Κεφάλαιο πρώτο

1. Ιστορική αναδρομή

Οι δυνάμεις που επέδρασαν στο βαλκανικό “υπο-σύστημα” υπήρξαν φυσικά διαφορετικές σε κάθε ιστορική εποχή. Μέχρι τα τέλη του 18ου αιώνα οι λαοί της Βαλκανικής ήταν λίγο ή πολύ συνδεδεμένοι με την τύχη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας καθώς επίσης και με τα γεωπολιτικά συμφέροντα των Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής.

Στη δεκαετία 1912-1922 οι Βαλκανικοί πόλεμοι και ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος διαμορφώνουν την εδαφική φυσιογνωμία των Βαλκανίων και της σύγχρονης Ελλάδας. Το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πόλεμου σηματοδοτεί την κατάρρευση οριστικά τριών αυτοκρατοριών, που είχαν καθοριστικό ρόλο στις βαλκανικές εξελίξεις: της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, της Ρωσίας και της Αυστρο-Ουγγαρίας. Την Οθωμανική Αυτοκρατορία διαδέχεται η σύγχρονη Τουρκία, κυρίως ασιατική χώρα, με ένα μόνο μέρος της στην Ευρώπη (Ανατ. Θρά-

1 ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΒΑΛΚΑΝΙΑ, Το μέλλον στα Βαλκάνια, σελ 2.

κη). Τη Ρωσία διαδέχεται η νεαρή Σοβιετική Ένωση. Τέλος, η πτώση της Αυστρο-Ουγγαρίας λειτούργησε υπέρ της συγκρότησης της μεγάλης Ρουμανίας και της ενοποίησης των Νότιων Σλάβων στο Βασίλειο της Σερβίας, Κροατίας, Σλοβενίας, που θα μετονομαστεί το 1929 σε Γιουγκοσλαβία. Για πρώτη φορά στην ιστορία των Βαλκανίων, τα σύνορα της περιοχής καθορίστηκαν στη βάση της εφαρμογής της αρχής της “αυτοδιάθεσης των λαών”, με τη δημιουργία ενός “κενού ισχύος” στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, λόγω της κατάρρευσης των προπολεμικών αυτοκρατορικών δομών.

Στην περίοδο αυτή τα μικρά βαλκανικά κράτη αξιοποίησαν την ευνοϊκή συγκυρία για την προώθηση των εθνικών τους επιδιώξεων. Αν και συχνά οι φιλοδοξίες των βαλκανικών κρατών άγγιζαν εθνικιστικά οράματα, με την προβολή διεκδικήσεων που αλληλο-αποκλείονταν από αυτές των άλλων βαλκανικών κρατών. Το τέλος του πολέμου βρήκε τα βαλκανικά κράτη να περιλαμβάνουν το βασικό κορμό των εθνών και εθνοτήτων που επεδίωκαν.

Στη διάρκεια της περιόδου του μεσοπολέμου, οι βαλκανικές διαφορές δεν θα πάψουν να αποτελούν σοβαρό εμπόδιο στην προσπάθεια ενδοβαλκανικής συνεννόησης και παράγοντα που σταθερά θα υπονομεύει την ειρήνη στην περιοχή. Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο τα Βαλκάνια θα καταληφθούν στρατιωτικά από τις δυνάμεις του Άξονα, Ιταλία, Γερμανία και Βουλγαρία, που θα προστεθεί λίγο πριν τον πόλεμο. Η επίθεση της Ιταλίας στην Ελλάδα (28/10/1940) μεταφέρει τις επιχειρήσεις του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου στα Βαλκάνια. Την άνοιξη του 1941 με την επέμβαση της Γερμανίας θα καταληφθούν η Γιουγκοσλαβία και η Ελλάδα. Μόνον η Τουρκία θα παραμείνει ουδέτερη σ’ αυτόν. Ο Β΄ Παγκό-

σμιος Πόλεμος αποδιοργάνωσε εντελώς τις διεθνείς σχέσεις στην Ευρώπη και στα Βαλκάνια. Ειδικότερα στην περιοχή αυτή, μέσα από τις πολεμικές συγκρούσεις, νέες κοινωνικές και πολιτικές δυνάμεις θα σχηματοποιηθούν.

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος δημιούργησε εντελώς νέες πραγματικότητες στον πολιτικό χάρτη της χερσονήσου. Οι νέες αυτές πραγματικότητες θα έχουν μια μακροπρόθεσμη επιρροή στο διεθνές πλαίσιο της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, επειδή θα προσδώσουν στα Βαλκάνια ένα νέο διεθνή χαρακτήρα.

Η αποφασιστική αλλαγή που καθόρισε το νέο διεθνή χαρακτήρα της περιοχής στην περίοδο 1945-1990 υπήρξε ο χωρισμός των Βαλκανίων σε δύο διαφορετικά κοινωνικοπολιτικά συστήματα και σε δύο συνασπισμούς. Αλβανία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία και Βουλγαρία -τέσσερα από τα έξι κράτη της χερσονήσου- απέκτησαν σοσιαλιστικό καθεστώς, ενώ τα άλλα δύο, Ελλάδα-Τουρκία, διατήρησαν το προπολεμικό αστικό σύστημά τους. Μ’ αυτόν τον τρόπο στα Βαλκάνια αναδείχθηκε το θεμελιακό χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής διεθνούς κατάστασης στην Ευρώπη: η αντιπαράθεση των σχέσεων Ανατολής-Δύσης.

Ήδη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, τα Βαλκάνια τράβηξαν το διεθνές ενδιαφέρον, ενώ τα πρώτα βήματα του Ψυχρού Πόλεμου έγιναν σ’ αυτήν την περιοχή.

Στα Βαλκάνια η αμερικανική πολιτική της “ανάσχεσης” εγκαινιάστηκε με το Δόγμα Τρούμαν - ένα Δόγμα με τοπική πρακτική αξία, την οικονομική και στρατιωτική βοήθεια στις κυβερνήσεις Ελλάδας και Τουρκίας, αλλά και με μία ευρύτατη διεθνή σημασία. Μέχρι τον πόλεμο της Κορέας, τα Βαλκάνια θα αποτελέσουν μια από εκείνες τις περιοχές κλιμάκωσης του Ψυχρού Πο-

λέμου, με κύριες αιχμές τον ελληνικό εμφύλιο πόλεμο (1947-49) και το μέλλον του νομικού καθεστώτος των Στενών. Το 1948 η αποβολή της Γιουγκοσλαβίας από την Cominform λόγω πολιτικών διαφωνιών, πρόσθεσε μια νέα παράμετρο στην αντιπαράθεση Ανατολής - Δύσης στην περιοχή, καθώς η Γιουγκοσλαβία άρχισε να αναζητά τρόπους για την ενίσχυση της ασφάλειάς της και ένα νέο διεθνή ρόλο.

Η εμφάνιση των δυτικών συνασπισμών θα ενισχύσει την πόλωση και τη διαίρεση των Βαλκανίων. Ελλάδα και Τουρκία έγιναν μέλη του NATO, ενώ η Βουλγαρία και η Ρουμανία εισήλθαν αργότερα στο Σύμφωνο της Βαρσοβίας. Η Αλβανία μετά τη ρήξη με την Σοβιετική Ένωση (1955-61), ακολούθησε μια πολιτική επιλεγμένων διεθνών σχέσεων και “μη εμπλοκής” σε διεθνείς οργανισμούς που θεωρούνται ότι ενέχουν κινδύνους για την αλβανική ασφάλεια και ανεξαρτησία.² Διαμορφώθηκε μ’ αυτόν τον τρόπο ένας ιδιόμορφος πολιτικός χάρτης της Βαλκανικής, όπου σ’ ένα μικρό σχετικά γεωγραφικό χώρο συνυπάρχουν δύο κράτη που δεν ανήκουν σε συνασπισμούς, ούτε έχουν επιλέξει μια πολιτική ουδετερότητας, αλλά ασκούν συγκεκριμένες πολιτικές στα πλαίσια της μη ένταξής τους σε κάποιο μπλοκ.

Αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων υπήρξε η παγίωση των μεταπολεμικών προσανατολισμών των βαλκανικών κρατών και η διαμόρφωση του Ψυχροπολεμικού “υπο-συστήματος” διεθνών σχέσεων της περιοχής. Με δεδομένες τις μεταπολεμικές αλλαγές στην περιοχή, μια ουσιαστική σταθερότητα υπήρχε στις διακρατικές σχέσεις στα πλαίσια των γενικότερων εξελίξεων της αντιπαράθεσης Ανατολής-Δύσης. Οι προσανατολι-

σμοί των Βαλκανικών κρατών αντιπροσώπευαν μια λειτουργία του περιφερειακού συνασπισμού δυνάμεων με επίκεντρο την αντιπαράθεση των δύο στρατιωτικών συνασπισμών, ενώ οι επιλογές της Γιουγκοσλαβίας και Αλβανίας δημιουργούσαν μια ιδιόρρυθμη στρατηγική ισορροπία.

Στην τελευταία περίοδο του Ψυχρού Πολέμου καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της στάσης των Βαλκανικών κρατών έπαιξαν οι συνθήκες που επικράτησαν στις διαβαλκανικές σχέσεις. Χωρίς να λείπουν οι περίοδοι όπου η βαλκανική συνεργασία, σαν ιδέα και προσανατολισμός, θεωρείτο μια διέξοδος στη συγκυρία της εποχής, οι διακρατικές διαφορές αποτέλεσαν μέσα από τους συστηματικούς περιορισμούς του Ψυχρού Πολέμου μια συνθήκη πραγματικότητας. Τα κυριότερα σημεία τριβής των βαλκανικών χωρών στην περίοδο του Ψυχρού Πολέμου αναφέρονται σε μειονοτικά ζητήματα. Η ιδιαιτερότητά τους συνίσταται στο γεγονός ότι τα σημεία αυτά τριβής δεν αποτέλεσαν σχεδόν ποτέ προβλήματα Ανατολής-Δύσης. Αντίθετα, όλες σχεδόν οι διαφορές αναφύονται μεταξύ των κρατών που ανήκουν στον ίδιο, με την ευρεία έννοια, συνασπισμό. Με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου τα τοπικά προβλήματα θα κυριαρχήσουν στη Βαλκανική σκηνή, θα επανέλθουν στο προσκήνιο εθνικοί αλυτρωτισμοί, οι οποίοι υπάρχουν έως τις μέρες μας και μετά τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας θα δημιουργηθούν νέα κράτη που με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, θα τείνουν να μεταβληθούν σε προτεκτοράτα των μεγάλων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ.

2 Χρ. Γιαλλουρίδης & Στ. Αλειφαντής, *Διεθνείς Σχέσεις στα Βαλκάνια*, Αθήνα, 1987, σελ. 123-124.

Κεφάλαιο δεύτερο

2. Στρατηγική της Ελλάδος στα Βαλκάνια

2.1 Συγκριτικά πλεονεκτήματα

Μετά το τέλος του Ψυχρού πολέμου και τις ανακατατάξεις που δημιουργήθηκαν στο χώρο της Βαλκανικής υπήρξαν οι προϋποθέσεις για άνοδο της Ελλάδας και ανάληψη πρωταγωνιστικού ρόλου στην περιοχή, καθώς επίσης και αναβάθμιση της θέσης μας στο χώρο της Ε.Ε και του ΝΑΤΟ.

Η δυνατότητα της Ελλάδας να αναλάβει ηγετικό ρόλο στα Βαλκάνια απορρέει από τα παρακάτω πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα μας στην ευρύτερη περιοχή, όπου φαίνεται η μεγάλη διαφορά και υπεροχή έναντι των υπολοίπων Βαλκανικών χωρών.

2.1.1 Οικονομική ισχύς

Η οικονομία της Ελλάδας κατέχει δεσπόζουσα θέση στα Βαλκάνια. Το ελληνικό ΑΕΠ (412.000 δις δολάρια εκτιμώμενο για το 2008) είναι περίπου ίσο με το ΑΕΠ του συνόλου όλων των άλλων βαλκανικών χωρών πλην της Τουρκίας, δηλαδή του συνόλου των ΑΕΠ της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Αλβανίας και όλων των πρώην γιουγκοσλαβικών δημοκρατιών μαζί³. Συνοπτικά, 11 εκατομμύρια Έλληνες συνορεύουν με 13,5 εκατομμύρια Βούλγαρους, «Σκοπιανούς» και Αλβανούς οι οποίοι συνολικά δεν παράγουν ούτε στο ένα τρίτο του ΑΕΠ της Ελλάδας. Η Θεσσαλονίκη από μόνη της παράγει προϊόν περίπου ίσο με το σύνολο των ΑΕΠ των τριών βορείων γειτόνων μας⁴.

2.2.2 Στρατιωτική ισχύς

Η Αλβανία και τα Σκόπια δεν έχουν σημαντικές ένοπλες δυνάμεις. Ειδικότερα οι Ε.Δ. των χωρών αυτών δεν διαθέτουν ισχυρούς σχηματισμούς, η ΠΑ είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη ενώ το Αλβανικό Ναυτικό έχει ένα περιορισμένο ρόλο και συνίσταται κυρίως σε μικρά παράκτια περιπολικά για φύλαξη ακτών χωρίς δυνατότητα ανάληψης επιχειρήσεων σε ανοικτή θάλασσα. Η Βουλγαρία έχει στρατιωτικούς εξοπλισμούς σοβιετικής προέλευσης, για τα ανταλλακτικά και πυρομαχικά των οποίων υπάρχει πρόβλημα. Η παλαιά σοβιετική βοήθεια προς την Βουλγαρία έχει σταματήσει χωρίς να αντικατασταθεί από άλλες πηγές. Αλλά και οι υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες δεν διαθέτουν προς το παρόν ένοπλες δυνάμεις που να μπορούν να κάνουν την διαφορά στην περιοχή.

Σε αντιδιαστολή, η Ελλάδα έχει ένοπλες δυνάμεις του επιπέδου του ΝΑΤΟ. Ο εκσυγχρονισμός των ενόπλων δυνάμεών μας συνεχίζεται σταθερά. Οι αμυντικές μας δαπάνες είναι υψηλότερες από το σύνολο των ΑΕΠ των Σκοπίων και της Αλβανίας μαζί, και αντιστοιχούν περίπου στο μισό ΑΕΠ της Βουλγαρίας.

2.2.3 Ομοιογένεια του πληθυσμού

Η Ελλάδα έχει με απόσταση τον πιο ομοιογενή πληθυσμό στα Βαλκάνια, με μειονότητες που αντιστοιχούν μόλις στο 0.95% του πληθυσμού και ουσιαστικά αντικατοπτρίζονται από την Μουσουλμανική μειονότητα της Δ.Θράκης που αριθμεί περί τις 120.000 άτομα. Η Βουλγαρία έχει μια μουσουλμανική μειονότητα που πλησιάζει το 10% του πλη-

3 Στοιχεία από ιστοσελίδα wikipedia.

4 Στοιχεία από ιστοσελίδα wikipedia.

θυσμού της. Η πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας έχει μειονότητες οι οποίες συνολικά προσεγγίζουν – αν δεν ξεπερνούν – το 40% του πληθυσμού της. Οι μειονότητες στην Αλβανία είναι τουλάχιστον 5% με 10% του πληθυσμού της.⁵

Η πληθυσμιακή ομοιογένεια αποτελεί σημαντικό συντελεστή ισχύος, στο μέτρο που η έξαρση των εθνικισμών μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου έχει ανοίξει εσωτερικά μέτωπα σε πολλές χώρες. Η Ελλάδα κινδυνεύει λιγότερο από οποιαδήποτε άλλη βαλκανική χώρα όσον αφορά το άνοιγμα τέτοιου τύπου εσωτερικών μετώπων (με εξαίρεση την μουσουλμανική μειονότητα της Ξάνθης), τα οποία αποτελούν κατά κανόνα στην διεθνή πολιτική αντικείμενο εκμετάλλευσης από αντίπαλες δυνάμεις.

2.2.4 Διεθνή ερείσματα

Η Ελλάδα είναι μέλος των δύο πιο ισχυρών και επιτυχημένων συμμαχιών στην υφήλιο, του ΝΑΤΟ και της Ε.Ε. Όλοι οι γείτονες μας επιδιώκουν να επιτύχουν το ίδιο, η κάθε μία με διαφορετικές πιθανότητες (για την Τουρκία αυτό ισχύει όσον αφορά την Ε.Ε).

Κεφάλαιο τρίτο

3. Το νέο διεθνές σύστημα στα Βαλκάνια

3.1 Κύριοι παράγοντες ισχύος στο νέο διεθνές σύστημα

Μετά την διάλυση της ΕΣΣΔ, και το τέλος του ψυχρού πολέμου, οι ΗΠΑ κατέχουν σήμερα την δεσπόζουσα θέση στον διεθνή καταμερισμό ισχύος. Από στρατιωτικής πλευράς, έχουν από τα πιο ισχυρά πυρηνικά οπλοστάσια στον κόσμο, σε συνδυασμό

με τις αποτελεσματικότερες συμβατικές Ε.Δ. παγκοσμίως, οι οποίες έχουν στην διάθεσή τους ένα εντυπωσιακό πλέγμα βάσεων που καλύπτει τις περισσότερες περιοχές της οικουμένης.

Από οικονομικής πλευράς, οι ΗΠΑ παραμένουν η μεγαλύτερη και μία από τις πιο παραγωγικές οικονομίες του κόσμου, αν και η δεσπόζουσα θέση τους έχει μειωθεί σημαντικά, με την σημαντική ανάπτυξη της ενοποιημένης Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΟΝΕ).

Από πολιτικής πλευράς, οι ΗΠΑ, σήμερα είναι η μόνη δύναμη με παγκόσμιους ορίζοντες. Είναι χαρακτηριστικό φαινόμενο της διεθνούς πολιτικής ότι οι ανερχόμενες δυνάμεις καταφεύγουν σε πολέμους και άλλες ενέργειες που ανατρέπουν το παλαιό status quo, ενώ όταν φτάσουν στην κορυφή της διεθνούς πολιτικής, οι ίδιες μετατρέπονται σε φιλειρηνικούς υποστηρικτές του νέου, για αυτές, τώρα ευνοϊκού status quo. Είναι φυσιολογικό, οι ΗΠΑ να υποστηρίζουν την διεθνή ειρήνη και σταθερότητα. Η νέα Αμερικανική Εξωτερική πολιτική εκφράστηκε με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, με πρώτο παράγοντα ισχύος στην νέα τάξη πραγμάτων την οικονομία. Χαρακτηριστική είναι η θεωρία του Joseph Nye, όπου “η στρατιωτική ισχύς δεν έχει πλέον παρά δευτερεύοντα χαρακτήρα. Η απόκτησή της είναι αναγκαία, αλλά δεν αποφέρει τα ουσιαστά στοιχεία που εξασφαλίζουν την υπεροχή σε παγκόσμιο επίπεδο”.

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης είναι εκείνο σύμφωνα με το οποίο, οι ενεργές οντότητες κάθε μορφής (κράτη, εταιρίες, συμμαχίες) τείνουν όλο και περισσότερο να καθορίζουν την στρατηγική και τους σκο-

5 Συμβούλιο των Χωρών της Βαλτικής το 1992, η Οικονομική Συνεργασία της Μαύρης Θάλασσας το 1992, η Κεντρική Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρου Εμπορίου το 1993, κ.α.

πούς τους, αναφορικά με θέατρα επιχειρήσεων όλο και περισσότερο εκτεταμένα γεωγραφικά. Χαρακτηριστικά της γνωρίσματα είναι ο οικονομικός φιλελευθερισμός, ο ανταγωνισμός σε παγκόσμιο επίπεδο, η πτώση ισχύς του κράτους (δημιουργία ΜΚΟ, Πολυεθνικών εταιρειών, και γενικά κέντρα εξουσίας εκτός συνόρων), με απώτερο στόχο την κατάργηση των κλασικών φορέων εξουσίας και κοινωνικής συνοχής, θέτοντας τον κόσμο υπό τον δικό τους πόλο.

Η χρήση της στρατιωτικής ισχύς χρησιμοποιείται για την διατήρηση μιας εύθραυστης ισορροπίας. Δεν αποτελεί το κυρίαρχο μέσο επίλυσης των διαφορών μεταξύ κρατών. Ο πόλεμος αποτελεί θέμα περιφερειακής ασφάλειας, και δημιουργεί ένα στρατηγικό ορίζοντα διατήρησης και επιβολής της ειρήνης.

Αυτά, όμως ίσχυαν μέχρι την 11/09/01. Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ, τέθηκε σε αμφισβήτηση η οικονομία ως πρωταρχικός παράγοντας ισχύος. Η στρατιωτική ισχύς ανάκτησε σημαντικό ρόλο καθώς η επιθετική δράση αποτελεί στρατηγικό στόχο, σε συνδυασμό με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης. Η μη συμμόρφωση στα ανθρώπινα δικαιώματα, στην αξιοπρέπεια, ελευθερία, ανάπτυξη, ήρεμη ζωή και περιβάλλον, δικαιολογεί ανάμειξη / επέμβαση από το εξωτερικό. Ο πόλεμος νομιμοποιείται όταν αποτελεί παράγοντα υπέρ της ασφάλειας (προληπτική επίθεση).

3.2 Το διεθνές περιβάλλον στο Βαλκάνια

Η ευφορία που επικράτησε στην Δύση με το τέλος του ψυχρού πολέμου και η ελπίδα, ότι είχε φτάσει η ώρα να υλοποιηθούν οι αξίες του φιλελευθερισμού-ιδεαλισμού, οδήγησε στην προσπάθεια εγκαθίδρυσης μιας νέας διεθνούς τάξης πραγμάτων με βάση τις αξίες της συλλογικής

ασφάλειας και σταθερότητας υπό τον έλεγχο της μοναδικής υπερδύναμης.

3.2.1 ΗΠΑ

Το πρώτο χαρακτηριστικό της βαλκανικής πολιτικής των ΗΠΑ είναι ο ακρωτηριασμός της Σερβίας. Έχει ήδη αποσπαστεί το Κόσοβο, ακολουθεί το Πρέσεβο στην νότια Σερβία, η Βοϊβοντίνια στο Βορρά με την μικρή Ουγγρική μειονότητα, αργότερα ίσως και το μουσουλμανικό Σαντζάκ στα σύνορα με το Μαυροβούνιο. Είναι προφανές πως όσα περισσότερα κρατίδια προτεκτοράτα προκύψουν, τόσο ευκολότερα προσκολλώνται οικειοθελώς στις ΗΠΑ και τόσο ευκολότερος ο έλεγχός τους από την Ουάσινγκτον.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι ακριβώς αντίθετο από το πρώτο αφού οι ΗΠΑ προωθούν και την τεχνητή συγκόλληση εχθρικών μεταξύ τους εθνοτήτων σε μη βιώσιμα κράτη όπως έχουν κάνει στην Βοσνία και την Π.Γ.Δ.Μ. Αυτή η πρακτική έχει ως στόχο την κατασκευή κρατιδίων – προτεκτοράτων αφού τα τεχνητά συγκολλημένα κράτη θα βρίσκονται σε κατάσταση μόνιμης εσωτερικής κρίσης. Επίσης μέσω αυτών των κρατών θα μπορούν να προκαλούν κρίσεις στις σχέσεις γειτονικών κρατών κατά το δοκούν. Μέσω Σκοπίων για παράδειγμα οι ΗΠΑ θα μπορούν να προκαλούν εντάσεις με την Ελλάδα, τη Βουλγαρία, την Αλβανία και με την Σερβία.

Τρίτο χαρακτηριστικό είναι η προώθηση της ένταξης όλων αυτών των κρατών κατ'αρχάς στο ΝΑΤΟ ώστε αν διασφαλίζεται ο πολιτικοστρατιωτικός έλεγχός τους. Παράλληλα επιδιώκεται η ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να πληρώνει αυτή για την οικονομική ενίσχυσή τους ώστε να σταθεροποιηθούν στο Ευρωατλαντικό σύστημα. Επίσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως Δούρειοι ίπποι της Ουάσινγκτον

εμποδίζοντας την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση να εξελιχθεί σε κατεύθυνση ανταγωνιστική προς τις ΗΠΑ.

Τέταρτο στοιχείο της αμερικανικής πολιτικής είναι η αξιοποίηση των βαλκανικών χωρών για την ίδρυση μεγάλων στρατιωτικών βάσεων των ΗΠΑ καθαρά επιθετικού χαρακτήρα. Οι βάσεις που ήδη εγκατέστησε το Πεντάγωνο στη Ρουμανία, και στη Βουλγαρία καλύπτουν στρατιωτικές ανάγκες εξαπόλυσης επιθετικών πολέμων στη Μέση Ανατολή, στον Καύκασο ή στην Κεντρική Ασία. Στο αμέσως προσεχές μέλλον η Αδριατική θα μεταβληθεί σε αμερικανική θάλασσα με την εγκατάσταση βάσεων των ΗΠΑ στην Αλβανία, στο Μαυροβούνιο και την Κροατία.

3.2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)

Η Ε.Ε. στον 21ο αιώνα βαδίζει προς την οικονομική ολοκλήρωση και την δημιουργία ενός μεγάλου οικονομικού παράγοντα στην διεθνή σκηνή. Αντιμετωπίζει σήμερα την πρόκληση της νομισματικής ένωσης, της μείωσης του δημοκρατικού ελλείμματος, της διεύρυνσης και της δημιουργίας ενός ισχυρού πολιτικού οργανισμού με την δημιουργία της ΚΕΠΠΑ, ελπίζοντας να διαδραματίσει στην διεθνή σκηνή σημαντικό ρόλο. Το κοινό κεντρικό πρόβλημα της Ε.Ε. ως στρατηγικού παράγοντα είναι η αδυναμία να εκφράσει μία κοινή αποτελεσματική πολιτική καθώς και να αναπτύξει ανταγωνιστικούς εξοπλισμούς, έρευνα και τεχνολογία πάντα σε σχέση με τις ΗΠΑ. Μακροπρόθεσμα, αντιμετωπίζει την πρόκληση

της στρατηγικής της αυτονομίας από τις ΗΠΑ. Η πορεία της Ε.Ε. ως διεθνής δύναμη στον 21ο αιώνα θα εξαρτηθεί από την ικανότητα να ανταποκριθεί επιτυχώς στις προκλήσεις αυτές.

Η πολιτική της Ε.Ε. στα Βαλκάνια είναι καταρχήν η δημιουργία και η ανάπτυξη της πολιτικής της περιφερειακής συνεργασίας στην ΝΑ Ευρώπη, με στόχο τη δημιουργία μιας ασφαλούς και “εξευρωπαϊσμένης” βαλκανικής περιοχής, για την ασφάλεια, πολιτική και οικονομική ανασυγκρότηση της περιοχής, και στη συνέχεια η ενσωμάτωσή τους στην ευρωπαϊκή κοινότητα.

Η πολιτική της περιφερειακής συνεργασίας είναι σημαντική, διότι μπορεί να αποφέρει μόνο θετικά αποτελέσματα σε κοινωνίες που προέρχονται από συγκρούσεις, ενώ βασίζεται αρχικά σε οικονομικές δυνάμεις και υλικά συμφέροντα, που μπορούν να συμβάλουν στην υπερκέρραση οικονομικών και πολιτικών διαφορών με σημαντικό θετικό αντίκτυπο σε θέματα ασφαλείας. Επίσης υπάρχει η ανάγκη για μια διευρυμένη και ενωμένη Ευρώπη μέσω της ενσωμάτωσης των ανατολικών πρώην κομμουνιστικών χωρών με την μορφή πολιτικής περιφερειακής διαφοροποίησης και σταδιακής σύγκλισης με τις χώρες αυτές. Η Ε.Ε. έχει στο παρελθόν προωθήσει και πετύχει διάφορες μορφές περιφερειακής συνεργασίας σε θέματα χαμηλής πολιτικής στην μετακομμουνιστική γεωγραφική ζώνη⁶. Εξάλλου είναι πεποίθηση πως όλα τα θέματα στην περιοχή των Βαλκανίων δεν μπορούν να επιλυθούν αποκλειστικά σε εθνικό επίπεδο

6 Τον Μάρτιο του 2000, οι δωρητές πρόσφεραν ένα πακέτο 2,4 δις. Ευρώ, που διοχετεύτηκε στις υποδομές και ένα μόνο μικρό μέρος στην ασφάλεια. Τον Οκτώβριο του 2001, περιέλαβε προγράμματα 3 δις. Ευρώ για υποδομές, ιδιωτικό τομέα, εμπόριο, μικρομεσαίες επιχειρήσεις, τράπεζες και για τους πρόσφυγες.

ή μέσω διμερών συμφωνιών, καθώς είναι ζητήματα περιφερειακού χαρακτήρα και επομένως απαιτούν επιπρόσθετα περιφερειακά μέτρα.

Η πρόσφατη αυτή στρατηγική της Ε.Ε. καταρτίστηκε από το Σύμφωνο Σταθερότητας, την Διμερή Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης, το χρηματοδοτικό πλαίσιο και την διαδικασία Συνεργασίας των Χωρών της ΝΑ Ευρώπης (South East European Cooperation Process), η οποία είναι η μετεξέλιξη της Διαβαλκανικής Συνεργασίας, που αναβίωσε το 1996 κατόπιν ελληνικής και βουλγαρικής πρωτοβουλίας.

Το Σύμφωνο της Σταθερότητας αποτελεί τον κυρίαρχο άξονα της νέας περιφερειακής πολιτικής για την ανοικοδόμηση της ΝΑ Ευρώπης. Έχει στόχο αφενός να δράσει ως κίνητρο για την συνεργασία και την ανάπτυξη επενδύσεων, και αφετέρου να συντονίσει τα προγράμματα αναδιάρθρωσης και ανοικοδόμησης.⁷

Η Διαδικασία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της διμερούς πολιτικής, εισάγοντας ένα νέο είδος συμβατικών σχέσεων και το καθεστώς της “πιθανής υποψηφιότητας για ένταξη στην Ε.Ε.” με μακροπρόθεσμη προοπτική την προσχώρηση των βαλκανικών χωρών.⁸

Το περιφερειακό πρόγραμμα CARDS (Regional Strategy Paper), περιλαμβάνει τομείς που δεν απευθύνονται σε κάθε χώρα ξεχωριστά, διαμορφώνοντας χρηματοδοτική στρατηγική σε τέσσερα συγκεκριμένα περιφερειακά θέματα: ενοποιημένη διαχείριση συνόρων, δυνατότητα δημιουργίας θε-

σμών, δημοκρατική σταθεροποίηση και περιφερειακή ανάπτυξη υποδομών.⁹

3.2.3 ΟΗΕ,ΟΑΣΕ

Η παρουσία των δύο υπό προαναφερόμενων οργανισμών στα μεταψυχροπολεμικά Βαλκάνια παρουσιάζει σημαντική έκταση και πολυμορφία, ενώ τα αποτελέσματα είναι μάλλον ανάμεικτα. Η αντιμετώπιση των κρίσιμων ζητημάτων γίνεται κατά περίπτωση με ένα ad hoc τρόπο, εκφράζοντας ισορροπία συμφερόντων και πιέσεων στη δεδομένη στιγμή, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις των όποιων κινήσεων. Οι οργανισμοί σε μεγάλο βαθμό χρησιμοποιούνται για να καλύψουν την αναποφασιστικότητα, τις διαφωνίες, τα λάθη ή τις αδυναμίες των κρατών-μελών τους, τα οποία τους δεσμεύουν και τους στερούν σε σημαντικό βαθμό την δυνατότητα λήψης πρωτοβουλιών. Απουσιάζει η μακροχρόνια προοπτική και ένα σαφές σχέδιο δράσης προς τον τελικό στόχο, για αυτό και τα μεγάλα προβλήματα παγώνουν για ένα διάστημα, αλλά παραμένουν άλυτα.

Ο ΟΗΕ, ανέπτυξε στην περιοχή της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης την μεγαλύτερη ειρηνευτική του επιχείρηση, για να γευτεί ίσως την πιο πικρή του ήττα (προ-Dayton εποχή). Επίσης δημιούργησε την πρώτη προληπτική αποστολή δυνάμεων στην ΠΓΔΜ για να την αποσύρει αργότερα, ενώ εξουσιοδότησε την ανάπτυξη μιας πολυεθνικής δύναμης στην Αλβανία και βρέθηκε επικεφαλής της πολιτικής παρουσίας της διεθνούς κοι-

7 Για τις χώρες που υπογράφουν την διαδικασία αυτή, έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και τίθεται ως απαίτηση και σαφής προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξη των διμερών σχέσεων και την ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή κοινότητα.

8 Διατέθηκαν 4,650 εκατ. Ευρώ κατά την περίοδο 2000-2006.

9 Θ. ΝΤΟΚΟΣ-Φ. ΠΙΕΡΡΟΣ, Τα Βαλκάνια μετά τον πόλεμο του Κοσσυφοπέδιου, σελ 194

νότητας στο Κόσσοβο, από το οποίο είχε αρχικά κρατηθεί από τους ΗΠΑ και τους συμμάχους της.¹⁰

Ο ΟΑΣΕ σε καμία περίπτωση δεν ανέπτυξε ειρηνευτική δύναμη με οπλισμένους στρατιώτες στην περιοχή. Η παρουσία του ήταν εκτενής, αλλά πιο διακριτική, με παρατηρητές και πολιτικό προσωπικό. Η εμφάνιση σε κάθε περίπτωση ήταν στην διατήρηση και προώθηση των δημοκρατικών θεσμών, των ανθρωπίνων και μειονοτικών δικαιωμάτων, καθώς και στην διενέργεια ελεύθερων και τίμιων εκλογών. Οι δύο οργανισμοί έδρασαν σε άλλες περιπτώσεις ξεχωριστά, ή μόνο ο ένας (ΟΑΣΕ στην Αλβανία), ή ο άλλος (ΟΗΕ στην Βοσνία-Ερζεγοβίνη) καθώς και παράλληλα (ΠΓΔΜ), ή σε συνεργασία (Κόσσοβο).

Επίσης, σημαίνοντα ρόλο έχει και το Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο της Χάγης για την Πρώην Γιουγκοσλαβία, το οποίο συστάθηκε το 1993, με αρμοδιότητα την άσκηση δικαιοδοσίας σε άτομα που διέπρατταν διεθνή εγκλήματα, όπως η γενοκτονία, τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, τα εγκλήματα πολέμου και το έγκλημα της επίθεσης. Κατά καιρούς διάφορα άτομα συλλαμβάνονται ή παραδίδονται για να δικάσουν για εγκλήματα πολέμου στον Βοσνιακό πόλεμο ή στην κρίση του Κοσόβου

3.2.4 NATO

Αποτελεί τον μόνο αξιόπιστο οργανισμό συλλογικής άμυνας και παράλληλα λειτουργεί με ευελιξία τόσο στο πολιτικό, όσο και στο στρατιωτικό επίπεδο. Η νέα στρατηγική θεώρηση της Συμμαχίας εγκρίθηκε κατά την σύνοδο κορυφής στην Ουάσινγκτον, τον Απρίλιο του 1999, με την ευκαιρία του

εορτασμού των 50 χρόνων από την υπογραφή του Βορειο-Ατλαντικού Συμφώνου. Σύμφωνα με την νέα θεώρηση γίνεται και η επίσημη ενσωμάτωση στη Συμμαχία, των αποστολών εκτός του άρθρου 5, που αφορούν επιχειρήσεις χειρισμού κρίσεων και υποστήριξης της ειρήνης, στην περιφέρεια του NATO, σε περιοχές πέραν των παραδοσιακών ορίων ευθύνης του, ενώ αναγνωρίζεται και εκ μέρους του NATO, ο πρωτεύων ρόλος του ΟΗΕ στον τομέα διατήρησης της ειρήνης. Παράλληλα έχουμε ανάπτυξη σχέσεων με όλες τις χώρες της περιφέρειας και της υποστήριξης των πρωτοβουλιών και των προγραμμάτων συνεργασίας με άλλους διεθνείς θεσμούς.

Στα Βαλκάνια, το NATO, πέραν από τις επιχειρησιακές του δραστηριότητες (βομβαρδισμοί Σερβίας), δημιούργησε την ειρηνευτική αποστολή KFOR, για την σταθερότητα και την ειρήνη στο Κόσσοβο. Παράλληλα δημιούργησε την Ταξιαρχία της ΝΑ Ευρώπης, προσέφερε την δυνατότητα εντάξεως των χωρών στο Πρόγραμμα Σύμπραξης για την Ειρήνη (Partnership for Peace Programme-PfP) που αποτελεί τον προθάλαμο προετοιμασίας για την προσχώρησή τους στον Οργανισμό, ενώ έχει δεχτεί στους κόλπους του νέα μέλη από την Βαλκανική χερσόνησο.

3.2.5 Ρωσία

Τα Βαλκάνια είχαν την ατυχία να συμπέσει η πολύχρονη και πολυαίμακτη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας με την πλήρη εξαθλίωση της Ρωσίας κατά την δεκαετία του 1990, μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης το 1991. Η ΕΣΣΔ ήταν πολιτικά, στρατιωτικά, και διπλωματικά πανίσχυρη στα Βαλκάνια. Η Ρωσία μετά την διάλυση της ΕΣΣΔ ήταν ανύπαρκτη, αφήνοντας το πεδίο ελεύθερο στην περιοχή για οποιαδήποτε

10 Στοιχεία από ιστοσελίδα wikipedia.

τε ξένη δύναμη ήθελε να το εκμεταλλευτεί. Μόνο η άνοδος του Πούτιν στην εξουσία επέτρεψε στην Μόσχα από το 2000 και μετά να αποτολμήσει μια δειλή επανεμφάνιση στα Βαλκάνια, κυρίως μέσω Σερβίας. Έτσι η σκληρότητα με την οποία οι Δυτικές δυνάμεις προωθούσαν τον ακρωτηριασμό της χώρας έστρεψε τις αστικές εθνικιστικές και πατριωτικές δυνάμεις της Σερβίας προς την Μόσχα. Αποτέλεσμα είναι η ρωσική στήριξη να συνιστά σήμερα τη μεγαλύτερη ελπίδα των Σέρβων και τα φιλωρωσικά αισθήματα της πλειονότητας του λαού να είναι ισχυρότερα παρά ποτέ εδώ και πάνω από μισό αιώνα. Επίσης οι σχέσεις της Μόσχας με την Σόφια δείχνουν να έχουν βελτιωθεί μετά από μια περίοδο επιδείνωσης.

Το σημαντικότερο όπλο με το οποίο επιχειρούν οι Ρώσοι να ενισχύσουν εκ νέου την επιρροή τους στα Βαλκάνια είναι η ενέργεια. Όλες οι Βαλκανικές χώρες προμηθεύονται πετρέλαιο και φυσικό αέριο από την Ρωσία. Καθώς μάλιστα οι τιμές εκτοξεύτηκαν σε τεράστια ύψη, καμία βαλκανική χώρα δεν σκέφτεται σοβαρά να κάνει κινήσεις απεξάρτησης στον ενεργειακό τομέα από τη Ρωσία. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται πολύ υψηλό κόστος για την κατασκευή άλλων υποδομών, κάτι το οποίο είναι σχεδόν απαγορευτικό για τις χώρες αυτές και τις οικονομικές τους δυνατότητες. Βέβαια δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Μόσχα χρησιμοποιεί την ενέργεια ως πολιτικό όπλο εκβιασμού ή δελεασμού των χωρών της περιοχής, όπως είδαμε χαρακτηριστικά στην περίπτωση της Ουκρανίας το 2005.

Κεφάλαιο τέταρτο

4. Τα προβλήματα των Βαλκανίων

4.1 Γενικά

Με το τέλος του Ψυχρού πολέμου οι Βαλκανικές χώρες του Ανατολικού συνα-

σπισμού εισήλθαν σε μια πολύ δύσκολη περίοδο μετάβασης από το κομμουνισμό στα πολιτικά και οικονομικά συστήματα της Δύσης.

Το μέλλον αυτών των κοινωνιών, που θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τους όρους σταθερότητας και αστάθειας για την ευρύτερη περιοχή, εξαρτάται από την απάντηση που αυτές οι κοινωνίες θα μπορέσουν να δώσουν σε μια σειρά βασικά διλήμματα που αντιμετωπίζουν. Αυτά τα βασικά προβλήματα, συνοψίζονται με τη μορφή πέντε κρίσεων, βασικών κρίσεων που διέρχονται οι κοινωνίες αυτές. Και αυτές είναι: Η κρίση ταυτότητας, νομιμοποίησης, διανομής, συμμετοχής και διεύθυνσης.

4.1.1 Κρίση ταυτότητας

Η κρίση ταυτότητας είναι σήμερα θεμελιώδης και τελικά καθορίζει τις υπόλοιπες. Η επίλυσή της θα μπορούσε να διευκολύνει την επίλυση όλων των άλλων. Η κρίση αυτή είναι στενά συνδεδεμένη με δύο κεντρικά ζητήματα, τον εθνικισμό και τη θρησκεία. Στα Βαλκάνια η υποχώρηση των ιδεολογιών καθώς και της πίστης στο όραμα μιας ορθολογιστικής προόδου και εκσυγχρονισμού μέσω του κομμουνιστικού μοντέλου οδήγησε στην επιστροφή στη μόνη σίγουρη βάση, στην ταυτότητα της εθνικής ομάδας.

Υποκατάστατο ενός αποτυχημένου στην πράξη κοινωνικού οράματος, ο εθνικισμός αποτελεί την κυριότερη κινητήρια δύναμη των λαών της περιοχής. Ο εθνικισμός παρουσιάστηκε στα Βαλκάνια ως η αληθινή άρνηση του κομμουνισμού, ως τρόπος επίλυσης σειράς προβλημάτων, που είχαν συσσωρευτεί για χρόνια και βγήκαν στο φως με την αποσύνθεση του καθεστώτος.

Δεύτερο σημείο είναι το ζήτημα της θρησκείας. Η θρησκεία αναβιώνει και έρχεται να καλύψει τα κενά που άφησε πίσω η κο-

μουνιστική ιδεολογία. Τα εθνικιστικά μηνύματα φιλτράρονται μέσα από τη θρησκευτική ρητορική και αποκτούν το περιεχόμενο ιερού καθήκοντος και αποστολής. Έτσι η θρησκεία πολιτικοποιείται και οξύνει τις εθνικές αντιθέσεις, δίνοντας παράλληλα το περιθώριο σε εξωτερικές δυνάμεις, Βατικανό, Τουρκία και άλλες, να αναλάβουν ένα ρόλο διαμεσολαβητή.

4.1.2 Κρίση νομιμοποίησης

Δεύτερη στη σειρά βρίσκεται η κρίση νομιμοποίησης των νέων καθεστώτων καθώς το οργανωμένο έγκλημα έχει εμπλακεί με τα νέα καθεστώτα σε πολύ μεγάλο βαθμό λόγω έλλειψης κρατικών και αναπτυξιακών θεσμών. Αποτελεί την πιο σημαντική μη στρατιωτική απειλή. Τα κύρια χαρακτηριστικά της είναι:

- α. Η παράνομη διακίνηση ανθρώπων και πορνεία
- β. Η παράνομη διακίνηση όπλων / ναρκωτικών και το ξέπλυμα παράνομου χρήματος.

Αυτές οι ενέργειες από τη μία υποσκιάζουν τις προσπάθειες των μετα-κομμουνιστικών, Βαλκανικών κοινωνιών να χτίσουν δημοκρατικούς θεσμούς και παρεμποδίζουν τις υγιείς οικονομικές πολιτικές, μειώνοντας έτσι τα κίνητρα για τις άμεσες ξένες επενδύσεις, και από την άλλη οι ασθενείς πολιτικές επιβολής του νόμου, αποτελούν εγγύηση ότι οι δράστες έχουν λίγα να φοβηθούν. Μόνο στα Δυτικά Βαλκάνια, η πολυπλοκότητα του προβλήματος συνδέεται με το γεγονός ότι υπάρχουν εξτρεμιστικές οργανώσεις σε περιοχές (Κόσοβο/Νότια Σερβία/ΠΓΔΜ) που γειτονεύουν με την Αλβανία και κατοικούνται από αλβανικούς πληθυσμούς (μειονότητα ή πλειοψηφία). Κρίσιμοι παράγοντες είναι :

- α. Το ασθενές θεσμικό πλαίσιο

- β. Η απουσία δημοκρατικών κριτηρίων (πολυεθνικές, κοινωνίες των πολιτών)
- γ. Η ανεργία
- δ. Η άνιση διανομή πρόσβασης στο δημόσιο τομέα, στην αστυνομία, και στην εκπαίδευση που προσδίδουν στις απαιτήσεις των Αλβανών εθνικιστική απόχρωση, αφήνοντας χώρο στις εξτρεμιστικές οργανώσεις να προβάλλουν τον ένοπλο αγώνα ως εναλλακτική λύση, με εθνικιστικά συνθήματα για «Μεγαλύτερη Αλβανία» και «Μεγαλύτερο Κόσοβο».

Όσο πιο πολύ εκτείνεται το οργανωμένο έγκλημα τόσο η ευρωπαϊκή προοπτική των χωρών αυτών επηρεάζεται αρνητικά. Αντί λοιπόν να ελκύουν τη συνεισφορά των χωρών της Ε.Ε και ΝΑΤΟ, τις στρέφουν στην υιοθέτηση μιας εσωστρεφούς στάσης προκειμένου να διασφαλίσουν την ασφάλειά τους. Η Ελλάδα -ως χώρα μέλος της Ε.Ε και του ΝΑΤΟ- έχει αναλάβει το εγχείρημα να ενισχύσει τους γείτονές της να αντιμετωπίσουν το οργανωμένο έγκλημα, σε διμερές και πολυμερές επίπεδο, ενισχύοντας την περιφερειακή συνεργασία.

4.1.3 Κρίση διανομής

Τρίτη κρίση είναι η κρίση διανομής. Αυτή αφορά σε προβλήματα κατανομής υπηρεσιών και αγαθών στις χώρες αυτές. Αναφέρεται στη διανομή πόρων, στο φορολογικό σύστημα και στην αγροτική μεταρρύθμιση. Η βαλκανική οικονομία κάνει προσπάθειες προόδου με την βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρά τις αγκυλώσεις του παρελθόντος.

Αυτό οφείλεται κύρια στην αποδιάρθρωση του προϋπάρχοντος οικονομικού συστήματος ιδίως στις χώρες που άργησαν να μπουν στο δρόμο των μεταρρυθμίσεων, όπως είναι η Ρουμανία, η Αλβανία και η Βουλγαρία, καθώς επίσης και στην οικονο-

μική αβεβαιότητα, η οποία δεν ενθάρρυνε τις ξένες επενδύσεις παρ' όλες τις προσπάθειες των νέων καθεστώτων.

Το κομμουνιστικό καθεστώς κατέρρευσε αφήνοντας πίσω του ένα κενό, που ακόμα η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν το έχει γεμίσει. Αποτέλεσμα είναι η άνθηση μαφιών, δικτύων μαύρης αγοράς που έρχονται να υποκαταστήσουν την ελλείπουσα κεντρική εξουσία σε ζητήματα οργάνωσης και διανομής.

4.1.4 Κρίση διείδυσης

Η κρίση διείδυσης αναφέρεται στην επέκταση του ελέγχου του πολιτικού κέντρου στην περιφέρεια. Μια πιο ειδική περίπτωση και ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα για την περίπτωση των Βαλκανίων είναι η δυνατότητα του εθνικού κέντρου να συσπειρώνει και να ενσωματώνει στην εθνική κοινότητα τις μειονότητες με έναν τρόπο που να αποδέχεται όμως τις πολιτιστικές, θρησκευτικές, γλωσσικές ιδιαιτερότητές τους καθώς επίσης και να επιβάλλει κατά έναν τρόπο αποδεκτό τις επιλογές του στην περιφέρεια.

Το πρόβλημα με τις μειονότητες είναι ότι πλέον η αναγνώρισή τους έχει ταυτιστεί με διεκδίκηση κρατικής υπόστασης ή με την ένωσή τους με το γενέθλιο κράτος. Η βούληση και η δυνατότητα του κέντρου να βρει έναν τρόπο συνύπαρξης με τις μειονότητες θα είναι καθοριστικό ζήτημα για όλες τις μελλοντικές εξελίξεις. Αυτά μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον (ΟΑΣΕ, ΟΗΕ), όπου η προστασία και η αναγνώριση των μειονοτήτων έχει αναχθεί σε ύψιστη αξία, που οδηγεί ακόμα και στην αμφισβήτηση της εδαφικής ακεραιότητας υπαρχουσών κυριάρχων κρατικών οντοτήτων, όπως στην περίπτωση της Γιουγκοσλαβίας.

4.1.5 Κρίση συμμετοχής

Τέλος, υφίσταται η κρίση συμμετοχής που είναι άμεσα συνδεδεμένη με αυτήν της διείδυσης. Αυτή αναφέρεται στα αιτήματα για άνοιγμα του πολιτικού συστήματος και σε ένα πιο ισότιμο μοίρασμα της πολιτικής εξουσίας. Στις χώρες που μας απασχολούν υπάρχουν διαφορετικοί βαθμοί συμμετοχικής εμπειρίας και παρέμβασης.

Η Αλβανία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία έχουν αδύναμες κοινωνίες πολιτών. Υπάρχουν όμως ουσιώδεις διαφορές μεταξύ τους που δεν πρέπει να παραβλέπονται. Στην Αλβανία και Ρουμανία η κομμουνιστική ηγεσία είχε καταφέρει να δημιουργήσει ένα απόλυτο κενό γύρω της το οποίο άργησε να καλυφθεί. Τα συνδικάτα ελέγχονταν όλα από το κόμμα και οι διανοούμενοι ήταν υποταγμένοι στην κυρίαρχη ιδεολογία. Το αποτέλεσμα είναι ότι η σημερινή ηγεσία στις χώρες αυτές προέρχεται κατευθείαν από τους κόλπους των κομμουνιστικών κομμάτων.

Και στη Βουλγαρία έχουμε απουσία σημαντικής μερίδας διαφωνούντων, υπάρχουν όμως κάποιες προσωπικότητες, υπάρχουν κάποια κινήματα τα οποία ξεκίνησαν μεν σαν απολιτικές ομάδες γύρω στο 1988 (κυρίως ευαισθητοποιημένες γύρω από οικολογικά ζητήματα), σταδιακά όμως πολιτικοποιήθηκαν ίσως από την ίδια την αντίδραση του κομμουνιστικού καθεστώτος απέναντί τους. Δεδομένου ότι οι τρεις χώρες επέλεξαν την καθολική άμεση και μυστική ψηφοφορία, το βασικό ερώτημα σε σχέση με τη συμμετοχή είναι η δυνατότητα συμμετοχής των μειονοτήτων στις χώρες αυτές. Η διαφορά στην αντιμετώπιση κάθε χώρας έγκειται στη διαφορετική σχέση κάθε καθεστώτος με τη βασική μειονότητα, την ελληνική στην Αλβανία, την Τουρκική στη Βουλγαρία και την Ουγγρική στη Ρουμανία. Στη Βουλγαρία το νέο καθε-

στώς χρησιμοποίησε σαν στήριγμα την τουρκική μειονότητα, για να μπορέσει να περάσει διάφορα μέτρα στο Κοινοβούλιο και γενικά στην όλη οργάνωση της πολιτικής. Αντίθετα στην Αλβανία η σχέση ήταν πιο πολύ συγκρουσιακή με την ελληνική μειονότητα.

Ως συμπέρασμα μπορεί να λεχθεί ότι οι πιέσεις που ασκούνται στο εσωτερικό των κοινωνιών αυτών είναι πάρα πολλές και υπάρχουν δυο μεγάλοι κίνδυνοι. Ο ένας είναι να υπάρξουν στο μέλλον αυταρχικές λαϊκίστικες και πιθανώς στρατιωτικές λύσεις και ο δεύτερος κίνδυνος είναι ο κίνδυνος έντασης εθνικιστικών τάσεων, τόσο προς το εξωτερικό, προς τις γείτονες χώρες δηλαδή, όσο και προς το εσωτερικό, δηλαδή προς τις μειονότητες.

Η σημαντικότερη απειλή για την Ελλάδα είναι να βυθιστούν τα Βαλκάνια στην αστά-

θεια μετά από κάποια αλλαγή στο status quo και να οδηγηθούμε σε γιουγκοσλαβικού τύπου αιματοχυσίες, με αποτέλεσμα να υποβαθμιστεί ολόκληρη η περιοχή μας και να περιθωριοποιηθεί στα πλαίσια της Ευρώπης. Μια τέτοια περιφερειακή εξέλιξη εγκυμονεί τρεις κινδύνους:

Πρώτον, να πληγεί καίρια η οικονομία μας (διακοπή των οικονομικών συναλλαγών με την ενδοχώρα μας, κύματα προσφύγων, αποφυγή των Βαλκανίων και κατ' επέκταση της Ελλάδας από διεθνείς επενδυτές).

Δεύτερον να υποβαθμισθεί η Ελλάδα ως τμήμα μιας προβληματικής περιοχής ανάξιας της ενσωμάτωσης στην Ευρώπη.

Τρίτον να εμπλακούμε σε ένοπλες συγκρούσεις που ενδέχεται να απειλήσουν την ασφάλειά μας.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Υποπλοίαρχος Αριαντζής Νικόλαος ΠΝ γεννήθηκε το 1972 και εισήλθε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1992 από όπου και αποφοίτησε το 1996 με το βαθμό του Σημαιοφόρου.

Έχει φοιτήσει στα προβλεπόμενα για το βαθμό του σταδιοδρομικά σχολεία του ΠΝ. Είναι απόφοιτος ΣΔΙΕΠΝ. Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του έχει υπηρετήσει σε διάφορες υπηρεσίες του ΠΝ.



Ναυτική Επιθεώρηση

Δελτίο Ενημέρωσης

ΑΠΟΝΟΜΕΣ

- Απονέμουμε το βαθμό του **Αντιναυάρχου** στους παρακάτω Αξιωματικούς Μάχιμους του Πολεμικού Ναυτικού, οι οποίοι απεβίωσαν κατά την εκτέλεση υπηρεσίας που συνεπάγεται αυξημένο κίνδυνο και προδήλως και αναμφισβήτητα λόγω αυτού, από την προηγούμενη του θανάτου τους, ημερομηνία που αναγράφεται έναντι ενός εκάστου:
- Αντιπλοίαρχο Μάχιμο, Χριστόδουλο Καραθανάση από 30-01-1996
- Αντιπλοίαρχο Μάχιμο, Παναγιώτη Βλαχάκο από 30-01-1996
- Υποπλοίαρχο Μάχιμο, Διονύσιο Πετσάλη από 09-08-1999

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

- Τέθηκε σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρει μετά από αίτησή του ο **Αρχιπλοίαρχος Μηχανικός** Ευάγγελος Βράκας
- Προήχθη στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλοίαρχος Οικονομικού** Ανδρέας Αυθεντόπουλος
- Προήχθη στο βαθμό του **Πλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιπλοίαρχος Οικονομικού** Παναγιώτης Τσάμης
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό που φέρει ο **Αντιπλοίαρχος Ειδικής Μονιμότητας Χ/Ε** Ανδρέας Τσέλος
- Προήχθη στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλωτάρχης Μάχιμος** Άγγελος Σιμισιρίκης
- Προήχθη στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Πλωτάρχης (ΠΤ)** Γεώργιος Μπαλτάς
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες (ΠΥ-ΠΤ)**: Παναγιώτης Σιδεράτος, Ιωάννης Συρόπουλος, Κωνσταντίνος Πελώνης, Δημήτριος Παπαδόπουλος, Νικόλαος Σωμαράκης, Αθανάσιος Χαβιάρης, Εμμανουήλ Σπυράτος, Ευστράτιος Μαστορογιαννάκης, Νικόλαος Τζένης, Μαρίνος Νικολακόπουλος, Δημήτριος Μουζάκης, Αριστείδης Βογιατζάκης, Ελευθέριος Νικολάου, Ανδρέας Τσενές, Παναγιώτης Βήχος, Διονύσιος Παπαλεξανδρόπουλος, Ηλίας Λαγουδάκης, Κωνσταντίνος Πανταζέλος, Νικόλαος Γκιόκας, Αθανάσιος Γεωργούσης, Σταύρος Νικολάου
- Προήχθη στο βαθμό του **Πλωτάρχη** και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ)** Ευάγγελος Νάννος αποστρατεία λογιζομένη από 31-08-2008 ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ)**: Ανδρέας Πετρόπουλος, Κωνσταντίνος Τσαγκάρης, Ιωάννης Καραχρήστος, Σωτήριος

Φουντάς, Αλέξανδρος Ιατρόπουλος, Παναγιώτης Καπλάνης, Νικόλαος Χαλκιοπούλος, Βάϊος Γκαραβέλης, Ισίδωρος Στεφάνου-Κυργιώργης, Βασίλειος Μητρογιάννης, Γεώργιος Χρονέας, Παρασκευάς Κοτσώνης, Μαρίνος Χατζηβασίλης, Ηλίας Μουστάκης, Χρήστος Βουνός, Γεώργιος Φανουράκης, Ιωάννης Χατζής, Σπυρίδων Μπογιαδάκης, Γεώργιος Γκούζος

- Τέθηκε σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρει μετά από αίτησή του ο **Υποπλοίαρχος (ΠΤ)**: Νικόδημος Καββαδίας
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Σημαιοφόροι Φάρων**: Γεώργιος Πηλιώτης, Δημήτριος Βλαχόπουλος, Νικόλαος Χλιαράς
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (ΠΥ-ΠΤ)**: Ηλίας Φάκας, Αρετή Πιερρακάκη
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με τον βαθμό που φέρει ο **Ανθυπασπιστής** Παναγιώτης Καστρινάκης
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με το βαθμό που φέρει ο **Ανθυπασπιστής** Νικόλαος Δεσποτιδής

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

- Προήχθη στο βαθμό της **Αρχιπλοίαρχου** η **Πλοίαρχος Υγειονομικού/Νοσηλευτικής** Σιμέλα Σάρδη-Καλεμεκερίδου
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοίαρχου** οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:
Μηχανικός: Κωνσταντίνος Γαλουτζής
Οικονομικός: Κωνσταντίνος Αραπάκης, Ευστάθιος Νιρίκος

Υγειονομικού/Ιατρός: Αναστάσιος Τζωρτζίνης

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες**:
Μάχιμοι: Σπυρίδων Αλευράς, Γεώργιος Μαγνησαλής, Ιωάννης Χατζής, Ιωάννης Χάψος, Βασίλειος Μπελετσιώτης
Μηχανικοί: Βασίλειος Λουκοβίτης, Παναγιώτης Χαλαστής, Χαράλαμπος Ευαγγελίδης, Γεώργιος Δεσύπρης, Λουκάς Τσαρμακλής, Παναγιώτης Αφεντουλίδης
Οικονομικός: Χαράλαμπος Βλάχος, Μελέτιος Νικολαΐδης, Γεώργιος Καπόγλου, Ιωάννης Τσολτής, Μιχαήλ Σούκας, Κωνσταντίνος Τσάκωνας, Κωνσταντίνος Καλκανδής
Υγειονομικού/Ιατροί: Μιχαήλ Μάρακας, Σπυρίδων Παπαϊωάννου, Χρήστος Μπίσις, Δημήτριος Λαουλάκος
Υγειονομικού/Νοσηλεύτριες: Γεωργία Μπατσάκη, Σπυριδούλα Σιγάλα, Αθηνά Αργυράκου
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Σπυρίδων Κατσούλας, Παύλος Κούφαλης, Χρήστος Αυγερινίδης,
Μηχανικοί: Δημήτριος Παπασπηλιού, Παύλος Αμυγδαλιός, Γεώργιος Πετρόπουλος, Μιχαήλ Λεβεντάκης, Κυριάκος Πούτος, Σταύρος Στρατάκος
Υγειονομικού/Ιατρός: Ευστράτιος Λαμπούσης, Γεωργία Καραμπέλα
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ)**: Ιωάννης Ατζάμογλου, Παναγιώτης Κρητικός, Θεόδωρος Λαγός, Παναγιώτης Καλιντήρης, Ιάκωβος Μανωλέσος, Φώτιος Τσιώλης, Ηλίας Μαντάς, Βασίλειος Κατσιούρης, Νικόλαος Ζωΐλης, Γεώργιος Βιττωράκης, Κωνσταντίνος Κωστάκης, Γεώργιος Ζουλάκης, Γεώργιος Μάλαμας,

Ηλίας Καλδίρης, Δημήτριος Σιδέρης

- Προήχθη στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου** ο **Ανθυποπλοίαρχος** Μάχιμος Παναγιώτης Κατωπόδης
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι**:
Μάχιμος: Σταύρος Μερισαντζόγλου
Οικονομικού: Άννα Ράλλη
Υγειονομικού/Ιατροί: Νικόλαος Βουλγαράκης, Δημήτριος Μανατάκης, Χρήστος Γιαννιός, Πολύτιμος Βάσσης, Νικόλαος Μουστάκης, Δημήτριος Δεληγιάννης, Απόστολος Μπάκαβος, Βασίλειος Ανδριανέσης, Νικόλαος Βούλγαρης, Ιωάννης Λαμπαδάκης, Αικατερίνη Καραγιάννη, Παναγιώτα Παπαγκίκα, Μάριος Μισαηλίδης
Υγειονομικού/Φαρμακοποιοί: Ιωάννης Σάσσαλος, Στυλιανός Βαρδαξής
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι έφεδροι εξ εφέδρων Οικονομικού (Ολυμπιονίκες-Παγκοσμιονίκες)**: Σπυρίδων Γιαννιώτης, Σταυρούλα Ζυγούρη, Χρήστος Μελέτογλου, Χρυσούλα Γκουβτενούδη, Ευτυχία Παππά-Παπαβασιλοπούλου, Ιωάννα Γαβριηλίδη, Σωτήριος Τράκας, Βαρβάρα Μαγνήσαλη, Ευάγγελος Χειμώνας
- Προήχθη στο βαθμό της **Ανθυποπλοιάρχου** η **Σημαιοφόρος (ΠΥ)** Άννα Μπενοβία
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές Ειδικοτήτων και Τεχνών**: Ευάγγελος Καφέτζης, Παναγιώτης Προβατάρης, Νικόλαος Ζερβακάκης
- Προήχθησαν στο βαθμό της **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπίστριες Ειδικοτήτων**: Μαρία Σιώπη, Ελένη Νάσιου

- Προήχθησαν σε **Αρχικελευστές ΕΜΘ** οι κατωτέρω **Επικελευστές ΕΜΘ**: Αλεξάνδρα Γαβριήλ, Μαρία Μοσχόβη, Καλλιόπη Παπαδάκη, Ευφροσύνη Τσεκμεζόγλου, Παναγιώτα Κατσούλη, Κωνσταντίνα Φελέκη, Ισιδώρα Πλυταριά, Ελένη Κουτσιούκη, Γεωργία Σταυρίδου, Γρηγορία Τσιλιγιάννη, Ελπίδα Αποστολάκου, Ευσταθία Πρεβεδώρου, Σοφία Τάκα, Αικατερίνη Τσουπράκου, Χαρίκλεια Μητσοιου, Ζαφειρία Γιαννακοπούλου, Δήμητρα Λιούρα, Άννα Κορνιλάκη, Δήμητρα Ντόκα, Τριανταφυλοπούλου Γαρυφαλιά, Πολυξένη Καλογήρου, Σταθούλα Μυλούλη, Ελένη Αντωνακάκη, Νίκη Φωτοπούλου, Ευμορφία Σωκλιανού, Κωνσταντίνα Στεφοπούλου, Στεφανία Παπαδημητρίου, Ευαγγελία Ζαφειροπούλου, Αικατερίνη Αδαμάκου, Αγγελική Γιωργάκη, Κωνσταντίνα Κοτσιλήρη, Σωτηρία Σίμου, Ειρήνη Καμακάρη, Φωτεινή Βαγιάτα, Στυλιανή Καρποντίνη, Σοφία Σπυριδώνου, Μαρία Κυπριωτέλλη, Ευρυδίκη Παπαβαρσάμη, Μαρία Δρακοπαναγιωτάκη, Αγγελική Μπόγρη, Άννα Εμμανουηλίδου, Ασημίνα Βαρέλα, Κυριακή Αναπλιώτου, Ευαγγελία Μυτάκη, Ζωή Ανδρεώλα, Παρασκευή Καρβέλλα, Ειρήνη Ρουμелиωτάκη, Μαρία Χαρίτου, Σοφία Φακίνου, Αικατερίνη Τούτση, Θεοδώρα Μαρκοπουλιώτη, Ανάστω Σταματοπούλου, Αναστασία Ηλιάδη, Αικατερίνη Σουρβίνου, Αδαμαντία Ανυφαντάκη, Παρασκευή Καραφωτίου, Μαρία Σκρέκα, Γεωργία Καρούτζου, Γεωργία Αυγουστίνου, Αναστασία Ταξοπούλου, Ρεβέκκα Τζόρβα, Αικατερίνη Μπουτσιφάκου, Δήμητρα Μακαρονά, Αθηνά Γράψα, Φωτεινή Κωτσιοπούλου, Ευαγγελία Πάτα, Χαρίκλεια Μαλαπάνη, Αικατερίνη Ανδριανοπούλου, Δήμητρα Κύργιου, Παρασκευή Πετσάλα,, Αικατερίνη

Χριστοπούλου, Μαρία Καρδάση, Μαρία Κιαμίλη, Βασιλική Στριμμένου, Φωτεινή Κάτσαρη, Χριστίνα Αλεβίζου, Άννα Νάκη, Αναστασία Βενέτη, Ελένη Σακελλαράκη, Μαρίνα Τερζή, Σταυρούλα Νινίτη, Γεωργία Μπίτζδα, Κυριακή Τσιλιβαράκη, Παρασκευή Κατέλα, Βιργινία Νείλα, Αρ Παρισούλη-Μαιμαλιώτου, Αφροδίτη Δάφνα, Ιουλία Στεφάνου, Πολυξένη Ζέρβα, Δέσποινα Ελευθερίου, Ευμορφία Κολλιάνκου, Ναυσικά Ιβαΐδου, Πηνελόπη Μικροπούλου, Φωτεινή Πουρίδου, Αναστασία Χρυσικού, Ελένη Κουμπάρου, Μαρία Κοσκινά, Ηράκλεια Φανή Μιχαλόγλου Σωτηριάδου, Αικατερίνη Σιαγκρή, Νικολέττα Κουρεβέση, Ελισσάβητ Δαλανίκα, Μαρία Μέρκου, Γεωργία Μανιάτη, Γεωργία Καραγιάννη, Αρχοντούλα Σχιζοπούλου, Πετρούλα Γεωργακάκου, Δήμητρα Σταμάτη, Βικτωρία Χατζηβασίλη, Ελένη Λινάρδου, Θεοδώρα Βάλμα, Αικατερίνη Γάντζια, Αλεξάνδρα Ευσταθιάδου, Δήμητρα Κανελλοπούλου, Ειρήνη Καραγιαννίδου, Αγλαΐα Νόννη, Γιαννούλα Μπόζα, Σωτηρία Πετροπούλου, Ελένη Μάγγου, Σεβαστή Παπαδοπούλου, Μαρίνα-Ελένη Ευαγγέλου, Ελισσάβητ Λυκιαρδοπούλου, Ελένη Κοτσίρη, Γεωργία Ταζογλίδου, Αμαλία Καυκούλα, Ζωή Λίτου, Στυλιανή Τσιμογιάννη, Ευαγγελία Παληογιάννη, Βασιλική Λάτου, Μαρία Ντούρου Μαρία Καρσιώτη, Αθηνά Κλαμπατσέα, Μαρία Λαζαρίδου, Ευθυμία Στεργίου, Ελένη Πατουχέα Παναγιώτα Καρακώστα, Χαρίκλεια Φαρδέλλα, Σταματίνα Μπρούστα, Σωτηρία Τσίγκου, Κωνσταντίνα Τιμπώνη, Πηνελόπη Μπιζέρα, Φανουρί-Άννα Ταμπάξη, Φωτεινή Σαρδιανού, Ιωάννα

Μπαλωμένου, Αγάθη Καρβούνη, Μαρία Φώτη, Ολυμπία Ξενοπούλου, Αδαμαντία Φέξη, Χριστιάνα Κουνδουράκη, Παρασκευή Αυγουλέα, Θεοδώρα Πιστόλα, Ευαγγελία Μαντζάνα, Παρασκευή Πούλιου, Ευαγγελία Κοδροπούλου, Καλλιόπη Καράμπελα, Γραμματική Γκουγκούμη, Πολυξένη Μανωλακάκη, Δήμητρα Βασιλοπούλου Κοροβέση, Χρύσα Γκαϊδάτζη, Μα Φουντουκάκη-Μανιουδάκη, Ευγενία Αραχωβίτη, Παναγιώτα Μακράκη, Βασιλική Καβάλλου, Ελένη Βαρουξή, Μαρία Κουκοπούλου, Δήμητρα Νάσιου, Σταυρούλα Αποστολοπούλου, Μαρία Σέμπρου, Αργυρώ Αντύπα, Άννα Θεοδοσίου, Βασιλική Γκόγκου, Δέσποινα Αναγνωστοπούλου, Αικατερίνη Καραδημήτρη, Μαρία Κατσιγιάννη Ανατολή Τσιλικίδου, Ευγενία Μούρτζη, Σταυρούλα Γυφτέα, Καρολίνα Μοσχονά, Βασιλική Καλλιμάνη, Ευσταθία Γκούντρα, Παναγιώτα Μπουσούτη, Ουρανία Μίτζα, Αγγελική Λοχαΐτη, Κωνσταντίνα Μπίτζα, Ζαμπέτα Βουτυράκη, Άννα Σκέντζου, Ελένη Τσάνου, Ευγενία Τριανταφύλλου, Καλλιόπη Φραγκάκη, Λαμπρινή Μαντοπούλου, Ιωάννα Γεωργακοπούλου, Χρυσούλα Αγγελή.

ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

- Ονομάζονται **Μόνιμοι Σημαιοφόροι** και κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό οι παρακάτω μαθητές που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη ΣΣΑΣ:
Υγειονομικού/Ιατροί: Ιάκωβος Καλογεράκης, Νικόλαος Κωτσαλάς
Υγειονομικού/Φαρμακοποιοί: Ευάγγελος Αλιφέρης

Επίτιμος Υποναύαρχος ε.α..

Ιωάννης Λαφογιάννης ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Φεβρουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1939 στο Γύθειο Λακωνίας. Το 1955 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1959 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1962 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1966 σε Υποπλοίαρχο, το 1971 σε Πλωτάρχη, το 1976 σε Αντιπλοίαρχο, το 1982 σε Πλοίαρχο, το 1986 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1989 σε Υποναύαρχο, και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε μετά από αίτησή του. Το 2001 του απονεμήθηκε ο τίτλος του Επίτιμου Υποναυάρχου για τη συμμετοχή του στο Κίνημα του Ναυτικού του Μαΐου 1973, και τη φυλακισή του στη διάρκεια της δικτατορίας της περιόδου 1967-1974. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ', Β', Α' τάξεως.

Υποναύαρχος ε.α.

Γεώργιος Τόγκας ΠΝ

Απεβίωσε την 29η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1939 στην Αθήνα. Το 1955 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1959 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1962 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1966 σε Υποπλοίαρχο, το 1971 σε Πλωτάρχη, το 1976 σε Αντιπλοίαρχο, το 1982 σε Πλοίαρχο, το 1986 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1987 σε Υποναύαρχο, και το 1990 αποστρατεύτηκε. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ', Γ', Β' τάξεως.

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Αλέξανδρος-Βασίλειος-Διάκος

Σακελλαρίδης ΠΝ

Απεβίωσε την 17η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1929 στη Ρόδο Δωδεκανήσου. Το 1947 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1951 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1954 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1958 σε Υποπλοίαρχο, το 1963 σε Πλωτάρχη, το 1967 σε Αντιπλοίαρχο, το 1971 σε Πλοίαρχο, το 1977 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύθηκε. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ' τάξεως

Αντιπλοίαρχος (ΠΔ) ε.α.

Κωνσταντίνος Τσαφογιάννης ΠΝ

Πολεμικής Διαθεσιμότητας

Απεβίωσε την 7η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1921 στην Αθήνα. Το 1938 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1942 προήχθη σε Σημαιοφόρο, το 1944 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1947 μετατάχθη σε κατάσταση πολεμικής διαθεσιμότητας λόγω τραυματισμού στην διάρκεια του πολέμου, το 1946 προήχθη σε Υποπλοίαρχο, το 1950 σε Πλωτάρχη, το 1958 σε Αντιπλοίαρχο. Κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλογερμανικού πολέμου υπηρέτησε στο ΑΒΕΡΩΦ, περιοδικά αποσπώμενος σε Α/Τ και μετέχοντας στις Ναυτικές Επιχειρήσεις εκείνης της περιόδου. Έλαβε μέρος στις συμμαχικές επιχειρήσεις στη

Μεσόγειο και τον Ινδικό ωκεανό. Το 1944 ως Ανθυποπλοίαρχος έλαβε μέρος στο Άγημα Εμβολής για την ανακατάληψη των πλοίων του Ναυτικού που ναυλοχώντας στην Αλεξάνδρεια είχαν καταληφθεί από τους στασιαστές του Κινήματος της Μέσης Ανατολής, κατά την διάρκεια δε της επιχείρησης δέχθηκε πολλαπλά τραύματα και νοσηλεύτηκε στο Κατσίκειο Νοσοκομείο Αλεξάνδρειας. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Αργυρός Σταυρός του Φοίνικος μετά Ξιφών.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Σταυρός Αγώνος Πολεμικού Ναυτικού, Ελληνοϊταλογερμανικού Πολέμου 1940-1941, 1941-1945, Αγήματος Εμβολής.

Αντιπλοίαρχος (ΥΦ) ε.α.

Βασίλειος Γκιόκας ΠΝ

Απεβίωσε την 28η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1952 στην Κόρινθο-Κορινθίας. Το 1972 εισήλθε στη ΣΣΑΣ (τμήμα Φαρμακευτικής), το 1978 ονομάστηκε Μόνιμος Σημαιοφόρος του Υγειονομικού-Φαρμακοποιός, το 1982 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο, το 1994 σε Πλωτάρχη, το 1996 σε Αντιπλοίαρχο και το 1998 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ', Β' τάξεως, Πολυετούς υπηρεσίας Γ', Β' τάξεως.

Αντιπλοίαρχος (ΠΤ-Τ/Ν) ε.α.

Ιωάννης Σεργέδος ΠΝ

Απεβίωσε την 2α Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1935 στη Σίκινο-Κυκλάδων. Το 1952 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης τεχνίτης, το 1954 ονομάστηκε Ναύτης Α',

το 1956 προήχθη σε Δίοπο, το 1960 σε Υποκελευστή Β', το 1963 σε Υποκελευστή Α', το 1967 σε Κελευστή, το 1970 σε Ανθυπασπιστή, το 1977 σε Σημαιοφόρο, το 1980 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1986 σε Υποπλοίαρχο, το 1987 σε Πλωτάρχη, τον ίδιο χρόνο σε Αντιπλοίαρχο και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Β' τάξεως

Αντιπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΟΥΣ) ε.α.

Αργύριος Παπαδόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 16η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1937 στην Θεσσαλονίκη. Το 1955 κατετάγη ως Ναύτης πρότακτος Μουσικός, το 1959 ονομάστηκε Δίοπος, το 1962 προήχθη σε Υποκελευστή Β', το 1966 σε Υποκελευστή Α', το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1975 σε Ανθυπασπιστή, το 1980 σε Σημαιοφόρο, το 1983 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο, το 1988 σε Πλωτάρχη, το 1990 σε Αντιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ) ε.α.

Γεώργιος Βαΐλας ΠΝ

Απεβίωσε την 8η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1941 στο Βόλο Μαγνησίας. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, 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 1992 σε Πλωτάρχη, το 1993 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (ΠΥ-ΑΡΜ) ε.α.

Λεωνίδας Καρνάρος ΠΝ

Απεβίωσε την 27η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1941 στα Κρέστενα Ηλείας. Το 1955 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1958 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, το 1959 προήχθη σε Δίοπο, το 1961 σε Υποκελευστή Β΄, το 1966 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1974 σε Ανθυπασπιστή, το 1979 σε Σημαιοφόρο, το 1982 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1986 σε Υποπλοίαρχο, το 1987 σε Πλωτάρχη, το 1989 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Πλωτάρχης (ΠΥ-ΜΗΧ) ε.α.

Εμμανουήλ Μπαφίτης ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 24η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1911 στη Νάουσα Πάρου. Το 1932 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης, τον ίδιο χρόνο προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1936 σε Δίοπο, το 1939 σε Υποκελευστή Β΄, το 1941 σε Υποκελευστή Α΄, το 1943 σε Κελευστή, το 1952 σε Αρχικελευστή, το 1955 σε Σημαιοφόρο, το 1958 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1962 σε Υποπλοίαρχο, το 1967 σε Πλωτάρχη, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Πλωτάρχης (ΠΥ-ΜΗΧ) ε.α.

Σωτήριος Λίγκας ΠΝ

Απεβίωσε την 2α Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1944 στη Σικυών-Κορινθίας. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, 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 το 1990 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Πλωτάρχης ε.α.

Μαρίνος Γιατράς ΠΝ

Απεβίωσε την 21η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1919 στην Αθήνα. Το 1940 κατετάγη ως Δίοπος εθελοντής, το 1943 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1944 σε Υποκελευστή Α΄, το 1948 απελύθη και τον ίδιο χρόνο ανεκλήθη, το 1949 ονομάστηκε Επίκουρος Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1950 απελύθη και τον ίδιο χρόνο ανεκλήθη εκ της εφεδρείας, το 1951 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1954 μονιμοποιήθηκε στον κλάδο της Στρατολογίας με τον βαθμό του Σημαιοφόρου, το 1957 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο Στρατολόγο, το 1961 σε Υποπλοίαρχο, το 1969 σε Πλωτάρχη, και το 1973 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Πλωτάρχης (ΠΥ-ΠΥΡ) ε.α.

Κωνσταντίνος Πρίφτης ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 23η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1914 στην Παιανία Αττικής. Το 1936 κατετάγη στο ΠΝ ως ναύτης πυροβολητής, το 1938 προήχθη σε Δίοπο, το 1941 σε Υποκελευστή Β΄, το 1943 σε Υποκελευστή Α΄, το 1948 σε Κελευστή, το 1954 σε Αρχικελευστή, το 1957 σε Σημαιοφόρο, το 1960 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1964 σε Υποπλοίαρχο, το 1969 σε Πλωτάρχη, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία. Το 1942 παρουσιάστηκε στην Διεύθυνση μεταβατικού της Αλεξάνδρειας προερχόμενος από την Ελλάδα.

Πλωτάρχης (ΠΤ-ΤΟΡΠ) ε.α.

Αντώνιος Χαλιώτης ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 23η Φεβρουαρίου 2009.

Γεννήθηκε στον Πόρο Αττικής. Το 1935 κατετάγη στο ΠΝ ως ναύτης πρότακτος,

το 1940 προήχθη σε Δίοπο, το 1942 σε Υποκελευστή Β΄, το 1944 σε Υποκελευστή Α΄, το 1951 σε Κελευστή, το 1959 σε Αρχικελευστή, το 1957 (αναδρομικά) σε Σημαιοφόρο, το 1960 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1964 σε Υποπλοίαρχο, το 1969 σε Πλωτάρχη. Το 1941 κατήλθε στη Μέση Ανατολή προερχόμενος από την Ελλάδα επιβαίνων επί του Α/Τ ΣΠΕΤΣΑΙ.

Πλωτάρχης (ΠΤ-ΤΠΒ) ε.α.

Κανέλλος Σκοπελίτης ΠΝ

Απεβίωσε την 16η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1922 στον Πόρο. Το 1939 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Τ/ΠΒ, το 1941 προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1944 σε Υποκελευστή Β΄, το 1945 σε Υποκελευστή Α΄, το 1955 σε Κελευστή, το 1964 σε Αρχικελευστή, το 1960 σε Σημαιοφόρο, το 1964 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1967 σε Υποπλοίαρχο, το 1982 σε Πλωτάρχη και τέθηκε σε αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Φοίβικος

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, τάξεως, Ευδοκίμου Υπηρεσίας Γ΄, και Α΄, τάξεως, Ελληνοϊταλικού Πολέμου 1940-41.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ-Τ/ΣΙΔ) ε.α.

Γεώργιος Δέδες ΠΝ

Απεβίωσε την 28η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1913 στον Πόρο. Το 1930 κατετάγη ως μαθητής τεχνίτης Γ΄ τάξεως, αποστρατεύθηκε με το βαθμό του Αρχικελευστή και αργότερα του απενεμήθη ο βαθμός του Ανθυποπλοίαρχου.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΠΥΡ) ε.α.

Ευάγγελος Κλεόπας ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 22α Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1919 στη Πουλακίδα Αργο-

λίδας. Το 1938 κατετάγη στο ΠΝ ως πρότακτος Πυροβολητής. Το 1941 προήχθη σε Δίοπο, το 1942 σε Υποκελευστή Β΄, το 1944 σε Υποκελευστή Α΄, το 1953 σε Κελευστή, το 1961 σε Αρχικελευστή, και το 1963 τέθηκε σε αποστρατεία. Το 2003 του απονεμήθηκε ο βαθμός του Ανθυποπλοίαρχου. Το 1941 μετέβη στη Μέση Ανατολή προερχόμενος από την Ελλάδα επί του Α/Τ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Εξαιρέτων Πράξεων, Σταυρός Αγώνος Πολεμικού Ναυτικού, Ελληνοϊταλικού πολέμου 1940-1941 και 1941-1945, Ευδοκίμου Υπηρεσίας Γ΄ και Α΄ τάξεως.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΠΥΡ) ε.α.

Βασίλειος Λυκογιώργος ΠΝ

Απεβίωσε την 24η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1934 στη Μπουρλεσιά Μεσολογγίου. Το 1950 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1953 ονομάσθηκε Ναύτης Β΄, το 1957 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1962 σε Υποκελευστή Α΄, το 1965 σε Κελευστή, το 1968 σε Ανθυπασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ-ΣΧΕΔ) ε.α.

Σπυρίδων Γκισδάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 18η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1944 στο Κοντοκάλι Κέρκυρας. Το 1961 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητής Τεχνίτης, το 1965 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1967 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, και τον ίδιο χρόνο σε Κελευστή, το 1971 σε Επικελευστή, το 1974 σε Αρχικελευστή, το 1980 σε Ανθυπασπιστή, το 1985 σε Σημαιοφόρο, το 1989 σε Ανθυποπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με τον βαθμό που έφερε.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ) ε.α.

Λεωνίδας Τζακάκος ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1937 στον Πειραιά –Αττικής. Το 1961 κατετάγη ως Υποκελευστής Β΄, το 1966 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1974 σε Ανθυπασπιστή, το 1979 σε Σημαιοφόρο, το 1982 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με τον βαθμό που έφερε.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΣΗΜ) ε.α.

Παναγιώτης Μουστακαλής ΠΝ

Απεβίωσε την 8η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1946 στο Ρεγκίνιο-Λοκρίδος-Φθιώτιδος. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1963 προήχθη σε Δίοππο, το 1966 σε Υποκελευστή Β΄, το 1969 σε Επικελευστή, το 1972 σε Αρχικελευστή, το 1978 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία με τον βαθμό που έφερε.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ) ε.α.

Ανδρέας Μποτώνης ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1951 στο Βασιλικό-Ζακύνθου. Το 1965 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1968 ονομάστηκε Δίοπος, το 1970 προήχθη σε Κελευστή, το 1973 σε Επικελευστή, το 1976 σε Αρχικελευστή, το 1982 σε Ανθυπασπιστή, το 1985 σε Σημαιοφόρο, το 1989 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1990 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Σημαιοφόρος (ΠΥ-ΠΥΡ) ε.α.

Σταύρος Στέλλας ΠΝ Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 27η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1923 στην Πάρο-Κυκλάδων. Το 1939 κατετάγη στο ΒΠ ΑΡΗΣ ως

Ναύτης Πρότακτος, το 1941 προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1942 σε Δίοππο, το 1945 σε Υποκελευστή Α΄, το 1955 σε Αρχικελευστή, και το 1963 σε Ανθυπασπιστή. Το 1941 μετέβη στη Μέση Ανατολή, υπηρέτησε το 1941 στον ΑΕΤΟ, το 1943 στο ΑΒΕΡΩΦ, και στο ΣΠΕΤΣΑΙ. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές: Εξαιρέτων Πράξεων-Εξαιρετικά Ναυτικά προσόντα

Σημαιοφόρος (ΔΙΑΧ-Χ/Τ) ε.α.

Δέσποινα Καλογεράκη ΠΝ

Απεβίωσε την 23η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1959 στη Νέα Ιωνία Αττικής. Το 1982 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 1983 προήχθη σε Δίοππο, το 1984 σε Κελευστή, το 1987 σε Επικελευστή, το 1991 σε Αρχικελευστή, το 1997 σε Ανθυπασπιστή, το 2003 σε Σημαιοφόρο και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε.

Σημαιοφόρος (ΗΝ/Α/Υ) ε.α.

Αθανάσιος Σταματακόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 29η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1968 στην Ακράτα Αχαΐας. Το 1986 κατετάγη στη ΣΜΥΝ, ως Δόκιμος Κελευστής το 1989 προήχθη σε Κελευστή, το 1991 σε Επικελευστή, το 1994 σε Αρχικελευστή, το 2000 σε Ανθυπασπιστή, και το 2006 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με το βαθμό του Σημαιοφόρου εν αποστρατεία.

Αρχικελευστής (Τ/ΠΜ) ε.ε

Νικόλαος Βαρλάμης

Απεβίωσε την 20η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1977 στην Αθήνα. Το 1996 κατετάγη στη ΣΜΥΝ, το 1998 προήχθη σε Κελευστή, το 2001 σε Επικελευστή, και το 2004 σε Αρχικελευστή. Κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο ΠΝ υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες.

Αρχικελευστής (ΔΙΑΧ-Χ/Τ) ε.ε

Αργυρώ Αντύπα

Απεβίωσε την 4η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1973 στην Αττική. Το 1990 κατετάγη στο ΠΝ, το 1992 προήχθη σε Κελευστή, το 2000 σε Επικελευστή, το 2003 σε Αρχικελευστή. Κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας της στο ΠΝ υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες.

Επικελευστής (ΗΝ/ΑΥ) ε.ε

Γεώργιος Κοκκίνη

Απεβίωσε την 29η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1983 στα Τρίκαλα Ημαθίας. Το 2001 κατετάγη στην ΣΜΥΝ, το 2003 προήχθη σε Κελευστή, και το 2006 σε Επικελευστή. Κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο ΠΝ υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες.

Κελευστής (ΜΗΧ) ε.α.

Θωμάς Κοζίδης Παλαίμαχος Β΄ΠΠ

Απεβίωσε την 18η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1916 στην Κύθνο-Κυκλάδων. Το 1939 κατετάγη στον Πόρο, το 1941 ορκίσθηκε Δίοπος, το 1942 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1944 σε Υποκελευστή Α΄, το 1946 απολύθηκε, το 1947 ανακλήθηκε στην Υπηρεσία, το 1948 προήχθη σε Κελευστή, και το 1949 απολύθηκε. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Π. ΣΓ΄ (Δράση επί ΟΛΓΑΣ) Π. ΣΓ΄ (Βοήθεια και περίθαλψη τραυματιών)

Δίοπος (Τ/ΠΒ) ε.ε

Σωτήριος Μελάς

Απεβίωσε την 10η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1982 στην Αττική. Το 2003

κατετάγη ως ΕΠΟΠ, και το 2005 προήχθη σε Δίοπο. Κατά την διάρκεια της θητείας του υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες.

Δίοπος (ΝΟΣ) ε.ε

Δημήτριος Χαντζής

Απεβίωσε την 26η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1982 στον Αστακό Αιτωλνίας. Το 2003 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης ΕΠΟΠ, και το 2005 προήχθη σε Δίοπο. Κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο ΠΝ υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες.

Δίοπος (ΜΗΧ) ε.α.

Γεράσιμος Κανάκης Παλαίμαχος Β΄ΠΠ

Απεβίωσε την 21η Δεκεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1915 στο Δήμο Κεφαλληνίας, το 1936 κατετάγη στο ΚΕ/ΠΟΡΟΣ ως ναύτης Μηχανικός, το 1943 προήχθη σε Δίοπο, και το 1946 απολύθηκε. Υπηρέτησε το 1941 στο ΑΒΕΡΩΦ, το 1943 στο ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ.

Ναύτης (ΠΥΡ) ε.α.

Νικόλαος Ψαρουδάκης Παλαίμαχος Β΄ΠΠ

Απεβίωσε την 15η Ιανουαρίου 2009.

Γεννήθηκε το 1918 στην Πηγή Ρεθύμνου. Το 1939 κατετάγη ως Ναύτης Πυροβολητής, το 1942 προβιβάστηκε σε Ναύτη Α΄, το 1944 προήχθη σε Δίοπο Α΄, και το 1946 απελύθη. Το 1941 κατήλθε στη Μέση Ανατολή προερχόμενος από την Ελλάδα επί του Α/Τ ΙΕΡΑΚΟΣ. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Εξαιρέτων Πράξεων (Δράση επί Α/Τ ΚΑΝΑΡΗ), Ευαρέσκεια (Αυτοθυσία και προθυμία).

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. Την 01 Δεκ 08, επισκέφθηκαν την Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ και το Υ/Β ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας πενήντα εννέα (59) μαθητές και πέντε (5) συνοδοί καθηγητές του 1ου Γενικού λυκείου Αμαρουσίου.
2. Την 02 Δεκ 08, ο Κυβερνήτης του Ν/Α ΑΗΔΩΝ πραγματοποίησε εθιμοτυπικές επισκέψεις στον Δήμαρχο Δυρραχίου, περιφερειάρχη Δυρραχίου και στο Διοικητή Ναυτικής Ταξιαρχίας όπου και ανταλλάχθηκαν αναμνηστικά δώρα.
3. Την 02 Δεκ 08, επισκέφθηκε το Ν/Α ΑΗΔΩΝ ο Διοικητής Βόρειου Στολίσκου συνοδευόμενος από δύο (2) επιτελείς και εν συνεχεία αντιπροσωπεία πέντε (5) αξιωματικών Αλβανικού Ναυτικού, στο πλαίσιο εθιμοτυπικών εκδηλώσεων και επισκέψεων στο λιμένα Δυρραχίου .
4. Από 02 έως 05 Δεκ 08, πραγματοποιήθηκε επίσημη επίσκεψη αντιπροσωπείας Τουρκικού Ναυτικού στο ΓΕΝ, στο πλαίσιο υλοποίησης των ΜΟΕ Ελλάδος - Τουρκίας, για το έτος 2008.
5. Την 03 Δεκ 08, πραγματοποιήθηκε στην παλαιά Βουλή με μέριμνα ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ ημερίδα με θέμα επέτειος Νικηφόρων Ναυμαχιών ΕΛΛΗΣ-ΛΗΜΝΟΥ 1912 - 13.
6. Την 04 Δεκ 08, διατέθηκε ένα (1) πυροσβεστικό οχήματα και δύο (2) άτομα από ΝΚ για παροχή συνδρομής στην κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή Ομαλού ν. Χανίων.
7. Την 04 Δεκ 08, επισκέφθηκε τη ΤΠΚ ΒΛΑΧΑΒΑΣ ο Μητροπολίτης Σύρου - Τήνου - Μυκόνου κ. κ. Δωρόθεος Β. Την 05 Δεκ 08, ο λιμενάρχης Σύρου εκτέλεσε στο πλοίο εθιμοτυπική επίσκεψη. Την ίδια μέρα, Κυβερνήτης, αξιωματικοί και αντιπροσωπεία πλοίου συμμετείχαν σε πανηγυρικό εσπερινό που τελέστηκε στον Ιερό Ναό Αγ. Νικολάου ν. Σύρου. Την 06 Δεκ 08, αντιπροσωπεία πλοίου συμμετείχε στη θεία λειτουργία που τελέστηκε στον Ιερό Ναό Αγ. Νικολάου ν. Σύρου, παρουσία του Υφυπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Π. Καμμένου. Ακολούθησε ρίψη στεφάνου από τον υφυπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και τον σεβασμιότατο Μητροπολίτη Σύρου, λιτάνευση της Ιεράς εικόνας του Αγ. Νικολάου, καθώς και παράθεση γεύματος από την Νομαρχιακή Διοίκηση Κυκλάδων προς τιμήν πολιτικών και στρατιωτικών αρχών.
8. Για τον εορτασμό του Αγίου Νικολάου την 06 Δεκ 08, το ΠΝ συμμετείχε με τις ακόλουθες μονάδες:
 - α. ΤΠΚ ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ, Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ, Υ/Β ΠΟΝΤΟΣ, από 05 έως 07 Δεκ 08, στο λιμένα Πειραιώς.
 - β. Φ/Γ ΝΑΒΑΡΙΝΟΝ, την 06 Δεκ 08, στον όρμο Κανελλόπουλου της ΣΝΔ.
 - γ. ΤΠΚ ΒΛΑΧΑΒΑΣ, από 05 έως 06 Δεκ 08, στην Ερμούπολη ν. Σύρου.
 - δ. ΠΠ ΚΥΚΝΟΣ, την 06 Δεκ 08, στο λιμένα Βαθέως ν. Σάμου.
9. Στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, από 8 Δεκ 08 έως 17 Δεκ 08 συμμετείχε η Κ/Φ ΑΗΤΤΗΤΟΣ. Την 08

Δεκ 08, η Διακλαδική ομάδα ιατρών εξέτασε αριθμό κατοίκων στη Ν. Αγαθονήσι, ενώ την 10 και 11 Δεκ 08 επισκέφτηκε το λιμένα Λειψών.

10. Την 10 Δεκ 08, η Φ/Γ ΨΑΡΑ απέπλευσε για συμμετοχή στην επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης «ATALANTA», με αποστολή την προστασία της ανθρωπιστικής βοήθειας και την μείωση της παρενόχλησης των θαλασσιών οδών ναυσιπλοΐας και της αποσταθεροποίησης του θαλάσσιου χώρου στην περιοχή της Σομαλίας. Η συμμετοχή της, προβλέπεται να ολοκληρωθεί την 07 Απρ 09. Την Διοίκηση της ανωτέρω Επιχείρησης έχει ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου Π.Ν.
11. Από 10 έως 12 Δεκ 08, ο κ. Α/ΓΕΝ εκτέλεσε επίσημη επίσκεψη στο Μαυροβούνιο, στο πλαίσιο διεύρυνσης της διμερούς στρατιωτικής συνεργασίας.
12. Την 14 Δεκ 08 και 15 Δεκ 08, στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, η Διακλαδική ομάδα ιατρών, που επέβαινε στην Κ/Φ ΑΗΤΤΗΤΟΣ εξέτασε αριθμό κατοίκων στη Ν. Τήλο και στη Ν. Νίσυρο.
13. Την 15 Δεκ 08, ο Κυβερνήτης της Κ/Φ ΑΗΤΤΗΤΟΣ επισκέφθηκε τοπικές αρχές και το Δήμαρχο Ν. Νισύρου.
14. Την 16 και 17 Δεκ 08, το Ν/Α ΠΛΕΙΑΣ, συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις εορτασμού ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ, v. Ζακύνθου. Βραδινές ώρες 16ης και πρωινές ώρες 17ης Δεκ 08, Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία πλοίου, παρακολούθησαν την Ιερά ακολουθία και τη Λιτανεία Ιερού Λειψάνου Αγ. Διονυσίου. Την 18 Δεκ 08 ο Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Ζακύνθου πραγματοποίησε εθιμοτυπική επίσκεψη στο πλοίο για ανταλλαγή ευχών και αναμνηστικών δώρων.
15. Την 01 Ιαν 09, στα πλαίσια αποστολής ανθρωπιστικής βοήθειας στη Λωρίδα της Γάζας, το ΓΕΝ, σε συνεργασία με το ΓΕΕΘΑ, απέστειλε πεντακόσια (500) κιλά υγειονομικού / φαρμακευτικού υλικού.
16. Την 05 Ιαν 09, το πλήρωμα της Φ/Γ ΨΑΡΑ επισκέφθηκε ορφανοτροφείο στη Μομπάσα και παρέδωσε τρόφιμα και πόσιμο ύδωρ τα οποία συγκεντρώθηκαν μετά από εθελοντική προσφορά μελών του πληρώματος.
17. Την 05 Ιαν 09, ο Διοικητής EUNAVFOR επισκέφθηκε τον περιφερειάρχη ανατολικής Κένυας, κ. ΒΟΥΥΝΙ και απογευματινές ώρες παρέθεσε επί Φ/Γ ΨΑΡΑ δεξίωση σε πρεσβευτικές – προξενικές και τοπικές (Στρατιωτικές – πολιτικές) αρχές Κένυας, εκπρόσωπο WFP και σε έλληνες δραστηριοποιούμενους στην ευρύτερη περιοχή.
18. Την 05 και 06 Ιαν 09 το Ν/Α ΚΙΣΣΑ, το Ν/Α ΑΥΡΑ και το Ν/Α ΚΙΧΛΗ συμμετείχαν σε εκδηλώσεις τελετής Θεοφανείων στο Πειραιά.
19. Την 06 Ιαν 09, ο Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του ΤΠΚ ΣΑΚΙΠΗΣ συμμετείχαν στην εορταστική θεία λειτουργία/δοξολογία Θεοφανείων και στην τελετή καθαγιασμού υδάτων στην Ερμούπολη, παρουσία πολιτικής και στρα-

- τιωτικής ηγεσίας Σύρου. Την 06 Ιαν 09 ο Κυβερνήτης του ΤΠΚ ΣΑΚΙΠΗΣ δέχθηκε πρόσκληση σεβασμιότατου Μητροπολίτου Σύρου κ. Δωρόθεου Β' σε μικρή δεξίωση στη Μητροπολιτική οικία, ενώ τις βραδινές ώρες της 6ης Ιαν 09, σεβασμιότατος Μητροπολίτης Σύρου επέβη στα ΤΠΚ ΣΑΚΙΠΗΣ και ΤΠΚ ΤΟΥΡΝΑΣ για ανταλλαγή ευχών και δώρων.
20. Την 06 και 7 Ιαν 09, η Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ διατέθηκε για συμμετοχή σε επιχείρηση έρευνας – διάσωσης δεκαπέντε (15) αγνοούμενων ατόμων στην θαλάσσια περιοχή ν. Φαρμακονησίου.
21. Την 07 Ιαν 09, η Φ/Γ ΨΑΡΑ δέχθηκε επίσκεψη από ίδρυμα υποστήριξης παιδιών φορέων του AIDS στο οποίο παραδόθηκε υλική και χρηματική βοήθεια που συγκεντρώθηκε μετά από εθελοντική προσφορά μελών του πληρώματος.
22. Την 09 Ιαν 09, εκτελέστηκε εθιμοτυπική επίσκεψη Κυβερνητών Ρώσικων Πολεμικών Πλοίων (της ρώσικης δύναμης επιφανείας ανατ. Μεσογείου) στη ΝΔΑ.
23. Την 11 Ιαν 09, διάθεση του ΠΠ ΚΥΚΝΟΣ για παροχή συνδρομής σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης είκοσι έξι (26) αγνοούμενων ατόμων (πιθανόν λαθρομετανάστες) - (λόγω εισροής υδάτων στο σκάφος τους) στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Σάμου – Τουρκίας. Από αφίξεως στην περιοχή ανάλαβε καθήκοντα OSC αποκαθιστώντας επικοινωνία με ΥΕΝ ΕΚΣΕΔ τοπικά λιμεναρχεία και ΠΛΣ.
24. Την 11 και 12 Ιαν 09, διάθεση Φ/Γ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ και Ε/Π ΠΝ-56 για παροχή συνδρομής σε επιχείρηση SAR λευκής λέμβου «Νοτάκης» με δύο (2) επιβαίνοντες στη θαλάσσια περιοχή νοτ. Ευβοικού. Από αφίξεως στην περιοχή η Φ/Γ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ ανάλαβε καθήκοντα OSC αποκαθιστώντας επικοινωνία με ΥΕΝ ΕΚΣΕΔ και τοπικά λιμεναρχεία.
25. Την 12 και 13 Ιαν 09, στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, η διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από παθολόγο/καρδιολόγο, καρδιοχειρουργό και βοηθ. ακτινολόγου που επέβαινε στην Κ/Φ ΝΑΥΜΑΧΟΣ, εξέτασε στη ν. Ψαρά, δώδεκα (12) κατοίκους.
26. Την 13 Ιαν 09, διάθεση Φ/Γ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ για παροχή συνδρομής σε επιχείρηση έρευνας – διάσωσης πενήντα έξι (56) ατόμων (πιθανόν λαθρομεταναστών - οι οποίοι επέβαιναν σε σκάφος) στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Μήλου.
27. Την 22 Ιαν 09, κ. Α/ΓΕΝ μετέβει στο OMAN (SALALAH) για ενημερωτική επίσκεψη επί της επιχείρησης «ATALANTA» από τον Διοικητή της ανωτέρω επιχείρησης (CTF – 465) και τον Κυβερνήτη της Φ/Γ ΨΑΡΑ.
28. Από 19 έως 21 Ιαν 09, κατά τη διάρκεια ασκήσεως «ΑΣΤΡΑΠΗ-1Α» ομάδα δημοσιογράφων από την εκπομπή «Πρωταγωνιστές», επέβη επί της Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ για παρακολούθηση και εκτέλεση γυρισμάτων εκπομπής.
29. Την 25 Ιανουαρίου 2009 πραγματοποιήθηκε δενδροφύτευση στην Πεντέλη

- που συνδιοργάνωσε ο ΣΚΑΙ 100,3 με το σύνδεσμο προστασίας και ανάπτυξης του Πεντελικού όρους με τη συμμετοχή δέκα (10) Ν/Δ στρατευμένων θητείας από το ΓΕΝ.
30. Από 27 έως 29 Ιανουαρίου 2009 πραγματοποιήθηκε επίσημη επίσκεψη του Υποδιοικητή των Συμμαχικών Δυνάμεων Ευρώπης (DSACEUR), Στρατηγού Sir John Mcoll στο Στρατόπεδο Παπάγου.
31. Από 27 έως 31 Ιαν 09 πραγματοποιήθηκε επίσκεψη Ελληνικής αντιπροσωπείας ΓΕΝ στη Ρώμη, στο πλαίσιο του 11ου κύκλου Ελληνο – ιταλικών συνομιλιών επιπέδου ΓΕΝ.
32. Την 28 Ιανουαρίου 2009, επισκεφθήκαν τη Φ/Γ ΥΔΡΑ πενήντα (50) μαθητές και δύο (2) συνοδοί από το 2ο Λύκειο Βριλησίων.
33. Την 28 Ιανουαρίου 2009 πραγματοποιήθηκε τελετή απόδοσης της Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ από τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. στο Αρχηγείο Στόλου μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος Εκσυγχρονισμού Μέσης Ζωής.
34. Την 2 και 4 Φεβ 09 εκτελέστηκε επιμορφωτική επίσκεψη Ναυτικών Δοκίμων στο Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ και το Α/Τ ΒΕΛΟΣ.
35. Την 09 Φεβ 2009, ο Διοικητής των Δυνάμεων που συμμετέχουν στην επιχείρηση "ΑΤΑΛΑΝΤΑ" Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου ΠΝ, υποδέχθηκε επί της Φ/Γ ΨΑΡΑ στο λιμένα Salalah του Oman, τον Υπουργό Ε.Δ. της Μεγάλης Βρετανίας ο οποίος συνοδευόταν από τον Πρέσβη και τον ΑΚΑΜ Μ. Βρετανίας στο Ομάν, στο πλαίσιο ενημέρωσης επί θεμάτων της επιχειρήσεως.
36. Την 10 Φεβρουαρίου 2009 πραγματοποιήθηκε εκπαιδευτική επίσκεψη στη ΣΝΔ μαθητών και καθηγητών από το 7ο Γενικό Λύκειο Πειραιώς.
37. Από 17 έως 26 Φεβ 09, κ. Α/ΓΕΝ (συνοδεία Επιτελών ΓΕΝ) πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στον Αμερικανό ομόλογό του, στις ΗΠΑ.
38. Την 16, την 17 και την 18 Φεβ 09, στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, η διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από παθολόγο/γενικό χειρουργό, και βοηθ. ακτινολόγου που επέβαινε στην Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ, εξέτασε στις ν. Ανάφη, Κάσο και Τήλο, είκοσι έξι (26) κατοίκους συνολικά.
39. Την 18 Φεβ 09, η Βασιλική Σχολή Εθνικής Άμυνας Ιορδανίας αποτελούμενη από είκοσι έξι (26) αξιωματικούς επισκέφθηκαν την Φ/Γ ΥΔΡΑ και το Υ/Β ΑΜΦΙΠΡΙΤΗ στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας.
40. Την 21 Φεβ. 09, η διακλαδική ομάδα ιατρών που επέβαινε στην Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, εξέτασε σε ν. Λειψοί πέντε (5) κατοίκους, την 22 Φεβ. 09 σε ν. Αρκοί εξέτασε τέσσερις (4) κατοίκους, ενώ την ίδια μέρα ιατρική διακλαδική ομάδα επισκέφθηκε νησίδα Μάραθο όπου παρέμεινε από 221210 έως 221445 παρέχοντας ιατρική υποστήριξη. Την 23 Φεβ στη ν. Τήλο εξέτασε τέσσερις (4) κατοίκους και παρασχέ-

θηκε φαρμακευτικό υλικό σε αγροτικό ιατρείο νήσου. Την 24 Φεβ στη ν. Φούρνοι, εξέτασε τέσσερις (4) κατοίκους.

41. Την 24 Φεβ. 09, διατέθηκε από ΝΣ, ένα Πυροσβεστικό όχημα και ένα τζιπ με

συμμετοχή τριών (3) Αξιωματικών και δώδεκα (12) Υπαξιωματικών για συνδρομή στην κατάσβεση πυρκαγιάς σε Ε/Γ πλοίο «ΤΖΩΡΤΖΙΑ» στην περιοχή Μεγάλη Σκάλα, Ν.Σαλαμίνας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΥΚ (ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ (4) ΣΤΗΛΕΣ)

A/A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	9 Δεκ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικού	Θαλάσσια περιοχή λιμενίσκου Δηλεσίου (Ευβοϊκού)
2	10 Δεκ 08	Εξουδετέρωση πυρομαχικού	Θαλάσσια περιοχή Ν. Αγ. Ευστρατίου
3	18 Δεκ 08	Εξουδετέρωση νάρκης	Θαλάσσια περιοχή όρμου Σούδας
4	29 Ιαν 09	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	Θαλάσσια περιοχή Μαγνάδου Ν. Λέσβου





and help save a child's life

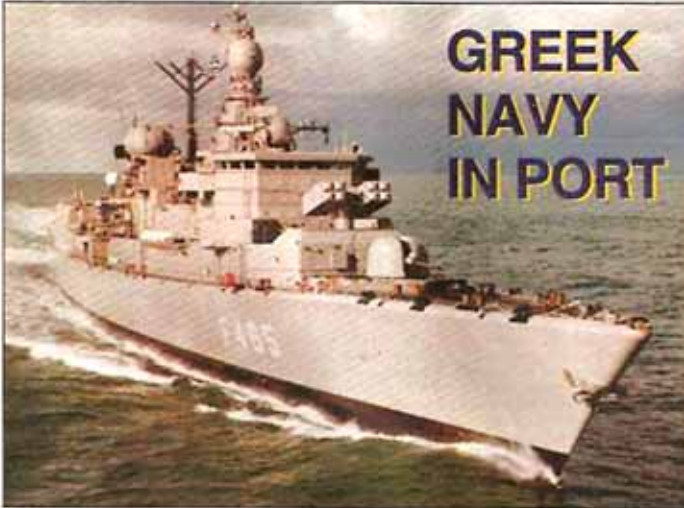
A first from Imperial Bank... Donations to

Building on 15 years of banking excellence and responsible corporate citizenship, Imperial Bank is pleased to introduce Key in your donation ATM fundraising campaign. For the first time in East & Central Africa, ATMs will be used for! The money will go towards UNICEF's Child Alive initiative.



You can make a difference. Make a donation today at any PesaPoint ATM countrywide.

Head Office: P.O. Box 44905 GPO 00100 Nairobi | Bureaux: Upper Hill, Tel: 020 2874005, 2719617 - 9 | NAIROBI • MOMBASA • MALINDI • ELDORET • DIANI • KILIFI • WAT



GREEK NAVY IN PORT

FFGH THERMISTOKLIS, a Greek Navy Warship which is on exercise in the Indian Ocean, under the umbrella of NATO, with particular emphasis on the protection of ships sailing through Somalia Waters. She will be based in the Mombasa Port for the next two months.

Greek Navy Warship Commander D. Satarakis, H.N. and Panayis Lagoussis, the Greek Consul of Mombasa who has been making sure they are settled into their stay in Mombasa.



autoXpress CHAIR VISIT



AutoXpress Chairman Nare cutting ceremony as the Au

MOMBASA COCKTAIL

AutoXpress Managing Director Sandeep Shah, addresses guests at the **AutoXpress Cocktail in Mombasa.**

THE TAMARIND THIS WEEK
Magical Honeymoon

QP FOODCOURT
Mama Ngina Drive
Now introducing Take

Αναφορά ημερήσιου τύπου της Κένυα, για την συμμετοχή της Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, στην 5η αποστολή συνοδείας πλοίων που συμμετέχουν στο Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα για την Σομαλία.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ Πολωνικών Ενόπλων Δυνάμεων

Βαρσοβία, 29 Φεβρουαρίου 2009

ΠΡΟΣ: Αντιναύαρχο Γεώργιο Καραμαλίκη
Αρχηγό Γενικού Επιτελείου Ναυτικού

Θέμα: Παροχή Υποστήριξης Διοικητικής Μέριμνας στο Πολωνικό υποβρύχιο «KONDOR»

Αξιότιμε κύριε Ναύαρχε!

Θα ήθελα να σας εκφράσω τις ευχαριστίες μου για τη συνεργασία και την υποστήριξη που παρασχέθηκε στην πολωνική στρατιωτική μονάδα «PMC KONDOR» από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό κατά τη διάρκεια της επιχειρήσεως Active Endeavour (OAE).

Είναι μεγάλη η χαρά για εμένα να υφίστανται ευκαιρίες συνεργασίας με τόσο εξάίρετα ειδικευμένα στελέχη του Ναυτικού. Παρακαλώ δεχτείτε τις ευχαριστίες μου για την επαγγελματική νοοτροπία που επιδείξατε απέναντι σε κοινές επιδιώξεις.

Θα επιθυμούσα να σας ευχαριστήσω για τη συγκατάθεσή σας να χρησιμοποιήσουμε τις υποδομές του λιμένα της ΣΟΥΔΑΣ και την υποστήριξη διοικητικής μέριμνας που προσφέρθηκε από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Τον τελευταίο μήνα, τα μέλη του πληρώματος έλαβαν τεράστια υποστήριξη εξαιτίας τεχνικών προβλημάτων του υποβρυχίου από το στρατιωτικό προσωπικό της ναυτικής βάσης. Όλες οι προσπάθειες αποδείχτηκαν χρήσιμες για την επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με την ηλεκτρική εγκατάσταση του υποβρυχίου και βοήθησαν στην ανάκτηση της ικανότητας χειρισμών.

Έχοντας ήδη θετικά εντυπωσιαστεί από το υψηλό επίπεδο απόδοσης που το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό έχει επιδείξει μέχρι τώρα, ελπίζω ότι μελλοντική συνεργασία μας θα είναι τουλάχιστον του ίδιου επιπέδου.

Προσωπικά είμαι ευγνώμων για τη βοήθεια και την υποστήριξή σας προς το υποβρύχιο και το πλήρωμά του. Για μία ακόμη φορά επιτρέψτε μου να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου.

Επιχειρησιακός Διοικητής
Πολωνικών Ενόπλων Δυνάμεων
Αντιστράτηγος Bronislaw KWIATKOWSKI

22nd January 2009

To: Hellenic Frigate PSARA

Commodore Papaioannou, currently commander of Coalition NAVAL FORCE in G.O.A
Senior Commander LIMPERIS, commanding officer PSARA

Cc: Commander STAVRIDIS - Operations

From: the Master of the cruise ship PRINCESS DAPHNE in G.O.A, Captain Joao SIMOES

Cc: Vice Admiral Karamalikiis - Chief of the Hellenic General Naval Staff
Vice Admiral J. Karaikos - Commander of the Hellenic Naval Fleet

Dear All,

On the opportunity of meeting tomorrow, 23.01.09 in Salalah, I wish

- 1) - to express on behalf of our crew and our passengers all our dear thanks and appreciation for organising in conjunction with our DPA Mr. Politakis, and performing everything related with our safe passage of the G.O.A under the existing conditions.
- 2) - to extend to you and your officers and staff (whenever available) a kind invitation to honour us with a visit on board our ship for a little get together and a little reception at 1100 (local time)
- 3) - we wish you a successful operation and smooth seas!

On behalf of the Master



Captain E. Kouris

(W.C.A / C.I.C Superintendent Submarines W.W. II Veteran)

3rd February 2009

TO: HELLENIC FRIGATE PSARRA
COMMODORE PAPAIOANNOU
PRESENTLY HEAD OF THE COALITION NAVAL FORCES IN THE GULF OF ADEN
AND SOMALI AN WATERS

COMMANDING OFFICER CPT. LYMPERIS

CC: VICE ADMIRAL KARAMALIKIS - CHIEF OF THE GENERAL NAVAL STAFF
VICE ADMIRAL J. KARAIKOS - COMMANDER OF THE HELLENIC NAVAL FLEET

Firstly, I wish to hereby congratulate you for the excellent work you are performing in the Gulf of Aden and Somalian Waters in protecting the worldwide shipping.

Secondly, further to the relevant Email addressed to you by our Marine Superintendent Cpt. E. Kouris, (ex Submarine Officer WWII), I wish to add my personal thanks and appreciation, also on behalf of our company, for organizing and performing everything related to the safe passage in the G.O.A. of m/v PRINCESS DAPHNE.

I take the opportunity to inform you that, in the middle of April, another ship of our company, m/v ATHENA, will pass through Gulf of Aden returning to Europe from Australian Cruises and that Cpt. Kouris will be again involved to the operation.

Kindly convey to your officers and crew our feelings of admiration and respect for what they are doing in this far way part of the world.

On behalf of
World Cruises Agency
President and CEO


George R. Potamianos

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

A/A	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	Αντιναύαρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. «Η Μεσόγειος και η στρατηγική της σημασία»	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.	Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν. «Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατίαν»	1960	2,93€
4.	Αντιναύαρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. «Τα πορίσματα του ναυτικού πολέμου της Μεσογείου 1939-45»	1961	2,93€
5.	Ναυάρχου 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.	Ναυάρχου 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. Σίμψα 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»		
	Τόμοι 1-2, οι τάξεις Εισόδου 1884-195	2006	15,00€
	Τόμος 3, οι τάξεις Εισόδου 1951-1973	2006	8,50€
16.	Ε. Σφρακτού «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€
18.	Αντιναύαρχου ε.α. Ι. Τούμπα Π.Ν. «Εχθρός εν' όψει»	1954/2008	15€

Σημ: Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με ΥΙΝ (τηλ. 210-3484233, fax 210-3484234 και email 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. Αλεξανδρής	9€
23.	«Η ρίμα του παλιού ναυτικού»	Μ. Πέρρας	3,5€
24.	«Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και ημεραι»	Δ. Φωκάς	7€
25.	«Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο)»	Μ. Σίμψας	73€
26.	«Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ» Τόμος 1-2, Οι Τάξεις 1884 – 1950 Τόμος 3, οι τάξεις Εισόδου 1951-1973	Α. Δημητρακόπουλος	15€ 8,5€
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. Μαστράκας	20€
30.	«Ιστορικό περί Φάρων των Ελληνικών Ακτών»	Σ. Λυκούδης	5,50€
31.	«Εχθρός εν' όψει»	Ι. Τούμπα	15€

Σημ: Η έκδοση με α/α **24, 26, 27, 28** διατίθεται και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης** και **ΕΑΑΝ** 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:

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΕΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ-ΑΠΡΙΛΙΟΥ-ΜΑΪΟΥ

- 23/4/1941 Το торπιλοβόλο "ΚΙΟΣ", με Κυβερνήτη τον Αντχο Δ. Βαλτινό ΒΝ, ενώ είχε αγκυροβολήσει στον όρμο της Βουλιαγμένης, δέχθηκε γερμανική αεροπορική προσβολή. Μολονότι δεν εβλήθη άμεσα από την επίθεση, έπαθε πολλαπλές διαρροές και διατάχθηκε η αυτοβύθισή του.
- 23/4/1941 Το ναρκοθετικό "ΚΟΡΠΑΛΕΝΙΟΣ", με Κυβερνήτη τον Έφεδρο Σημαιοφόρο Γ. Μοσχολή, βυθίστηκε στη Κέρκυρα, κατόπιν αεροπορικής επιδρομής.
- 24/4/1941 "Βύθιση από Γερμανικά βομβαρδιστικά των Ελληνικών πολεμικών πλοίων "ΔΩΡΙΣ" με Κυβερνήτη τον Πληχ Ηλία Βερροϊόπουλο, "ΚΥΔΩΝΙΑΙ" με Κυβερνήτη τον Πχη Α. Γερμανό ΒΝ, "ΑΡΕΘΟΥΣΑ" με Κυβερνήτη τον Αντχο Θ. Πάγκαλο ΒΝ, "ΑΙΓΛΗ" με Κυβερνήτη τον Αντχο Ι. Ναζάκη, "ΧΙΟΣ" και "ΠΕΡΓΑΜΟΣ" με Κυβερνήτη τον Πχη ΒΝ Ν. Δαμασκηνό .
- 24/4/1941 "Γερμανική Αεροπορική Επιδρομή στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Βυθίζεται το Θωρηκτό "ΚΙΛΚΙΣ" με Κυβερνήτη τον Αντχο (Ε. Μ.) Ηρακλή Καζάκο ΒΝ.
- 24/4/1941 Το καταδιωκτικό λαθρεμπορίου Α4 δέχθηκε αεροπορική επίθεση και βυθίστηκε στους Πεταλιούς, όπου είχε μεταφέρει Βρετανούς στρατιωτικούς.
- 25/4/1941 Ο Ελληνικός Στόλος αποτελούμενος από το Θωρηκτό "ΑΒΕΡΩΦ", τα Αντιτορπικά "Β.ΟΛΓΑ", "ΣΠΕΤΣΑΙ", "ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ", "ΑΕΤΟΣ", "ΙΕΡΑΞ", "ΠΑΝΘΗΡ", τα торπιλοβόλα "ΑΣΠΙΣ", "ΝΙΚΗ" και "ΣΦΕΝΔΟΝΗ", τα υποβρύχια "ΝΗΡΕΥΣ", "ΤΡΙΤΩΝ", "ΓΛΑΥΚΟΣ", "ΚΑΤΣΩΝΗΣ", "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ" και το πλωτό συνεργείο "ΗΦΑΙΣΤΟΣ", καταπλέουν στην Αλεξάνδρεια, προκειμένου να συνεχίσουν τον αγώνα μετά την κατάληψη της χώρας από τα Γερμανοϊταλικά στρατεύματα.
- 25/4/1941 Το πλωτό νοσοκομείο "ΠΟΛΙΚΟΣ" βυθίστηκε κατόπιν αεροπορικής επιδρομής στο Πόρο.
- 26/4/1825 Ηρωική έξοδος από τη Σφακτηρία του μπρικού "ΑΡΗΣ". Το "ΑΡΗΣ" διασπάει τον κλοιό των πλοίων του Ιμπραήμ στον όρμο Ναβαρίνου και διαφεύγει.
- 26/4/1941 Το επιβατηγό "ΖΑΚΥΝΘΟΣ" βυθίστηκε στη Μονεμβασιά από επιδρομή γερμανικών αεροσκαφών, ενώ μετέφερε στη Κρήτη 50 εκατομμύρια σε χαρτονομίσματα της Τράπεζας της Ελλάδος.
- 27/4/1942 Το υποβρύχιο "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ" με Κυβερνήτη τον Υπχο Ν. Ρουσσέν, βυθίζει έξω από τη Ρόδο Ιταλικό φορτηγό 8000 τόνων.
- 28/4/1941 Το καταδιωκτικό λαθρεμπορίου Α3 βυθίστηκε στα Αραχωβίτικα.
- 30/4/1825 Ναυμαχία Μεθώνης. Ο Ελληνικός Στόλος υπό τους Ανδ. Μιαούλη, Α. Γ. Κριεζή και άλλους νικούν τον Τουρκο-αιγυπτιακό στόλο καταβυθίζοντας 10 ελληνοσιμενά εχθρικά πλοία . Στο μεταξύ, η κυβέρνηση αναθέτει την αρχιστρατηγία στο Θεόδωρο Κολοκotronή, βρισκόμενη σε έσχατο κίνδυνο.
- 2/5/1945 Βύθιση του Ναρκαλιευτικού "ΣΠΕΡΧΕΙΟΣ", με Κυβερνήτη τον έφεδρο Αντχο Δ. Βογιατζή, στην προσπάθεια εκκαθαρίσεως των θαλασσιών εμπορικών οδών, βόρεια της Άκρας Ζούρβα Νήσου Ύδρας.
- 3/5/1944 Ίδρυση Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- 6/5/1821 Ψαριανοί επαναστάτες αποβιβάζονται στην Ίμβρο και καταλαμβάνουν το φρούριο
- 7/5/1945 Στον όρμο της Σύμης ο Κυβερνήτης του "ΚΡΗΤΗ" Πλωτάρχης Ι. Θεοφανίδης, εκ μέρους της Ελληνικής Κυβέρνησης, ο Κυβερνήτης του Αγγλικού Αντιτορπικού "ΕΧΜΟΟΡ", εκ μέρους της Αγγλικής Κυβέρνησης και ο Διοικητής των Γερμανικών Δυνάμεων Ρόδου και Δωδεκανήσου Στρατηγός Vagner υπογράφουν την άνευ όρων παράδοση των Γερμανικών Δυνάμεων Δωδεκανήσου. Το Αντιτορπικό "ΚΡΗΤΗ" εισέρχεται την ίδια μέρα (πρώτο μετά τον πόλεμο συμμαχικό πλοίο) στον λιμένα της Ρόδου, ενώ τα Γερμανικά στρατεύματα παρατεταγμένα στην παραλία, παρουσιάζουν όπλα και υποστέλλουν τη Γερμανική σημαία.
- 8/5/1943 Βύθιση Ιταλικού σκάφους στην περιοχή Ηρακλείου από το Υποβρύχιο "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ", με Κυβερνήτη τον Υπ/χο Ν. Ρουσσέν ΒΝ.
- 08/05/1945 Παράδοση της Δωδεκανήσου από τις Δυνάμεις του Άξωνα.
- 12/5/1943 Το Αντιτορπικό "ΚΑΝΑΡΗΣ", με Κυβερνήτη τον Πχη Π. Δαμηλάτη, αποβιβάζει άγημα υπό τον Υπολοχαγό Ι. Σεμερτσιδη στη νησίδα Ζείρα, έξω από την Τύνιδα και συλλαμβάνει τη φρουρά της η οποία αποτελείτο από 150 Γερμανούς.
- 15/5/1941 Βύθιση του Αντιτορπικού "ΛΕΩΝ", με Κυβερνήτη τον Αντχο Π. Πρωτόπαππα ΒΝ, στον όρμο της Σούδας, από Γερμανικά βομβαρδιστικά.
- 20/5/1941 Μάχη της Κρήτης.
- 20/5/1825 Ναυμαχία του Καφηρέα. Ο Ελληνικός Στόλος, υπό τον Αντιναύαρχο Σαχτούρη, ο οποίος επέβαινε του πλοίου "ΑΘΗΝΑ", καταστρέφει, κυρίως με πυρπολικά, την τουρκική δίκροτη φρεγάτα "ΧΑΖΕΝ - ΓΚΕΜΙΣΙΝ" (62 πυροβόλων), μια κορβέτα 28 πυροβόλων και τρέπει τον Τουρκικό στόλο σε φυγή.
- 20/5/1911 Επίσημη παραλαβή του Θωρηκτού "ΑΒΕΡΩΦ" με Κυβερνήτη τον Πχο Ι. Διαμανό.
- 21/5/1945 Απελευθερώνεται το Καστελόριζο.
- 21/5/1864 Ένωση των Ιονίων Νήσων με τη μητέρα Ελλάδα
- 22/5/1943 Το Υ/Β Παπανικολής με Κυβερνήτη τον Αντχο Β. Λάσκο βύθισε Φορτηγό 1000ΤΝ κοντά στη Σκιάθο
- 22/5/1807 Περιφανής νίκη Ελληνικών και Ρώσικων πλοίων κατά του Τούρκικου Στόλου πλησίον της νήσου Τενέδου
- 22/5/1973 Επέτειος Κινήματος του Ναυτικού.
- 27/5/1821 Πυρπόληση Τουρκικού Πολεμικού (δίκροτου) από τον Δ. Παπανικολή, πλησίον της Μυτιλήνης (Όρμος Ερεσσού).
- 27/5/1824 Το Ολοκαύτωμα της Κάσου.
- 28/5/1973 Εγκαίνια του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης στο φρούριο Φιρκά - Χανίων.
- 29/5/1453 Άλωση της Κωνσταντινούπολης.
- 31/5/1825 Ο Ελληνικός Στόλος, υπό τους Μιαούλη, Γ. Ανδρούτσο και Αποστόλη, νικά σε ναυμαχία έξω από τον κόλπο της Σούδας τα πλοία καλύψεως του Τουρκικού Στόλου

